

**Teresa Trawińska, Zbigniew Zyglewski**

## **Kanał Bydgoski w bydgoskich przewodnikach turystycznych**

**słowa kluczowe:** Bydgoszcz, Kanał Bydgoski, turystyka, przewodniki, planty nad Kanałem

Bydgoszcz nie jest jedynym miastem, które leży nad wodą i z nią związała swój rozwój. Elementem wyróżniającym ją spośród innych jest liczący 26 km Kanał Bydgoski, łączący Noteć pod Nakłem i Brdę w Bydgoszczy.

Za inicjatora budowy Kanału uchodzi Franz Balthasar Schönberg von Brenckenhoff, któremu król pruski Fryderyk II Wielki w 1772 roku przekazał nadzór administracyjny i budowlany. Prace ruszyły wczesną wiosną 1773 roku, a po upływie roku cały Kanał wraz dziesięcioma śluzami był gotowy<sup>1</sup>. Już w latach 1801-1805 wyremontował 9 śluz, wymieniając w sześciu drewnianą konstrukcję na murowaną z cegły i kamienia. W 1882 roku rozpoczęto prace budowlane przy nowej, ceglano-kamiennej śluzie Miejskiej na Brdzie o niespotykanej dotąd trapezowej konstrukcji, którą ukończono w 1884 roku, zastępując pierwotną, drewnianą<sup>2</sup>.

Z różnych względów z początkiem XX wieku przystąpiono do budowy nowej odnogi Kanału. Za śluzą nr VI (przy ul. J. Bronikowskiego) przekopano nowy odcinek Kanału, który połączył Brdę poprzez śluzę Czyżkówko i Okole. Zastąpiono niedawno wzniesioną śluzę trapezową nową śluzą miejską, funkcjonującą do dnia dzisiejszego. Prace zakończono w 1915 roku i od tego czasu datuje się podział

<sup>1</sup> W. Winid, *Kanał Bydgoski*, Warszawa 1928, s. 41-44; F. Mincer, *Przemiany administracyjne i społeczno-gospodarcze w pierwszym okresie rządów pruskich (1772-1806)*, [w:] *Historia Bydgoszczy*, pod red. M. Biskupa, t. 1, Warszawa-Poznań, 1991, s. 369-375; idem, *Dzieje Bromberger Kanals 1773 bis 1774 und seine Erneuerung*, [w:] *650 Jahre Bromberg*, Hrsg. von B. Jähnig, G. Ohlloff, Münster 1995, s. 151-158; M. Badtke, *Kanał Bydgoski*, [Bydgoszcz 2006], s. 21-28; T. Izajasz, *Cud techniki XVIII wieku*, [w:] *Kanał Bydgoski w systemie polskich dróg wodnych*, pod red. A. Koseckiego, Bydgoszcz 2014, s. 30-32.

<sup>2</sup> W. Winid, op. cit., s. 55; M. Badtke, *Kanał Bydgoski...*, op. cit., s. 29-34.

Kanału na nowy i stary. Do żeglugi wykorzystywano część nową, stara pozostała jako odcinek rezerwowy, z docelowym przeznaczeniem na stawy rybne i park miejski. Na starym odcinku pozostała śluza V (Czarna Droga), IV (Wrocławska – Schickstr.) i rozebrane w 1970 roku z powodu zasypania tego odcinka Kanału śluza III (Miedza – Thals) oraz II (Grottgera – Schleusen)<sup>3</sup>.

W świetle źródeł kartograficznych do połowy XIX wieku numeracja śluz na Kanale rozpoczynała się od nr I przy ul. A. Grottgera i przesuwała się w kierunku Nakła. Na Brdzie w centrum Bydgoszczy była jeszcze jedna śluza, ale poza numeracją, a zwano ją śluzą Miejską<sup>4</sup>. Od połowy XIX stulecia śluza ta była traktowana jako nr I, a dalsze uzyskiwały numerację wyższą o jeden w stosunku do pierwotnej<sup>5</sup>.

Od wybudowania Nowego Kanału po dzień dzisiejszy numeracja zaczyna się od śluzy w Brdujściu (nr I), dalej nr II – śluza Bydgoszcz (dawniej zwana Miejską), nr III – Okole, nr IV – Czyżkówko, nr V – Prądy, nr VI – Osowa Góra i cztery dalsze poza obrębem miasta<sup>6</sup>.

Poczynając od śluzy przy ul. A. Grottgera aż do śluzy przy ul. J. Bronikowskiego, po obu stronach Kanału rozciągał się dość wąski pas zadrzewionego terenu (ok. 100-300 m) zwany plantami nad Kanalem. Zadrzewianie i zakrzewianie tego terenu mającego na celu wzmocnienie podmokłego podłoża i ustabilizowanie brzegów Kanału rozpoczęto w 1802 roku i praktycznie w sposób nieprzerwany prowadzono do wybuchu II wojny światowej. W rezultacie tych zabiegów utworzono teren przeznaczony do wypoczynku i rozrywki mieszkańców miasta. Powstały na terenach między śluzami aleje wysadzone różnymi gatunkami drzew, były zieleńce, rabaty, klomby, dywany kwietne. Miejsce to szybko stało się ulubionym terenem spacerów. Planty nad Kanalem wyrosły na atrakcję Bydgoszczy, a bywanie w ogródkach, restauracjach i imprezach organizowanych w tym miejscu należało wśród mieszkańców Bydgoszczy do dobrego tonu.

Rola plant znacznie wzrosła z chwilą wybudowania w 1915 roku nowego odcinka Kanału. Stary Kanał mógł w pełni stać się wizytówką Bydgoszczy, miejscem wycieczek bydgoszczan i przyjezdnych. Od 1936 roku postępowała przebudowa plant w kierunku przystosowania ich do celów rekreacyjnych. Po wojnie postępowała powolna degradacja tego miejsca spowodowana rozwojem przemysłu

<sup>3</sup> M. Badtke, *Kanał Bydgoski...*, op. cit., s. 34-41.

<sup>4</sup> *Atlas historyczny miast Polski*, t. 2, *Kujawy*, z. 1, *Bydgoszcz*, opr. E. Okoń, J. Tandecki, Toruń 1997, nr 8 (1800), nr 11 (1834).

<sup>5</sup> *Ibidem*, nr 13 (1854), nr 17 (1876), nr 18 (1914).

<sup>6</sup> Archiwum Państwowe w Bydgoszczy, Państwowy Zarząd Wodny w Bydgoszczy, 151, załącznik: *Przekrój Kanału Bydgoskiego, rzeki Brdy i Noteci Dolnej, 1945 rok*; G. Nadolny, *Warunki hydrologiczne i nawigacyjne na Noteci, Kanale Bydgoskim, Kanale Górnonoteckim w aspekcie rozwoju turystyki i transportu wodnego*, [w:] *Kanał Bydgoski w systemie...*, op. cit., s. 160-173.

w najbliższej okolicy i zasypaniem części Kanału o długości 624 m, połączona z częściową wycinką drzewostanu. Działania te przyczyniły się do zmniejszenia powierzchni plant z 74 ha do 47 ha. Powoli odchodzono od zielonych terenów nad Kanalem na rzecz wypoczynku w Myślicinku. W ostatnich latach nie tylko zarzucono pomysł całkowitego zasypania starego Kanału, ale zwyciężyła myśl rekonstrukcji śluz i oczyszczenia Kanału. Wraz z początkiem XXI wieku przystąpiono do programu rewitalizacji Kanału i Plant<sup>7</sup>.

Mieszkańcy uczynili z Kanału znak rozpoznawalny wśród wielu innych miast. Stary odcinek Kanału Bydgoskiego w 2005 roku został wpisany na listę zabytków<sup>8</sup>, w tym czasie zrodziła się też inicjatywa powołania na tej bazie parku kulturowego<sup>9</sup>. Niezależnie od tego wpisu Kanał od samego początku był swego rodzaju atrakcją, także turystyczną. Obecnie, gdy jego rola gospodarcza praktycznie zanikła, turystyka stała się obiektem badań<sup>10</sup> i pojawiła się związana z tym problematyka rewitalizacji tej drogi wodnej<sup>11</sup>. Ale Kanał Bydgoski to coś więcej, to czynnik kulturotwórczy, niestety, słabo zbadany i opisany<sup>12</sup>.

Kanał Bydgoski nie znajduje się (i nigdy nie się nie znajdował) w całości w obrębie Bydgoszczy. Do 1920 roku zachodnia granica miasta biegła dzisiejszą

<sup>7</sup> W. Winid, op. cit., s. 49-50, 69; R. Kuczma, *Zieleń w dawnej Bydgoszczy*, Bydgoszcz 1995, s. 79-82; Z. Przybylak, *Park XXI wieku przy Starym Kanale Bydgoskim?*, „Kalendarz Bydgoski”, 1991, s. 53-55; E. Żarnik, *Wieloletni program zagospodarowania Starego Kanału Bydgoskiego*, [w:] *Bydgoska gospodarka komunalna*, pod red. S. Pastuszewskiego, Bydgoszcz 1996, s. 211-215; M. Badtke, *Kanał Bydgoski...*, op. cit., s. 65-72; Ibid, *Zielone miasto – Bydgoszcz*, Bydgoszcz 2007, s. 14-16, 20, 32-49, 81; *Encyklopedia Bydgoszczy*, t. 1, pod red. W. Jastrzębskiego, Bydgoszcz 2011, s. 314-315, *Planty nad Kanalem Bydgoskim*.

<sup>8</sup> Narodowy Instytut Dziedzictwa, Wykaz zabytków nieruchomych wpisanych do rejestru zabytków – stan na 31 grudnia 2014 roku, s. 25, <http://www.nid.pl> (dostęp: 11.03.2015).

<sup>9</sup> M. Badtke, *Kanał Bydgoski...*, op. cit., s. 85-88.

<sup>10</sup> A. Zwoliński, *Walory rekreacyjne Bydgoskiego Węzła Wodnego*, „Nautologia”, t. 19, 1984, z. 1, (73), s. 42-52; R. Gotowski, *Wykorzystanie bydgoskiego węzła wodnego w ruchu turystycznym 1997-2003*, [w:] *Turystyka i rekreacja w Bydgoszczy*, pod red. A. Kowalczyka, Bydgoszcz 2005, s. 81-87; *Walory turystyczne drogi wodnej E-70 na terenie województwa kujawsko-pomorskiego*, pod red. D. Szumińskiej, Bydgoszcz 2009.

<sup>11</sup> *Rewitalizacja drogi wodnej Wisła-Odra szansą dla gospodarki regionu*, pod red. Z. Babińskiego, Bydgoszcz 2009; Miejska Pracownia Urbanistyczna w Bydgoszczy, Program Rewitalizacji i Rozwoju Bydgoskiego Węzła Wodnego, <http://www.mpu.bydgoszcz.pl> (dostęp: 11.03.2015).

<sup>12</sup> *Ludzie Bydgoskiego Węzła Wodnego. Materiały z młodzieżowego projektu kulturoznawczego*, Bydgoszcz 2007; M. Badtke, *Powrót nad Kanał Bydgoski*, Bydgoszcz 2004, s. 23, 26, 29-31; A. Jankowski, *Bydgoszczy symbioza z Kanalem*, [w:] *Kanał Bydgoski. Harmonia techniki i natury*, Bydgoszcz 2014, s. 86-107; zob. M. Chamot, *Kulturotwórcza rola Kanału Bydgoskiego*, [w:] *Kanał Bydgoski w systemie...*, op. cit., s. 157-159. *Kanał Bydgoski i Kanał Górnonotecki. Historia budowy przełomowej dla rozwoju regionu nadnoteckiego m.in. Lochowa w gminie Białe Błota i okolicy*, opr. W. Sobiecki, Lochowo 2014, jest to wyciąg z opracowań, drukowanych źródeł i kartografii oraz różne analizy o charakterze kulturowym.

ulicą Graniczną oraz zachodnim skrajem cmentarza Starofarnego przy ulicy Grunwaldzkiej, gdzie przecinała Kanał, biegnąc w kierunku południowym. Dalsza część Kanału obejmująca śluzy IV i V znajdowała się na terenie gminy Wilczak. W obrębie Miedzynia mamy tylko VI śluzę z odcinkiem Kanału, aż do nieistniejącego dzisiaj mostu przy ul. Mińskiej. Dalej Kanał należał do gminy Prądy. Natomiast fragment nowego Kanału Bydgoskiego ze śluzą Okole znalazł się w obrębie gminy o tej samej nazwie i analogicznie do Czyżówka należała druga z nowych śluz<sup>13</sup>.

Z chwilą odzyskania niepodległości znacznie powiększono terytorium miasta, włączając okoliczne gminy. W 1920 roku przyłączono Wilczak, Miedzyń, Okole i Czyżkówko, a w 1954 roku Prądy. Natomiast w 1959 roku dołączono jeszcze Osową Górę<sup>14</sup>. W ten sposób w obręb miasta trafiła śluza nr V „Prądy” przy ulicy Mińskiej 105 oraz kolejna, „Osowa Góra”, położona za obwodnicą miasta.

W kręgu zainteresowania badawczego objętego niniejszym opracowaniem będą wszystkie informacje zamieszczane w przewodnikach o Bydgoszczy, a dotyczące Kanału, jego dziejów, znaczenia gospodarczego i oczywiście rzeczy najważniejszej: jego wykorzystania pod kątem turystycznym czy krajoznawczym. Samo dotarcie do przewodników nie jest trudne, gdyż dysponujemy zestawieniem przewodników wydanych do roku 2010<sup>15</sup>, a najstarsze z nich są zdigitalizowane w Kujawsko-Pomorskiej Bibliotece Cyfrowej.

Najstarszy przewodnik po Bydgoszczy<sup>16</sup> został wydany w 1902 roku<sup>17</sup>, zaś kolejny trzy lata później<sup>18</sup>. Oba są do siebie podobne, pierwszy liczy 34 strony, a drugi tylko 20, z tego znaczna część przypada na zamieszczone tam reklamy. W przewodnikach tych, a właściwie informatorach, ze względów objętościowych nie ma zbyt wiele informacji o Kanale. Jednak już w pierwszym przewodniku powiązano Kanał z rozwojem rzemiosła i przemysłu w Bydgoszczy. Przywołano liczne dane o wielkości przewożonych towarów i splawie tratw. Nie wspomniano o kanałowych urządzeniach hydrotechnicznych, a jedynie w kilku zdaniach o plantach. Wzdłuż Kanału po obu jego brzegach ciągną się stare aleje pięknych drzew, będących znakomitym miejscem do wypoczynku. Według autora

<sup>13</sup> Granice poszczególnych gmin opisano na podstawie map zawartych w pozycji *Atlas historyczny...*, op. cit.

<sup>14</sup> A. Licznerski, *Rozwój terytorialny Bydgoszczy*, „Kronika Bydgoska”, t. 2, 1964/1965, s. 12-14; *Atlas historyczny...*, op. cit., s. 14-15.

<sup>15</sup> *Przewodniki po Bydgoszczy. Katalog*, [opr. A. Walukiewicz, A. Węglarska], Bydgoszcz 2010.

<sup>16</sup> *Encyklopedia...*, op. cit., s. 369.

<sup>17</sup> *Führer durch Bromberg. Mit 12 Ansichts-Postkarten in Lichtdruck und Uebersichtsplan*, [Bromberg 1902], s. 5, 7, 11, 15 – o plantach.

<sup>18</sup> *Führer durch die Stadt Bromberg mit Straßenplan und Straßenverzeichnis*, [Bromberg 1905], s. 9, 14.

przewodnika te piękne aleje ciągną się do V śluzy i stanowią ulubione miejsce rozrywki i wycieczek. Autor zachęcał do dalszej drogi, gdzie czeka malownicza „śluzą kwiatową” (Blumenschleusen), a w jej sąsiedztwie wylęgarnia narybku (Fischbrutanstalt). Owa „śluzą kwiatową” to mocno ukwiecona przestrzeń położona między Kanałem a ulicą Nakielską na odcinku między V i VI śluzą, stąd wybudowanej w 1838 roku dużej, pawilonowej restauracji z salą taneczną nadano taką właśnie nazwę<sup>19</sup>. Dalej wspomina się o śluzie nr VI, która także jest miejscem rozrywki bydgoszczan. Jednak nic bliżej nie informuje o charakterze owej „śluzą kwiatowej” ani też o zakresie rozrywek przy śluzach. Wspomina o odsłoniętym w 1896 roku pomniku Brenckenhoffa, budowniczego Kanału, ale nie podaje jego położenia. Z zamieszczonej mapy wynika, iż stał po północnej stronie Kanału między II i III śluzą. Ogrodzone popiersie Franza Balthasra Schönberga von Brenckenhoff stanęło w środkowej części alei lipowej ulicy Seilergang (Bielany), czyli w okolicy dzisiejszego skweru przy ul. Marszałka Focha na wysokości ul. Królowej Jadwigi. Pomnik ten stał do roku 1919, po czym został przewieziony do Piły i dalej do Trzcianki, gdzie słuch po nim zaginał<sup>20</sup>.

W podobnym tonie mamy informacje zawarte w przewodniku z 1905 roku, z tym, że są one bardziej syntetyczne. Opis wycieczek po okolicy miasta otwiera wzmianka o walorach plant w postaci spaceru do śluzy IV, V i VI oraz „kwiatowej”, gdzie znajdują się restauracje i inne atrakcje. Zawarty tam rys nie oddaje malowniczości terenu ani też nie zachęca do odwiedzin, tak jak wcześniejszy.

Nieco lepszą charakterystykę walorów turystycznych plant można odnaleźć w przewodniku wydanym w 1907 roku<sup>21</sup>. Autorem jego był Józef Świącicki, znany architekt i przedsiębiorca budowlany. Pięćdziesięciostronicowe wydawnictwo pozbawione reklam stawiało sobie za cel ukazanie nowoczesnego miasta sprzyjającego inwestycjom. Można się było spodziewać, że będzie tam gloryfikacja Kanału Bydgoskiego, jego roli w gospodarce, czy pochwała króla – budowniczego. Tymczasem autor ledwie wspominał, iż godnym obejrzenia są urządzenia śluzowe wybudowanego w 1773 roku kanału przez Fryderyka Wielkiego, łączącego Brdę z Notecią. Podkreślił natomiast malowniczość plant, pisząc o kilkometrowych rzędach rzucających cień drzew i do tego malowniczo odbijających się

<sup>19</sup> M. Badtke, *Kanał Bydgoski...*, op. cit., s. 67.

<sup>20</sup> M. Badtke, *Zielone miasto...*, op. cit., s. 38; M. Romaniuk, *Jeszcze o bydgoskich pomnikach z doby rozbiorów Polski*, „Materiały do Dziejów Kultury i Sztuki Bydgoszczy i Regionu”, t. 8, 2003, s. 47-48.

<sup>21</sup> J. Swensitzky, *Bromberg*, [Bromberg 1907]. Cytowano *Bydgoszcz Świącickiego*. Reprint przewodnika „Bromberg”, napisanego przez Józefa Świącickiego wyd. w 1907 roku z symultanicznym tłumaczeniem na język polski, red. B. Derkowska-Kostkowska, L. Łbik, przekład A. Trykowski, Bydgoszcz 2006, (strony według wersji niemieckiej) s. 30, 42, foto s. 29, 33, 34.

w wodach Kanalu. Dalej ogólnie stwierdził, że do wypoczynku zapraszają położone przy śluzach liczne lokale ogrodowe, w których często odbywają się koncerty. W innym miejscu dodaje informacje o możliwości oglądania ruchu żeglugowego po Kanale, podążając nadbrzeżną promenadą, wędrując zapewne od centrum miasta do śluzy nr IV przy dzisiejszej ulicy Wrocławskiej. Na uwagę zasługują zamieszczone w przewodniku zdjęcia ukazujące walory Kanalu. Wszystkie trzy są do siebie podobne i ukazują fragment Kanalu z wodą i tratwami drewna oraz fragment alei – Promenady. W poprzednich dwóch przewodnikach trudno szukać tego motywu.

Klasyczne informacje turystyczne można znaleźć w przewodniku z 1908 roku o podobnej objętości co poprzedni. Franz Lüdtkę jako autor zaproponował trasy przechadzek po mieście, omówił także uroki podbydgoskich miejscowości. Sporo miejsca poświęcił czasom Fryderyka Wielkiego. On to spowodował dobrobyt miasta, budując w 1774 roku Kanał. Wzmiankuje jako zasłużonego także Franza Brenckenhoffa.

Opis walorów turystycznych terenów przy Kanale nie odbiega od poprzednich. Spod Królewskich Młynów ulokowanych na Wyspie Młyńskiej autor zaprosił w lewo przez drewniany most w kierunku Kanalu, którego cieniste nadbrzeże sprzyja spacerom do V i VI śluzy. Na tym zaproponowana trasa się nie kończy. Sugeruje dotarcie do bliżej nieokreślonego „Fang”, położonego za VI śluzą i dojście do Prądów, gdzie czeka na nas idylliczne małe jezioro położone na krawędzi lasu. Miejsce to było dość popularne, skoro – jak twierdzi autor przewodnika – latem można było tutaj dojechać autobusem<sup>22</sup>.

Dzisiaj określenia te nic nie mówią i w topografii są ledwo zarysowane. „Fang” to most przez Kanał u zbiegu dzisiejszej ulicy Mińskiej i Kruszyńskiej oraz Żywieckiej po drugiej stronie Kanalu. Most ten był zaznaczany na mapach od połowy XIX wieku przez następne sto lat (Fangbrücke – 1854 rok)<sup>23</sup>. Po stronie południowej Kanalu, tuż przed owym przejściem, rozciągało się wydłużone jezioro zwane w połowie XIX stulecia Miedzyńskim Jeziorem (Miedzyner See). Znajdowało się między dzisiejszą ulicą Tezewską a Ślesińską, ale już w okresie międzywojennym pozostała po nim tylko struga, dzisiaj śladem jest tylko zagłębienie wykazywane na mapach, a teren ten jest zabudowany. Na początku XX wieku jezioro to nie było żadną atrakcją turystyczną, gdyż nie wspominają o nim przewodniki. Zachwalane w przewodniku jezioro na Prądach znajdowało się

<sup>22</sup> F. Lüdtkę, *Führer durch Bromberg und Umgebung*, Bromberg [1908], s. 16, 20-21, 29.

<sup>23</sup> Nie jest odnotowany w gronie mostów spinających Kanał Bydgoski, zob. *Encyklopedia...*, op. cit., s. 305, *Mosty oraz Mosty z biegiem rzek*, t. 2, *Monografia mostów województwa kujawsko-pomorskiego. Brda i Kanał Bydgoski*, pod red. K. Dudka, Bydgoszcz-Grudziądz 2012.

powyżej dzisiejszych ulic Tańskich i Jana Maciaszka. Na terenie leżącym obecnie poza miastem, w obszarze gminy Białe Błota, istniał staw młyński o powierzchni ok. 4 ha. Owego jeziora już nie ma, zanikło w 1980 roku, ale pozostał strumyk, Struga Młyńska, tak jak dawniej wpadający do Kanału Bydgoskiego<sup>24</sup>. Był to staw powstały ze spiętrzenia strumyka na potrzeby okolicznego młyna (Mühle Kupferhammer)<sup>25</sup>.

W przewodniku tym zamieszczono tylko jedno zdjęcie związane z Kanalem, a mianowicie *labędzią wyspę* na Kanale. W podpisie pod zdjęciem nie uściślono jej położenia ani też nie odnotowano w innym miejscu przewodnika. Ozdobą Kanału między IV a V służy były dwa labędzie zamieszkujące tę przestrzeń od 1862 roku. Ich domem była wysepka położona w pobliżu V służy<sup>26</sup>. Inna ozdoba Kanału, pomnik Brenckenhoffa, nie został opisany w przewodniku, a jedynie zaznaczono jego położenie na dołączonym planie miasta (C.4).

Do powyższego przewodnika nawiązuje kolejny, autorstwa dwóch osób, wydany w 1913 roku. Liczy sobie ponad sto stron, co pociąga za sobą pomnożenie zawartych tam informacji. Sporo miejsca poświęcono pochwałom pod adresem Fryderyka Wielkiego i Kanału Bydgoskiego. Podkreślono, że Kanał nie łączy jedynie Noteci z Brdą, ale Wisłę z Odrą, można drogą wodną przez Bydgoszcz docierać do Królewca czy Kolonii. Z dumą oczekiwano na nowy odcinek Kanału, który znacznie zwiększy możliwości transportowe. Podkreślano znaczenie Kanału w rozwoju handlu, ale także gospodarki terenów nadnoteckich. Decyzja o budowie Kanału przyczyniła się do osuszenia mokradeł i przekształcenia w łąki<sup>27</sup>.

O ile ocena znaczenia gospodarczego Kanału, a także opis budowy jego nowego odcinka jest przedsięwzięciem pionierskim na kartach przewodników, to sprawy turystyczne są powieleniem poprzedniego opracowania. Nie zaproponowano nowych tras w okolicy Kanału ani też nie dodano nowych danych do wcześniej opisanych. Zwrócono uwagę na pewne elementy krajobrazowe do tej pory z różnych przyczyn niedostrzegane. Otóż z punktu widokowego zlokalizowanego na Szwederowie widać Kanał wraz ze służami, który wyznacza linię horyzontu. Przy służy nr VI przybyła nowa atrakcja w postaci wybudowanej służy na Czyżkówku. W tym czasie pojawił się też nowy, malowniczy element bryły Szkoły Rzemiosł

<sup>24</sup> [www.bip.bialeblota.pl](http://www.bip.bialeblota.pl) (dostęp: 11.03.2015) – *Aktualizacja programu ochrony środowiska dla gminy Białe Błota na lata 2008-2011 z perspektywą na lata 2012-2015*, s. 9-10.

<sup>25</sup> Croquis der Umgegend von Bromberg, 1:25000 – 1854 rok; Plan von Bromberg und Umgegend, 1:25000 – 1857 rok; Wojskowy Instytut Geograficzny, Mapy topograficzne 1:25000, Pas 36 – Słup 26D, Bydgoszcz Zachód – 1933 rok; Topographische Karte 1:25000, nr 2873 Bromberg (West) – 1940 rok.

<sup>26</sup> R. Kuczma, op. cit., s. 81.

<sup>27</sup> H. Metzger, F. Schulz, *Führer durch Bromberg und Umgebung*, Bromberg [1913], s. 21-22, 30-31, 55.

i Przemysłu Artystycznego (dzisiaj Zespołu Szkół Mechanicznych, przy ul. Świętej Trójcy 37). Sylweta budowli otoczona parkiem odbijała się w wodach Kanału i od razu dostrzeżono walory i piękne położenie szkoły. Zdjęcie budynku znalazło się w przewodniku i motyw ten na stałe zagościł w późniejszych opracowaniach. Zamieszczono tradycyjne ujęcie w postaci fragmentu Kanału wodnego wraz z otaczającą go roślinnością. Wprowadzono także element nowoczesności, informując o możliwości dotarcia do V śluzy elektrycznym tramwajem<sup>28</sup>.

W roku następnym pojawił się nowy przewodnik autorstwa bliżej nieznanego podporucznika E. Wolffa<sup>29</sup>. Ten nawiązuje do poprzedniego opracowania co do objętości, ale ma nieco inny układ wewnętrzny. Nacisk położony został na czasy średniowieczne wraz z procesem lokacji miasta. W okresie fryderycjańskim wspomniano o przyłączeniu Bydgoszczy do Prus i wybudowaniu Kanału. To spowodowało rozwój gospodarczy ośrodka. Powstało wiele budowli i cienistych parków. W części turystycznej autor zaproponował wycieczki po mieście i okolicy, a nawet do Torunia i Koronowa.

Zwiedzać tereny nadkanalowe można w dwojaki sposób, udając się tam z miasta pieszo lub z placu Teatralnego, jadąc elektrycznym tramwajem do „śluzi kwiatowej”. Po raz pierwszy stwierdzono, że nie jest to żadna śluza na Kanale, a jedynie miejsce wypoczynku. Znajdują się tam ogrodowe restauracje, gdzie popołudniami odbywają się koncerty. Ponadto opisano znajdujące się na tym terenie dwa korty tenisowe i wylęgarnię ryb. Chociaż wprost nie zapisano, to ze sposobu podania informacji można wnioskować, że okolice „śluzi kwiatowej” uchodzą za najbardziej atrakcyjne. Jak podaje przewodnik, równie atrakcyjnie jest przy śluzie IV, V i VI. Biegną tutaj podwójne aleje drzew, stwarzając wybitnie malowniczy nastrój. Wspomniano o pomniku ku czci Brenckenhoffa przy II śluzie. Polecano także dotarcie do mostu „Fang” za VI śluzą, gdzie znajduje się zajazd. Dalej skierowano przybyłych w lewo mu Prądom, do jeziora<sup>30</sup>.

Materiał ilustracyjny zawarty w przewodniku dopełnia opisy. Oprócz widoku Kanału, tym razem przy śluzie nr II, dodano budynek Szkoły Rzemiosł i fragment Kanału przy III śluzie. Ponadto po raz pierwszy opublikowano w przewodnikach zdjęcie pomnika Brenckenhoffa<sup>31</sup>.

Jeszcze w 1919 roku ukazał się niewielki, składany folder (liczący 10 stron) w języku esperanto, oparty ma materiałach dostarczonych przez władze miejskie. Nie jest to klasyczny przewodnik po mieście, ale skrótowo informuje o położeniu

<sup>28</sup> Ibidem, s. 39, 47, 55-56, 61-62, 65.

<sup>29</sup> Może chodzi o Ernsta Wolffa, autora mapy rekonstruującej miasto w 1794 roku, Wojewódzka i Miejska Biblioteka Publiczna w Bydgoszczy, Zbiory specjalne, Kartografia, A 927.

<sup>30</sup> E. Wolff, *Historischer Führer durch Bromberg und Umgebung*, Bromberg 1914, s. 44, 46, 61, 64.

<sup>31</sup> Ibidem, s. 43, 45, 62, 64.



i historii Bydgoszczy, obiektach zabytkowych i innych atrakcyjnych miejscach<sup>32</sup>. Podkreślono miastotwórczą i gospodarczą funkcję Kanału Bydgoskiego, który stał się łącznikiem między Wisłą i Odrą. Nacisk położono na prezentację szeroko rozumianego dorobku kulturalnego miasta, osiągniętego dzięki dalekowzrocznej wizji Fryderyka Wielkiego, co odnotowano także w tytule publikacji. W grupie miejskich atrakcji turystycznych umieszczono wizerunek niedawno wzniesionej Szkoły Artystycznej oraz zdjęcie Kanału wybudowanego przez króla pruskiego. Na niwie turystycznej w bardzo skrótowej wersji podano propozycje kilku wycieczek do podbydgoskich miejscowości. Wskazano na Prądy jako miejsce romantycznej wycieczki, co zapewne wiązało się z atrakcyjnym jeziorkiem, o którym bliżej nic nie wspomniano.

Bydgoszcz wróciła do odrodzonej w 1918 roku Polski z początkiem stycznia 1920 roku. Stało się to na mocy traktatu wersalskiego. Już rok później został wydany przewodnik po mieście obejmujący 48 stron, z czego sam opis miasta zawiera ledwie 15 stron, a pozostałe to reklamy firm<sup>33</sup>. Jego autorem jest Stanisław Łabendziński (1880-1933), urodzony w Inowrocławiu, chemik z wykształcenia, dyrektor bydgoskiego Gimnazjum Matematyczno-Przyrodniczego im. M. Kopernika. Ponadto zaangażowany w krzewienie turystyki i propagowanie ochrony przyrody<sup>34</sup>. Autor podkreśla, jak ważnym wydarzeniem dla miasta była budowa Kanału. Przyczynił się do szybkiego rozwoju Bydgoszczy, jej liczebności i dobrobytu. Ubolewa, że szła za tym kultura pruska, która zmieniła *szczerą gród polski* w miasto przypominające typ niemiecki. Jednak przy opisie Kanału Bydgoskiego i jego roli gospodarczej poglądy autora nie odbiegają od opinii zawartych w niemieckich przewodnikach. Dochodzi już nowy element, nieznamy wcześniej, fragment Kanału oddany do użytku w 1915 roku. Chociaż wiadomo, że ten odcinek, podobnie jak pozostała część Kanału, jest dziełem niemieckim, to w przewodniku próżno szukać takiego stwierdzenia. Autor polecał jego zobaczenie z powodu wartości technicznej i handlowej. Preferuje spacer w górę Brdy do połączenia nowego Kanału ze starym i powrót *w obramowaniu pięknych plantacji*, które w pełni rekompensują pięciokilometrową wędrówkę.

Do spacerów nad Kanał Bydgoski namawia w podrozdziale *Przechadzka po Starem Mieście*, proponując, by punktem docelowym stała się *Szkoła art. Przemysłu*<sup>35</sup>, znajdująca się nad starym Kanalem. Zachęca do powrotu wzdłuż jego

<sup>32</sup> Bromberg la urbo de Frederiko la Granda, Bromberg [1919], s. 2, 6, 8; zob. *Przewodniki po Bydgoszczy...*, op. cit., s. 16.

<sup>33</sup> *Ilustrowany przewodnik po Bydgoszczy, wraz z mapami miasta i dalszej okolicy*, opr. dr S. Łabendziński, Bydgoszcz [1921], s. 18, 21, 30, foto s. 19, 22.

<sup>34</sup> *Bydgoski słownik biograficzny*, t. 1, Bydgoszcz 1994, s. 73-74.

<sup>35</sup> Po włączeniu Bydgoszczy do Polski w 1920 roku szkoła funkcjonowała pod nazwą

brzegów tą samą stroną lub drugim brzegiem, po przekroczeniu kamiennego mostu. W tym miejscu wspomina się o dwuprzęsłowym moście wzniesionym w połowie XIX wieku w miejsce wcześniejszego, drewnianego. W okresie międzywojennym nazwano go imieniem króla polskiego Władysława IV Wazy, lecz w 1972 roku w związku z przebudową arterii komunikacyjnej został rozebrany. Łączył on ulicę Grunwaldzką oraz Świętej Trójcy i znajdował się między II i III służą, w rejonie obecnych przystanków tramwajowych przy rondzie Grunwaldzkim<sup>36</sup>. W czasach zaboru czy międzywojennych, a także w Polsce Ludowej, most ten nie uchodził za szczególny obiekt turystyczny, był rzadko wzmiankowany, zazwyczaj w kontekście komunikacyjnym.

Przewodnik poleca jeszcze trzy wycieczki powiązane z Kanalem. Pierwsza obejmuje *nowy wylot kanału (z nową wielkopolską fabryką papieru i nowoczesnymi szluzami)*, druga zaś to *piękne plantacje nad starym kanałem*. Trzecia proponuje zwiedzanie Nakła, *u końca kanału, nad Notecią*. Owe propozycje wycieczek nie są szczegółowo opisane, ledwie zasygnalizowane i nie są użyteczne dla czytelnika. Praktycznie nie wspomina się o plantach, za to kładzie nacisk na oglądanie nowego odcinka Kanalu.

Przewodnik zawiera także fotografie Kanalu z ich lokalizacją na załączonej mapie. Dobór ich nawiązuje do zasad wypracowanych w niemieckich przewodnikach, a więc mamy widok Promenady nad starym Kanalem oraz gmach Szkoły Państwowej Przemysłu Artystycznego widziany od strony Kanalu.

Pięć lat później został wydany nowy, dwa razy obszerniejszy przewodnik. Wyszedł spod pióra Józefa Żernickiego<sup>37</sup>, sekretarza miejskiego i kierownika Urzędu Statystycznego w Bydgoszczy.

Autor nieco miejsca poświęcił historii i roli Kanalu. Fryderyka II uważa za tego, który zastał Bydgoszcz zrujnowaną i przyczynił się poprzez budowę Kanalu do rozwoju miasta. Jako urzędnik i statystyk wprowadził do tej pozycji wiele ciekawych zestawień i informacji. Nie inaczej rzecz się ma z Kanalem Bydgoskim. Obok danych odnoszących się do wielkości Kanalu zamieścił informacje dotyczące towaru i drewna przewiezonego przez słuzy w Brdujściu i Bydgoszczy w kierunkach Wisła-Brda, Brda-Wisła w latach 1924/1925 i porównuje ich wyniki. Dane te wydają się przydatne bardziej dla badacza zagadnień gospodarczych niż dla poczynań turystycznych.

---

Państwowa Szkoła Przemysłu Artystycznego. Obecnie w budynku przy ulicy Świętej Trójcy 37 znajduje się Zespół Szkół Mechanicznych nr 1.

<sup>36</sup> *Mosty z biegiem rzek...*, op. cit., s. 93-96.

<sup>37</sup> J. Żernicki, *Ilustrowany przewodnik po wielkiej Bydgoszczy i okolicy*, Bydgoszcz [1926], s. 11, 15, 24-25, 40-41, foto s. 24, 40.

W przewodniku widać nietypowe rozwiązania. Autor od razu zaznacza, że do zwiedzenia Bydgoszczy potrzeba trzech dni. Dalej następuje dokładny plan na każdy z nich. Uwzględni tych, którzy czasu nie mają i na obejrzenie miasta przeznaczili jedynie dzień. Wówczas koniecznie muszą udać się na Wzgórze Dąbrowskiego, stamtąd do Szkoły Przemysłowej, czyli nad stary Kanał, aleją nad śluzami przez most Władysława IV, na kolejny już przez Brdę, by podziwiać widok na Dyrekcję Kolei<sup>38</sup>, spichrze i urządzenia śluzowe. Plan ten znacznie odbiega od wcześniej proponowanych, łączy on elementy widokowe z malowniczymi zakątkami nad Kanalem. Jako elementy udanych spacerów i wycieczek, w tym podmiejskich, widzi Brdę, Kanał, Wisłę, wzgórze, lasy i jeziora – wszystko to stanowi konieczne warunki dla wycieczek. Jedną z wycieczek obejmuje urządzenia kanałowe, szczególnie zaś śluzy na Okolu i Czyżkówku, których nowoczesność urządzeń technicznych jest atrakcją dla spacerowiczów. Inną atrakcją jest spacer pięknymi plantami nad starym Kanalem.

Wyraźnie widać zmianę w proponowanych trasach turystycznych w stosunku do czasów niemieckich. Poprzednio planty były najważniejszym punktem w mieście, teraz ciężar przesunął się w stronę nowoczesnych rozwiązań kanałowych, głównie Czyżkówka i Okola. Wyrazem tej tendencji jest dobór zdjęć. Miejsce malowniczych zakątków Kanału zajęły urządzenia śluzowe przy ulicy Nad Portem i śluzy Miejskiej.

Dwa następne przewodniki po mieście nie są pod względem objętościowym zbyt imponujące. Ich wspólną cechą jest powiązanie Bydgoszczy z Brdą i Wisłą, eksponowanie nowoczesnych urządzeń śluzowych na Nowym Kanale, a także Brdujących. Chociaż podkreślano parkowy charakter miasta, to niezbyt akcentowano walory plant nad starym Kanalem.

Prawdopodobnie w 1928 roku światło dzienne ujrzał niewielki, bo liczący zaledwie 16 stron, przewodnik po mieście<sup>39</sup>. Jego wydanie na rok 1927 datuje Zbigniew Raszewski i wskazuje na Zygmunta Malewskiego jako autora, gdyż w samym przewodniku nie wspomniano spod czyjego pióra wyszedł<sup>40</sup>. Malewski, urodzony w 1873 roku, od 1922 roku związał się z Bydgoszczą. Był to ceniony archiwariusz i regionalista bydgoski, który przyczynił się do spopularyzowania i poznania dziejów miasta<sup>41</sup>.

W przewodniku niewiele miejsca przewidziano dla zagadnień związanych z Kanalem. Możemy znaleźć spacer z dworca kolejowego do ulicy Świętej

<sup>38</sup> Budynek byłej Dyrekcji Kolei mieści się obecnie przy ul. Dworcowej 63.

<sup>39</sup> *Mały przewodnik po Bydgoszczy*, Bydgoszcz [1928], s. 13; *Przewodniki po Bydgoszczy. Katalog...*, op. cit., s. 24.

<sup>40</sup> Z. Raszewski, *Pamiętnik gapia*, Bydgoszcz 1994, s. 456.

<sup>41</sup> *Bydgoski słownik...*, op. cit., t. 1, s. 76-78.

Trójcy, dalej Nakielską, mijając Szkołę Przemysłową do śluz otoczonych lasem, przy których mieszczą się w ogródkach restauracje i inne atrakcje, m.in. korty tenisowe, wypożyczalnia łodzi itd. Za wart zobaczenia uchodził kościółek ewangelicki przy V śluzie. Chodzi tutaj o wzniesiony w 1905 roku przy ul. Nakielskiej neogotycki kościół w gminie kościoła ewangelicko-unijnego (obecnie katolicki pw. Miłosierdzia Bożego). Autor zaleca powrót do miasta tramwajem linii Wilczak-pl. Teatralny-Bartodzieje.

Rok 1929 przyniósł nowy, niepozorny przewodnik, bo liczący zaledwie 10 stron, do których wliczono także okładki z tekstem<sup>42</sup>. W przewodniku tym wskazano na rzadki urok miasta spowodowany przepływającą środkiem rzeką Brdą, Kanalem z nowoczesnymi urządzeniami śluzowymi, dużą liczbą parków, skwerów i zieleńców oraz silnym zadrzewieniem ulic i parków. Autor podaje, że Kanał Bydgoski i port uczyniły z Bydgoszczy ważny punkt komunikacji śródlądowej połączonej z morzem. W związku z tym polecano zobaczyć urządzenia wodne Brdy i Kanału Bydgoskiego, czyli śluzy: Miejską, na Okolu i Czyżkówku, a także w Brdujściu wraz z portem. Proponuje także spacer wzdłuż rzeki i starego Kanału Bydgoskiego trzykilometrowymi plantami. Dopelnieniem tekstu są również ilustracje, gdyż zamieszczono widok śluzy miejskiej z gmachem Dyrekcji Kolejowej na dalszym planie oraz urządzenia śluzowe na przedmieściu Okole.

Kolejny przewodnik z tego roku jest wspólnym dziełem dwóch autorów<sup>43</sup>. Jednym z nich był Konrad Fiedler (1886-1939), który związał się z Bydgoszczą w 1921 roku. Był dziennikarzem z pasją działającym na polu turystyki. Wydał szereg publikacji o Bydgoszczy, szkolił przewodników po mieście i sam często prowadził wycieczki krajoznawcze<sup>44</sup>. Natomiast Józef Mozolewski (1889-1974) był nauczycielem w Seminarium Nauczycielskim w Bydgoszczy i działaczem Związku Polaków w Niemczech oraz Oddziału Polskiego Towarzystwa Krajoznawczego w Bydgoszczy<sup>45</sup>.

Ich przewodnik był opasły, liczył 148 stron, zawierał bardzo rozwinięte dzieje miasta, w tym także skróconą historię budowy Kanału Bydgoskiego i jego niedawną przebudowę. Sporo miejsca poświęcono turystycznym walorom bydgoskiego odcinka wodnego. Trasę Kanału podzielono na trzy wycieczki: 1. Kanał Bydgoski i Brda ku Wiśle, 2. Kanał Bydgoski i Noteć ku dolnej Warcie i Odrze, 3. Kanał Bydgoski i Kanał Notecki wraz z górną Notecią ku Gopłu.

<sup>42</sup> *Bydgoszcz, Bydgoszcz* [1929], s. 2-3; sprawa daty wydania *Przewodniki po Bydgoszczy. Katalog...*, op. cit., s. 26.

<sup>43</sup> *Bydgoszcz. Przewodnik krajoznawczy*, opr. K. Fiedler, J. Mozolewski, Bydgoszcz 1929.

<sup>44</sup> *Bydgoski słownik biograficzny*, t. 2, Bydgoszcz 1995, s. 59-60.

<sup>45</sup> *Encyklopedia...*, op. cit., s. 363.

Pierwsza to podróż do Brdyujścia doliną koryta Prawisły, gdzie za atrakcję turystyczną uchodzą liczne zakłady przemysłowe oraz port rzeczny. Bezpośredni związek z Kanałem Bydgoskim ma druga wycieczka umożliwiająca bliższe zapoznanie się z *imponującymi urządzeniami śluzowymi*. Śluza miejska podnosi w górę o cztery metry, na Okolu i Czyżkówku *każda podnosi nas na wysokość dwukrotnie większą*. Minawszy połączenie nowego i starego Kanału na Prądach i Osowej Górze, kolejne wzniesienie, by zrównać się do poziomu Noteci, kilkanaście kilometrów dalej. Tutaj Fiedler zachwyca się krajobrazem pradoliny, wymieniając Samostrzel i Góry Dębowe za Osiekim. Wycieczkę kończy na granicy między Polską a Niemcami. Wyprawa trzecia ku Goplu prowadzi przez wiele pięknych, rozległych jezior. W świetle zaproponowanych wycieczek Bydgoszcz jawi się jako centrum turystyki wodnej, skąd można się udać w dalekie i ciekawe strony. Wszędzie na ówczesnych turystów czekała *nowoczesność*.

Proponując wycieczki po mieście, zwraca się uwagę na kilkudniowe zwiedzanie. Jeżeli jednak nie dysponuje się czasem (*jeśli tylko dzień lub nawet pół dnia*), można odbyć *marszrutę dla wytrawnego i wytrwałego krajoznawcy-turysty*. Nieodłącznym punktem wycieczki jest Kanał, a właściwie jego nowoczesne śluzy. Przeto trasa biegnie od dworca kolejowego do śluzy na Okolu, potem na Czyżkówku, by zobaczyć miejsce, w którym nowy Kanał łączy się ze starym. Droga powrotna do miasta biegnie *wzdłuż plantacyj nad Starym Kanałem*. Za godne uwagi uchodzi hodowla ryb Państwowego Instytutu Rybackiego, Szkoła Przemysłu i most nad Kanałem (*prawy luk z czasów Władysława IV*) oraz kościół Świętej Trójcy.

Po całym przewodniku rozrzucone są zdjęcia związane z Kanałem. Dobór ich jest, można by rzec, standardowy, a więc ukazujący wody Kanału, ścieżki spacerowe, a także *Państw[ową] Szkołę Przemysłową nad Starym Kanałem*, śluzę Miejską na Okolu, porty w Brdyujściu<sup>46</sup>.

Naprzeciw potrzebom zmotoryzowanych wyszli autorzy następnego przewodnika<sup>47</sup>. Nie jest to typowy przewodnik po Bydgoszczy, gdyż obejmuje cały kraj. Współautorem był Mieczysław Orłowicz (1881-1959) jeden z najwybitniejszych polskich działaczy turystycznych i krajoznawczych; autor około 100 przewodników i informatorów turystycznych<sup>48</sup>, pomagał mu inżynier Roger Morsztyn. Przewodnik został podzielony na rozdziały według określonych przez autorów tras. W rozdziale VII *Poznań – Bydgoszcz – Chojnice – Gdynia*, w haśle *Bydgoszcz zaznaczono, że w Bydgoszczy zaczyna się kanał bydgoski, łączący Brdę z Notecią*,

<sup>46</sup> *Bydgoszcz. Przewodnik krajoznawczy...*, op. cit., s. 64-66, 58, 72.

<sup>47</sup> *Przewodnik Automobilowy po Polsce*, opr. M. Orłowicz, R. Morsztyn, Warszawa 1930.

<sup>48</sup> W. Bienkowski, *Orłowicz Mieczysław (1881-1959)*, [w:] *Polski słownik biograficzny*, t. 24, Wrocław 1979, s. 211-213.

a temsamym Wisłę z Wartą. Ma on 25 km długości. Jego budowę zaczęto w 1774 r. Wzdłuż Kanalu urządzono na znacznej przestrzeni piękne promenady, które zachynają się za kościołem farnym. Przy śluzach restauracje ogrodowe. Polecenia godna przechadzka do VI śluzu. Ta krótka informacja oddaje istotę walorów turystycznych bydgoskiego Kanalu i w swej prostocie informacyjnej nawiązuje do dawnych niemieckich przewodników.

Kolejny przewodnik, liczący 40 stron, powstał z inicjatywy Kom[isji] Prop[agandy] Turystycznej w Bydgoszczy<sup>49</sup>. Brak jest autora i roku wydania, ale Zbigniew Raszewski podaje nazwisko Konrada Fiedlera i wymienia rok 1935 jako datę wydania<sup>50</sup>.

Większą część przewodnika (oprócz reklam) zajmują: położenie, informacje ogólne oraz historia miasta. Już na samym początku znajduje się piękna, poetycka charakterystyka Brdy i Kanalu Bydgoskiego: *Dopiero, gdy wpada w granice Bydgoszczy, uspokaja się Brda i, wzięta w kamienne ramy wybrzeży i śluz, ulega woli człowieka, dźwiga posłusznie na swej równej fali barki ładowne, statki parowe, długie sznury tratw. Spełnia narzuconą jej rolę regularnej, nowoczesnej drogi wodnej.* Dalej znajdziemy krótką informację, że Władysław IV pierwszy rozpatrywał zbudowanie kanału między Bydgoszczą a Nakłem, jego pomysł zrealizował Fryderyk II w drugim roku zagarnięcia ziem polskich i dokończył jesienią 1774 roku.

W rozdziale liczącym półtorej strony *Co Bydgoszcz ma godnego widzenia?* jest jedynie wzmianka, że Kanał Bydgoski to *najlepsza polska droga wodna*, a wzdłuż starego Kanalu są planty służące do *pięknych spacerów*. Nie wydaje się, aby podane informacje zachęcały do odwiedzenia Kanalu Bydgoskiego i jego otoczenia.

Autorem dwóch kolejnych pozycji jest Wojciech Rzeźniacki, związany z Bydgoszczą od 1934 roku, kiedy to został referentem prasowo-turystycznym w Zarządzie Miejskim. Był to człowiek wielu talentów: tłumacz i dziennikarz, kierownik Biura Związku Popierania Turystyki, inicjator spływów turystycznych z Koronowa do Smukały, przewodnika po Bydgoszczy i okolicy oraz autor szeregu artykułów o Bydgoszczy<sup>51</sup>.

Pierwszy z przewodników to obszerna, licząca 338 stron księga. Tak duża objętość wynika z pomieszczenia informacji dotyczących trzech powiatów: bydgoskiego, szubińskiego i wyrzyskiego. Jak wskazuje podtytuł (*Mala encyklopedia turystyczna*), miał służyć szybkiemu i łatwemu dotarciu do wiadomości o poszukiwanym obiekcie, stąd alfabetyczny układ haseł<sup>52</sup>.

<sup>49</sup> *Bydgoszcz. Mały przewodnik turystyczno-krajoznawczy*, Bydgoszcz [1935].

<sup>50</sup> Z. Raszewski, op. cit., s. 456.

<sup>51</sup> *Bydgoski słownik biograficzny*, t. 4, Bydgoszcz 1997, s. 88-90.

<sup>52</sup> *Bydgoszcz i powiaty: Bydgoski, Szubiński, Wyrzyski. Mala encyklopedia turystyczna*, opr.

Pisząc o Bydgoszczy, podkreślono rolę dróg wodnych w rozwoju miasta, w tym inicjatywy Fryderyka II. W haśle *Kanał Bydgoski* zawarto historię początków żeglugi na Brdzie, pierwszych planów połączenia Brdy z Notecią wraz z dokładną bibliografią. Dalej historia budowy Kanału, następnie opis techniczny, kierunki i warunki żeglugi. Jako obiekty godne zwiedzania wymienia się śluzy na Okolu i Czyżkówku, które można obejrzeć po uprzednim zgłoszeniu w Państwowym Zarządzie Dróg Wodnych oraz *śluzowanie na Śluzie Miejskiej w sąsiedztwie tegoż Zarządu*.

*Przechadzki po Bydgoszczy* to kolejne hasło, w którym znajdują się informacje o Kanale. Wymienia *szlak plant wzdłuż starego Kanału Bydgoskiego* razem z parkami Kazimierza Wielkiego i Jana Kochanowskiego jako najpopularniejsze miejsca spacerów bydgoszczan. Za najpiękniejsze miejsce plant uważa się skrzyżowanie z tzw. ścieżką z okazami starych lip. Ogrody restauracyjne rozmieszczone wzdłuż trasy są kolejnym atutem tego miejsca. O atrakcjach nowego Kanału nie dowiadujemy się niczego nowego, wspomina się o śluzach na Okolu i Czyżkówku. Hasło zostało zilustrowane fotografią *Mostu Władysława IV w Bydgoszczy*.

Po roku ukazała się następna, ale już niewielka, licząca zaledwie 28 stron pozycja tego samego autora<sup>53</sup>. Propozycje turystyczne tam zawarte nawiązują do wcześniejszego przewodnika. Mamy spacer od ulicy Marszałka Focha do śluzy Miejskiej, godne zobaczenia *wielkie śluzy na Okolu i Czyżkówku* (podając sposób dotarcia do nich komunikacją miejską) oraz *planty wzdłuż starego kanału bydgoskiego*.

Bydgoszcz w okresie międzywojennym była zamieszkała przez znaczącą mniejszość niemiecką. Nie może więc dziwić wydanie w 1928 roku przewodnika w języku niemieckim i to dość obszernego, liczącego 80 stron<sup>54</sup>. Napisali go trzej autorzy, skupiając się na podaniu przydatnych adresów różnych instytucji, ukazania położenia miasta, krajobrazu, klimatu, historii i zabytków. Szczególnie dużo miejsca poświęca się dziejom niemieckiego teatru w Bydgoszczy. Mamy tutaj do czynienia raczej z informatorem niż z tradycyjnym przewodnikiem po mieście.

Niewiele miejsca poświęcono zagadnieniom turystycznym w mieście. Sporą część tekstu przeznaczono na przedstawienie dziejów Kanału, jego walorów gospodarczych, a także parametrów technicznych, zwłaszcza jego nowego odcinka. Podobnie jak w polskich odpowiednikach widać zachwyt i dumę z rozwiązań

---

W. Rzeźniacki, Bydgoszcz 1938, s. 57, 99-102, 173, 175.

<sup>53</sup> *Informator turystyczny Bydgoszczy*, opr. W. Rzeźniacki, Bydgoszcz 1939, s. 11-12. Nie ma go w zasobach bydgoskich bibliotek, znajduje się w Bibliotece Narodowej w Warszawie, sygn. DŹS XVIII A 2d, www.polona.pl (dostęp: 11.03.2015).

<sup>54</sup> *Bydgoszcz – Bromberg, Führer durch die Stadt, ihre Geschichte und die Landschaft*, Bydgoszcz [1928], s. 41-42, 46, 56. Por. *Przewodniki po Bydgoszczy. Katalog...*, op. cit., s. 22.

technicznych zastosowanych na tej drodze wodnej, nie wspominając o osiągnięciach niemieckiej myśli hydrotechnicznej. Atrakcją są planty i jeziorko na Prądach, do którego można się dostać z dworca kolejowego na Wilczaku (dzisiejsza Bydgoszcz Zachodnia), przechodząc przez Kanał mostkiem Fang.

W czasie okupacji hitlerowskiej władze opublikowały dwa przewodniki niemieckie. Pierwszy z nich bardzo poręcznego formatu wydano w 1940 roku o objętości 80 stron<sup>55</sup>. Omówiono położenie miasta, klimat, przemysł i historię Bydgoszczy, podkreślając od zawsze niemiecki charakter miasta. Sporo miejsca poświęcono Kanałowi Bydgoskiemu, jego dziejom, a nade wszystko perspektywom wzrostu jego znaczenia gospodarczego. Przewidywano jego modernizację do 1000 ton nośności barek i powiązanie z odległymi ziemiami Europy Wschodniej. Na uwagę zasługuje jednak zupełnie co innego. Otóż w tymże przewodniku, czego nie było wcześniej ani nie pojawi się w późniejszych tego typu opracowaniach, bardzo szczegółowo opisano trasy turystyczne związane z Kanałem. Zaczęto od ogólnych stwierdzeń na temat plant, nawiązując tym samym do układu przewodników z początku XX wieku. Podkreślono, że spacerowanie plantami wzdłuż starego Kanału Bydgoskiego były od dawna ulubioną formą spędzania czasu bydgoszczan. Po obu stronach Kanału ciągnęły się trzykilometrowe zielone tereny na przedmieściu Okole i Wilczak. Dominowały tam szpalery sosen, topól i wiązów. Dokładniejszy opis poczyniono od śluzy nr II. Przy okazji wędrowki w kierunku zachodnim wspomniano o moście na Kanale, siedzibie policji w dawnym budynku Szkoły Rzemiosł, a nawet o cmentarzu katolickim (dzisiejszym Starofarnym przy ul. Grunwaldzkiej). Od śluzy nr IV rozpoczynają się podwójne aleje drzew, a po lewej stronie Kanału w sosnowym lesie znajduje się protestancki kościół dla części miasta zwanej Wilczak. Dalej trasa wiodła do mostu kolejowego linii prowadzącej do Poznania<sup>56</sup> i docieramy do VI śluzy, gdzie po lewej stronie znajduje się ogrodowa restauracja „Przy 6 śluzie”. Stąd można wrócić do centrum tramwajem, dochodząc trochę do przystanku.

Podobną szczegółowość odnajdujemy przy opisie Prądów. Do VI śluzy można dostać się pieszo lub koleją (dzisiejszy dworzec Bydgoszcz Zachodnia), idąc wzdłuż Kanału w kierunku zachodnim można dotrzeć do stalowego mostu na Kanale (Fang), wysadzonego przez polskie wojsko (w 1939 roku). Dzisiaj po nim pozostały ceglane filary nadbrzeżne przy ulicy Mińskiej i po drugiej stronie przy ulicy Żywieckiej. Stąd, kierując się na południe, przecinając drogę nakielską, dociera się do Prądów. Na szczególną uwagę zasługuje tam malowniczy,

<sup>55</sup> *Illustrierter Führer durch Bromberg und Umgenung*, Leipzig [1940], s. 5-7, 19, 43, 49-50, 45 – foto.

<sup>56</sup> *Mosty z biegiem rzek...*, op. cit., s. 104-105, wzniesiony w 1872 roku, przebudowany w 1965 roku.



polodowcowy krajobraz z wysokimi skarpami. Atrakcją jest położony na skraju sosnowego lasu staw z wyspą, gdzie od dawna odbywają się zabawy. Nad stawem tym znajduje się młyn. Tutaj kończy się proponowana trasa turystyczna, a powrót do miasta może przybrać różne formy.

Można być zaskoczonym brakiem odpowiedniego materiału ilustracyjnego. W całym przewodniku jest zaledwie kilka zdjęć i tylko jedno przedstawiające służę na Kanale z tratwami drewna.

Drugi z okupacyjnych przewodników jest znacznie skromniejszy, chociaż jego okładki zostały wydrukowane w kolorze. W zasadzie nie jest to przewodnik lecz szesnastostronicowy folder opisujący uroki i zalety miasta będącego centrum gospodarczym i kulturalnym<sup>57</sup>. Informacje natury turystycznej są znikome. W grupie atrakcji wzmiankuje się Kanał Bydgoski wraz terenami spacerowymi. Do tego dołączono mapę ogólnie nakreślonych szlaków wycieczkowych. Wśród nich widnieje trasa biegnąca z centrum miasta do VI służy, dalej do mostu Fang oraz jako docelowe miejsce – staw na Prądach. Ów akwen zwano tutaj Waldsee (Leśne Jezioro). Ponadto oznaczono je graficznie w postaci wiosłarza płynącego łódką w kierunku wyspy po jeziorze otoczonym wysokim brzegiem.

Niemal natychmiast po wyzwoleniu Bydgoszczy spod okupacji niemieckiej wydano niewielki, liczący 24 strony, przewodnik po mieście<sup>58</sup>. Autorem był Józef Kołodziejczyk, od 1935 roku związany z Bydgoszczą, po wojnie kierownik Referatu Prasowego Urzędu Województwa Pomorskiego w Bydgoszczy. Ponadto był dziennikarzem, a także działaczem partyjnym<sup>59</sup>.

Na wstępie zaznaczył, że należy traktować *Bydgoszcz jako miasto nad wodą, jako centralny port śródlądowy* i dlatego poleca zobaczyć urządzenia portowe i służy w centrum miasta, a także trzykilometrowe urokliwe *stare planty* nad Kanalem.

Dwa lata później tenże autor przygotował kolejny przewodnik przy współpracy z Alfredem Kowalkowskim, już znacznie obszerniejszy, liczący 140 stron<sup>60</sup>. I tym razem zaznaczono, że *główny zaś urok Bydgoszczy polega na jej ciężeniu ku Brdzie i najbliższym drogom wodnym: Wiśle i Kanałowi*. Wspomniano o możliwości związania Kanału z Dunajem i Dnieprem dzięki budowie dalszych kanałów. Dalej zauważono, że atrakcją dla turystów są *urządzenia portowe, służy i jazy na kanale i Brdzie*, a także spacer wzdłuż brzegów Starego Kanału otoczonego

<sup>57</sup> Bromberg. *Machtvoll aufstrebende Großstadt*, Bromberg [1941], bez paginacji; *Przewodniki po Bydgoszczy. Katalog...*, op. cit., s. 36.

<sup>58</sup> *Bydgoszcz. Informator z planem miasta i spisem urzędów*, opr. J. Kołodziejczyk, Bydgoszcz 1945, s. 9.

<sup>59</sup> J. Długosz, *Słownik dziennikarzy regionu pomorsko-kujawskiego*, Bydgoszcz 1988, s. 64.

<sup>60</sup> *Przewodnik po Bydgoszczy*, opr. J. Kołodziejczyk, Bydgoszcz 1947, s. 10, 16, 42, 58, 67, 73.

parkiem i lasami. Skreślono krótką historię budowy Kanału Bydgoskiego oraz podano jego dane techniczne. Opracowanie zawiera wiele błędów. Autor podaje mylnie nazwisko polskiego pomysłodawcy projektu (kpt. Czacki), za datę pierwszego zaboru uważa rok 1794. Podsumowuje zdaniem: *Znaczenie Kanału Bydgoskiego wzrosło szczególnie po odzyskaniu prastarych ziem piastowskich po Odrę i Nysę*. Jest to nawiązaniem do nowej, powojennej sytuacji polityczno-gospodarczej, chociaż mamy opinie w duchu przedwojennym o nowoczesnej, przemysłowej Bydgoszczy. Po wojnie planty należały do Skarbu Państwa, natomiast władze miejskie starały się przejąć i przekształcić je w *park ludowy z plażą*. Proponuje się czytelnikowi spacer z centrum miasta do głównej śluzy miejskiej. Po uzyskaniu zezwolenia w Zarządzie Wodnym można obejrzeć *nowoczesne urządzenia śluzy*. Następnie zaleca się przechadzkę *nad starym kanałem i plantacjami, ciągnącymi się do Okola*. Jak widać propozycja ta nie jest niczym szczególnym, nawiązuje do dawno wyznaczonego szlaku.

Na kolejny przewodnik przyszło nam czekać pięć lat. W 1952 roku, po trzynastu latach od swojego ostatniego przewodnika, Wojciech Rzeźniacki wydał nową pozycję<sup>61</sup> w zmienionej sytuacji społeczno-politycznej. Zgodnie z obowiązującą wówczas wykładnią uważa, że znaczenie Kanału Bydgoskiego i samego miasta wzrosło wraz z powrotem ziem zachodnich do Polski. Kanał stał się najważniejszym odcinkiem drogi wodnej Wisła-Odra, który przemieszcza na zachód życia gospodarcze. Połączenie Wisły z Odrą i Szczecinem otworzyło nowe horyzonty nie tylko dla handlu, ale także dla turystyki wodnej. Podkreślono, że władze Polski Ludowej poddały konserwacji zniszczoną podczas okupacji drogę wodną, udoskonaliły elektryfikację śluz, umocniły nadbrzeża.

Obszernie potraktowano planty wzdłuż Starego Kanału, które *stanowią słuszny tytuł do dumy Bydgoszczy jako miasta zieleni*. Ciągące się na przestrzeni 3 km, z pięknym laskiem sosnowym, z uroczymi zakątkami (tzw. Ścieżką) i okazami starych lip i topoli, wśród bujnych krzewów i rozległych trawników, które *nadają się idealnie na igrzyska sportowe*, stanowią miejsce spacerów dla tłumów bydgoszczan. Ponadto pojawił się nowy motyw turystyczny w postaci stadionu „Gwardii” oraz dzikiej plaży, którą ma zastąpić wkrótce kąpielisko publiczne. Miejsce plażowania znajdowało się za VI śluzą, podobnie jak stadion (dzisiejsza Gwiazda), który powstał już w 1920 roku<sup>62</sup>, ale jakoś nie zagościł na łamach przewodników. Powrót z uroczego spaceru proponowano z ulicy Józefa Bronikowskiego na, *równoległe z plantami biegnącą ul. Nakielską wzdłuż sosnowego lasu*.

<sup>61</sup> W. Rzeźniacki, *Bydgoszcz i okolice*, Warszawa 1952, s. 4, 30-31.

<sup>62</sup> M. Badtke, *Kanał Bydgoski...*, op. cit., s. 41, 70.

Trzy następne przewodniki są pracami zbiorowymi. Pierwszy, liczący 192 strony, opracowało grono znanych miłośników miasta<sup>63</sup>. Wzorem poprzednich opracowań podano tutaj, że liczący 3 km szlak plant jest ulubionym miejscem spacerów bydgoszczan. Uchodzi za piękny zakątek, w punkcie skrzyżowania z tzw. *Ścieżką* zachwyca okazami starych lip. Polecano także największe śluzy: nr III na Okołu i nr IV na Czyżkówku, wzniesione na nowym Kanale. Dopiero w tej publikacji pojawiły się ilustracje z opisywanego terenu. Zamieszczono sztandarowe motywy: gmach *Technikum Mechaniczno-Elektrycznego przy ul. Świerczewskiego* oraz *fragment starych śluz w Bydgoszczy*.

Drugi przewodnik, z 1964 roku, nawiązuje do poprzedniego<sup>64</sup>. Opis plant starego Kanału jest niemal identyczny z poprzednim. W partii poświęconej dziejom Kanału położono nacisk na związki z Polską. Tak więc pruski zaborca urzeczywistnił zamiar króla Stanisława Augusta Poniatowskiego i projekt Franciszka Czackiego. Pełna żegluga po Kanale była możliwa po modernizacji przeprowadzonej w czasach Księstwa Warszawskiego, a znaczenie Kanału Bydgoskiego i Bydgoszczy wzrosło po odzyskaniu ziem zachodnich wraz z linią wodną Odry i Szczecina. Okraszono to ilustracją przedstawiającą fragment starego Kanału Bydgoskiego.

Trzy lata później pojawiło się kolejne opracowanie<sup>65</sup>. Tym razem wspomniano o robotnikach niemieckich sprowadzanych do budowy Kanału i rozwoju miasta w oparciu o tę sztuczną drogę wodną. Ponadto zamieszczono dość obszerny fragment historii Kanału, czego do tej pory w przewodnikach nie było. Czytamy więc, że Kanał został zbudowany w latach 1773-1774 na polecenie Fryderyka II na podmokłym i bagnistym terenie, wykorzystując istniejące wody. Był niejednokrotnie naprawiany, remontowany, pogłębiany i przebudowywany już w XVIII, a także w XIX i XX wieku. W 1915 roku zbudowano nowy Kanał przystosowany do żeglugi barek 400-tonowych i wyłączający pięć śluz Starego Kanału. Projektodawcą budowy Kanału był Czaki, zaś plan budowy miał być dyskutowany na posiedzeniu Komisji Skarbu Koronnego w 1766 roku. Dowodzi się na podstawie herbu Władysława IV znajdującego się na moście przy ulicy Grunwaldzkiej, że już w pierwszej połowie XVII wieku most ten istniał nad jakimś zbiornikiem wodnym, wykorzystanym później przy budowie kanału. Dla urozmaicenia zawartych tam treści zamieszczono fotografię *Starego Kanału Bydgoskiego*.

<sup>63</sup> *Bydgoszcz i okolice, przewodnik-informator*, pod red. J. Zagierskiego, Bydgoszcz 1956, s. 20, 29, 76-77. Autorzy: Edward Szymańda, Kazimierz Borucki, Alfons Licznerski, Aleksander Rzeźniacki, Aleksandra Flicińska, Janusz Umiński, Czesław Woźny, Zbigniew Kuczewski.

<sup>64</sup> *Poznaj Bydgoszcz i okolice*, pod red. E. Szymańdy, Bydgoszcz 1964, s. 38, 40-42. Autorzy: Edward Szymańda, Aleksander Rzeźniacki, Roman Pęski, Lucjan Znicz.

<sup>65</sup> *Bydgoszcz. Informator. Najważniejsze wiadomości o mieście*, opr. E. Szymańda, Bydgoszcz 1967, s. 24-25, 47. Autorzy: Edward Szymańda, Józef Podgóreczny Aleksander Rzeźniacki.

W 1972 roku pojawił się niewielki, kieszonkowy informator o mieście. Niestety, na 20 stronach nie znalazła się żadna wzmianka o Kanale, jego budowie, znaczeniu gospodarczym czy walorach turystycznych. Podobnie rzecz się ma z plantami. Jedyne wspomniano o malowniczej Wenecji w zakolu Brdy<sup>66</sup>.

Począwszy od lat 70. XX wieku aż do początku XXI stulecia, przewodniki po Bydgoszczy były związane z osobą Janusza Umińskiego. Urodzony w 1932 roku w Bydgoszczy turysta i krajoznawca, autor ponad 40 przewodników, w tym sześciu o Bydgoszczy<sup>67</sup>.

Pierwszy z nich o objętości 130 stron ujrzał światło dzienne w 1972 roku<sup>68</sup> i objął trwale przekształcenia, jakie niedawno dotknęły Kanał. Opisując trasę turystyczną, przedstawił historię budowy Kanału i opis Plant. Autor podkreślił, że jest to ulubione od przeszło 150 lat miejsce spacerów i wypoczynku mieszkańców Bydgoszczy, ale niestety, odcinek Kanału między ul. Grottgera a Wrocławską został zasypany w roku 1971 w związku z budową drogowego węzła grunwaldzkiego. Warto podkreślić, że w przewodniku tym po raz pierwszy w Polsce Ludowej zauważono znaczenie plant w okresie międzywojennym.

Cztery lata później ukazało się wydanie drugie poprawione i uzupełnione<sup>69</sup>. Od pierwszego różni się kilkoma informacjami. Podniesiono rangę Kanału stwierdzeniem, że łączy ZSRR, Polskę i NRD. Miało to także wpływ na wyniki przewozowe, gdyż w okresie międzywojennym Kanałem transportowano w ciągu roku średnio około 100 tys. ton towarów, tyle samo w roku 1950, zaś w 1972 liczbę tę podwojono. Przewidywano także, że z chwilą otwarcia tranzytu ZSRR-NRD w 1990 roku ilość przewożonego towaru wzrośnie do 10 mln ton. Informacje o zasypaniu Kanału autor uzupełnił wiadomością o połączeniu w latach 1974-1975 ul. Królowej Jadwigi z ul. J. Olszewskiego.

Janusz Umiński po dziewięciu latach wydał kolejny przewodnik, a właściwie wznosił z drobnymi uzupełnieniami<sup>70</sup>. Wspomniano w nim o wprowadzeniu w 1883 roku statków parowych, przewożeniu w tym czasie towaru w skali roku o masie około 500 tys. ton. Zwrócono uwagę na czarną topolę z obwodem 280 cm, zasadzoną przez generała Wincentego Aksamitowskiego w czasach Księstwa Warszawskiego.

Na kolejny przewodnik trzeba było czekać jedenaście lat, wydany został dla uczczenia 650 lat Bydgoszczy<sup>71</sup>. Autor pozostał wierny poprzedniemu układowi,

<sup>66</sup> *Bydgoszcz i okolice. Informator dla wycieczek młodzieżowych*, opr. S. Nowicki, Warszawa 1972.

<sup>67</sup> *Encyklopedia...*, op. cit., s. 376.

<sup>68</sup> J. Umiński, *Bydgoszcz. Przewodnik*, Warszawa 1972, s. 7, 76.

<sup>69</sup> J. Umiński, *Bydgoszcz i okolice. Przewodnik*, Warszawa 1976, s. 7, 12, 82.

<sup>70</sup> J. Umiński, *Bydgoszcz i okolice. Przewodnik*, Warszawa 1985, s. 98-99.

<sup>71</sup> J. Umiński, *Bydgoszcz. Przewodnik*, Bydgoszcz 1996; tłumaczenia tego przewodnika bez

wprowadził bardzo kosmetyczne zmiany w dziejach Kanału Bydgoskiego. Zaktualizowano ulicę z J. Olszewskiego na ks. Augustyna Kordeckiego, skrócono tekst informujący o ilości przewożonego towaru i przewidywaniach na przyszłe lata, a w opisie plant zmianie uległ obwód topoli czarnych z 280 na 300-500 cm. Wzorem poprzednich przewodników jako ilustrację zamieszczono rycinę Państwowej Szkoły Przemysłu Artystycznego (obecnie Zespół Szkół Mechanicznych) przy ul. Świętej Trójcy.

Początek XXI wieku przyniósł kolejną pozycję tego samego autora<sup>72</sup>. Nawiązuje on do wcześniejszych opracowań własnych, ale mamy gruntownie zmienioną szatę graficzną z dużą ilością zdjęć. Można doszukać się szeregu zmian, ale i nieścisłości. Jako projektodawcę wymieniono Franciszka Czackiego, choć w innych publikacjach jest Franciszek Czaki. Błąd jest także przy informacji o zasypaniu części starego Kanału, podano *lata 60. XX. w.*, a uczyniono to przecież w latach 1970-1972, co nie omieszczał podać Autor w swoich innych przewodnikach. O plantach wypowiedział się bardzo pobieżnie, wzmiankował o *bogatym starodrzewiu, o pow. 46,6 ha i długości ok. 8 km, od lat są miejscem wypoczynku bydgoszczan*. Zdecydowanie więcej miejsca poświęcono parkowi w Myśliczynie, wskazując na jego różnorakie walory. Na tym tle planty nie istnieją.

Na pierwszym skrzydełku okładki umieszczono skrócony opis tras zwiedzania z planem miasta i zaznaczonymi na nim trasami. Trzecią trasę po Bydgoszczy *W meandrach Brdy* oceniono na 1,5 godziny zwiedzania, obejmując północno-zachodnią część miasta w pobliżu rzeki. Trasa ta przebiega m.in. przez śluzę Miejską, która jest częścią Kanału Bydgoskiego, planty wzdłuż tzw. *Starego Kanału Bydgoskiego*, budynek Archiwum Państwowego (ul. Dworcowa 65) i gmach dawnej dyrekcji kolejowej. Jako ilustrację zamieszczono fotografię *Fragmentu śluzy na Starym Kanale Bydgoskim*.

Trzy lata później wznowiono tenże przewodnik z kosmetycznymi zmianami w treści<sup>73</sup>. I tym razem niewiele powiedziano o Kanale i jego otoczeniu. Dano informacje o Bydgoskim Węźle Wodnym, wskazując na jego unikatowy układ rzek i kanałów. Zagadnienie potraktowano bardzo szeroko, jako element europejskiej drogi wodnej E70, element rozwoju turystyki wodnej w skali regionu i Europy. Dobór takich treści wpisuje się w koncepcję Bydgoszczy jako miasta związanego z wodą, dokładniej ujmując – z rzeką Brdą. Kanał i planty jako pozbawione swoich pierwotnych funkcji znalazły się poza obszarem zainteresowań. Ścisły związek Bydgoszczy z Brdą i trasami wodnymi, które można wykorzystać

---

tras z dala od śródmieścia: *Bydgoszcz. A guide for visitors*, Bydgoszcz 1998, *Bydgoszcz. Reiseführer für Besucher*, Bydgoszcz 1998.

<sup>72</sup> J. Umiński, *Bydgoszcz. Przewodnik*, Bydgoszcz 2004, s. 64.

<sup>73</sup> J. Umiński, *Bydgoszcz. Przewodnik*, Bydgoszcz 2007, s. 72-73.

do celów turystycznych, pokazał w swoim przewodniku o niewielkiej objętości<sup>74</sup> Włodzimierz Bykowski, urodzony w 1967 roku w Bydgoszczy, malarz, fotograf i regionalista, jest autorem lub współautorem około 30 przewodników<sup>75</sup>.

Rozpoczął od zwięzłej historii budowy Kanału Bydgoskiego i Kanału Noteci. Przypomnił, że tereny nad Kanałem od XIX wieku służyły bydgoszczanom. Od 1915 roku rola plant jeszcze wzrosła, a wraz z Wyspą Młyńską tereny te stały się ulubionym miejscem mieszkańców. Uległa ona zmniejszeniu po zasypaniu części Kanału, choć nadal urzekają starymi śluzami i wspaniałym drzewostanem, zapraszając do wypraw w wolne dni.

Dla autora Brda jest zdecydowanie bardziej atrakcyjna niż Kanał. Miasto zawdzięcza swoje oblicze właśnie tej rzece, a nie Kanałowi. Autor zauważa, że pokonanie kajakiem Kanału Bydgoskiego nie jest problemem, ale na pewno jest to szlak monotony i mało urozmaicony, inaczej niż Kanał Notecki i rzeka Noteć. Inne jest spojrzenie na turystykę rowerową opartą na walorach Kanału. Widzi duży jej potencjał, możliwość wytyczenia nowych szlaków rowerowych liczonych w dziesiątkach kilometrów. Jednak sam nie formułuje żadnych propozycji, nawet nie zagłębia się w już wytyczony szlak niebieski prowadzący do Nakła. Przewodnik zawiera dużo kolorowych zdjęć przedstawiających fragmenty Kanału i śluzy. Znalazły się także fotografie z odcinków biegnących poza granicami miasta, z okolic Nakła.

Podobne podejście do roli Kanału we współczesnej Bydgoszczy dostrzec można w liczącym 504 strony opracowaniu<sup>76</sup>. Rozpoczyna się historią Bydgoszczy, w której ujęto informacje o budowie i znaczeniu Kanału, nieodbiegające od zawartych w innych przewodnikach. Co prawda Kanał traktuje jako unikatową, najstarszą w Polsce sztuczną drogę wodną, ale to Brda jest główną arterią wodną miasta, a największą atrakcją upatruje się w Bydgoskim Węźle Wodnym. Za największe atuty turystyczne Kanału uchodzą planty, będące miejscem spacerów oraz Muzeum Kanału Bydgoskiego. Zamieszczono także podstawowe informacje o historii Kanału, jego roli gospodarczej i kulturowej, podkreślając rolę obiektów gastronomicznych, w szczególności „śluzę kwiatową”.

Ostatni, dość specyficzny przewodnik opisuje tylko Stary Kanał Bydgoski<sup>77</sup>. Tak naprawdę nie jest to klasyczny przewodnik, a raczej rodzaj albumu czy

<sup>74</sup> W. Bykowski, *Bydgoszcz – miasto nad wodą. Szlaki wodne i wypoczynek wokół nich*, Bydgoszcz 2009.

<sup>75</sup> [www.bykowski.datum.pl](http://www.bykowski.datum.pl) (dostęp: 11.03.2015).

<sup>76</sup> *Bydgoszcz, przewodnik turystyczno-kulturalny*, opr. L. Miller, Z. Wróbel. Bydgoszcz 2011, s. 9, 221, 227, 234, 236, 284-285, 466-475.

<sup>77</sup> M. Dombrowiczowa, M. Januszewski, *Stary Kanał Bydgoski. Przewodnik edukacyjny*, Bydgoszcz 2013.

opracowanie popularnonaukowe dziejów i stanu zachowania Kanału. Sposób podejścia do Kanału wpisuje się w ujęcie stosowane w ostatniej dekadzie. Mamy więc krótką historię tego sztucznego akwenu, opisy wszystkich sześciu śluz. Zagadnienia przyrodniczo-kulturowe znalazły ujęcie historyczne, a odwołania do współczesności koncentrują się na rewitalizacji Kanału, zwłaszcza zasypanej jego części. Podkreśla się okazjonalne wykorzystanie terenów nad Kanalem w związku z biegiem maratońskim czy „Dniami Kanału Bydgoskiego”. Na postawione w opracowaniu pytanie: *Co warto zobaczyć?* mamy dość ogólną odpowiedź. Stary Kanał podzielono na trzy odcinki: wschodni – od ronda Grunwaldzkiego do ulicy Wrocławskiej, centralny – między śluzami IV i V oraz zachodni – do VI śluzy. W każdej z tych części opisano walory natury turystycznej. Najgorzej wypadł odcinek wschodni, gdyż mamy tam tylko plac zabaw dla dzieci oraz hotel i cmentarz Starofarny. Centrum ma charakter typowo parkowy ze ścieżką dydaktyczną ciągnącą się po obu brzegach Kanału. W rejonie tym wskazano na kilka obiektów zabytkowych, m.in. gmach III Liceum Ogólnokształcącego, kościół św. Wojciecha czy kamienicę przy ulicy Staroszkolnej. Ostatni odcinek ma charakter naturalny, gdzie dominuje dzika roślinność wraz z pomnikami przyrody. Opisy te nie pozwalają nam na odnalezienie owych atrakcji, gdyż mają charakter ogólny.

Zdecydowana większość autorów przewodników po Bydgoszczy, poczynając od tych piszących na początku XX wieku, to osoby blisko związane z miastem. Wyjątek stanowi *Przewodnik automobilowy po Polsce* wydany w Warszawie i napisany przez osoby, które nie były związane z ośrodkiem nad Brdą. Przewodniki powstawały w różnych odstępach czasowych, ale w całym badanym okresie ukazywały się dość systematycznie. Cechą charakterystyczną jest to, że do ostatniej ćwierci XX stulecia nie było wznowień ani też jeden autor nie pisał kilku wersji przewodników. Nie widać też naśladownictwa w kolejnych publikacjach, polegających na przejmowaniu układu czy treści. Również objętość przewodników była różnorodna. Natomiast wszystkie zawierały zbliżone informacje o Kanale Bydgoskim i jego walorach, uwypuklano jego znaczenie dla miasta, doceniano też rolę Fryderyka II.

Pierwsze niemieckie przewodniki podkreślają walory wypoczynkowe terenów Kanału Bydgoskiego. Szczególnie cenią planty ciągnące się od II do VI śluzy, kładą nacisk na różnorodność drzewostanu, zacienienie i walory kulinarno-rozrywkowe tamtejszych lokali. Przekaz zmienił się z chwilą budowy nowego odcinka Kanału Bydgoskiego. Nowe, imponujące rozwiązania hydrotechniczne w postaci dwóch śluz Czyżkówko i Okole stają się obiektem dumy dla miasta. To one uchodzą za obiekty godne zwiedzania.

W podobnym duchu opisują Kanał Bydgoski polskie przewodniki okresu

międzywojennego. Autorzy wręcz zachęcają do obejrzenia urządzeń technicznych Kanału Bydgoskiego, szczególnie śluz. Wycieczki statkiem do Brdyjścia są nie lada atrakcją dla każdego turysty, można podziwiać nie tylko piękny krajobraz, ale także zauważyć nowe zakłady przemysłowe, które ulokowały się przy brzegach, podziwiać port i tor regatowy. Kanał Bydgoski jest bodźcem do rozwoju miasta, jest oknem na świat, a mieszkańcy są tego świadomi. Autorzy wypuklają nowoczesność Kanału, jego rolę gospodarczą, nie wspominając przy tym roli niemieckich budowniczych. Przewodniki kreują Bydgoszcz na nowoczesne, przemysłowe miasto. Stary Kanał to dla nich przede wszystkim piękne miejsce rekreacyjne ze wspaniałymi alejami drzew, z lokalami i atrakcjami turystycznymi, miejsce tętniące życiem towarzyskim, które koniecznie trzeba zobaczyć. Planty zachwycają każdego i są wizytówką miasta. Przewodniki przedwojenne pisane są barwnym językiem przez ludzi emocjonalnie związanych z Bydgoszczą i do tego kompetentnych. Szczególne wrażenie pozostawia przewodnik Konrada Fiedlera z uwagi na bardzo malowniczy i poetycki sposób ukazania walorów miasta i Kanału Bydgoskiego. Jeszcze w okresie II wojny światowej przewodniki nie kończą się na VI śluzie, pokazują dalsze atrakcje w postaci mostu międzyńskiego na Kanale i jeziora-stawu z wyspą na Prądach.

Pierwsze przewodniki powojenne nawiązują do przedwojennych tradycji. Tu także autorzy zachęcają do zwiedzenia potężnych śluz na nowym Kanale i samych plant. Z treści przebija zarówno nieukrywana duma z pięknego otoczenia Kanału Bydgoskiego, jak i z drogi wodnej. W następnych opracowaniach już jedynie wymieniają warte obejrzenia śluzy na Okolu i Czyżkówku, ale jako obiekty zabytkowe. Trudno się dziwić, skoro ich nowoczesność dawno minęła. Wyraźnie można zaobserwować odwrót od Kanału, już nie jest nowinką techniczną, nie jest bodźcem do rozwoju miasta, jego znaczenie jako transportowej drogi wodnej zmalało. O ile w ogóle planty są wymieniane, to raczej jako park niż atrakcja miasta. Ale nadal, do końca okresu Polski Ludowej, na kartach przewodników marzy się o modernizacji Kanału, wzroście przewozów towarowych i jego międzynarodowym znaczeniu w żegludze śródlądowej. Przygnębiające wrażenie robią zapisy o zasypaniu odcinka starego Kanału, rozbiórce urokliwego mostu Władysława IV. Dostrzega się wyraźny zmierzch Kanału jako atrakcji turystycznej i rekreacyjnej. Wciąż jednak w planowaniu przestrzennym widzi się możliwość wykorzystania jeziora przy młynie na Prądach w charakterze kąpieliska wraz z zapleczem gastronomicznym<sup>78</sup>. Natomiast nie brano pod uwagę możliwości wykorzystania Kanału dla potrzeb ruchu turystycznego, uważając, że ma spełniać role transportowe

<sup>78</sup> A. Licznerski, *Warunki rekreacyjne na tle rozwoju Bydgoszczy*, „Kalendarz Bydgoski”, 1977, s. 23.



i do innej funkcji nie jest przystosowany, podobnie jak otoczenie. Zamiast rewitalizacji zdegradowanych plant propagowano wypoczynek w podmiejskich miejscowościach<sup>79</sup>.

Przełom XX i XXI wieku przyniósł większe zainteresowanie Kanałem, także w wymiarze turystycznym, jednak to Brdę uznano za element miastotwórczy. Wszelkie zainteresowanie i promocja koncentruje się na rzece. Kanał stał się swego rodzaju zabytkiem muzealnym, niezbyt nadającym się dla turystyki wodnej, a planty odeszły w zapomnienie. Nie jest to opinia oparta jedynie na zawartości przewodników po mieście. Dotychczasowe strategie i koncepcje wykorzystania wodnego potencjału Bydgoszczy koncentrują się na przywracaniu Brdy miastu<sup>80</sup>. Przyglądając się swego rodzaju przewodnikowi po inwestycjach przeprowadzonych w Bydgoszczy w ciągu ostatnich kilkunastu lat<sup>81</sup>, wyraźnie widać brak zainteresowania Kanałem i plantami. Czasy świetności gospodarczej Kanału dawno minęły (nie chodzi tutaj o stary Kanał), a funkcje rekreacyjne dla mieszkańców przejął park w Myślęcinku. Rewitalizacja zasypanego odcinka Kanału liczy zaledwie 2,5 ha, a gdzie tu reszta plant? Są propozycje ożywienia tych terenów<sup>82</sup>, ale nie widać działań i inwestycji w kierunku przywrócenia kulturowych funkcji tego terenu. Co innego Brda, rzekę traktuje się jak *miejsce główne* w mieście. Dzisiejsi mieszkańcy miasta wypoczynek nad wodą wiążą z Brdą, nie Kanałem Bydgoskim. Tenże ma znaczenie jedynie lokalne, dla mieszkańców z pobliza<sup>83</sup>. Nośne stało się hasło „miasto na wodzie”, ale praktycznie bez udziału Kanału<sup>84</sup>.

We wszystkich przewodnikach bez względu na czas ich powstania, z wyjątkiem ostatnich, nie podnosi się tematu ruchu turystycznego na Kanale Bydgoskim. Żeglarze i kajakarze nie są obecni na tym akwenie, nawet stateczki o charakterze turystycznym tam nie pływają, można je natomiast obserwować na Brdzie i Wiśle. W ostatnim okresie narodziła się myśl wykorzystania Kanału do celów

<sup>79</sup> A. Zwoliński, op. cit., s. 42-52.

<sup>80</sup> P. Tomczykowska, *Wodny potencjał turystyczny Bydgoszczy i Torunia – analiza porównawcza*, [w:] *Kanał Bydgoski w systemie...*, op. cit., s. 108-110.

<sup>81</sup> K. Dombrowicz, *Dobre adresy. Optymistyczny, osobisty „przewodnik” po Bydgoszczy współczesnej*, Bydgoszcz [2014].

<sup>82</sup> Z. Przybylak, op. cit., s. 54-55; E. Żarnik, op. cit., s. 211-215; K. Kubiak-Wójcicka, S. Piszczek, *Propozycje zagospodarowania fragmentu Kanału Bydgoskiego i Brdy w Bydgoszczy*, [w:] *Rewitalizacja drogi wodnej Wisła-Odra...*, op. cit., s. 106-111.

<sup>83</sup> M. Kozłowska-Adamczak, K. Zieliński, *Bydgoski Węzeł Wodny jako miejsce rekreacji i wypoczynku bydgoszczan*, [w:] *Rewitalizacja dróg wodnych szansą dla gospodarki*, pod red. D. Szumińskiej, Bydgoszcz 2012, s. 97-107.

<sup>84</sup> S. Wroński, E. Pietrzak, *Przywracanie nadrzecznej tożsamości Bydgoszczy poprzez rewitalizację i rozwój Bydgoskiego Węzła Wodnego i Międzynarodowej Drogi Wodnej E-70*, [w:] *Rewitalizacja drogi wodnej Wisła-Odra...*, op. cit., s. 68-84.

wodnego ruchu turystycznego, co umożliwiłoby wybudowanie mariny w Nakle i w Bydgoszczy przy VI śluzie oraz na Wyspie Młyńskiej.

Zauważalna jest także powtarzalność treści w powojennych przewodnikach: pisane przez tych samych autorów, bez zmiany tekstu, bywają wręcz przedrukiem z wcześniejszych prac. Niestety, nie ustrzegły się także błędów merytorycznych, obniżających ich wartość<sup>85</sup>. Język przewodników jest czysto informacyjny, bezosobowy, brak w nich kontaktu z odbiorcą, stosunku emocjonalnego z przedstawianym zagadnieniem czy obiektem. Spojrzenie na Kanał Bydgoski zmienia się w przewodniku Włodzimierza Bykowskiego. Autor połączył atrakcje turystyczne tej drogi wodnej z tak popularną obecnie turystyką czynną i przedstawił to bezpośrednim, osobistym stylem wypowiedzi.

Rok 2014 został ogłoszony Rokiem Kanału Bydgoskiego. Zaowocowało to powstaniem wielu prac związanych z tą drogą wodną, także przewodników. Należy chwalić się tym, co piękne, niepowtarzalne i unikatowe i także wykorzystywać w turystyce. Jednak na tym ostatnim polu jest jeszcze dużo do zrobienia<sup>86</sup>.

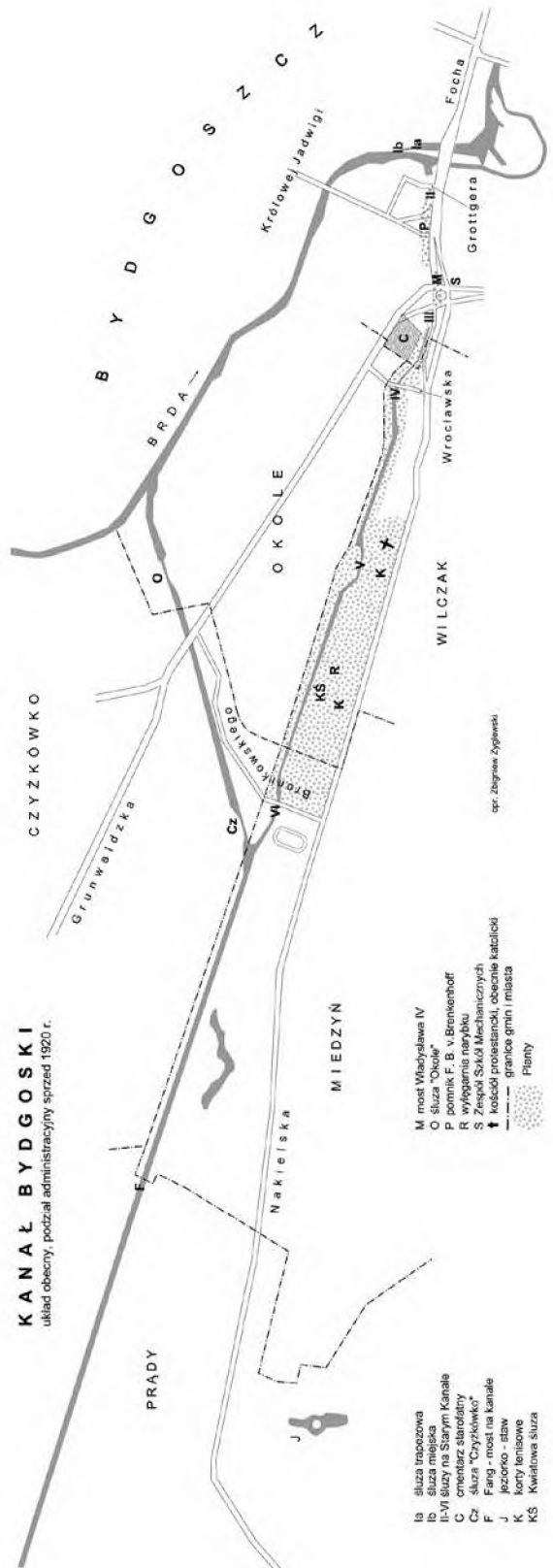
---

<sup>85</sup> B. Janiszewska-Mincer, *Informatory i przewodniki po Bydgoszczy wydane w latach 1945-1977*, „Kronika Bydgoska”, t. 5, 1971-1973, s. 205-215.

<sup>86</sup> Niewielkie znaczenie Kanału Bydgoskiego w ruchu turystycznym zob. E. Bagniewska, *Raport z analizy potencjału turystyczno-kulturowego Bydgoszczy i powiatu bydgoskiego*, „Turystyka Kulturowa”, [www.turystykakulturowa.org](http://www.turystykakulturowa.org) (dostęp: 25.03.2015), 2013, nr 12, s. 51, 62, 64.

# KANAŁ BYDGOSKI

układ obecný, podział administracyjny sprzed 1920 r.



- Ia Sluza trapezowa
- Ib Sluza miejska
- C Sluza na Starym Kanale
- Cz Sluza "Cielakowy"
- F Fara - most na kanale
- J Jazoko - staw
- K Kory leniowe
- KŚ Kwiatowa Sluza
- M most Wladyslawa IV
- O Sluza "Okole"
- P pomnik F. B. v. Brenkenhoff
- R Wypłaganie narybku
- S Zespół Szkół Mechanicznych
- ↑ kołodozi prostańców, obecnie katolicy
- granice gmin i miasta
- Plany

opr. Zbignaw Zygmanski



Filary mostu na Kanale przy ul. Mińskiej i Żywieckiej, wysadzonego w 1939 r.  
Fot. Z. Zyglewski



Nieczynny młyn przy ul. Tańskich, po prawej stronie zarośnięta Struga Młyńska,  
a powyżej znajdował się staw z wyspą. Fot. Z. Zyglewski

## **Bydgoszcz Canal in tourist guides to Bydgoszcz**

**keywords:** Bydgoszcz, Bydgoszcz Canal, tourism, guides, planty (green belt)

### **Summary**

The 26-km long Bydgoszcz Canal connecting the Noteć River with the Brda River and the Vistula River was built in 1773-1774. In 1915, a new part of the canal was opened with two locks, whereas the existing part, known as the old Canal, was decommissioned. Since the beginning of its operation, trees and shrubs were planted on both banks, creating areas perfect for walking known as planty. It was a green belt with restaurants stretching from the Brda River to the 6<sup>th</sup> lock (4 km). The first German guides highlight recreational values of these areas. After 1920, the old Canal has been a beautiful recreational site with magnificent tree alleys, eateries and tourist attractions, with an active social life. Guides encourage to tour technical heritage landmarks of the new Bydgoszcz Canal, in particular locks. After World War II and political system changes in Poland, planty is treated as a park rather than tourist attraction. Until the end of the period of the Polish People's Republic, the guides were writing about the need of modernization of the canal, increasing shipping activities and its international role in inland navigation. In 1972, part of the old Canal along with locks no. 2 and 3 was backfilled, and trees were cleared in order to build a new street in this place. The guides did not take into consideration utilization of the canal for the needs of tourist traffic and recreation was promoted in suburban villages. At the turn of the 21<sup>st</sup> century, transport activities died down on the canal, and it was turned into a historical museum facility. All guides, regardless of their edition, excluding the most recent publications, do not mention tourist traffic on the Bydgoszcz Canal. Sailors and kayakers are not present on this water body, even small leisure boats for tourists are not seen there, choosing instead the Brda and Vistula rivers.

### **Bydgoszczer Kanal in den Bydgoszczer Reiseführern**

**Schlüsselwörter:** Bydgoszcz, Bydgoszczer Kanal, Fremdenverkehr, Reiseführer, Grünanlagen

### **Zusammenfassung**

Der Bydgoszczer Kanal, der 26 km lang ist und den Fluss Noteć mit den Flüssen Brda und Wisła verbindet, wurde in den Jahren 1773-1774 erbaut. Im Jahre 1915 wurde ein neuer Teil des Kanals mit zwei Schleusen in Betrieb genommen

und der bisherige Teil, der sogenannte alter Kanal, wurde stillgelegt. Von Anfang an hat man an seinen beiden Ufern Bäume und Sträucher angepflanzt, so dass dort schöne Grünanlagen, sogenannte „planty“, entstanden sind. Es war ein Grünstreifen mit zahlreichen Restaurants. Er erstreckte sich von dem Fluss Brda bis zur Schleuse Nr. VI (4 km). In den ersten deutschen Reiseführern betonte hat man den Erholungswert dieser Gegend. Nach dem Jahre 1920 ist der alte Kanal zu einem schönen Erholungsgebiet mit herrlichen Baumalleen, Gaststätten und touristischen Attraktionen geworden, das von einem regen gesellschaftlichen Leben erfüllt war. Die Reiseführer luden zur Besichtigung der technischen Anlagen des neuen Bydgoszcer Kanals, insbesondere der Schleusen ein. Nach dem 2. Weltkrieg und dem politischen Wandel in Polen hat man die Grünanlagen am Kanal nicht mehr als eine touristische Attraktion sondern nur als einen Park betrachtet. Bis zum Ende der Periode der Volksrepublik Polen hat man in den Reiseführern auf die Notwendigkeit der Modernisierung, Erweiterung der Güterbeförderung und der internationalen Bedeutung der Binnenschifffahrt auf dem Kanal hingewiesen. Im Jahre 1972 wurde ein Teil des alten Kanals mit den Schleusen Nr. II und III zugeschüttet, die Bäume am Kanal wurden abgeholzt und an dieser Stelle wurde eine neue Straße gebaut. In den Reiseführern hat man die Möglichkeit der Verwendung des Kanals für den Bedarf des Fremdenverkehrs überhaupt nicht in Erwägung gezogen, man hat dagegen für die Erholung in den Vororten geworben. An der Wende vom 20. zum 21. Jahrhundert ist der Güterverkehr auf dem Kanal zum Stillstand gekommen und der Kanal selbst wurde zum Museumsobjekt. In allen Reiseführern, unabhängig von der Zeit deren Veröffentlichung, mit Ausnahme der neuesten Bücher, wird das Thema des Fremdenverkehrs auf dem Bydgoszcer Kanal gar nicht angesprochen. Segler und Kanuter meiden dieses Gewässer, auch die Ausflugsschiffe verkehren nicht dort, sondern auf den Flüssen Brda und Wisła.