

Tomasz Izajasz

Rok Kanału Bydgoskiego

słowa kluczowe: Kanał Bydgoski, Bydgoski Węzeł Wodny

Już w XVI wieku istniały projekty budowy połączenia wodnego między wschodem a zachodem, do pomysłu powrócono w czasie panowania Władysława IV Wazy. Niezrealizowana idea po raz kolejny stała się tematem dyskusji za sprawą projektu Franciszka Floriana Czakiego – kartografa pochodzenia węgierskiego na służbie Stanisława Augusta Poniatowskiego. Pomysł budowy kanału stanął podczas posiedzenia Komisji Skarbu Koronnego 9 lipca 1766 roku¹.

Sam kartograf wyliczał bardzo wiele zalet szlaku wodnego: *Największy stąd pożytek, iżby można mieć łatwy od Wisły z wielą znaczniejszemi rzekami komunikację, co zapewne niemałaby w czasie przyniosło korzyść i szlachcie i kupcom i każdemu w szczególności obywatelowi. Bo według tego ułożenia, ktokolwiek jakowy prowadzi handel, może z Bugu, Narwy i Sanu płynąc do Wisły, z Wisły Noteć, z Noteci w Wartę, z Warty w Odrę, skąd dostać się łatwo do Frankfortu, Wrocławia, Szczecina etc.; a o pół mili powyżej Frankfortu można płynąć kanałem do rzeki Spry i do Berlina, skąd aż do Hamburgu, gdzie łatwo wiele dostać towarów*².

Budowa Kanału Bydgoskiego miała być przedmiotem obrad sejmku w 1768 roku. W programie obrad zaplanowano dyskusję nad sposobami jej urzeczywistnienia. Projekt Franciszka Floriana Czakiego pomimo swoich wielkich zalet nie był pozbawiony wielu błędów, przy czym sam autor zapewne zdawał sobie sprawę z niedoskonałości swoich założeń. Królewski kartograf zaproponował poprowadzenie kanału w sposób znaczenie różniący się od przebiegu kanału wybudowanego w czasach pruskich. Według jego projektu Kanał Bydgoski miał połączyć Noteć od okolic Rynarzewa z Brdą na terenie ówczesnej Bydgoszczy³.

¹ J. A. Wilder, *Polski projekt Kanału Bydgoskiego*, „Przegląd Bydgoski”, R. 1, Bydgoszcz 1936 z. 1-2, s. 6.

² Tamże, s. 16.

³ J. Midzio, *Franciszek Florian Czaki – kartograf i inżynier polski w XVIII wieku*, „Mówią Wieki”, nr 8, 1978, s. 12.

Ostatecznie projekt budowy Kanału Bydgoskiego zrealizował, dopiero po pierwszym rozbiórce Polski, Fryderyk II Hohenzollern.

„Autorstwo myśli zbudowania Kanału Bydgoskiego jest sporem siedmiu miast greckich o Homera”⁴. Wśród wielu zwolenników tego przedsięwzięcia znaleźli się: król Prus Fryderyk II, minister spraw zagranicznych Prus Ewald Friedrich Hertzberg, Herman Jawein i Franz Balthazar Schönberg von Brenckenhoff. To wśród wyżej wymienionych należy szukać pomysłodawcy budowy Kanału Bydgoskiego przez państwo pruskie. Początkowo Jawein prawdopodobnie nie zdawał sobie sprawy, że droga wodna będzie wymagała prac nad doprowadzeniem wody. Jego koncepcja budowy kanału powstała na przełomie 1771/1772 roku. W lutym 1772 roku w okolicach Bydgoszczy pojawił się Franz Balthazar Schönberg von Brenckenhoff, który za zadanie dostał opracowanie raportu o stanie i potencjale ziem mających wejść w skład państwa pruskiego⁵. Na miejscu zapewne dowiedział się o pomyśle przekopu i nakazał opracowanie dokładniejszego studium dotyczącego przyszłej drogi wodnej. W swoim sprawozdaniu oprócz samego pomysłu opisał ewentualne następstwa wykonania przekopu: *pozwalam też sobie W. K. M. jeszcze jeden szczególny projekt przedstawić, za pomocą którego połączenie Noteci z Wisłą kanałem od Nakła do Bydgoszczy bardzo łatwo („fiiglich”) może być dokonane. Największa korzyść z przyłączenia (do Prus) okręgu nadnoteckiego leży bezsprzecznie w tym, że w takim razie już – to przez Gdańsk Wisłą, już też przez połączenie Noteci z Wisłą zaraz cały handel z większą częścią Polski tak W. K. M. mieć będzie w ręku, że Polacy zostaną zmuszeni nie tylko swe produkty sprzedawać krajom pruskim, ale też stąd kupować, co zaś da nie tylko dochód celny, ale również dźwignie miasta w Nowej Marchii nad Odrą, Wartą i Notecią, nie mówiąc już o tym, że przez połączenie Noteci i Wisły również wszelki handel Prus (Wsch.) – pójdzie drogą omijającą Bałtyk*⁶. Dodał również, że zbadal potencjał Noteci, która „bardzo łatwo może być uczynioną żeglowną”⁷. Do sprawozdania Brenckenhoff dołączył również dokładny szkic terenu. O tym jak ważny dla króla Prus był kanał, świadczy jego korespondencja, w której wyraża przekonanie, że *kanal jest sam w sobie zawsze rzeczą najznakomitszą nie tylko, że pozbawi kłopotów z wodą, lecz także, że już w następnym roku ułatwi transport zboża z Wisły (do Brandenburgii)*⁷.

Przygotowanie dokładniejszego planu niezbędnego do sporządzenia kosztorysu zlecono Hermanowi Jaweinowi, któremu z pewnością pomagali Dornstein

⁴ W. Winid, *Kanał Bydgoski*, Warszawa 1928, s. 41.

⁵ M. Romaniuk, *Franz Balthazar Schönberg von Brenckenhoff*, [w:] *Bydgoski słownik biograficzny*, t. 1, Bydgoszcz 1994, s. 30-32.

⁶ Tamże, s.44.

⁷ Tamże, s. 45.

oraz Johan Philip Peterson. Przy okazji budowy kanału zamierzano również osuszyć sąsiedni teren oraz uregulować Noteć, która niejednokrotnie zmieniała bieg, przez co ustawicznie niszczyła pola oraz łąki. Początkowe plany zakładały wybudowanie kanału na północ od później zrealizowanego planu. Spore problemy związane były z szacowanym niedoborem wody (niedostatek w okolicznych potokach oraz w Jeziorze Ślesińskim), dlatego postanowiono wykonać przekop, który łączył Kanał Bydgoski w okolicach Lisiego Ogona z górnym biegiem Noteci.

Uruchomiony w 1774 roku kanał był niezwykle wyczekiwany „dzieckiem” ówczesnego króla Pruskiego Fryderyka II. Na jego polecenie wiosną 1773 roku rozpoczęto budowę. Do początkowych prac sprowadzono około 500 osadników⁸, którzy wybudowali baraki, gorzelnie i browary dla kolejnych przybywających. Do zasadniczych prac zatrudniono około 8 tysięcy osadników, których zwerbowano w Meklemburgii, Anhalt-Dessau, Turyngii, Saksonii, a nawet w Czechach. Wspomniani pracownicy, pomimo że starano się dla nich zabezpieczyć jak najlepsze bytowanie, niejednokrotnie mieszkali w prymitywnych szalaszach, a jako że pracowali w ciężkich warunkach, co czwarty osadnik nie wrócił do domu, umierali na febrę i czerwonkę⁹.

Zasadnicze prace trwały do 9 czerwca 1774 roku, kiedy odbyło się, jak się później okazało, nieudane spławienie pierwszego transportu – dwóch barek z wapnem. W ramach prac prowadzonych w olbrzymim pośpiechu wykonano 9 śluz, przekop długości 26,77 km oraz kanał zasilający. Skarpy kanału zostały pokryte faszyną, a powstałe śluzy wykonane były z drewna. Kanał Bydgoski, który pochłonął około 2 tys. istnień ludzkich, nie zdał egzaminu. Podniesienie się z dna torfu i ziemi oraz uszkodzenie śluzy w Prądach spowodowało, że na kilku kilometrach kanał zamienił się w pływające bagno, dlatego należało wznowić prace¹⁰. Naprawa, polegająca na ponownym osuszeniu i umocnieniu, trwała do połowy września 1774 roku, kiedy to „ojcowie” kanału, wśród których oprócz króla pruskiego należy również wymienić Franza Balthazara Schönberg von Brenckenhoffa, mogli cieszyć się sukcesem. Warto również nadmienić, że z robotników, którzy zdecydowali się na pozostanie, uformowano trzy kolonie osadnicze nad kanałem.

Fryderyk II projekt uznał za zakończony, pomimo że kanał wymagał ciągłych inwestycji, nieustannie brakowało funduszy. Taka sytuacja trwała do przełomu XVIII/XIX wieku, kiedy to rozpoczęła się budowa śluz murowanych. Powstały wtedy, pierwsze w tej części Europy, śluzy wykonane z cegły, a nie z samego

⁸ K. Bartowski, *Bydgoski Szlak Wodny*, [w:] *Bydgoski Węzeł Wodny*, red. S. Malinowski, Bydgoszcz 2006, s. 40.

⁹ Tamże, s. 47.

¹⁰ Tamże, s. 43.

piaskowca. Prace nad nimi rozpoczęły się w 1792 roku, bowiem kanał był w tak złym stanie, że nie można było przesłać zaopatrzenia dla pruskiego wojska. Do prac sprowadzono kolejnych pracowników, ale przede wszystkim z Prus Wschodnich inspektora robót melioracyjnych Johana Philipa Petersona¹¹. Nowo powstałe śluzy na dzisiejszym starym Kanale Bydgoskim miały większe wymiary, wynoszące 68 x 8,8 m, ze światłem głów wynoszącym 6,6 m oraz długością użytkową komór wynoszącą 48,9 m. Unikatowość tych śluz polegała przede wszystkim na zastosowanym materiale – cegle palonej. Pod koniec XVIII wieku trwały również prace nad pogłębieniem i umocnieniem kanału. W tym też czasie przyrodni brat inspektora Ernst Conrad Peterson sprowadził nad kanał wiele rodzin, które miały trudnić się utrzymywaniem Kanału Bydgoskiego w należytym porządku. Nowy inspektor Kanału Bydgoskiego rozpoczął również nasadzenia. To właśnie dzięki niemu powstał wyjątkowy dziś dla wielu bydgoszczan park nazywany plantami¹². Na początku XIX wieku po raz kolejny zawała się śluza miejska, do jej odbudowy użyto ponownie drewna¹³. Wybudowanie Kanału Bydgoskiego pomimo słabego funkcjonowania przez pierwsze 20 lat, przyczyniło się do szybkiego rozwoju miasta. Jego budowa w znaczący sposób ożywiła rzemiosło, a następnie rozwijający się przemysł. Spowodowała również zmiany demograficzne, będące skutkiem kolonizacji robotniczej¹⁴.

W okresie istnienia Księstwa Warszawskiego dotychczasowy inspektor Kanału Bydgoskiego Ernst Conrad Peterson kontynuował prace zapoczątkowane w czasach pruskich. Uszkodzenia w linii brzegowej uzupełniono faszynowaniem. W latach 1840-52 nastąpiła kolejna przebudowa śluz na kanale. Modernizacji poddano pozostałe, drewniane jeszcze śluzy – Prądy i Osowa Góra. Do budowy nowych, większych obiektów wykorzystano cegłę oraz granit¹⁵.

W latach 1882-1884 powstała nowa śluza, miała unikatowy kształt – trapezu. Została ulokowana ok. 50 m na północ od północnej głowy starej śluzy, w szerokim w tym miejscu zakolu Brdy. Nowy obiekt budowano w ówczesnym korycie Brdy. Nowa śluza była konstrukcją innowacyjną, interesującym przykładem rozwoju XIX-wiecznej myśli technicznej. Niezwykły był nie tylko trapezowaty kształt komory śluzy, ale również rozwiązanie konstrukcyjne. Górne i dolne wrota usytuowano w jednej głowie, która została umiejscowiona na południowej

¹¹ Tamże, 44.

¹² M. Romaniuk, *Ernst Conrad Peterson*, [w:] *Bydgoski słownik biograficzny*, t. 2, Bydgoszcz 1995, s. 115-116.

¹³ F. Mincer, *Przemiany społeczno-administracyjne w pierwszym okresie rządów pruskich (1772-1806)*, [w:] *Historia Bydgoszczy*, red. Marian Biskup, t. 1, Warszawa-Poznań 1991, s. 376.

¹⁴ Tamże, s. 446.

¹⁵ W. Winid, op. cit., s. 52.

ścianie tego ciekawego obiektu hydrotechnicznego. Intrygujący był również sposób funkcjonowania śluzy trapezowej, inaczej nazywanej workową¹⁶. Pomimo ograniczeń, problemów nawigacyjnych, jak również zapiaszczana konstrukcji, unikatowa śluza „workowa” funkcjonowała przez ponad 30 lat. Około 50 lat od jej powstania w monografii Kanału Bydgoskiego autorstwa Walentego Winida nazwana została „Bydgoską Scyllą i Charybdą”, czyli imionami dwóch potworów z mitologii greckiej niszczących statki i pożerających żeglarzy na Cieśninie Messyńskiej.

W drugiej połowie XIX w. w parlamencie niemieckim pojawiały się kolejne projekty przebudowy dróg śródlądowych. Od końca XIX wieku bardzo aktywni w dziedzinie przebudowy dróg wodnych byli bydgoszczanie. W tej sytuacji olbrzymim sukcesem okazała się uchwała sejmu niemieckiego z 1905 roku w sprawie przebudowy drogi wodnej Odra – Wisła. Postanowiono przystosować tę drogę wodną do możliwości transportowania na całym odcinku statków o wyporności około 400-500 ton. Pierwsze projekty modernizacji kanału związane były z przebudową istniejącego już przebiegu drogi wodnej. Ostatecznie w planach nowego Kanału Bydgoskiego zasugerowano się pierwotnymi pomysłami Jaweina oraz Dornsteina, którzy planowali jego przesunięcie w kierunku północnym. Ominięto stary kanał aż do czwartej śluzy i poszukano nowego ujścia do Brdy. Przekopano nowy odcinek oraz wybudowano na nim nowocześniejsze, olbrzymie śluzy. Skrócono w ten sposób czas przeprawy transportów, omijając pięć śluz na starym Kanale Bydgoskim, które zastąpiono zaledwie dwiema, z których każda przenosiła na 7,5 m. Zasadnicze prace budowlane nad nowym kanałem trwały w latach 1909-1913. Śluzy na nowym Kanale Bydgoskim gotowe były już w 1913 roku, jednakże ze względu na problemy ze śluzą Okole cała droga wodna została oddana do użytku dopiero po dwóch latach, podczas uroczystego otwarcia, które odbyło się 1 kwietnia 1915 roku. Miesiąc później, w maju, kanał uzyskał maksymalne i planowane zanurzenie – 1,4 metra. W pierwszych latach funkcjonowania pojawiały się problemy związane z działaniem śluzy Okole, która w latach 1917 i 1922 musiała zostać poddana pracom remontowym¹⁷.

Po roku 1920 zakładano, iż Bydgoski Węzeł Wodny łączący Gopło i Kujawy z Wisłą oraz Odrą będzie stanowić dogodną arterię komunikacyjną, lecz niestety, te oczekiwania się nie spełniły. Bardzo niekorzystne dla żeglugi śródlądowej okazały się taryfy towarowe na Polskich Kolejach Państwowych. Stan ten zmienił się dopiero po 1928 roku, gdy ponownie zaczęto preferować transport drogami

¹⁶ T. Izajasz, R. Grochowski, *Bydgoska Scylla i Charybda. Unikatowa Śluza Trapezowa*, Bydgoszcz 2013, s. 51-59.

¹⁷ T. Izajasz, *Kanał Bydgoski. 240 lat historii*, Bydgoszcz 2014, s. 44-58.

wodnymi: Kanalem Bydgoskim, dolną Wisłą i Wartą. Podczas kampanii wrześniowej polscy saperzy częściowo zniszczyli urządzenia nowego kanału, dlatego Niemcy przywrócili ruch na starym kanale nieczynnym od 1915 roku. Największy ruch na kanale panował podczas okupacji hitlerowskiej, albowiem transport kolejowy był wówczas zastrzeżony głównie dla potrzeb armii i wszelkie niemilitarne ładunki spławiano drogami wodnymi. Po II wojnie światowej znaczenie Kanału Bydgoskiego jako arterii wodnej wzrosło, gdyż stał się on drugim po Kanale Gliwickim traktem wodnym, umożliwiającym żeglugę barek o wyporności około 500 ton. Z czasem jednak możliwości transportowe kanału znacznie się zmniejszyły. Obecnie, ze względu na jego przestarzałe urządzenia, Kanał Bydgoski jest zakwalifikowany jako droga wodna II klasy. Z tego powodu spełnia on głównie rolę regionalnej arterii dla Bydgoszczy i Kujaw Zachodnich.

Spadek znaczenia gospodarczego kanału niestety szedł również w parze z degradacją starego odcinka, który w latach 60. był już w bardzo złym stanie. Na początku lat 70. zasypano przepiękny odcinek tego zabytku hydrotechniki. Na szczęście dla dzisiejszych mieszkańców naszego miasta nie zdecydowano się zasypać całości cieku wodnego nad plantami, a pod koniec ubiegłego stulecia dokonano remontu śluz i koryta zabytku. Przełom wieku XX i XXI okazał się dla plant łaskawy, powoli odradza się życie kulturalne w pięknym parku. Mieszkańcy i władze miasta powoli zwracają się w stronę wody, czego przejawem są organizowane tu imprezy o charakterze plenerowym, jak choćby „Śluzy”. Nad starym Kanalem Bydgoskim regularnie rozgrywane są zawody sportowe, takie jak dwumaraton, nocny maraton oraz wyścigi smoczycy łodzi. Często można spotkać tu również wędkarzy lub turystów wodnych pokonujących kanał kajakiem. W 2005 roku obiekty hydrotechniczne Kanału Bydgoskiego zostały wpisane do Rejestru Zabytków Województwa Kujawsko-Pomorskiego, a w latach 2009-2011 zostały przeprowadzone prace w ramach projektu REURIS, dzięki którym zdewastowany odcinek starego Kanału Bydgoskiego od ronda Grunwaldzkiego do ul. Wrocławskiej odzyskał utracony blask.

Uchwałą Rady Miasta Bydgoszczy nr XLVI/999/13 z dnia 25 września 2013 roku została podjęta decyzja o ustanowieniu roku 2014 Rokiem Kanału Bydgoskiego. Ponadczasowy projekt połączenia dorzeczy Wisły i Odry stał się osią napędową Bydgoszczy. Dziś, po 240 latach od jego budowy (1774), Bydgoszcz nie nawiązuje już do gospodarczego dziedzictwa „wodnej autostrady”, jednakże Kanał Bydgoski zaczyna odgrywać coraz większą rolę w świadomości historycznej bydgoszczan. Przyciąga coraz większe rzesze turystów, dla których zwiedzanie zabytkowych śluz nad starą częścią kanału lub przepłynięcie nowym odcinkiem jest niewątpliwą atrakcją i przeżyciem. Bydgoszczanie coraz

częściej, sięgając do historii naszego miasta, odnajdują w kanale elementy naszego genius loci.

Rok Kanału Bydgoskiego stał się doskonałą okazją do zademonstrowania potencjału, jaki niesie ze sobą nasza droga wodna. Wydarzenia, w których mogliśmy uczestniczyć, realizowane były na wielu płaszczyznach: naukowej, kulturalnej, sportowo-turystycznej oraz rekreacyjno-rozrywkowej. Wyjątkowy rok został dostrzeżony przez wiele instytucji, których przedstawiciele znaleźli się w Komitecie organizacyjnym powołanym przez Prezydenta Bydgoszczy.

W czasie Roku Kanału Bydgoskiego odbyło się kilka konferencji i sympozjów naukowych poświęconych „wodzie” w Bydgoszczy, w tym 12 czerwca można było uczestniczyć w **konferencji naukowej nt. Bydgoskiego Węzła Wodnego, która odbyła się w ramach Rewitalizacji Bydgoskiego Węzła Wodnego. Została zorganizowana przez Urząd Miasta Bydgoszczy.** W ramach urodzin Kanału Bydgoskiego od 11 do 12 września odbyła się ogólnopolska konferencja naukowa „Kanał Bydgoski w systemie polskich dróg wodnych”, zorganizowana przez Muzeum Kanału Bydgoskiego im. Sebastiana Malinowskiego, Uniwersytet Kazimierza Wielkiego, Miejskie Centrum Kultury. Konferencję zainaugurował Prezydent Bydgoszczy Rafał Bruski, który odczytał list Bronisława Komorowskiego skierowany do prelegentów oraz uczestników spotkania. W liście Prezydent Rzeczypospolitej Polskiej podkreślił doniosłą rolę dróg wodnych w historii ziem polskich, podziękował również za organizację Roku Kanału Bydgoskiego, który jest przykładem nowoczesnego i konstruktywnego patriotyzmu. W czasie dwudniowej konferencji można było zapoznać się nie tylko z historią naszego *Cudu Techniki XVIII wieku*, ale również z innymi sztucznymi drogami wodnymi na ziemiach polskich. Omówiona została sprawa wpisania Kanału Bydgoskiego na listę światowego dziedzictwa UNESCO. Poruszono również zagadnienia żeglugi na Bydgoskim Węźle Wodnym.

Zorganizowano wystawy poświęcone historii bydgoskiego obszaru wodnego, można też było zobaczyć Kanał Bydgoski i Brdę oczami artystów. Historia kanału ukazana została w ramach ekspozycji „240 lat Kanału Bydgoskiego”. Podziwiano oryginalne plany z czasów powstawania kanału, jak również znajdujący się w zbiorach wspaniały obraz Christiana Rode przedstawiający Fryderyka II Wielkiego pokazującego plan budowy połączenia rzek Wschodu i Zachodu.

Ten szczególnie rok przyniósł również wiele imprez turystyczno-krajoznawczych na kanale, a wśród nich rajdy piesze czy też prawdopodobnie największy w historii naszej drogi wodnej spływ kajakowy, który odbył się 13 września. Wzięło w nim udział około 200 uczestników, najczęściej ludzi młodych, którzy dopiero zdobywają pierwsze szlify wodniackie. Tradycyjnie odbyło się również

wiele imprez plenerowych, wśród których największe to „Ster na Bydgoszcz” oraz Festyn Rodzinny „Śluzy”. Nowością była „Wizyta u Petersona” oraz zjawiskowe koncerty na „bydgoskiej wodzie”, które symbolicznie nawiązywały do czasów, kiedy spędzanie czasu wolnego w restauracjach nad kanałem i Brdą było zjawiskiem powszechnym. Koncerty, które odbywały się na zabytkowej barce „Lemara” i holowniku „Jantar”, zgodnie z oczekiwaniami przyciągnęły rzesze mieszkańców naszego miasta, jak również turystów.

Warto odnotować jeszcze jeden bardzo ważny aspekt obchodów Roku Kanału Bydgoskiego. To właśnie w 240. rocznicę jego powstania uruchomiono jedną z ostatnich barek pływających kiedyś na Bydgoskim Obszarze Wodnym. Żywe wspomnienie naszego wodnego dziedzictwa, którym jest wybudowana w 1937 roku barka, będzie zarówno miejscem przechowywania pamięci szyperskiej, jak i promocji Bydgoszczy. Zainicjowano również Szlak Wody, Przemysłu i Rzemiosła TeH₂O w Bydgoszczy.

Rok Kanału Bydgoskiego należał do tego ciągu zaplanowanych wydarzeń, które kształtując świadomość historyczną, z pewnością przyczyniły się do pogłębienia tożsamości lokalnej i regionalnej mieszkańców Bydgoszczy. Podjęte działania, mające na celu popularyzację idei otwarcia miasta na wodę, w tym swoistego „powrotu” nad Kanał Bydgoski jako miejsca wypoczynku i rekreacji, co było jedną z myśli przewodnich minionego roku, można zaliczyć do przedsięwzięć w znacznej części zrealizowanych.