

Agnieszka Woźniak-Hlebionek

Kanał Bydgoski, Brda i Noteć w pruskich planach inwestycyjnych w latach 1773-1915

Dla rozwoju gospodarczego państwa istotne znaczenie ma dobrze rozwinięta i sprawna sieć transportowa. W państwie pruskim obok układu dróg lądowych ważnym elementem w transporcie towarowym były także arterie wodne. Rozwój transportu wodnego opierał się m.in. na rozbudowie i ulepszeniu dróg wodnych w celu przekształcenia ich w żeglowne szlaki transportowe.

W pierwszych latach panowania pruskiego istotną kwestią okazało się stworzenie bezpośredniego połączenia między Wisłą a Odrą. Było to możliwe poprzez budowę Kanału Bydgoskiego łączącego Brdę z Notecią.¹ Kanał odgrywać miał istotną rolę w realizacji politycznych i gospodarczych założeń Fryderyka II, który nową drogę wodną chciał wykorzystać dla transportu zaopatrzenia wojska, przechwycenia handlu z Polską oraz odwrócenia żeglugi na Wiśle od Gdańska w kierunku Odry.² Prace przy budowie Kanału Bydgoskiego rozpoczęto wiosną 1773 r., zakończono zaś w 1775 r.³ Nowa droga wodna liczyła 26,77 km długości, 18,8 m szerokości i nieco powyżej 1 m głębokości⁴ oraz wyposażona była w 9 śluz. Równocześnie z budową Kanału Bydgoskiego rozpoczęto w 1772 r. przekop o długości 16 km, który miał na celu doprowadzenie wody z Noteci do powstającego kanału. Ujęcie tego kanału zasilającego znajdowało się pod Dębionkiem, ujście zaś w okolicach Lisiego Ogona. Budowa Kanału Bydgoskiego stworzyła istotną dla państwa pruskiego arterię komunikacyjną Wisła-Odra umożliwiającą otworzenie szlaku transportowego łączącego Prusy Wschodnie z Zachodnią Europą oraz służącą pruskiej ekspansji gospodarczej na Wschód. Kanał Bydgoski w oderwaniu od całego szlaku komunikacji wodnej nie miał większego znaczenia. Nabierał go przy sprawnym funkcjonowaniu całej trasy Wisła-Odra. Istotne zatem było uszlusowanie całego szlaku transportowego.

Wskutek budowy Kanału Bydgoskiego rozpoczęła się regulacja Noteci i Brdy. Noteć stanowiła najdłuższą, bo 180-kilometrową, drogę wodną szlaku transportowego Wisła–Odra. Pod względem warunków żeglugi była bardzo niejednolita.⁵ Noteć podzielona została na kilka części, a ich nazwę uzależniono od uwarunkowań geograficznych i nurtu rzeki. W górnym biegu rzeki rozróżniono Noteć Wschodnią i Zachodnią z powodu rozproszenia jej źródeł. Obydwa ramiona rzeki łączą się ze sobą powyżej miasta Pakość. Noteć Zachodnia bierze swój początek w jeziorze Skorzęcińskim, czyli już w zaborze pruskim. Noteć Wschodnia zaś wypływa z jezior leżących wówczas na terenie Królestwa Polskiego w byłym powiecie nieszawskim. Zainteresowanie władz pruskich Notecią Wschodnią rozpoczynało się na jeziorze Gopło, na którym przebiegała granica zaborów. Na odcinku między Gopłem a Pakością Noteć nosi nazwę Mątwy.⁶ Górną Notecią zwano zatem odcinek rzeki od jej źródła aż do Nakła. Dalszą część rzeki od Nakła do jej ujścia do Warty Dolną Notecią.⁷

Równocześnie z budową Kanału Bydgoskiego rozpoczęto prace regulacyjne na Dolnej Noteci poprzez usuwanie zakoli na rzece między Nakłem a Ujściem.⁸ W 1775 r. Fryderyk II, po zakończonych pracach na Kanale Bydgoskim, zajął się Górną Notecią i wyszedł z projektem skanalizowania rzeki od jeziora Gopło po Nakło.⁹ Projekt obejmował nie tyle uszluszenie rzeki, co raczej meliorację łąk nadgoplańskich i nadnoteckich.¹⁰ Noteć była bowiem, poprzez wielkie wylewy, jedną z najbardziej zabagnionych i prawie zupełnie niedostępnych rzek Wielkopolski.¹¹ Do 1795 r. prace nad realizacją projektu ograniczyły się tylko do pomiaru łożyska i opracowania planów terenowych. Dalsze roboty przerwały późniejsze wydarzenia polityczne. Nie przerwano jednak prac na Kanale Bydgoskim, który ulegał ciągłemu zamuleniu na skutek wadliwego ujęcia kanału zasilającego. Kanał ów niósł duże ilości piasku, przez co powstały mielizny zarówno koło śluz, jak i na polach Kanału Bydgoskiego. Kanał wypełniał się masą ziemi, piasku i roślin. Wadliwe okazało się także miejsce ujścia Kanału do Brdy, bowiem powyżej jazu powstawały silne prądy utrudniające żeglugę. Sama Brda również była pełna mielizn. Zasypane piaskiem było też ujście Kanału Bydgoskiego do Noteci. Jedynym odcinkiem drogi wodnej do użycia, według danych urzędu kanałowego z 1782 r., była przestrzeń między śluzą IV a V oraz VIII a IX.¹² Prace w tym czasie, z braku funduszy, polegały głównie na oczyszczaniu kanału z zielska i piasku. Roboty w celu poprawy żeglugi podjęto na szeroką skalę w latach 1792-1801. Przebudowano wówczas większość istniejących śluz z drewnianych na masywne (murowane), zbudowano także nową

śluzę – Nakielską Wschodnią (w latach 1800/1801), dzięki czemu przedłużono kanał o niecały kilometr i stworzono jego nowe ujście do Noteci.¹³ Nowe masywne śluzy były pierwszymi w Niemczech śluzami z cegły palonej. Poza tymi robotami pogłębiono koryto kanału oraz miejscami poszerzono. Wszystkimi pracami kierował Franz Peterson, który dla dodatkowego zabezpieczenia Kanału Bydgoskiego sprowadził osadników, których głównym zadaniem było m.in. jego czyszczenie.¹⁴ W okresie Księstwa Warszawskiego władze polskie kontynuowały prace rozpoczęte przez państwo pruskie. Wybudowano kolejną śluzę w Bielawach (śluzą XI zwaną Nakielską Zachodnią)¹⁵ w celu uregulowania biegu Noteci i zapobieżenia stale obniżającemu się poziomowi wody w kanale. Pogłębiono Noteć od śluzy Nakielskiej Wschodniej do Nakła. Rozpoczęto także roboty na kanale zasilającym polegające m.in. na przebudowie koryta kanału poprzez rozszerzenie jego ujścia, przedłużenie oraz wybudowanie jazu koło Dębionka. Prace na Brdzie z kolei doprowadziły do wzniesienia grobli powyżej śluzy Bydgoskiej oraz ścinania niebezpiecznych zakoli na rzece.¹⁶ Po kongresie wiedeńskim zaczęto regularnie łożyć sumy na utrzymanie Kanału Bydgoskiego, dzięki którym do połowy XIX w. odnowiono głównie drewniane śluzy. Kanał w tym czasie był częściowo przebudowywany.¹⁷ Roboty na tej drodze wodnej polegały przede wszystkim na pracach konserwatorskich przy śluzach i jazach oraz systematycznym pogłębianiu kanału. Znaczniejsze roboty przypadły na lata 1840-1852. W tym bowiem okresie rozpoczęto przebudowę dalszych śluz z drewnianych na masywne oraz zwiększono ich wymiary użytkowe. Ostatnia śluza drewniana zniknęła w 1889 r.¹⁸ Prace prowadzone na Kanale Bydgoskim odsunęły na dalszy plan projekt kanalizacji Dolnej Brdy, która stanowiła najbardziej obciążone ogniwo drogi wodnej ku Odrze. W latach budowy kanału Brda mimo nieuregulowanego biegu, posiadała znośne warunki żeglugi. Po latach okazało się jednak, że postępował spadek poziomu wody, a dodatkowe trudności spławu były wynikiem zakoli. Pierwszy niezrealizowany projekt kanalizacji Brdy powstał w 1846 r. Kolejny plany wypracował w 1856 r. Heinrich Garbe, ówczesny inspektor kanału. Władze pruskie nie zezwoliły jednak na rozpoczęcie robót.¹⁹

W połowie XIX w. powróciła także kwestia kanalizacji Górnej Noteci, głównie z powodu zabiegów właścicieli gruntów nadnoteckich, którym rozlewiska rzeki wyrządzały poważne szkody w rolnictwie. W sprawie przeprowadzenia melioracji i obniżenia lustra wody w Gople monitowali do rządu kolejno w latach 1807 i 1830.²⁰ Władze pruskie w obawie, że w wyniku melioracji nastąpi

zmniejszenie dopływu wody do Kanału Bydgoskiego poprzez obniżenie Gopła, nie wyrażały zgody na przeprowadzenie tych robót. Prace melioracyjne ruszyły jednak w latach 1857/1859. Powołano do tych robót spółkę melioracyjną, której zadaniem było osuszenie zabagnionych nizin nadgoplańskich. W 1860 r. powstała podobna spółka pakosko-łabiszyńska, oraz spółka bydgosko-łabiszyńska.²¹ Wskutek melioracji ułatwiona była kanalizacja Górnej Noteci konieczna również ze względu na zasilenie Kanału Bydgoskiego w wodę. Prace nad kanalizacją Górnej Noteci, jak i Dolnej Brdy rozpoczęły się w latach 70. XIX w. niemal równocześnie. Pierwszy projekt autorstwa inspektora budownictwa wodnego Heinricha Garbe powstał w styczniu 1874 r. i dotyczył kanalizacji Dolnej Brdy (Kanalierungs Project der Unter-Brahe), drugi zaś został opracowany w styczniu 1875 r. Był to projekt uszławnienia Górnej Noteci (Project zu Schiffbarmachung der Oberen Netze).²² Przed realizacją projektu kanalizacji Brdy władze pruskie rozpoczęły prace regulacyjne polegające na pogłębianiu, poszerzaniu i skarpowaniu koryta rzeki. Nowe łóżysko Brdy miało posiadać rozmiary: głębokość ponad 1,4 a szerokość zwierciadła 26,4 m. Dokonano zmian w głębokości koryta zmniejszając jego wymiar przy brzegach, a zwiększając ku środkowi. Ostatecznie osiągnięto głębokość poniżej 1 m.²³ Kanalizację Brdy rozpoczęto z końcem lata 1876 r. Wybudowano wówczas 2 śluzy i 2 jazy. Jedną śluzę i jaz w Kapuściskach Małych oraz jaz w Czersku Polskim. Druga śluza w Fordonku zamykała port drzewny od strony Wisły dzieląc go na port wewnętrzny i zewnętrzny.²⁴ Śluza w Fordonku była największą ze wszystkich śluz drogi wodnej Wisła-Odra. Cała skanalizowana Brda została oddana do użytku 30 kwietnia 1879 r.²⁵ Nadano jej na całej długości minimalną głębokość 1,8 m przy średnim stanie wody oraz szerokość do najmniej 30 m.²⁶

Roboty nad kanalizacją Górnej Noteci rozpoczęto w listopadzie 1878 r. Poprzedzone one były jednak długotrwałymi pertraktacjami z właścicielami przyległych ziem o wykup ich pól. Ostatecznie projekt skrócenia odcinka kanalizowanej Noteci tylko do Janikowa nie doszedł do skutku za sprawą powiatu inowrocławskiego, który z własnych funduszy wykupił ziemię od właścicieli gruntów i przekazał ją bezpłatnie do dyspozycji państwa.²⁷ Projekt objął zatem kanalizację Górnej Noteci od jeziora Gopło do Kanału Bydgoskiego z rozbudową śluz i jazów dla statków o wyporności do 150 ton.²⁸ Uwzględnił tym samym prace na kanale zasilającym. Roboty kanalizacyjne trwały do wczesnej jesieni 1882 r., a wkrótce potem 25 września tegoż roku nastąpiło otwarcie nowej drogi wodnej, która mierzyła 105 km, z czego 29% przypadało na przekopy (kanały)²⁹,

które na pewnych odcinkach omijały kręte koryto rzeki. Zamknięto m.in. łożysko Noteci pod Leszczycą i przeprowadzono nowe pomiędzy Leszczycami i Pakością. Nowy przekop miał długość 8,5 km. Kolejny kanał o długości 8,7 km przeprowadzono pomiędzy Oburznią i Dębionkiem. Pogłębiono też i przystosowano do żeglugi kanał zasilający, który dotychczas pełnił tylko rolę przekopu zasilającego Kanał Bydgoski w wodę. Cały skanalizowany odcinek Górnej Noteci wyposażono w 8 śluz (3 na kanale zasilającym: w Dębionku, Łochowie, Lisim Ogonie i 5 na rzece: w Pakości, Łabiszynie, Antoniewie, Frydrychowie, Dębionku).³⁰ Odcinek Górnej Noteci od Dębionka do Nakła zachował swój naturalny bieg i nie miał większego znaczenia dla żeglugi. Uszlachetniony był 12-kilometrowy odcinek od Turu w górę rzeki, którym mogły pływać 30-tonowe barki.³¹ Podczas trwania prac nad skanalizowaniem Górnej Noteci przedstawiciele władz powiatu inowrocławskiego i mogileńskiego wystosowali w 1879 r. petycję do rządu w sprawie włączenia w system kanalizacji Noteci również jezior Pakoskiego i Bronisławskiego. Przedstawione założenia przewidywały uszlachetnienie projektowanego odgałęzienia aż po Czerniak. Po braku aprobaty ze strony rządu ograniczono projekt do Bronisławia. Roboty, jakie przeprowadzono, doprowadziły do powstania 3-kilometrowego przekopu pomiędzy jeziorem Pakoskim i Bronisławskim.³²

W tym okresie przeprowadzono również istotne zmiany w samej Bydgoszczy, gdzie w latach 1882-1884 zlikwidowano drewnianą śluzę Bydgoską i wybudowano nową, masywną o oryginalnej trapezowej komorze. Przesunięto śluzę miejską powyżej starej w celu oddalenia jej od wartkiego nurtu Brdy i niebezpiecznych prądów rzeki oraz stworzenia dogodniejszych warunków do żeglugi. Zamierzonego celu jednak nie uzyskano.³³ Pomimo przeprowadzenia licznych, poważnych i kosztownych robót pod koniec XIX w. droga wodna Wisła-Odra nie była wystarczająco spławna. Wskazywano na nieodpowiednią głębokość Kanału Bydgoskiego i Górnej Noteci, niejednolite rozmiary śluz, niekorzystne przekroje mostów zarówno na Kanale, Noteci, jak i na Brdzie. Ujemną cechą śluz okazywały się nie tylko ich różne wymiary i spadki, ale również zbyt gęste rozmieszczenie, które wynosiło nawet poniżej 1 m, skutkiem czego bardzo powoli odbywało się śluzowanie. Wskazywano także na zbyt liczne i ostre zakola na Dolnej Noteci i na Brdzie oraz brak odpowiednich przystani i niedostateczną powierzchnię portu w Brdujściu. Wszystkie braki i niedomagania szlaku wodnego Wisła-Odra przedstawiła władzom pruskim Izba Handlowa w Bydgoszczy w postaci memoriału, domagając się li-

kwidacji wspomnianych niedomagań hamujących rytmiczny przebieg spławu i dalszy jego rozwój oraz uniemożliwiały żeglugę większym statkom.³⁴ Rząd pruski po zapoznaniu się z postulatami Izby, odrzucił je, przyjmując tylko jako słuszną opinię o Dolnej Noteci. Na Dolnej Noteci od czasów budowy Kanału Bydgoskiego nic więcej przez prawie cały wiek nie zrobiono, wyjątek stanowi Noteć Nakielska³⁵, na której prowadzono roboty przy śluzach: w Bielawach i Gromadnie. Dolna Noteć początkowo nie stwarzała poważniejszych trudności dla żeglugi niewielkich łodzi. Z czasem jednak, w miarę rozwoju spławu, ta droga wodna pogarszała się. Dochodziło do zarywania piaszczystych i bagnistych brzegów, woda opadała, powstawały liczne mielizny i nowe koryta. Przed 1850 r. użytkownicy nadbrzeżnych gruntów dokonywali przekopów i chronili brzegi, jednakże wszystkie te zabiegi okazywały się bezskuteczne. Dlatego po 1850 r. państwo pruskie powierzyło dalszą regulację rzeki własnym organizacjom centralnym. W ciągu 10-15 lat zbudowano, ze środków państwa i na koszt właścicieli gruntów, ponad tysiąc grobli regulacyjnych. Miały one umocnić brzegi oraz zapobiec rozszerzaniu się i płyceniu rzeki. Wybudowane ostrogi nie utrzymywały się w miejscach wielkich zakoli. Przyniosły tylko trwalsze efekty na tych odcinkach rzeki, gdzie bieg Noteci był dosyć równy. W 1863 r. rozpoczęto zatem prace nad usuwaniem zakoli. Początkowo roboty z tym związane prowadzone były bezplanowo, dopiero po 1873 r. regulacja Noteci zaczęła przebiegać zgodnie z opracowanym projektem Schönfeldera. Zgodnie z projektem likwidacji poddano zakola o promieniu poniżej 180 m. W latach 1863-1873 uczyniono żeglownymi 6 naturalnych przerw i wykonano 11 przekopów. W następnych latach dokonywano dalszych przekopów, w efekcie których do 1888 r. ich liczba wzrosła do 31. Wskutek powyższych prac bieg Noteci od Nakła do Drawy uległ skróceniu o 10 km. Przeprowadzone roboty okazały się jednak w wielu przypadkach mało skuteczne, a nawet szkodliwe. Rzeka szybko przywróciła sobie dawną długość, tworząc nowe wężownice. Regulacja Dolnej Noteci pod koniec XIX w. okazała się zatem sprawą nadal otwartą. Rozpoczęto ją w 1891 r. Kanalizacja rzeki w latach 1891-1898 koncentrowała się głównie pomiędzy Gwdą a Drawą.³⁶ Prowadzone wówczas prace posiadały charakter regulacyjny mający na celu prostowanie i pogłębienie, do 2 m, łóżyska rzeki. Łącznie na odcinku między Nakłem a Drawą wykonano 105 przekopów likwidujących zakola rzeki o promieniu poniżej 180 m³⁷ i skracając bieg Noteci na tej przestrzeni ze 169,8 km do 140,1 km.³⁸ Rezultaty przeprowadzonych robót okazały się nieskuteczne.

Wykonane przekopy niszczyły koryto rzeki wskutek szybkiego spływu wód Noteci. Obniżał się poziom wody, nie osiągnięto też zamierzonej głębokości koryta rzeki, który byłby żeglowny dla 400-tonowych statków. W takiej sytuacji omijano w wielu przypadkach szlak wodny Wisła-Odra kierując transport trasą kombinowaną przez Szczecin i Gdańsk. Niepełne skanalizowanie Dolnej Noteci wywołało duże niezadowolenie miejscowego handlu i przemysłu. Domagano się dalszej kontynuacji robót koniecznych dla usprawnienia żeglugi na całej drodze wodnej Wisła-Odra. Przygotowanie projektu gruntownej przebudowy szlaku wodnego zajęło państwu pruskiemu jeszcze kilka lat.

W latach 80. i 90. XIX w. przedsiębiorstwa przemysłowe i handlowe, nie widząc dalszych poczynań władz, rozpoczęły na własny koszt prace na Brdzie. Na przeprowadzenie najpilniejszych robót na rzece przedsiębiorstwo Bromberger Hafen-Aktiengesellschaft w 1889 r. przeznaczyło część swoich rocznych dochodów. Zaś powstałe w 1891 r. przedsiębiorstwo Bromberger Schlepsschiffahrt Aktiengesellschaft, za zgodą rządu, przystąpiło do prac nad przekopem o długości 800 m w Kapuściskach. Roboty te zakończono w 1897 r. To samo przedsiębiorstwo wybudowało również w Kapuściskach most kołowy i pieszy, jedyny pomiędzy Bydgoszczą a śluzą w Fordonku. Jednak konieczne stało się także poszerzenie portu w Fordonku oraz przebudowa jazu w Czersku. Plany te zostały zatwierdzone przez Ministerstwo Robót Publicznych dopiero w 1902 r. Prace nad portem i jazem przebiegały w latach 1903-1905.³⁹ Poza tymi pracami rząd przeprowadził w latach wcześniejszych nieliczne jeszcze prace na Brdzie polegające na przebudowie w Bydgoszczy stoczni i poszerzeniu Brdy powyżej śluzy miejskiej (w latach 1885-1892), a także przebudowaniu ostatniej śluzy drewnianej Nakielskiej Wschodniej na masywną (1887-1889).⁴⁰ W nowym stanie oddano Brdę do użytku publicznego 11 czerwca 1906 r.⁴¹

W latach 1903-1905 powstała także druga żeglowna odnoga Górnej Noteci. Prowadziła ona z jeziora Pturskiego do jezior: Kierzkowskiego, Ostrowieckiego i Foluskiego znajdujących się w powiecie żnińskim. Wykonano przekopy między jeziorami oraz wybudowano 2 śluzy: w Wojcinie i Ostrowcach. Nowa droga wodna wynosiła 11,2 km i posiadała takie same warunki żeglugi jak na głównym szlaku Górnej Noteci. Poważną część kosztów budowy tej nowej drogi poniósł powiat żniński, dla którego włączenie do szlaku transportowego Wisła-Odra przyniosło wielkie korzyści gospodarcze.⁴²

Pod koniec XIX i na początku XX w. roboty na drodze wodnej Wisła-Odra odbywały się głównie przy znacznym obciążeniu finansowym przedsiębiorstw

przemysłowych i handlowych oraz powiatów, przy niewielkim nakładzie funduszy ze strony władz pruskich. Na nowo rząd pruski podjął sprawę zaniebawanego dotychczas szlaku transportowego w 1902 r., kiedy Rosja wysłała z własnym projektem połączenia Wisły z Wartą. Rząd uznał zatem sprawę przebudowy drogi wodnej Wisła-Odra za konieczną i wydał w tej sprawie 1 IV 1905 r. ustawę o drogach wodnych.⁴³ Przewidziano w niej sfinansowanie robót na Kanale Bydgoskim i Dolnej Noteci. Celem przebudowy drogi wodnej Wisła-Odra, według tej ustawy, było udostępnienie jej na całym spławnym odcinku dla statków o nośności 400–450 ton.⁴⁴ Inspekcje budownictwa wodnego, zajmujące się administracją arterii wodnych, rozpoczęły w 1906 r. przygotowywanie odpowiednich planów do przedłożenia ministerstwu. Do realizacji robót przystąpiono w 1910 r. Najważniejsze prace dotyczyły przebudowy Kanału Bydgoskiego. Dokonano nowego 600-metrowego przekopu pod Kanał omijając całe miasto. Nowe koryto rozpoczynało się powyżej śluzy miejskiej, przesuniętej nieco w górę rzeki, a kończyło za śluzą VI. Na nowym Kanale Bydgoskim wybudowano 2 śluzy: w Okolu i Czyżkówku. Wszystkie śluzy nowo wybudowane i przebudowane dostosowano do śluzowania 400-tonowych statków.⁴⁵ W następstwie powyższych zmian Kanał Bydgoski uległ skróceniu o około 1,5 km, a wykorzystanie Brdy zwiększyło się o 2 km.⁴⁶ Prace kanalizacyjne na Dolnej Noteci prowadzone były głównie na odcinku pomiędzy Dziembowem i ujściem Drawy. Zwiększono liczbę stopni przez wybudowanie siedmiu śluz i jazów. W rezultacie Dolna Noteć została skanalizowana na długości 140 km.⁴⁷ Całą arterię transportową oddano do użytku w kwietniu 1915 r. Sprawności żeglugowej przebudowanych dróg wodnych władze pruskie nie zdążyły już sprawdzić przed wybuchem pierwszej wojny światowej.⁴⁸

Wśród wielu projektów, które opracowywano w trakcie prac nad rozbudową i ulepszaniem drogi wodnej Wisła-Odra, zachowały się i takie, które nie zostały zrealizowane. Zalicza się do nich projekt kanału w Bydgoszczy ciągnący się wzdłuż Brdy powyżej ulicy Jagiellońskiej i Fordońskiej w kierunku Kapuścisk i Czerska Polskiego. Kanał prawdopodobnie miał ujęcie w Wiśle, ujście zaś w Brdzie.⁴⁹ Kolejny interesujący, ale niezrealizowany zamysł inżynierski dotyczył kanału i śluzy z lat 1787-1790. Powstały w Bydgoszczy kanał miał łączyć Brdę Dolną z Górną omijając zakole rzeki z Wyspą Młyńską.⁵⁰

Szlak transportowy Wisła-Odra, na który składały się m.in. takie drogi wodne jak Noteć, Brda czy Kanał Bydgoski, stanowił wschodni człon śródlądowej trasy transportowej łączącej Łabę z Prusami Wschodnimi. Celem budowy tego

szlaku była przede wszystkim ekspansja gospodarcza państwa pruskiego na Wschód. Znaczenie, jakie rząd pruski przykładał do rozbudowy tej drogi wodnej, znalazło odbicie w obfitej i różnorodnej dokumentacji przechowywanej w bydgoskim archiwum. Do dziś, wędrując brzegami Noteci i Brdy, możemy też dostrzec ślady owej potężnej, jak na owe czasy, inwestycji.

-
- ¹ Rozważania dotyczące niemieckich projektodawców budowy Kanału Bydgoskiego omawiane są m.in. przez W. Winid, *Kanał Bydgoski*, Warszawa 1929, s. 40-43 oraz przez T. Dohnalową, *Rozwój transportu w Wielkopolsce w latach 1815-1914*, Warszawa - Poznań 1976, s. 93, zaś polski projekt Kanału omówiony został przez J. Winklera, *Polski projekt budowy kanału*, Przegląd Bydgoski, R. IV, z. I-II, Bydgoszcz 1936.
 - ² T. Dohnalowa, op. cit., s. 93.
 - ³ Według Rossa prace nad budową Kanału Bydgoskiego zakończono na jesieni 1773 r., zob. F. Ross, *Wasserstrassen im deutschen Osten*, Berlin 1940, s. 12; ruch na Kanale Bydgoskim otwarto we wrześniu 1774 r., jednakże dalsze prace modernizacyjne trwały jeszcze do 1775 r., zob.: W. Winid, op. cit., s. 47.
 - ⁴ T. Dohnalowa, op. cit., s. 93.
 - ⁵ Ibidem, s. 95.
 - ⁶ R. Ingarden, *Rzeki i kanały żeglowne w b. trzech zaborach i znaczenie ich gospodarcze dla Polski*, Kraków 1921, s. 390-393.
 - ⁷ T. Dohnalowa, op. cit., s. 95-96, Ingarden do górnego biegu Noteci zalicza odcinek obejmujący całą przestrzeń rzeki po ujście Gwdy, zob. Ingarden, op. cit., s. 392-393.
 - ⁸ W. Winid, op. cit., s. 47.
 - ⁹ R. Ingarden, op. cit., s. 395.
 - ¹⁰ W. Winid, op. cit., s. 57.
 - ¹¹ K. Pawłowicz, *Drogi wodne Polski*, Warszawa 1919, s. 21.
 - ¹² W. Winid, op. cit., s. 48.
 - ¹³ T. Dohnalowa, op. cit., s. 95.
 - ¹⁴ W. Winid, op. cit., s. 49-50.
 - ¹⁵ Według T. Dohnalowej śluzę w Bielawach wybudowano w latach 1800-1801, zob. T. Dohnalowa, op. cit., s. 96.
 - ¹⁶ Ibidem, s. 50-51.
 - ¹⁷ A. Böhme, *Zur Entwicklung der Binnenschifffahrt in der Provinz Posen*, Stuttgart 1911, s. 18.
 - ¹⁸ T. Dohnalowa, op. cit., s. 95.
 - ¹⁹ W. Winid, op. cit., s. 53-54.
 - ²⁰ A. Böhme, op. cit., s. 19.
 - ²¹ R. Ingarden, op. cit., s. 395.
 - ²² Zob. Archiwum Państwowe w Bydgoszczy (dalej cyt. APB), zbiór kartograficzny Urzędu Budownictwa Wodnego w Bydgoszczy, sygn. 7, 8, 46, 47, 48; Heinrich Garbe jest także autorem opracowania *Der Bromberger Kanal. Festschrift*, Bydgoszcz 1874, s. 46.
 - ²³ W. Winid, op. cit., s. 55-56.
 - ²⁴ Prace nad budową portu drzewnego przy ujściu Brdy przebiegały w tym samym czasie, co kanalizacja rzeki. Port wybudowało bydgoskie towarzystwo akcyjne Bromberger-Hafen-Aktiengesellschaft zob. T. Dohnalowa, op. cit., s. 98 oraz W. Winid, op. cit., s. 56.
 - ²⁵ W. Winid, op. cit., s. 56.

- 26 T. Dohnalowa, op. cit., s. 98 oraz W. Winid, op. cit., s. 56.
- 27 T. Dohnalowa, op. cit., s. 104.
- 28 A. Böhme, op. cit., s. 19.
- 29 T. Dohnalowa, op. cit., s. 104.
- 30 Ibidem, s. 104-105; według Rossa podczas kanalizacji Górnej Noteci wybudowano 2 śluzy na kanale zasilającym i 6 na rzece, zob. Ross Friedrich, op. cit., s. 13; por. wykaz śluz w: APB, Urząd Budownictwa Wodnego, nr zespołu 164, Przejęcie własności inspekcji dróg wodnych w Bydgoszczy, 1920-1922, sygn. 46.
- 31 T. Dohnalowa, op. cit., s. 105.
- 32 Ibidem, s. 105.
- 33 W. Winid, op. cit., s. 55 oraz T. Dohnalowa, op. cit. s. 98.
- 34 W. Winid, op. cit., s. 60-61 oraz T. Dohnalowa, op. cit., s. 98-99.
- 35 Notecią Nakielską nazywano odcinek rzeki pomiędzy Nakłem i ujściem rzeczki Rokitki.
- 36 W. Winid, op. cit., Warszawa 1928, s. 61.
- 37 Ibidem, s. 62.
- 38 T. Dohnalowa, op. cit., s. 99.
- 39 W. Winid, op. cit., s. 63-64.
- 40 Ibidem, s. 61.
- 41 Ibidem, s. 64.
- 42 T. Dohnalowa, op. cit., s. 105-106.
- 43 A. Böhme, op. cit., s. 18.
- 44 Ibidem, s. 18.
- 45 W. Winid, op. cit., s. 67-69.
- 46 Ibidem, s. 67-69.
- 47 Ibidem, s. 68.
- 48 Ibidem, s. 68.
- 49 APB, zbiór kartograficzny Urzędu Budownictwa Wodnego w Bydgoszczy, sygn. 1; brak danych o czasokresie powstania projektu. Jest on bowiem skutkiem uzupełnień planu z 1845 r.
- 50 APB, zbiór kartograficzny Urzędu Budownictwa Wodnego w Bydgoszczy, sygn. 4 oraz projekt kanału na planie z 1789 r. Plan miasta Bydgoszcz z 1789 r., [w:] Atlas historyczny miast polskich, Bydgoszcz - Toruń 1997, plan nr 7.