

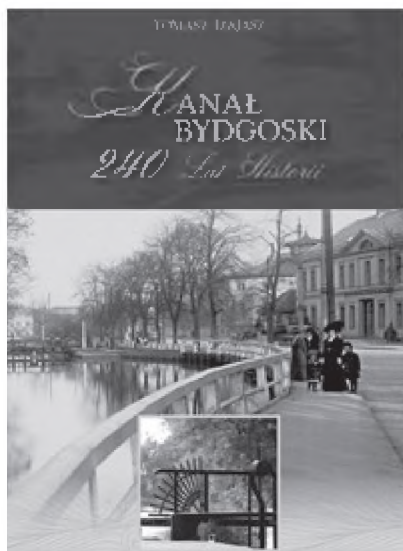
O albumie „Kanał Bydgoski. 250 lat historii” słów kilka

Tomasz Izajasz, *Kanał Bydgoski. 250 lat historii*
Muzeum Kanału Bydgoskiego,
Wydawnictwo Pejzaż, Stadnicki s.k.
Bydgoszcz 2024, ss. 253, ISBN 9788367754316

W 2024 r. przypadła piękna rocznica 250-lecia Kanału Bydgoskiego. Obiekt ten zbudowany w czasach pruskich od samego początku wzbudzał duże zainteresowanie w kręgach ludzi nauki, gospodarki, wśród osób zajmujących się twórczością literacką, malarską czy fotograficzną. I nie ma się co dziwić tej fascynacji, gdyż Kanał łącząc dorzecze Odry i Wisły stał się synonimem wysokich umiejętności hydrotechnicznych, elementem wpływającym na rozwój gospodarczy przede wszystkim Bydgoszczy, ale także ościennych mniejszych i większych miejscowości. Kanał przyciągał mieszkańców nie tylko atutami ekonomicznymi, ale także wypoczynkowo-spacerowymi czy wręcz rozrywkowymi. Przekop ten dla mieszkańców, szczególnie Bydgoszczy, był powodem do dumy. Teraz, gdy od dłuższego czasu ruch żeglugowy na Kanale zamarł, a wraz z nim i pozostałe funkcje, Bydgoszcz zachowuje pamięć o Kanale głównie dzięki powołanemu w 2006 r. Muzeum Kanału Bydgoskiego. Ośrodek ten nie ogranicza się do działalności wystawowej czy popularyzatorskiej, ale stara się wydawać różnego typu opracowania dotyczące Kanału. Wspomniana rocznica dała asumpt do wydania albumu o Kanale Bydgoskim. Jego autorem jest Tomasz Izajasz, niestrudzony popularyzator Kanału i jego kustosz, edytorsko wsparty przez bydgoskie Wydawnictwo Pejzaż.

Nie jest to pierwsze ich wspólne przedsięwzięcie, albowiem dziesięć lat wcześniej wydali podobną publikację z okazji 240-lecia Kanału Bydgoskiego¹. Fakt ten może nasunąć myśl, iż oba albumy są do siebie podobne, a ten drugi jest powieleniem lub

1 T. Izajasz, *Kanał Bydgoski 240 lat historii*, Wydawnictwo Pejzaż, Bydgoszcz 2014, ss. 167.



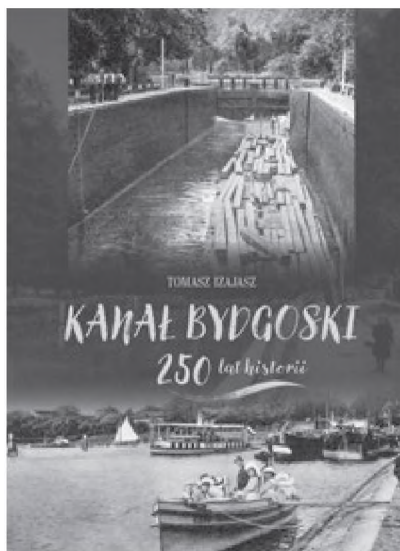
modyfikacją tego pierwszego. Już pobieżne porównanie obu prac wykazuje znaczące odmienności co do doboru materiału kartograficznego i ikonograficznego, a także samego układu obu wydawnictw.

W pierwszym, wydanym wcześniej, albumie skupiono się na ukazaniu Kanału w dawnym i dzisiejszym pejzażu miasta. Są tam też przedstawione dzieje budowy starego i nowego Kanału Bydgoskiego czy śluzy trapezowej znajdującej się nieopodal Wyspy Młyńskiej. Nowe opracowanie jest znacznie obszerniejsze, liczy bowiem 253 strony i ma odmienny układ. Całość wypełnia sześć rozdziałów przedstawiających historię drogi wodnej Wisła–Odra, budowie hydro-

techniczne tam wykonane, a także mosty przerzucone przez Kanał Bydgoski, Brdę i Wisłę. Swoje miejsce w publikacji znalazły zagadnienia związane z kulturą i rekreacją nad Kanałem i Brdą, a także sprawy związane z żeglugą. Na końcu pomieszczono Waterfront, czyli kwestię wody w krajobrazie Bydgoszczy.

W książce wydanej z okazji 250-lecia Kanału zamieszczono wiele nowych, nigdy niepublikowanych materiałów. Tutaj już pojawia się niedogodność, albowiem zamieszczone ilustracje nie mają podanego źródła swojego pochodzenia. Co prawda na stronie 252 mamy wykaz planów z niemieckiego archiwum, ale informacje te nie są przypisane do konkretnej mapy. Ciekawy czytelnik musi sam dochodzić miejsca przechowywania oryginalnych ilustracji. Na stronie 24–25 mamy piękną mapę połączenia żeglugowego Noteci i Wisły z 1790 r. Dzięki dość dokładnemu opisowi możemy skojarzyć ją z ostatnim wpisem w ramach źródeł z Geheimes Staatsarchiv w Berlinie. Na stronach 10–11 jest również piękny *Plan du nouveau Canal navigable de Bromberg*, lecz w tym przypadku już nie dojdziemy jego pochodzenia. Nie wiemy nawet z jakiego czasu pochodzi, gdyż nie mamy żadnej formy datowania. Brak datacji jest stosunkowo częstym zjawiskiem w tymże albumie i dotyczy różnych kategorii zawartych tam ilustracji. Wypisanie wszystkich tego typu przypadków zajęłoby zbyt wiele miejsca. Można podać kilka przykładów, na stronie 16 pod ilustracją mamy opis – „Budowa drewnianej śluzy”. Jest to grafika, nie wiemy jednak z jakiego okresu pochodzi – z połowy XIX w. czy może z końca tego stulecia. Nie wiadomo, czy jest ona w pierwotnej wersji zamieszczona w książce, albumie czy też jest to jednostkowe, autorskie wykonanie.

Obok znajduje się plan sytuacyjny Kanału Bydgoskiego, również bez daty. Na stronie 40 zamieszczono kilka zdjęć z podpisem „Odbudowa kolejki wąskotorowej” – nie wiadomo jednak jakiej kolejki, w którym miejscu i z jakiego czasu. Na stronie 121 jest fotografia grupy tenisistek i tenisistów z podpisem „Korty tenisowe w okolicach starego Kanału Bydgoskiego”. Każdy oglądający zada sobie pytanie, z jakiego okresu pochodzi zdjęcie i gdzie owe korty się znajdowały. Już od dawna funkcjonuje edytorska zasada podawania źródła pozyskania ryciny, które podawane jest pod ilustracją lub też w zestawieniu zbiorczym na końcu publikacji. Niestety, w omawianym wydawnictwie tego warunku nie dopełniono.



Już we Wstępie autor stwierdza, że omawia historię Bydgoskiego Węzła Wodnego. Niestety, nie definiuje tego pojęcia. Jest to o tyle niezrozumiałe, że w podobnej publikacji wydanej dziesięć lat wcześniej dokonał takiej próby (s. 106). Zdefiniowanie pojęcia „Bydgoski Węzeł Wodny” nie jest proste i oczywiste². W świetle ostatniej definicji encyklopedycznej jest to element wodny łączący dorzecze Odry, Wisły i Warty. W jego skład wchodzi: Kanał Bydgoski, skanalizowana dolna Brda, miejski odcinek Wisły w Bydgoszczy (Fordonie) oraz Kanał Górnonotecki, jezioro Gopło i Kanał Gopło–Warta (kanał ślesiński). Ponadto zalicza się do niego też śluzy i inne budowle hydrotechniczne oraz zabudowę nadbrzeżną³. Już pobieżny przegląd albumu utwierdza w przekonaniu, że nie wszystkie elementy zawarte w definicji zostały opisane.

Przyjrzyjmy się pierwszemu z rozdziałów zatytułowanemu „Historia drogi wodnej Wisła–Odra”. W jego skład wchodzi partie poświęcone polskiemu projektowi Kanału z 1766 r., czas pruskiej budowy Kanału, regulacji i kanalizacji

- 2 A.T. Jankowski, *Stosunki hydrologiczne Bydgoskiego Węzła Wodnego i ich zmiany spowodowane gospodarczą działalnością człowieka*, Warszawa–Poznań–Toruń 1975, s. 5–6; D. Szumińska, *Bydgoski Węzeł Wodny*, [w:] *Walory turystyczne drogi wodnej E-70 na terenie województwa kujawsko-pomorskiego*, red. D. Szumińska, Bydgoszcz 2009, s. 38: „Sieć hydrograficzna okolic Bydgoszczy tworzy bardzo interesujący układ określany od lat 50. XX wieku mianem Bydgoskiego Węzła Wodnego”.
- 3 *Encyklopedia Bydgoszczy*, t. 1, Bydgoszcz 2011, s. 238: Bydgoski Węzeł Wodny.

Noteci, budowa nowego odcinka Kanału Bydgoskiego na początku XX w. oraz okres II wojny światowej i czasy po niej. Wszystkie wymienione fragmenty zostały potraktowane bardzo ogólnie i przez to krótko, okres międzywojenny został ledwie wspomniany. Opis tych dziejów znacznie lepiej wypadł w albumie wydanym dziesięć lat wcześniej. Autor zapewne nie chciał powtarzać swoich wywodów i w kolejnym wydaniu znacznie je okroił. Zdarzają się jednak partie, które są prawie identyczne w obu albumach (s. 23 – poprzednie s. 28; s. 28 – poprzednie s. 29; s. 28–30 poprzednie 44–45, 50, 58). Tenże fragment albumu jest bogato ilustrowany i to zupełnie nowymi rycinami. Na uwagę zasługują m.in. plany Kanału z końca XVIII i początku XIX w., pozyskane z archiwów niemieckich⁴, duży zestaw zdjęć przedstawiający zniszczenia i naprawy infrastruktury w okresie II wojny światowej.

Z żalem należy odnotować bardzo ogólnikowe potraktowanie najstarszych śluz Kanału Bydgoskiego. Te chyba nie zasługują, by o nich opowiedzieć na niespełna jednej karcie albumu (s. 49), tym bardziej, że od 2005 r. są wpisane do rejestru zabytków i podlegają ochronie⁵. Nie chodzi tutaj o dogłębne wywody na temat ich parametrów czy przebudowy, ale o podstawowe fakty. Autor nawet nie podał ich liczby, o ich położeniu nie wspominając. Co prawda, opisując przebudowę Kanału pod koniec XVIII w. przywoływał je, ale zupełnie w innym kontekście. W podrozdziale „Śluzy starego odcinka Kanału Bydgoskiego” zamieszczono ryciny, poczynając od śluzy nr II i kończąc na śluzie nr V. Nieobeznany czytelnik może zastanawiać się, dlaczego nie ma śluzy nr I i kolejnych, do nr VII, skoro we wcześniejszej partii się o nich wspomina. Otóż początkowo numeracja biegła od śluzy miejskiej na Brdzie, ta bowiem miała nr I, ale później powszechnie zwano ją „Miejską”. Śluzy o numerach powyżej V po przebudowie Kanału na pocz. XX w. zmieniły numerację i obecnie jest ona inna niż w XIX w. Jeszcze mniej miejsca poświęcono śluzom na Kanale Górnonoteckim. Te wprawdzie wymieniono i podano ich wymiary, ale nie wspomniano, po co je wybudowano, czy ktoś z nich korzystał, a także, czy była tam prowadzona żegluga. Kanał ten miał istotne znaczenie, gdyż zaopatrywał w wodę Kanał Bydgoski. Ponadto na śluzach w Lisim Ogonie i Dębinku do 1920 r. pobierano opłaty żeglugowe. Tędy biegł szlak wywozu cukru, sody, zboża i ziemniaków z Kujaw do Gdańska i w górę Wisły. Osobno wspomniano o dziejach śluzy Miejskiej, Brdujście, Czyżkówko i Okole, za każdym razem bogato ilustrując dotąd nieznanymi rycinami. Szkoda, że nie znalazło się miejsce dla śluzy

4 R. Michna, *Źródła do dziejów Kanału Bydgoskiego w zasobie Tajnego Archiwum Państwowego w Berlinie-Dahlem*, „Kronika Bydgoska” 2024, t. 45, s. 293–305.

5 J. Lewicki, *Kanał Bydgoski, szanse i możliwości ochrony w skali krajowej i międzynarodowej*, [w:] *Kanał Bydgoski w systemie polskich dróg wodnych*, red. A. Kosecki, Bydgoszcz 2014, s. 80–81.

Kapuściska, mieszczącej się na Brdzie w okolicy fabryki kabli (ul. Fordońska 152a). Do dnia dzisiejszego znajdują się tam murowane ślady tej konstrukcji, o której mało kto pamięta. Kilka słów poświęcono jazom: Farnemu na Wyspie Młyńskiej i potężnemu, walcowemu w Brdyujściu.

Kolejny rozdział dotyczy dziejów mostów na Kanale Bydgoskim, dolnej Brdzie, w Fordonie na Wiśle. Godnym odnotowania jest przypomnienie mostów już nieistniejących, jak most Władysława VI między II i III służą czy most Fang. Ten znajdował się w rejonie ul. Kruszyńskiej i Żywieckiej, i został wysadzony w powietrze we wrześniu 1939 r. Dzieje tego obiektu są znane, lecz nie wiadzieć dlaczego, autor nie wspomina ani o tym, ani o jego pozostałościach. Trudno zrozumieć powtarzający się zabieg autora związany z niepodawaniem położenia mostów. Czyżby to była jakaś tajemnica? Dotyczy to ceglanego mostu nad Starym Kanałem (s. 78), trzech mostów kolejowych przez Brdę (s. 81), a nawet mostu królowej Jadwigi (s. 84). Autor nie wspominał o innych mostach bydgoskich związanych z Kanałem Bydgoskim i Brdą, wybudowanych przed 1945 r. Chodzi o kolejowy i drogowy most przy ul. Mińskiej czy przy ul. Spornej. Na Kanale poza terenem Bydgoszczy było kilka mostów: w Gorzeniu, Występie czy Kruszyńcu. Ten ostatni ukazano na s. 34–35, ale nie w dziale mostów. Szkoda, że nie wspomniano owych obiektów. Pomijamy tutaj mosty wzniesione od podstaw po 1945 r. Widoczny jest brak konsekwencji w założeniach autora. W jednym miejscu wspomina o Kanale Górnonoteckim i jego służach, a już o mostach go spinających nie ma ani słowa. Tych było sporo: w Łochowie, Dębinku, Antoniewie czy Zamościu.

Znaczną część albumu (s. 99–178) wypełniają sprawy związane z kulturą i rekreacją nad Kanałem i Brdą. Ukazano piękno parków rozciągających się nad Kanałem, restauracji i kąpielisk. Na końcu znalazły się zagadnienia sportowe, głównie związane z wodą. Studiując tę problematykę na łamach albumu można odnieść wrażenie, że wioślarstwo w Bydgoszczy narodziło się z chwilą odzyskania niepodległości w 1920 r. Co prawda autor wspomina o niemieckim klubie Frithjof, ale jakoś nieśmiało. Na stronach 170–171 pomieszczono duże zdjęcia zatytułowane „Wioślarze w czasie wyciągania łodzi z hangaru obiektu wybudowanego w 1914 roku”. Każdy, kto choć trochę interesuje się dziejami miasta wie, że jest to obiekt niemieckiego klubu wioślarskiego. Czy tak trudno było zamieścić taką informację, tym bardziej, że zawodnicy tego klubu przed wybuchem wojny reprezentowali barwy Polski. Frithjof to nie jedyny klub wioślarski działający przed 1920 r. Wymienić tutaj można jako przykład też Ruder-Verein Bromberg, założone w 1909 r.

Duże nadzieje można było wiązać z rozdziałem „Żegluga”. Kanał Bydgoski i dolna Brda to przecież wielki szlak żeglugowy. Zawarty tam materiał został podzielony na dwie części: pierwszą poświęconą barkom i spławianiu drewna,

drugą – przewozom pasażerskim. Cały materiał związany z wodnym transportem masowym skupiony został wokół centrum miasta: Rybiego Rynku i Poczty Głównej. Nie jest to nic nadzwyczajnego, gdyż teren ten od zawsze do lat 60. XX w. spełniał rolę portu przeładunkowego dla miasta. Dziwne jest to, że nie ma o tym ani słowa. Żegluga rzeczna czy morska jest ściśle powiązana z portami, ale nie w omawianym albumie. Nie jest to przypadek tylko tej publikacji, gdyż świadomość o portowej roli tego docinka Brdy jest znikoma. Wiedza o portach, czy też ładowniach w innych miejscach poza przestrzenią między mostem bernardyńskim a mostami „Solidarności” jest żadna, oczywiście za wyjątkiem portu w Brdyujściu. Szkoda, że na łamach albumu nie zaakcentowano tej problematyki. W 1924 r. na odcinku od Czyżkówka po ujście Brdy znajdowało się 14 portów i ładowni, w tym port przeznaczony wyłącznie dla potrzeb wojska. W okresie międzywojennym port miejski przeładowywał kilkakrotnie więcej ładunków niż port w Brdyujściu⁶. Brak urządzeń portowych na ilustracjach, z wyjątkiem żurawia na Rybim Rynku, nie jest żadnym zaskoczeniem, gdyż wyładunek i załadunek barek odbywał się ręcznie.

Kanał Bydgoski łączy dwa miasta: Nakło i Bydgoszcz. Niestety, album nawiązuje do tradycji łączenia Kanału tylko z Bydgoszczą, pomijając Nakło. Od samego początku istotą Kanału było połączenie Wisły i Odry przez Noteć. Nakło stało się wrotami Kanału Bydgoskiego. Wrota te to śluza nr 8, dzisiaj śluza Nakło Wschód, i kolejna śluza Józefinki. Obie w publikacji nie są reprezentowane, chociaż są dobrze opracowane⁷. Bydgoszcz administracyjnie kończy się na Osowej Górze, ale i o tej śluzie zabrakło wzmianki. W albumie z 2004 r. znajduje się schemat prezentujący obiekty hydrotechniczne na współczesnej mapie Bydgoszczy (s. 106–107). Tam jako pierwszy obiekt występuje śluza na Osowej Górze, co może sugerować, że jest to pierwsza budowla hydrotechniczna na Kanale, wszak dwóch innych i Nakła nie zamieszczono.

Na uwagę zasługują dwie ostatnie części albumu. Autor słusznie zauważył, że „Droga wodna nie była tylko arterią, dzięki której można było przewozić olbrzymie ilości towarów, ale również miejscem ich lokowania” (s. 205). Wypełniając ten postulat, zamieścił szereg ilustracji ukazujących zakłady przemysłowe położone nad Brdą. Były to głównie tartaki, do których drewno dostarczano drogą wodną oraz cegielnie, a także gazownia miejska przy ul. Jagiellońskiej. Ponadto wspominał o fabryce Zobla, fabryce obrabiarek do drewna Carla Blumwego przy ul. Nakielskiej. W tym ostatnim przypadku, nie wiadomo dlaczego, ten zakład został uhonorowany. Jest bowiem położony z dala od Kanału Bydgoskiego i nie miał

6 *Statystyka przewozów na drogach wodnych śródlądowych 1931–1936*, Warszawa 1938, s. 9–12.

7 H. Trybuszewski, M. Trybuszewski, *Nakło i Noteć. Dzieje i Losy*. Wydanie drugie poprawione i uzupełnione, Nakło nad Notecią 2020, s. 188–199.

z nim nic wspólnego. Zamieszczono zdjęcie przedstawiające zakłady metalowe Knittera, ale już w tym wypadku autor nie określił ich położenia, chociaż przy innych firmach topografię podał. Wydaje się, że w tym rozdziale przydałaby się mapka z zaznaczonymi punktami przypisanymi do omawianych w albumie firm, co niewątpliwie ułatwiłoby czytelnikowi orientację w przestrzeni obecnego miasta. Można było się wzorować na mapce zawierającej różne oznaczenia, która znalazła się w albumie z 2014 r. (s. 106–107). Zamieszczone zdjęcia przedstawiają rozmach bydgoskich nadbrzeżnych zakładów, dają wyobrażenie – zwłaszcza panorama ze strony 213 – o potęgze gospodarczej miasta związanego ze szlakiem wodnym.

Raczej symbolicznie autor odniósł się do stoczni rzecznych działających w mieście. Na stronie 216 odnajdujemy, bez podania daty, dwa zdjęcia stoczni należącej do Bromberger Schleppschiffahrt Aktien Gesellschaft, później zwanego zresztą Lloydem Bydgoskim. Stoczni w mieście było więcej. W latach 1865–1875 przy ul. Królowej Jadwigi na wschód od mostu działała stocznia i zakłady metalowe braci Teodor i Adolf Wulff. Leopold Zobel w latach 1885–1904 produkował różnego typu statki. W 1908 r. nad Brdą na Jachcicach stocznię założył Franciszek Czarra. W 1911 r. przy ul. Toruńskiej 125 powstała firma pod nazwą Warsztat Budowy Statków Wodnych Willy Gannott, którego właściciel z zawodu był mistrzem budowy statków rzecznych. Przed 1928 r. powstała przy ul. Fordońskiej stocznia „Stemaryn” należąca do emerytowanego kapitana żeglugi Stefana Marynowskiego⁸. Można wspomnieć o nakielskiej stoczni Fabiana Macierzyńskiego powstałej w 1905 r. i działającej do połowy lat 50. XX w.⁹

Książkę kończy rozdział pt. „Waterfront”. Jest to pojęcie wieloznaczne. Może oznaczać port, a właściwie jego nabrzeże, styk portu z zabudowaniami miejskimi, ulicą nad wodą lub też zurbanizowany obszar ulokowany nad wodą. Najczęściej jednak termin ten odnosi się do terenów obejmujących dawną strukturę portową rewitalizowaną i absorbowaną przez centrum miasta na potrzeby mieszkaniowe i handlowo-usługowe¹⁰. W urbanistyce miejski front wodny oznacza obszar styku miasta i wód powierzchniowych, obejmujący środowisko przyrodnicze i kulturowe, postrzegany w wymiarze krajobrazowym, ale uwarunkowany czynnikami społecznymi, ekologicznymi i gospodarczymi. Krajobraz ten tworzą różnorodne

8 E. Czajkowski, *Ślady pierwszych stoczni w Bydgoszczy*, „Kalendarz Bydgoski” 1990, s. 202–204; B. Derkowska-Kostkowska, *Przyczynek do dziejów bydgoskiego przemysłu – Firma Braci Wulff i jej siedziba*, [w:] *Bydgoszcz – ośrodek żeglugi śródlądowej na przestrzeni wieków*, red. A. Kosecki, Bydgoszcz 2015, s. 48–69; A. Czarra, *Historia stoczni na Jachcicach*, [w:] *Dzieje bydgoskich Jachcic*, red. Z. Biegański, E. Niedbalska, Bydgoszcz 2022, s. 282–286.

9 H. Trybuszewski, M. Trybuszewski, dz. cyt., s. 237–243.

10 A. Kowalczyk, *Wielofunkcyjność turystyczno-rekreacyjna miejskich waterfrontów*, „Turystyka Kulturalna” 2020, nr 5, s. 175–176.

formy nabrzeża, ciągi zieleni, infrastruktura i zabudowa nadbrzeżna widziane na tle panoramy miast dzięki przedpolu wody¹¹. Autor, wprowadzając taki rozdział, nie definiuje tego pojęcia. Z pewnością nie chodzi mu o nowe obiekty powstałe nad Brdą czy Kanałem Bydgoskim, takie jak budynek dawnego BRE Banku (obecnie mBanku) nawiązujący do bryły spichrzy, gmach Opery Nova, czy mariny na Wyspie Młyńskiej. W ostatnich latach dawny krajobraz nadkanałowy zmienia się. Przy IV śluzie powstały apartamentowce, podobnie przy ul. Kanałowej czy Czarnej Drodze. Obecnie zabudowuje się ulicę Elbląską biegnącą wzdłuż Nowego Kanału Bydgoskiego. Znajdujący się tam ceglany młyn został rozebrany i zastąpiony nowoczesną architekturą mieszkalną. Coraz trudniej natrafić na dawny bydgoski krajobraz nadrzeczny i nadkanałowy, ten pozostaje na zdjęciach czy rycinach.

W tekście wprowadzającym do rozdziału „Waterfront” autor zaznaczył, że „brakuje nie tylko wielkomiejskich kamienic Jachmanna i Fryderyka przy ul. Mostowej, czy pomnikowego gmachu Teatru Miejskiego... Wspomnienie po wielu spichrzach i żurawiach potęguje dziś potrzebę choćby częściowego przywrócenia tych obiektów”. Najwyraźniej Tomasz Izajasz idzie w kierunku krajobrazowego znaczenia terminu *waterfront*, rozumianego jako brzeg widziany z terenu wody, w naszym przypadku z rzeki czy kanału. Podobnie jak ulica ma pierzeje tak rzeka na swój front. To, czego nie widać z poziomu wody, nie możemy zaliczyć do waterfrontu. W takim ujęciu waterfront to kategoria funkcjonalno-krajobrazowa stosowana do opisu terenu o specyficznej, nadwodnej lokalizacji, która płynnie łączy się z pozostałymi częściami miasta¹². Przy takim podejściu z wody widzimy domy, mosty, parki, cmentarze czy zabudowę przemysłową. Należy przyjąć, że w myśl założenia autora, w tym rozdziale znalazły się widoki budowli stojących nad rzeką Brdą. W opisie Izajasz sporo miejsca poświęcił zrewitalizowanej Wyspie Młyńskiej, kiedyś będącej zaniedbanym, ale urokliwym zakątkiem miasta. Tak więc mamy tutaj ryciny przedstawiające tzw. wenecję bydgoską, wizerunki kościoła farnego od strony rzeki, ulicę Stary Port z neogotycką bryłą gmachu Poczty oraz położone pod drugiej stronie rzeki budynki Lloyd Bydgoskiego i Gimnazjum Realnego. Nadbrzeżną panoramę uzupełniały spichrze przy Rybim Rynku, potężny zespół spichlerzy królewskich w zakolu Brdy oraz położony obok teatr miejski. Niestety, te ostatnie zniknęły z pejzażu miasta. Skoro autor zdecydował się na ukazanie architektury nadbrzeżnej to zbędne wydaje się dwustronicowe zdjęcie ślizgawki

11 A. Januchta-Szostak, *Rola architektury w kształtowaniu tożsamości miejskich frontów wodnych*, „Zeszyty Naukowe Politechniki Poznańskiej. Architektura i Urbanistyka” 2009, nr 19, s. 119–120.

12 T. Zegar, *Rzeka w mieście – perspektywy rozwoju terenów nadwodnych w Warszawie*, „Prace i Studia Geograficzne” 2015, t. 60, s. 140.

w zakolu Brdy (s. 228–229). Było ono publikowane w albumie wydanym dziesięć lat wcześniej, i to w mniejszym formacie (s. 97). W świetle założeń przyjętych przez autora za zbędne w tym miejscu należy także uznać ujęcia drzewostanu przy ul. Tamka (s. 235, 237).

W omawianym albumie waterfront obejmuje jedynie śródmieście Bydgoszczy i nie wychodzi dalej. Prawdą jest, że poza śródmieściem w kierunku wschodnim mieliśmy tylko zakłady przemysłowe. Inaczej jest w przeciwną stronę. Brzeg Brdy zdobi monumentalna bryła dawnej dyrekcji kolei (ul. Dworcowa 64). Nad Kanałem dominuje budynek dzisiejszego Zespołu Szkół Mechanicznych nr 1. Jego sylwetka jest obecna i to w kilku ujęciach, ale nie w dziale rekreacyjnym (s. 108–111). W rejonie ulicy Focha i Czartoryskiego nadal znajdują się charakterystyczne budynki: jeden to dawna komendantura, a obecnie Izba Skarbowa oraz drugi, będący siedzibą prezydenta rejencji bydgoskiej. Po drugiej stronie Starego Kanału znajduje się gmach obecnego III Liceum Ogólnokształcącego z końca XIX w. (ul. Nowogrodzka 3) i obiekt przy Staroszkolnej 16.

Autor ma prawo do kształtowania swojego dzieła, do doboru zawartych tam treści. Książka powinna mieć jakąś myśl przewodnią, jakiś cel. Omawiany album przynosi wiele nowych rycin, zwłaszcza w obszarze kartograficznym. W opracowaniu sprzed dziesięciu lat zamieszczono znany plan Bydgoszczy z 1913 r. (s. 60–61), natomiast w recenzowanym albumie pojawił się ten plan, ale już w nowym ujęciu graficznym, do tej pory nieznanym (s. 31). Nie obyło się bez powtórzeń rycin z poprzedniego albumu, jest ich jednak bardzo niewiele. Wspomnieć należy o obrazie Fryderyka Wielkiego (w nowym albumie s. 14 – w poprzednim s. 18), grupie tenisistów (s. 121 – s. 57), widoku II śluzy (s. 102 – s. 70), lodowiska przy III śluzy (s. 107 – s. 66) i kilku innych. Mimo tych wszystkich zalet, jest to jednak kolejna publikacja podobna do poprzednich przygotowanych przez Tomasza Izajasza. Niewątpliwie jest ciekawa. Jest też znakomicie wydana, z czego od dawna słynie Wydawnictwo Pejzaż. Może być pięknym upominkiem.

Nie ma potrzeby silić się na prezentację całego Bydgoskiego Węzła Wodnego ze względu na jego złożoność, może lepiej tylko ograniczyć się do Nowego i Starego Kanału Bydgoskiego i skanalizowanej Brdy. Okrojenie pola widzenia pozwoli na objęcie wszystkich śluz, mostów, jazów i innych obiektów związanych z Kanałem i rzeką, czy znajdujących się w ich najbliższym otoczeniu. Materiał ikonograficzny jest już znany, pozostaje jego opisanie i to w miarę precyzyjne z podaniem pierwotnego pochodzenia ilustracji. Dobrym przykładem podejścia do opisów może być praca autorstwa Jacquesa Le Goffa¹³ omawiająca co prawda inny temat – odległe

13 J. Le Goff, *Kultura średniowiecznej Europy*, Warszawa 1995.

czasy średniowieczne, ale istotna jest tutaj zastosowana w drugiej części książki metoda. Opisy tam zawarte nie są jednozdaniowe, są to obszernie wywody na dany temat, zawierają opis faktograficzny i interpretacyjny. Czy nie lepiej byłoby zamiast podpisu „Królewsko-Pruska Szkoła Rzemiosł Artystycznych (dzisiejszy Zespół Szkół Mechanicznych nr 1 w Bydgoszczy) oraz most Kamienny” (s. 109) dać opis: Królewsko-Pruska Szkoła Rzemiosł Artystycznych założona w 1911 r., pięć lat później przekształcona w Akademię Przemysłu Artystycznego. Była to jedyna szkoła artystyczna w Prowincji Poznańskiej o charakterze wyższym. W 1920 r. przemianowana na średnią Państwową Szkołę Przemysłu Artystycznego, a później na Państwową Szkołę Przemysłową, kształcąca rzemieślników. Po 1945 r. przyjęła nazwę Państwowe Średnie Szkoły Techniczne, od 1951 r. Technikum Mechaniczno-Elektryczne, a od 1975 r. Zespół Szkół Mechanicznych nr 1. Obiekt wzniesiono w latach 1910–1911 według projektu architektów bydgoskich Otto Brecha i Carla Meyera w stylu eklektycznym z przewagą form neobarokowych.

Zauważono w literaturze przedmiotu, iż „Kanał Bydgoski nie przedstawiał sam dla siebie żadnego prawie znaczenia. Nabiera go dopiero przez swoje przedłużenie na wschód i zachód, czyli przez Brdę i Noteć. Dzięki tym rzekom, a następnie dzięki Warcie, staje się Kanał linią łączącą ziemie nadodrzańskie z ziemiami Wisły”¹⁴. Dbajmy o Kanał Bydgoski i to o cały Kanał, od Nakła przez Gorzeń, Łochowo, Lisi Ogon i Kruszyniec. Ćwierć wieku temu Andrzej Tomaszewski zauważył, że „kto nie potrafi przyjąć całości dóbr kultury jako swojego dziedzictwa, nie jest ich godzien”¹⁵. Jak pokazała recenzowana praca oprócz aspektów związanych z jego historią, budowlami hydrotechnicznymi, potrzebne są dalsze badania na nowych polach. Powszechnie wiadomo, że Kanał Bydgoski miał wpływ na rozwój gospodarczy, ale dopiero Tomasz Izajasz na kartach albumu, poprzez zdjęcia, unaoczniał rozmiary tego znaczenia. Autor wywołał nowy temat – waterfront. Zagadnienie niezmiernie istotne dla miast związanych z wodą, nie tylko przez ukazanie dawnych obszarów nadbrzeżnych. Problem zagospodarowania tych terenów, nadanie im nowych funkcji staje się elementem współczesnych założeń urbanistycznych i obiektem planowania przestrzennego. Obraz nakreślony w albumie wydanym z okazji 250 rocznicy Kanału Bydgoskiego, chociaż nie kompletny, to jednak wyznacza kierunki dalszych prac i ukazuje drżące możliwości badawcze oraz poznawcze w tym zakresie.

14 C. Wawrzyński, *Żegluga i kanały żeglowne dawnej Rzeczypospolitej*, Olsztyn 2019, s. 139: Kanał Bydgoski.

15 A. Tomaszewski, *Dziedzictwo i zarządzanie*, [w:] *Problemy zarządzania dziedzictwem kulturowym*, red. K. Gutowska, Warszawa 2000, s. 9.