

# **Stary Kanał Bydgoski**

**Przewodnik edukacyjny**



MARIA DOMBROWICZ    MICHAŁ JANUSZEWSKI

# **Stary Kanał Bydgoski**

## **Przewodnik edukacyjny**



Bydgoszcz 2013

*Komitet Redakcyjny*

Sławomir Kaczmarek (przewodniczący), Zygmunt Babiński, Józef Banaszak,  
Katarzyna Domańska, Andrzej Prószyński, Marlena Winnicka, Jacek Woźny  
Ewa Zwolińska, Grażyna Jarzyna (sekretarz)

*Recenzent*

Prof. dr hab. Zygmunt Babiński

*Ilustracja na okładce*

ze zbiorów Muzeum Kanału Bydgoskiego

*Fotografie w tekście*

Maria Dombrowicz i Michał Januszewski

*Redaktor*

Agnieszka Wiśniewska

*Przygotowanie do druku*

PM LOGO

© Copyright by Wydawnictwo Uniwersytetu Kazimierza Wielkiego  
Bydgoszcz 2013



Wojewódzki Fundusz  
Ochrony Środowiska  
i Gospodarki Wodnej  
w Toruniu

**Wydanie publikacji dofinansowane przez Wojewódzki Fundusz Ochrony  
Środowiska i Gospodarki Wodnej nr DB13023/EE-Wyd. z 11.06.2013 r.**

Utwór w całości ani we fragmentach nie może być powielany  
ani rozpowszechniany bez pisemnej zgody posiadacza praw autorskich

ISBN 978-83-7096-955-4

Wydawnictwo Uniwersytetu Kazimierza Wielkiego  
(Członek Polskiej Izby Książki)

85-092 Bydgoszcz, ul. Ogińskiego 16

tel./fax 52 322 52 74, e-mail: [wydaw@ukw.edu.pl](mailto:wydaw@ukw.edu.pl)

<http://www.wydawnictwo.ukw.edu.pl>

Rozpowszechnianie 52 340 12 62 w. 51

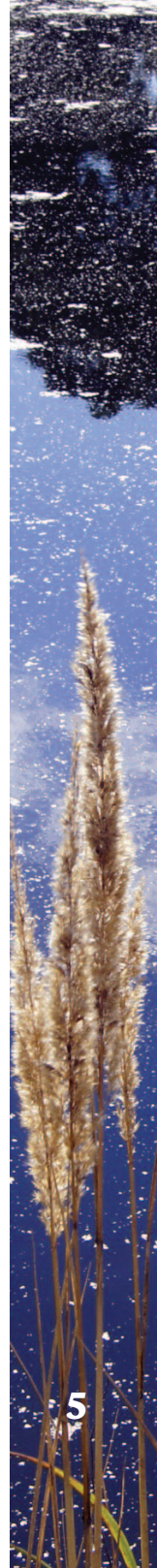
Poz. 1517

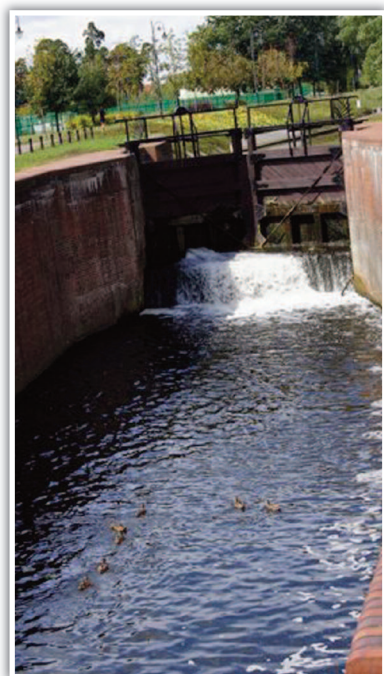
Druk: ABEDIK Bydgoszcz



# Spis treści

Wstęp ( <i>Maria Dombrowicz</i> ) . . . . .	7
Śladami historii Kanału Bydgoskiego . . . . .	9
Śluzy na Starym Kanale Bydgoskim . . . . .	17
Walory przyrodniczo-kulturowe Starego Kanału . . . . .	22
Bydgoski Tramwaj Wodny . . . . .	41
Muzeum Kanału Bydgoskiego . . . . .	47
Kanał Bydgoski i <i>Czterej pancerni...</i> . . . . .	50
Literatura . . . . .	53
Mapy . . . . .	54





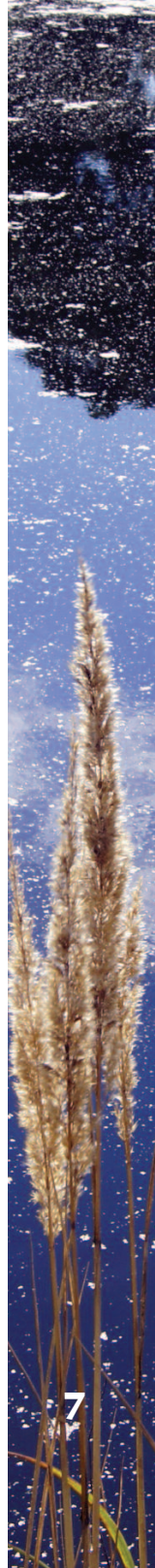
# Wstęp


Stary Kanał Bydgoski, zbudowany w XVIII wieku według najlepszych rozwiązań inżynierii hydrotechnicznej tego okresu, i jego nowsza część, pochodząca z początków XX wieku, wyróżnia się w przestrzeni miasta jako jedyny w swoim rodzaju zabytkowy obiekt hydrotechniki. To część historycznego szlaku żeglownego prowadzącego przez systemy wodne rzek Wisły i Odry oraz fragment drogi wodnej E70 łączącej Europę Zachodnią ze Wschodnią – Antwerpię w Belgii z Kłajpedą na Litwie. Obecnie, dzięki rewitalizacji i wodnym inwestycjom w jego otoczeniu, odzyskuje dawne międzynarodowe znaczenie.

Spacerując wzdłuż nabrzeży Starego Kanału lub płynąc wodami części oddanej do użytkowania w 1915 roku, możemy podziwiać miasto z najlepszego okresu jego rozwoju przypadającego na XIX i XX wiek, kiedy powstawały liczne obiekty przemysłowe rzemieślników i kupców, jednostki użyteczności publicznej oraz okazałe budynki mieszczan świadczące o ich zamożności i jakości życia w mieście. Kanał jest więc obecnie elementem dokumentującym zarówno historię Bydgoszczy, jak też jej handlowe, żeglowne tradycje w powiązaniu z Europą Zachodnią, przyczyniając się do rozwoju gospodarczego i społecznego miasta.

Dzisiaj Stary Kanał Bydgoski to przede wszystkim wspaniałe dziedzictwo kulturowe miasta. Usytuowany w otoczeniu dobrze urządzonej w XIX wieku plant i bulwarów stał się ulubionym miejscem codziennej rekreacji mieszkańców. To także turystyczna atrakcja miasta sprzyjająca organizowaniu wielu imprez sportowych i turystycznych, promujących Bydgoszcz w Europie jako „miasto na wodzie”.

Warto zatem poznać bliżej ten unikatowy w skali Europy zabytkowy obiekt hydrotechniki, jego niezwykle walory jako drogi wodnej, która zmieniła miasto na przestrzeni jego historii i dokonuje tego również obecnie, wykorzystując nowe możliwości jego rozwoju, głównie poprzez rewitalizację i inwestycje z nią związane oraz turystykę wodną.





Książka nie ma charakteru typowego przewodnika, prowadząc od punktu do punktu. Jest natomiast zaproszeniem autorów do poznania Kanału od strony wody i podczas spacerów wzdłuż jego nabrzeży, bulwarów czy też Parkiem nad Kanałem oraz skorzystania z walorów ścieżki edukacyjnej i wystaw Muzeum Kanału Bydgoskiego.

Serdecznie podziękowania składam Tomaszowi Izajaszowi – kustoszowi Muzeum Kanału Bydgoskiego za pomoc przy realizacji przewodnika, jego wsparcie merytoryczne oraz udostępnienie materiałów będących w zbiorach Muzeum oraz Paulinie Gruszce –studentce kierunku turystyka i rekreacja za zbadanie dokumentacji Starego Kanału.

*Maria Dombrowicz*



# Śladami historii Kanału Bydgoskiego

Od najdawniejszych czasów historia ludzkości związana była z wodą. Wszystkie starożytne cywilizacje rozwijały się nad brzegami mórz, jezior i rzek, począwszy od Sumerów przez Egipcjan czy Chińczyków. Rozwój społeczeństwa sprawiał, że sama rzeka często przestawała wystarczać i ludzie zaczęli drążyć kanały nawadniające oraz przekopy łączące różne obiekty hydrograficzne. Początkowo były one stosunkowo niewielkie, z czasem osiągając imponujące rozmiary, jak – najbardziej dziś znane – Kanał Sueski i Kanał Panamski.

Na ziemiach polskich istnieją duże śródlądowe kanały wodne, z których kilka zasługuje na szczególne wyróżnienie: Kanał Wieprz-Krzna (najdłuższy w Polsce, 140 km bez bocznych odgałęzień), Kanał Augustowski (bardzo popularny turystycznie, statki na kilku trasach przewożą rocznie około 100 000 pasażerów) oraz Kanał Elbląski (z różnicą poziomów 100 m i zespołem pięciu pochylni, po których przetacza się statki). Na miejsce w tym znacym gronie szczególnych obiektów hydrotechnicznych zasługuje także Kanał Bydgoski – najstarsza tego typu działająca nadal budowla na ziemiach polskich.

Kanał Bydgoski powstał pod koniec XVIII wieku, ale idea jego wykonania jest dużo starsza. Pierwszy projekt budowy sztucznego połączenia wodnego pomiędzy Odrą, poprzez Wartę i Noteć, a Wisłą, przez Brdę, pochodzi już z XVI wieku. Zrodził się on podczas polsko-brandenburskich rokowań w sprawie żeglugi na szlaku odrzańsko-warciańskim. Stronom brakowało jednak konsekwencji i projekt ostatecznie nie doznał się realizacji.

Ponowne zainteresowanie budową drogi wodnej pomiędzy Odrą i Wisłą nastąpiło dopiero w połowie XVII wieku, za panowania króla Władysława IV (1632 – 1648). Władca ten dostrzegł duże znaczenie dla interesów Rzeczypospolitej zarówno stałego dostępu do morza, jak





a następnie możliwości ich realizacji były przedmiotem obrad Sejmu w roku 1768. Projekt przewidywał wykonanie przekopu nieco bardziej na południe niż dzisiejszy przebieg Kanału, który miał łączyć Brdę z Notecią w rejonie wsi Ciele koło Rynarzewa. Realizację planu przerwał pierwszy rozbiór Polski i włączenie w roku 1772 ziem Pomorza, Kujaw i Pałuk do Prus.

Lata zaborów, poza wieloma niekwestionowanymi szkodami zadanymi polskiemu społeczeństwu, były także okresem rozwoju gospodarczego i przemysłowego. Już w roku 1772 zmodernizowano bydgoskie młyny, a rok później przystąpiono do realizacji projektu budowy kanału łączącego Noteć i Brdę. Przy poparciu króla Prus Friedricha II von Hohenzollern (Fryderyk II Wielki), ministra spraw zagranicznych Ewalda Friedricha von Hertzberg, drogomistrza Hermana Jaweina oraz zarządcy Obwodu Nadnoteckiego Franza Balthasara Schönberga von Brenckenhoff prace szybko nabrały tempa i to, co nie udawało się przez 200 lat w Rzeczpospolitej, w ciągu roku zaczęło stawać się faktem pod panowaniem niemieckim.

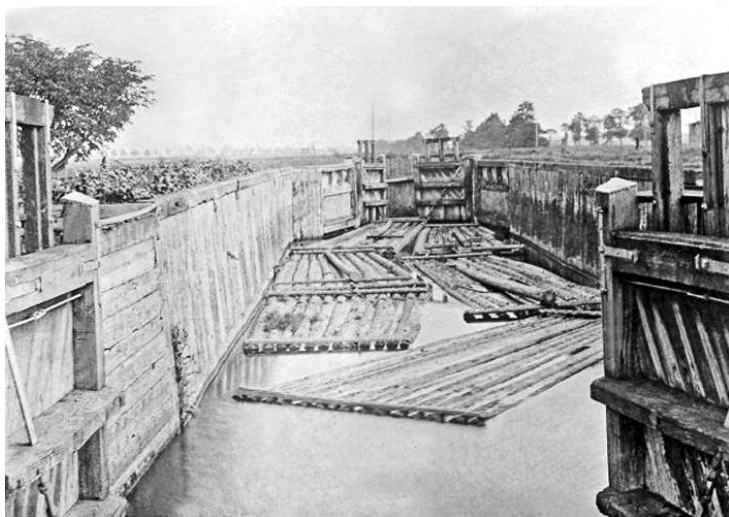


Od lewej Fryderyk II, Ewald von Hertzberg oraz Franz von Brenckenhoff – „ojcowie” Kanału Bydgoskiego (Wikimedia)

Głównym projektantem dzisiejszego Kanału Bydgoskiego był Herman Jawein. Zaplanowana przez niego droga wodna miała liczyć 23,077 km. Zarządca Obwodu Nadnoteckiego Franz von Brenckenhoff postawił już w roku 1772 baraki mieszkalne oraz kilka browarów i gorzelni dla przyszłych robotników pracujących przy budowie kanału, których początkowo było około 500, z czasem liczba ta wzrosła (według różnych źródeł) do 8000 – 10 000 ludzi. W tym samym roku zaczęto także konfiskować drewno spławiane z obszaru Borów Tucholskich na poczet przyszłej budowy.



Właściwe roboty ziemne ruszyły wiosną 1773 roku, a nadzór nad budową sprawował Wilhelm Dornstein. Prace posuwały się szybko, jednak było to niestety okupione dużą liczbą zgonów wśród robotników. Według szacunków co czwarty pracownik zatrudniony przy budowie kanału umierał na czerwonkę lub febrę. Warunki pracy były fatalne, ludzie niejednokrotnie godzinami stali w wodzie sięgającej do piersi. Już po roku prac gotowe było 10 śluz (wraz ze śluzą Miejską) oraz trasa wodna licząca ostatecznie 26,7 km. Pierwszą nieudaną próbę otwarcia żeglugi przeprowadzono 6 czerwca 1774 roku. Powodem problemów były zmiany w poziomie dna Kanału. Ostatecznie po wykonaniu pewnych poprawek żegluga na Kanale Bydgoskim uruchomiono we wrześniu 1774 roku.



Jedna z pierwotnych drewnianych śluz Kanału Bydgoskiego wkrótce po oddaniu do użytku ([www.inzynierbudownictwa.pl](http://www.inzynierbudownictwa.pl))

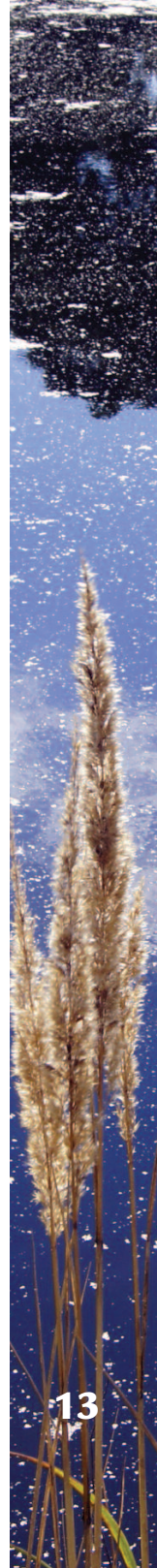
Uruchomienie kanału łączącego *de facto* Wisłę z Odrą sprawiło, że Bydgoszcz stała się ważnym punktem węzłowym na nowej drodze wodnej. Niestety, w nowo wybudowany kanał nie inwestowano odpowiednich środków i jego stan stopniowo się pogarszał. Lata 1775 – 1792 to okres zaniedbania, w którym żeglowność powoli ograniczano, a działanie śluz pozostawiało sporo do życzenia. W końcu wykonano niezbędne remonty, ale ogólny stan techniczny Kanału nadal nie przedstawiał się w pełni zadowalająco.

W okresie istnienia Księstwa Warszawskiego (1807 – 1815), związanego jednak unią personalną z Królestwem Saksonii, poprawa jakości Kanału nie leżała w pełni w interesie nowo powołanego państwa, bowiem gros personelu technicznego i robotniczego miał się wywodzić z napływającej ludności niemieckiej, a to z kolei powodowało wzrost germanizacji Bydgoszczy i okolic.

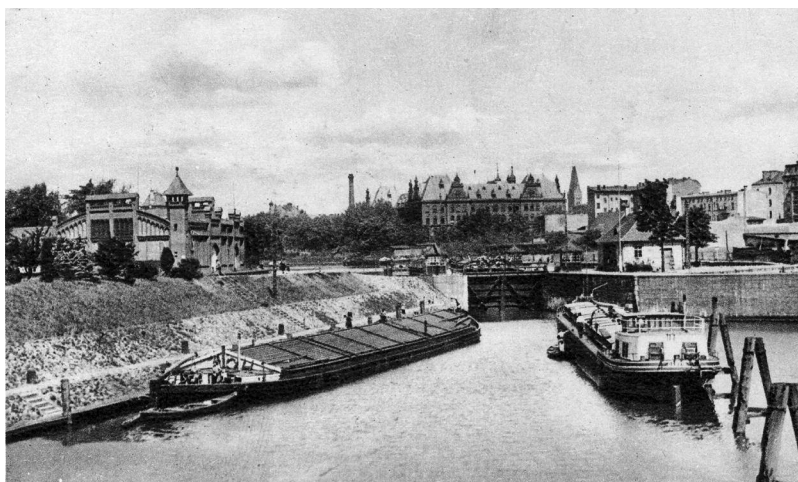
W początkowym okresie istnienia Kanału szczególnie zaznaczyła się działalność Ernsta Conrada Petersona, który w latach 1801 – 1815 pełnił funkcję inspektora budowlanego. Podjął on wiele cennych inicjatyw, jednak wbrew powszechnie panującej opinii nie brał udziału w przebudowie śluz, gdyż te istnieją w formie zmienionej już na mapach z roku 1800. Dokonano jednak oczyszczenia Kanału z naniesionego piasku, umocniono brzegi oraz – w granicach miasta Bydgoszczy – zadrzewiono otoczenie, tworząc w ten sposób podwaliny pod największy park miejski, zwany później Plantami nad Kanałem Bydgoskim (odwiedzając park, mówiło się „pójść na śluzę”).

Druga połowa XIX wieku to okres poprawy jakości żeglugi na Kanale i wzrost jego znaczenia. W roku 1860 wyrównano dolny bieg Brdy, w latach 1877 – 1879 skanalizowano rzekę oraz uruchomiono port drzewny w Brdyujściu. Kolejnym impulsem do rozwoju było w tym czasie pojawienie się na Kanale statków parowych, budowa nowego portu przeładunkowego w ówczesnej wsi Kapuściska w 1897 roku oraz połączenie ze stacją kolejową (obecnie Bydgoszcz Wschód). Rozwiązano także nieustanny problem z niedoborem wody szczególnie w szczytowym odcinku Kanału na wysokości śluzy Osowa Góra poprzez przebudowanie mniej więcej w latach 1878 – 1882 dawnego kanału zasilającego, skanalizowanie górnej Noteci i doprowadzenie dodatkowych partii wody Kanałem Górnonoteckim. Działania te umocniły pozycję Bydgoszczy jako ośrodka handlowego na przełomie XIX i XX wieku.

Początek XX wieku przyniósł kolejną dużą inwestycję związaną z Kanałem Bydgoskim. W roku 1904 (według innych źródeł historycznych lata 1905/1906) w Berlinie podjęto decyzję o budowie Kanału Centralnego, który miał łączyć Ren z Odrą i Wisłą poprzez Kanał Bydgoski. Na etapie prac przygotowawczych ustalono, że nie ma możliwości przebudowy istniejących śluz w odcinku ujściowym Kanału do Brdy i postanowiono przekopać nową odnogę przez Okole i wybudować dwie nowe, duże



śluzę – Okole i Czyżkówko oraz nową śluzę Miejską. Powstały odcinek oddano do użytku w roku 1915, już podczas trwania I wojny światowej.



Śluza Miejska po przebudowie, około 1915 roku  
(ze zbiorów Muzeum Kanału Bydgoskiego)

W tym momencie historii nastąpił podział na Stary i Nowy Kanał Bydgoski. Do żeglugi była wykorzystywana nowa część, a stara pozostała jako rezerwowa (wyłączona z użycia od 1915 roku) z docelowym planem przekształcenia w stawy rybne, a otoczenie – w park miejski.

Znaczenie Kanału ponownie zmalało w okresie II Rzeczypospolitej w dwudziestoleciu międzywojennym. Podział drogi wodnej pomiędzy dwa niezbyt przychylnie do siebie nastawione państwa sprawił, że roczny przewóz towarów spadł do poziomu zaledwie z drugiej połowy XIX wieku. W kierunku zachodnim transportowano głównie drewno, a na wschód – ziemiopłody; odbywał się także tranzyt niemiecki z Rzeszy do Prus Wschodnich.

W okresie II wojny światowej Kanał Bydgoski był intensywnie użytkowany do transportu towarów dla ludności cywilnej, gdyż na kolei priorytet miało wojsko. Niemcy planowali także wykonanie kolejnej nowej odnogi – tzw. kanału obejściowego (węglowego) od śluzy Osowa Góra wzdłuż północnych zboczy Pradoliny aż do Fordonu. W okresie wojennym Kanał właściwie nie ucierpiał. Drobnych aktów wandalizmu dopuścili się tylko żołnierze Armii Czerwonej.



W okresie powojennym nie przeprowadzono koniecznych prac modernizacyjnych na Kanale, jednak mimo to stanowił on, obok Kanału Gliwickiego, drugą pod względem gospodarczym najważniejszą sztuczną arterią wodną w Polsce. W latach 1970 – 1972, w związku z rozbudową sieci drogowej, zasypano 624-metrowy ujściowy odcinek Starego Kanału wraz z dwiema śluzami (II i III). W ten sposób – bez łączności z Brdą – ostatecznie stara część Kanału straciła jakiegokolwiek znaczenie jako droga wodna. Natomiast transport towarowy Nowym Kanałem odbywał się nadal, szczyt możliwości osiągając w połowie lat 60., aby z początkiem lat 80. ostatecznie się załamać, przegrywając konkurencję z koleją.



Prace związane z zasypaniem Kanału w latach 1970 – 1972  
(ze zbiorów Muzeum Kanału Bydgoskiego)

Ostatnie dekady XX wieku to okres zaniedbania przede wszystkim Starego Kanału. Pogorszeniu uległ stan śluz, jakość wody oraz zagospodarowanie terenów zielonych w jego otoczeniu. W latach 80. rozważano nawet możliwość całkowitego zasypania starego odcinka Kanału, jednak pomysł ten w ostateczności porzucono i od roku 1992 rozpoczęto prowadzenie koniecznych remontów.

Wraz z początkiem nowego wieku podjęto się realizacji programu rewitalizacji Kanału.







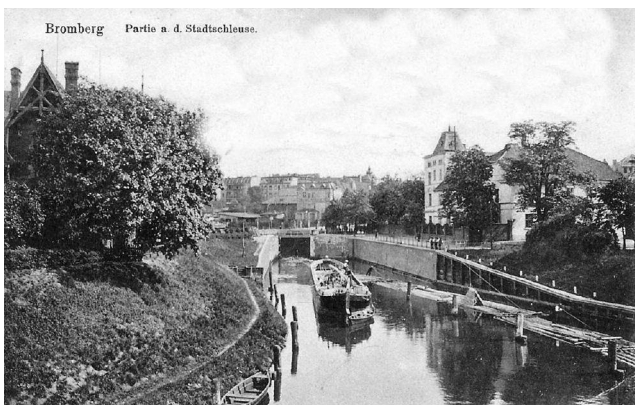
# Śluzy na Starym Kanale Bydgoskim

Stary Kanał Bydgoski rozpoczyna się tuż przed VI śluzą przy ulicy Józefa Bronikowskiego, gdzie jego wody rozdzielają się na pierwotną część oraz nową odnogę, przekopaną w roku 1915.

Początkowo śluz było sześć (wraz ze śluzą Miejską). Obecnie, w wyniku zasypiania części Starego Kanału w latach 1970 – 1972, liczba śluz zmniejszyła się do trzech. Śluzy II i III uległy zniszczeniu, a śluza Miejska przestała być integralną częścią Kanału. Z tą ostatnią związana jest często pewna nieścisłość. Nie była ona co prawda śluzą na Kanale, a śluzą na rzece Brdzie, jednak podpiętrzała wody Brdy w miejscu, gdzie Kanał uchodził do rzeki. Bez śluzy Miejskiej najprawdopodobniej potrzebna byłaby jeszcze jedna śluza na samym Kanale, dlatego czasem traktuje się ją jako część Kanału Bydgoskiego.

Śluza	Wysokość piętrzenia wody	Rok budowy	Przebudowa do obecnej formy
Śluza Miejska	3,07 m	1774	około 1915 roku
II (ul. A. Grottgera)	3,32 m	1774	nieistniejąca
III (ul. Grunwaldzka)	2,76 m	1774	nieistniejąca
IV (ul. Wrocławska)	3,60 m	1774	do roku 1800
V (ul. Czarna Droga)	3,55 m	1774	do roku 1800
VI (ul. J. Bronikowskiego)	1,90 m	1774	do roku 1800

Na podstawie planów pruskich, ze zbiorów Muzeum Kanału Bydgoskiego



Śluza Miejska pod koniec XIX wieku (ze zbiorów Muzeum Kanału Bydgoskiego)

Tereny przy II śluzie, przełom XIX i XX wieku. Obecnie w tym miejscu znajduje się ulica Artura Grottgera, a wody Kanału Bydgoskiego płyną podziemnym kolektorem. Po śluzie nie pozostał już żaden ślad (ze zbiorów Muzeum Kanału Bydgoskiego)



Widok na III śluzę, 1904 rok. Obecnie w tym miejscu znajduje się rondo Grunwaldzkie, a wody Kanału nikną w podziemnym kolektorze (ze zbiorów Muzeum Kanału Bydgoskiego)

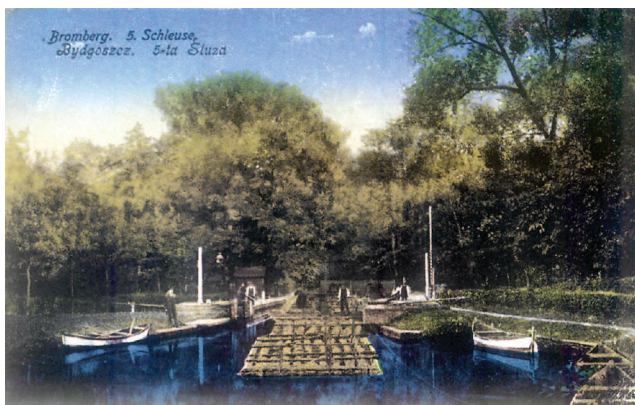


**Śluza IV Starego Kanału** usytuowana jest w Parku nad Starym Kanałem przy ulicy Wrocławskiej. Jest to śluza komorowa, posadowiona na ruszcie palowym, z napędzie ręcznym, zamykana drewnianymi wrotami wspornymi dwuskrzydłowymi. Początkowo był to obiekt drewniany, zmodernizowany w XIX wieku, przeznaczony do spławiania barek o ładowności do 200 t. Wyłączona z eksploatacji w 1915 roku. Odrestaurowana w 1993 roku.



Urokliwy widok na IV śluzę (ze zbiorów Muzeum Kanału Bydgoskiego)

**Śluza V Starego Kanału** znajduje się w centralnej części Parku nad Starym Kanałem. Podobnie jak śluza IV ma konstrukcję komorową, posadowioną na ruszcie palowym, z pali drewnianych, o napędzie ręcznym, zamykana drewnianymi wrotami wspornymi dwuskrzydłowymi.



Rzadki widok na V śluzę. Na pierwszym planie tratwa oraz mniejsze łódki (ze zbiorów Muzeum Kanału Bydgoskiego)

**Śluza VI Starego Kanału** usytuowana jest przy ulicy Bronikowskiego. Wybudowana w latach 1773 – 1774 jako obiekt drewniany. Jest śluzą komorową o napędzie ręcznym, zamykana drewnianymi wrotami wspornymi, przeznaczona do spławiania barek o ładowności do 200 t. Eksploatowana do 1915 roku.



Nietypowy widok na VI śluzę z barką transportową  
(ze zbiorów Muzeum Kanału Bydgoskiego)









# Walory przyrodniczo-kulturowe Starego Kanału

Kanał Bydgoski pod względem geograficznym w całości położony jest w obrębie Pradoliny Toruńsko-Eberswaldzkiej, która uformowała się podczas ostatniej epoki lodowcowej – zlodowacenia Wisły, w trakcie fazy pomorskiej, gdy lądolód blokował jeszcze odpływ wód do dzisiejszego Bałtyku. Wtedy to wszystkie rzeki płynące z południa oraz wody pochodzące z topniejącego lądolodu na północy kierowały się razem przed czołem lądolodu potężną, szeroką doliną rzeczną na zachód. Dzisiaj to rozległe obniżenie, ciągnące się od Włocławka przez Toruń i Bydgoszcz, potem dalej równoleżnikowo do granicy niemieckiej na wysokości Cedyni, wykorzystują rzeki Wisła i Brda oraz Warta i Noteć. Ich systemy rzeczne zostały połączone sztucznym przekopem – Kanałem Bydgoskim, który rozcina biegnący w najwyższej części Kanału (59 m n.p.m.) wododział dorzeczy Odry i Wisły.

Krajobraz otoczenia Kanału stanowi więc szeroka, płaska dolina rzeczna z wyjątkowymi fragmentami lasu liściastego o charakterze zbliżonym do naturalnego lasu łęgowego z jesionem wyniosłym, olszą czarną, wiązem górskim i dębem szypułkowym. Na nieco mniej wilgotnych fragmentach rośnie las grądowy z klonem, grabem, lipą i dębem.

## Okres rozwoju do I wojny światowej

Już w 1832 roku powstało w Bydgoszczy pionierskie Towarzystwo Upiększania Miasta, z inicjatywy którego do roku 1835 posadzono wzdłuż Kanału kilkaset drzew, w tym aleję prowadzącą od Wyspy Młynskiej aż do VI śluzy. Wiele z tych drzew jest ozdobą okolicy do dnia dzisiejszego. Wkrótce Planty nad Kanałem stały się jedną z największych atrakcji Bydgoszczy. Przy śluzach powstawały restauracje z salami tanecznymi i inne mniejsze kafejki. Wraz z otaczającymi Kanał parkami przy ulicy Nakielskiej powierzchnia Plant wynosiła 74 ha.

Z czasem otoczenie Kanału zyskiwało coraz więcej piękna. Sadzono nowe drzewa, również gatunki obcego pochodzenia, jak klon jesionolistny. W roku 1911 zbudowano okazały gmach Królewsko-Pruskiej Szkoły Rzemiosła i Przemysłu Artystycznego, dziś to budynek Zespołu Szkół Mechanicznych nr 2, która w roku 1915 uzyskała uprawnienia uczelni wyższej. Nieopodal znajdował się także most Władysława IV Wazy, dzisiaj już nieistniejący, przebiegający nad zasypaną w latach 70. XX wieku częścią Kanału.



Most Władysława IV Wazy (około 1915 roku) przy gmachu Królewsko-Pruskiej Szkoły Rzemiosła i Przemysłu Artystycznego, dzisiaj budynek Zespołu Szkół Mechanicznych nr 2 (ze zbiorów Muzeum Kanału Bydgoskiego)

## Wizytówka miasta w okresie międzywojennym

W okresie międzywojennym Planty stały się największym parkiem w Bydgoszczy, centrum rekreacyjnym i rozrywkowym, szeroko opisywanym w przewodnikach turystycznych i chętnie odwiedzanym przez gości. Ranga Plant nad Kanałem była tak znana, że marszałek Józef Piłsudski podczas wizyty w Bydgoszczy w 1921 roku właśnie od Kanału i Plant rozpoczął prywatne zwiedzanie miasta.

W roku 1936 podjęto kolejną inwestycję w celu upiększenia Plant, kiedy urządzono, szczególnie pomiędzy II a V śluzą, wiele kwietników. Rozwijały się kolejne restauracje, kawiarnie i kafejki oraz place zabaw,



a nawet korty tenisowe. Po Kanale pływały statki spacerowe i łodzie turystyczne (mimo otwarcia Nowego Kanału Stary nadal był w pełni sprawny technicznie), a pomiędzy V i VI służą co niedzielę grały orkiestry Wojska Polskiego.



Restauracja Karla Rasmusa przy V służie, 1904 rok  
(ze zbiorów Muzeum Kanału Bydgoskiego)

Przez blisko 150 lat od momentu powstania Kanału było to miejsce, gdzie występowała najprawdopodobniej druga pod względem liczebności kolonia słowika szarego w Europie. Imponujące rozmiary osiągnęły także sadzone tu topole czarne – ponad 35 m wysokości przy obwodzie pnia od 300 do 500 cm. W przeddzień wybuchu II wojny światowej ich liczba wynosiła już około 60 sztuk. Poza tym bogaty był także starodrzew złożony m.in. z dębów, lip, wierzb, buków, grabów i sosen.

To wszystko sprawiało, że w okresie międzywojennym Planty nad Kanałem śmiało można było nazwać „zieloną wizytówką” Bydgoszczy.

## Degradacja w okresie powojennym

Sam Kanał i jego otoczenie – jak już wspomniano wcześniej – podczas II wojny światowej właściwie nie ucierpiały i aż do lat 60. XX wieku nadal były miejscem chętnie odwiedzanym przez bydgoszczan. Jednak postępująca rozbudowa nowych osiedli mieszkalnych i sieci komunikacyjnych oraz przemiany społeczno-gospodarcze sprawiły, że temat zie-

leni miejskiej nie był priorytetowy. Stary Kanał stał się odbiornikiem wody deszczowej oraz ścieków z zachodniej części Bydgoszczy, a podjęta później decyzja władz miasta o zasypaniu odcinka kanału o długości 624 m i rozbudowie dawnej ulicy Armii Czerwonej (obecnie marsz. Ferdynanda Focha) sprawiła, że powierzchnia Plant zmniejszyła się o jedną trzecią – z 74 do 47 ha.

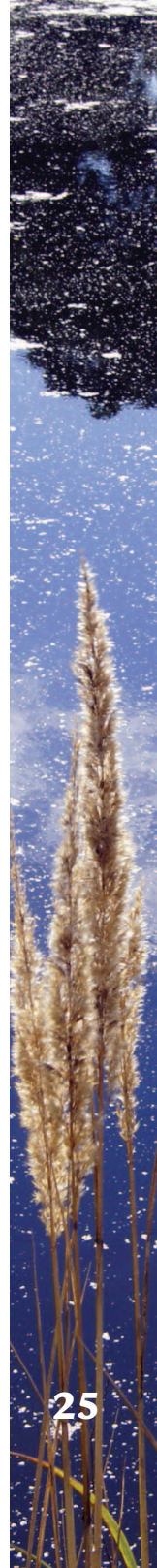
W kolejnych latach cały park bardzo zaniedbano, a infrastruktura hydrotechniczna niszczała. W latach 80. XX wieku, jak już wspomniano wcześniej, rozważano nawet katastrofalną decyzję o całkowitym zasypaniu Starego Kanału i likwidacji terenu zielonego... Ostatnia dekada minionego wieku przyniosła jednak w tej sprawie całkowity zwrot i zaczęto wdrażać kolejne plany rewitalizacji otoczenia Kanału.

## Rewitalizacja Starego Kanału Bydgoskiego

**Rewitalizacja** jest działaniem coraz częściej podejmowanym przez władze lokalne w celu odzyskania utraconych wartości i funkcji obiektów kulturowych i przyrodniczych.

Na początku lat 90. XX wieku zdecydowano się na projekt przywrócenia Staremu Kanałowi dawnej świetności. Powstał przygotowany przez Miejską Pracownię Urbanistyczną program „Rewitalizacji i Rozwoju Bydgoskiego Węzła Wodnego”, który przewidywał m.in.: remont i ekspozycję urządzeń hydrotechnicznych oraz odnowienie alejek spacerowych i towarzyszącej im infrastruktury. Program ten oparty został na europejskich rozwiązaniach i fundamentach, otwierając drogę do nowoczesnego i funkcjonalnego zagospodarowania przestrzeni wodnej. W projekcie tym uwzględniono spójne działania na rzecz poprawy warunków żeglownych i turystycznych rzeki Brdy i Kanału Bydgoskiego poprzez inwestycje wodne i nową infrastrukturę z jednoczesnym ulepszeniem przestrzennego ładu otoczenia. W ten sposób powrócono do sprawdzonych działań, które stosowano już w XIX wieku, kiedy Kanał był modernizowany dla utrzymania jego funkcji żeglownych, a tereny nabrzeżne zagospodarowywane dla funkcji rekreacyjnej.

W latach 1992 – 1995 dokonano planowanego remontu śluz oraz oczyszczono Kanał z osadów i zanieczyszczeń. Duży wkład w podjęcie programu rewitalizacji Kanału wniosło także założone w 1995 roku Stowarzyszenie Miłośników Kanału Bydgoskiego z jego pierwszym preze-





sem Mieczysławem Dutkowskim, obecnie przekształcone w Fundację „Kanał Bydgoski”, podejmując się promocji Kanału wśród mieszkańców miasta i regionu oraz inicjując współpracę międzynarodową.

Nowy wiek przyniósł strategiczne założenia dla rozwoju miasta Bydgoszczy. Zdecydowano się postawić na ekspozycję grodu nad Brdą jako miasta związanego z wodą, z zagospodarowanym zielonym otoczeniem nawiązującym do tradycji rozwoju miasta z XIX wieku. Zgodnie z założeniem każdego roku systematycznie podnoszona jest atrakcyjność Parku nad Starym Kanałem. Powstają nowe urządzenia rekreacyjne: ławki, place zabaw dla dzieci, ścieżki rowerowe i spacerowe.



Dnia 8 grudnia 2005 roku Kanał Bydgoski (zarówno Stary, jak i Nowy) znalazł się wraz z całą towarzyszącą mu zabudową w rejestrze zabytków województwa kujawsko-pomorskiego.

Prowadzone są także starania o wpisanie Kanału na listę Światowego Dziedzictwa Kulturowego i Przyrodniczego UNESCO ze względu na wyjątkowy w skali europejskiej przekład XVIII-wiecznej myśli hydrotechnicznej.



Miejsce, w którym wody Kanału Bydgoskiego trafiają do podziemnego kolektora. Dawniej – przed zasypianiem części Kanału – znajdowała się tutaj II śluza. W tle budynek Zespołu Szkół Mechanicznych nr 2 (dawnej Królewsko-Pruskiej Szkoły Rzemiosła i Przemysłu Artystycznego z 1911 roku)

W latach 2008 – 2011 zrealizowano unijny projekt Reuris we współpracy polsko-niemiecko-czeskiej, którego celem było zagospodarowanie rekreacyjne części zasypanego odcinka Kanału na wschód od IV śluzy przy ulicy Wrocławskiej.

W roku 2009, w sąsiedztwie VI śluzy przy ulicy Bronikowskiego, w miejscu, gdzie Kanał Bydgoski rozgałęzia się na Stary i Nowy, zbudowano marinę Gwiazda – przystań dla jednostek pływających oraz końcowy przystanek tramwaju wodnego.



Tablica informacyjna przy marinie Gwiazda z kierunkami (wraz z odległościami), do których można się udać wodami Kanału Bydgoskiego

Alejką nad Starym Kanałem stały się także areną zmagania sportowych. Na trasie pomiędzy IV a VI śluzą odbywają się co roku biegi maratońskie, w tym również biegi nocne oraz wymagające dużego wysiłku dwumaratony na dystansie prawie 85 km (2 x 42 km i 195 m).





Tablica informacyjna z przebiegiem trasy oraz datami najbliższych maratonów nad Starym Kanałem Bydgoskim przy VI śluźce



Jeszcze jedną możliwością spędzenia czasu w otoczeniu starej drogi wodnej są organizowane co roku w maju „Dni Kanału Bydgoskiego” mające charakter pikników rodzinnych.

## Stary Kanał Bydgoski dzisiaj – co warto zobaczyć?

Obecnie Stary Kanał Bydgoski wraz z otaczającym parkiem ponownie staje się jedną z wizytówek miasta. Trasę spacerową wzdłuż Starego Kanału można podzielić na trzy zasadnicze części.

**www.muzeumkanalu.pl** **Część wschodnia** – od ronda Grunwaldzkiego do IV śluźki przy ulicy Wrocławskiej to część reliktowa, z pozostałościami koryta Starego Kanału i miejscem, gdzie jego wody znikają z powierzchni w podziemnym kanale. Teren ten został w latach 2010 – 2011 zagospodarowany w ramach projektu Reuris, znajdują się tutaj nowy plac zabaw dla dzieci oraz ścieżka z ławkami nad korytem cieku. Po drugiej stronie przy śluźce zobaczyć można obiekt hotelowy Park Hotel.

**Część centralna** – pomiędzy IV a V śluźką jest typowo parkowa, z urządzonymi alejkami i ławkami oraz fontannami w otoczeniu Kanału. Przy gmachu III Liceum Ogólnokształcącego działa czynne codziennie Muzeum Kanału Bydgoskiego.









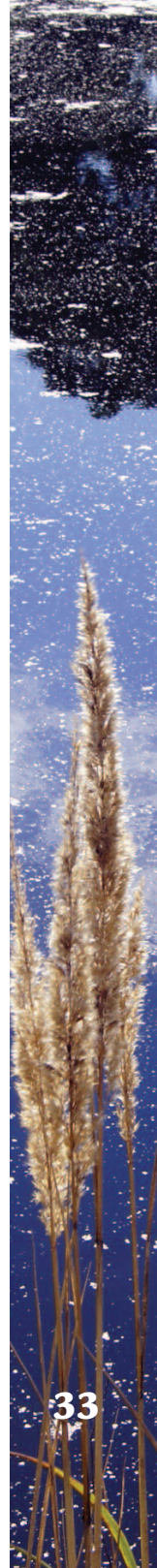








**Część zachodnia** – pomiędzy V a VI śluzą ma charakter naturalny, gdzie brzegi Kanału oraz otaczająca roślinność zachowały pierwotny kształt. Jest rzadziej uczęszczana przez spacerowiczów. Tuż za VI śluzą przy ulicy Bronikowskiego znajduje się marina Gwiazda. W tym miejscu rozdzielają się wody Starego i Nowego Kanału, a wzdłuż Kanału ciągną się pasy zieleni ze ścieżkami pieszymi i rowerowymi aż do granic miasta.





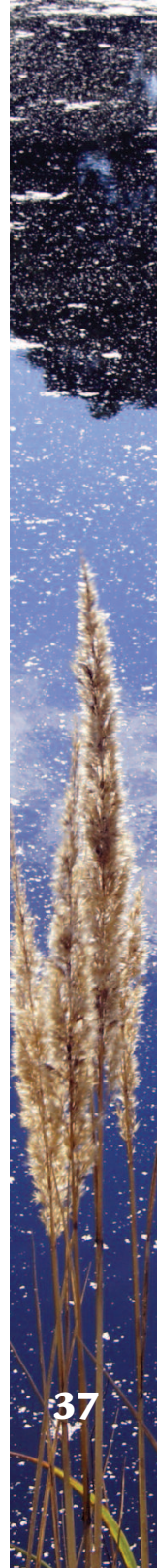












Nad Starym Kanałem znajduje się wiele okazałych drzew, z których aż 24 uznano za pomniki przyrody, w tym: olsza czarna – 14 okazów, topola czarna – 6 okazów, klon srebrzysty – 2 okazy oraz wiąz szypułkowy – 2 okazy.

W najbliższym otoczeniu Kanału oraz w zachodniej części za VI służą roślinie jeszcze kilka pomnikowych okazów. Więcej informacji znajduje się w wydany w tym roku z niniejszej serii przewodniku *Zielone pomniki Bydgoszczy*.

Walory przyrodnicze w ciekawy sposób opisuje, znajdująca się wzdłuż Starego Kanału, ścieżka dydaktyczna. Zaczyna się ona przy IV służce po północnej stronie i biegnie do służki V, a następnie wraca południową stroną Kanału. Ścieżka składa się z 20 stanowisk opatrzonych tablicami informacyjnymi.



## Nr 1 Ścieżka przyrodnicza nad Starym Kanałem Bydgoskim



Od wielu dziesięcioleci planaty nad Starym Kanałem Bydgoskim są miejscem spacerów i odocywania wielu Bydgoszczan. Okazuje się, że nawet na obszarze zurbanizowanym, blisko centrum miasta, występuje wiele cennych, zagrożonych i chronionych gatunków roślin oraz zwierząt. Nie zabiegając z wygodnej ścieżki można podziwiać unikatowe w skali kraju walory przyrodnicze oraz zobaczyć ślicznie utrzymane tury siedlak, ważne nie tylko w skali kraju, ale także dla Wspólnoty Europejskiej. Otoczenie Kanału Bydgoskiego może stać się dla uważnego obserwatora zapras laboratoryjnym.

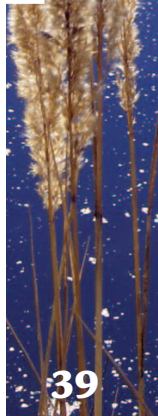
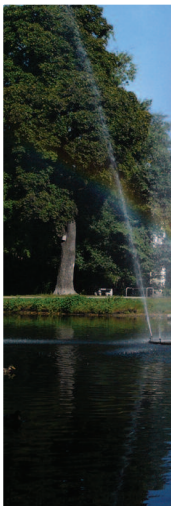
Ścieżka dydaktyczna ma również przybliżyć odwiedzającym historię śluzowego porzecz 200 lat Kanału, wykorzystującego granat łaty jako ważną drogę wodną łączącą Wisłę z Odrą, zalicząc o tenki historycznej oraz Muzeum Starożytności Bydgoskiego zapraszają na wycieczkę w minione stulecie.



Wzdłuż Starożytności Kanału Bydgoskiego – w jego bezpośrednim sąsiedztwie – znajduje się także wiele zabytków architektury.

Do najciekawszych obiektów należy zaliczyć, m.in.:

- Cmentarz Starofarny z 1809 roku usytuowany u zbiegu ulic Nakielskiej i Grunwaldzkiej, najstarszy katolicki cmentarz w Bydgoszczy;
- kościół pw. św. Wojciecha z 1913 roku przy ulicy Nowogrodzkiej, początkowo parafia ewangelicka pw. św. Jana Apostoła, a w roku 1945, po odejściu Niemców, przekazana katolikom i przemianowana na obecną;
- most kolejowy pomiędzy V a VI śluzą z 1851 roku, najstarszy zachowany w oryginalnej formie most kolejowy w Bydgoszczy;
- zabytkowa kamienica przy ulicy Staroszkolnej 8 z 1913 roku;
- gmach III Liceum Ogólnokształcącego im. Adama Mickiewicza z 1879 roku.









# Bydgoski Tramwaj Wodny

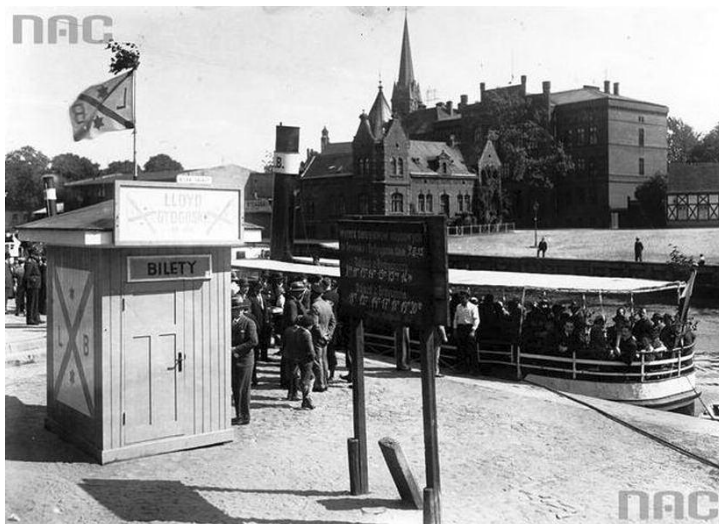
Bydgoski Tramwaj Wodny, choć niezwiązany bezpośrednio ze Starym Kanałem Bydgoskim, zasługuje na uwagę, ponieważ jego rejsy nową tylko odnogą Kanału Bydgoskiego nawiązują jednak do tradycji międzywojennych rejsów wycieczkowych organizowanych przez przedsiębiorstwo żeglugowe „Lloyd Bydgoski” na trzech holownikach parowych „Konrad”, „Neptun” oraz „Wisła”.

Pierwszy rejs BTW odbył się 9 października 2004 roku, a inauguracyjny kurs ku przystani Gwiazda linią „Szlakiem śluz” – 12 sierpnia 2010 roku. Należy tu z dumą zaznaczyć, że Bydgoszcz jest jednym z sześciu miast w Polsce, obok Gdańska, Gdyni, Krakowa, Szczecinka i Warszawy, w których kursują tramwaje wodne i jako pierwsza mogła się poszczycić regularnie funkcjonującą linią.



Statek pasażerski „Konrad” obsługujący wycieczki organizowane przez „Lloyda Bydgoskiego” – około 1935 roku ([www.inzynierbudownictwa.pl](http://www.inzynierbudownictwa.pl))





Przystań „Lloyda Bydgoskiego”  
(Narodowe Archiwum Cyfrowe)

Obecnie obsługiwane są trzy trasy: „Słoneczna”, „Staromiejska” oraz „Szlakiem śluz”. Wszystkie zaczynają się na Wyspie Młyńskiej i kończą odpowiednio na przystaniach Astoria, Słoneczny Młyn i Gwiazda. W przyszłości planowane jest przedłużenie trasy „Słonecznej” dalej w kierunku wschodnim aż do mostu Kazimierza Wielkiego. Wszystkie aktualne informacje o rejsach można znaleźć na stronie internetowej [www.tramwajwodny.byd.pl](http://www.tramwajwodny.byd.pl).

Możliwość pocucia klimatu międzywojennego rejsu Starym Kanałem Bydgoskim mamy dzisiaj, płynąc linią „Szlakiem śluz” na pokładzie za-  
bytkowego, zbudowanego w 1908 roku na przedmieściach niemieckiego Rostocku, statku „MS Bydgoszcz”. Czas pełnego rejsu na odcinku Wyspa Młyńska – Gwiazda – Wyspa Młyńska zajmuje około 120 min. Rejs odbywa się początkowo wspólną częścią trasy z linią „Staromiejską”, a następnie – po minięciu przystanku Astoria – już samodzielnie. Za przystankiem Jachcice statek wpływa na wody Nowego Kanału, gdzie odbywają się dwa śluzowania – na śluzach Okole (o rekordowym piętrzeniu 7,5 m) oraz Czyżkówko. Za tą ostatnią śluzą znajduje się końcowy przystanek Gwiazda.

Pozostałe trasy – „Staromiejska” oraz „Słoneczna” – obsługiwane są przez nowoczesne solarne statki spacerowe „Słonecznik I” oraz „Słonecz-

nik II”. Napędzane są one energią elektryczną uzyskaną z ogniw słonecznych. Oferują 26 wygodnych miejsc w kabinie pasażerskiej oraz 6 na pokładzie rufowym.



## BYDGOSKI TRAMWAJ WODNY

### LINIE TRAMWAJU WODNEGO:

**Linia słoneczna:** Wyspa Młyńska - Tesco - Wyspa Młyńska

**Linia staromiejska:** Wyspa Młyńska - Astoria - Wyspa Młyńska

**Linia szlakiem śluz:** Wyspa Młyńska - Gwiazda/Gwiazda - Wyspa Młyńska



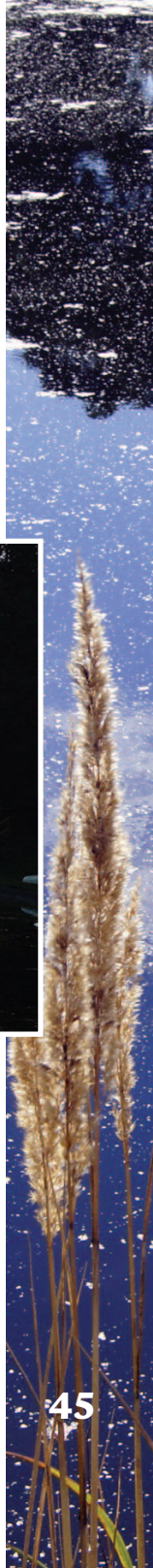
Schemat tras Bydgoskiego Tramwaju Wodnego  
([www.zdmikp.bydgoszcz.pl](http://www.zdmikp.bydgoszcz.pl))

















# Muzeum Kanału Bydgoskiego

W roku 2004, przy okazji obchodów jubileuszu 230-lecia budowy Kanału Bydgoskiego, z inicjatywy historyka i nauczyciela Sebastiana Malinowskiego powstała idea założenia Muzeum Kanału Bydgoskiego. Spotkanie Komitetu Założycielskiego odbyło się 21 marca 2005 w budynku III Liceum Ogólnokształcącego, które od 1879 roku (według innych źródeł budynek pochodzi z okresu 1897 – 1899) mieści się w bezpośrednim sąsiedztwie Plant. Podpisano wówczas Akt Założycielki, a pierwszym kustoszem Muzeum został właśnie Sebastian Malinowski. Obowiązki pełnił do przedwczesnej śmierci w lutym 2008 roku. Dla uczczenia pamięci niewielki skwer nad Kanałem w pobliżu III LO nazwano Jego imieniem.







Sebastian Malinowski – założyciel i pierwszy kustosz  
Muzeum Kanału Bydgoskiego  
(Wikimedia)

Poniżej przedstawiono część tekstu Aktu Założycielskiego:

Pomni znaczenia bezcennych wartości historycznych i niepowtarzalnych walorów przyrodniczych uruchomionego w 1774 roku Kanału Bydgoskiego, przekonani o konieczności pielęgnowania bydgoskich tradycji żeglugowych, zachowania pamięci o ludziach, którzy życie związali z żeglugą śródlądową i hydrotechniką oraz upowszechnienia tej wiedzy szczególnie wśród młodego pokolenia, w oparciu o niekwestionowane prawo własności gruntowej i własności ruchomej – obiekt należący do III Liceum Ogólnokształcącego (...) staje się Muzeum Kanału Bydgoskiego.

Muzeum poza działalnością wystawienniczą organizuje także pokazy i „żywe lekcje historii” dla uczniów wszystkich szczebli edukacji, a także studentów uczelni wyższych. Należy jedynie wcześniej zarezerwować termin zwiedzania. Wszelkie bieżące informacje o działalności Muzeum można znaleźć pod adresem [www.muzeumkanalu.pl](http://www.muzeumkanalu.pl).







# Kanał Bydgoski i Czwerej pancerni...

Jedną z ciekawostek dotyczących Kanału Bydgoskiego jest wykorzystanie jego nowej części podczas realizacji popularnego serialu *Czwerej pancerni i pies*.

W 15 odcinku, kończącym drugą jego serię, śluza Okole staje się miejscem ważnych wydarzeń. Po wydostaniu się z pułapki załoga „Rudego 102” dociera do placówki chroniącej zapory wodnej zaminowanej przez Niemców w celu wysadzenia na wypadek ataku wojsk sowieckich i ztopienia ich. Po jej zajęciu czołgiści planują wysadzenie tamy przed nadejściem własnych jednostek i zalanie Niemców. Ładunki wybuchowe jednak nie eksplodują, a zapórę ostatecznie niszczy Gustlik za pomocą granatnika Pancerfaust.

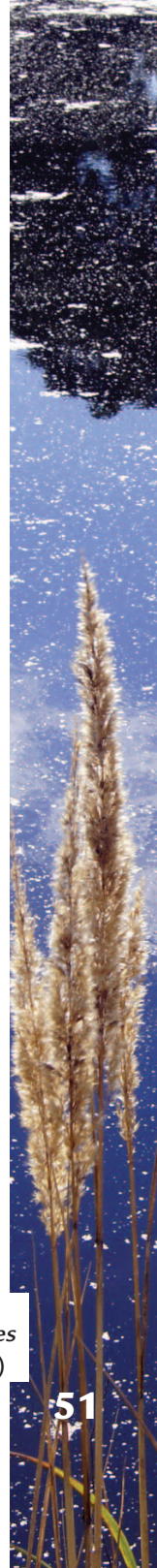


Na pamiątkę wydarzeń przedstawionych w serialu *Czwerej pancerni i pies* na polanie przy śluzie Okole ustawiono wieżę radzieckiego czołgu T-34/85 z numerem bocznym „102”, którym jeździli polscy pancerniacy

W tym miejscu co roku odbywają się pikniki militarne nawiązujące w programie do wydarzeń minionej historii II wojny światowej.



Kadry z serialu  
*Czterej pancerni i pies*  
([www.szlakgalary.pl](http://www.szlakgalary.pl))



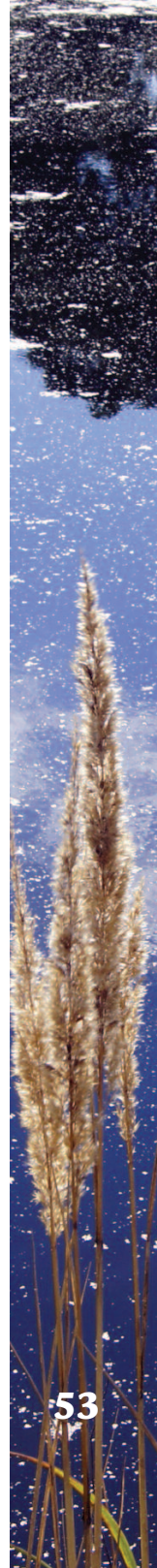




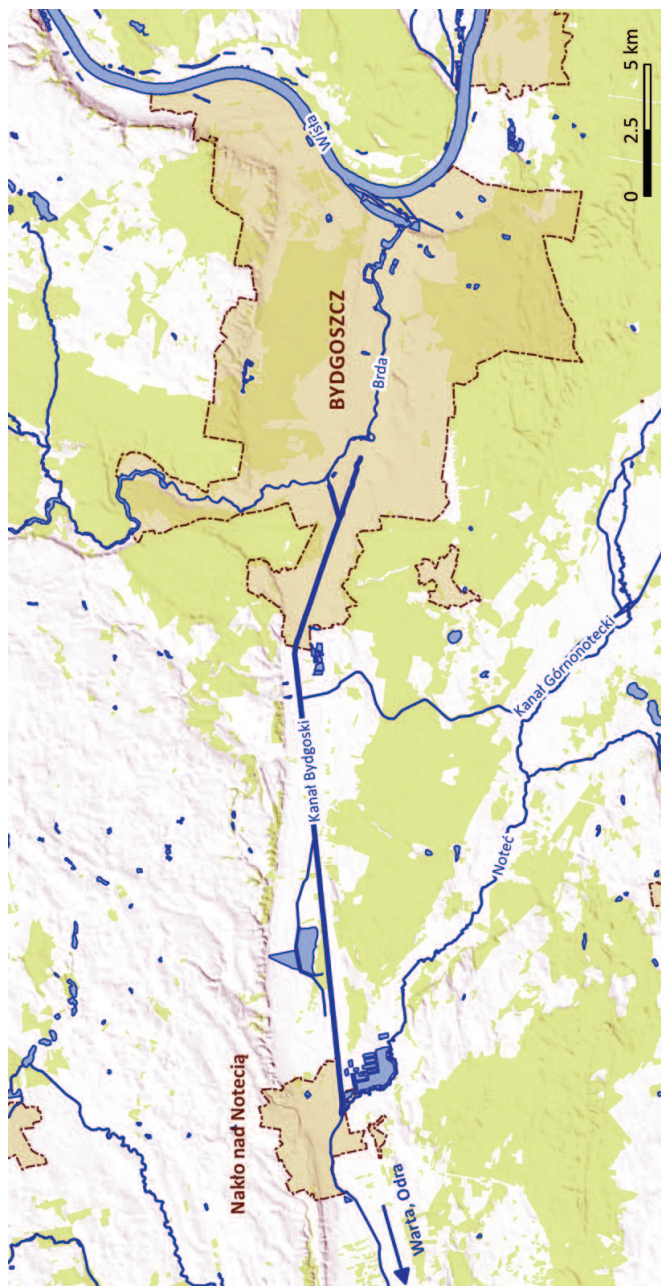


# Literatura

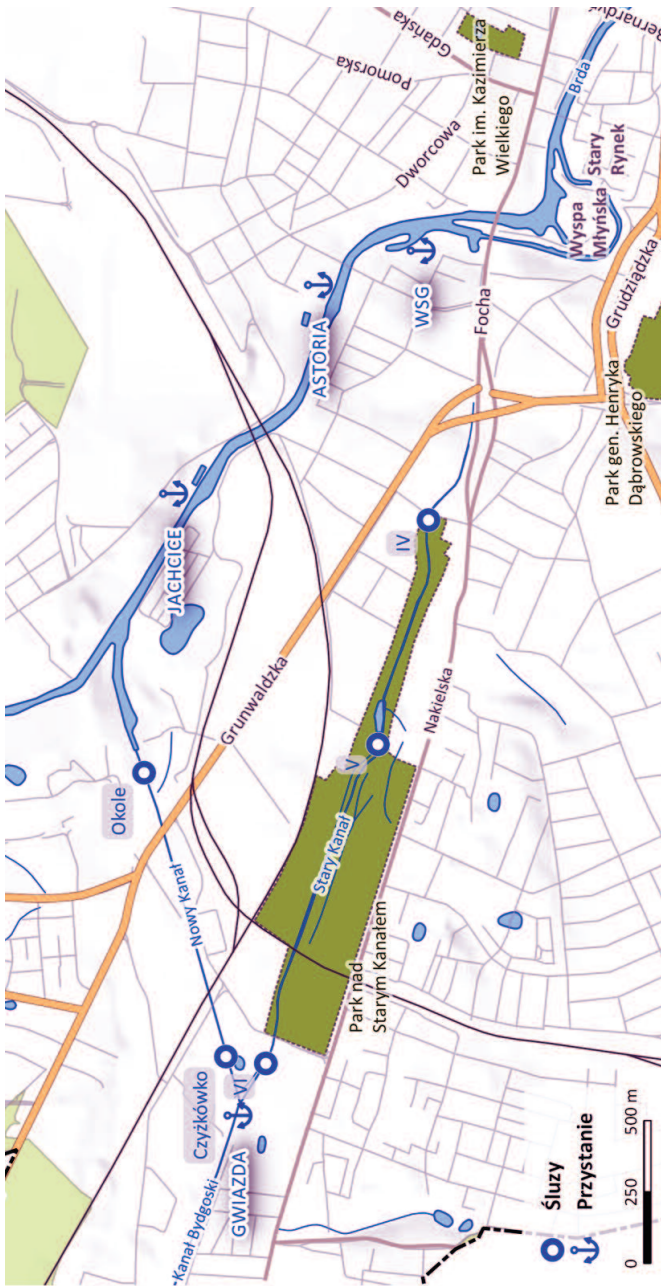
- III LICEUM OGÓLNOKSZTAŁCĄCE – strona oficjalna, <http://3lo.home.pl>, dostęp 25.08.2013.
- BADTKE M., 2006, *Kanał Bydgoski*, Eko-Bad Wydawnictwa Regionalne, Bydgoszcz.
- BAJKIEWICZ-GRABOWSKA E., MIKULSKI Z., 2007, *Hydrologia ogólna*, Wydawnictwo Naukowe PWN, Warszawa.
- BYDGOSKI TRAMWAJ WODNY, <http://www.tramwajwodny.byd.pl>, dostęp 25.08.2013.
- ENCYKLOPEDIA INTERNETOWA PWN, <http://www.encyklopedia.pwn.pl>, dostęp 25.08.2013.
- JANUSZEWSKI M. (red.), 2013, *Zielone pomniki Bydgoszczy. Przewodnik edukacyjny*, Wydawnictwo UKW, Bydgoszcz.
- JASTRZĘBSKI W. (red.), 2011, *Encyklopedia Bydgoszczy*, t. 1, Towarzystwo Miłośników Miasta Bydgoszczy, Bydgoszcz.
- KONDRACKI J., 2011, *Geografia regionalna Polski*, Wydawnictwo Naukowe PWN, Warszawa.
- KUCZMA R., 1995, *Zieleń w dawnej Bydgoszczy*, Instytut Wydawniczy „Świadectwo”, Bydgoszcz.
- MUZEUM KANAŁU BYDGOSKIEGO, <http://www.muzeumkanalu.pl>, dostęp 25.08.2013.
- NARODOWE ARCHIWUM CYFROWE, <http://www.nac.gov.pl>, dostęp 25.08.2013.
- PROGRAM REWITALIZACJI I ROZWOJU BYDGOSKIEGO WĘZŁA WODNEGO, 2006, Miejska Pracownia Urbanistyczna, Bydgoszcz.
- SŁOWIŃSKI M., NADOLNY G., 2007, *Wielka Pętla Wielkopolski*, Wydawnictwo Satchwell, Warszawa.
- SZLAK GALARY, <http://www.szlakgalary.pl>, dostęp 25.08.2013.
- SZUMIŃSKA D. (red.), 2008, *Zasoby przyrodnicze i kulturowe drogi wodnej Wisła – Odra*, Wydawnictwo Logo, Bydgoszcz.
- WIKIPEDIA/WIKIMEDIA – REPOZYTORIUM WOLNYCH ZASOBÓW, <http://www.commons.wikimedia.org>, dostęp 25.08.2013.
- WINID W., 1928, *Kanał Bydgoski*, Wydawnictwo Kasy im. Mianowskiego Instytutu Popierania Nauki, Warszawa.
- ZARZĄD DRÓG MIEJSKICH I KOMUNIKACJI PASAŻERSKIEJ W BYDGOSZCZY, <http://www.zdmikp.bydgoszcz.pl>, dostęp 25.08.2013.
- <http://www.inzynierbudownictwa.pl>, dostęp 25.08.2013.







Położenie Kanału Bydgoskiego na tle sieci rzecznej oraz Bydgoszczy i Nakła nad Notecią (wyk. T. Giętkowski)



Stary i Nowy Kanał Bydgoski w granicach miasta  
(wyk. T. Giętkowski)

