

Zbigniew Zyglewski

Bydgoszcz – miasto nad wodą

słowa kluczowe: Bydgoszcz, historia, Kanał Bydgoski, Brda, żegluga śródlądowa, rewitalizacja, tereny nadrzeczne

Poruszane zagadnienie było od zawsze w kręgu zainteresowania badaczy. Najczęściej wspominano o nim niejako przy okazji, na marginesie innych problemów. Ostatnio wydano pierwsze opracowania zwracające uwagę na związki Bydgoszczy z wodą¹.

Bydgoszcz, jak większość miast, powstała nad rzeką. Jeszcze w okresie przedlokacyjnym z rzeką związany był gród umieszczony na piaszczystej wyspie, a także niewielka osada położona tuż obok. Na skutek cyklicznego zalewania tej osady przez wody Brdy mieszkańcy w XIII wieku opuścili ją, przenosząc się zapewne na nowe, wyżej położone miejsce². Jak widać, wstępne doświadczenia z Brdą nie były najlepsze dla pierwszych mieszkańców Bydgoszczy.

Ze źródeł pisanych wiadomo, że na początku XIV w. istniała także osada zniszczona przez Krzyżaków. Nadal nierozwiązanym problemem pozostaje jej umiejscowienie. Nie dysponujemy żadnymi źródłami umożliwiającymi jej lokalizację, archeolodzy nie natrafili na jej ślady, miejscowa tradycja milczy w tym względzie. Najczęściej lokalizuje się ją w pobliżu rozebranego w 1879 r. kościoła św. Idziego, stojącego na obecnym rondzie Bernardyńskim. Zapewne nie popełnimy

¹ M. Jeleniewski, *Z biegiem lat, z biegiem Brdy*, Bydgoszcz 2002; tenże, *Rola Brdy i Kanału Bydgoskiego w powstaniu i rozwoju Bydgoszczy*, [w:] *Zasoby przyrodnicze i kulturowe drogi wodnej Wisła-Odra*, pod red. D. Szumińskiej, Bydgoszcz 2008, s. 76-88; tenże, *Rola Brdy i Kanału Bydgoskiego w powstaniu i rozwoju Bydgoszczy*, „Geography and Tourism” 2014, Vol. 2, No. 2, s. 7-18.

² W. Chudziak, *Wczesnośredniowieczny ośrodek bydgoski w świetle źródeł archeologicznych*, [w:] *Kraje słowiańskie w wiekach średnich. Profanum i sacrum*, pod red. H. Kóčka-Krezy, W. Łosińskiego, Poznań 1997, s. 181-184; tenże, *Początki ośrodka miejskiego*, [w:] *Bo to jest Bydgoszcz*, Bydgoszcz 1999, s. 28; W. Siwiak, *Życie codzienne mieszkańców Bydgoszczy od XIV do XVIII wieku (w świetle wybranych źródeł kultury materialnej)*, Bydgoszcz 2015, s. 45; T. Nowakowski, *Historia mieszkańców Bydgoszczy do 1772 roku*, „Kronika Bydgoska” 2016, t. 37, s. 18.

błądu uznając, że owa przedlokacyjna osada nie leżała w bezpośrednim sąsiedztwie Brdy³, więc jej mieszkańcy nie byli z rzeką w jakiś szczególny sposób związani.

Źródła z połowy XIII wieku wspominają o komorze celnej i moście na Brdzie. Trudno jest dokładnie określić ich położenie, ale związane one były z grodem, a nie osadą przedlokacyjną⁴. Były to elementy wymiany handlowej starej drogi prowadzącej z Pomorza na Kujawy i dalej w głąb ziem polskich. Korzystali z nich głównie kupcy, natomiast mieszkańcy bydgoskiej osady w zdecydowanie mniejszym zakresie. W myśl ówczesnego prawa dochody z przeprawy i ceł trafiały do skarbcza książęcego i jego urzędników, a nie do zamieszkujących pobliską osadę mieszkańców. W tym wypadku trudno mówić o zyskach czerpanych przez osadę przedlokacyjną z przeprawy, tym bardziej, że mieszkańcy podgrodzia, osady i okolicznych wsi byli zobowiązani do uiszczania opłat celnych, chyba że byli od tego ciężaru zwolnieni⁵.

Postęp badań nad początkami miast europejskich, a także odkrycia archeologiczne na terenie Bydgoszczy znacznie zmieniły dawny obraz początków Bydgoszczy sprowadzający się do jednorazowego, całościowego rozplanowania miasta. Po wydaniu przez króla Kazimierza Wielkiego dokumentu lokacyjnego w 1346 r., wytyczono rynek i wokół niego cztery pierzeje przyrynkowe. Pierwotnie w pierzei północnej nie było ulicy Mostowej, ta pojawiła się zapewne pod koniec XIV w. w wyniku rozwoju Przedmieścia Gdańskiego po drugiej stronie rzeki. Wraz ze wzrostem liczby ludności przybywającej do miasta zaprojektowano kolejne, tym razem narożne pierzeje rynku. Napływ ludności spowodował potrzebę wytyczenia w trzecim etapie następnych kwartałów miejskich, doprowadzając do ukształtowania miasta znanego z późniejszych planów. Przyjmuje się, że ostateczne wyznaczenie zasięgu miasta być może nastąpiło pod koniec XIV w., w każdym razie na pewno do XVI w. Proces ten wskazuje, że początkowo król Polski i wykonawcy jego woli nie mieli wizji dużego miasta nad Brdą, a raczej lokalnej osady, która dość szybko zaczęła się rozrastać⁶. Dokument lokacyjny przewidywał miasto szerokości trzech sznurów, z których każdy zawierał 10 prętów. Odnosząc to do długości starej miary chełmińskiej, otrzymamy szerokość miasta

³ B. Gienza, Z. Zyglewski, *Z dziejów bydgoskiego rynku doby przedrozbiorowej*, „Kronika Bydgoska” 2009, t. 31, s. 15-16; W. Siwiak, dz. cyt., s. 45; T. Nowakowski, *Historia mieszkańców...*, s. 18-19.

⁴ M. Jeleniewski, *Rola Brdy...*, s. 8; W. Siwiak, dz. cyt., s. 46.

⁵ S. Weymann, *Cła i drogi handlowe w Polsce piastowskiej*, Poznań 1938.

⁶ T. Nowakowski, *Kazimierz Wielki a Bydgoszcz*, Toruń 2003, s. 136-148; tenże, *Lokacja i układ urbanistyczny Bydgoszczy na tle przemian gospodarczych XIV wieku*, „Kwartalnik Historii Kultury Materialnej” 2005, t. 53, nr 1, s. 22-30; B. Gienza, Z. Zyglewski, dz. cyt., s. 18-25; W. Siwiak, dz. cyt., s. 49-50; T. Nowakowski, *Historia mieszkańców...*, s. 21.

wynoszącą około 130 m, natomiast szerokość parceli wynosiła 1,5 pręta, a więc około 6,5 m⁷. Dla uzmysłowienia wielkości wystarczy podać, że współczesny bydgoski Stary Rynek, licząc od pierzei wschodniej do dzisiejszego ratusza (dawnego kolegium jezuickiego, a więc wraz z rozebraną pierwotną pierzeją zachodnią), ma 125 m długości. Ulica Długa, będąca najdłuższym odcinkiem przedrozbiorowego miasta między bramą Poznańską i Kujawską, ma 650 m. Zestawienie tych wielkości daje wyobrażenie o pierwotnej powierzchni miasta i szybkim jego rozwoju. Kazimierz Wielki przewidywał mały ośrodek, pięciokrotnie mniejszy od tego, co uformowało się w XVI w.

Ślady archeologiczne wykazują, że działki miejskie położone nad rzeką były bardzo długo zalewane, a różnica w poziomie rynku między wyższym, południowym skrajem a północnym, bliżej Brdy, wynosiła około 2 m. Okolice dzisiejszej ulicy Mostowej w momencie lokacji miasta miały charakter podmokły i niezamieszkały, podlegający okresowym zalaniom ze strony Brdy. Teren ten można określić jako zabagnione rozlewisko rzeki sięgające aż do dzisiejszej ulicy Podwale i Krętej. Pierwsze budynki w rejonie nadrzecznym, drewniane, pojawiły się, jak wynika z badań dendrochronologicznych, w latach 80.-90. XIV w.⁸ Jeszcze na mapie z 1800 roku kreskami zaznaczono obszary nisko położone, a więc narażone na zalanie. W grupie tej była działka wraz z kościołem farnym wzniesionym w drewnie w 1399 r.⁹ Badania wiertnicze wykazały, że w rejonie ulicy Grodzkiej i Mostowej znajduje się dwumetrowa warstwa namulów i torfu. Natomiast przy zjazie farnym (ul. Przyrzecze) zlokalizowano cztery metry nasypów gruzowo-piaszczystych¹⁰. W ciągu pokoleń bydgoszczanie tereny nadrzeczne w mieście nawarstwili głównie drewnem, znacznie podnosząc poziom gruntu, tak że z czasem płyta rynku stała się pozioma.

Brda dla mieszkańców miasta raczej nie była dobrodziejstwem, lecz pewnym utrudnieniem, zwłaszcza że wyglądała zupełnie inaczej, niż my ją dzisiaj postrzegamy. Obecnie jest uregulowana, obudowana, prezentuje się bardzo przyjaźnie. Natomiast dawniej była kręta, szeroka i nieustannie się rozlewająca. W obrębie

⁷ W. Siwiak, dz. cyt., s. 49.

⁸ A. Siwiak, W. Siwiak, *Wykopaliska archeologiczne przy ulicy Mostowej 4 w Bydgoszczy*, „Acta Archaeologica Pomoranica” 2009, t. 3, s. 334-336.

⁹ A. Mietz, *Polskie zbiory źródeł kartograficznych do studiów nad rozwojem i dziejami Bydgoszczy z lat 1772-1806*, Bydgoskie Towarzystwo Naukowe, Prace Wydziału Nauk Humanistycznych, seria C, nr 22, „Prace Komisji Historii” 1980, t. 14, s. 125, nr 4; *Widoki Bydgoszczy*, oprac. B. Chojnacka, Bydgoszcz 1996, s. 151, nr 4; *Atlas historyczny miast polskich*, t. 2, *Kujawy*, z. 1, *Bydgoszcz*, oprac. hist. E. Okoń, J. Tandecki, oprac. kartograf. Z. Koziół, Toruń 1997, s. 36, nr 8.

¹⁰ W. Siwiak, dz. cyt., s. 51.

koryta Brdy występowały wyspy śródkorytowe¹¹. W bliżej nieznanym miejscu, ale w okolicach miasta, istniał Ostrów Bernardyński (Wyspa Bernardyńska), o który toczyli spór bernardyni i karmelici. W źródłach określa się go jako położony między granicą miejską od rowu. Wyspa ta była sporych rozmiarów i zagospodarowana, albowiem zakonnicy zbierali z niej sporą ilość siana, pomagali im w tym mieszkańcy miasta. Na ostrowie siano także zboże, głównie owies oraz groch¹². Brda, w świetle źródeł krzyżackich z XV w., była zakamieniona, bogata w liczne zwaliska drzewa utrudniające żeglugę, zwłaszcza dla większych statków¹³. Przed skanalizowaniem w końcu XIX w., Brda na wysokości miasta była znacznie płytsza niż obecnie, lustro wody było obniżone o 1-1,5 m. Jeszcze w XVIII w. na rzece było pełno mielizn i lokalnych wypłyceń dna. Również na Wiśle w okolicy Fordonu do XIX w. było sześć wysp, obecnie nie ma żadnej¹⁴.

Tym niemniej od lokacji miasta Brda stała się elementem rozwoju gospodarczego. Królewski przywilej lokacyjny dawał mieszczanom prawo korzystania z niej i swobodnej żeglugi, natomiast sądownictwo związane z rzeką zarezerwowano dla monarchy i bydgoskiego burgrabiego¹⁵.

Bydgoszczanie dość szybko zaczęli wykorzystywać rzekę. Mamy informacje o budowie statków i szeroko rozwiniętym handlu już na początku XV w. W 1487 r. w mieście powołano cech szyprów, jeden z najwcześniejszych na ziemiach polskich. Fakt ten pokazuje, jak szybko rzeka stała się źródłem dobrobytu miasta. Bydgoszcz komunikacją śródlądową utrzymywała łączność nie tylko z Gdańskiem czy Toruniem, ale i z bardziej odległymi miastami. W tym czasie dostarczano do Bydgoszczy sól z Krakowa i Przemysła. Mieszczanie wywozili garnki, piwo i drewno, przede wszystkim zaś zboże, głównie do Gdańska. Skupowano je z Kujaw, Pałuk, Krajny i Kaszub, gromadzono w spichlerzach po obu stronach rzeki¹⁶. Znaczna część wywożonego z Bydgoszczy zboża była własnością szlachty, mieszczanie bydgoscy dostarczali statki, na których je spławiano. Przyjmuje się, że w XVII w. ponad połowa zarejestrowanego w Bydgoszczy zboża

¹¹ M. Gorączko, *Przekształcenia Brdy w jej dolnym biegu*, [w:] *Dziedzictwo kulturowe i przyrodnicze Brdy i jej dorzecza*, pod red. W. Jastrzębskiego, J. Woźnego, Bydgoszcz-Tuchola 2007, s. 78-79.

¹² Archiwum Państwowe w Bydgoszczy (dalej cyt. APB), Klasztor karmelitów, 47, k. 7-9, sprawa z 1744 r.

¹³ M. Biskup, *Zjednoczenie Pomorza Wschodniego do Polski w połowie XV wieku*, Warszawa 1959, s. 64.

¹⁴ M. Gorączko, *Zarys zmian hydrograficznych w obrębie dawnych kęp wiślanych w Bydgoszczy w oparciu o wybrane źródła kartograficzne*, „Kronika Bydgoska” 2001, t. 23, s. 237.

¹⁵ T. Nowakowski, *Historia mieszkańców...*, s. 20.

¹⁶ M. Jeleniewski, *Rola Brdy...*, s. 13-14.

transportowana była miejscową flotyllą¹⁷. Mieszczanie innych miast: Mroczy, Kcyni czy Koronowa, dowozili zboże do Bydgoszczy i spławiali do Gdańska. Szczytowy rozwój miasta, handlu i żeglugi przypadł na pierwszą połowę XVII stulecia. Już w 1579 roku 71% spławianych do Gdańska towarów pochodziła z Bydgoszczy. Co dziesiąty statek docierający Wisłą do Gdańska wyływał z miasta nad Brdą, a aż 70% skupowanego w nadmotławskim mieście ziarna pochodziło właśnie z Bydgoszczy. W tym czasie miasto posiadało praktycznie monopol na handel zbożem z Gdańskiem, gdyż w 1637 r. uzyskano królewski zakaz spławu dla obcych szyprow¹⁸. Brdą od zawsze spławiano duże ilości drewna. Już bernardyni zauważyli, że *drzewa do budowli z borów kaszubskich niezmiernej wielkości spływa*. Dalej zaznaczyli, że *spławiają do Gdańska drzewo tak do budowy jak na opał które w borach kaszubskich i koronowskich spuszczają*. W pierwszej połowie XVIII w. kupcy gdańscy spławiali drewno i bale Brdą do Wisły i Gdańska. Miasto miało z tego pożytek, gdyż zgodnie z przywilejem królewskim Stefana Batorego pobierano opłatę od każdej spławianej kopy drewna¹⁹. Handel drewnem był na tyle intratny, że dopuszczano się nawet kradzieży drewna. Proceder ten był powszechny i prowadzony na poważną skalę. Liczni mieszczanie bydgoscy dokonywali rabunków z lasów klasztornych i królewskich, a nawet z miejsc składowania drewna w mieście²⁰.

Tuż za zakolem Brdy, zwanym dawniej Okolem, za Wyspą Młyńską, na prawym brzegu rzeki zagościło miasto i zamek królewski. Po drugiej stronie rzeki (dzisiejszy plac Teatralny) ulokował się przed rokiem 1398 klasztor karmelicki, a nieco później szpital Świętego Ducha, z początkiem XVII w. przekazany na klasztor żeński Panien Klarysek. Naprzeciwko karmelitów po północnej stronie dzisiejszej ulicy Marszałka F. Focha wydzielono parcele dla przedmieszczan. Za zabudowaniami w każdym kierunku rozciągały się pola i ciekły wodne. Cały ten zespół zabudowań wraz z zespołami klasztornymi tworzył Przedmieście Gdańskie. Dalej w kierunku wschodnim po obu brzegach rzeki rozciągały się spichrze. Na tym odcinku Brda przypominała jeden port rzeczny. Była to część handlowa

¹⁷ Z. Guldon, *Udział północno-wschodniej Wielkopolski w spławie wiślanym w pierwszej połowie XVII wieku*, „Zapiski Historyczne” 1970, t. 35, z. 2, s. 27-32; R. Kabaciński, *Udział Bydgoszczy w spławie wiślanym i pośrednictwie w handlu lądowym z Gdańskiem w latach 1588-1595 i 1660-1670*, Bydgoskie Towarzystwo Naukowe, Prace Wydziału Nauk Humanistycznych, seria C, nr 16, „Prace Komisji Historii” 1075, t. 11, s. 151-152.

¹⁸ M. Jeleniewski, *Rola Brdy...*, s. 11; K. Rataj, *Gospodarka Bydgoszczy za panowania Wazów*, „Kronika Bydgoska” 2007, t. 29, s. 15, 17.

¹⁹ *Kronika bernardynów bydgoskich*, wyd. K. Kantak, Poznań 1907, s. 17-18, 35-36; R. Kabaciński, *Udział Bydgoszczy...*, s. 147; M. Jeleniewski, *Rola Brdy...*, s. 12-13.

²⁰ Z. Zyglewski, *Spór o drewno między bydgoskimi karmelitami a mieszczańinem Walentym Warskim z 1741 roku*, „Kronika Bydgoska” 2009, t. 31, s. 37-46.

miasta. Natomiast zaplecze gospodarcze skupiło się na terenie Wyspy Młyńskiej i funkcjonowało tam aż do XIX w. Obszar ten zastąpił jako siedziba słynnej bydgoskiej mennicy.

Śmiało można stwierdzić, że życie gospodarcze i handlowe skupiało się nad Brdą. Nad rzeką pracowały trzy młyny, a przy kościele farnym największy i najwcześniejszy, znany ze źródła z roku 1408. Obok niego działała od XVI w. łaźnia miejska, a dalej nad brzegiem rzeki znajdowały się spichrze. W kierunku ujścia rzeki na przełomie XVI i XVII w. rozwijały się wsie, takie jak Bartodzieje czy szlacheckie Siersko. Tę ostatnią wieś, leżącą na prawym brzegu Brdy u ujścia do Wisły, w 1670 r. Jan Grudziński, wojewoda poznański, podniósł do rangi miasta, próbując stworzyć szlachecki ośrodek handlu zbożem, konkurencyjny dla Bydgoszczy²¹.

Taka topografia miasta utrzymała się dość długo, do 1772 r., czyli czasu przejścia Bydgoszczy pod panowanie pruskie. Prusacy zaczęli nad brzegami rzeki stawiać potrzebne im budynki, głównie związane z zakwaterowaniem stałego wojska²².

W tym też czasie przystąpili do realizacji sztucznej drogi wodnej łączącej Noteć z Brdą, tym samym zamyślano o połączeniu Odry z Wisłą. Prace postępowały bardzo szybko, kanał zbudowano w latach 1773-1774. Pierwszym namacalnym efektem były nowe cmentarze dla zmarłych robotników, rozrzucone wzdłuż kanału, oraz kilka osad powstałych dla budowniczych wodnej drogi. Z Meklemburgii, Turynii, Saksonii, a nawet z Czech sprowadzono kilka, a może kilkanaście tysięcy robotników. Część z nich z powodu trudnych warunków zmarła, a część osiedliła się w trzech koloniach nad kanałem. Jednak dzieje tych osób i ich osad są słabo znane²³.

Do końca XVIII w., a także na początku XIX w., kanał był nieustannie poprawiany i modyfikowany i nie przynosił żadnych korzyści finansowych. Państwo musiało wykładać znaczne sumy na jego bieżące funkcjonowanie. Z biegiem czasu nastąpił gwałtowny wzrost funkcji transportowych drogi wodnej Noteć – Kanał

²¹ R. Kabaciński, *O dziejowym rozwoju Bydgoszczy*, [w:] *Bydgoszcz wczoraj i dziś 1945-1980*, pod red. S. Michalskiego, Warszawa-Poznań 1988, s. 13; R. Kabaciński, *Siersko. Nieznane miasto koło Bydgoszczy (XVII-XVIII w.)*, „Kronika Bydgoska” 1986-1988, t. 10, s. 40-53.

²² F. Mincer, *Przemiany administracyjne i społeczno-gospodarcze w pierwszym okresie rządów pruskich (1772-1806)*, [w:] *Historia Bydgoszczy*, t. 1, do roku 1920, pod red. M. Biskupa, Warszawa-Poznań 1991, s. 366-369; Z. Zyglewski, *Wojsko w Bydgoszczy (XVI w. – 1815 r.)*, [w:] *Bydgoszcz wojskowa. Szkice z dziejów garnizonu bydgoskiego od czasów najdawniejszych do współczesności*, pod red. A.S. Kotowskiego, S. Sadowskiego, Bydgoszcz 2017, s. 56-62.

²³ W. Winid, *Kanał Bydgoski*, Warszawa 1928, s. 47; M. Badtke, *Powrót nad Kanał Bydgoski*, Bydgoszcz 2004, s. 9; tenże, *Kanał Bydgoski*, Bydgoszcz 2006, s. 66; M. Jeleniewski, *Z biegiem lat...*, s. 50-51.

Bydgoski. W latach 1838-1842 przez Bydgoszcz przepływało rocznie średnio 1486 łodzi i 2996 tratw, w latach 1868-1872 – 3602 łodzie oraz 30 628 tratw²⁴. Powszechnie przyjmuje się, że miasto zawdzięcza swój rozwój dalekowzrocznej polityce króla pruskiego Fryderyka II i wybudowanemu Kanałowi Bydgoskiemu. Opinie te formułowano już w XIX w. w kręgach niemieckich, a następnie zostały przejęte przez stronę polską. Początkowo budowie kanału przyświecały skromne cele. Chodziło o jak największe ograniczenie handlu z Gdańskiem i tym samym ominięcie Bałtyku, czyli przechwycenie przez Prusy handlu z większością ziem polskich. Doprowadzić to miało do rozwoju ośrodków w Nowej Marchii leżących nad Odrą, Wartą i Notecią. Dla ówczesnej, małej Bydgoszczy, fakt przekopania kanału, przez kilka następnych dziesięcioleci nie skutkowało dynamicznym rozwojem miasta²⁵. Gdy przyjrzymy się bliżej stwierdzimy, że sam fakt wybudowania kanału nie decydował o rozwoju położonego na jego szlaku ośrodka. Między Odrą a Wisłą, nad Notecią i kanałem nie wykształciły się duże, bogate ośrodki miejskie. Szlak wodny Odra – Wisła biegnie przez tereny mało urodzajne, pozbawione zasobów naturalnych, dużych ośrodków przemysłowych i siedisk ludzkich. Jego główną zaletą jest to, że łączy ze sobą bardzo rozległe dorzecza Odry i Wisły, co pozwala na organizowanie dalekosiężnego transportu, przez to taniego. Kanał w obrocie lokalnym nie miał istotnego znaczenia, gdyż koszty na tym odcinku niewiele się różniły od kosztów transportu lądowego²⁶.

Do końca XIX w. miasto pozostawało w ścisłych relacjach ekonomicznych, funkcjonalnych i przestrzennych z rzeką. Niekiedy twierdzi się, że do wybuchu I wojny światowej Brda stanowiła największe źródło dochodów miasta, jednocześnie pozostając najdogodniejszą drogą transportu²⁷. Oczywiście należy rozpatrywać nie tylko samą rzekę, ale także Kanał Bydgoski. Obie drogi wodne wzajemnie się uzupełniają i tworzą transportową jedność. Z początkiem XX w. wielkość przewozów osiągnęła 700 tys. ton, co przyczyniło się m.in. do przebudowy Kanału Bydgoskiego. Już w tym czasie uważano, że cała droga wodna Wisła – Odra jest nieekonomicznie urządzona. Śluzy miały zbyt małe rozmiary, kanał był zbyt płytki, aby mogły pływać po nim większe jednostki. Cała droga w końcu XIX wieku pozostawała w tyle za większością europejskich dróg wodnych²⁸. W latach 1906-1915 między Osową Górą i Brdą na wysokości Czyżkówka wybudowano

²⁴ M. Jeleniewski, *Rola Brdy...*, s. 16.

²⁵ F. Mincer, dz. cyt., s. 373-376.

²⁶ W. Winid, dz. cyt., s. 137-138.

²⁷ M. Jeleniewski, *Rola Brdy...*, s. 16.

²⁸ W. Winid, dz. cyt., s. 203-204; Z. Zyglewski, *Kanał Bydgoski w sieci śródlądowych dróg wodnych Europy*, [w:] *Bydgoszcz. Związki z Europą*, pod red. M. Opióły-Cegiełki, S. Pastuszewskiego, Z. Zyglewskiego, Bydgoszcz 2016, s. 158.

nowy odcinek dostępny dla barek o nośności 400 ton. Otwarcie nowego odcinka spowodowało zamknięcie starego, uchodzącego do Brdy. Wcześniej, w latach 1878-1882, z uwagi na niedobory wody w kanale pobudowano Kanał Górnonotecki, doprowadzając wodę z Noteci na szczytowe stanowisko Kanału Bydgoskiego w Lisim Ogonie²⁹.

Kanał Bydgoski, Stary jak też i Nowy, spełniał tylko funkcje arterii komunikacyjnej, na całej swej długości pozbawiony był portów czy nawet przystani, miejsc i urzędzeń do załadunku oraz wyładunku towarów. Gdy pojawiła się w połowie XIX w. kolej, również i ona nie dochodziła bezpośrednio do kanału³⁰. Do jego brzegów przylegały łąki i stawy, a w Bydgoszczy planty. Na przełomie XIX i XX stulecia w pobliżu kanału poprowadzono linie tramwajowe na Okolu i Wilczaku (ulice Grunwaldzka i Nakielska), wówczas podmiejskich miejscowościach, a reprezentacyjna zabudowa dochodziła do brzegów kanału. Jeszcze w ówczesnych granicach miasta, przy śluzie III, wzniesiono budynek Królewskiej Szkoły Rzemiosła i Przemysłu (obecnie Zespół Szkół Mechanicznych). Obiekt ten wraz z wodami kanału, w których się odbijał, był częstym motywem bydgoskich pocztówek. Na Wilczaku przy śluzie V wybudowano surowy, neogotycki zbór (obecnie kościół katolicki pw. Miłosierdzia Bożego). Po drugiej stronie, na Okolu, powstał ewangelicki kościół pw. św. Jana Apostoła (dzisiaj katolicki pw. św. Wojciecha). Budynek z surowej, czerwonej cegły, po rozbudowie pełniący funkcję szkoły powszechnej (obecnie III Liceum Ogólnokształcące), dochodził prawie do brzegu kanału³¹.

Poczynając od śluzy przy ulicy Grottgera (obecnie rozebranej) aż do śluzy nr VI przy ulicy Bronikowskiego, po obu stronach kanału rozciągał się dość wąski pas zadrzewionego terenu (ok. 100-300 m), zwany „Plantami nad kanałem”. Zadrzewianie i zakrzewianie tego terenu, mające na celu wzmocnienie podmokłego podłoża i ustabilizowanie brzegów kanału, rozpoczęto w 1802 r. i praktycznie w sposób nieprzerwany prowadzono do wybuchu II wojny światowej. W rezultacie tych zabiegów utworzono teren przeznaczony dla wypoczynku i rozrywki mieszkańców miasta. Na terenach między śluzami powstały aleje wysadzone różnymi gatunkami drzew, zieleńce, rabaty, klomby, dywany kwietne. Miejsce to szybko stało się ulubionym terenem spacerów mieszkańców miasta i okolic. Planty nad kanałem wyrosły na atrakcję Bydgoszczy, a bywanie w ogródkach, restauracjach i na imprezach organizowanych w tym miejscu należało wśród mieszkańców Bydgoszczy do dobrego tonu. Rola plant znacznie wzrosła z chwilą wybudowania w 1915 r. nowego odcinka kanału. Stary Kanał mógł w pełni stać się

²⁹ M. Badtke, *Powrót...*, s. 20.

³⁰ W. Winid, dz. cyt., s. 33, 35.

³¹ A. Jankowski, M. Dombrowicz, A. Obiała, *Kanał Bydgoski. Harmonia techniki i natury*, Bydgoszcz 2014, s. 88, 90.

wizytówką Bydgoszczy, miejscem wycieczek bydgoszczan i przyjezdnych. Od 1936 r. postępowano przebudowa plant w kierunku przystosowania ich do celów rekreacyjnych³². Wody kanału otulone łąkami, parkami i monumentalną architekturą tworzyły krajobraz będący w opozycji do dolnego biegu Brdy.

Natomiast rzeka, zwłaszcza odcinek związany bezpośrednio z miastem, uchodziła za jeden wielki port żeglugi śródlądowej. Od średniowiecza funkcjonowały na Brdzie młyny, spichrze i inne urządzenia. Wraz z rozwojem przemysłu, urządzeń i obiektów tego typu pojawiało się coraz więcej. W 1865 r. w okolicy dzisiejszego Dworca Głównego PKP powstała duża stocznia braci Wulff, w 1911 roku kolejna stocznia przy ulicy Toruńskiej, w 1885 roku fabryka wyposażenia statków. Nad Brdą znalazło siedzibę szereg innych zakładów, np. garbarnia Buchholtza (1845) czy gazownia (1860). Nad wodą lokowano zakłady przemysłowe duże i małe, młyny, cegielnie, tartaki. Położenie to ułatwiało zaopatrzenie firm w towary i surowce oraz wodę potrzebną w procesie produkcyjnym, a także wywóz gotowych produktów³³. Bydgoskie bulwary końca XX w. to nie szerokie zadrzewione ulice o charakterze spacerowym, a kamienne, umocnione brzegi, do których cumowały jednostki pływające. W mieście nigdy nie wytyczono szerokiej arterii drogowej o charakterze reprezentacyjnym, biegnącej wzdłuż Brdy. Wyjątkiem może być linia tramwajowa „Brda” do Łęgnowa na początku lat 50. XX w. Linia ta, funkcjonująca 60 lat, nie wywołała żadnej aktywności urbanistycznej przyległych rejonów. Samo jej nadrzeczne położenie nie wpłynęło na zagospodarowanie tego terenu³⁴. Jedynym wyjątkiem jest utworzenie w latach 1972-1974 ośmiohektarowego parku na Babiej Wsi z niewielką infrastrukturą sportową i później zbudowaną halą widowiskowo-sportową „Łuczniczka”³⁵. Biegnąca tuż obok linii tramwajowej ulica Toruńska od wieków, także teraz, ma charakter drogi przemysłowej. Podobnie po drugiej stronie Brdy ulica Jagiellońska uchodzi za szlak komunikacyjny. Wzdłuż obu ulic, szczególnie od XIX w., mamy zabudowę przemysłową i magazynową³⁶.

³² W. Winid, dz. cyt., s. 49-50, 69; R. Kuczma, *Zieleń w dawnej Bydgoszczy*, Bydgoszcz 1995, s. 79-82; M. Badtke, *Kanał Bydgoski...*, s. 65-72; tenże, *Zielone miasto – Bydgoszcz*, Bydgoszcz 2007, s. 14-16, 20, 32-42; A. Jankowski, M. Dombrowicz, A. Obiała, dz. cyt., s. 84, 88, 96, 98, 110; *Encyklopedia Bydgoszczy*, t. 1, pod red. W. Jastrzębskiego, Bydgoszcz 2011, s. 314-315: Planty nad Kanałem Bydgoskim; J. Kutta, *Miasto ogród. Z dziejów zieleni miejskiej w Bydgoszczy*, Bydgoszcz 2016, s. 44.

³³ M. Badtke, *Powrót...*, s. 18; tenże, *Kanał Bydgoski...*, s. 53; M. Jeleniewski, *Rola Brdy...*, s. 15-16; M. Drzewiecki, *Czynniki inspirujące kształtowanie struktury przestrzennej i kompozycji urbanistycznej Bydgoszczy*, Bydgoszcz 2016, s. 19-20.

³⁴ M. Drzewiecki, dz. cyt., s. 29-30.

³⁵ J. Kutta, dz. cyt., s. 108.

³⁶ R. Kabaciński, *O dziejowym rozwoju...*, s. 18, 20; R. Nowakowski, *Układ przestrzenny*

Brda, Wisła i Kanał Bydgoski były nie tylko czynnikiem gospodarczego rozwoju miasta, ale także osią, wzdłuż której rozbudowywała się Bydgoszcz. Początkowo po lewej stronie Brdy był zurbanizowany niewielki teren. Przedmieście Gdańskie z klasztorem Karmelitów i Klarysek oraz spichlerzami. Dopiero wraz z wybudowaniem kanału, a zwłaszcza w drugiej połowie XIX w., zabudowa koncentrująca się wzdłuż tej drogi wodnej utworzyła tzw. Wyspę Kanałową. Canals Werder jako nazwa pewnej przestrzeni miejskiej funkcjonowała do odzyskania niepodległości w 1920 roku. Tereny między dzisiejszą ulicą Graniczną, Starym Kanałem Bydgoskim a rzeką Brdą, w 1851 r. zostały włączone do miasta i nastąpił powolny proces zabudowy tego obszaru. Pojawiły się ulice Władysława Łokietka, Garbary, Królowej Jadwigi³⁷.

Od połowy XIX w. historycznie ukształtowane więzi między miastem a rzeką zaczęły tracić na znaczeniu. Rozwój nowych środków transportu i komunikacji lądowej, zwłaszcza kolei, a także przemiany infrastruktury miejskiej, rozbudowa miasta, przyczyniły się do degradacji rzeki i terenów nadrzecznych. W 1851 r. pojawiła się linia kolejowa biegnąca z Bydgoszczy do Berlina przez Krzyż i później przez Tczew do Gdańska oraz Królewca. W 1862 roku uruchomiono połączenie Bydgoszczy z Warszawą. Kolej stanowiła w historii Bydgoszczy istotny czynnik miastotwórczy. Lokalizacja dworca w oddaleniu od dotychczasowego centrum miasta przyczyniła się do wytyczenia i zabudowy od podstaw do tej pory pustych terenów. W 1853 r. nastąpiło wytyczenie nowych dzielnic mieszkaniowych w sąsiedztwie dworca kolejowego (*Friedrich Wilhelm Stadt* i *Elizabeth Stadt*), tzw. dzielnicy kolejowej, z lokalnym centrum, tj. placem Piastowskim. Po zagospodarowaniu terenów przy dworcu kolejowym, położonych na północny zachód od Brdy, z początkiem XX w. przyszedł czas na zabudowę terenów na północnym wschodzie, z dala od rzeki. Obie te części stały się swoistym nowym centrum miasta z ulicą Gdańską jako reprezentacyjną. Dzisiaj cały ten teren stanowi znaczący część Śródmieścia³⁸.

Kolej wywarła pozytywny wpływ na rozwój miast, natomiast negatywny na żeglugę śródlądową. Bydgoszcz też odczuła te skutki, gdyż przewozy kolejowe stały się wielce konkurencyjne dla żeglugi. Zmniejszenie przewozów wodnych

Bydgoszczy a kompozycja jej struktury, „Biuletyn Komitetu Przestrzennego Zagospodarowania Kraju PAN” 2012, nr 249, *Potencjał funkcjonalno-przestrzenny Bydgoszczy w procesie tworzenia trójczłonowej metropolii Bydgoszcz-Fordon-Toruń*, s. 20-21; tenże, *Brda jako podstawa organizacyjna struktury Bydgoszczy*, „Biuletyn Komitetu Przestrzennego Zagospodarowania Kraju PAN” 2012, nr 249, s. 82.

³⁷ E. Okoń, J. Tandecki, *Bydgoszcz. Historia i rozwój przestrzenny*, [w:] *Atlas historyczny...*, s. 12.

³⁸ R. Kabaciński, *O dziejowym rozwoju...*, s. 19; E. Okoń, J. Tandecki, dz. cyt., s. 9, 13; I. Jastrzębska-Puzowska, *Od miasteczka do metropolii. Rozwój architektoniczny i urbanistyczny Bydgoszczy w latach 1850-1920*, Toruń 2006; R. Nowakowski, *Układ przestrzenny...*, s. 12.

dotyczyło transportu zboża w kierunku Gdańska, jak też w głąb Niemiec. Natomiast drogą wodną nadal spławiano drewno. W tym obszarze kolej nie była w stanie konkurować z wodą. Jednak od lat 70. XIX w. widoczne było zmniejszenie natężenia żeglugi na Kanale Bydgoskim, ale i tak było bardzo daleko do zupełnego zamarcia żeglugi. Z początkiem XX w. transport coraz śmiejel przeznosił się z wody na tory kolejowe, także w Bydgoszczy. Natomiast spław drewna początkowo nie odczuwał tej tendencji, gdyż było duże zapotrzebowanie na ten surowiec w środkowych Niemczech. Z początkiem XX w. w Bydgoszczy handel drewnem sprowadzanym z ziem polskich stał się nierentowny. Drogi był sam surowiec, a także jego spław. Koszty dalekiego spławu były tak duże, że opłacało się drewno przetwarzać w bydgoskich tartakach i dalej transportować w głąb Niemiec na statkach. Spław surowego drewna początkowo obejmował aż 80% ruchu ogólnego na kanale, ale przed I wojną światową spadł do roli drugorzędnej, ustępując miejsca żegludze.

W tym czasie ruch na Kanale Bydgoskim był ograniczany nie tylko przez kolej. Należy brać pod uwagę konkurencyjność w handlu międzynarodowym, stan dróg wodnych, zwłaszcza pogorszającą się sytuację na Noteci. O wielkości żeglugi decydowały warunki atmosferyczne odpowiedzialne za wysokość wody w kanale i rzekach, a także za wysokość plonów i tym samym pojawienie się nadwyżek gotowych do dalszej ekspedycji. Natomiast nadal trwała dobra koniunktura na przewóz wodą węgla kamiennego. Do Bydgoszczy transportowano drogą wodną węgiel angielski sprowadzany do Gdańska, a przez Odrę i Notec docierał do miasta węgiel górnośląski³⁹.

Dość powszechnie uznaje się, że rozwój Bydgoszczy łączy się z funkcjonowaniem drogi wodnej Wisła – Odra. Z obecnością Kanału Bydgoskiego i rozwojem żeglugi śródlądowej kojarzony jest gwałtowny wzrost liczny ludności w mieście. Jednak nikt nie podjął się próby wykazania tego. W 1858 r. w Bydgoszczy mieszkało 26 śluzowych obsługujących kanałowe urządzenia⁴⁰. W 1897 r. zatrudnienie w żegludze i spławie znalazło 3030 osób, to jest prawie trzykrotnie więcej niż w Gdańsku (1159 osób) oraz sześciokrotnie więcej niż w Poznaniu (475 osób)⁴¹. W tym czasie miasto zamieszkiwało 50 tys. mieszkańców, nie licząc okolicznych gmin związanych z Bydgoszczą. Wynika z tego, że udział tej grupy wynosił 6% ogólnej liczby mieszkańców. Nie jest to zbyt dużo, zważywszy, że w tym czasie udział wojska w mieście wynosił 12%. W 1895 r. bydgoskie budownictwo zatrudniało 2082 pracowników najemnych, a handel wraz z gastronomią 1680 osób, nie

³⁹ W. Winid, dz. cyt., s. 156-161, 172-202; M. Badtke, *Powrót...*, s. 21.

⁴⁰ *Allgemeiner Wohnungs – Anzeiger für Bromberg*, 1858, s. 49.

⁴¹ W. Winid, dz. cyt., s. 247.

licząc przemysłu. W samych warsztatach kolejowych zatrudnionych było 1000 robotników⁴².

Po przyłączeniu w 1920 r. Bydgoszczy do Polski zmalała ilość towarów przewożonych transportem śródlądowym. Wynikało to ze zmiany szlaku z kierunku wschód – zachód na kierunek Śląsk – Porty. Ten ostatni na skutek niedostosowania dróg wodnych był mało wykorzystywany. Władze odrodzonej Polski rozważały budowę tzw. Kanału Węglowego ze Śląska do Wisły. Niewiadomą pozostawało miejsce ujścia tego kanału. Rzadko kiedy padały pomysły doprowadzenia go do Bydgoszczy. Władze państwowe skłaniały się ku poprowadzeniu ostatniego odcinka kanału w okolicy Torunia. W Bydgoszczy, dostrzegając potrzebę budowy takiego kanału, w 1925 r. zawiązano Towarzystwo Propagandy i Realizacji Budowy Kanałów Żeglugowych w Okręgu Nadnoteckim. Widząc dążenia rządu do ominięcia Bydgoszczy, Towarzystwo przystąpiło do wykonania własnym kosztem ekspertyzy i projektu kanału z Gopła do Brdujścia⁴³. Starano się tym samym utrzymać pozycję Bydgoszczy jako ważnego punktu na mapie żeglugi śródlądowej w oparciu o wzmocnienie dotychczasowego kanału połączeniem Warta – Gopło – Wisła. Miał on niewątpliwie konkurencyjny charakter w stosunku do rozwiązania Górny Śląsk – Toruń. Szybka budowę kanału łączącego Wartę z Wisłą przez Gopło uznano za jeden z najważniejszych warunków pełnego wykorzystania portu bydgoskiego. Kanał Węglowy nie wyszedł poza fazę projektów i został zastąpiony linią kolejową Śląsk – Gdynia. Odcinek bydgoski tej magistrali powstał w latach 1928-1930, co znacznie osłabiło znaczenie Bydgoszczy jako drogi wodnej⁴⁴. Nadal miasto było związane z kanałem i Brdą. W bezpośrednim sąsiedztwie wody działało 13 tartaków, cegielnie, powstawały nowe zakłady nad brzegami rzeki. W 1933 r. w mieście były zarejestrowane 123 barki, to i tak zdecydowanie więcej niż w Toruniu (14) czy Gdańsku (61)⁴⁵.

Przed II wojną światową Bydgoszcz zajmowała w obrocie towarowym drogami wodnymi zaledwie piąte miejsce, ustępując Włocławkowi, Krakowowi, Toruniowi i Warszawie. Ruch towarowy drogami wodnymi rozwijał się Wisłą,

⁴² K. Wajda, *Przemiany terytorialne i ludnościowe w latach 1850-1914*, [w:] *Historia Bydgoszczy*, t. 1..., s. 505- 526; tenże, *Przeobrażenia gospodarcze Bydgoszczy w latach 1859-1914*, [w:] *Historia Bydgoszczy*, t. 1..., s. 534-535.

⁴³ T. Tillinger, *Projekty kanałów w Polsce*, „Przegląd Techniczny” 1925, t. 63, nr 44, s. 634; A. Wielopolski, *Bydgoszcz. Nowe zadania i widoki rozwoju*, Gdańsk-Toruń-Bydgoszcz 1945, s. 14-15; T. Tillinger, *Europejska sieć dróg wodnych*, [w:] *Drogi wodne*, t. 1, pod red. T. Tillingera, Warszawa 1948, s. 483; Z. Zyglewski, *Kanał Bydgoski w sieci...*, s. 160.

⁴⁴ A. Piskozub, O. Wyszomirski, *Komunikacja*, [w:] *Dolina Dolnej Wisły*, pod red. B. Augustowskiego, Wrocław 1982, s. 383; R. Studziński, *Infrastruktura i gospodarka komunalna*, [w:] *Historia Bydgoszczy*, t. 2, cz. 1, 1920-1939, pod red. M. Biskupa, Bydgoszcz 1999, s. 279-282; *Encyklopedia Bydgoszczy...*, s. 295: Kanały (historia).

⁴⁵ M. Jeleniewski, *Rola Brdy...*, s. 14.

czyli wzdłuż osi północ – południe. W Bydgoszczy mamy do czynienia ze stałym spadkiem załadunku towarów, nawet w okresach koniunktury gospodarczej. Dowieziono do niej koleją zboże, mąkę i cukier, które były wysyłane Wisłą do portów morskich. Brdą i Kanałem Bydgoskim wciąż spławiano duże ilości drewna. W latach tuż przed wybuchem II wojny światowej obrót tym surowcem wyraźnie wzrastał. Drewno trafiało do Bydgoszczy także drogą wodną Gopło – Noteć Górna. Znaczna część drewna była na miejscu przerabiana i dalej ekspediowana już jako półprodukt. Drewno nadal transportowano do Niemiec, a więc na linii wschód – zachód z wykorzystaniem Kanału Bydgoskiego. Natomiast pozostałe towary transportowano Wisłą, wymuszając tym samym zmianę starych kierunków w żegludze śródlądowej⁴⁶.

Bydgoszczanie okresu międzywojennego niezależnie od znaczenia gospodarczego kanału i Brdy byli dumni ze swego nadwodnego położenia. Traktowano miasto jako ważny punkt komunikacji śródlądowej, pozwalający dotrzeć drogą wodną na morze. Za obowiązkowy punkt zwiedzania miasta uchodziły urządzenia wodne nad rzeką i kanałem, jak śluzy, jazy, a nawet port w Brdyujściu. Do tego promowano przejazdy stateczkami wycieczkowymi po Brdzie i Wiśle, w mniejszym stopniu po Kanale Bydgoskim. Wodne trasy wycieczkowe prowadziły po Brdzie z miasta do Brdyujścia, Fordonu, Solca Kujawskiego, Ostromecka, a nawet Torunia i Chełmna. Natomiast Brdą na odcinku od Koronowa do Smukały polecano głównie kajaki. Oczywiście nie zapomina się o plantach jako miejscu szczególnym, uważając je za swego rodzaju „salon towarzyski”⁴⁷.

Po II wojnie światowej widziano Bydgoszcz jako prężny ośrodek przemysłowy, gdzie surowce i towary dostarczano transportem śródlądowym. Początkowo powstały plany powiązania Bydgoszczy transportem śródlądowym z Gdańskiem, Gdynią i Szczecinem. Bydgoszcz miała stać się zapleczem logistycznym dla portów, a także wielkim okręgiem gospodarczym z przemysłem metalurgicznym, chemicznym, gumowym itp. Cała Bydgoska Droga Wodna (taka była oficjalna nazwa), obecnie Bydgoski Węzeł Wodny, uchodziła za najważniejsze miejsce żeglugi śródlądowej w Polsce. Z czasem widziano w nim ważny ośrodek żeglugi międzynarodowej, ale o dość małym znaczeniu w skali europejskiej. Przez Bydgoszcz drogami wodnymi miały przechodzić transporty szacowane nawet na 10 mln ton w skali roku⁴⁸. Niestety, rzeczywistość znacznie odbiegała od założeń.

⁴⁶ W. Borowski, *Znaczenie Bydgoskiej Drogi Wodnej dla transportu ładunków masowych*, [w:] *Węzeł Bydgoski. Powiązanie gospodarcze i komunikacyjne m. Bydgoszczy z Wielkim Pomorzem*, Gdańsk-Bydgoszcz-Szczecin 1948, s. 57-67.

⁴⁷ M. Jeleniewski, *Rola Brdy...*, s. 1; T. Trawińska, Z. Zyglewski, *Kanał Bydgoski w bydgoskich przewodnikach turystycznych*, „Kronika Bydgoska” 2015, t. 36, s. 321-328.

⁴⁸ Z. Zyglewski, *Koncepcje rozwoju Bydgoskiego Węzła Wodnego w pierwszych latach po II*

Wszystkie te pomysły pozostały jedynie w planach, chociaż później, co kilkanaście lat, wracano do tej pierwotnej koncepcji, zazwyczaj w sposób zmodernizowany. Już w latach 50. XX w. pojawiły się pomysły połączenia w jeden system Bugu, Wisły, Warty oraz Odry z pominięciem Bydgoszczy. W tym układzie Kanał Bydgoski nie miałyby praktycznie żadnego znaczenia gospodarczego, żegluga sprowadzałaby się do turystyki⁴⁹. Na przełomie lat 70. i 80. XX w. w związku z koniecznością odciążenia portów Gdańsk – Gdynia zachodziła potrzeba przeniesienia części ładunków w głąb kraju. Przewidywano w ramach Kaskady Dolnej Wisły utworzyć drogę wodną o parametrach V klasy żeglowności, a więc dla bardzo dużych statków. Te miałyby docierać do Bydgoszczy, a stąd towary przekazywano by w dalsze regiony kraju.

Opracowano trzy koncepcje przebudowy Bydgoskiego Węzła Wodnego. Chodziło o budowę śluz o szerokości 12 m i długości 190 m i głębokości nawigacyjnej 2,8 m. Rozważano modernizację, czyli poszerzenie Kanału Bydgoskiego. Z punktu technicznego była taka możliwość, ale wiązało się to z bardzo dużymi zmianami w układzie urbanistycznym miasta. Brano pod uwagę budowę nowego kanału obchodzącego od północy miasto, co było inwestycją bardzo trudną technicznie. Łatwiejsze było poprowadzenie sztucznej drogi wodnej na południe od miasta, od Torunia przez Rynarzewo do Nakła. W przypadku realizacji któregoś z dwóch ostatnich projektów dotychczasowy kanał skazany byłby na stopniową degradację, a nawet stałby się zbędny⁵⁰.

Tymczasem, oczekując na wiążące decyzje rządowe, ruch na Kanale Bydgoskim powoli zamierał. O ile jeszcze w 1970 r. przez bydgoską śluzę miejską przechodziło 148 tys. ton towarów, to już dziesięć lat później 34 tys. ton, a w 1998 tylko 10 tys. ton⁵¹. Obecnie po przemianach gospodarczych transport wodny zamarł. W 1971 roku ze względu na rozbudowę systemu komunikacyjnego miasta zasypano początkowy odcinek Starego Kanału Bydgoskiego o długości 624 m i rozebrano dwie śluzy. Planty nad kanałem powoli zamierały przez rozwój przemysłu w najbliższej okolicy i zasypanie części kanału w połączeniu z częściową wycinką drzewostanu. Działania te przyczyniły się do zmniejszenia powierzchni

wojnie światowej, [w:] *Kanał Bydgoski w systemie polskich dróg wodnych*, pod red. A. Koseckiego, Bydgoszcz 2014, s. 38-45.

⁴⁹ Z. Zyglewski, *Między Wisłą a Odrą. Noteć i Kanał Bydgoski jako droga wodna w pierwszym okresie Polski Ludowej*, [w:] *Bydgoszcz – ośrodek żeglugi śródlądowej na przestrzeni wieków*, pod red. A. Koseckiego, Bydgoszcz 2015, s. 89-93.

⁵⁰ B. Rogalski, *Inżynieria wodna Kanału Bydgoskiego*, „Nautologia” 1984, t. 19, nr 1 (73), s. 36-38; J. Umiński, *Port morski... w Bydgoszczy*, „Kalendarz Bydgoski” 2003, s. 191-192; *Encyklopedia Bydgoszczy...*, s. 296.

⁵¹ M. Jeleniewski, *Rola Brdy...*, s. 17.

plant z 74 ha do 47 ha. Powoli odchodzono od zielonych terenów nad kanałem na rzecz wypoczynku w Myślęcinku⁵².

Brda, Wisła i Kanał Bydgoski spełniały jeszcze jedną, może niezbyt chwalebłą, ale niezbędną funkcję. Wody te od zawsze odprowadzały nieczystości. Od XVI w. miasto pozyskiwało wodę drewnianymi rurociągami z Górzyskowa, ale zużytą odprowadzano do rzeki. Podobnie czynili bernardyni, zaopatrując się w wodę z Babiej Wsi⁵³. Sytuacja się pogorszyła wraz z lokowaniem nad wodami obiektów przemysłowych wytwarzających dużą ilość nieczystości chemicznych. Już w latach 30. XIX w. powstał ceglany kanał odprowadzający ścieki do Brdy z siedziby regencji królewskiej przy ulicy Jagiellońskiej, podobnie jak też i z innych budynków. W 1862 r. z chwilą uruchomienia garbarni Buchholtza nakazano budowę krytego zbiornika, z którego odprowadzano ścieki murowanym, krytym kanałem do Brdy, ale tylko w nocy⁵⁴.

W latach 1909-1976 działała zaledwie jedna oczyszczalnia ścieków w mieście. Wraz z rozbudową miasta już w latach 1951-1960 przepompownie nie były w stanie tłoczyć nieczystości na pola irygacyjne w Łęgnowie i część z nich trafiała do Brdy. Na przełomie lat 60-70. XX w. do oczyszczalni trafiało 21 tys. m³ nieczystości, a do Brdy 415 tys. m³ na dobę⁵⁵. Do rzeki zrzucano 95,8% wszystkich ścieków. Po wybudowaniu oczyszczalni na Osowej Górze i budowie nowych przepompowni sytuacja się nieco poprawiła, gdyż w połowie lat 80. XX w. do oczyszczalni dostarczano 19,3% ścieków⁵⁶, natomiast do rzek dalszych 80,7%. W następnej dekadzie proporcje te nie uległy zmianie⁵⁷.

Z nowo wybudowanego osiedla Błonie wszystkie ścieki trafiały do Starego Kanału Bydgoskiego wielkim kolektorem wpadającym na wysokości ulicy Jackowskiego. Przez to kanał stał się do 1968 r. wielkim rynsztokiem. Po zasypaniu kanału nieczystości poprowadzono podziemnym kolektorem wychodzącym koło mostów „Solidarności”. Do 1995 r. ścieki z Błonia, nieoczyszczone, a jedynie rozrzedzone wodami Starego Kanału Bydgoskiego, wpływały do Brdy Młynówki.

⁵² Z. Przybylak, *Park XXI wieku przy Starym Kanale Bydgoskim?*, „Kalendarz Bydgoski” 1991, s. 54-55; M. Badtke, *Powrót...*, s. 29; tenże, *Kanał Bydgoski...*, s. 41, 72; tenże, *Zielone miasto...*, s. 43-46, 81-82; *Encyklopedia Bydgoszczy...*, s. 315; J. Kutta, dz. cyt., s. 107.

⁵³ L. Łbik, *Drewniane wodociągi bydgoskie i łaźnie miejskie (do początku XIX wieku)*, [w:] *Historia wodociągów i kanalizacji w Bydgoszczy do 1945 r.*, Bydgoszcz 2004, s. 25-39; W. Siwiak, dz. cyt., s. 134-147.

⁵⁴ K. Bartkowski, *Rozwój Bydgoszczy w XIX w. a zaopatrzenie miasta w wodę i problemy kanalizacyjne*, [w:] *Historia wodociągów... do 1945 r.*..., s. 46-48.

⁵⁵ APB, Prezydium Wojewódzkiej Rady Narodowej w Bydgoszczy, Wojewódzka Komisja Planowania Gospodarczego, 707, k. 4.

⁵⁶ APB, Urząd Wojewódzki w Bydgoszczy 1973-1999, 3282, k. 2.

⁵⁷ M. Badtke, *Kanał Bydgoski...*, s. 75.

Na 12 km miejskiego odcinka Brdy znajdowało ujście 26 kanałów ściekowych. Dopiero pod koniec 2009 roku wszystkie ścieki trafiały do oczyszczalni, tym samym zaprzestano odprowadzania nieczystości do Brdy i Wisły. W 2008 roku przystąpiono do usuwania osadów z Kanału Bydgoskiego, nagromadzonych w wyniku skierowania tam ścieków⁵⁸. W Polsce Ludowej wody Kanału Bydgoskiego nie mieściły się w żadnej klasie czystości, po zmianach ustrojowych stan ten się trochę poprawił. Podstawowym problemem są zasolone wody Noteci, trafiające do bydgoskiego kanału jako produkt uboczny inowrocławskiego przemysłu. Wysokie stężenie soli nie sprzyja bytowaniu ryb, a woda w kanale nie odpowiada jeszcze najwyższym normom⁵⁹.

Uważa się, że w latach 70. i 80. XX w. miasto odwróciło się od rzek i kanału, co skutkowało zaniedbaniem i degradacją terenów nadwodnych. Nie do końca jest to prawda.

Już w XIX w., przyłączając nowe tereny do miasta, jego obszar kształtowano na osi wschód – zachód, wzdłuż Kanału Bydgoskiego i Brdy. Proces ten zakończono przez włączenie w granice miasta Osowej Góry (1959) i Fordonu (1973), dochodząc na wschodzie do Wisły. Dawny koncentryczno-promienisty układ miasta, kształtowany w 1. połowie XIX w. zastąpiono pod koniec tego stulecia układem pasmowym, który jest rozwijany do dnia dzisiejszego⁶⁰. Już w okresie międzywojennym koncentrowano się na przebudowie bydgoskiego śródmieścia, pozostawiając niekiedy atrakcyjne tereny nad Brdą jako niezagospodarowane⁶¹. Po II wojnie światowej nadal skupiano się na kształtowaniu nowego centrum miasta. Planami objęto ulice: Hetmańską, Świętojańską, Aleje Mickiewicza i Ossolińskich, Ogińskiego, Toruńską, Grudziądzką, Kruszwicką, Królowej Jadwigi,

⁵⁸ K. Lewicki, *Kanalizacja i ścieki w Bydgoszczy po 1945 r.*, [w:] *Historia wodociągów i kanalizacji w Bydgoszczy 1945-2012*, Bydgoszcz 2012, s. 103, 121.

⁵⁹ E. Jutrowska, Z. Czerebiej, *Zanieczyszczenie wód Kanału Bydgoskiego w świetle badań Wojewódzkiego Inspektoratu Ochrony Środowiska w Bydgoszczy*, „Geography and Tourism” 2015, Vol. 3, No. 1, s. 30-32.

⁶⁰ M. Bałachowska, J. Gołębiowski, *Rozwój gospodarczy i przestrzenny Bydgoszczy w latach 1945-1970*, „Kronika Bydgoska”, t. 4, 1968-1970, s. 52; G. Kaczmarek, *Rozwój społeczno-gospodarczy Bydgoszczy w latach 1945-1980*, [w:] *Bydgoszcz wczoraj i dziś...*, s. 87; E. Okoń, J. Tandecki, dz. cyt., s. 16; R. Nowakowski, *Układ przestrzenny...*, s. 12, 14, 17; I. Jastrzębska-Puzowska, *Rozwój przestrzenny Bydgoszczy na przełomie XX i XXI wieku*, [w:] *Bydgoszcz. Współczesne oblicze miasta*, pod red. A. Kotowskiego, S. Sadowskiego, Bydgoszcz 2012, s. 13; J. Kujawa, *Rozwój przestrzenny i demograficzny Bydgoszczy po 1950 r. Doświadczenia historyczne a perspektywa przyszłości*, „Studia z Zakresu Prawa, Administracji i Zarządzania” 2012, t. 1, s. 234, 240, 244.

⁶¹ A. Licznarski, *Dorobek budowlany i architektoniczno-urbanistyczny miasta w latach 1920-1945*, [w:] *Bydgoszcz w latach 1920-1970. Materiał z sesji popularnonaukowej*, Bydgoszcz 1972, s. 285.

zdając sobie jednocześnie sprawę, że zamierzenie to będzie trudne i długotrwałe. W latach 60. XX w. planowano z tego obszaru usunąć zakłady przemysłowe, dokonać wyburzenia zbędnej zabudowy i wprowadzenia nowoczesnej architektury oraz rozwiązań komunikacyjnych dostosowanych do wymogów współczesności. Po pierwszych punktowych realizacjach tego planu, w 1973 r., ogłoszono konkurs na koncepcję przebudowy całego centrum, lecz z różnych powodów projekt ten zarzucono⁶².

Od samego początku w projekcie tym zakładano, że nowo ukształtowane śródmieście powinno wykorzystywać walory krajobrazowe, jakie daje rzeka Brda. W jej okolicach przewidywano umieszczenie teatru muzycznego, budynków władz państwowych, wielopiętrowych obiektów administracyjnych, siedzib organizacji społecznych. Generalnie chodziło o usadowienie obiektów użyteczności publicznej, o wysokich walorach architektonicznych i estetycznych. Projektowano także nad rzeką duże przestrzenie zieleni miejskiej. Między Babią Wsią a mostem na ówczesnej ulicy Szerokiej (dzisiaj aleja Kardynała Stefana Wyszyńskiego) przewidywano centralny park rozrywki o powierzchni 20 ha. Już wtedy myślano o tramwaju wodnym na Brdzie jako środka komunikacyjnym⁶³. Z planów tych nic nie wyszło. Bydgoszcz w okresie gwałtownego wzrostu struktury zurbanizowanej nie wykształciła nowoczesnego ośrodka centralnego. Jego brak jest dzisiaj odczuwalny, gdyż istotą takiego obszaru jest koncentracja usług o szerokim zasięgu i wysokiej randze, podnoszących prestiż miasta z zakresu kultury, nauki i oświaty, administracji, służby zdrowia i opieki społecznej, sportu, rekreacji i wypoczynku. Dzisiaj, podobnie jak pół wieku wcześniej, przekształcenia przestrzenno-strukturalne w centrum miasta można przeprowadzić w oparciu o Brdę. Tam zgromadzony jest największy zasób elementów kulturowych miasta. Ze względu na uprzywilejowane, centralne położenie tego obszaru ma on potencjalny walor dostępności na całym miejskim odcinku. Jest to obszar rozległy, dzięki czemu może pomieścić różnorodne funkcje i zagospodarowanie. Rejon rzeki staje się wtedy wspólnym elementem dla różnych fragmentów miasta⁶⁴.

W granicach administracyjnych Bydgoszczy mamy odcinek Wisły (13,8 km), Brdy (28 km), Kanału Bydgoskiego (6,6 km) oraz Starego Kanału Bydgoskiego

⁶² J. Gołębiowski, *Projekt nowego fragmentu śródmieścia Bydgoszczy*, „Kronika Bydgoska” 1966-1967, t. 3, s. 51-53; W. Leśniewski, *Rozwój społeczno-gospodarczy Bydgoszczy w latach 1971-1975*, „Kronika Bydgoska” 1974-1975, t. 6, s. 26-27; A. Kołaczyńska, *Bydgoszcz w planach ogólnych zagospodarowania przestrzennego*, „Kronika Bydgoska” 1976-1979, t. 7, s. 34-35.

⁶³ W. Karbownik, *Perspektywy rozwoju Bydgoszczy*, „Kronika Bydgoska” 1962-1963 [druk 1967], t. 1, s. 77.

⁶⁴ R. Nowakowski, *Układ przestrzenny...*, s. 11, 22-23, 30.

(około 4 km). Jednym z ważnych problemów jest odnowa związków przestrzennych i funkcjonalnych między miastem a rzeką. Zaczęto na nowo dostrzegać atrakcyjność lokalizacyjną terenów nadrzecznych, a także tkwiący w nich potencjał kulturowy i gospodarczy. Podejmowane są konkretne działania zmierzające do odbudowy relacji miasto-rzeka. W ostatnich latach nie tylko zarzucono pomysł całkowitego zasypania starego kanału, ale zwyciężyła myśl rekonstrukcji śluz i oczyszczenia kanału. Wraz z początkiem nowego, XXI wieku, przystąpiono do programu rewitalizacji kanału i plant⁶⁵.

Obecnie termin Bydgoski Węzeł Wodny nie ma większego znaczenia transportowego⁶⁶. Nastąpiła i nadal postępuje deprecjacja bydgoskiej drogi wodnej polegająca na umniejszaniu roli drogi wodnej, ograniczaniu parametrów dla budowy hydrotechnicznych, zaniechaniu działań w obrębie infrastruktury wodnej czy nawet zmiany linii brzegowej rzeki i kanału, pogarszające tym samym tzw. współczynnik żeglowności. W wyniku zaniechań, a także wprowadzanych zmian nastąpił spadek wartości użytkowej drogi wodnej Wisła – Odra. Według urzędowej klasyfikacji rzeka Brda na odcinku żeglownym oraz Kanał Bydgoski posiadają II klasę drogi wodnej, co umiejscawia je wśród dróg wodnych o znaczeniu regionalnym. Nie wiadomo czemu, powszechnie przypisuje się im udział w międzynarodowej drodze wodnej E70⁶⁷. Europejskie Porozumienie w Sprawie Głównych Śródlądowych Dróg Wodnych o Międzynarodowym Znaczeniu z 1996 r.⁶⁸ uznaje za klasę międzynarodową wody IV-V klasy żeglowności. Wobec powyższego odcinek bydgoski, a także pozostałe wchodzące w skład drogi E70, co do zasady nie spełniają warunków żeglowności przewidzianych dla międzynarodowego transportu rzeczno-⁶⁹. Tak więc udział Bydgoszczy w mię-

⁶⁵ M. Badtke, *Kanał Bydgoski...*, s. 42; E. Żarnik, *Wieloletni program zagospodarowania Starego Kanału Bydgoskiego*, [w:] *Bydgoska gospodarka komunalna*, pod red. S. Pastuszewskiego, Bydgoszcz 1996, s. 211-215.

⁶⁶ K. Zieliński, H. Rabant, *Znaczenie transportowe Kanału Bydgoskiego*, [w:] *Walory turystyczne drogi wodnej E-70 na terenie województwa kujawsko-pomorskiego*, pod red. D. Szumińskiej, Bydgoszcz 2009, s. 156; H. Rabant, *Sieć transportowa Bydgoszczy*, [w:] *Problemy zarządzania przestrzenią miasta i jego otoczeniem*, cz. 1-2, pod red. H. Rabanta, R. Gotowskiego, S. Barwińskiej, Promotio Geographica Bydgosiensia, t. 7, Bydgoszcz 2010, s. 248; J. Falkowski, M. Ilieva, I. Józefowicz, H. Rabant, *Bydgoszcz i jej otoczenie na początku XXI wieku. Wybrane zagadnienia*, Bydgoszcz 2015, s. 78.

⁶⁷ T. Żurek, *Wieloaspektowa deprecjacja rozwiązań wodnych w obszarze miasta Bydgoszczy*, [w:] *Bydgoszcz – ośrodek żeglugi...*, s. 20-24.

⁶⁸ Polska przez długie lata nie przystępowała do Europejskiego Porozumienia w Sprawie Głównych Śródlądowych Dróg Wodnych o Międzynarodowym Znaczeniu, ale w marcu 2016 złożyła deklarację jej ratyfikacji, w grudniu została ratyfikowana, a w marcu 2017 roku podpisał ją Prezydent RP.

⁶⁹ Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 7 maja 2002 r. w sprawie klasyfikacji śródlądowych

dzynarodowej drodze wodnej jest tylko pojęciem geograficznym, „papierowym”, wynikającym z położenia na mapie, niemającym żadnego znaczenia praktycznego. Nikłe są szanse, a nawet nadzieje na rozwój żeglugi czy choćby powrót do stanu wcześniejszego w ruchu towarowym. Istnieje możliwość wodnego ruchu pasażersko-turystycznego i rekreacyjnego, ale i tak wymaga to inwestycji w szeroko rozumianą infrastrukturę⁷⁰. Pomimo tych trudności poszukuje się rozwiązań mających w jakimś zakresie przywrócić transport śródlądowy do Bydgoszczy czy też w najbliższe okolice miasta⁷¹.

W latach 80. XX w. i wcześniej cały Bydgoski Węzeł Wodny wypełniał swoją podstawową funkcję, czyli żeglugową. Tylko w niewielkim stopniu był wykorzystywany do potrzeb rekreacyjnych. Obszary wodne stanowią zazwyczaj bazę dla rozwoju szeregu form rekreacji przy- i nawodnej. Zabudowa brzegów Kanału Bydgoskiego, a także Brdy na odcinku żeglownym nie sprzyjała urządzaniu plaż czy kąpielisk. Do tego dochodziła możliwość kolizji z taborem pływającym. Do tych ujemnych cech należy także zaliczyć nieodpowiednią wówczas jakość wód Brdy, Kanału Bydgoskiego i Górnonoteckiego. Pomimo dostępu bydgoszczan do kilku cieków wodnych, łącznie z Wisłą, w mieście oficjalnie nie działały naturalne kąpieliska. W zasięgu mieszkańców pozostawały jedynie dyscypliny i zajęcia z wykorzystaniem sprzętów wodnych. W mieście istniało kilka klubów wioślarsko-kajakowych. Dużym uznaniem cieszyły się przejazdy statkami białej floty, jednak o ich rentowności i zainteresowaniu klientów decydowały ceny biletów. Wysoki skok cen powodował również gwałtowny odpływ chętnych do korzystania z usług żeglugowych. Brakowało także strefy zieleni umożliwiającej piesze czy

dróg wodnych, *Dziennik Ustaw*, 2002, Nr 77, Poz. 695; Ż. Marciniak, *Dolna Wisła w aspekcie międzynarodowych szlaków żeglugowych E40 i E70*, „Acta Energetica” 2013, nr 2 (15), s. 164-165, 167; A. Dziubińska, A. Weintrit, *Śródlądowe drogi wodne w Polsce i ich klasyfikacja*, „Logistyka – Nauka” 2014, nr 3, s. 1595-1600; J. Falkowski, M. Ilieva, I. Józefowicz, H. Rabant, dz. cyt., s. 78-79; Z. Zyglewski, *Kanał Bydgoski w sieci...*, s. 171-172.

⁷⁰ H. Rabant, *Sieć transportowa...*, s. 249; M. Gorączko, J. Szyplik, R. Pasela, *Wpływ niżówek na warunki funkcjonowania żeglugi w rejonie Bydgoskiego Węzła Wodnego*, „Geography and Tourism” 2013, Vol. 1, No. 1, s. 69-71, 75; M. Gorączko, *Natężenie ruchu żeglugowego na bydgoskim odcinku drogi wodnej E-70 – stan obecny i perspektywy rozwoju*, „Geography and Tourism” 2015, Vol. 3, No. 1, s. 38.

⁷¹ A. Bolt, P. Jerzyło, *Możliwości wykorzystania Dolnej Wisły do celów transportowych*, „Górnictwo i Geoinżynieria” 2011, t. 35, z. 4, s. 85-92; A. Bolt, P. Jerzyło, *Możliwości rozwoju transportu kontenerowego na międzynarodowych drogach wodnych E70 i E40*, „Gospodarka Wodna” 2013, nr 6, s. 244-247; Z. Berenda, *Dolina Wisły – droga wodna, obszar aktywizacji gospodarczej województwa kujawsko-pomorskiego*, „Gospodarka Wodna” 2013, nr 6, s. 213-216; Ż. Marciniak, *Uwarunkowania przywrócenia roli Bydgoszczy i Bydgoskiego Węzła Wodnego w systemie polskich dróg wodnych*, [w:] *Bydgoszcz – ośrodek żeglugi...*, s. 25-33; J. Falkowski, M. Ilieva, I. Józefowicz, H. Rabant, dz. cyt., s. 80.

rowerowe wędrówki wzdłuż cieków wodnych. W strefach brzegowych Bydgoskiego Węzła Wodnego występuje przeważnie gęsta zabudowa mieszkaniowo-usługowa uniemożliwiająca dotarcie do brzegów w celach rekreacyjnych⁷².

Bydgoszcz ma połączenia wodne z większością najbardziej atrakcyjnych turystycznie obszarów Polski, a także z Niemcami, Rosją, Białorusią, Ukrainą czy Litwą. Problem w tym, że z różnych względów nie ma możliwości spożytkowania tego potencjału. Jeszcze w latach 60. XX w. dla zagranicznych turystów atrakcją był wiślany rejs z Gdańska do Warszawy, Kanał Elbląski i Augustowski⁷³. Z punktu widzenia Bydgoszczy wydaje się naturalne skomunikowanie z Toruniem drogą wodną przez Wisłę. Pomysł taki narodził się na początku XXI w. jako BiT Water – szybkie połączenie wodnej Bydgoszczy i Torunia, będący swego rodzaju uzupełnieniem połączeń drogowych i kolejowych na tym odcinku. Brano też pod uwagę możliwość przedłużenia trasy wodnej do Grudziądza i Włocławka⁷⁴. Na przeszkodzie stoi niski stan wody w korycie Wisły, zwłaszcza w okresie letnio-jesiennym, a więc w okresie wakacyjnym, gdy mamy nasilony ruch turystyczny. Deficyt wody, mocno zauważalny od lat 70. XX w., ogranicza wprowadzenie masowych, regularnych rejsów. Doraźne inwestycje wodne czy też wprowadzenie jednostek o małym zanurzeniu, czy wnikliwe monitorowanie stanu wód niewiele pomogą⁷⁵.

Dogodne położenie jest wykorzystywane głównie w celu kreowania i promocji nawodnego wizerunku miasta. W opinii mieszkańców Bydgoszczy, a także środowisk opiniotwórczych, miejskie tereny nadrzeczne powinny pełnić funkcje rekreacyjne i turystyczne, krajoznawcze oraz reprezentacyjne. Żeby zrealizować te postulaty trzeba wykreować nadrzeczne przestrzenie publiczne o zróżnicowanym charakterze. Społeczność widzi potrzebę urządzenia ścieżek rowerowych i spacerowych, miejsc do spotkań towarzyskich. Wodniacy opowiadają się za przystosowaniem infrastruktury do swoich potrzeb, przedsiębiorcy za udostępnieniem terenów nadrzecznych dla utworzenia stref biznesu i usług. Inni oczekują przywrócenia historycznych funkcji rzeki i terenów nadrzecznych w nowej formule estetycznej i symbolicznej⁷⁶.

⁷² A. Zwoliński, *Walory rekreacyjne Bydgoskiego Węzła Wodnego*, „Nautologia” 1984, t. 19, nr 1 (73), s. 45-49.

⁷³ R. Calvert, *Inland Waterways of Europe*, London 1963, s. 245.

⁷⁴ S. Wroński, *Bydgoszcz – rewitalizacja miasta i Bydgoskiego Węzła Wodnego. Nasza dobra praktyka*, [w:] *Obszarowe ujęcie rewitalizacji w Polsce*, pod red. A. Noworóla, Monografie i Studia Instytutu Spraw Publicznych Uniwersytetu Jagiellońskiego, Kraków 2010, s. 116.

⁷⁵ M. Gorączko, B. Pawłowski, *Wpływ zmian klimatu na turystyczne wykorzystanie śródlądowych dróg wodnych na przykładzie wybranego odcinka dolnej Wisły*, „Geography and Tourism” 2016, Vol. 4, No. 1, s. 60-62, 64, 67.

⁷⁶ D. Muszyńska-Jeżyszyńska, *Rozwój i rewitalizacja Bydgoskiego Węzła Wodnego*, „Journal of Health Sciences” 2013, nr 3 (13), s. 90; D. Muszyńska-Jeżyszyńska, *Tereny nadrzeczne*

W ostatnich latach, poczynając od 1998 r., powstało wiele programów, koncepcji i projektów dotyczących wykorzystania rzek, kanałów i urządzeń wodnych. Należy tu wymienić „Program przywracania miastu rzeki Brdy” i jego kontynuację – „Program Rozwoju i Rewitalizacji Bydgoskiego Węzła Wodnego”⁷⁷. We wszystkich dokumentach strategicznych priorytetowe znaczenie przypisuje się terenom nadrzecznym i ich funkcjom szeroko rozumianej turystyki wodnej. Kluczową inwestycją była rewitalizacja Wyspy Młyńskiej, polegająca na przekształceniu zdegradowanego terenu przemysłowego w atrakcyjny obszar miejski związany z kulturą, rekreacją, turystyką, z zachowaniem historycznego charakteru wyspy. Odnowiono i zaadaptowano do nowych funkcji szereg obiektów architektury przemysłowej, zmodernizowano i zbudowano infrastrukturę techniczną i komunikacyjną⁷⁸. Jednym z istotnych przedsięwzięć było odtworzenie i zagospodarowanie na cele rekreacyjno-wypoczynkowe części zasypanego Starego Kanału Bydgoskiego. Nie zapomniano także o pozostałym fragmencie kanału, który ze względu na wieloletnie zanieczyszczenie wymagał oczyszczenia i wprowadzenia kompleksowej ochrony terenów zielonych, skupiających się wokół niego⁷⁹.

Kanał Bydgoski, zarówno stary, jak też i nowy odcinek, w opiniach towarzystw naukowych, takich jak American Society of Civil Engineers, uchodzi za znaczący zabytek techniki budownictwa wodnego⁸⁰. Kanał Bydgoski, a właściwie wyszczególnione jego elementy, w 2005 r. zostały wpisane na listę zabytków. W tym czasie zrodziła się inicjatywa powołania na tej bazie parku kulturowego,

w strukturze przestrzenno-funkcjonalnej Bydgoszczy. *Problemy rozwoju i rewitalizacji*, [w:] *Innowacyjne rozwiązania rewitalizacji terenów zdegradowanych*, pod red. J. Skowronka, Katowice 2014, s. 251.

⁷⁷ Przegląd i omówienie projektów: M. Dombrowicz, *Rewitalizacja Bydgoskiego Węzła Wodnego szansą rozwoju społeczności lokalnej*, [w:] *Diagnoza stanu środowiska. Metody badawcze – prognozy. Kompleksowe badania i ochrona środowiska naturalnego*, pod red. S. Borsuka, Bydgoszcz 2005, s. 38-39; M. Badtke, *Kanał Bydgoski...*, s. 77-78, 83-88; D. Muszyńska, *Rewitalizacja terenów nadrzecznych w Bydgoszczy, szansą na podtrzymanie tożsamości*, [w:] *Bydgoski Węzeł Wodny*, Bydgoszcz 2006, s. 106; S. Wroński, *Bydgoszcz – rewitalizacja miasta...*, s. 106-117; D. Muszyńska-Jeżeszyńska, *Rozwój i rewitalizacja...*, s. 92.

⁷⁸ R. Nowakowski, *Brda...*, s. 83-85; D. Muszyńska-Jeżeszyńska, *Rozwój i rewitalizacja...*, s. 94; A. Wroński, *Bydgoszczy „dialog” z rzeką*, „Gospodarka Wodna” 2013, nr 6, s. 206.

⁷⁹ M. Dombrowicz, *Rewitalizacja Bydgoskiego Węzła Wodnego...*, s. 35; M. Badtke, *Zielone miasto...*, s. 43-46; D. Muszyńska-Jeżeszyńska, *Rozwój i rewitalizacja...*, s. 95; M. Dombrowicz, *Rewitalizacja zasobów przyrody w otoczeniu Kanału Bydgoskiego*, „Geography and Tourism” 2015, Vol. 3, No. 1, s. 7-10.

⁸⁰ A. Gonia, H. Michniewicz-Ankiersztajn, A. Dłużewska, *The Tourism Potential of Counties Located in the Kuyavia-Pomerania and Pomerania Provinces in Respect of Waterways Revitalisation*, „Zeszyty Naukowe Uniwersytetu Szczecińskiego” 2015, nr 877, *Ekonomiczne Problemy Turystyki*, nr 4 (32), s. 134.

ale zamierzenia te nie zostały zrealizowane⁸¹. Podjęto także starania, aby ten obiekt hydrotechniczny został uznany za pomnik historii. Lista obiektów tam odnotowanych jest wykazem najbardziej wartościowych zabytków w Polsce, stanowi też dowód prestiżu i uznania ponadlokalnych wartości zabytku. Marzy się także wpisanie na Listę światowego dziedzictwa kultury UNESCO⁸².

Dzisiaj symbolem Bydgoszczy i wizytówką miasta jest Wyspa Młyńska, rzeźba Przechodzącego przez Rzekę i budynek Opery, a więc obiekty znajdujące się w centrum miasta i do tego ulokowane nad Brdą. Już w mniejszym stopniu pamiętamy o hali „Łuczniczka”, Starym Kanale Bydgoskim czy plantach, te mają znaczenie głównie dla społeczności lokalnej, zamieszkującej w pobliżu tych miejsc. Takie postrzeganie wynika z braku komplementarnego rozwiązania i powiązania wszystkich elementów w jedną całość. Do tego brakuje infrastruktury na wymienionych terenach, a także zainteresowania ze strony wodniaków⁸³. Dziś Bydgoszcz nadal nie czerpie pełnych korzyści z bliskości Brdy i Kanału Bydgoskiego. Trwają nieśmiało próby zmiany tego trendu. Pewne działania, jak np. „Ster na Bydgoszcz”, przynoszą spodziewany efekty, gdyż mieszkańcy dostrzegają potrzebę obcowania z wodą⁸⁴.

Jednym z głównych zadań rewitalizacji terenów nadrzecznych miast jest wykreowanie tej przestrzeni publicznej jako ważnego składnika struktury i układu urbanistycznego oraz otwarcie omawianych terenów na funkcje publiczne. Brda i Kanał Bydgoski są osią struktury przestrzenno-funkcjonalnej miasta podzielonej na strefy. Część terenów zwrócona jest w swojej funkcji ku akwenom, inne, jak dolny odcinek Brdy, gdzie dominują tereny przemysłowo-magazynowe, nie korzystają z nadrzecznej położenia. Intensywna zabudowa śródmiejska o wielorakich funkcjach w niektórych miejscach zaświadcza o nadrzecznej tożsamości miasta, a w innych odwraca się do rzeki⁸⁵. Tereny nadwiślańskie mają za to charakter przyrodniczy i krajobrazowy, są to tereny zielone oraz rolne. Dzisiejszy Stary Fordon (włączony w 1973 r. do Bydgoszczy) zwrócony jest po dziś dzień w stronę rzeki, natomiast Nowy Fordon, dzielnica mieszkaniowa położona jest z dala od Wisły i nie ma z rzeką żadnej styczności.

⁸¹ Narodowy Instytut Dziedzictwa, Istniejące Parki Kulturowe – stan na 31 grudnia 2015 r., http://www.nid.pl/pl/Informacje_ogolne/Zabytki_w_Polsce/Parki_kulturowe/Zestawienie_parkow (dostęp: 18.06.2017).

⁸² M. Badtke, *Zielone miasto...*, s. 47; J. Lewicki, *Kanał Bydgoski – szanse i możliwości ochrony w skali krajowej i międzynarodowej*, [w:] *Kanał Bydgoski w systemie...*, s. 80-86.

⁸³ D. Muszyńska-Jeleszyńska, *Rozwój i rewitalizacja...*, s. 91.

⁸⁴ I. Józefowicz, *Bydgoski Węzeł Wodny w świadomości mieszkańców miasta*, [w:] *Bydgoszcz – ośrodek żeglugi...*, s. 108-120.

⁸⁵ I. Jastrzębska-Puzowska, *Rozwój przestrzenny...*, s. 15; D. Muszyńska-Jeleszyńska, *Tereny nadrzeczne...*, s. 248-249.

Bydgoski system wodny wraz z terenami nadrzecznymi przez wiele lat nie był postrzegany jako spójny element przestrzenny, ale jako oddzielne fragmenty z lokalnymi atrakcjami. Od lat 90. XX w. podejmowane są wysiłki zmierzające do bardziej efektywnego wykorzystania tej przestrzeni, głównie w zakresie turystyki i rekreacji wodnej. Większość rozwiązań dotyczy terenów nadrzecznych położonych w centrum miasta i ma charakter punktowy, odnosi się do konkretnych miejsc, a nawet pojedynczych obiektów. W tych ramach powstało kilka ważnych dla miasta budowli: Hala Sportowo-Widowiskowa „Łucniczka”, budynki BRE Banku. Do tych działań zalicza się gmach Opery Nova⁸⁶, zapominając, że decyzję o lokalizacji i budowie podjęto w czasach Polski Ludowej, a prace budowlane rozpoczęto w 1973 r.⁸⁷

Dalsze działania zmierzające do zwrócenia się miasta ku wodzie powinny obejmować utworzenie przestrzeni publicznych z atrakcjami wykorzystującymi lokalną infrastrukturę wodną. Winno się dążyć do utrzymania i wyeksponowania obiektów dziedzictwa kulturowego i lokalnej tożsamości związanej z wodą. Chodzi o wykorzystanie spichrzy, młynów, stoczni, budowli hydrotechnicznych i portowych. Powinno się zachować dawną architekturę z uzupełnieniem o nową, nawiązującą do tradycji miejsca. Nieodłącznym elementem powinny być ogólnodostępne tereny zieleni urządzonej i krajobrazowej z różnego typu ścieżkami. Temu powinno służyć stopniowe przekształcanie ogródków działkowych w tereny zieleni publicznej i rekreacji zbiorowej. Idąc w kierunku funkcji budujących prestiż i unikatowość terenów nadrzecznych, należy ograniczyć uciążliwą działalność przemysłową, usługowo-produkcyjną lub magazynową oraz wprowadzić tam strefy izolujące czy ochronne. Nade wszystko trzeba zapewnić ogólny dostęp do rzek i kanału, unikając tworzenia ściśle prywatnej, wydzielonej (ogrodzonej) przestrzeni na styku z wodą. Chodzi o zapewnienie ciągłości i dostępności wzdłuż całego systemu hydrograficznego miasta. Założenia te nie muszą stać w sprzeczności z wprowadzaniem nowoczesnej zabudowy mieszkaniowej wykorzystującej atrakcyjny widok na rzekę czy kanał. Profil rozwoju Bydgoszczy powinien wynikać ze swoistego kodu genetycznego miasta, z jego wartości przestrzenno-symbolicznych. Naturalny kierunek rozwoju winien podążać ku zachowaniu unikatowego krajobrazu miejskiego, obejmując miejsca niepowtarzalne⁸⁸. W tym obszarze pojawiają się przeciwstawne trendy. Władze miejskie uważają wysoką zabudowę typu biurowo-mieszkalnego usadowioną nad wodą w atrakcyjnych

⁸⁶ S. Wroński, *Bydgoszczy „dialog” z rzeką...*, s. 207; D. Muszyńska-Jeleszyńska, *Tereny nadrzeczne...*, s. 249.

⁸⁷ P. Karczewski, *Belcanto nad Brdą, czyli dzieje opery w Bydgoszczy*, „Kalendarz Bydgoski” 2000, s. 213.

⁸⁸ D. Muszyńska, dz. cyt., s. 105-108; D. Muszyńska-Jeleszyńska, *Tereny nadrzeczne...*, 253-254.

punktach miasta za prestiżową i pożądaną dla miasta, będącą swego rodzaju wizytówką Bydgoszczy. Zwolennicy wysokich budynków sugerują, że spowodują one osiedlanie się mieszkańców w centrum miasta, co ma przekładać się na spadek liczby osób wyprowadzających się z miasta w ramach tzw. suburbanizacji – osiedlania się na obrzeżach czy też w pobliżu miasta. Mieszkania tego typu są jednak drogie i przez to dostępne dla wąskiej grupy ludzi, a ich użytkownicy cenią sobie prywatność wyrażaną w formie ogrodzenia⁸⁹. W tych okolicznościach zachodzą uzasadnione obawy o możliwość utrzymania zasady dostępności dla wszystkich terenów nadrzecznych.

W ramach „Programu przywracania miastu rzeki Brdy”, zainicjowanego w 2000 r., skupiono się na rozbudowie i modernizacji infrastruktury kanalizacyjnej i oczyszczaniu ścieków. Nakreślano program budowy kilku przystani wodnych, przystanków tramwaju wodnego, modernizacji bulwarów, powołania Bydgoskiego Parku Centralnego, a także rewitalizacji Starego Fordonu jako „Bydgoskiego Kazimierza”⁹⁰, niejako nawiązując do dzielnicy Krakowa.

Założenia te łatwo wyartykułować, ale trudniej zrealizować. Nadal brak jest należytej informacji o budowlach znajdujących się na terenach nadbrzeżnych, obiekty te nie są ze sobą połączone traktami spacerowymi czy rowerowymi. Nie widać też należytej infrastruktury służącej wypoczynkowi i rekreacji, a o zwiedzaniu śluz na Okolu i Czyżkówku można sobie pomarzyć⁹¹. Promuje się Brdę, zapominając o Kanale Bydgoskim, który może być wizytówką miasta. Tereny nad kanałem pozostawiają wiele do życzenia, a i imprezy związane z tą sztuczną drogą wodną organizowane są w centrum miasta, nad rzeką⁹². Ostatnio jednak coś drgnęło. Nad Kanalem Bydgoskim ma powstać trasa dla rowerzystów i rolkarzy, zostaną podświetlone śluzy i ustawione tablice informacyjne przybliżające wybrane obiekty⁹³. Śródmiejskie bulwary mają podlegać modernizacji, na razie na wybranych odcinkach⁹⁴.

⁸⁹ „Metropolia Bydgoska.pl” 2016, nr 9, s. 6: Nowa wizytówka Bydgoszczy; „Tygodnik Bydgoski” 2017, nr 7/8, s. 8: Brda powinna być dla każdego; tamże, s. 9: Bydgoszcz będzie coraz wyższa.

⁹⁰ S. Wroński, E. Pietrzak, *Przywracanie nadrzecznej tożsamości Bydgoszczy poprzez rewitalizację i rozwój Bydgoskiego Węzła Wodnego i Międzynarodowej Drogi Wodnej E-70*, [w:] *Rewitalizacja drogi wodnej Wisła-Odra szansą dla gospodarki regionu*, pod red. Z. Babińskiego, Przyroda i Turystyka Regionu Pomorza i Kujaw, t. 3, Bydgoszcz 2009, s. 74-84; S. Wroński, *Bydgoszczy „dialog” z rzeką...*, s. 208.

⁹¹ K. Kubiak-Wójcicka, S. Piszczek, *Propozycja zagospodarowania fragmentu Kanalu Bydgoskiego i Brdy w Bydgoszczy*, [w:] *Rewitalizacja drogi wodnej...*, s. 111-113.

⁹² „Tygodnik Bydgoski” 2017, nr 1, s. 6: Na zachodzie bez zmian.

⁹³ „Gazeta Wyborcza”, 28-29.03.2015, Bydgoszcz, s. 1: Rolki, rowery, a nawet kąpielisko nad kanałem.

⁹⁴ „Gazeta Wyborcza”, 25.03.2015, Bydgoszcz, s. 2: Desing nad rzeką. Ławki upiększą bulwary; 11.03.2015, Bydgoszcz s. 1: Miasto ma żyć z rzeką.

Znakomitym przykładem pożądaných rozwiązań rewitalizacyjnych jest przekształcenie dawnego młyna nad Brdą w hotel „Słoneczny Młyn”. Budynek powstał w 1862 r., później był przebudowywany, ostatecznie w 2009 r. został zaadaptowany na potrzeby hotelowe. Całe otoczenie objęto rewitalizacją, stworzono promenadę z przystankiem tramwaju wodnego oraz letni ogródek z widokiem na rzekę. Wykreowano pejzaż nawiązujący do powszechných wyobrażeń o młynach położonych nad brzegami rzek⁹⁵. Podobną transformację przeszedł młyn Petersena przy ulicy Młyńskiej, spełniający obecnie funkcje mieszkalne. Analogicznie postąpiono z budynkiem pralni przy ulicy Żupy, a przy ulicy Czartoryskiego wręcz z ruin podniesiono i adaptowano na cele mieszkalne spichlerz z roku 1888⁹⁶.

Zgoła odmienny przykład można przywołać, obserwując ulicę Elbląską. Budując tam kolejny dom nad kanałem, wyburzono budynek starego, ceglanego młyna, by na jego miejscu wznieść nowoczesny obiekt mieszkalny. Działania te spotkały się z protestem Towarzystwa Miłośników Miasta Bydgoszczy, jednakże stuletni obiekt zniknął z krajobrazu miasta. Zgodę na jego rozbiórkę wydały władze miejskie i to bez wiedzy miejskiego konserwatora zabytków⁹⁷.

Utrzymanie starej struktury i jej rewitalizacja jest procesem kosztownym. Czasami, tak jak w przypadku fordońskiej werandy u zbiegu ulic Kapeluszników i Rybaków, zabiegi te są nieopłacalne⁹⁸. Pojawiają się trudności przy adaptacji obiektu po dawnej farbiarni przy ulicy Świętej Trójcy⁹⁹, nie mówiąc o młynach Rothera na Wyspie Młyńskiej¹⁰⁰.

Problemy potęgują sprawy własnościowe. Trudno odmienić Rybi Rynek, gdy część terenu przeszła w ręce prywatne¹⁰¹. Aby mógł ruszyć program „Rewitalizacja terenów strefy nadbrzeżnej Wisły w Starym Fordonie” miasto musi przejąć na własność tereny przeznaczone do odnowy. Jest to podstawowy wymóg unijnego wsparcia finansowego działań rewitalizacyjnych¹⁰².

⁹⁵ P. Tomczykowska, *Wodny potencjał turystyczny Bydgoszczy i Torunia – analiza porównawcza*, [w:] *Kanał Bydgoski w systemie...*, s. 102.

⁹⁶ „Gazeta Wyborcza”, 2.02.2015, Bydgoszcz, s. 2: Developer burzy młyn.

⁹⁷ „Express Bydgoski”, 3.02.2015, s. 3: Stary młyn musi zniknąć?; 13.03.2015 s. 3: W młynie uchybień; „Gazeta Pomorska”, 6.02.2015, Nasz tydzień, Bydgoszcz, s. 3, 6: Stary młyn idzie w zapomnienie; „Gazeta Pomorski” 7-8.02.2015, s. 7: Po młynie zostały cegły; „Gazeta Pomorska”, 11.02.2015, s. 10: Radny: – Zburzenie młyna to dewastacja.

⁹⁸ „Express Bydgoski”, 5.02.2015, s. 7: Zabytkowa weranda nie zniknie.

⁹⁹ „Express Bydgoski”, 27.02.2015, s. 9: „Hilton” jeszcze nie umarł?

¹⁰⁰ „Gazeta Wyborcza”, 3.04.2015, Bydgoszcz, s. 3: Człowiek na Wyspie Młyńskiej; 26.04.2015, Bydgoszcz, s. 1: Czas, żeby młyny miały; „Gazeta Pomorska”, 9.02.2015, s. 14: Młyny Rothera. Dach i mury w tym roku; „Metropolia Bydgoska.pl” 2016, nr 2, s. 9: Jakie pomysły przemierzą Młyny Rothera?

¹⁰¹ „Gazeta Wyborcza”, 20.04.2015, Bydgoszcz, s. 1: Pomysł na Rybi Rynek.

¹⁰² „Gazeta Pomorska”, 27.04.2015, s. 18: Stary Fordon od nowa.

Dla mieszkańców miasta największe znaczenie mają tereny nadrzeczne znajdujące się nad Starym Kanałem Bydgoskim wraz z plantami, Wyspa Młyńska, bulwary na odcinku ulica Mostowa – hala „Łuczniczka”, grodzisko w Starym Fordonie¹⁰³. Szczególnie śródmiejskie tereny zielone położone nad rzeką są ulubionym i podstawowym miejscem do spędzania wolnego czasu dla wszystkich grup wiekowych. Również osoby zamieszkujące odległe miejsca od terenów nadrzecznych chętnie przybywają w te rejony. Natomiast obszary związane z Kanałem Bydgoskim odwiedzają mieszkańcy dzielnic przylegających bezpośrednio do kanału, a także zamieszkujący sąsiednie dzielnice. Wały wiślane penetrują osoby związane ze Starym Fordonem, które docierają na miejsce piechotą lub rowerem¹⁰⁴.

Atrakcją turystyczną i elementem komunikacji miejskiej jest bydgoski tramwaj wodny. Ocena tego przedsięwzięcia wśród mieszkańców miasta jest bardzo wysoka, dlatego padają propozycje dalszej rozbudowy tej formy komunikacji poprzez wydłużenie trasy i budowę nowych przystanków¹⁰⁵.

Kanał Bydgoski pod względem turystycznym jest mniej wykorzystywany niż Brda. W niewielkim stopniu pojawiają się tutaj kajaki czy inne obiekty pływające¹⁰⁶. Dla kajakarzy śluzę nie są żadną atrakcją, lecz przeszkodą, do tego szlak jest prosty i przez to monotony. Dla turystyki kwalifikowanej atrakcyjniejszy jest Kanał Górnonotecki niż Bydgoski¹⁰⁷. Rejsy po kanale nie są malownicze, krajobraz jest jednostajny, mamy długi czas śluzowania, a brak atrakcji w czasie podróży sprawia, że turyści momentami narażeni są na nudę¹⁰⁸. Niestety, na odcinku od śluzę nr VI, czyli od przystani „Gwiazda” przy ulicy Bronikowskiego

¹⁰³ M. Kozłowska-Adamczak, K. Zieliński, *Bydgoski Węzeł Wodny (BWW) jako miejsce rekreacji i wypoczynku bydgoszczan*, [w:] *Rewitalizacja dróg wodnych szansą dla gospodarki*, pod red. D. Szumińskiej, Bydgoszcz 2012, s. 97-98.

¹⁰⁴ Tamże, s. 100-102.

¹⁰⁵ T. Żurek, *Tramwaj wodny w Bydgoszczy – transport miejski czy turystyka*, „Zeszyty Naukowe Wyższej Szkoły Gospodarki w Bydgoszczy” 2007, t. 6, Turystyka i Rekreacja, nr 4, s. 323-328; M. Barczak, P. Szymański, *Test zróżnicowania semantycznego dla Bydgoskiego Tramwaju Wodnego*, „Zeszyty Naukowe Uniwersytetu Szczecińskiego” 2010, nr 698, *Ekonomiczne Problemy Usług*, nr 83, s. 440-452; G. Nadolny, *Droga wodna Wisła-Odra i jej wpływ na rozwój regionów*, „Logistyka – Nauka” 2014, nr 6, s. 7739-7740.

¹⁰⁶ R. Gotowski, *Wykorzystanie Bydgoskiego Węzła Wodnego w ruchu turystycznym w latach 1997-2003*, [w:] *Turystyka i rekreacja w Bydgoszczy*, pod red. A. Kowalczyka, Bydgoszcz 2005, s. 82-87.

¹⁰⁷ W. Bykowski, *Bydgoszcz – miasto nad wodą*, Bydgoszcz 2011, s. 22-25.

¹⁰⁸ M. Barczak, P. Szymański, *Możliwości wykorzystania międzynarodowej drogi wodnej E-70 jako atrakcji turystycznej*, „Zeszyty Naukowe Uniwersytetu Szczecińskiego” 2012, nr 698, *Ekonomiczne Problemy Usług*, nr 83, s. 144-153.

do Nakła, nie ma miejsc do cumowania, postoju i wypoczynku¹⁰⁹. Ponadto wojaże śródlądowymi drogami wodnymi są bardzo kosztowne, gdyż za każde śluzowanie pobierane są opłaty, a na dłuższym odcinku żeglugi suma ta jest już pokaźna. Okoliczności te nie wpływają pobudzająco na rozwój tak pożądaną przez miasto turystyki wodnej¹¹⁰. Ponadto cała infrastruktura hydrotechniczna kanału wymaga remontu i to skumulowanego w czasie. Koncepcja napraw poszczególnych obiektów jeden po drugim, których jest znaczna ilość, spowoduje prowadzenie prac w bardzo długim odcinku czasowym, nawet kilkudziesięciu lat. W tym czasie na całym odcinku Kanał Bydgoski może zarosnąć i stać się rezerwatem przyrody¹¹¹.

Działania przywracające Bydgoszcz wodzie powoli przynoszą efekty. Miasto w rankingach wyspecjalizowanych firm uzyskuje coraz wyższe oceny, stając się też bardziej atrakcyjnym miejscem do inwestowania, ale – co jest ważniejsze – do zamieszkania, kupna nieruchomości, domu. Za jedną z najważniejszych zalet Bydgoszczy uchodzi położenie nad rzeką i duża ilość terenów zielonych¹¹². Miasto ze względu na charakter i atmosferę, poprawiającą się jakość życia, zaczyna się przyrównywać do Amsterdamu¹¹³. Oczywiście skojarzenie to jest jeszcze na wyrost, ale pokazuje kierunek zmian, postawienie na związek z wodą. Woda w rzekach i kanale jest coraz czystsza, można z niej bez obaw korzystać dla celów rekreacyjnych. Ostatnio postuluje się i szuka miejsc na kąpieliska wraz z plażą na Wyspie Młyńskiej, nad Kanałem Bydgoskim, Brdą czy Wisłą. Takich potencjalnych lokalizacji jest kilka¹¹⁴.

Symbolem Bydgoszczy, znakiem rozpoznawczym miasta są trzy stare spichrze. Wcześniej z miastem utożsamiano rzeźbę Łuczniczki. W sondażu przeprowadzonym w 2013 r. 20% mieszkańców kojarzy miasto ze sportem, o jeden procent mniej z wodą, najmniej wiąże z biznesem i turystyką. Natomiast aż 43% bydgoszczan za wizytówkę miasta uważa Wyspę Młyńską. Gdy zapytano, co jest symbolem Bydgoszczy, 25% respondentów opowiedziało się za Wyspą Młyńską, na drugim miejscu uplasowały się spichrze. Rzeźba Łuczniczki znalazła się na dalszej pozycji¹¹⁵. Na kandydata do symbolu miasta zaczyna pretendować

¹⁰⁹ H. Rabant, *Ocena zagospodarowania terenów nadrzecznych na przykładzie polskiego odcinka drogi wodnej wschód-zachód E70*, „Gospodarka Wodna” 2016, nr 3, s. 91.

¹¹⁰ „Gazeta Pomorska”, 24.02.2015, s. 6: Drożej jest wodą niż autostradą.

¹¹¹ „Metropolia Bydgoska.pl” 2017, nr 2, s. 8: Kanał wpuszczony w kanał?

¹¹² „Metropolia Bydgoska.pl” 2016, nr 8, s. 21: Bydgoszcz w TOP 10!; tamże, 2017, nr 1, s. 18: Bydgoszcz doceniona przez organizację turystyczną.

¹¹³ „Gazeta Wyborcza”, 17.02.2015, Bydgoszcz, s. 2: Nad Brdą jak w Amsterdamie.

¹¹⁴ „Gazeta Wyborcza”, 20.02.2015, Bydgoszcz, s. 1: Na Wyspie będzie plaża?; 28-29.03.2015, Bydgoszcz, s. 1: Rolki, Rowery, a nawet kąpielisko nad kanałem; 27.04.2015, Bydgoszcz, s. 1: Chcemy wyjść na brzeg.

¹¹⁵ „Gazeta Pomorska”, 20.02.2015, Nasz Tydzień. Bydgoszcz, s. 4-5: Łuczniczka czy Spichrze, czyli bydgoskie symbole.

zrekonstruowana w 2014 r. fontanna Potop, przynajmniej w oczach jej miłośników¹¹⁶.

Trzy spichrze są wspomnieniem danej średniowiecznej tradycji miasta, uosobieniem nowożytnej potęgi w handlu zbożem, znakiem dziewiętnastowiecznego związku z wodą: Kanałem Bydgoskim, Brdą i Wisłą. Żegluga śródlądowa zamarała, bydgoskie porty opustoszały, gospodarka się zmieniła, ale być może warto postawić na owe spichrze, czyniąc z Bydgoszczy ważne centrum szeroko rozumianej logistyki, wszak położenie miasta się nie zmieniło, nadal jest wyborne.

Bydgoszcz – a city on the water

keywords: Bydgoszcz, history, Bydgoszcz Canal, Brda River, inland navigation, revitalization, riverside areas

Summary

The city of Bydgoszcz and its surrounding settlement have been tied to the Brda River since the 11th century. In 1346, a town was established on the river, which quickly became a big river port. Bydgoszcz was known across Poland for its trade in grains, mainly with Gdańsk. In 1772, after the takeover of the city by Prussia, works started on construction of the Bydgoszcz Canal connecting the Odra with the Vistula through the Noteć and Brda rivers. The canal stimulated growth of the city, and the Brda River became an urbanization axis. Development of railroads in the second half of the 19th century made possible optimal utilization of both means of transport: water and railroads. During that period, water transportation involved primarily shipping of timber, which was processed in the Bydgoszcz sawmills. In 1920, Bydgoszcz was incorporated to Poland, which led to the change in direction of water transportation, from east – west to north – south. Failure to adjust to the direction of navigation led to gradual, systematic drop in shipping by the river. Plans related to modernization or construction of a new canal were not implemented. Therefore, in the late 20th century navigation disappeared on the Bydgoszcz Canal, and the canal became a historic site. The Bydgoszcz Canal, the Brda River and nearby areas had been heavily degraded. These days, Bydgoszcz does not take advantage of its proximity to the river and canal. There are revitalization plans for riverside areas, mainly brownfield redevelopment, which are partially implemented. The canal and river are promoted for the purposes of water tourism, recreation and cultural activities. Bydgoszcz should be linked to water as the water capital of Poland.

¹¹⁶ „Gazeta Pomorska”, 2.02.2015, s. 13: Potop ma być jak piernik; „Gazeta Wyborcza”, 3.02.2015, Bydgoszcz, s. 2: Fontanna już stoi, ale trzeba ją wypromować.

Bydgoszcz – die am Wasser gelegene Stadt

Schlüsselwörter: Bydgoszcz, Geschichte, Bromberger Kanal, Brda, Binnenschifffahrt, Revitalisierung, am Fluss gelegene Gebiete

Zusammenfassung

Die Burg Bydgoszcz und die Ansiedlung waren seit dem 11. Jahrhundert mit dem Fluss Brda (die Brahe) verbunden. Im Jahr 1346 wurde am Fluss die Stadt angelegt, die in kurzer Zeit in einen großen Flusshafen verwandelt wurde. Bydgoszcz war in Polen für den Getreidehandel, insbesondere mit Gdańsk (Danzig) berühmt. Im Jahr 1772, nach der Übernahme der Stadt durch Preußen, wurde mit dem Bau des den Fluss Odra (die Oder) mit der Wisła (die Weichsel) mittels der Flüsse: Noteć (die Netze) und Brda verbindenden Bromberger Kanals begonnen. Der Kanal gab Anregungen für die Stadtentwicklung und die Brda galt als die Verstärkungsachse. Die Entwicklung des Eisenbahnwesens in der 2. Hälfte des 19. Jh. ermöglichte die optimale Inanspruchnahme von den beiden Transportmitteln der Binnenschifffahrt und der Eisenbahnbeförderung. Damals transportierte man auf dem Wasserweg vor allem das Holz, das man in den Sägewerken in Bydgoszcz verarbeitete. Im Jahr 1920 wurde Bydgoszcz an Polen angeschlossen, was eine Änderung der Richtung der Wasserbeförderung vom Osten-Westen nach Norden-Süden verursachte. Die Nichtanpassung an die neue Richtung der Binnenschifffahrt führte zu einem langsamen, gleichmäßigen Rückgang an dem Flusstransport. Modernisierungspläne und Baupläne in Bezug auf einen neuen Kanal wurden nicht verwirklicht, was gegen Ende des 20. Jahrhunderts zum Rückgang der Schifffahrt auf dem Bromberger Kanal beigetragen hat. Der Kanal ist Denkmal geworden. Der Bromberger Kanal, der Fluss Brda und anliegende Gebiete wurden stark degradiert. Heutzutage profitiert Bydgoszcz von der Nähe des Flusses und des Kanals nicht. Die Pläne der Revitalisierung der am Fluss gelegenen Gebiete, vor allem der ehemaligen Industriegelände, wurden teilweise realisiert. Der Kanal und der Fluss sollen der Wassertouristik, Erholung und den kulturellen Unternehmungen dienen. Bydgoszcz soll als die Wasser-Hauptstadt Polens verknüpft werden.