

KANAŁ BYDGOSKI – HISTORIA I WALORY TURYSTYCZNE

Danuta Szumińska, Wojciech Kaczmarek

Nakło nad Notecią stanowi początek osiemnastowiecznego za-
bytku techniki jakim jest Kanał Bydgoski. Jest on najstarszą tego typu
budowlą na obszarze Polski. Pierwszy polski plan wybudowania Kanału
Bydgoskiego powstał już w Rzeczypospolitej za panowania **Stanisława
Augusta Poniatowskiego** (1766 rok), w związku z potrzebą obniżenia
kosztów transportu w handlu z Berlinem oraz Śląskiem. Jego autorem
był Węgier w służbie polskiej **Franciszek Florian Czaki**, kapitan arty-
lerii koronnej i kartograf królewski. Niestety początkowo brak pie-
niędzy, a od roku 1772 zajęcie Bydgoszczy i znacznej części Rzeczpo-
spolitej przez wojska pruskie, uniemożliwiły zrealizowanie tego pro-
jektu.

Do idei połączenia tych ziem drogą wodną, łączącą nowo przy-
łączone ziemie I zaboru pruskiego z północnymi terenami Królestwa
Pruskiego, powrócono już w 1771 roku. Król Prus wyznaczył to zadanie
budowniczemu **Franzowi Balthazarowi Schonberg von Brenckenhoff**.
Autor projektu prowadził w latach wcześniejszych badania rozpoznaw-
cze w okolicach Bydgoszczy. Ich celem było wyznaczenie miejsca dogo-
dnego do budowy drogi wodnej, która pozwoliłaby skierować handel
polski do Szczecina i Prus oraz osłabić tym samym gospodarkę Gdańska.

Zadanie zostało wykonane w zawrotnym tempie, gdyż 26 kilo-
metrów kanału i 9 drewnianych śluz wybudowano w ciągu dwóch lat
(1773-1774) przy pomocy około 6-18 tys. robotników sprowadzonych
z głębi Prus i innych państw niemieckich. Uroczyste otwarcie kanału
nastąpiło **14 czerwca 1774 roku**. W krótkim czasie, ze względu na zby-
tni pośpiech przy budowie oraz brak odpowiedniej konserwacji, kanał
uległ zamuleniu i zarastaniu, a roślinność powodowała dewastację śluz.
W związku z tym w latach 1792-1801 wybudowano 9 nowych śluz z ce-
gły i 3 jazy. Większość z nich, oprócz jednej nowej śluzy (dzisiejsza
Nakło Wschód), usytuowano w miejscu dawnych obiektów.

Warunki żeglugi polepszyły się w okresie Księstwa Warszawskiego, wskutek zwiększenia dotacji na utrzymanie drogi wodnej. W latach 1812-1815 wybudowano nową śluzę w Bielawach (dzisiejsza Nakło Zachód) i przedłużono kanał zasilający aż po miejscowość Dębinek. Żadne z przeprowadzonych działań nie dało jednak trwałego rezultatu w postaci zapewnienia potrzebnej dla żeglugi ilości wody.

Niedobory wody, notowane od początku powstania Kanału Bydgoskiego, były ważnym problemem ograniczającym rozwój transportu wodnego. Według projektantów odpowiednie jej zasoby miały być gwarantowane przez zasilanie z licznych obszarów podmokłych, występujących w zlewni górnej Noteci. Jednak okazało się, że mokradła nie zapewniały dostatecznej ilości wody. Niskie przepływy i stale pogarszający się stan urządzeń żeglugowych były przyczyną częstej niedrożności drogi wodnej. Znaczne zwiększenie zasobów wodnych nastąpiło dopiero w latach 1878-1882, w wyniku kanalizacji górnej Noteci na odcinku Jezioro Gopło – Kanał Bydgoski. Pozwoliło to na zwiększenie zasilania poprzez doprowadzenie wody Kanałem Górnonoteckim.

W XIX wieku, po zwiększeniu zasobów wodnych, kanał spełniał swoje zadanie z całkiem dobrym skutkiem, szczególnie po wprowadzeniu do żeglugi statków parowych. Ostatnia większa przebudowa i modernizacja Kanału Bydgoskiego została wykonana przez Niemców w przededniu I wojny światowej, gdy wystąpiła pilna potrzeba przewożenia dużych ilości towarów w kierunku wschodnim. W wyniku prac przeprowadzonych w latach 1909-1915 zmieniono nieco jego przebieg, odcięto przestarzały fragment o długości 4 km, zaopatrzone w 5 śluz. Uzyskano tym samym bliższe połączenie z Brdą, a wylot kanału przesunięto w kierunku północnym, gdzie znajdowały się bardziej uprzemysłowione dzielnice Bydgoszczy. Ciekawostką jest, że pod nowym odcinkiem kanału przeprowadzono syfonem strugę **Flis**, prawdopodobnie z powodu obecności dużego młyna miejskiego, który napędzany był wodami tej strugi. Na nowym odcinku, o długości 1630 m, wybudowano 4 śluzy: Osowa Góra, Prądy, Czyżkówko i Okole. Wprowadzone zmiany umożliwiły poruszanie się po kanale barek o tonażu 400 ton, odcięty fragment został natomiast wykorzystany przez mieszkańców Bydgoszczy jako teren rekreacyjny.

W XX wieku, w związku z rozwojem transportu kolejowego i drogowego, nastąpił spadek znaczenia Kanału Bydgoskiego jako drogi transportowej. Dla mieszkańców Bydgoszczy do połowy XX wieku stanowił on jednak wraz z rzeką Brdą symbol miasta oraz miejsce spotkań i wypoczynku. Pogorszenie się w okresie powojennym jakości wody ograniczyło jednak i tę funkcję.

Obecnie Kanał Bydgoski jako zabytek techniki jest wpisany do rejestru zabytków. Powoduje to liczne konflikty pomiędzy potrzebami modernizacji obiektów hydrotechnicznych do współczesnych warunków żeglugowych (np. w ramach rewitalizacji szlaku wodnego Wisła-Odra), a konserwatorami zabytków, którzy chcieliby jak największego zachowania substancji zabytkowej dla przyszłych pokoleń.

W ostatnich latach ponownie wzrosła rola rekreacyjno-wypoczynkowa terenów położonych nad kanałem i rzeką Brdą oraz nastąpił wzrost ruchu jednostek turystycznych pływających w obrębie tej drogi wodnej. Wędrując wzdłuż lub płynąc kanałem z Nakła nad Notecią w kierunku Bydgoszczy możemy podziwiać szereg obiektów historycznych, a przede wszystkim zabytkowe śluzy. Pierwsze dwie podnoszą jednostki pływające o około 7,5 m (do stanowiska szczytowego Kanału Bydgoskiego), a następne cztery opuszczają je do poziomu Brdy. Ciekawostką dla wszystkich, którzy oglądali **serial „Czterej pancerni i pies”** jest śluza Okole. To tutaj właśnie kręcono odcinek filmu w czasie którego Gustlik wysadza, po „3 długich czerwonych seriach”, wrota śluzy zalewając wodą niemieckie pozycje. Śluza ta ma system specjalnych zbiorników umożliwiających wykorzystanie znacznej części wody do szybkiego śluzowania co zostało wykorzystane w filmie jako efekt wysadzenia wrót.

Literatura

- Biskup M. (red.), 1991. *Historia Bydgoszczy do roku 1920*, t. 1, PWN, Warszawa-Poznań
- Bydgoszcz. Historia, kultura, życie gospodarcze*, 1959. Praca zbiorowa wydana staraniem Prezydium Miejskiej Rady Narodowej w Bydgoszczy, Wyd. Morskie, Gdynia, 448 s.
- Jankowski A. T., 1975. *Stosunki hydrograficzne Bydgoskiego Węzła Wodnego i ich zmiany spowodowane gospodarczą działalnością człowieka*, Stud. Soc.

Scient. Tor. Toruń-Polonia, Supl. VII., PWN, Warszawa-Poznań-Toruń,
116 s.

Wilder, J. A., 1936. *Polski projekt budowy Kanalu Bydgoskiego*, Przegląd
Bydgoski, R. 4, z. 1-2.

Winid W., 1928. *Kanal Bydgoski*, Warszawa.

<http://ejra.w.interia.pl/1.html>

www.info.elblag.pl/5,15023,Krolowa-polskich-rzek-przedostatnim-etapem-rejsu.html

www.pomorska.pl/apps/pbcs.dll/article?AID=/20090927/BYDGOSZCZ01/306255834

www.tmmb.pl/portal/