

# Kanał Bydgoski

**Bydgoszcz od dawna słynęła z handlu rzeczno-ego. W 1487 r. powstała tu organizacja flisaków. Łodziami transportowano stąd sól i drewno do Elbląga i Gdańska. W XVI w. Bydgoszcz była największym miastem handlu solą w Wielkopolsce, na Kujawach i Pomorzu. Tu w 1530 r. znajdowały się królewskie magazyny tego surowca, a w 1579 r. przy obecnej ul. Żupy – warzelnia soli.**

## Od pomysłu do projektu

Pomysł budowy kanału łączącego Wisłę z Odrą narodził się w XVI w. podczas rokowań polsko-brandenburskich w sprawie wolności żeglugi na szlaku warciańsko-odrzańskim. Idea odżyła za panowania króla Polski Władysława IV, niestety, realizację pokrzyżowała wojna na kresach. Do budowy kanału służącego osuszeniu terenu nad Notecią zabrał się jeden z właścicieli łabiszyna, ale przerwał ją z powodu kłopotów technicznych i finansowych. Nad budową zastanawiano się też od połowy XVIII w. W 1766 r. tematem zajęła się Komisja Skarbu Koronnego. Kartograf króla Stanisława Augusta Poniatowskiego Franciszek F. Czaki przedstawił projekt planu kanału łączącego Noteć z Brdą przez Nakło, Rynarzewo i Ciele. Na przeszkodzie stanęły rozbiory Polski.

Z propozycją budowy kanału między Bydgoszczą a Nakłem wystąpił do króla Prus, Fryderyka II, Franz B. Schönberg von Brenckenhoff. Orędownikiem realizacji pomysłu był minister Ewald F. von Hertzberg oraz drogomistrz Herman Jawein. Chodziło o stworzenie drogi wodnej między Odrą i Wisłą, łączącej Brandenburię z Prusami Królewskimi. Projekt zakładał budowę kanału o długości 23,77 km z 9 śluzami między Nakłem a Bydgoszczą.

## Ruszyły prace

Pierwsze prace od strony Nakła ruszyły

wiosną 1773 r. Do września gotowy był podstawowy wykop. Uczestniczyło w nich początkowo 500, a potem 8 do 10 tys., a nawet 18 tys. robotników sprowadzonych m.in. z Meklemburgii, Dessau, Turynii, Saksonii i Czech. Dla tak ogromnej liczby ludzi brakowało miejsca, gnieździł się więc w prowizorycznych szałasach. Jednocześnie stawiono cegielnie i tartaki, by jak najszybciej dostarczać materiał do budowy kanału, a także baraków pracowniczych. Pracowników przyciągały nadania ziemi wzdłuż kanału.

## Choroby dziesiątkowały ludzi

Budowa kanału pociągnęła za sobą ogromne ofiary. Proste urządzenia były nie najlepsze do wbijania pali w podłoże. Robotnicy pracowali, często stojąc po pas w lodowatej wodzie.

## Król Prus mówił o cudzie

Po niespełna 18 miesiącach nowoczesny system hydrotechniczny został oddany do użytku. Król Prus nazwał go wtedy „cudownym dziełem czasu”. Barki wpłynęły na sztuczną drogę wodną 9 czerwca 1774 r., a oficjalne otwarcie nastąpiło 14 września. Kanał miał 26,77 km i 9 drewnianych śluz. Mówiło się, że była to najdłuższa sztuczna droga wodna Europy. Całkowita długość szlaku wodnego łączącego Wisłę z Odrą sięgała prawie 300 km.

## Zawaliły się śluzy

Rychło okazało się, że konstrukcje kanału miały wiele usterek. Podczas próby w czerwcu 1774 r. dwie pierwsze barki, które ruszyły na trasę, w ogóle nie dotarły do celu. Kanał zlokalizowany na grząskim, bagnistym gruncie był stale wypłukiwany. Podniósł się torf, tworząc maziste rozlewiska. Dno błyskawicznie zarastało zielskiem. Krótco po pierwszych próbach uruchomienia kanału rozpadły się dwie drewniane śluzy – na Prądach i w Jósefinkach. Po rozpoczęciu regularnej żeglugi przeprowadzano rozmaite naprawy.

## Z cegły zamiast drewna

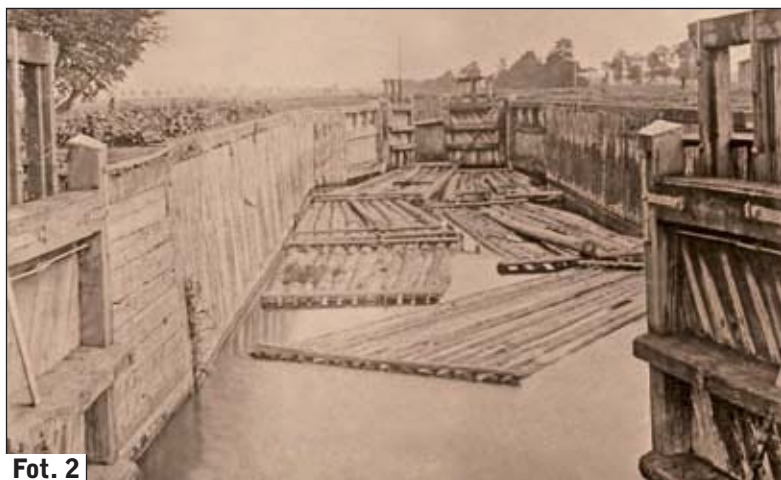
W 1791 r. funkcję inspektora Kanału Bydgoskiego objął Ernst C. Peterson. Z jego inicjatywy i przy pomocy przyrodnego brata Johanna P. Petersona w latach 1791–1799 drewniane śluzy zastąpiono ceglano-kamiennymi. Robotami kierował mistrz budowlany



Fot. 1

Nieczynne mechanizmy śluzy nr V przy Czarnej Drodze

Fot. Marek Chełmiński



Fot. 2

Zdjęcie jednej ze śluz Kanału Bydgoskiego wkrótce po oddaniu do użytku

Fot. Archiwum Muzeum Okręgowego w Bydgoszcy

i technik budownictwa wodnego David Gilly. W 1801 r. w tej technice zbudowano 9 śluz i 3 jazy. Były to pierwsze w Europie śluzy wykonane z cegły.

### Rozwój żeglugi

Żegluga mimo usterek i awarii urządzeń kanału wzrastała. W 1775 r. przepawiono 222 barki i 1151 tratw, a w I połowie XIX w. – średnio 500–800 łodzi rocznie. Około 1870 r. spławianie drewna wzrosło 40-krotnie, a kursy łądzi – 4-krotnie. Około 1912 r. przewożono średnio 525 tys. ton towarów rocznie. Na zachód głównie drewno, a na wschód zboże, cukier i węgiel. W okresie XX-lecia międzywojennego

zmaląła ilość przewożonych towarów. Podczas okupacji Niemcy planowali modernizację Kanału Bydgoskiego, tak aby mógł on przyjmować nawet 1000-tonowe barki. Istniały stocznie i przedsiębiorstwa żeglugowe, by wspomnieć choćby o stoczni braci Wulff czy Bydgoskiej Żegludzie Holowniczej, późniejszym Lloydzie Bydgoskim

### Rozbudowa śluz

W pierwotnym kształcie w skład kanału wchodziło 9 śluz: śluza przy ul. Artura Grotgera – nr II, przy ul. Nakielskiej opodal Kruszwickiej – nr III, przy ul. Wrocławskiej – nr IV, przy ul. Czarna Droga – nr V, przy ul. Józefa Bronikowskiego – nr VI, Prądy – nr VII, Osowa Góra – nr

VIII, w Józefinkach – nr IX, z jazem upustowym i Nakło Wschód – nr X. Współpracowały one ze śluzą miejską (nr I) na Brdzie przy ul. Karola Marcinkowskiego. Podczas przebudowy Kanału Bydgoskiego na samej Noteci pojawiały się jeszcze inne śluzy. Dla ustabilizowania poziomu wody między śluzą nr IX Józefinki a wejściem koryta kanału do Noteci dodatkowo zbudowano w 1801 r. śluzę X Nakło Wschód. Kanał Bydgoski cały czas dostosowywano do sprawniejszej żeglugi. Po wprowadzeniu statków parowych długość śluz została w latach 1840–1852 zwiększona do ponad 50 m.

### Nowy Kanał Bydgoski

W 1905 r. sejm pruski podjął decyzję o modernizacji Kanału Bydgoskiego. Powstały w 1907 r. projekt zakładał wybudowanie Nowego Kanału Bydgoskiego w celu skrócenia czasu śluzowania między I a V śluzą. Prace prowadzono w latach 1908–1915. Nowy Kanał Bydgoski połączył Kanał Bydgoski za VI śluzą (licząc od strony miasta) z Brdą w rejonie ul. Ludwikowo na Jachcicach. Było to ok. 1630 m sztucznej drogi wodnej z dwiema dużymi śluzami: Okole i Czyżkówko. Przez kanał mogły się odtąd przeprawiać nawet 400-tonowe barki. Droga żeglów-



Rys. 1

Mapa Kanału Bydgoskiego

Mapa: Elżbieta Dygusiewicz, Janusz Fleming

na Kanału Bydgoskiego wynosiła odtąd 24,5 km. Kursowały po niej statki towarowe: bromberki, berlinki, kanałówki, cyle czy łodzie finowskie, a także holowniki i motorówki. Kanał był szeroki na 17–19 m, a przy śluzach nawet do 26 m i głęboki na ok. 2 m. Po obydwu stronach znajdowały się drogi holownicze.

### Śluzy po 1915 roku

Od jesieni 1915 r. na żeglownym szlaku Wisła–Odra w części od ujścia Brdy do Wisły do końca Kanału Bydgoskiego w Nakle znajdują się następujące śluzy: Brdujście – nr 1, śluza miejska przy ul. K. Marcinkowskiego – nr 2, Okole na Nowym Kanaale Bydgoskim – nr 3, Czyżkówko na Nowym Kanaale Bydgoskim – nr 4, Prądy – nr 5 (dawna 7 śluza), Osowa Góra – nr 6, Józefinki – nr 7 i Nakło Wschód – nr 8.

Odcinek kanału obejmujący śluzy z zachowanymi starymi numerami II do VI, stał się rezerwową drogą wodną, na której nie żeglowano już w końcu lat 40. XX w., a formalne zamknięcie dla ruchu nastąpiło w końcu lat 60. XX w.

### Rondo w miejscu kanału

W 1971 r. w związku z budową ronda Grunwaldzkiego część Kanału Bydgoskiego



Fot. 3

Śluza przy ul. Wrocławskiej na starym Kanaale Bydgoskim

Fot. Marek Chełmiński

go została zasypana. Z krajobrazu miasta zniknęły śluzy: ul. Grottgera i Nakielskiej.

### Współczesne parametry

Dziś Kanał Bydgoski ma 24,5 km długości, od 28 do 30 m szerokości, głębokość żeglowna sięga 1,6–2,0 m (miejscami także niższa, ale nie na szlaku). Cztery śluzy znajdują się w Bydgoszczy: Okole, Czyżkówko, Prądy i Osowa Góra, dwie poza miastem: śluza Józefinki i Nakło Wschód. Śluza Czyżkówko ma długość 57,4 m i szerokość 9,6 m. Pozostałe śluzy na odcinku od Bydgoszczy w stronę Krzyża mają zbliżone parametry.

### Ustawiczne remonty

Droga wodna od Wisły przez Brdę i Kanał Bydgoski do Noteci w Nakle jest ustawicznie remontowana. Licząc blisko 130 lat wysłużoną śluzę Brdujście zastąpiła w 1999 r. śluza Czersko Polskie (dł. 120 m, szer. 12 m). Jest to obiekt w pełni skomputeryzowany, z siłownikami hydraulicznymi do otwierania i zamykania wrót. Śluzy z początku XX w.: nr 2, 3 i 4 – mają elektryczne i łańcuchowe napędy do otwierania wrót, zaś śluzy nr 5 i 6 – mechaniczne i ręczne.

### Atrakcyjne żeglowanie

Żegluga na Kanaale Bydgoskim nadal się rozwija. Tylko w 2005 r. było prawie





Fot. 3

Statek pasażerski „Konrad” podczas śluzowania (Osowa Góra). Lata 1933–1935.

3700 śluzowań, w tym 1900 w celach turystycznych i sportowych. Kanał zaliczany jest do klasy żeglugowych wód śródlądowych. Mogą po nim kursować jednostki o tonażu do 500 ton.

#### Wyłączone z żeglugi

Po wybudowaniu Nowego Kanału Bydgoskiego odcinek Kanału Bydgoskiego obejmujący śluzy ze starymi numerami II–VI został z czasem wyłączony z ruchu, a śluzy II i III w 1971 r. zasypano. Pozostałe śluzy: IV, V i VI po wyremontowaniu stały się zabytkami hydrotechnicznymi chętnie odwiedzanymi przez turystów. Ten fragment kanału znajduje się w gestii Wydziału Gospodarki Komunalnej i Ochrony Środowiska Urzędu Miasta w Bydgoszczy. Pierwsze drewniane śluzy nr IV, V i VI, powstałe w latach 1773–1774, ze względu na zły stan techniczny zostały zasypane. W latach 1786–1791 w miejscach nieco przesuniętych w stosunku

do starej lokalizacji zbudowano nowe, murowane, które po przebudowie na początku XIX w. nadzorowanej przez Johanna P. Petersona przetrwały do dziś. Śluzy spełniały swe funkcje do 1945 r. Później popadały w ruinę. Śluzy nr IV i V zostały gruntownie wyremontowane w latach 1993–1995, a śluza nr VI w latach 1997–1998. Obecnie są najstarszymi bydgoskimi śluzami jednokomorowymi z końca XVIII w. Fragment Kanału Bydgoskiego i Nowego Kanału Bydgoskiego od śluzy Nakło Wschód po śluzę Okole (czyli 3, 4, 5, 6, 7 i 8) znajduje się w gestii Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej w Poznaniu. Śluzy Czersko Polskie, nieczynna Brdujście i miejska przy ul. K. Marcinkowskiego podlegają Regionalnemu Zarządowi Gospodarki Wodnej w Gdańsku. Kanał Bydgoski potocznie nazywany jest Starym Kanałem Bydgoskim.

#### W rejestrze zabytków

Zespół Kanału Bydgoskiego, w którego skład wchodzi szlak wodny Kanału Bydgoskiego i Nowego Kanału Bydgoskiego, został w 2005 r. wpisany do rejestru zabytków województwa kujawsko-pomorskiego. W uzasadnieniu czytamy m.in.: *Kanał Bydgoski to unikatowy w skali europejskiej przykład XVIII-wiecznej myśli technicznej oraz rozwoju techniki na przestrzeni XIX i pierwszej ćwierci XX wieku. Jest to droga wodna starsza od Kanału Augustowskiego i Kanału Elbląskiego, która już ponad dwa wieki łączy dorzecza Wisły i Odry. Przez długi czas był to jedyny śródlądowy szlak wodny, który wiązał wschód i zachód Europy.*

**Jerzy Derenda**

prezes Towarzystwa  
Miłośników Miasta Bydgoszczy