



SZLAKIEM ZABYTEKÓW HYDROTECHNIKI





Płynąc z Berlina drogą wodną E-70 dopłyniemy do Bydgoszczy. Tutaj turysta wodny będzie miał wyjątkową możliwość zapoznania się z niewątpliwymi walorami związanymi z położeniem miasta nad Brdą, Wisłą i Kanalem Bydgoskim, które tworzą Bydgoski Węzeł Wodny. Zapraszamy do lektury niniejszego przewodnika, który potwierdzi, że Bydgoszcz to ważne miejsce na wodnej mapie Polski

SZLAKIEM ZABYTEKÓW HYDROTECHNIKI

Od początku swojego istnienia Bydgoszcz była silnie związana z wodą. Blisko 1000-letnia koegzystencja z rzeką wyżyłobiła w mentalności Bydgoszczan przywiązanie do prac związanych z żeglugą. Jedną z ważniejszych dat w historii naszego miasta jest rok 1346, kiedy to Kazimierz Wielki wydał dokument lokacyjny dla Bydgoszczy, z którego dowiadujemy się między innymi o prawie prowadzenia handlu splotnego nadanego mieszkańcom miasta.

UPROSZCZONY SCHEMAT ROZWOJU ŻEGLUGI W BYDGOSZCZY

Friedrich Bumke
Bromberg Schlepschiffahrt – 1871

Otto Liedke – 1873

Bromberg Schlepschiffahrt
Aktien Gesellschaft – 1891

Bromberger Dampfschiff

Bromberg Schlepschiffahrt
Aktien Gesellschaft – 1906

Lloyd Bydgoski – 1920

Bromberg Schlepschiffahrt
Aktien Gesellschaft – 1939

Lloyd Bydgoski jako firma polniemiecka
pod Okręgowym Zarządem Urzędu
Likwidacyjnego – 1945

Polskie Drogi Wodne Żegluga
Państwowa, dyrekcja w Warszawie,
oddział w Bydgoszczy, ul. Grodzka 21
– 1945

Państwowa Dyrekcja na Wiśle w Warszawie,
oddział w Bydgoszczy – 1948

Żegluga Bydgoska S.A. – 1995

Żegluga na Brdzie na początku XX wieku,
fot. Muzeum Kanału Bydgoskiego

KROPLA HISTORII

Od XV do XVII wieku Bydgoszcz przeżywała okres prosperity. Wykorzystanie znakomitego położenia nad Brdą i Wisłą sprawiło, że w tym okresie miasto było jednym z najważniejszych na mapie Rzeczypospolitej. W tych wiekach wielokrotnie potwierdzano prawa mieszczan bydgoskich do prowadzenia handlu spławnego na Wiśle. Prowadzono ożywiony handel zbożem, piwem oraz ceramiką z wieloma miastami Rzeczypospolitej. Szczególnie ważny był jednak kontakt z naszym „Oknem na Świat” – z portowym Gdańskiem.

Po pożogach związanych z Potopem Szwedzkim oraz epidemiami, Bydgoszcz straciła swoją pozycję w wyniku zniszczeń i zmniejszenia się liczby ludności. Ten stan trwał przez przeszło 100 lat, kiedy w wyniku zaborów miasto wraz z otaczającymi terenami stało się własnością króla pruskiego. Fryderyk Wielki, dostrzegając potencjał miejsca zdecydował o budowie połączenia Odry z Wisłą. Wybudowany w latach 1773–1774 Kanał Bydgoski, liczący około 26 kilometrów długości przyczynił się do silnego rozwoju Bydgoszczy, która w XIX wieku przekształciła się w ważny ośrodek przemysłowo-handlowy. W XIX wieku rozwinęły się prężne przedsiębiorstwa handlowe, jak również stocznie budujące jednostki pływające nie tylko na potrzeby żeglugi. Prowadzone były również prace melioracyjne i remontowe na Noteci, Brdzie i Kanale Bydgoskim.

Bydgoszcz ponownie zaczęła przekształcać się w port śródlądowy. Bardzo ważne miejsce w dziejach transportu rzeczno-egipskiego miasta zajęła budowa nowej nitki Kanału Bydgoskiego z lat 1908–1915.

Dzięki pobudowanym śluzom możliwe stało się śluzowanie większych jednostek, co wpłynęło na dalszy rozwój handlu. Po uzyskaniu niepodległości i powrocie Bydgoszczy do Polski, w 1920 roku, handel rzeczny na krótko stracił swoje znaczenie. Wówczas większa część niemieckiego przedsiębiorstwa żeglugowego Bromberg Schlepsschiffahrt Aktien Gesellschaft została zrepolonizowana, czego efektem była zmiana nazwy na Lloyd Bydgoski, który przejął schedę po wcześniejszych przewoźnikach. W czasie dwudziestolecia międzywojennego przedsiębiorstwo szybko stało się ważnym ogniwem w systemie transportu rzeczno-egipskiego kraju. Po II wojnie światowej nastąpiło upaństwowienie taboru rzeczno-egipskiego będącego własnością spółki, kilka lat później tak samo postąpiono z taborom będącym do tej pory we własności prywatnej.

ISTOTA BYDGOSKIEGO WĘZŁA WODNEGO

Dziś Bydgoski Węzeł Wodny nie ma co prawda znaczenia gospodarczego, ale jest ważnym dla przyszłości naszego miasta elementem tożsamości. Olbrzymie walory przyrodnicze oraz historyczne w postaci zetknięcia na jednym obszarze Brdy, Wisły, Kanału Bydgoskiego i Górnonoteckiego oraz mniejszych strug wodnych (Flisu, Strugi Młyńskiej, Potoku Prądy) jak również niesamowitych zabytków hydrotechniki stanowią dla Bydgoszczy potencjał, aby stać się wodną stolicą Polski. Szczególnie ważnymi elementami Bydgoskiego Węzła Wodnego są urządzenia hydrotechniczne, które dziś możemy podziwiać w granicach naszego miasta. Nie należy jednak zapominać o już nieistniejących, które na trwałe wpisały się w dzieje Bydgoszczy.

*V Śluza na Starym Kanale Bydgoskim na początku XX wieku,
fot. Muzeum Kanału Bydgoskiego*

Śluza – urządzenie służące do ograniczenia przepływu wody oraz umożliwiające przepływanie statków między zbiornikami o różnych poziomach.

Jaz – budowla służąca do spiętrzenia wody w zbiorniku.



KANAŁ BYDGOSKI

Omawiając Bydgoski Węzeł Wodny koniecznie trzeba wspomnieć o zabytkach hydrotechniki, a wśród nich o śluzach nowego Kanału Bydgoskiego, do których zaliczamy kolejno od zachodu śluzę Osowa Góra, Prądy, Czyżkówko oraz Okole. Do dziś są czynne i stanowią część Międzynarodowej Drogi Wodnej E-70. Od początku swojego istnienia umożliwiały transport największych ówczesnych barek powszechnych na rzekach zachodniej Europy, przekraczających 400 ton. Wszystkie te śluzy posiadają taką samą długość – 57,4 m i szerokość 9,6 m. Różnią się jednak wysokością podnoszenia. Dwie pierwsze śluzy – Osowa Góra i Prądy zostały wybudowane w latach 1773–1774, obecny kształt uzyskały jednak w czasie przebudowy z lat 1908–1915 i umożliwiają podnoszenie na wysokość 3,55 oraz 3,82 m. Są to pojedyncze śluzy komorowe o konstrukcji betonowej z okładziną ceglana. Stalowe wrota kłapowe oraz dolne wrota wsporne są napędzane ręcznie. Śluzowanie w każdej z nich w praktyce nie przekracza 20 minut.



*Kanał Bydgoski w czasie przebudowy z lat 1908–1915,
fot. Archiwum Państwowe w Bydgoszczy*

Płynąc na wschód dwa kolejne urządzenia hydrotechniczne są niemalże bliźniacze. Śluzy Czyżkówko oraz Okole powstały w czasie przebudowy Kanału Bydgoskiego. Obie śluzy zostały zbudowane na nowym dwukilometrowym przekopie w latach 1908–1915 i zastąpiły 5 śluz na Starym Kanale Bydgoskim. Musiały zniwelować ponad 15-metrową różnicę poziomów. Śluza Czyżkówko podnosi nas o 7,52 m w blisko 30 minut, a śluza Okole o 7,58 m w około 20 minut. Obie śluzy posiadają konstrukcję betonową z okładziną ceglana. Dla tych śluz charakterystyczne są również zbiorniki oszczędnościowe, które zmniejszają ilość wody potrzebnej do śluzowania, powodując jej wielokrotne użycie podczas śluzowań. To korzystnie wpływa na funkcjonowanie Kanału Bydgoskiego, biorąc pod uwagę jego olbrzymie wodne niedostatki. Stalowe wrota kłapowe oraz dolne wrota wsporne obu śluz napędzane są elektrycznie, jednakże w razie awarii można obsługiwać je ręcznie.

W czasie II wojny światowej żegluga na nowym kanale została wstrzymana wskutek uszkodzenia śluzy Czyżkówko. Na czas remontu ponownie dla transportu otwarto stary kanał. Ciekawostką jest to, że właśnie przy śluzie Okole kręcono ujęcia do kultowego serialu „Czterej pancerni i pies”. Najbardziej spektakularny bydgoski epizod związany jest ze słynną sceną wysadzania za pomocą Panzerfausta wrót śluzy nr 3 przez jednego z bohaterów - Gustlika. W tym miejscu należy się jednak kilka słów wyjaśnienia, ponieważ sama śluza w rzeczywistości nie została uszkodzona, zniszczona została jedynie drewniana atropa. Warto dodać, że to nie była jedyna śluza wykorzystana na planie zdjęciowym serialu. Spozrzegawczym widzom nie umknęło wykorzystanie w serialu plenerów przy nieistniejącej już dziś śluzie przy ulicy Grottgera oraz przy Rybim Rynku.

*Czterej Pancerni na śluzie Okole,
fot. Romuald Kropat*





Stary Kanał Bydgoski pomiędzy III a IV śluzą w 1915 roku, fot. Muzeum Kanału Bydgoskiego

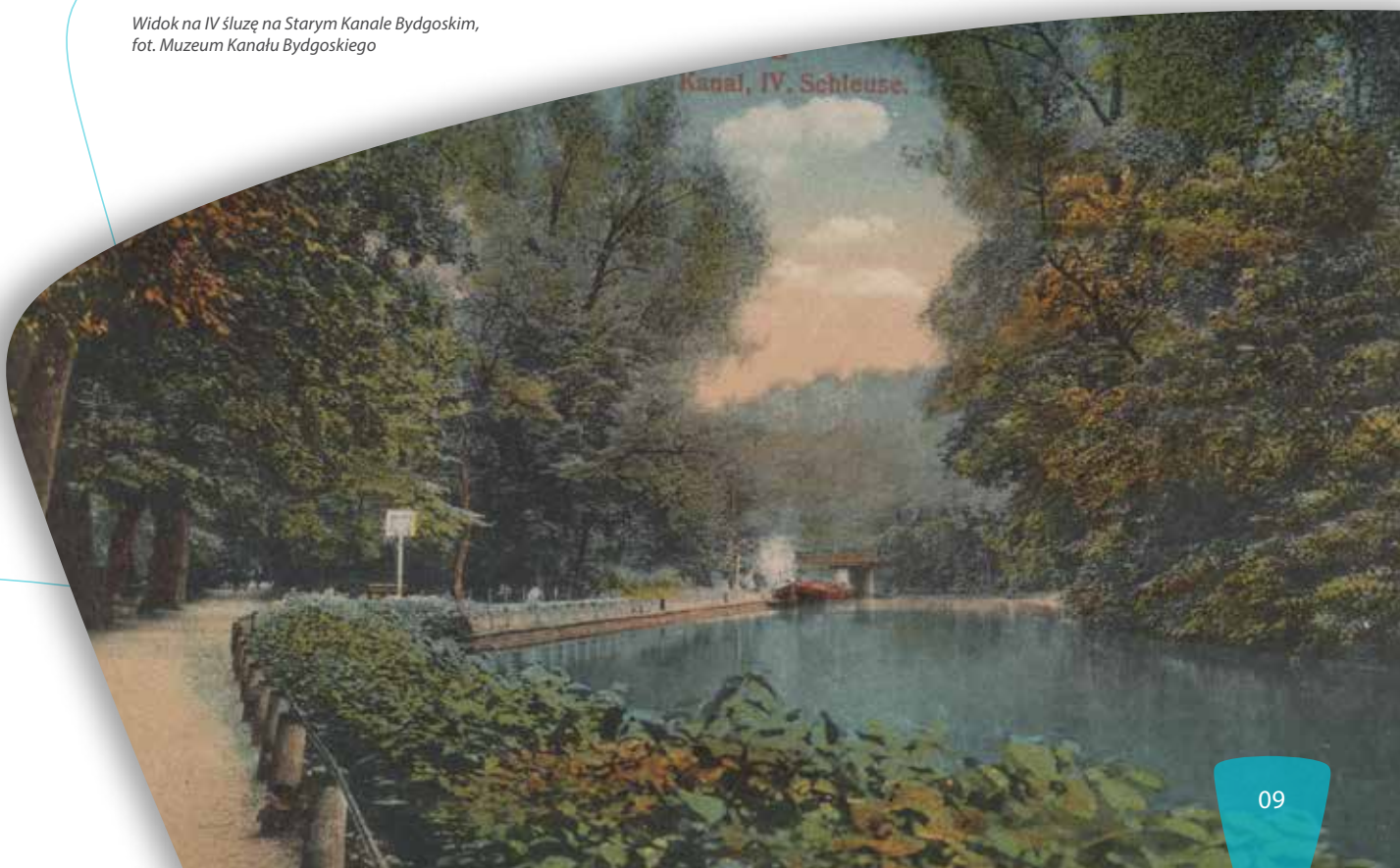
STARY KANAŁ BYDGOSKI

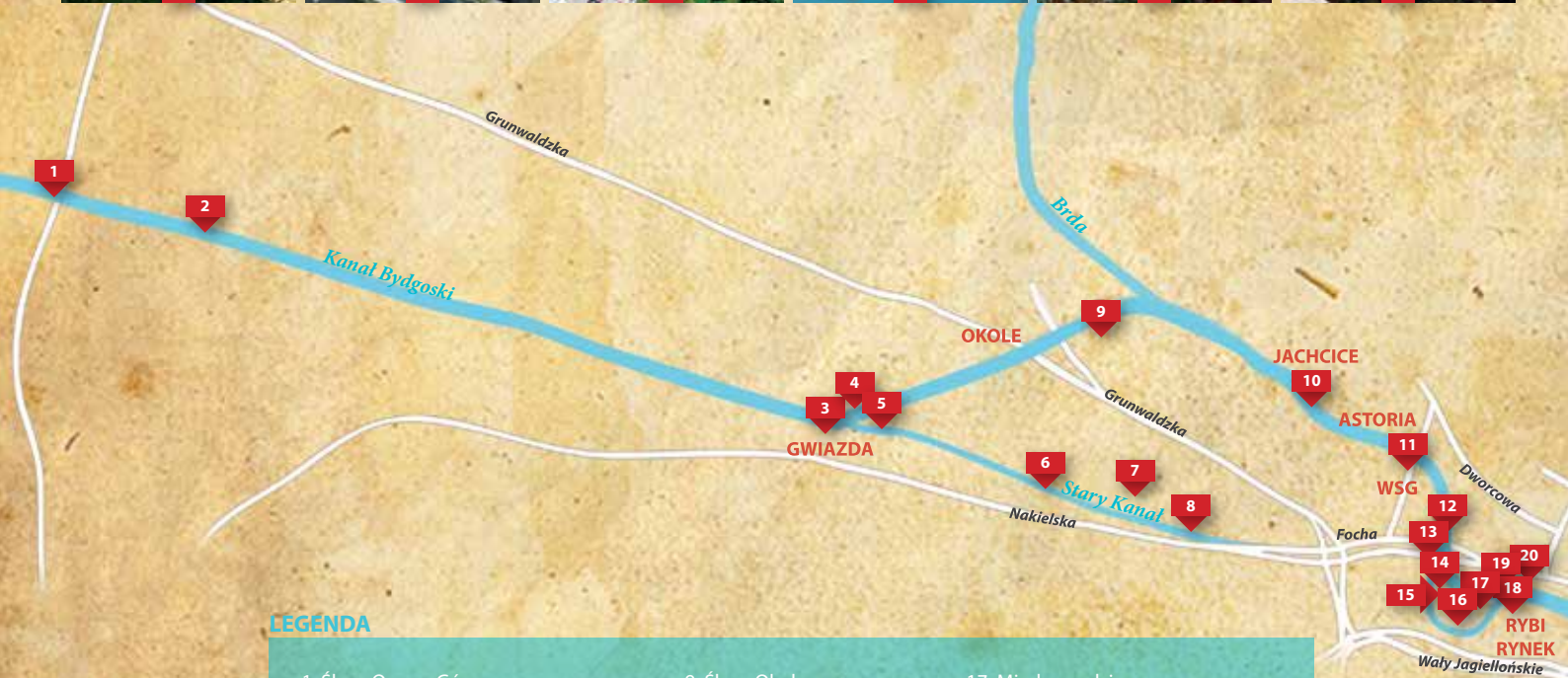
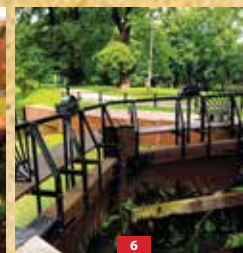
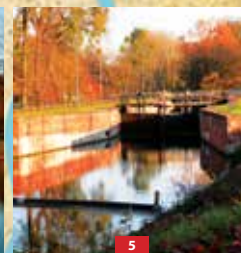
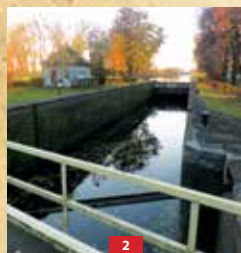
Warto wspomnieć o śluzach nad Starym Kanałem Bydgoskim pochodzących z przełomu XVIII i XIX wieku, które otacza przepiękny park. Jest to miejsce wyjątkowe ze względu na swoją historię oraz niezwykle walory przyrodnicze. Budowa parku związana jest z pracami inspektora kanału Ernsta Conrada Petersona, który rozpoczął systematyczne zadrzewianie brzegów topolami czarnymi, kasztanowcami, wiązami, bukami oraz lipami na początku wieku XIX. Prace te kontynuowane były również w czasie trwania Księstwa Warszawskiego przez generała Wincenta Aksamitowskiego oraz w późniejszym okresie przez Towarzystwo Upiększania Miasta. W połowie XIX wieku planty nad kanałem stały się wizytówką miasta, a zarazem miejskim terenem rekreacyjno-rozrywkowym. Powstawały restauracje i sale taneczne, organizowano plenery malarskie, wystawy, teatry letnie proponowały widzom lekki repertuar. Zimą kanał zmieniał się w chętnie odwiedzaną ślizgawkę. Również w 20-leciu międzywojennym stanowił miejsce rozrywki i był jedną z głównych atrakcji miasta. Stary Kanał tracił na znaczeniu po II wojnie światowej w związku z powiększającą się liczbą terenów zielonych w mieście. W latach 70-tych na odcinku od dzisiejszego Ronda Grunwaldzkiego, aż do wlotu do Brdy, kanał zasypano, odcinając jego wcześniejsze połączenie z centrum miasta.

Przełom wieku XX i XXI okazał się dla plant łaskawy. Powoli odradza się tutaj życie kulturalne. Mieszkańcy i władarze miasta zwracają się w stronę wody, czego przykładem były prace remontowe nad kanałem w latach 90-tych, wpisanie Kanału Bydgoskiego do Rejestru Zabytków Województwa Kujawsko-Pomorskiego w 2005 roku, jak również przeprowadzone niedawno prace w ramach projektu REURIS.

W 2006 roku dzięki inicjatywie Sebastiana Malinowskiego powstało Muzeum Kanału Bydgoskiego na terenie III Liceum Ogólnokształcącego, około 60 metrów od koryta Starego Kanału Bydgoskiego.

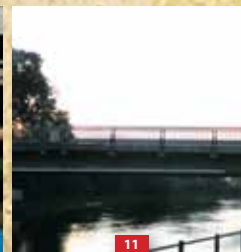
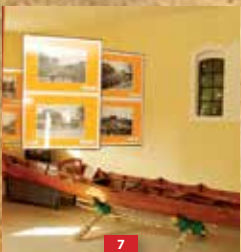
*Widok na IV śluzę na Starym Kanale Bydgoskim,
fot. Muzeum Kanału Bydgoskiego*

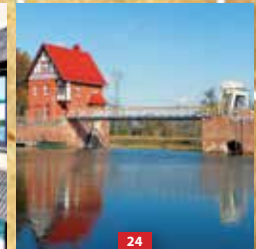
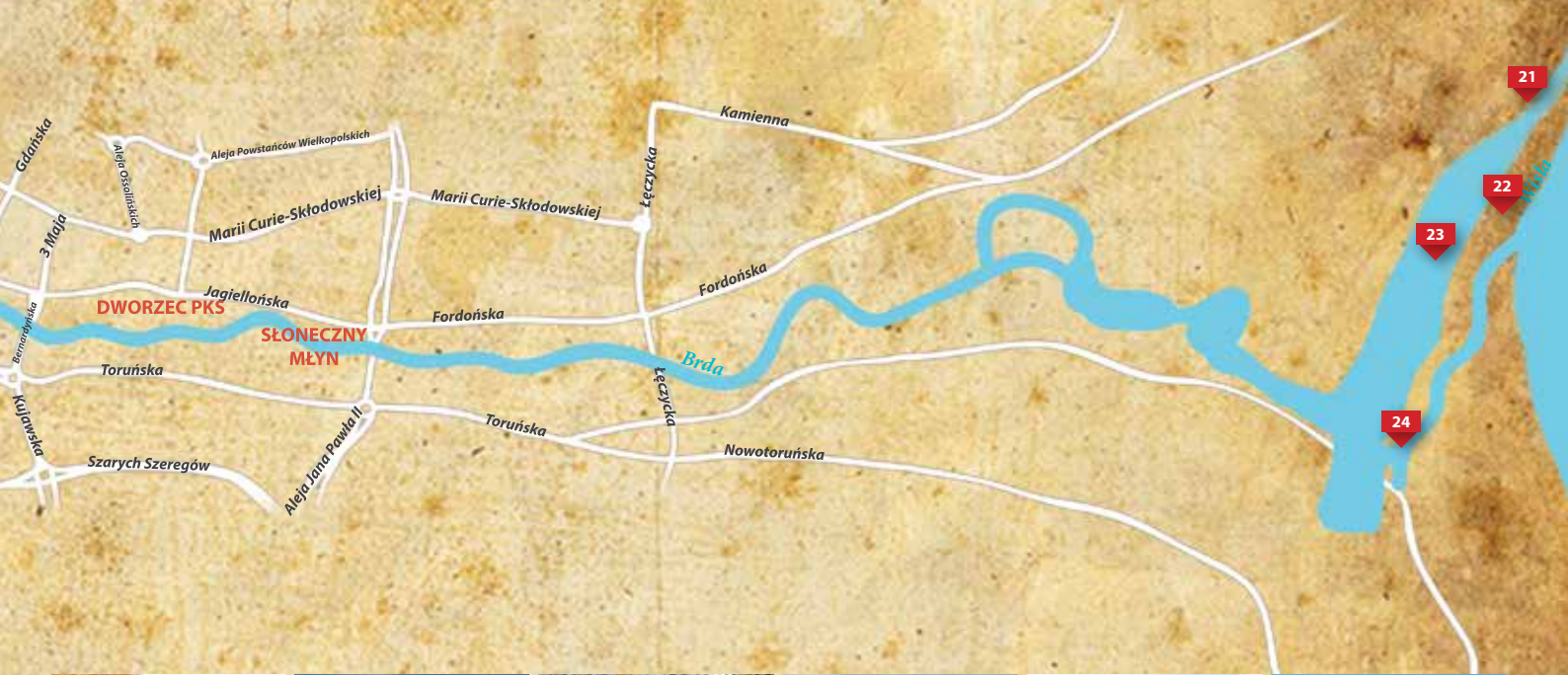




LEGENDA

- | | | |
|---------------------------------------|---------------------------|-------------------------------------|
| 1. Śluza Osowa Góra | 9. Śluza Okole | 17. Międzywodzie |
| 2. Śluza Prądy | 10. Mosty kolejowe | 18. Jaz Farny |
| 3. Przystań Gwiazda | 11. Most Królowej Jadwigi | 19. Elektrownia Wodna „Kujawska” |
| 4. Śluza Czyżkówko | 12. Śluza Miejska | 20. Most Jerzego Sulimy-Kamińskiego |
| 5. VI śluza na Starym Kanał Bydgoskim | 13. Jaz ulgowy | 21. Śluza Brdyujście |
| 6. V śluza na Starym Kanał Bydgoskim | 14. Przystań Bydgoszcz | 22. Śluza Czersko Polskie |
| 7. Muzeum Kanału Bydgoskiego | 15. Zabytkowe wodowskazy | 23. Tor Regatowy Brdyujście |
| 8. IV śluza na Starym Kanał Bydgoskim | 16. Wyspa Młyńska | 24. Jaz Walcowy Czersko Polskie |



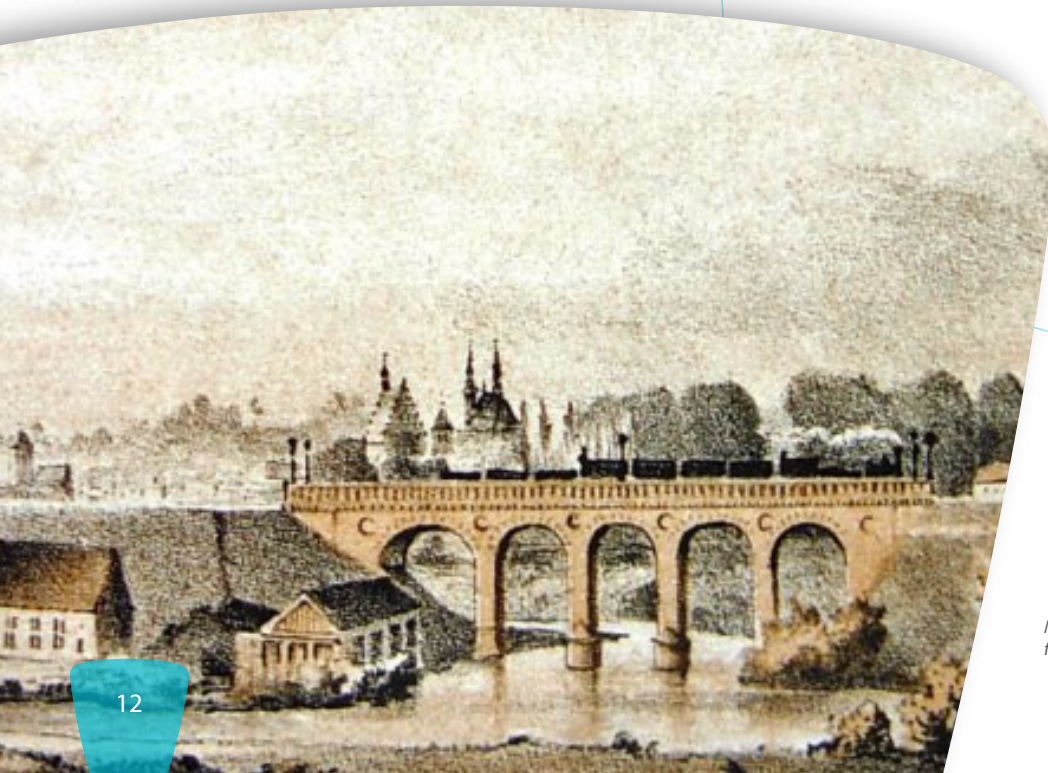


BRDA

Płynąc dalej na wschód od śluzy Okole naszą uwagę powinny zwrócić dziewiętnastowieczne mosty kolejowe. Pierwszy z nich, od strony północnej o konstrukcji żelbetowej trójprzęsłowej umożliwia nam przejazd z Bydgoszczy do Poznania przez Wągrowiec. Drugi – środkowy o konstrukcji ceglanej, łukowej, pięcioprzęsłowej prowadzi z Katowic do Tczewa. Trzeci, a zarazem najstarszy, którego konstrukcja pochodzi z lat 1849–50, również o konstrukcji ceglanej, łukowej, pięcioprzęsłowej, umożliwia nam przejazd w stronę Krzyża.



Splyw kajakowy na Brdzie, fot. R. Bazela



*Mosty kolejowe na Brdzie dawniej,
fot. Muzeum Kanału Bydgoskiego*



MOSTY

Warto zaznaczyć, że w Bydgoszczy mamy około 50 przepraw przez Brdę i Kanał Bydgoski, na które składają się liczne mosty i kładki.

Przemierzając Bydgoszcz w dół Brdy, przeplniemy jeszcze pod mostem Królowej Jadwigi, minimy okazały gmach dawnej Dyrekcji Kolei Prus Wschodnich, pochodzący z końca XIX wieku i napotkamy kolejną śluzę – Miejską. Od powstania Kanału Bydgoskiego to właśnie ona przysparzała najwięcej problemów, wynikających z bardzo trudnych warunków geotechnicznych w miejscu jej wybudowania. Drewniana śluza miejska została zastąpiona w latach 1882–1884 śluzą unikatową na światową skalę o niespotykanej konstrukcji – trapezowej. Śluza nazywana trapezową lub workową, przez twórcę największej monografii Kanału Bydgoskiego – Walentego Winida ochrzczone została bydgoską Scyllą i Charybdą, ponieważ po swych poprzedniczkach odziedziczyła niestety olbrzymie problemy żeglugowe. Co ciekawe, do tej śluzy wprowadzano barki rufą, co było sporym utrudnieniem ze względu na konieczność wcześniejszego ich obracania. Śluza została zastąpiona nową konstrukcją dopiero podczas przebudowy Kanału Bydgoskiego z lat 1908–1915. Możemy podziwiać ją do dnia dzisiejszego. Śluza jednokomorowa o konstrukcji dokowej tak jak w przypadku śluz kanałowych ma wymiary 57,4 na 9,6 m i wysokość podnoszenia na poziomie 3,33 m. Śluzowanie tutaj trwa około 20 minut.


Bardzo ważną rolę w piętrzeniu wody w centrum naszego miasta odgrywają dwa jazy – ulgowy i farny. Ich zadaniem jest przepuszczanie wody z Młynówki do Brdy. Poziom piętrzenia wody wynosi około 3,36 m. Jaz ulgowy, napędzany ręcznie, wybudowany został w 1920 r. w konstrukcji betonowej o jednym świetle z pięcioma dwudzielnymi zasuwami. Jaz Farny wybudowany został w 1899 roku i był trzykrotnie przebudowywany (w latach 1929, 1970 i 1996). Obecnie ma konstrukcję betonową dokową z dwoma przesłami. Jaz zamykany jest przez dwie stalowe zasuw dwudzielne o napędzie mechaniczno-elektrycznym oraz ręcznym. Należy wspomnieć o tym, że podczas ostatniej przebudowy jazu uruchomiono jeden z nielicznych w Europie tor kajakarstwa górskiego w ścisłym centrum miasta.

WYSPA MŁYŃSKA

Niezaprzeczalnie jedną z największych atrakcji Bydgoszczy jest zrewitalizowana Wyspa Młyńska. Jedno z najbardziej niezwykłych i urzekających miejsc w Bydgoszczy. To, co czyni ją wyjątkową to przede wszystkim położenie w samym sercu miasta, zaledwie kilka kroków od Starego Rynku. Począwszy od średniowiecza przez kilka następných wieków, wyspa stanowiła przemysłowe centrum. To właśnie na niej ulokowana została mennica królewska, która funkcjonowała z przerwami w latach 1594–1688 r.

Obecnie Wyspa Młyńska to zielona oaza w centrum miasta. Większość budynków znajdujących się tu pochodzi z XIX w. Jednakże piwnica tzw. Białego Spichlerza pamięta jeszcze wiek XV. Woda, kładki, dawne młyny (dziś muzea), piękniejące z roku na rok kamienice, odbijające się w nurtach Młynówki (tzw. Wenecja Bydgoska), zadbana zieleń – wszystko to wraz z wielką rzeszą mieszkańców naszego miasta jak i turystów, uczestniczących w licznych imprezach plenerowych tworzy dziś atmosferę bydgoskiej wyspy rzecznej.

Niesamowitą atmosferę tworzy sąsiedztwo Katedry Bydgoskiej, najstarszego kościoła w mieście oraz Opery Nova, w której organizowany jest Bydgoski Festiwal Operowy czy Międzynarodowy Festiwal Filmowy Camerimage. Kiedy znajdziemy się już za mostem Sulimy-Kamińskiego ujrzymy dzisiejsze wizytówki Bydgoszczy – spichrze oraz „Przechodzącego przez rzekę” balansującego na linie w towarzystwie jaskółki.



W Bydgoszczy istnieją trzy elektrownie wodne wytwarzające łącznie około 4,5 MW energii elektrycznej. Są to Elektrownia „Smukata”, Elektrownia „Mewat” w Czersku Polskim oraz Elektrownia „Kujawska”, w której znajduje się okazały zbiór urządzeń technicznych.



*Brda w okolicach Starego Portu,
fot. M. Wasilewski*

Jeszcze kilkadziesiąt lat temu w centrum Bydgoszczy można było spotkać liczne barki, holowniki, których wspomnieniem jest barka holowana bez napędu własnego – „LEMA-RA” - zacumowana przy Rybim Rynku. O porcie w centrum Bydgoszczy przypominają również piękne spichrze oraz Pałacyk Lloyda Bydgoskiego, który był siedzibą przedsiębiorstw żeglugowych istniejących na przestrzeni XX wieku w Bydgoszczy. Naprzeciwko Rybiego Rynku, przy którym usytuowane są wyżej wymienione budynki, znajduje się okazały neogotycki budynek Poczty Polskiej.

Dalej na wschód, Brdą przepłyniemy pod mostem Bernardyńskim, przy którym stoi pałacyk pełniący funkcję siedziby wielu towarzystw wioślarskich od początku XX wieku.

Widok na Jaz Walcowy Czersko Polskie,
fot. M. Wasilewski

Olbrzymim skarbem naszego miasta jest przepiękna rzeka Brda będąca prawym dopływem Wisły. Rozpóściera się na długości 245,3 kilometrów tworząc jeden z najpiękniejszych szlaków turystycznych w Polsce. To właśnie tym szlakiem swoje spływy kajakowe pokonywał Karol Wojtyła.

Przygodę z węzłem wodnym w Bydgoszcy zakończymy na stopniu Czersko Polskie, który składa się z dwóch śluz – Brdyujście oraz Czersko Polskie, jazu walcowego, przepławki przy jazie walcowym, elektrowni wodnej w maszynowni, jazu oraz elektrowni wodnej na prawym brzegu jazu. Śluza Brdyujście wybudowana została w 1879 roku w czasie, kiedy kanalizowano Brdę miejską. Przy wymiarach 57,4 na 18 m umożliwiła pokonanie różnicy 2,3 m wysokości. Została wykonana z muru ceglanego.

Dziś jest już wyłączona z użytkowania. Została zastąpiona przez śluzę Czersko Polskie w 2002 roku. Nowa śluza jednokomorowa przy ujściu Brdy do Wisły ma konstrukcję dokową z betonu dobrojonego owymiarach 115 na 12 m i umożliwia jednostkom pokonanie różnicy 4,9 m poziomu.





PRZYSTANIE

Płynąc z Berlina do Bydgoszczy na odcinku Bydgoskiego Węzła Wodnego turysta ma możliwość zatrzymania się w przystaniach wodnych o wysokim standardzie. Pierwsza z nich – Przystań „Gwiazda” usytuowana jest na styku starego i nowego Kanału Bydgoskiego przy Klubie Sportowym „Gwiazda”. Do dyspozycji turysty są obiekty klubu przy ul. Bronikowskiego, w tym – kuchnia, pralnia i całe niezbędne zaplecze sanitarne oraz tereny rekreacyjne.

W roku 2013 rozpoczęła działalność Przystań Bydgoszcz mieszcząca się na Wyspie Młyńskiej. Nowoczesny budynek zaprojektowany przez Autorską Pracownię Architektoniczną Rokiccy zyskał duże uznanie w oczach znawców architektury. Kompleks pełni jednocześnie funkcję sportową, rekreacyjną, noclegową oraz gastronomiczną.

*Przystań Bydgoszcz,
fot. Robert Sawicki*





KILOMETRAŻ

Nazwa	Kilometraż [km]	Ciek wodny	Różnica poziomów
Śluza Czersko Polskie	1,4	Brda	4,90
Most Sulimy-Kamińskiego	11,7	Brda	Nie dotyczy
Jaz Farny	11,8	Brda	3,36
Przystań Bydgoszcz	12,3	Brda	Nie dotyczy
Jaz Ulgowy	12,2	Brda	3,36
Śluza Miejska	12,4	Brda	3,33
Mosty kolejowe	13,5	Brda	Nie dotyczy
Śluza Okole	14,8	Kanał Bydgoski	7,58
Śluza Czyżkówko	16,0	Kanał Bydgoski	7,52
Przystań Bydgoszcz „Gwiazda”	16,1	Kanał Bydgoski	Nie dotyczy
Śluza Prądy	20,0	Kanał Bydgoski	3,82
Śluza Osowa Góra	21,0	Kanał Bydgoski	3,55



WAŻNE ADRESY

Ważne kontakty i godziny otwarcia poszczególnych obiektów dla turysty zwiedzającego Bydgoski Węzeł Wodny:

Bydgoskie Centrum Informacji,

www.visitbydgoszcz.pl
ul. Batorego 2, 85-104 Bydgoszcz
tel. 52 340 45 50
poniedziałek–piątek: 9.00–18.00
sobota–niedziela: 10.00–16.00

Bydgoski Tramwaj Wodny

www.zdimkp.bydgoszcz.pl
tel. 52 582 27 64

Przystań Bydgoszcz Gwiazda,

ul. Bronikowskiego 45, 85-350 Bydgoszcz
– w przypadku postoju możliwa wachta trapowa
tel. 52 379 78 01

Przystań Bydgoszcz

www.przystanbydgoszcz.pl
ul. Tamka 2, 85-102 Bydgoszcz
tel. 52 5859601

Muzeum Kanału Bydgoskiego

www.muzeumkanalu.pl
ul. Nowogrodzka 3, 85-208 Bydgoszcz
tel. 693 765 075
soboty, niedziele i święta – nieczynne,
istnieje możliwość zwiedzania po uprzednim
kontakcie telefonicznym.
dni robocze w godz. 8.30–15.30

Muzeum Wodociągów

www.mwik.bydgoszcz.pl
Wieża Ciśnień
– ul. Filarecka 1
Zabytkowa Hala Pomp Wodociągowych
– ul. Gdańska 242
tel. 667 661 541, 663 235 650

WOPR Bydgoszcz

www.wopr.bydgoszcz.pl
tel. 52 346 22 69, kom. 660 412 240

Godziny otwarcia służ różnią się w zależności od sezonu, najlepiej kontaktować się telefonicznie.

Śluza Kanału Bydgoskiego

www.poznan.rzgw.gov.pl
Okole – tel. 52 322 56 20
Czyżkówko – tel. 52 37 97 572
Prądy – tel. 696 721 036
Osowa Góra – tel. 52 37 22 042

Śluza na Brdzie

www.gdansk.rzgw.gov.pl
Śluza Czernsko Polskie – tel. 52 343 51 11
Śluza Miejska – tel. 52 322 37 01

Urząd Żeglugi Śródlądowej w Bydgoszczy

ul. Konarskiego 1/3, 85-066 Bydgoszcz
tel. 52 32 04 230

Nadzór Wodny Bydgoszcz

ul. Łowicka 82, 85-776 Bydgoszcz
tel. 52 365 21 90

Zarząd Zlewni Noteci w Bydgoszczy

ul. Marcinkowskiego 1, 85-056 Bydgoszcz
tel. 52 37 68 450