

Szcząchor-Perkowska A., *Tradycje żeglugi bydgoskiej – Lloyd Bydgoski (1891-1945)*, [w:] *Bydgoszcz: miasto wielu kultur i narodowości*, red. K. Grysińska, W. Jastrzębski, A.S. Kotowski, Bydgoszcz 2009.

Wajda K., *Przeobrażenia gospodarcze Bydgoszczy w latach 1850-1914*, [w:] *Historia Bydgoszczy*, t. 1: *Do 1920 roku*, red. M. Biskup, Warszawa 1991.

Wajda K., *Toruń – Bydgoszcz – Chełmno rozwój gospodarczy i ludnościowy w XIX i początku XX wieku (1815-1914)*, „Zapiski Historyczne”, t. 48, 1983, z. 3.

Widernik M., *Żegluga i transport na Dolnej Wiśle w okresie międzywojennym*, [w:] *Żegluga na Wiśle w okresie II Rzeczypospolitej (1918-1939)*, red. J. Łukasiewicz, Warszawa 1990.

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

Wróblewska K., *Życie gospodarcze w latach 1772-1945*, [w:] *Bydgoszcz: historia, kultura, życie gospodarcze*, praca zbiorowa, Gdynia 1959.

Żernicki J., *Wielka Bydgoszcz w świetle cyfr i faktów*, Bydgoszcz 1926.

125 lat. Bydgoskie Meble, oprac. S. Kamosiński, Bydgoszcz 2009.

Strony internetowe

www.staremapy.bydgoszcz.pl.

Zbigniew Zyglewski

(Uniwersytet Kazimierza Wielkiego w Bydgoszczy)

Między Wisłą a Odrą. Noteć i Kanał Bydgoski jako droga wodna w pierwszym okresie Polski Ludowej

Po II wojnie światowej Polska stała się państwem dwóch wielkich rzek – Odry i Wisły oraz ich dorzeczy. Uznawano, że Polska przez to jest pomostem między Bałtykiem a jego zapleczem, w postaci krajów Europy Środkowej i Południowo-Wschodniej. Ponadto stała się krajem tranzytowym między krajami Europy Zachodniej a ZSRR. Bydgoszcz z Kanałem Bydgoskim, łączącym te dwa dorzecza, uchodziła za najważniejszy punkt wodny na mapie Polski. Bydgoski węzeł wodny uważano wówczas za największy w Polsce, będący integralną częścią krajowej, jak też europejskiej, sieci wodnej. Węzeł ten dzięki nowej strukturze geopolitycznej kraju sytuował się na przecięciu ważnych szlaków komunikacyjnych. W związku z tym, zaraz po wojnie, planowano wielki rozwój miasta i jego szerokiego zaplecza. Postulowano wybudowanie wielkiego okręgu przemysłowego będącego bezpośrednim zapleczem dla portów morskich Gdyni i Gdańska oraz Szczecina¹.

W skład bydgoskiej drogi wodnej², bo taka była oficjalna powojenna nazwa, wchodził szlak obejmujący dolny odcinek Brdy z Kanałem Bydgoskim, Noteć dolną i Wartę do ujścia rzeki Odry. Całość długości to 294,71 km oraz tzw. Kanał Górnonotecki (skanalizowana Noteć górna), czyli połączenie jeziora Gopło z Kanałem Bydgoskim o ogólnej długości 142,73 km. Od Noteci odchodziły jeszcze dwa szlaki boczne. Jednym z nich była droga wodna Bronisławska z Jeziorem Pakoskim i grupą jezior górnych o długości 19,5 km, biegnąca od „służu Pakość” na południe. Druga to droga wodna „Folusza” złożona z szeregu jezior: Wolicie, Kierzkowskie, Ostrowickie, Foluskie, Chomiąskie, połączone Strugą Foluską zwaną także Kanałem Folusza. Odcinek ten liczył 11,4 km. Na tej trasie od końca XIX wieku po koniec XX wieku kursowały barki o nośności 200 ton³. W przyszłości w skład bydgoskiej drogi wodnej miała wejść cała Warta połączona budowanym właśnie Kanałem Warta-Gopło (dzisiejszy Kanał Ślesiński) oraz projektowany Kanał Węglowy⁴, długości około 310 km,

¹ Archiwum Państwowe w Bydgoszczy, Prezydium Wojewódzkiej Rady Narodowej w Bydgoszczy, Wojewódzka Komisja Planowania Gospodarczego (dalej cyt. APB, PWRN, WKPG), sygn. 913, Pismo prezydenta Bydgoszczy do Ministerstwa Komunikacji w Warszawie z 4 VIII 1949 r.; Z. Zyglewski, *Koncepcje rozwoju Bydgoskiego Węzła Wodnego w pierwszych latach po II wojnie światowej*, [w:] *Kanał Bydgoski w systemie polskich dróg wodnych*, red. A. Kosecki, Bydgoszcz 2014, s. 38–50.

² APB, Urząd Wojewódzki Pomorski (dalej cyt. UWP), sygn. 365, k. 13.

³ J. Makarewicz, *Informacja o stanie czystości wód jezior w zlewni Strugi Foluskiej na podstawie badań monitorowanych w 2005 roku*, Inspekcja Ochrony Środowiska. Wojewódzki Inspektorat Ochrony Środowiska w Bydgoszczy, Bydgoszcz 2006, rozdz. 1, Charakterystyka geograficzna zlewni Strugi Foluskiej.

⁴ APB, PWRN, WKPG, sygn. 913, Pismo prezydenta Bydgoszczy do Ministerstwa Komunikacji w Warszawie z 4 VIII 1949 r.

łącający Śląsk z Wisłą przez Mysłowice, Zawiercie, Częstochowę, Pabianice i Włocławek⁵. Projekt ten był jeszcze przedwojenny, a po wojnie zmieniono jego przebieg przez Koźle, rzeką Prosnę i Wartę (Kalisz), w kierunku Wisły⁶.

W 1950 roku doszła nowa droga wodna z chwilą oddania do użytku Kanału Warta-Gopło, który połączył Wartę z Wisłą przez Kanał Bydgoski. Otwarcie tego kanału, przynajmniej teoretycznie, pozwoliło na powiększenie oddziaływania Bydgoszczy także na województwo poznańskie. Droga wodna z Poznania do Gdańska skróciła się aż o 80 km, nie mówiąc o rezygnacji z pokonywania kilkunastu śluz na odcinku noteckim. Ponadto z tym szlakiem wodnym wiązano poważne nadzieje inwestycyjne. Przewidywano powstanie między Poznaniem a Bydgoszczą tzw. Okręgu Wielkiej Chemii, ciągnącego się od Konina i Kłodawy poprzez Inowrocław do Kcyni⁷.

Kanał Warta-Gopło będący fragmentem magistrali wodnej Śląsk-Porty realizowano już przed II wojną światową i wykonano wówczas ok. 40% całej inwestycji, a po wojnie je kontynuowano. Na kanale wybudowano cztery śluzy i dziewięć mostów, z czego po wojnie wzniesiono śluzy komorowe w Gawronach i Koszewie, dwie śluzy odwadniające w Solankach i Koszewie, pięć mostów żelbetowych, w tym kolejowo-drogowe w Łężynie i Ślesinie, oraz drogowe w Żółwińcu, Koszewie, Przewozie. Do tego doszły cztery mosty drewniane w Morzysławiu, Rudzicach, Solankach, Pątnowie. Ponadto wzniesiono jaz przeciwpowodziowy w Gawronkach, służący także jako zabezpieczenie szczytowego stanowiska Kanału Warta-Gopło⁸.

Niestety, od samego początku nie miała ona większego znaczenia żeglugowego, gdyż nie wszystkie prace regulacyjne zostały wykonane⁹. Na rzece Warcie, na odcinku Pyzdry-Konin, nie przeprowadzono pełnej regulacji rzeki, co powodowało zatory w żegludze. W dalszych latach nie znaleziono środków na te prace. Ponadto śluzy na Noteci górnej były zbyt małe, aby można było w pełni wykorzystać Kanał Warta-Gopło. Również na tym odcinku jest zbyt mała głębokość żeglugowa. Konieczne trzeba uregulować Wartę na wspomnianym odcinku, tak by udrożnić dojście do kanału oraz przebudować śluzy na Noteci. Nakłady przewidziane w planie 6-letnim były tak nikłe, że nie tylko nie pozwalały na powyższe prace, ale nawet nie pokrywały wydatków na bieżące utrzymanie szlaku Warta-Gopło¹⁰.

Początkowo władze centralne zdawały się podzielać pogląd o szczególnym znaczeniu Bydgoszczy i kanału. Tak więc planowano w miejsce zlikwidowanych Dyrekcji Okręgowych

⁵ B. Mańkowski, *Zagadnienie transportu wodnego*, „Gospodarka Wodna”, t. 16, 1956, z. 8, s. 349.

⁶ T. Tillinger, *Europejska sieć dróg wodnych*, [w:] *Drogi wodne*, t. 1, red. idem, Warszawa 1948, s. 483.

⁷ APB, PWRN, WKPG, sygn. 913, pismo prezydenta Bydgoszczy do KW PZPR w Bydgoszczy z 10 VI 1949 r.

⁸ Archiwum Akt Nowych w Warszawie (dalej cyt. AAN), Ministerstwo Żeglugi i Gospodarki Wodnej, sygn. Księga nabytków 1989 r., 222, k. 5-6, 76; T. Tillinger, *Europejska sieć dróg...*, s. 478; S. Rawa, *Budowa kanału Warta-Gopło w okresie powojennym*, „Gospodarka Wodna”, t. 9, 1949, z. 3-5, s. 99-111.

⁹ K. Rakusa-Suszczewski, *Najbliższe zadania żeglugi śródlądowej*, „Gospodarka Wodna”, t. 10, 1950, z. 1-2, s. 30.

¹⁰ APB, PWRN, WKPG, sygn. 913, Protokół z konferencji odbytej w Dyrekcji Okręgowej Dróg Wodnych w Poznaniu, 31 III 1950 r.

Dróg Wodnych w Gdańsku i Poznaniu utworzyć jedną w Toruniu lub Bydgoszczy. Uważano, iż cała droga bydgoska, a więc Noteć, Warta oraz dolna Wisła powinny znaleźć się pod jednym zarządem, co znacznie usprawniłoby żeglugę na tych odcinkach¹¹. Władze centralne w ramach planu 6-letniego realizowanego w latach 1950-1955 skłonne były utworzyć właśnie w Bydgoszczy Dyrekcję Okręgową Dróg Wodnych. Planowano także, obok funkcjonujących dwóch szkół żeglugi śródlądowej we Wrocławiu i Elblągu, utworzyć trzecią w Bydgoszczy lub Warszawie¹². Od samego początku odczuwalny był brak wykwalifikowanych pracowników pływających na barkach. W 1949 roku żegluga odrzańska w okresie jesiennym nie mogła obsadzić załogą aż 15 jednostek¹³. Kolejna szkoła miała te luki uzupełniać.

Władze miasta Bydgoszczy znając te wszystkie zamierzenia postulowały przez Komitet Wojewódzki PZPR w Bydgoszczy wcielenie tych pomysłów w życie. W połowie 1949 roku Prezydent Miasta, w pismach do ministerstw, wskazywał na potrzebę budowy huty żelaza w Łęgnowie, mającej priorytetowe znaczenie dla rozwoju miasta, budowę nowoczesnego portu śródlądowo-morskiego oraz budowę nowej, dużej stoczni rzecznej zdolnej produkować i remontować jednostki o nośności powyżej 600 ton¹⁴. Jak widać, wszystkie te trzy elementy są ze sobą powiązane. Port pozwoli przeladowywać śląski węgiel oraz rudę żelaza ze Szwecji, przerabiać na stal i budować jednostki pływające. Władze warszawskie w zbliżającym się planie 6-letnim nie przewidywały budowy dwóch hut żelaza w kraju, a ta jedna powstawała w Nowej Hucie. Natomiast poważnie rozpatrywano umiejscowienie w Łęgnowie huty metali nieżelaznych, przewidzianej w tym planie¹⁵, ale i ten zamiar pozostał jedynie w sferze planowania.

Władze centralne dość sceptycznie podchodziły do rozbudowy floty żeglugi śródlądowej. Raczej koncentrowano się na wymianie starych jednostek na nowsze i o większym tonażu. Z jednej strony mieliśmy głosy ludzi związanych z żeglugą śródlądową głoszących tezę o tanim transporcie i potrzebie jego rozbudowy, z drugiej strony politykę i wyliczenia rządowe. Władze preferowały transport kolejowy, który bardzo szybko został odbudowany po wojnie. Według planu na 1951 rok, przewozy drogami wodnymi miały wynieść 1,2% całości transportu w kraju, więc udział i znaczenie ich było małe. Tłumaczono to niekorzystnym stanem dróg wodnych, szczególnie w dorzeczu Wisły¹⁶. Jednak w tym czasie z roku na rok udział transportu śródlądowego wzrastał. W 1949 roku wynosił 0,7% krajowych przewozów, w 1953 już 1,4%, a w roku następnym uzyskano 1,7% ogólnego transportu¹⁷. Wyniki te na tle stanu obecnego wydają się znaczące, albowiem w 2008 roku przewozy śródlądowe

¹¹ APB, PWRN, WKPG, sygn. 913, pismo Biura Regionalnego Centralnego Urzędu Planowania z 20 VIII 1949 r.

¹² AAN, Ministerstwo Komunikacji, sygn. 818, Krajowa narada o drogach wodnych, k. 9, 19.

¹³ AAN, Ministerstwo Komunikacji, sygn. 825, bez paginacji.

¹⁴ APB, PWRN, WKPG, sygn. 913, pismo prezydenta Bydgoszczy do KW PZPR w Bydgoszczy z 10 VI 1949 r.

¹⁵ APB, PWRN, WKPG, sygn. 913, Państwowa Komisja Planowania Gospodarczego, Departament Planów Regionalnych i Lokalnych do prezydenta Bydgoszczy z 9 IX 1949 r.

¹⁶ APB, PWRN, WKPG, sygn. 933, Ministerstwo Żeglugi, Memoriał w sprawie 10-letniego perspektywicznego planu rozbudowy dróg wodnych Polski Ludowej.

¹⁷ *Rocznik statystyczny*, t. 15, 1955, Warszawa 1956, s. 148.

w Polsce stanowiły 0,1% wszystkich przewozów¹⁸, natomiast w 2012 roku w ujęciu statystycznym, już nic nie przewożono drogami wodnymi. Dla porównania, obecnie w Wielkiej Brytanii czy we Włoszech udział ten wynosi 0,1% wszystkich przewozów¹⁹.

Przewozy Wisłą w 1950 roku wyniosły 293 tys. ton, a Odrą 761 tys. ton. W tym czasie Odrę wykorzystywano w granicach 15-20% jej możliwości transportowych, a zdolności transportowe taboru w granicach 25-30%. W podobnym procencie wykorzystywano możliwości przeładunkowe dotychczasowych portów odrzańskich.

Stawki za transport wodny zatwierdzone przez Ministerstwo Komunikacji były o 5-20% niższe od taryfy przewozowej PKP. Jednak transportu wodnego nie liczone według kilometrów szlaków wodnych, tylko według długości linii kolejowych między ośrodkami, przez co PKP i tak były bezkonkurencyjne. Żegluga na Odrze w 1950 roku miała przeciętną stawkę taryfową za 1 km 4 grosze, a koszt rzeczywisty wynosił 9 groszy. Jeszcze gorzej kształtowały się stawki na Wiśle, gdzie koszt własny z 1 tonokilometra wynosił 25 groszy, a stawka była na poziomie 13 groszy za tonokilometr. Powodowało to wysokie koszty przewozów i nieopłacalność działalności przedsiębiorstw transportowych²⁰. Przedsiębiorstwa żeglugowe musiały szukać innych źródeł finansowania i oszczędności. Aby poprawić rentowność firm, w planie 6-letnim przewidywano obniżenie stawek do 1/2 taryfy kolejowej²¹. Mimo to, koszty eksploatacyjne obliczane na jeden tonokilometr na wodnych drogach Polski kształtowały się wyżej niż na kolei, która zapewniała szybszy transport i posiadała gęstszą sieć niż żegluga śródlądowa²².

Kwestia rozbudowy stoczni rzecznych również była skomplikowana. Istniejące stocznie chyliły się ku upadkowi z powodu braku zamówień, brakowało też funduszy na ich modernizację. Zamówienia w 1950 roku obejmowały około 10% możliwości produkcyjnych stoczni²³. Głównym problemem w rozwoju stoczni rzecznych był pieniądź.

W Bydgoszczy działała stocznia „Lloyd Bydgoski Sp. Akc.” pod zarządem gminy Bydgoszcz. Powstała ona w 1898 roku, mieściła się w zakolu starej Brdy, na Bydgoszczy Wschodzie, w przemysłowej części miasta. Uważano, że po niewielkiej rozbudowie będzie mogła remontować i budować nowe jednostki o nośności ponad 600 ton. Takie też stanowisko zajął nowy właściciel, gdyż w 1950 roku stocznia przeszła pod zarządek Stoczni Wrocławskiej. Pod naciskiem bydgoskich zakładów przemysłowych mieszczących się w tej okolicy, mających utrudnione warunki komunikacyjne ze względu na brak mostu na ul. Spornej, zaraz za ulicą Fordońską, w 1950 roku przystąpiono do sypania grobli, tym samym zaczęto

¹⁸ Żegluga śródlądowa w Polsce w latach 2006-2009, Warszawa 2010, s. 25.

¹⁹ Żegluga śródlądowa w Polsce w latach 2010-2013, Warszawa 2014, s. 29.

²⁰ APB, PWRN, WKPG, sygn. 913, Protokół z konferencji odbytej w Dyrekcji Okręgowej Dróg Wodnych w Poznaniu, 31 III 1950 r.; APB, PWRN, WKPG, sygn. 933, Ministerstwo Żeglugi, Memoriał w sprawie 10-letniego perspektywicznego planu rozbudowy dróg wodnych Polski Ludowej.

²¹ AAN, Ministerstwo Komunikacji, sygn. 825, k. 1.

²² B. Mańkowski, op. cit., s. 345.

²³ APB, PWRN, WKPG, sygn. 913, Protokół z konferencji odbytej w Dyrekcji Okręgowej Dróg Wodnych w Poznaniu, 31 III 1950 r.

ograniczać teren stoczni. Takie postępowanie utrudniało dalszą rozbudowę zakładu, także mogło spowodować zamulenie i zabagnienie wód wokół stoczni, chociaż tutaj zdania były podzielone²⁴. Ostatecznie w planach rządowych nie znalazła się rozbudowa, czy też budowa nowej stoczni rzecznej w Bydgoszczy.

W Polsce mamy południkowy bieg największych rzek mających rzeczywiste czy też potencjalne znaczenie komunikacyjne. Każda droga wodna biegnąca między wschodem i zachodem powinna być szczególnie traktowana. W powojennej Polsce jedyna arteria wodna o takim kierunku biegła przez Bydgoszcz i należało ją w pełni wykorzystać. Od czasu zakończenia II wojny światowej cała droga Noteć-Kanał Bydgoski-Brda była utrzymywana w należyтым stanie. Na drodze wodnej Wisła-Odra oraz na Noteci górnej skanalizowanej wykonano roboty mające na celu konserwację brzegów, śluz i jazów oraz utrzymanie nurtu.

W ciągu pierwszego dziesięciolecia najpoważniejsze prace wykonano na Noteci. Na Noteci dolnej na przełomie 1952 i 1953 roku przebudowano śluzę w Lipicy koło Czarnkowa, poszerzając wejście do śluzy z obu stron o 0,5 m, do szerokości 9,60 m. Z pracami tymi wiązała się wymiana wrót z drewnianych na metalowe i o powiększonych wymiarach. Zabieg ten pozwolił utrzymać jednakową szerokość wszystkich śluz, tym samym umożliwiono żeglugę większym jednostkom²⁵. Do tego czasu na Noteci pływały głównie „kanałówki noteckie” o nośności 150-200 ton.

Na całym odcinku między Wisłą a Odrą prowadzono większe lub mniejsze remonty śluz. Śluzy bydgoskie: Okole, Czyżkówko, śluza Miejska, czy Brdyujście, wymagały generalnych remontów, które były zazwyczaj z roku na rok odkładane. Ostatecznie przeprowadzono remonty wszystkich śluz i jazów, w tym pozostałych, jak Prądy, Osowa Góra, Józefinki, Nakło Wschód, Nakło Zachód, śluza Gromadno czy śluza Łabiszyn. Najczęściej prace ograniczały się do drobnych prac mechanicznych, pozwalających utrzymać śluzy w sprawności. Chodziło o wymianę zużytych kół i łańcuchów. Podobne prace prowadzono na jazach na Noteci i Brdzie. Do ważniejszych można zaliczyć prace przy jazie w Drezdenku na Noteci. Natomiast w Krostkowie wyremontowano ściany komory śluzowej, śluza Pakość uzyskała nowe wrota²⁶.

Znaczna część robót pozostawała w sferze planów, chociaż miały one usprawnić żeglugę. W pierwszej połowie lat pięćdziesiątych XX wieku na Brdzie w Bydgoszczy projektowano przebudowę jazu, przebudowę koryta rzeki ze względu na ostre zakola i wąskie koryto. Kanał nie nadawał się do żeglugi dla większych barek, ponad 400 ton, głównie ze względu na niski prześwit pod mostami wynoszący 3,8 m zamiast 4,5 m. Skanalizowana Noteć górna spiętrzona sześcioma śluzami, wymagała utrzymania i wyprostowania krętego biegu w okolicach Łabiszyna. Proponowano budowę zapory wodnej na Jeziorze Pakoskim,

²⁴ APB, PWRN, WKPG, sygn. 913, Protokół z konferencji w sprawie zasypania koryta rzeki Brdy przy ul. Spornej, 14 IV 1950 r.

²⁵ AAN, Ministerstwo Żeglugi i Gospodarki Wodnej, sygn. Księga nabytków 1989 r., 222, k. 6, 76.

²⁶ AAN, Ministerstwo Komunikacji, sygn. 830, Sprawozdanie Dyrekcji Okręgowej Dróg Wodnych w Poznaniu, 1951 r.

w celu zmagazynowania powodziowych i zwyczajnych wód Noteci, która w czasie posuch została użyta dla potrzeb żeglugowych czy melioracyjnych²⁷.

Ważną grupę stanowiły naprawy brzegów rzek i kanałów. Zazwyczaj prace te miały charakter doraźny, zabezpieczający. Naprawiono umocnienia brzegowe skanalizowanej Brdy poniżej śluzy Miejskiej. Dokonano doraźnych remontów poprzez załatanie wyrwy w Noteci oraz budowę ostróg na Noteci. Praktycznie corocznie prowadzono szereg prac bagrowniczych na kanale i skanalizowanej Noteci, a także pogłębianie nurtu Noteci i Brdy. Notec dolna corocznie wylewała, a po tych powodziach szlak trzeba było naprawiać. Ponadto rzeka wymagała bagrowania, co wiązało się ze znacznymi kosztami. Odkładanie tego procesu powodowało z roku na rok pogarszanie warunków żeglugi na dolnej Noteci²⁸. Starano się utrzymać żeglowność rzeki, dokonując bieżących remontów brzegów przez faszynowanie, prowadząc doraźne roboty ziemne, czyszcząc i usuwając przeszkody pod mostami. Czasami, tak jak w 1950 roku, prowadzono większe prace w postaci bagrowania w wymiarze 8000 m³, czy naprawy 450 m bulwarów w porcie rzeczonym w Ujściu²⁹. Rok później zabezpieczano brzegi rzeki, na dolnej (1 km) i górnej Noteci (2 km), budowano ostrogi³⁰. Dolną Brdę starano się utrzymać w dobrym stanie i usuwano na bieżąco drobne uszkodzenia. W 1951 roku poprawiono brzegi rzeki na odcinku 1 km, przy śluzie w Brdujściu naprawiono bulwar na długości 23 m. Spore prace wykonano na terenie portu w Brdujściu. Na odcinku 360 m remontowano betonowe nabrzeże, wypełniano ubytki w płycie basenu portowego³¹.

Do tego dochodziły remonty różnych budynków, choćby obiektów Nadzoru Wodnego w Brdujściu. Przeprowadzono remont budynku Państwowego Zarządu Wodnego w Bydgoszczy przy ul. A. Grottera³². Do 1950 roku cały odcinek połączono siatką własnych linii telefonicznych³³. Wybudowano także na własne potrzeby linie elektryczne tak, że śluzy, budynki śluzowe i podejścia były oświetlone³⁴. Odnowiono sygnalizację żeglugową oraz tablice ostrzegawcze i orientacyjne. Ponadto zainstalowano nowe znaki nawigacyjne i kierunkowe. Dla usprawnienia żeglugi po Wiśle zakupiono 375 lamp nurtowych i 300 bakenów³⁵ (boje do oznaczania szlaków żeglownych). Wszystkie te prace podniosły bezpieczeństwo żeglugi, a także stworzyły warunki do żeglugi całodobowej.

²⁷ APB, UWP, sygn. 365, k. 13-19.

²⁸ APB, UWP, sygn. 365, k. 25-27; APB, UWP, sygn. 6847, kosztorys robót konserwacyjnych na rzece Stara Notec i Notec w 1949 r.; AAN, Ministerstwo Komunikacji, sygn. 830, Sprawozdanie Dyrekcji Okręgowej Dróg Wodnych w Poznaniu, 1951 r.

²⁹ APB, Państwowy Zarząd Wodny w Bydgoszczy, sygn. 4, k. 1-2.

³⁰ AAN, Ministerstwo Komunikacji, sygn. 830, Sprawozdanie Dyrekcji Okręgowej Dróg Wodnych w Poznaniu, 1951 r.; Z. Zyglewski, op. cit., s. 46-47.

³¹ AAN, Ministerstwo Komunikacji, sygn. 830, Sprawozdanie Dyrekcji Okręgowej Dróg Wodnych w Poznaniu, 1951 r.; Z. Zyglewski, op. cit., s. 47.

³² AAN, Ministerstwo Komunikacji, sygn. 830, Sprawozdanie Dyrekcji Okręgowej Dróg Wodnych w Poznaniu, 1951 r.

³³ AAN, Ministerstwo Żeglugi i Gospodarki Wodnej, sygn. Księga nabytków 1989 r., 222, k. 10, 77.

³⁴ AAN, Ministerstwo Żeglugi i Gospodarki Wodnej, sygn. Księga nabytków 1989 r., 222, k. 11, 78.

³⁵ AAN, Ministerstwo Żeglugi i Gospodarki Wodnej, sygn. Księga nabytków 1989 r., 222, k. 79.

W ramach planu 6-letniego (lata 1950–1955) główne inwestycje wodne były skoncentrowane na południu kraju, natomiast drobne inwestycje na Kanale Bydgoskim, Górnoteckim, Kanale Gopło-Warta³⁶. Powoli rola i znaczenie Kanału Bydgoskiego i samego miasta zaczęło się zmniejszać. Nie doszło do przeniesienia Dyrekcji Okręgowej nad Brdę, a szkołę żeglugi śródlądowej planowano otworzyć w 1953 roku, ale w Warszawie³⁷. Opowiedziano się za budową stoczni rzecznej dla barek w Toruniu. Nie przewidywano budowy portu ani rozbudowy stoczni w Bydgoszczy³⁸. Działania, czy też może ich brak, były pochodną podjęcia decyzji o budowie drogi wodnej Wschód-Zachód, czyli Śląsk-Ukraina. Projekt narodził się w 1950 roku, a rok później został zatwierdzony przez rząd polski. Połączenie wodne między Ukrainą a Wisłą można było zapewnić poprzez rzekę Bug, dlatego też na tej ostatniej skoncentrował się plan 6-letni³⁹. Nie był to pomysł nowy, powrócono do koncepcji z roku 1910 kreującej magistralę Wisła-Dniepr⁴⁰. Pierwszy etap budowy wielkiej drogi wodnej Bug-Odra przewidywał kanalizację Bugu od granicy, a więc od Brześcia, do Modlina. W pierwszej połowie lat pięćdziesiątych XX wieku przewidywano przystosowanie rzeki do poruszania się barek do 250–300 ton, a to dzięki zbiornikowi wodnemu we Włodawie, który miał dostarczać wodę dla utrzymania głębokości żeglownej. Później przewidywano dostosowanie rzeki do większych barek⁴¹.

Projekt rozbudowy dróg wodnych przygotowany przez Ministerstwo Żeglugi został dostosowany do potoku ładunków eksportowo-importowych. Objął kierunek Śląsk-Bałtyk (port w Szczecinie), Śląsk-NRD (Odra), ZSRR-Śląsk (Bug-Wisła), oraz tranzyt ZSRR-NRD. Ten ostatni miał przechodzić trasą Bydgoszcz-Kostrzyn. Dla drogi bydgoskiej długości 294 km przewidywano minimalną głębokość transportową 1,5 m i śluzami komorowymi o szerokości 9,60 m, co pozwoliło by w całym kraju pływać barkom o ładowności 450-500 ton. Barki powyżej tej ładowności, czy nawet radzieckie węglorudowce o pojemności 600 ton⁴², nie mogły przepływać przez Kanał Bydgoski i Notec. Z powodów technicznych trasa bydgoska miała obsługiwać towary tranzytowe na linii ZSRR-NRD, ale w bardzo ograniczonym zakresie. Na pozór plany te sprzyjały północnemu odcinkowi, lecz konsekwencje wynikające z tej decyzji dla Kanału Bydgoskiego były bardzo dalekosiężne.

Kanał Bydgoski był jedynym miejscem łączącym dorzecze Wisły i Odry i pozwalał dalej pływać rzekami i kanałami w zachodniej Europie i na terenach Związku Radzieckiego. Jednak w momencie zwiększenia tonażu barek do 1000 ton, jak przewidywano, Kanał Bydgoski nie będzie w stanie ich obsłużyć, a jego przebudowa nie będzie możliwa ze względu na położenie w środku miasta. Z tego też powodu brano pod uwagę możliwość budowy

³⁶ AAN, Ministerstwo Komunikacji, sygn. 821, Plan 6-letni na drogach wodnych.

³⁷ AAN, Ministerstwo Komunikacji, sygn. 818, k. 28.

³⁸ APB, PWRN, WKPG, sygn. 933, Ministerstwo Żeglugi, Memoriał w sprawie 10-letniego perspektywnego planu rozbudowy dróg wodnych Polski Ludowej.

³⁹ AAN, Ministerstwo Żeglugi i Gospodarki Wodnej, sygn. Księga nabytków 1989 r., 222, k. 20.

⁴⁰ T. Tillinger, *Europejska sieć dróg...*, s. 492-493.

⁴¹ Idem, *Droga wodna Wschód-Zachód w Planie 6-letnim*, „Gospodarka Wodna”, t. 11, 1951, z. 1, s. 20, 22, 24.

⁴² APB, PWRN, WKPG, sygn. 933, Ministerstwo Żeglugi, Memoriał w sprawie 10-letniego perspektywnego planu rozbudowy dróg wodnych Polski Ludowej.

nowego kanału obchodzącego miasto od północy, ale i tak pociągałoby to za sobą przebudowę Noteci dolnej. Wariant przebudowy całej trasy północnej nie był jakoś szczególnie brany pod uwagę.

Dlatego też widziano potrzebę budowy nowego kanału łączącego Wisłę z Odrą. Od 1919 roku brano pod uwagę wytyczenie sztucznej drogi wodnej łączącej Kanał Bobrzański, Wartę, Ner i Bzurę⁴³. Przy takim rozwoju sytuacji znaczenie Kanału Bydgoskiego zostałyby mocno ograniczone, jedynie do ruchu małych jednostek o znaczeniu lokalnym. Na szczęście taki scenariusz mógł nastąpić dopiero w chwili dostosowania wszystkich znaczących dróg wodnych w Polsce do barek o nośności 1000 ton, nie było to łatwe do zrealizowania, więc groźba pauperyzacji Kanału Bydgoskiego była odroczone do bliżej nieokreślonego czasu.

Kolejne zagrożenie dla Kanału Bydgoskiego i całej bydgoskiej drogi wodnej niosło ze sobą zamierzenie przekształcenia głównych rzek polskich w szlaki wodne. Już z początkiem XX wieku Austria opracowała plan połączenia górnej Wisły z Odrą, nawet rozpoczęto prace przy budowie kanału. Po II wojnie światowej powrócono do tego planu, przewidując budowę Kanału Wisła-Odra o długości 40-70 km i szerokości śluz 12 m. Sprawa nie jest jednoznaczna, gdyż niektórzy twierdzą, że pomysł przedłużenia Kanału Gliwickiego do rzeki Przemszy, a przez nią do Wisły, został zarzucony. Jednak już w 1946 roku podjęto decyzję o budowie kanału Przemszy z Górnego Śląska ku Wiśle⁴⁴. Na lata pięćdziesiąte XX wieku przewidywano budowę dróg wodnych, tak by Odrą i Wisłą można było dotrzeć na Górny Śląsk. Szlak odrzański dzięki oddanemu w 1939 roku Kanałowi Gliwickiemu dotarł do przemysłowej części Śląska, natomiast w przypadku Wisły podjęto decyzję o budowie odcinka Modrzejów-Kraków-Opatowiec. Chodziło o skanalizowanie górnej Wisły powyżej Krakowa, a także planowano przystosowanie rzeki Przemszy do wielkiej żeglugi aż do miasta Modrzejów, dzisiejszej dzielnicy Sosnowca.

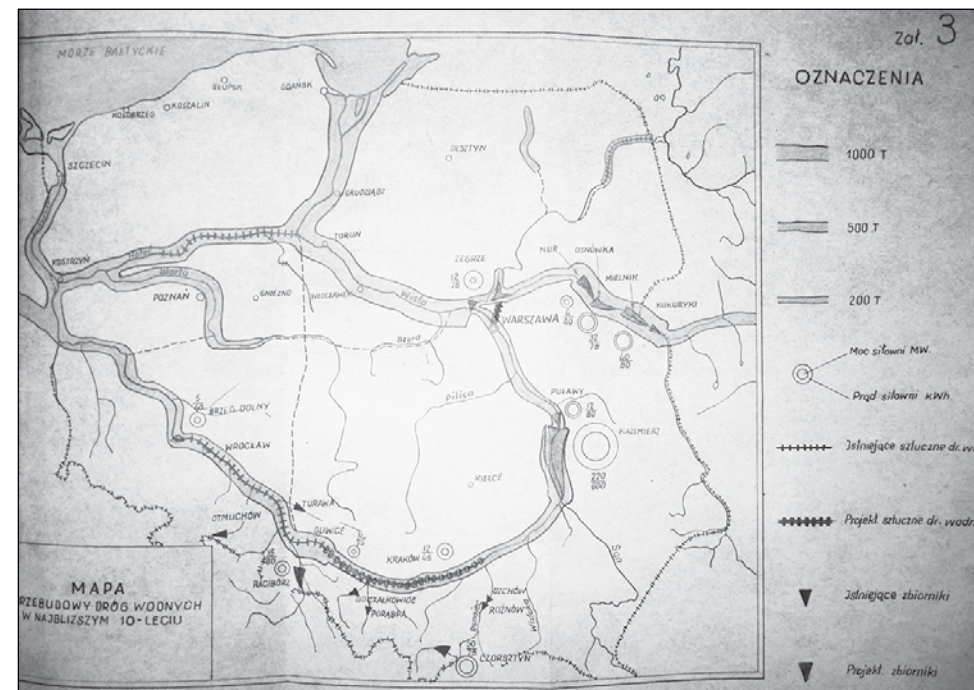
Przy realizacji tego zamierzenia transport towarów z Górnego Śląska do Szczecina czy Gdańska i odwrotnie, mógłby odbywać się bez potrzeby przekraczania Kanału Bydgoskiego. Ostatecznie nie dostosowano Przemszy do żeglugi, tym samym Górny Śląsk został odcięty od wiślanej drogi wodnej, gdyż ten zaczyna się na Wiśle u ujścia Przemszy.

W Polsce drogami wodnymi przewożono głównie towary masowe. Największy, bo 35%, udział w przewozach uzyskiwał węgiel transportowany ze Śląska do portów. Dalej odnotować można rudy żelaza 14%, materiały budowlane 11% i w takim samym procencie drewno⁴⁵. Towary te głównie były transportowane Odrą do Szczecina, ale nowo wytyczona trasa Bug-Wisła miała spełniać podobne zadania. Jak widać na dołączonym diagramie, będącym integralną częścią planów, po zakończeniu przebudowy w latach sześćdziesiątych XX wieku, śląski węgiel miał w części trafiać Wisłą do portów morskich, a w części na Ukrainę. Natomiast z Ukrainy Bugiem i Wisłą przewidywano transporty rudy żelaza do

⁴³ T. Tillinger, *Droga wodna Wschód...*, s. 21–22, 24.

⁴⁴ Idem, *Europejska sieć dróg...*, s. 484.

⁴⁵ B. Mańkowski, op. cit., s. 347.



Mapa 1. Przebudowa dróg wodnych w Polsce w latach 1952–1961 (linia przerywana droga Wschód-Zachód i Kanał Centralny). Źródło: APB, PWRN, WKPG, sygn. 933, zał. nr 3.

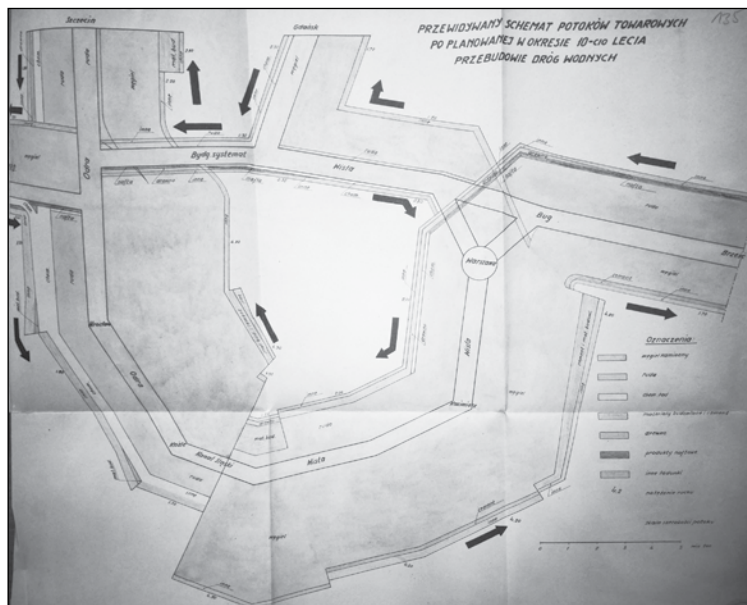
śląskich hut⁴⁶. W planach tych praktycznie nie było miejsca dla Kanału Bydgoskiego, gdyż przewidywano tylko tranzytowy przewóz bardzo małych ilości towarów.

Docelowo nowy szlak wodny Bug-Wisła-Warta-Odra, a także przebudowa Wisły na wielką drogę wodną, nie był jedynym zagrożeniem dla znaczenia Kanału Bydgoskiego i całej drogi wodnej wraz z Notecią.

Już w okresie Polski międzywojennej planowano Kanał Centralny lub Węglowy biegnący ze Śląska nad Bałtyk, przecinający centralną część kraju. Już na początku lat pięćdziesiątych XX wieku snuto plany Kanału Centralnego łączącego Górnośląski Okręg Przemysłowy z Wisłą, między Włocławkiem i Płockiem, biegnący przez Częstochowę i Łódź. Zakończenie tej inwestycji widziano w połowie lat siedemdziesiątych XX wieku. Spodziewano się, że Kanał Centralny będzie swego rodzaju magistralą komunikacyjną łączącą najbardziej uprzemysłowione okręgi Polski, o przepustowości rocznej około 10 mln ton⁴⁷. Północny

⁴⁶ APB, PWRN, WKPG, sygn. 933, Ministerstwo Żeglugi, Memoriał w sprawie 10-letniego perspektywicznego planu rozbudowy dróg wodnych Polski Ludowej, tam podano szczegółowe wielkości masy towarowej.

⁴⁷ A. Tuszek, *Założenia podstawowe rozwiązań gospodarki wodnej w Polsce*, „Gospodarka Wodna”, t. 16, 1956, nr 4, s. 137–138.



Mapa 2. Przewidywana wielkość i kierunki przewozów towarów drogami wodnymi w latach 60. XX wieku. Źródło: APB, PWRN, WKPG, sygn. 933, zał. nr 7.

odcinek tego kanału miał biec przez jezioro Gopło i wejść do Wisły kanałem wododziałowym na górne stanowisko projektowanego stopnia wodnego pod Włocławkiem. Nie była to jedyna propozycja zakończenia kanału. Inne przewidywały wykopanie kanału od Inowrocławia, przejście przez Jezioro Jezuickie i dojście do Wisły pod Fordonem. Inni widzieli możliwość poprowadzenia wylotu kanału w okolicach Torunia. Tak czy inaczej, wszystkie te propozycje omijały Bydgoszcz i nie przewidywały przebudowy dotychczasowego Kanału Bydgoskiego.

Ponadto Kanał Centralny miał pod Koninem przecinać się z drogą wodną Wschód-Zachód. Tak więc w nowych planach jednym z najważniejszych węzłów wodnych nie była Bydgoszcz, lecz Konin, a Kanał Bydgoski spadł do roli drugorzędnej. Takie rozwiązanie zdecydowanie osłabiłoby rangę Bydgoszczy jako ośrodka żeglugi śródlądowej. Plany były ogólne, o niczym nie przesądzały, szczegółowe rozwiązania zależały od badań terenowych. Rozpoczęcie wstępnych prac projektowych nad centralną drogą wodną przewidywano na 1955 rok, a na rok później już prace szczegółowe. Na szczęście budowa nowego kanału musiała być ściśle powiązana z budową zapór i stopni wodnych na Wiśle, a ich budowy rychło nie przewidywano⁴⁸.

⁴⁸ APB, PWRN, WKPG, sygn. 933, Ministerstwo Żeglugi, Memoriał w sprawie 10-letniego perspektywnego planu rozbudowy dróg wodnych Polski Ludowej; o projektach nowych kanałów zob. Z. Zygiewski, op. cit., s. 48–49.

Jednak przyszłość bydgoskiej drogi wodnej od początku lat pięćdziesiątych XX wieku nie rysowała się w zbyt jaskrawych barwach. W gospodarce planowej inwestycje zależały od woli władz, a te nie przewidywały rozwoju bydgoskiej infrastruktury śródlądowej. Można by uznać, że z punktu widzenia Bydgoszczy posiadanie kanału w dotychczasowym kształcie nie miało zbyt dużego wpływu na rozwój miasta. Wprost przeciwnie, rządowe koncepcje marginalizacji tej drogi wodnej musiały się odbijać niekorzystnie na rozwoju miasta, zwłaszcza w dłuższej perspektywie. Plany planami, a rzeczywistość okazała się zupełnie inna. Niewiele zrealizowano z ambitnych planów budowy nowych dróg, a i żegluga śródlądowa zamarła, natomiast pamięć o randze bydgoskiej drogi wodnej pozostała.

Bibliografia

Źródła

- Archiwum Akt Nowych w Warszawie:
 Ministerstwo Komunikacji, sygn. 818, 821, 825, 830.
 Ministerstwo Żeglugi i Gospodarki Wodnej, sygn. Księga nabytków 1989 r., 222.
 Archiwum Państwowe w Bydgoszczy:
 Państwowy Zarząd Wodny w Bydgoszczy, sygn. 4.
 Prezydium Wojewódzkiej Rady Narodowej w Bydgoszczy, Wojewódzka Komisja Planowania Gospodarczego, sygn. 913, 933.
 Urząd Wojewódzki Pomorski, sygn. 365, 6847.

Opracowania

- Makarewicz J., *Informacja o stanie czystości wód jezior w zlewni Strugi Foluskiej na podstawie badań monitorowanych w 2005 roku*, Inspekcja Ochrony Środowiska. Wojewódzki Inspektorat Ochrony Środowiska w Bydgoszczy, Bydgoszcz 2006.
 Mańkowski B., *Zagadnienie transportu wodnego*, „Gospodarka Wodna”, t. 16, 1956, z. 8.
 Rakusa-Suszczewski K., *Najbliższe zadania żeglugi śródlądowej*, „Gospodarka Wodna”, t. 10, 1950, z. 1–2.
 Rawa S., *Budowa kanału Warta-Gopło w okresie powojennym*, „Gospodarka Wodna”, t. 9, 1949, z. 3–5.
Rocznik statystyczny, t. 15, 1955, Warszawa 1956.
 Tillinger T., *Droga wodna Wschód-Zachód w Planie 6-letnim*, „Gospodarka Wodna”, t. 11, 1951, z. 1.
 Tillinger T., *Europejska sieć dróg wodnych*, [w:] *Drogi wodne*, t. 1, red. idem, Warszawa 1948.
 Tuszko A., *Założenia podstawowe rozwiązań gospodarki wodnej w Polsce*, „Gospodarka Wodna”, t. 16, 1956, nr 4.
 Zyglewski Z., *Koncepcje rozwoju Bydgoskiego Węzła Wodnego w pierwszych latach po II wojnie światowej*, [w:] *Kanał Bydgoski w systemie polskich dróg wodnych*, red. A. Kosecki, Bydgoszcz 2014.
Żegluga śródlądowa w Polsce w latach 2006-2009, Warszawa 2010.
Żegluga śródlądowa w Polsce w latach 2010-2013, Warszawa 2014.