

Zbigniew Zyglewski

Uniwersytet Kazimierza Wielkiego w Bydgoszczy

Kanał Bydgoski w sieci śródlądowych dróg wodnych Europy

Pruskie plany rozbiorowe względem Polski zostały zaprezentowane stronie rosyjskiej już w lutym 1769 roku. Po krótkim wahaniu Rosjanie w czerwcu 1771 roku rozpoczęli z Prusami rozmowy na temat przejścia części ziem polskich, a 5 sierpnia 1772 roku trzy mocarstwa zawarły traktat rozbiorowy ratyfikowany przez Polskę 30 września 1773 roku¹.

Już na przełomie 1770 i 1771 roku przeprowadzone zostało przez drogomistrza Hermana Jaweina dokładne rozpoznanie kartograficzne ziem nadnoteckich, jeszcze wtedy formalnie należących do Polski. Jesienią 1771 roku król pruski Fryderyk II powołał specjalną komisję, która zajęła się administracyjnymi zagadnieniami związanymi z przyłączeniem ziem polskich do Prus. W marcu 1772 roku ukazało się rozporządzenie o włączeniu ziem nadnoteckich do państwa pruskiego².

Przyjmuje się, że po pierwszym rozbiorze Polski król pruski Fryderyk II zarządził budowę Kanału Bydgoskiego z zamiarem stworzenia znaczącej pod względem gospodarczym i politycznym drogi transportowej od Odry aż do Wisły, łączącej Brandenburgię z nowymi

¹ J. Topolski, *Pruskie uzurpacje graniczne w dobie pierwszego rozbioru Polski (1772-1777)*, „Zeszyty Naukowe Uniwersytetu im. Adama Mickiewicza w Poznaniu”, Historia, z. 8, 1968, s. 55.

² K. Bartowski, *Dzieje Kanału Bydgoskiego i związane z tym aneksje terytorialne ziem polskich*, [w:] *Franz Balthasae Schönberg von Brenckenhoff i jego dokonania w odbudowie Nowej Marchii po wojnie siedmioletniej i w zagospodarowaniu doliny Warty i Noteci. Rola Drezdenka w stosunkach polsko-brandenburskich w 2 połowie XVIII wieku*, Drezdenko 2010, s. 99.

nabytkami w postaci Prus Królewskich i terenów nadnoteckich. Z początkiem 1772 roku Franz Balthasae Schönberg von Brenckenhoff został powołany na stanowisko Królewskiego Komisarza dla Obwodu Noteckiego z zadaniem zagospodarowania tych ziem. Brenckenhoff, mający wcześniejsze doświadczenia w likwidacji zniszczeń powstałych na Pomorzu i w Nowej Marchii w wyniku wojny siedmioletniej, zajmujący się w latach 1763-1767 melioracją i zaludnienie łąg nad Notecią, czy później obwałowaniami rzeki Warty³, szybko zorientował się, że oprócz melioracji ziem nadnoteckich nadarza się okazja, by ta- nim kosztem dokonać połączenia wodnego między dorzeczem Wisły i Odry. Poza uzyskaniem drogi komunikacyjnej ważnym aspektem było osuszanie przyległych podmokłych terenów. Powstało wówczas wiele nowych wsi, a okolice nadnoteckie i nadgoplańskie zaczęły lepiej rozwijać się gospodarczo⁴.

W oczach pruskich z jednej strony kanał przyczyni się do melioracji terenu, wzmocni rozwój tutejszych miast a z drugiej osłabi znaczenie handlowe należącego jeszcze do Rzeczypospolitej Gdańska, przez który przechodziły towary z i do Polski. Kanał łączący Noteć z Wisłą, w mniemaniu Brenckenhoffa, miał przejąć handel wiślany, omijając tym samym Bałtyk z korzyścią dla Prus. W połowie lutego 1772 roku Brenckenhoff wysłał projekt budowy kanału do króla wraz z mapami Jaweina. Szczegółowy projekt trafił do władcy 23 marca 1772 roku. Monarcha był życzliwy dla tego pomysłu, gdyż projekt ten pozwoli odprowadzać zbędną wodę z pól oraz stanie się drogą transportową dla zboża spławianego Wisłą. Życzliwość króla była ze wszech stron pragmatyczna, gdyż trwała w tym czasie wojna handlowa z Gdańskiem, który szczególnie mocno blokował handel zbożem z Królestwem Prus. Znalezienie drogi wodnej omijającej Gdańsk było po myśli króla Fryderyka II⁵.

W latach 1773-1774, w zaledwie 18 miesięcy, zbudowano kanał długości 26,77 km z dziesięcioma śluzami. Projekt ten został zreali-

³ Ch. Kouschill, *Franz Balthasar Schönberg von Brenckenhoff i jego dokonania w Nowej Marchii pod panowaniem Fryderyka II*, [w:] *Franz Balthasae Schönberg von Brenckenhoff...*, s. 19, 21, 24, 26, 28.

⁴ W. Surowiecki, *O rzekach i spławach Księstwa Warszawskiego*, Warszawa 1811, s. 153-154.

⁵ W. Winid, *Kanał Bydgoski*, Warszawa 1928, s. 31, 42, 44-45; A. Nayda, *Geneza Kanału Bydgoskiego*, „Przegląd Komunikacyjny”, 2007, nr 11, s. 38; T. Izajasz, *Cud techniki XVIII wieku*, [w:] *Kanał Bydgoski w systemie polskich dróg wodnych*, red. A. Kosecki, Bydgoszcz 2014, s. 30-31.

zowany przy pomocy najprostszych urządzeń, przy niskim poziomie wiedzy fachowej oraz w ciężkich warunkach pracy. 14 września 1774 roku dokonano uroczystego uruchomienia kanału, spławiając dwie barki z wapnem, ale z powodu awarii śluzy na Prądach oraz podniesienia się torfowego dna na środkowym odcinku kanału, nie dotarły do Bydgoszczy. Szybkie tempo prac stało się przyczyną licznych wad technicznych, co w połączeniu z użyciem do budowy drewna sosnowego, powodowało częste wyłączenia z ruchu licznych odcinków kanału. Pomimo tych trudności w 1775 roku przepłynęło kanałem 122 barek i 1157 tratw. Już pod koniec grudnia 1775 roku pojawiła się pilna potrzeba naprawy śluz i pogłębienia kanału. W 1782 roku ruch na całej długości kanału nie był możliwy. Pływano tylko między 4-5 oraz między 8-9 śluzą. Potrzebne były środki na prace naprawcze. Decyzja o ich przyznaniu zapadła 6 listopada 1782 roku, ale prace ruszyły dopiero w 1786 roku. Po remontach z przełomu 1787 i 1788 roku kanał przepłynęło 500 barek, ale w dalszym ciągu stan techniczny tej drogi wodnej nie był zadowalający. W 1788 roku zawaliła się śluza miejska w Bydgoszczy. Wyasygnowano 8388 talarów na prace naprawcze i utrzymanie kanału. W końcu lat 80. XVIII wieku w wyniku częstych awarii Śluzy Miejskiej został przygotowany przez Davida Gilly'ego projekt jej przesunięcia w kierunku wschodnim wraz z nowym, krótszym przekopem kanału, który miał przechodzić przez obszar należący wówczas do klasztoru karmelitów, u wylotu Brdy w pobliżu obecnej ul. Mostowej. Ostatecznie kwestie własnościowe i techniczne uniemożliwiły finalizację takiego rozwiązania. Na przełomie 1789 i 1790 roku rozpoczęto budowę z cegły i kamienia wymienionej śluzy. Próba ta nie powiodła się i w połowie 1791 roku rozpoczęto budowę kolejnej drewnianej Śluzy Miejskiej, która została oddana do użytku w 1792 roku. Znaczenie kanału dla rozwoju Bydgoszczy docenił nowy nadprezydent Friedrich Leopold von Schroetter, który polecił D. Gilly'emu sporządzenie nowego planu kanału z murowanymi śluzami. Gruntowną odbudowę obiektów kanałowych przeprowadzono w latach 1791-1799, łącznie z umocnieniem łóżyska kanału. W 1799 roku nastąpił zasadniczy koniec prac przy śluzach i Kanale Bydgoskim. Nowe murowane śluzy otrzymały większe wymiary. W latach 1801-1805 oczyszczono kanał, pogłębiano jego koryto i wzmacnia-

no brzegi. W 1803 roku ponownie zawaliła się Śluza Miejska, którą odbudowano w 1805 w drewnie. Dzięki tym zabiegom żeglowność kanału została zagwarantowana na wiele dziesiątek lat⁶.

Gdy spojrzymy na mapy rzek i kanałów przełomu XVIII i XIX wieku łatwo zauważymy, że Kanał Bydgoski nie miał tylko lokalnego, pruskiego znaczenia. Kierując się z Bydgoszczy na zachód można było Notecią i Wartą dotrzeć aż do Odry. Stąd biegł przez Brandenburię Kanał Finow (Finowkanal) łączący Odrę z Hawelą. Był to stary kanał wybudowany jeszcze na początku XVII wieku, ale w połowie XVIII wieku został odbudowany i zmodernizowany. Dzięki niemu i rzece Haweli, będącej prawym dopływem Łaby, można było dotrzeć do Berlina i Hamburga⁷. W żegludze między Hawelą a Łabą pomocny był krótki kanał Plauer (Flauer) wybudowany w połowie XVIII wieku, skracający znacznie drogę ku Magdeburgowi. Łączył on miejscowość Plauer z Parey nad środkową Łabą⁸.

Przez Kanał Bydgoski, z miasta nad Brdą można było płynąć Wisłą w kierunku ujścia do Gdańska, ale także w górę rzeki, do Warszawy i dalej. W grę wchodziły dopływy Wisły takie jak: Pilica, Nida, Narew, Bug czy San. Jeszcze w Rzeczypospolitej szlacheckiej pojawiały się śmiałe plany połączenia dorzecza Dniepru z Wisłą, by stworzyć wielką drogę wodną Morze Czarne-Bałtyk. W latach 1775-1783 władze polskie zbudowały kanał zwany Muchawieckim, łączący Dniepr z Bugiem przez rzeki Muchawiec i Pinę, długości 56 km, szerokości 12 m i głębokości 0,9 m⁹.

Pod koniec XVIII stulecia przynajmniej teoretycznie drogami śródlądowymi można było podróżować między Łabą a Dnieprem, między Morzem Północnym (Hamburg) a Morzem Bałtyckim (Szczecin, Gdańsk) i w pobliżu Morza Czarnego¹⁰. W tym czasie barki nie mogły

⁶ W. Winid, op. cit., s. 49; A. Nayda, op. cit., s. 40.

⁷ O. Teubert, *Die Binnenschiffahrt. Ein Handbuch für alle Beteiligten*, Bd. 1, Leipzig 1912, s. 42-43.

⁸ Ibidem, s. 43-44.

⁹ J. Piasecka, *Budowa kanałów na ziemiach Rzeczypospolitej w świetle piśmiennictwa polskiego do połowy XIX w.*, „Kwartalnik Historii Nauki i Techniki”, t. 15, 1970, nr 2, s. 300-301.

¹⁰ S. Wroński, *Bydgoszczy „dialog z rzeką”*, „Gospodarka Wodna”, 2013, nr 6, s. 106; H. Łeppek, *Historia żeglugi śródlądowej na Wiśle i Bydgoskim Węźle Wodnym*, „Gospodarka Wodna”, 2013, nr 6, s. 218-219.

docierać do tego ostatniego akwenu, gdyż na siedemdziesięciokilometrowym dolnym odcinku Dniepru znajdowały się porohy (progi skalne) uniemożliwiające żeglugę. W tym systemie Kanał Bydgoski odgrywał kluczową rolę, łącząc dorzecze Łaby i Odry z Dorzeczem Wisły i częściowo dorzeczem Dniepru przez Kanał Muchawiecki. Niestety ten ostatni do lat 30. XIX wieku nie został należycie ukończony. Był zbyt płytki, brakowało wody na wododziale Piny i Muchawca, zwłaszcza latem. O tej porze roku Kanał Muchawiecki stawał się raczej terenem bagiennym a żegluga mogła odbywać się tylko w okresie wiosennych przyborów wód. Ruch na kanale był niezbyt intensywny i ograniczony do pory wiosennej. W ciągu kilku lat po otwarciu wykorzystanie kanału było niezadowalające. Po upadku Polski nikt się nie interesował kanałem, który został opuszczony i pozbawiony opieki ale mimo to odbywa się na nim żegluga, o charakterze okazjonalnym, oczywiście tylko w porze wiosennej¹¹.

Inaczej było z Kanałem Bydgoski. Jego rola i znaczenie w transporcie gwałtownie rosła. Trzeba zwrócić uwagę, że po drugim rozbiore Polski w 1793 roku w ręce pruskie przeszła Wisła na odcinku: Toruń, Włocławek, Płock. Natomiast po trzecim rozbiore pod władzę pruską, na krótko, do 1807 roku, trafiła Warszawa. Okoliczność ta niewątpliwie wpłynąć musiała na większe niż dotychczas zainteresowanie władz pruskich połączeniem bydgoskim. Kanał Bydgoski swoją przydatność zapewne wykazał w czasach Księstwa Warszawskiego. W mieście istniały wielkie magazyny armii napoleońskiej, będące w gestii francuskiej. Nie wiadomo w jaki sposób trafiało tutaj zaopatrzenie, ale wydaje się, że najodpowiedniejsze były barki żeglugi śródlądowej. Warto też zauważyć, że na przełomie XVIII i XIX wieku przeprowadzono szereg ważnych prac na kanale znacznie poprawiając warunki żeglugi¹².

W początkowym okresie istnienia Kanału Bydgoskiego barki pokonywały spore odległości. Przewożono towary z Drezna do Warszawy przez Magdeburg, Berlin, Kostrzyn, Toruń na trasie długości 130-140

¹¹ S. Pawłowski, *Niektóre kanały splayne na ziemiach polskich*, Lwów 1911, s. 19; J. Piasecka, op. cit., s. 303-304.

¹² A. Piskozub, *Droga wodna Odry w pruskiej, wielkoniemieckiej i polskiej koncepcji organizacji przestrzeni*, „Problemy Ekonomiki Transportu”, 1987, z. 2 (58), s. 7.

mil¹³. Aby przebyć ten dystans trzeba było przejść przez Kanał Bydgoski. Przez kanał corocznie przepływało 600 wielkich statków podążających do Warszawy, Elblągu, Królewcu, Berlina czy Hamburga. Widać wyraźnie, że Kanał Bydgoski zapewniał żeglugę w kierunku zachodnim i północnym. W kierunku wschodnim najdalej docierano do Warszawy. Stąd Bugiem i Kanałem Muchawieckim oraz Prypecią żeglowano w kierunku wschodnim. Już w 1784 roku z Pińska do Warszawy dotarły pierwsze statki. Pływano spod Czarnobyła przy ujściu Prypeci do Brześcia. Drogą tą podróżowali ludzie z Kobrynia do Pińska, dostarczano nawet zboże do Chersonia, leżącego nad Morzem Czarnym u ujścia Dniepru¹⁴. Trudno stwierdzić czy towary z terenów wschodnich dalej transportowano na zachód przez Kanał Bydgoski. Z pewnością barki pływające po dorzeczu Łaby i Odry były zbyt duże i posiadały zbyt głębokie zanurzenie, by mogły pływać Bugiem i Kanałem Muchawieckim. Na tym odcinku poruszać się mogły płytkie statki o ładowności do 45 ton¹⁵. W tym czasie Kanał Bydgoski przemierzały podobne jednostki. Budując bydgoskie wodne przejście zakładano ruch łodzi o wyporności do 30 ton¹⁶. Po przebudowie kanału na początku XIX stulecia władze zezwoliły na poruszanie się statków o ładowności 40 ton, chociaż sam kanał mógł przyjąć i większe jednostki¹⁷. W pierwszej połowie XIX wieku, obok małych, pojawiły się i większe, do 150 ton, chociaż najczęściej pływały statki o ładowności 100 ton¹⁸. O ile jednostki takie mogły swobodnie żeglować po rzekach i kanałach pruskich, to już po przejściu przez Kanał Bydgoski pojawiały się trudności na Wiśle, nie mówiąc już o jej dopływach. Na Wiśle panował niski stan wód, w granicach 0,7-0,9 metra, więc nie mogły po niej pływać łodzie o zanurzeniu powyżej metra. Królową polskich rzek poruszały się jednostki szerokie, o małym zanurzeniu, przez co

¹³ W. Surowiecki, op. cit., s. 183.

¹⁴ J. Piasecka, op. cit., s. 301-302.

¹⁵ S. Pawłowski, op. cit., s. 17.

¹⁶ A. Sadkowski, *Nasze przyszłe drogi wodne w oświetleniu technicznie możebnego ich wykonania*, Warszawa 1918, s. 57; W. Winid, op. cit., s. 94; A. Nayda, op. cit., s. 40.

¹⁷ A. Nayda, op. cit., s. 40.

¹⁸ S. Fornaçon, *Bromberger Schiffe*, „Quellen und Darstellungen zur Geschichte Westpreußens”, Nr 26, *650 Jahre Bromberg*, 1995, s. 74, 76.

nie mieściły się w śluzach Kanału Bydgoskiego¹⁹. Z powyższych uwag wynika, że w Bydgoszczy trzeba było przeładowywać towar z dużych statków na mniejsze, o płytszym zanurzeniu, aby móc dalej żeglować dorzeczem Wisły.

Na początku XIX wieku snuto plany stworzenia wielkiej drogi wodnej łączącej wschód z zachodem. Kanał Bydgoski uważano za zwornik wiążący Wisłę z Bugiem i Sanem oraz Dunaj z Wartą, Odrą i Łabą. Stworzone wówczas pomysły powiązania Łaby z Renem otwierały nowe możliwości żeglugi od Atlantyku po Morze Czarne²⁰. Kreślono śmiałe plany połączenia rzek kanałami tak, by można było dotrzeć do Morza Czarnego. Postulowano połączenie Bugu z Dniestrem w okolicach Lwowa, co umożliwiłoby handel nie tylko z tym miastem, ale i dało możliwość dotarcia do Odessy nad Morzem Czarnym. Szczególną aktywność na tym polu wykazywali Niemcy, słusznie uważając, że jest to sposób na rozwój gospodarczy, zwłaszcza dla niemieckiego przemysłu²¹.

Wzrost znaczenia Kanału Bydgoskiego nastąpił po 1815 roku. W 1821 roku zniesiono utrudnienia związane z prawem składu, a bydgoska droga wodna stała się ważną arterią w transporcie zboża z terenów Kujaw i Królestwa Polskiego. Nadzieje na dalszy wzrost roli kanału ograniczały wysokie cła strony pruskiej na towary sprowadzane z zagranicy. Odpowiedzą władz Królestwa Polskiego była budowa w latach 1830-1839 Kanału Augustowskiego, łączącego Narew i Niemen. Ta droga wodna, dalej przez projektowany Kanał Windawski, miała dochodzić do rosyjskiego portu w Windawie nad Bałtykiem²². Powstała nowa droga wodna w kierunku północno-wschodnim łącząca Łabę z Niemnem. Żeby całą tę trasę pokonać trzeba było przejść przez Kanał Bydgoski. Z punktu widzenia Bydgoszczy nowy szlak zwiększał możliwości handlu, a tym samym przyczyniał się do rozwoju miasta. Niestety przydatność odcinka Narew-Niemen dla potrzeb żeglugi eu-

¹⁹ S. Pawłowski, op. cit., s. 27; A. Sadkowski, op. cit., s. 57.

²⁰ W. Surowiecki, op. cit., s. 160-161.

²¹ J. G. Braumüller, *Der wichtiger Kanal in Europa durch eine Vereinigung des Schwarzen Meeres mit der Ost- und Nordsee vermittelt der Weichsel und des Dniesters erneuert vorgeschlang*, Berlin 1815.

²² S. Pawłowski, op. cit., s. 24; J. Piasecka, op. cit., s. 313-314.

ropejskiej była od samego początku znikoma. Nigdy nie zrealizowano Kanału Windawskiego, więc nie było dojścia do Bałtyku. Kanał Augustowski dostosowano tylko dla małych jednostek typu galar, większe mogły pływać tylko w okresie wielkiej wody. Kanał był płytki, miejscami miał zaledwie 0,5 metra głębokości. Kanał Augustowski miał więc charakter drogi wodnej wewnętrznej i to ciężącej ku Wiśle, nie ku portowi w Windawie²³.

Władze rosyjskie nie doceniały szlaków wodnych na zachodnich rubieżach państwa. Co prawda w latach 1839-1843 wyłożono pieniądze i przebudowano Kanał Muchawiecki, ale w kierunku poprawy spławu tratw a nie żeglugi statkami. Parametry i możliwości żeglugo- we tej sztucznej drogi wodnej pozostały niezmiennie²⁴. Inaczej było w państwie pruskim. W latach 1866-1871 przedłużono Plauer Kanał w kierunku Ihleburga i Niegripp, a w latach 1883-1893 dokonano jego przebudowy umożliwiając żeglugę znacznie większym statkom. Po kanale tym pływały jednostki długie na 39,2 metra i szerokie na 6,6 metra przy zanurzeniu 1,3 metra²⁵. Również na Kanale Finow'skim w latach 1823-1828 przeprowadzono prace poprawiające żeglugę. W latach 70. XIX wieku dokonano generalnej przebudowy śluz. Wówczas przepisowe wymiary statków określono na 40,2 metra długości, 4,6 metra szerokości oraz 1,4 metra zanurzenia przy ładowności 170 ton. Ten typ statków zwano finówkami, berlinkami lub kanałówkami²⁶. Gdy w końcu XIX wieku nie można było już zwiększyć przewo- zów na kanale Finow'skim prawie równoległe do niego wybudowano nowy, tzw. Kanał Hohenzollernów dla barek o nośności 600-700 ton. Kanał ten długości 100 kilometrów wraz z dolną Odrą tworzył tzw. drogę Berlin-Szczecin²⁷.

W latach 1870-1878 w związku z potrzebą zasilania stanowiska działowego Kanału Bydgoskiego w wodę wybudowano Kanał Górno- notecki, dokonując tym samym kanalizacji górnej Noteci. Łączył on

²³ S. Pawłowski, op. cit., s. 23-24; J. Piasecka, op. cit., s. 314.

²⁴ S. Pawłowski, op. cit., s. 18.

²⁵ O. Teubert, op. cit., s. 44.

²⁶ Ibidem, s. 43; T. Tillinger, *Europejska sieć dróg wodnych*, [w:] *Drogi wodne*, t. 1, red. T. Tillinger, Warszawa 1948, s. 474.

²⁷ T. Tillinger, *Europejska sieć...*, s. 474.

jezioro Gopło przez Noteć z Kanałem Bydgoskim, tworząc boczną, dowozową drogę do arterii Odra-Wisła, przystosowaną do barek typu finowskiego. W tym też czasie przeprowadzono kanalizację dolnej Brdy, a także częściowo skanalizowano dolną Noteć. Miało to poprawić warunki żeglugowe, ale ze względu na niski stan wód na niektórych odcinkach, swobodnie mogły pływać tam statki załadowane do 100 ton²⁸.

Dzięki tym zabiegom dorzecza Łaby, Odry, Wisły, Pregoly i Niemna zostały związane w jedną sieć. Nie oznacza to, że żeglowano na całym tym obszarze. Statki z terenu ziem byłego Królestwa Polskiego jeszcze do lat 70. XIX wieku docierały do Bydgoszczy. Na Kanałe Bydgoskim pojawiały się bardzo rzadko, natomiast po 1880 roku znikły zupełnie. Drewno w postaci tratw spławiano nawet z Kijowa Dnieprem, Prypecią i Bugiem. W sporych ilościach płynęło z Puszczy Białowieskiej Kanałem Augustowskim i Narwią. Spławiało je również Wieprzem, Sanem, Pilicą czy Nidą. Drewno, które transportowano z ziem polskich prowadzili polscy flisacy do Torunia, Solca Kujawskiego czy Fordonu. Tutaj przejmowali je kupcy niemieccy i dalej kierowali je w głąb Niemiec. Towary spływały z Warszawy, Płocka, Włocławka i Torunia. Natomiast z Bydgoszczy statki i tratwy wyruszały do Szczecina, Berlina, Hamburga, Magdeburga, ale też do Kruszwicy. Kanał Bydgoski miał niewielkie znaczenie w wymianie towarowej z Gdańskiem. Powiązanie to ograniczało się do wywozu niewielkiej ilości towarów rolnych z ziem nadnoteckich i przywozie znacznych ilości węgla kamiennego dostarczanego z Anglii. Węgiel trafiał do Bydgoszczy także ze Śląska za pośrednictwem Odry²⁹. Na przełomie XIX i XX wieku Kanał Bydgoski coraz wyraźniej nabierał charakteru lokalnego. Nastąpił zupełnie zanik spławu drewna z ziem polskich, zdecydowanie zmniejszyła się wymiana z Gdańskiem. Główny ciężar żeglugi i spławu skupiał się między Prusami Wschodnimi a środkowymi Niemcami. Oprócz Berlina miejscem docelowym był Magdeburg, rzadziej Szczecin i Hamburg. Wyrazem tego trendu było przystosowanie Kanału Bydgoskiego dla jednostek pływających po Odrze i Wiśle. Ruch na

²⁸ W. Winid, op. cit., s. 54-60.

²⁹ S. Pawłowski, op. cit., s. 18, 23, 28-30; W. Winid, op. cit., s. 71, 79-80, 96, 127-131, 133, 180-181.

kanale zależał od popytu w Niemczech i podaży towarów w dorzeczu Wisły³⁰.

W 1875 roku przewozy na dolnej Wiśle wynosiły 1175 tys. ton i były dwukrotnie większe od przewozów na dolnej Odrze czy dolnej Łabie. W 1910 roku przewozy na dolnej Wiśle spadły o 30 %, natomiast na dolnej Łabie wzrosły o 67 %, a na dolnej Odrze wzrosły aż sześciokrotnie³¹. W związku z tak dynamiczną zmianą w niemieckich przewozach śródlądowych, Kanał Bydgoski w latach 1905-1915 zmodernizowano, przystosowując go do barek typu wrocławskiego o ładowności 550 ton i wymiarach 55 metra długości i 8 metra szerokości. Już wtedy modernizacja ta nie wyprzedzała potrzeb, gdyż pozostałe kanały przystosowano do 600 ton i więcej³². Cała sieć odrzańska wraz z Kanałem Bydgoskim od samego początku miała kierować towary do Berlina i Hamburga. Zakres regulacji rzek i budowę kanałów dostosowywano do tych potrzeb. O ile w części zachodniej Cesarstwa Niemieckiego budowano drogi śródlądowe dostosowane do barek 1000 tonowych i większych, to w części wschodniej modernizowano je tylko do barek o połowę mniejszych³³. W świetle tych faktów trudno uznać, by w przededniu I wojny światowej władze niemieckie dostrzegały w Kanale Bydgoskim międzynarodowe i pierwszoplanowe znaczenie w europejskiej żegludze śródlądowej.

Powstanie państwa polskiego po I wojnie światowej doprowadziło do przecięcia granicą polsko-niemiecką rzek Noteci i Warty. Zamknięcie tej granicy spowodowałoby zamarcie żeglugi między Odrą i Wisłą przez Kanał Bydgoski. Aby zapobiec takiej groźbie traktat wersalski artykułem 331 uznał Odrę wraz z jej żeglownymi dopływami za rzekę międzynarodową, nadzorowaną przez komisję złożoną z trzech delegatów z Niemiec i po jednym z: Polski, Czechosłowacji, Francji, Wielkiej Brytanii, Danii i Szwecji. Rzecz szła o interpretację tego zapisu, gdyż traktat nie precyzował zasięgu umiędzynarodowienia szlaków wodnych. Niemcy domagali się poddania kontroli międzynarodowej Warty od miasta Koła do jej ujścia oraz Noteci do Gopła. Czechosłowacja

³⁰ W. Winid, op. cit., s. 202, 204, 243, 246-247.

³¹ T. Tillinger, *Europejska sieć...*, s. 463.

³² A. Sadkowski, op. cit., s. 58.

³³ A. Piskozub, *Droga wodna Odry...*, s. 10-13.

opowiadała się za łatwym dostępem do Gdańska przez Noteć, Kanał Bydgoski i dolną Wisłę. Strona polska nie widziała potrzeby poddania kontroli międzynarodowej polskich odcinków Warty i Noteci, uważając, że z nich korzysta tylko Polska. Długie międzynarodowe spory nie doprowadziły do ostatecznych rozstrzygnięć tych kwestii³⁴.

Kanał Bydgoski znajdował się poza tym sporem, ale ustanowienie granicy państwowej spowodowało przecięcie dawnych związków handlowych z Niemcami. Pomimo tego Śląsk drogą przez Odrę, a także Wielkopolska poprzez linie kolejowe, były gospodarczo powiązane ze Szczecinem. Dogodny szlak wodny obejmujący Odrę, Wartę i Kanał Bydgoski był naturalnym zapleczem portu szczecińskiego, a nawet Hamburga. Na podstawie 339 artykułu traktatu wersalskiego Polska uzyskała prawo posiadania na Odrze własnej floty śródlądowej z zimowiskiem w Kostrzynie. Realizując tę możliwość powołano z inicjatywy polskiej polsko-niemieckie przedsiębiorstwo żeglugi na Odrze z siedzibą w Katowicach. Już w listopadzie 1920 roku oba kraje podpisały „umowę bydgoską” o wzajemnym dopuszczeniu do żeglugi po swoich szlakach śródlądowych barek i statków drugiej strony. Wznowieniem oraz usprawnieniem powiązań żeglugowych ze Szczecinem zainteresowane były koła gospodarcze Bydgoszczy, które reprezentowały także kupców i przemysłowców z województwa pomorskiego i północnych powiatów Wielkopolski³⁵.

Wojna handlowa między Niemcami i Polską i późniejszy wielki kryzys gospodarczy znacznie ograniczył ruch na Kanale Bydgoskim. Polska mając zagwarantowany dostęp do żeglugi na Odrze w okresie międzywojennym praktycznie nie korzystała z tej możliwości. Czynniki te spowodowały, że ruch na kanale był minimalny i sprowadzał się do charakteru lokalnego³⁶. Ponadto odbudowane państwo polskie wymagało zaplanowania a potem budowy nowej sieci komunikacyjnej, w tym dróg śródlądowych.

³⁴ A. Konopka, *Sprawa umiędzynarodowienia polskich odcinków Warty i Noteci*, „Czasopismo Techniczne”, t. 50, 1932, nr 10, s. 154-158; A. Kastory, *Sprawa umiędzynarodowienia polskich rzek po pierwszej wojnie światowej*, „Zeszyty Naukowe Uniwersytetu Jagiellońskiego” MCCCXVIII, Prace Historyczne, z. 138, 2011, s. 143, 146, 155-157.

³⁵ B. Dopierała, *Wokół polityki morskiej Drugiej Rzeczypospolitej*, Poznań 1978, s. 185-186, 192-193, 196-197.

³⁶ *Monografia dróg wodnych śródlądowych w Polsce*, red. J. Grochulski, Warszawa 1985, s. 469.

Od samego początku wytyczono dwa główne kierunki przebiegu tych szlaków, które przecinając się tworzyły krzyż kanałowy. Pionowe ramię bieгло z południa na północ i było związane z transportem węgla ze Śląska do portu w Gdańsku, a później w Gdyni. Rząd polski planował budowę Kanału Węglowego z Sosnowca przez Łódź, Łęczycę, Gopło i dochodzącego pod Toruniem do Wisły. Poprzeczne ramię krzyża stanowić miała droga wodna Poznań-Warszawa-Brześć-Pińsk, poprowadzona od Warty przez Bzurę, Bug i Prypeć³⁷.

Zamierzenia te pomijały nie tylko Bydgoszcz ale także miejscowy kanał. Groziło to gospodarczą degradacją miasta i zepchnięciem Kanału Bydgoskiego do lokalnego znaczenia. Władze centralne uważały, że między Bydgoszczą a Poznaniem nastąpi rozbudowa lokalnych dróg wodnych, wzorowanych na rozwiązaniach taniego Kanału Górnonoteckiego, dla niewielkich statków 100-200 ton³⁸. Lokalne ośrodki samorządowe i gospodarcze doceniając rolę Kanału Bydgoskiego w żegludze inicjowały różne przedsięwzięcia, których celem było umocnienie pozycji kanału. Już w 1920 roku pojawiła się koncepcja budowy kanału Warta-Gopło³⁹. Z inicjatywy bydgoskiego Magistratu w 1925 roku założono „Towarzystwo Propagandy i Realizacji Budowy Kanałów Żeglugowych w Okręgu Nadnoteckim”. Towarzystwo to przystąpiło do własnych prac projektowych odcinka Gopło-Bydgoszcz. Koncepcja ta była konkurencyjna wobec projektowanego wówczas kanału Górny Śląsk-Toruń, który w Bydgoszczy uznano za zagrażający egzystencji kanału notecko-bydgoskiego. Bydgoski pomysł miał też poparcie części inżynierów wodnych⁴⁰.

Odmienne stanowisko w kwestii rozwoju polskich dróg wodnych zaprezentowali eksperci Ligi Narodów. Uznali oni krzyżowy układ dróg lecz uważali, że lepiej wykorzystywać rzeki kanalizując je niż budować kanały na dużych odległościach. Ze względu na rozwój gospodarczy Polski i zamożność mieszkańców eksperci twierdzili, że wystarczą szlaki wodne do

³⁷ T. Tillinger, *Projektowane kanały w Polsce*, „Przegląd Techniczny”, t. 63, 1925, nr 44, s. 633-636; B. Dopierała, op. cit., s. 211-216.

³⁸ T. Tillinger, *Projektowane kanały...*, t. 63, 1925, nr 46, s. 661.

³⁹ B. Dopierała, op. cit., s. 217.

⁴⁰ *Monografia dróg wodnych...*, op. cit., s. 38, 42; R. Studziński, *Infrastruktura i gospodarka komunalna*, [w:] *Historia Bydgoszczy*, t. II, cz. 1, 1920-1939, red. M. Biskup, Bydgoszcz 1999, s. 281-282.

600 ton, a więc takie, jakie powszechnie panują w Europie. Proponowali, wbrew stanowisku polskiemu, że można Wisłę uczynić żeglowną od Zawichostu do ujścia z poziomem 1,5 metra wody w korycie na całej długości. Za drogę wschód-zachód uznano szlak Noteć, Kanał Bydgoski, Wisła, Bug, Prypeć. Jednocześnie dodano możliwość budowy w kolejnym etapie odcinka Modlin-Zawichost-Dniestr-Morze Czarne. Jednocześnie podkreślono, że uregulowanie Wisły na odcinku Bydgoszcz-Zawichost jest konieczne dla żeglugi na drodze transeuropejskiej⁴¹.

Powyższy obraz był jedynie opinią, ale pokazującą, że w oczach ekspertów zagranicznych Kanał Bydgoski zajmował poczesne miejsce w żegludze europejskiej. Strona polska drogę tę uznawała za mało efektywną i trudną do przystosowania dla statków o pojemności 1000 ton. Jednak odcinek Noteć-Kanał Bydgoski, mogący przyjmować obiekty pływające do 400 ton, uważano za dobry i sprawny z punktu widzenia technicznego. Pomimo tego za racjonalniejsze rozwiązanie uznawano budowę drogi wodnej Warta-Poznań- Warszawa. Nie widziano możliwości skanalizowania Wisły do głębokości 2,5 m. Bugiem i Kanałem Królewskim (dawnym Muchawieckim) można był spławiać tylko drewno, a przy niskich stanach wody ruch żeglugowy na tym odcinku zupełnie zamierał. Cała ta droga wodna nie odpowiadała nowoczesnym wymaganiom i potrzebowała przebudowy⁴².

W ówczesnych krajowych koncepcjach rozwoju dróg wodnych Kanał Bydgoski nie był jednoznacznie określony. Z racji geograficznego położenia i budowli hydrotechnicznych uchodził za istotny element europejskiej drogi śródlądowej, ale w dalszej perspektywie tracił tę funkcję na rzecz innych rozwiązań.

W okresie międzywojennym na obszarze Europy nie było jednolitej sieci żeglugi śródlądowej, funkcjonowało kilka oddzielnych. Sieć północno-zachodnia obejmowała Francję, Belgię, Holandię, dorzecze Renu i Wezery. Dalej funkcjonowała środkowa obejmująca dorzecze Łaby, Odry Wisły i Niemna połączone ze sobą kanałami, a dorzecze Dunaju tworzyło sieć południową. We wschodniej części Europy mieli-

⁴¹ *Sprawozdanie Komitetu Ekspertów przedłożone Rządowi Polskiemu przez Ligę Narodów. O programie budowy dróg wodnych w Polsce, wykorzystaniu ujść morskich i dróg dojazdowych do nich dla przewozu węgla, oraz o osuszeniu bagien poleskich*, Warszawa 1928, s. 20, 27-28, 31-33.

⁴² T. Tillinger, *Droga wodna transeuropejska*, „Przegląd Techniczny”, t. 62, 1924, nr 18, s. 200-202.

śmy sieć ukraińską z dorzeczem Dniepru Środkowego, ale bez połączenia z dolnym Dnieprem, Dniestrem i Donem. Ostatnia sieć, rosyjska, obejmowała dorzecze Wołgi, Newy, Dźwiny Północnej. W latach 30. XX wieku obszary te uzyskiwały połączenia ze sobą idąc w kierunku jednolitego obszaru żeglugi europejskiej. W 1934 roku wybudowano wielką zaporę na Dnieprze (Dnieprostroj), niwelującą progi skalne na rzece, dzięki czemu połączono środkowy i dolny Dniepr. Zakończenie prac w 1938 roku przy budowie Kanału Śródlądowego w Niemczech doprowadziło do długo oczekiwanego połączenia północno-zachodniej sieci żeglugowej z siecią środkowej Europy. Mittellandkanal budowano etapami począwszy od 1892 roku z przeznaczeniem dla żeglugi barek 1000 tonowych. Bug i Kanał Królewski łączył zachodnią sieć rzeczną z ukraińską, ale nie miało to większego znaczenia żeglugowego, gdyż ruch na tym odcinku trwał jedynie przy wysokim stanie wody, a więc kilka tygodni w roku. W ten sposób główne sieci zostały połączone w jedną całość, oprócz dorzecza Dunaju. Wymiana handlowa między przemysłowym zachodem, a rolniczą południowo-wschodnią Europą nadal odbywa się kolejną, albo okrężną drogą morską⁴³. Pozostało jedynie połączenie tej sieci z Dunajem w oparciu o cztery możliwości budowy kanału: między Renem a Dunajem przez rzekę Neckar; między Renem a Dunajem przez rzekę Men; pomiędzy Łabą i Dunajem oraz Odrą a Dunajem. Dwa pierwsze połączenia kanałowe rozpoczęto przed II wojną światową. W 1939 roku ruszyły prace przy kanale Odra-Dunaj prowadzonym przez Bramę Morawską⁴⁴. W tym czasie w Polsce przystąpiono do prac nad przebudową Kanału Królewskiego, dostosowując go do barek 1000 tonowych oraz ruszono z budową kanału Ślesin-Gopło⁴⁵. To ostatnie przedsięwzięcie było dla Bydgoszczy ważne, gdyż miało przyczynić się do dalszego wzrostu gospodarczego miasta, a także umocnić pozycję Bydgoszczy jako newralgicznego portu śródlądowego w kraju⁴⁶.

⁴³ Archiwum Akt Nowych w Warszawie (dalej cyt.: AAN), Ministerstwo Komunikacji, sygn. 1191, Kanał Odra-Dunaj [opracowanie w rękopisie], k. 1; J. Tillinger, *Droga wodna trans-europejska...*, s. 200.

⁴⁴ T. Tillinger, *Europejska sieć...*, s. 460, 471-472, 481.

⁴⁵ AAN, Ministerstwo Komunikacji, sygn. 1191, Kanał Odra-Dunaj [opracowanie w rękopisie], s. 9; T. Tillinger, *Europejska sieć...*, s. 492.

⁴⁶ R. Studziński, op. cit., s. 282.

Wielkoniemieckie plany budowy dróg śródlądowych przewidywały połączenie największych szlaków europejskich przez budowę nowoczesnych wielkogabarytowych kanałów Ren-Men-Dunaj oraz Łaba-Odra-Dunaj⁴⁷. W planach tych nie brano pod uwagę istniejącej już drogi Odra-Wiśła. W początkowym okresie II wojny światowej Niemcy przygotowali projekt wielkiej przebudowy dróg wodnych w Europie Środkowo-Wschodniej. Jego istota polegała na takim połączeniu Rzeszy z Ukrainą, by mogły pływać barki o nośności 1000 ton. Przewidziano trzy warianty połączenia Odry przez Wartę z Wiśłą. Wszystkie omijały Bydgoszcz, gdyż ujście proponowanych kanałów umieszczano koło Włocławka, płockiego Wyszogrodu i w rejonie Magnuszewa⁴⁸.

Po wojnie w wyniku przesunięcia granic Odra została rzeką graniczną państwa polskiego. W sposób naturalny rzeka ta stała się podstawowym szlakiem transportowym węgla ze Śląska do portu morskiego w Szczecinie. Kanałowi Bydgoskiemu określono nową rolę. Bydgoszcz i tereny leżące aż do Poznania traktowano jako obszar rozwoju nowego ośrodka przemysłowego, będącego swego rodzaju zapleczem dla polskich portów w Gdańsku, Gdyni i Szczecinie. Dolna Wiśła, Kanał Bydgoski z Notecią i dolna Odra miały stać się szlakiem przesyłowym głównej masy towarowej, w szczególności surowców. Przy takich założeniach oczywiście brano pod uwagę przebudowę, a właściwie budowę nowego Kanału Bydgoskiego obiegającego miasto. W tym czasie nie widziano możliwości rozwoju żeglugi śródlądowej w wymiarze europejskim ze względu na powojenne zniszczenia, a także sytuację polityczną⁴⁹.

W pierwszych latach powojennych dokończono budowę kanału Warta-Gopło. Niestety nie przeprowadzono wszystkich prac pozwalających na wykorzystanie żeglugowe tego odcinka, do tego zastosowano różne wielkości prześwitów na śluzach, co w konsekwencji znacznie ograniczyło jego transportowe znaczenie. Z punktu widzenia Bydgoszczy była to spora niedogodność, gdyż trasą tą nie można było pływać dużymi jednostkami, ani też wykorzystać

⁴⁷ A. Piskozub, *Droga wodna Odry...*, s. 14-17.

⁴⁸ Z. Zyglewski, *Koncepcje rozwoju Bydgoskiego Węzła Wodnego w pierwszych latach po II wojnie światowej*, [w:] *Kanał Bydgoski w systemie...*, op. cit., s. 39, 49.

⁴⁹ Ibidem, s. 39-45.

jej w przyszłości dla wielkiej żeglugi przechodzącej przez Kanał Bydgoski⁵⁰.

Po wojnie, w 1948 roku, powrócono do koncepcji budowy kanału Odra-Dunaj dla barek 1000 tonowych. Po stronie polskiej jego głównym elementem była Odra, która w środkowym i dolnym biegu nie była dostosowana do takiego tonażu. W przypadku znaczącego wzrostu ładunków zachodziła potrzeba przebudowy odrzańskiego szlaku. Było to przedsięwzięcie trudne technicznie i kosztowne, pojawiły się głosy budowy tysiąctonowego kanału na wzór przedwojenny, dochodzącego do Bydgoszczy, przynoszącego większe korzyści gospodarcze krajowi niż modernizacja magistrali odrzańskiej⁵¹. Ewentualna budowa kanału z Opola do dolnej Wisły pod Bydgoszczą przez Konin miała lepiej rozwiązać problem dostarczania węgla do portów, znacznie skrócić drogę, a koszt budowy miały być tańszy niż kanalizacja Odry od Wrocławia do Kostrzyna⁵². Przy realizacji tego projektu Bydgoszcz znalazłaby się na ważnym szlaku europejskiej żeglugi śródlądowej na linii północ-południe, a ponadto Kanał Bydgoski stałby się węzłem żeglugowym realizującym dawne połączenie wschód-zachód. Powojenna koncepcja budowy kanału węglowego nie miała szans realizacji z różnych powodów, możemy ją traktować jako mrzonkę, podobnie jak po latach odkurzoną wersję tego projektu zwanego Kanałem Centralnym⁵³.

27 maja 1954 zawarto między Polską a NRD układ o żegludze określając zasady i trasy przewozów. Umowa ta pozwalała na tranzyt śródlądowymi drogami wodnymi PRL do Szczecina i Gdańska tratwom i statkom z NRD, przewożącym towary do państw trzecich.

⁵⁰ *Monografia dróg wodnych...*, op. cit., s. 66, 496; J. Waszkiewicz, M. Miłkowski, *Potrzeba integracji śródlądowych dróg wodnych Polski z Europą*, „Gospodarka Wodna”, 2001, nr 2, s. 48; 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*, red. A. Kosecki, Bydgoszcz 2015, s. 84.

⁵¹ AAN, Ministerstwo Komunikacji, sygn. 1191, Kanał Odra-Dunaj [opracowanie w rękopisie], k. 1-6.

⁵² AAN, Ministerstwo Komunikacji, sygn. 1191, Konferencja w sprawie aktywizacji Odry w Gliwicach, 3 IV 1948, k. 7.

⁵³ *Monografia dróg wodnych...*, op. cit., s. 53; A. Piskozub, *Kanał Odra-Dunaj a gospodarka morska Polski*, „Technika i Gospodarka Morska”, t. 37, 1987, nr 6 (427), s. 284; J. Waszkiewicz, M. Miłkowski, op. cit., s. 48.

Niemcy mogli przemieszczać towary na linii Odra Graniczna, Kanał Bydgoski, Wisła do Gdańska bez prawa wejścia na Zalew Wiślany. W zamian polska żegluga korzystała z wód śródlądowych NRD z prawem zawijania do państw trzecich. W wyniku tej umowy Kanał Bydgoski stał się elementem międzynarodowej drogi śródlądowej.

Jego znaczenie na mapie międzynarodowych szlaków wodnych wzrosło w następnych latach. Strona radziecka wystąpiła z propozycją przewozu towarów szlakami śródlądowymi. Pozytywne wyniki przewozów śródlądowych między Polską a ZSRR skłoniły Rosjan do rozszerzenia przewozów śródlądowych o NRD. Temu zagadnieniu poświęcona została konferencja ministerstw żeglugi tych trzech krajów, która obradowała w dniach 14-22 maja 1957 w Moskwie. Polska i NRD nie były zbyt zainteresowane trójstronną żeglugą, głównie z powodu braku taboru pływającego. Już w lipcu 1957 roku odbyły się próbne rejsy między ZSRR a NRD. W pierwszy rejs wyruszyły radzieckie dwa statki ładowne i jeden służbowy. Popłynęły przez Bydgoszcz, Kostrzyn i Hohensaaten w rejon Berlina-Magdeburga. Na pokładzie tych jednostek znalazło się po dwóch delegatów z każdego zainteresowanego państwa. Ich zadaniem była obserwacja rejsu. Zakładano, że w wypadku podjęcia stałej żeglugi między NRD i ZSRR tranzytem przez Polskę, będzie potrzebne międzynarodowe porozumienie w sprawie żeglugi⁵⁴.

W 1957 roku do końca sezonu nawigacyjnego wykonano 9 rejsów z Kaliningradu do Magdeburga oraz powrotnych. Związek Radziecki także do końca następnego roku, nadal jako próbne, prowadził rejsy śródlądowe. Jednocześnie prowadzono rozmowy na temat prawnego uregulowania żeglugi między trzema stronami, a Rosjanie proponowali nawet włączenie do tych rozmów Czechosłowację.

W całym tym przedsięwzięciu Polska miała być krajem tranzytowym. Projekt umowy przewidywał załadunek towarów w Kaliningradzie a wyładunek na terenie NRD. Każda ze stron miała mieć prawo przewieźć 1/3 masy towarowej na tym odcinku. Statki i barki musiały przechodzić przez Kanał Bydgoski bez prawa zatrzymywania się i wyładunku. Na pozór Bydgoszcz nic na tym połączeniu nie zyskiwała.

⁵⁴ AAN, Ministerstwo Żeglugi i Gospodarki Wodnej, Spis zdawczo-odbiorczy nr 4, sygn. 16, Układ PRL-NRD-ZSRR o żegludze morskiej i śródlądowej 1957-1959, k. 1-4.

Jednak w mieście przewidywano możliwość napraw i remontów statków każdej ze stron uczestniczącej w żegludze. Takie usługi na terytorium Polski miały świadczyć także Elbląg i Czarnków. Strona polska dokonała przeglądu odcinka wodnego w granicach państwa, postulując jedynie ograniczenie prędkości żeglugi ze względu na możliwość rozmywania brzegów. Uwaga ta szczególnie dotyczyła Kanału Bydgoskiego⁵⁵. Umowa między stronami została podpisana 2 listopada 1960 roku obejmując trasę Kaliningrad-Malbork-Bydgoszcz-Kostrzyn-Za-
toń Górna-NRD. Ostatecznie nie doszło do regularnego ruchu tranzytowego na omawianym odcinku⁵⁶.

Rosjanie zachęteni pomyślnymi rejsami próbnymi z Kaliningradu brali pod uwagę ruch tranzytowy z Brześcia nad Bugiem do NRD przez Wisłę i Kanał Bydgoski. W rozmowach z 1959 roku strona radziecka nalegała na dostosowanie Bugu do żeglugi. Polacy poinformowali, że w planach do 1975 roku połączenie żeglugowe z ZSRR przez rzekę Bug nie jest przewidziane⁵⁷. Projekt wstępnej kanalizacji Bugu opracowano już wcześniej w ramach 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 Bug⁵⁸. Nie był to pomysł nowy, powrócono do koncepcji z roku 1910, kreującej magistralę Wisła-Dniepr. Przed II wojną światową przystąpiono do prac modernizacyjnych na wspomnianym odcinku, kontynuowanych w 1940 roku przez Związek Radziecki⁵⁹.

Projekt rozbudowy dróg wodnych w Polsce przygotowany przez Ministerstwo Żeglugi został dostosowany do potoku ładunków eksportowo-importowych przesyłanych na wschód i Odrą do Szczeci-

⁵⁵ Archiwum Państwowe w Toruniu, Oddział we Włocławku, Centralne Biuro Studiów i Projektów Budownictwa Wodnego „Hydroprojekt”. Oddział we Włocławku 1933-1981, Spis nr 1, sygn. 64, Studium do projektu poprawienia warunków nawigacyjnych na drodze wodnej Hohensaethen – Bydgoszcz – Kaliningrad (1958), zwłaszcza k. 5, 7, 23, 35.

⁵⁶ *Monografia dróg wodnych...*, op. cit., s. 472.

⁵⁷ AAN, Ministerstwo Żeglugi i Gospodarki Wodnej, sygn. 25, Wody graniczne 1958, Protokół konferencji, k. 3.

⁵⁸ AAN, Ministerstwo Żeglugi i Gospodarki Wodnej, Księga nabytków 1989 r., sygn. 222, k. 20; Z. Zyglewski, *Między Wisłą a Odrą...*, s. 89.

⁵⁹ T. Tillinger, *Europejska sieć...*, s. 492-493.

na. W planach przewidziano tranzyt przez terytorium Polski między ZSRR a NRD, który miał przechodzić trasą Bydgoszcz-Kostrzyn. Drogą tą mogły pływać barki o ładowności 450-500 ton. Powyżej tego tonażu, w tym radzieckie węglorudowce o pojemności 600 ton⁶⁰, nie mogły przepływać przez Kanał Bydgoski i Noteć. Z powodów technicznych trasa bydgoska miała obsługiwać towary tranzytowe na linii ZSRR-NRD, ale w bardzo ograniczonym zakresie. Szacowano, że odcinek między Odrą a Wisłą czynny przez 270 dni w roku może przyjąć około 5 mln. ton rocznie w każdą stronę. W wypadku powiększenia masy towarowej będzie potrzeba przebudowa drogi. Przewidywano również zmniejszenie ilości stopni wodnych na Noteci i konieczność obejścia Bydgoszczy przez budowę nowego kanału dostosowanego do barek 1000 tonowych. Uważano, że dotychczasowy odcinek wymaga zbyt wielu przeróbek i generuje zbyt wysokie koszty związane z poszerzeniem kanału, prostowaniem krętej Brdy czy podnoszeniem zbyt niskich mostów⁶¹.

W 1958 roku Związek Radziecki na forum europejskim wystąpił z propozycją podjęcia prac nad jednolitą siecią dróg wodnych Europy o znaczeniu międzynarodowym, obejmującą ówczesne kraje kapitalistyczne i socjalistyczne. W ogólnych założeniach wspomniano o pracach nad szlakiem Dunaj-Odra-Łaba oraz wodnej magistrali Wschód-Zachód. Przebieg tej ostatniej opisano dość mgliście wytyczając Dnieprem, Prypecią, Bugiem i Wisłą do krajów niemieckich poprzez kanały żeglowne. Nie wspomniano o Kanale Bydgoskim czy też Noteci, najwyraźniej dopuszczając inne połączenia między Wisłą a Odrą⁶².

W 1961 roku europejskie kraje socjalistyczne opracowały studium „Jednolitej sieci śródlądowych dróg wodnych krajów członków RWPG”, próbując stworzyć jednolite warunki nawigacyjne

⁶⁰ Archiwum Państwowe w Bydgoszczy, Prezydium Wojewódzkiej Rady Narodowej w Bydgoszczy 1950-1973, Wojewódzka Komisja Planowania Gospodarczego w Bydgoszczy, sygn. 933, Ministerstwo Żeglugi, Memoriał w sprawie 10-letniego perspektywnego planu rozbudowy dróg wodnych Polski Ludowej.

⁶¹ AAN, Ministerstwo Komunikacji, sygn. 1191, Przewidywany tranzyt przez Polskę i udział w nim Wisły, k. 8; *Monografia dróg wodnych...*, op. cit., s. 57.

⁶² AAN, Ministerstwo Żeglugi i Gospodarki Wodnej, sygn. 171, Propozycja Delegacji ZSRR o zbadanie zgodności stworzenia jednolitej drogi wodnej Europy, mającej znaczenie międzynarodowe, k. 1-6.

szlaków żeglownych na tym obszarze⁶³. Dwa lata później na budapesztańskim posiedzeniu krajów socjalistycznych w sprawie utworzenia jednolitej sieci śródlądowej strona polska została zobowiązana do opracowania podstawowych szlaków wodnych na terytorium PRL. Nakreślono aż sześć takich projektów: mianowicie Drogi wodnej Odry, Drogi wodnej Dunaj-Odra, Drogi wodnej Wisła-Odra przez Śląsk, Drogi wodnej Wisła-Odra przez Bydgoszcz, Drogi wodnej Wisła-Bug-Prypeć-Dniepr w wariancie przez Kanał Lubelski i Drogi wodnej Wisły od Oświęcimia do Gdańska. W 1965 roku na posiedzeniu w Odessie wysunięto potrzebę przeprowadzenia studiów nad dwoma szlakami wodnymi: drogi wodnej Wschód-Zachód i drogi wodnej Dunaj-Odra jako trasy Południe-Północ. Cały odcinek Wschód-Zachód miały opracować NRD, Polska i ZSRR, ale ten ostatni pod koniec tego roku wycofał się z prac nad projektem⁶⁴. Zawieszenie w 1965 roku międzynarodowych prac nad „jednolitą siecią śródlądowych dróg wodnych krajów członków RWPG” w ramach tematu „Droga wodna Wschód-Zachód” nie wstrzymało prac strony polskiej. Polacy do 1968 roku opracowali generalne założenia swojego odcinka drogi Wschód-Zachód⁶⁵. Prace przewidywały połączenie dróg wodnych ZSRR przez kanał Bug-Prypeć z drogami wodnymi NRD. Na terytorium Polski brano pod uwagę trasę północną biegnącą przez Bug, kanał Żerań-Zegrze, dolną Wisłę, system bydgoski o łącznej długości 900 kilometrów oraz trasę południową przez Kanał Lubelski, Wisłę środkową i górną, Kanał Śląski o łącznej długości 1190 kilometrów. Ta ostatnia trasa była dłuższa, ale z punktu widzenia interesów Polski bardziej uzasadniona gospodarczo, gdyż miała przebiegać przez tereny uprzemysłowione⁶⁶. W polskich planach tego okresu nie brano pod uwagę drogi Wisła-Odra przez Kanał Byd-

⁶³ *Monografia dróg wodnych...*, op. cit., s. 57.

⁶⁴ Biblioteka Instytutu Meteorologii i Gospodarki Wodnej w Warszawie, A. Śliwczyński, *Sprawozdanie w temacie „Dostosowanie dróg wodnych w Polsce do wymagań jednolitej sieci śródlądowych dróg wodnych – krajów, Członków RWPG”*, Warszawa 1970, mps., s. 1-3.

⁶⁵ Biblioteka Instytutu Meteorologii i Gospodarki Wodnej w Warszawie, A. Śliwczyński, R. Perlowski, *Założenia Generalne polskiego odcinka drogi wodnej Wschód-Zachód*, Warszawa 1968, mps, s. 1-2.

⁶⁶ A. Śliwczyński, op. cit., s. 6.

goski. Już wówczas trasa ta nie spełniała wymogów nowoczesnego transportu śródlądowego i nie przewidywano jej modernizacji i dostosowania do wymogów międzynarodowej żeglugi.

Na przełomie lat 70. i 80. XX wieku w związku z potrzebami transportowymi kraju ponownie opracowano plany modernizacji Kanału Bydgoskiego i całej drogi wodnej. Zamierzenia te uzależniano od rozmiaru i kierunku tranzytu między NRD i Związkiem Radzieckim, rozwoju gospodarczego kanału i kierunków rozbudowy sieci krajowych dróg wodnych. Planowano wybudowanie nowego kanału obejściowego w stosunku do Bydgoszczy: północnego lub południowego lub też poprowadzenie nowego, poszerzonego kanału starą trasą przez miasto. Niezależnie od koncepcji zamierzano przystosować Kanał Bydgoski do IV klasy żeglowności, czyli barek o tonażu 1000 ton. Odcinek Wisła-Odra, oprócz znaczenia tranzytowego między krajami socjalistycznymi niektórzy postrzegali jako element kolisto-promienistego układu polskich dróg wodnych, Wisła-Odra-Warta-Noteć, zamkniętego obwodu długości 1700 km. Uzpełnieniem tego układu widziano w późniejszym Kanale Wielkopolskim na trasie Głogów-Śrem oraz Kanale Pałuckim łączącym Wartę poniżej Obornik z Wisłą pod Fordonem⁶⁷.

Dla europejskiej żeglugi śródlądowej najważniejszy jest Ren, Dunaj i Wołga. Rzekami tymi dokonuje się znaczących przewozów⁶⁸. Kanał Bydgoski był i jest nadal jedynym miejscem łączącym dorzecze Wisły i Odry umożliwiającym pływanie rzekami i kanałami pomiędzy zachodnią Europą a terenami wschodniej Europy. Jest on w sposób naturalny postrzegany jako element międzynarodowych szlaków europejskiej żeglugi. Z uwagi na słabe dostosowanie do żeglugi szlak ten był jednak uważany za mało przydatny i wymagający inwestycji⁶⁹. Nie była to jedyna koncepcja połączenia wschodu z zachodem. Dla Związku Radzieckiego czy dzisiejszej Rosji pierwszoplanowe znaczenie ma

⁶⁷ A. Piskozub, *Wisła a integracja sieci dróg wodnych Polski*, [w:] *Wisła. Monografia rzeki*, Warszawa 1982, s. 401-417; B. Rogalski, *Inżynieria wodna Kanału Bydgoskiego*, „Nautologia”, t. 19, 1984, z. 1 (73), s. 36-39.

⁶⁸ A. Piskozub, *Międzynarodowe znaczenie dróg wodnych śródlądowych Polski*, „Transport i Gospodarka Morska”, t. 23, 1973, nr 3, s. 171.

⁶⁹ R. Calvert, *Inland Waterways of Europe*, London 1963, s. 172-175; A. Piskozub, *Międzynarodowe znaczenie...*, s. 172.

Dunaj jako łącznik z krajami Europy zachodniej, dla krajów naddunajskich połączenie Dunaju z Łabą⁷⁰.

Już w latach 50. XX stulecia Czesi w połączeniu kanałami Renu, Łaby i Dunaju w jedną sieć, upatrywali szczególnej roli swoich ziem w żegludze śródlądowej. Tutaj bowiem będą krzyżowały się drogi wodne prowadzące z Moskwy do Marsylii, ze Szczecina do Triestu, z Rotterdamu do Sulina w Rumunii (leżącego u ujścia Dunaju), od Hamburga po Saloniki⁷¹.

Na początku lat 90. XX wieku Niemcy byli zainteresowani w budowie drogi wodnej Duisburg-Hanower-Berlin-Bydgoszcz. Z miasta nad Brdą proponowano drogę do Kaliningradu, Kowna i Grodna. Drugą odnogę widziano w kierunku Warszawy i Brześcia nad Bugiem. Przystąpiono nawet do opracowania studium techniczno-ekonomicznego, które przewidywało pogłębianie, regulację rzek i kanałów. Jednak w przypadku drogi Kostrzyn-Bydgoszcz-Warszawa-Brześć nie widziano możliwości żeglugi na tym odcinku, głównie z powodu małej ilości wody, często poniżej 0,8 metra. Dostrzegano trudności w dostosowaniu tej drogi nawet dla barek o nośności 300 ton. W przypadku odcinka Warszawa-Płock nie można liczyć na głębokość 0,8 metra w ciągu całego okresu żeglugowego, czyli nawet na I klasę żeglowności. Czasami poziom wody na tym odcinku spada do 0,5 metra⁷². Tak więc koncepcja połączenia śródlądowymi drogami wodnymi Europy zachodniej z Białorusią czy innymi sąsiednimi krajami uchodzi na razie raczej za fantazję. Na Bugu od Brześcia do Wyszkowa po roku 1945 nie było żadnej, nawet lokalnej żeglugi handlowej. Między Wyszkowem a Warszawą zdarzały się sporadyczne przewozy i przejażdżki turystyczne. Jedynie wokół stolicy odbywał się intensywny ruch żeglugowy. Na dolnej Wiśle żegluga jest nikła, o czym świadczy liczba

⁷⁰ J. Kubec, *Międzynarodowe znaczenie polskich dróg wodnych z punktu widzenia CSRS*, „Transport i Gospodarka Morska”, t. 23, 1973, nr 11, s. 681.

⁷¹ J. Janáč, *European Coasts of Bohemia. Negotiating the Danube-Oder-Elbe Canal in a Troubled Twentieth Century*, Amsterdam 2012, s. 181-183.

⁷² W. Ambroźewicz, *Warunki utrzymania i rozwoju dróg wodnych w Polsce (Wiśła – cz. II)*, „Przegląd Komunikacyjny”, t. 25, 1986, z. 11, s. 233; M. Miłkowski, *O koncepcjach tranzytowego połączenia żeglugowego Niemcy-Białoruś przez Polskę*, „Przegląd Komunikacyjny”, 1993, nr 6, s. 14-15, 18-20; A. Jacewicz, *Możliwości uruchomienia drogi wodnej Wschód-Zachód*, „Przegląd Komunikacyjny”, 1995, nr 9, s. 16-19.

śluzowań w latach 1985-1995, w granicach 200-500 rocznie⁷³. Odcinek Wisła-Odra uznawany jest za uciążliwy dla żeglugi ze względu na niedostateczną głębokość szlaku, spowodowaną brakiem prac pogłębiających, zwłaszcza w zarastającym odcinku Nakło-Ujście. Śluza Brdyujście uchodziła za wąskie gardło tej drogi wodnej ze względu na stan techniczny, ale też prawie godzinne śluzowanie⁷⁴. Ten obiekt hydrotechniczny zastąpiła nowoczesna śluza w Czersku Polskim, budowana przez 13 lat od 1986 roku⁷⁵. Niestety zmiana ta nie wpłynęła znacząco na jakość żeglugi między Wisłą a Odrą, gdyż nie poprawiono gwarantowanej głębokości tranzytowej. Oprócz tej śluzy, od 1945 roku nie dokonano żadnej istotnej modernizacji na odcinku Wisła-Odra. Na dzień dzisiejszy cała droga jest w złym stanie technicznym, do tego gabarytowo przestarzała, o małych komorach śluzowych. Ponownie okazało się, że trasa Hohensaaten-Brześć przez Bydgoszcz jest trudna do realizacji, gdyż biegnie na 2/3 długości nieuregulowaną Wisłą i Bugiem. Na jej uruchomienie trzeba przeznaczyć znaczne środki finansowe, aby bez budowy kaskad nie da się uzyskać na tym odcinku IV klas żeglowności⁷⁶.

W celu stworzenia jednolitej europejskiej sieci dróg wodnych Stały Komitet Transportu Lądowego Europejskiej Komisji Gospodarczej ONZ w 1996 roku w Genewie przyjął umowę „European Agreement on Main Inland Watersways of International Importance”, w skrócie AGN. Zawarte w niej ustalenia określają: drogi śródlądowe powinny mieć parametry co najmniej IV klasy, a więc dostępne dla statków o ładowności 1500 ton, posiadać minimalną głębokość gwarantowaną 2,1 metra, szerokość drogi wodnej 60 metrów, śluzy o wymiarach 190x12 metra, minimalny prześwit pod mostami 5,2 metra. Opracowano także zamierzenia związane z transportem na kierunku Wschód-Zachód, włączając w nie znaczną część polskich dróg wodnych. Przez Kanał Bydgoski przechodzi droga E70 łącząca Antwerpię z Kłajpedą. Droga ta, a także dwie pozostałe biegnące przez terytorium Polski (E30 Bał-

⁷³ M. Miłkowski, *O przewozach żeglugowych Białoruś-Niemcy-Polska inaczej*, „Przegląd Komunikacyjny”, 1996, nr 4, s. 27.

⁷⁴ A. Jagiełło, *Problemy żeglugi śródlądowej*, „Przegląd Komunikacyjny”, t. 25, 1986, z. 1, s. 7.

⁷⁵ M. Miłkowski, *O koncepcjach...*, s. 18.

⁷⁶ W. Ambrożewicz, op. cit., s. 235; J. Waszkiewicz, M. Miłkowski, op. cit., s. 48, 52.

tyk-Dunaj; E40 Gdańsk-Morze Czarne), nie spełnia wyżej wspomnianych wymagań⁷⁷. W przypadku drogi E70 w połączeniu z polskim fragmentem drogi E40 jedynie obszar zalewu włocławskiego (55 kilometrów) spełnia wymagania, gdyż zaliczany jest do klasy V. Niestety jest to tylko 6% całego docinka międzynarodowej drogi między Odrą a Bugiem⁷⁸. Wobec powyższego zamiast szumnego stwierdzenia o przebiegu przez Polskę międzynarodowych szlaków żeglugowych należy raczej pisać o projektowanych przez nasz kraj szlakach, tym bardziej, że Polska tak naprawdę przez szereg lat nie była zainteresowana przystąpieniem to tego układu. Dopiero w połowie grudnia 2016 roku sejm ratyfikował Porozumienia AGN⁷⁹. Nie przeszkadzało to snuć planów realizacji drogi wodnej Dniepr-Bug-Wisła-Odra, choćby w 2008 roku⁸⁰. Przy przystosowaniu polskich dróg wodnych do wymogów AGN bierze się pod uwagę modernizację drogi Wisła-Odra z możliwością budowy obwodnicy wodnej Bydgoszczy⁸¹. Obecnie droga ta jest dostępna tylko dla małych jednostek pływających o charakterze turystycznym⁸².

Dzisiaj Bydgoski Węzeł Wodny nie ma większego znaczenia transportowego⁸³. Nastąpiła, i nadal postępuje, deprecjacja bydgoskiej dro-

⁷⁷ M. Michalski, Żegluga śródlądowa w Unii Europejskiej i w Polsce – szanse rozwoju, „Gospodarka Wodna”, 2003, nr 2, s. 69-72; R. Czermańska, *Warunki rozwoju żeglugi śródlądowej i przybrzeżnej w Polsce w relacji Wschód-Zachód*, „Przegląd Komunikacyjny”, 2007, nr 2, s. 9-10; S. Staniszewski, *Przystąpienie Polski do umowy AGN warunkiem rozwoju dróg wodnych Europy*, [w:] *Drogi wodne Europy Środkowo-Wschodniej, Studia Regionalne i Lokalne Polski Południowo-Wschodniej*, t. 11, Dzierżków-Kraków 2013, s. 61, 64; K. Wojewódzka-Król, R. Rolbiecki, *Transport wodny śródlądowy. Funkcjonowanie i rozwój*, Gdańsk 2014, s. 68-72.

⁷⁸ M. Michalski, J. Kantor, *Droga wodna z zachodu Europy przez Dniestr do Morza Czarnego*, Szczecin 2005, s. 75; H. Łepkowski, op. cit., s. 220.

⁷⁹ Dziennik Ustaw, 2017, poz. 186, Ustawa z dnia 15 grudnia 2016 r. o ratyfikacji Europejskiego porozumienia w sprawie głównych śródlądowych dróg wodnych o znaczeniu międzynarodowym (AGN), sporządzonego w Genewie dnia 19 stycznia 1996 r.

⁸⁰ Z. Ziolo, *Przesłanki budowy dróg wodnych w Europie Środkowej*, [w:] *Drogi wodne Europy...*, op. cit., s. 20.

⁸¹ M. Michalski, op. cit., s. 75-76; K. Wojewódzka-Król, R. Rolbiecki, op. cit., s. 95.

⁸² P. Wiśniewski, *Dolina Noteci jako element Międzynarodowej Drogi Wodnej E70 – stan obecny i perspektywy rozwoju*, „Gospodarka Wodna”, 2013, nr 6, s. 231.

⁸³ K. Zieliński, H. Rabant, *Znaczenie transportowe Kanału Bydgoskiego*, [w:] *Walory turystyczne drogi wodnej E-70 na terenie województwa kujawsko-pomorskiego*, red. D. Szumińska, Bydgoszcz 2009, s. 156.

gi wodnej polegająca na umniejszeniu jej roli, ograniczaniu parametrów dla budowli 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 E70⁸⁴, chociaż nie spełniają warunków żeglowności przewidzianych dla międzynarodowego transportu rzeczno-żeglownego⁸⁵. Tak więc udział Bydgoszczy w międzynarodowej drodze wodnej jest tylko pojęciem geograficznym, „papierowym”, wynikającym z położenia na mapie, nie mającym żadnego znaczenia praktycznego. Pomimo tych trudności poszukuje się rozwiązań mających w jakimś zakresie przywrócić transport śródlądowy do Bydgoszczy czy też w najbliższe okolice miasta⁸⁶.

Miejsce Kanału Bydgoskiego na szlakach żeglugi europejskiej wynika głównie z geograficznego położenia jako łącznika komunikacji europejskiej na linii wschód-zachód. Tego korzystnego, sugerowanego przez mapę położenia nie należy przeceniać, gdyż faktyczny stan żeglugowy jest zupełnie odmienny. Kanał miał zawsze peryferyjne znaczenie od chwili jego budowy. W XIX stuleciu wzmacniał dorzecze Odry o powiązania z Wisłą, skupiając się na splawie drewna. W państwie niemieckim nigdy nie rozważano przekształcenia Kanału Bydgoskiego w wielki szlak wodny, na wzór kanałów w zachodniej części

⁸⁴ T. Żurek, *Wieloaspektowa deprecjacja rozwiązań wodnych w obszarze miasta Bydgoszczy*, [w:] *Bydgoszcz – ośrodek żeglugi...*, op. cit., s. 20-24.

⁸⁵ Dziennik Ustaw, 2002, nr 77, poz. 695, Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 7 maja 2002 r. w sprawie klasyfikacji śródlądowych dróg wodnych; 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.

⁸⁶ A. Bolt, P. Jerzyło, *Możliwości wykorzystania Dolnej Wisły do celów transportowych*, „Górnictwo i Geoinżynieria”, t. 35, 2011, z. 4, s. 85-92; Ż. Marciniak, *Uwarunkowania przywrócenia roli Bydgoszczy i Bydgoskiego Węzła Wodnego w systemie polskich dróg wodnych*, [w:] *Bydgoszcz – ośrodek żeglugi...*, op. cit., s. 25-33.

kraju. Z chwilą powstania państwa polskiego po I wojnie światowej peryferyjność przekształciła się w lokalne znaczenie tej sztucznej drogi wodnej. Kolejna wojna i zmiany terytorialne kraju utrzymały ten stan rzeczy pomimo kreślenia wielkich planów budowy Kanału Centralnego przez środek kraju, kilkukrotnych planów regulacji czy kanalizacji Wisły. Europejskie plany sieci dróg śródlądowych pobudziły wyobraźnię i nadzieje związane ze wzrostem znaczenia kanału. Jednak sam fakt umieszczenia kanału w europejskiej sieci nie wystarcza do prowadzenia żeglugi. Jest on przestarzały, przystosowany do małych gabarytów barrek, obecnie ma znaczenie turystyczne. Trzeba kanał a także pozostałe polskie drogi wodne dostosować do międzynarodowych standardów a to wymaga czasu, pieniędzy i konsekwencji. Na razie mamy tylko optymistyczne podejście do znaczenia Kanału Bydgoskiego na mapie europejskich dróg wodnych.

Bibliografia

Źródła

Archiwum Akt Nowych w Warszawie:

Ministerstwo Komunikacji, sygn. 1191

Ministerstwo Żeglugi i Gospodarki Wodnej, sygn. 25, 171; Księga nabytków 1989 r, sygn. 222; Spis zdawczo-odbiorczy nr 4, sygn. 16

Archiwum Państwowe w Bydgoszczy:

Prezydium Wojewódzkiej Rady Narodowej w Bydgoszczy 1950-1973, Wojewódzka Komisja Planowania Gospodarczego w Bydgoszczy, sygn. 933

Archiwum Państwowe w Toruniu, Oddział we Włocławku:

Centralne Biuro Studiów i Projektów Budownictwa Wodnego „Hydroprojekt”. Oddział we Włocławku 1933-1981, Spis nr 1, sygn. 64

Biblioteka Instytutu Meteorologii i Gospodarki Wodnej w Warszawie:

A. Śliwczyński, *Sprawozdanie w temacie „Dostosowanie dróg wodnych w Polsce do wymagań jednolitej sieci śródlądowych dróg wodnych – krajów, Członków RWPG”*, Warszawa 1970, mps

A. Śliwczyński, R. Perłowski, *Założenia Generalne polskiego odcinka drogi wodnej Wschód-Zachód*, Warszawa 1968, mps

Dziennik Ustaw 2002, nr 77, poz. 695; 2017, poz. 186

Braumüller J. G., *Der wichtiger Kanal in Europa durch eine Vereinigung des Schwarzen Meeres mit der Ost- und Nordsee vermittelt der Weichsel und des Dniesters erneuert vorgeschlang*, Berlin 1815

Sprawozdanie Komitetu Ekspertów przedłożone Rządowi Polskiemu przez Ligę Narodów. O programie budowy dróg wodnych w Polsce, wykorzystaniu ujść morskich i dróg dojazdowych do nich dla przewozu węgla, oraz o osuszeniu bagien poleskich, Warszawa 1928

Surowiecki W., *O rzekach i splawach Księstwa Warszawskiego*, Warszawa 1811

Opracowania

Ambrożewicz W., *Warunki utrzymania i rozwoju dróg wodnych w Polsce (Wisła – cz. II)*, „Przegląd Komunikacyjny”, t. 25, 1986, z. 11

Bartowski K., *Dzieje Kanalu Bydgoskiego i związane z tym aneksje terytorialne ziem polskich*, [w:] *Franz Balthasae Schönberg von Brenckenhoff i jego dokonania w odbudowie Nowej Marchii po wojnie siedmioletniej i w zagospodarowaniu doliny Warty i Noteci. Rola Drezdenka w stosunkach polsko-brandenburskich w 2 połowie XVIII wieku*, Drezdenko 2010

Bolt A., Jerzyło P., *Możliwości wykorzystania Dolnej Wisły do celów transportowych*, „Górnictwo i Geoinżynieria”, t. 35, 2011, z. 4

- Calvert R., *Inland Waterways of Europe*, London 1963
- Czermańska R., *Warunki rozwoju żeglugi śródlądowej i przybrzeżnej w Polsce w relacji Wschód-Zachód*, „Przegląd Komunikacyjny”, 2007, nr 2
- Dopierała B., *Wokół polityki morskiej Drugiej Rzeczypospolitej*, Poznań 1978
- Dziubińska A., Weintrit A., *Śródlądowe drogi wodne w Polsce i ich klasyfikacja*, „Logistyka – Nauka”, 2014, nr 3
- Fornaçon S., *Bromberger Schiffe*, „Quellen und Darstellungen zur Geschichte Westpeußens”, Nr 26, *650 Jahre Bromberg*, 1995
- Izajasz T., *Cud techniki XVIII wieku*, [w:] *Kanał Bydgoski w systemie polskich dróg wodnych*, red. A. Kosecki, Bydgoszcz 2014
- Jacewicz A., *Możliwości uruchomienia drogi wodnej Wschód-Zachód*, „Przegląd Komunikacyjny”, 1995, nr 9
- Jagiello A., *Problemy żeglugi śródlądowej*, „Przegląd Komunikacyjny”, t. 25, 1986, z. 1
- Janáč J., *European Coasts of Bohemia. Negotiating the Danube-Oder-Elbe Canal in a Troubled Twentieth Century*, Amsterdam 2012
- Kastory A., *Sprawa umiędzynarodowienia polskich rzek po pierwszej wojnie światowej*, „Zeszyty Naukowe Uniwersytetu Jagiellońskiego” MCCCXVIII, Prace Historyczne, z. 138, 2011
- Konopka A., *Sprawa umiędzynarodowienia polskich odcinków Warty i Noteci*, „Czasopismo Techniczne”, t. 50, 1932, nr 10
- Kouschill Ch., *Franz Balthasar Schönberg von Brenckenhoff i jego dokonania w Nowej Marchii pod panowaniem Fryderyka II*, [w:] *Franz Balthasae Schönberg von Brenckenhoff i jego dokonania w odbudowie Nowej Marchii po wojnie siedmioletniej i w zagospodarowaniu doliny Warty i Noteci. Rola Drezdenka w stosunkach polsko-brandenburskich w 2 połowie XVIII wieku*, Drezdenko 2010
- Kubec J., *Międzynarodowe znaczenie polskich dróg wodnych z punktu widzenia CSRS*, „Transport i Gospodarka Morska”, t. 23, 1973, nr 11
- Łeppek H., *Historia żeglugi śródlądowej na Wiśle i Bydgoskim Węźle Wodnym*, „Gospodarka Wodna”, 2013, nr 6
- Marciniak Ż., *Dolna Wisła w aspekcie międzynarodowych szlaków żeglugowych E40 i E70*, „Acta Energetica”, 2013, nr 2 (15)
- Marciniak Ż., *Uwarunkowania przywrócenia roli Bydgoszczy i Bydgoskiego Węzła Wodnego w systemie polskich dróg wodnych*, [w:] *Bydgoszcz – ośrodek żeglugi śródlądowej na przestrzeni wieków*, red. A. Kosecki, Bydgoszcz 2015
- Michalski M., *Żegluga śródlądowa w Unii Europejskiej i w Polsce – szanse rozwoju*, „Gospodarka Wodna”, 2003, nr 2
- Michalski M., Kantor J., *Droga wodna z zachodu Europy przez Dniestr do Morza Czarnego*, Szczecin 2005

- Miłkowski M., *O koncepcjach tranzytowego połączenia żeglugowego Niemcy-Białoruś przez Polskę*, „Przegląd Komunikacyjny”, 1993, nr 6
- Miłkowski M., *O przewozach żeglugowych Białoruś-Niemcy-Polska inaczej*, „Przegląd Komunikacyjny”, 1996, nr 4
- Monografia dróg wodnych śródlądowych w Polsce*, red. J. Grochulski, Warszawa 1985
- Nayda A., *Geneza Kanału Bydgoskiego*, „Przegląd Komunikacyjny”, 2007, nr 11
- Pawłowski S., *Niektóre kanały splawne na ziemiach polskich*, Lwów 1911
- Piasecka J., *Budowa kanałów na ziemiach Rzeczypospolitej w świetle piśmiennictwa polskiego do połowy XIX w.*, „Kwartalnik Historii Nauki i Techniki”, t. 15, 1970, nr 2
- Piskozub A., *Droga wodna Odry w pruskiej, wielkoniemieckiej i polskiej koncepcji organizacji przestrzeni*, „Problemy Ekonomiki Transportu”, 1987, z. 2 (58)
- Piskozub A., *Kanał Odra-Dunaj a gospodarka morska Polski*, „Technika i Gospodarka Morska”, t. 37, 1987, nr 6 (427)
- Piskozub A., *Międzynarodowe znaczenie dróg wodnych śródlądowych Polski*, „Transport i Gospodarka Morska”, t. 23, 1973, nr 3
- Piskozub A., *Wisła a integracja sieci dróg wodnych Polski*, [w:] *Wisła. Monografia rzeki*, Warszawa 1982
- Rogalski B., *Inżynieria wodna Kanału Bydgoskiego*, „Nautologia”, t. 19, 1984, z. 1 (73)
- Sadkowski A., *Nasze przyszłe drogi wodne w oświetleniu technicznie możebnego ich wykonania*, Warszawa 1918
- Staniszewski S., *Przystąpienie Polski do umowy AGN warunkiem rozwoju dróg wodnych Europy*, [w:] *Drogi wodne Europy Środkowo-Wschodniej, Studia Regionalne i Lokalne Polski Południowo-Wschodniej*, t. 11, Dzierżówka-Kraków 2013
- Studziński R., *Infrastruktura i gospodarka komunalna*, [w:] *Historia Bydgoszczy*, t. II, cz. 1, 1920-1939, red. M. Biskup, Bydgoszcz 1999
- Teubert O., *Die Binnenschifffahrt. Ein Handbuch für alle Beteiligten*, Bd. 1, Leipzig 1912
- Tillinger T., *Droga wodna transeuropejska*, „Przegląd Techniczny”, t. 62, 1924, nr 18
- Tillinger T., *Europejska sieć dróg wodnych*, [w:] *Drogi wodne*, t. 1, red. T. Tillinger, Warszawa 1948
- Tillinger T., *Projektowane kanały w Polsce*, „Przegląd Techniczny”, t. 63, 1925, nr 44, 46
- Topolski J., *Pruskie uzurpacje graniczne w dobie pierwszego rozbioru Polski (1772-1777)*, „Zeszyty Naukowe Uniwersytetu im. Adama Mickiewicza w Poznaniu”, Historia, z. 8, 1968
- Waszkiewicz J., Miłkowski M., *Potrzeba integracji śródlądowych dróg wodnych Polski z Europą*, „Gospodarka Wodna”, 2001, nr 2
- Winid W., *Kanał Bydgoski*, Warszawa 1928
- Wiśniewski P., *Dolina Noteci jako element Międzynarodowej Drogi Wodnej E70 – stan obecny i perspektywy rozwoju*, „Gospodarka Wodna”, 2013, nr 6

- Wojewódzka-Król K., Rolbiecki R., *Transport wodny śródlądowy. Funkcjonowanie i rozwój*, Gdańsk 2014
- Wroński S., *Bydgoszczy „dialog z rzeką”*, „Gospodarka Wodna”, 2013, nr 6
- Zieliński K., Rabant H., *Znaczenie transportowe Kanalu Bydgoskiego*, [w:] *Walory turystyczne drogi wodnej E-70 na terenie województwa kujawsko-pomorskiego*, red. D. Szumińska, Bydgoszcz 2009
- Zioło Z., *Przełanki budowy dróg wodnych w Europie Środkowej*, [w:] *Drogi wodne Europy Środkowo-Wschodniej, Studia Regionalne i Lokalne Polski Południowo-Wschodniej*, t. 11, Dzierżków-Kraków 2013
- Zyglewski Z., *Koncepcje rozwoju Bydgoskiego Węzła Wodnego w pierwszych latach po II wojnie światowej*, [w:] *Kanal Bydgoski w systemie polskich dróg wodnych*, red. A. Kosecki, Bydgoszcz 2014
- Zyglewski Z., *Między Wisłą a Odrą. Noteć i Kanal Bydgoski jako droga wodna w pierwszym okresie Polski Ludowej*, [w:] *Bydgoszcz ośrodek żeglugi śródlądowej na przestrzeni wieków*, red. A. Kosecki, Bydgoszcz 2015
- Żurek T., *Wieloaspektowa deprecjacja rozwiązań wodnych w obszarze miasta Bydgoszczy*, [w:] *Bydgoszcz – ośrodek żeglugi śródlądowej na przestrzeni wieków*, red. A. Kosecki, Bydgoszcz 2015

Streszczenie

Kanał Bydgoski zbudowany przez państwo pruskie w latach 1773-1774 i przebudowany do początków XIX wieku, przez rzekę Noteć i Brdę łączył rzeki Odrę i Wisłę. Od samego początku wiązał dorzecza, Łaby, Odry, Wisły i Dniepru, umożliwiając głównie spław drewna, w mniejszym stopniu żeglugę statków i barek. Kanał Bydgoski od samego początku traktowano jako drogę wodną prowadzącą z ziem polskich do Berlina, Szczecina i Hamburga. Wśród kanałów w Niemczech miał on zawsze znaczenie drugorzędne, nie był podstawą europejskiej sieci dróg śródlądowych. Od czasu przebudowy zakończonej w 1915 roku nie dokonano żadnej modernizacji kanału, a ostatnio żegluga na kanale zamarła. W różnych planach dróg wodnych powstałych w XX wieku Kanał Bydgoski uważano za przestarzały i nie nadający się do przebudowy. Kanał Bydgoski w 1996 roku został włączony do jednolitej europejskiej sieci dróg wodnych (ANG), chociaż nie spełnia żadnych kryteriów takiej drogi.

słowa kluczowe: drogi wodne śródlądowe, żegluga śródlądowa, Kanał Bydgoski

Bydgoszcz Canal in European inland waterways

Summary

The Bydgoszcz Canal was being built by Prussians in 1773 and 1774 and rebuilt in 19th century. It connects the Oder and the Vistula through the Brda River, the Noteć River. Timber floating was a major function of the Bydgoszcz Canal. Inland shipping was the minor one. The Bydgoszcz Canal has been threatened as the waterway from Polish lands to Berlin, Szczecin and Hamburg. It has not ever been the major European and German waterway. Any rebuilding of the canal has not been made since 1915. In recent years inland shipping on the Bydgoszcz Canal disappeared completely. The canal in many 20th century waterways plans was described as outdated and not fit for rebuilding. In 1996 the Bydgoszcz Canal was included in European Agreement on Main Inland Waterways of International Importance despite not meeting any criteria of such waterways.

Keywords: inland waterways, inland shipping, Bydgoszcz Canal

Zbigniew Zygiewski, dr hab. prof. nadzw. Uniwersytetu Kazimierza Wielkiego w Bydgoszczy. Zainteresowania badawcze skupiają się na historii średniowiecznej, geografii historycznej i politycznej oraz krajobrazie kulturowym.