

Zbigniew Zyglewski

Koncepcje rozwoju Bydgoskiego Węzła Wodnego w pierwszych latach po II wojnie światowej

Układ węzłowy sieci wodnej w okolicy Bydgoszczy obejmujący Brdę, Wisłę, Kanał Bydgoski i Górnonotecki wraz z budowlami i urządzeniami hydrotechnicznymi oraz zabudową nadbrzeżną nosi nazwę Bydgoskiego Węzła Wodnego. Jest on łącznikiem dorzeczy Wisły i Odry, a poprzez Kanał Górnonotecki, jezioro Gopło i Kanał Warta-Gopło łączy się również z dorzeczem Warty. Bydgoski Węzeł Wodny wchodzi w skład międzynarodowych dróg wodnych: E-70 łączącej wschód i zachód Europy (Antwerpię z Kłajpedą) oraz drogi E-40 łączącej Morze Bałtyckie z Morzem Czarnym. Obie te drogi stanowią od 1996 roku element sieci europejskiego systemu dróg wodnych. Obecnie szereg elementów tych dróg w granicach państwa polskiego nie funkcjonuje pomimo przychylności administracji Unii Europejskiej, polskich władz centralnych i lokalnych, deklaracji współpracy krajów sąsiednich¹. To zrozumienie potrzeby utrzymania i rozwoju owych szlaków było także artykułowane zaraz po II wojnie światowej, a nawet czyniono plany dalszego rozwoju owych szlaków wodnych, także przez stronę polską. W 1947 roku rozpatrywano miejsce Bydgoszczy w europejskim układzie śródlądowej komunikacji wodnej a także na mapie polskich dróg wodnych². Roli Bydgoskiego Węzła Wodnego, czy też szerszej dróg wodnych w systemie wód śródlądowych Europy, nie poświęcano zbyt wiele miejsca. Dostrzegano potencjał drzemiący w fakcie, iż Kanał Bydgoski w sposób bezpośredni lub pośredni łączył aż pięć dorzeczy wielkich rzek: Łaby, Odry, Wisły, Dniepru i Niemna, lecz na tym się kończyło. Teoretyczne powiązania wodne były rozległe, ale ich uaktywnienie wiązało się z wielkimi nakładami finansowymi obciążającymi gospodarkę narodową. Stawiano pytanie o rentowność tych działań³. Głównie skupiano się na problematyce wykorzystania Bydgoszczy w systemie wód krajowych. W drugiej połowie 1948

roku w Bydgoszczy przystąpiono do tworzenia studium sieci dróg wodnych województwa pomorskiego. Równocześnie w Warszawie powstał centralny projekt dróg wodnych i lokalizacji zbiorników wodnych w Polsce, który został przesłany władzom wojewódzkim do konsultacji⁴.

Węzeł bydgoski tworzony przez władze pruskie od XIX wieku miał charakter równoleżnikowy, gdyż łączył Bydgoszcz, miasto na rubieżach państwa niemieckiego z innymi ośrodkami w Rzesz przez Kanał Bydgoski i Noteć. Po I wojnie światowej miasto znalazło się w granicach państwa polskiego, gdzie znaczenie miały szlaki komunikacyjne biegnące z południa kraju na północ. Dawny kierunek wschód-zachód stracił na znaczeniu, chociaż nadal Bydgoszcz utrzymywała kontakty gospodarcze z państwem niemieckim. Jednak z punktu widzenia rozwoju gospodarczego II Rzeczypospolitej najważniejsze było połączenie Śląska z portem morskim. Z tych to powodów przed wybuchem II wojny światowej przystąpiono do opracowania planu przystosowania Bydgoskiego Węzła Wodnego do potrzeb transportu głównie węgla do Gdyni. Opracowano projekt budowy tzw. Kanału Węglowego między Koninem i Gopłem i założenia regulacji dolnej Wisły⁵. Budowa magistrali kolejowej łączącej kopalnię węgla z portem przekreśliła celowość budowy wspomnianego kanału⁶.

Wybuch wojny zniweczył te plany, jednak niemieckie władze okupacyjne opracowały koncepcję przebudowy Bydgoskiego Węzła Wodnego, który miał stać się elementem drogi wodnej łączącej III Rzeszę z ziemiami ukraińskimi będącymi w zależności niemieckiej. Z Ukrainy miało płynąć zboże i inne płody rolne do Niemiec i Europy Zachodniej a w drugą stronę, maszyny i urządzenia, głównie rolnicze⁷.

Kłęska hitlerowskich Niemiec oraz przesunięcie polskiej granicy nad Odrę spowodowało znaczące zmiany w znaczeniu Bydgoskiego Węzła Wodnego. Uzyskanie przez Polskę Odry wraz z jej ujściem i portem szczecińskim oraz pełne przejęcie przez Polskę dolnej Wisły z Gdańskiem otwierało przed Bydgoszczą nowe możliwości w komunikacji wodnej. Po 1945 roku trzeba było dość szybko wypracować koncepcje związane z tymi zmianami.

W świetle rozważań prowadzonych po wojnie przez ówczesnych decydentów, ludzi nauki i praktyków Bydgoszcz traktowano jako znakomite miejsce dla powstania składu wolnocłowego towarów sprowadzanych z zagranicy. Miasto mogło stać się miejscem wymiany międzynarodowej a także częściowego przetwarzania miejscowych i sprowadzanych surowców⁸.

Biorąc pod uwagę wszystkie wyżej przywołane funkcje projektowano w mieście nad Brdą znaczący wzrost przeładowywanych towarów. W oparciu o przedwojenne ustalenia w ciągu pierwszych 10 lat po zakończeniu wojny przewidywano 2-3 krotny wzrost rocznego obrotu towarami w porcie bydgoskim w stosunku do 1938 roku. Docelowo widziano roczny obrót towarami w wysokości aż 8 mln ton. Na masę tę miały składać się w pierwszej

¹ D. Szumińska, *Bydgoski Węzeł Wodny*, [w:] *Walory turystyczne drogi wodnej E-70 na terenie Województwa Kujawsko-Pomorskiego*, red. D. Szumińska, Bydgoszcz 2009, s. 38–42; H. M. Łepeck, *Rola żeglugi śródlądowej w europejskim systemie transportowym*, [w:] *Rewitalizacja drogi wodnej Wisła-Odra szansą dla gospodarki regionu*, red. Z. Babiński, Przyroda i turystyka regionu Pomorza i Kujaw, t. 3, Bydgoszcz 2009, s. 13–30; W. Sobolewski, *Perspektywy realizacji Europejskiej Drogi Wodnej Wschód-Zachód*, [w:] *Rewitalizacja dróg wodnych szansa dla gospodarki*, red. D. Szumińska, Promotio Geographica Bydgosciensis, t. 3, Bydgoszcz 2012, s. 35–42.

² Archiwum Państwowe w Bydgoszczy (dalej cyt. APB), Urząd Wojewódzki Pomorski w Bydgoszczy 1945–1950 (dalej cyt. UWP), 5928, bez paginacji – sprawozdanie Regionalnej Dyrekcji Planowania Przemysłowego w Bydgoszczy za marzec 1947 roku.

³ A. Wielopolski, *Bydgoszcz. Nowe zadania i widoki rozwoju*, Gdańsk-Toruń- Bydgoszcz 1945, s. 12–13; A. Wielopolski, *Gospodarcza i komunikacyjna rola węzła bydgoskiego w odniesieniu do potrzeb i możliwości Wielkiego Pomorza*, [w:] *Węzeł bydgoski. Powiązania gospodarcze i komunikacyjne m. Bydgoszczy z Wielkim Pomorzem*, Gdańsk-Bydgoszcz-Szczecin 1948, s. 86–87.

⁴ Archiwum Akt Nowych w Warszawie (dalej cyt. AAN), Główny Urząd Planowania Przestrzennego w Warszawie (dalej cyt. GUPP), 312, bez paginacji.

⁵ A. Wielopolski, *Bydgoszcz...*, s. 9, 14; T. Maliszewski, *Horoskopy żeglugi śródlądowej*, „Gospodarka Wodna”, t. 6, 1946, nr 1, s. 17.

⁶ A. Piskozub, O. Wyszomirski, *Komunikacja*, [w:] *Dolina Dolnej Wisły*, red. Augustowski, Wrocław 1982, s. 383.

⁷ A. Perlińska, *Z okupacyjnych dziejów żeglugi bydgoskiej w latach 1939–1945*, „Nautologia”, t. 19, 1984, z. 1, (73), s. 23–25; Z. Hojka, *Kanał Bydgoski bis*, „Kalendarz Bydgoski”, t. 36, 2003, s. 189–190.

⁸ *Głosy dyskusji*, [w:] *Węzeł bydgoski...*, s. 107.

kolejności towary pochodzenia lokalnego: drewno, zboże, cukier, soda, sól. W mniejszym stopniu brano pod uwagę wywóz materiałów budowlanych, skór czy towarów spożywczych⁹. Określając rodzaj przewożonych ładunków opierano się na nieco zmodyfikowanej przedwojennej strukturze towarowej. W świetle źródeł w latach 1948-1949 rzeką Notec transportowano cukier, sodę, mąkę ziemniaczaną, a Brdą głównie drewno¹⁰.

Zaraz po wojnie zastanawiano się nad rolą Bydgoszczy i całego węzła wodnego w transporcie śródlądowym. Uważano, iż przez wiele lat będzie miał charakter wewnętrzny.

W powojennej Polsce o zmieniającym się systemie społeczno-gospodarczym zdawano sobie sprawę, iż Bydgoszcz nie będzie pośrednikiem w handlu międzynarodowym, gdyż tenże jest w rękach państwa¹¹. Ponadto zniszczenia wojenne na długie lata znacząco ograniczą wymianę handlową z do tej pory najważniejszym partnerem handlowym - Niemcami. Transport śródlądowy odgrywa znaczącą rolę gdy mamy wielkiego nadawcę, głównie towarów masowych i wielkiego odbiorcę. Po II wojnie światowej wymiana między wschodem a zachodem praktycznie przestała istnieć. Ze strony polskiej wprawdzie brano pod uwagę możliwość przewozów towarów drogami śródlądowymi między radziecką Ukrainą a Niemcami, ale sugestie te nie były bliżej sprecyzowane. Natomiast strona polska poważnie rozważała możliwość sprowadzania z Ukrainy czy też innych ziem radzieckich drewna na potrzeby krajowe. Zwracano uwagę także na możliwości powiązania i wymiany towarowej drogami wodnymi z nadbałtyckimi republikami radzieckimi. Podkreślano, że kierunki te nie będą miały zbyt dużego wpływu na rozwój Bydgoszczy, gdyż towary te docelowo nie będą kierowane do miasta a najwyżej tylko przepłyną tranzytem¹².

Powiązanie polskich dróg wodnych z europejskimi zainicjowano w końcu lat 50. XX wieku. Sprawa oparła się o najwyższe władze, gdyż w połowie lipca 1959 roku premier powołał komisję do przeanalizowania wykorzystania potencjału przewozu drogami wodnymi Odry, Kanału Gliwickiego i Dolnej Wisły. Rok później wicepremier Piotr Jaroszewicz poinformował na piśmie I sekretarza PZPR Władysława Gomułkę o zakończeniu prac komisji i przedstawił najważniejsze ustalenia. W nich zawarto postulat przeprowadzenia szlaku przez Kanał Bydgoski prowadzącego z Gdańska ku Odrze¹³.

Już przed tymi decyzjami powstał projekt drogi wodnej zwanej Hohensaaten – Bydgoszcz – Kaliningrad. Początek jej wyznacza śluza na Dolnej Odrze, na kanale Odra-Hawela i bieg przez Notec, Dolną Wisłę i Zalew Wiślany (obecnie szlak wodny E70). Za klasę wodną i możliwości żeglugowe na tym szlaku odpowiadają gabaryty śluz na Kanale Bydgoskim i stan rzeki Noteci. O przepustowości tej trasy zdecydowało ilość śluzowań. Ze względu na mały dopływ wody uważano, że można wykonać 20 śluzowań na dobę dla barek, zwłaszcza w suchym okresie. Przy 250 dniowej żegludzie daje to możliwość przewiezienia 1,5 ton

⁹ W. Borowski, *Znaczenie bydgoskiej drogi wodnej dla transportu ładunków masowych*, [w:] *Węzeł bydgoski...*, s. 71.

¹⁰ APB, UWP, 365, k. 5.

¹¹ *Głosy dyskusji*, [w:] *Węzeł bydgoski...*, s. 100.

¹² A. Wielopolski, *Bydgoszcz...*, s. 13; T. Maliszewski, dz. cyt., s. 14; A. Bukowski, *Rola węzła bydgoskiego*, „Przegląd Zachodni”, t. 3, 1947, z. 2, s. 641–642; A. Wielopolski, *Gospodarcza i komunikacyjna rola...*, s. 86; *Głosy dyskusji*, [w:] *Węzeł bydgoski...*, s. 92, 102, 108.

¹³ AAN, Ministerstwo Żeglugi i Gospodarki Wodnej (dalej cyt. MZiGW), Spis zdawczo-odbiorczy nr 4, 31 – Materiały w sprawie stworzenia ujednoliconej sieci europejskich śródlądowych dróg wodnych o znaczeniu międzynarodowym 1958–1960.

towarów¹⁴. Aby zaradzić brakowi wody i zwiększyć przepustowość postulowano doprowadzenie wody z zewnątrz do zlewni Noteci¹⁵.

W tych okolicznościach za podstawę przyjęto stanowisko, iż Bydgoszcz stanie się zapleczem portów morskich obsługujących życie gospodarcze nowej Polski. Drogi śródlądowe potraktowano jako przedłużenie szlaków morskich¹⁶. Uważano nawet, iż zagospodarowanie wybrzeża nie będzie w pełni możliwe bez należytego wykorzystania Odry i Wisły. W 1948 roku przystąpiono do opracowania roli węzła bydgoskiego w stosunku do najważniejszych miast portowych¹⁷.

Po II wojnie światowej, podobnie jak przed wojną, najistotniejszym problemem był transport węgla ze Śląska w głąb kraju, a w szczególności do portów morskich. Uważano, iż głównym odbiorcą węgla będzie Szczecin, a Odra podstawowy szlakiem transportowym tego surowca. W pierwszych latach po wojnie przewidywano transport Odrą i eksport węgla z portu szczecińskiego w wysokości 1 mln ton rocznie. Ze względu na niski stan wody w rzece przewidywano przewiezienie tej ilości w ciągu 250 dni nawigacyjnych przez 400 barek i 67 pchaczy¹⁸. Również w planach na lata 1950-1955 położono nacisk na rozbudowę szlaku odrzańskiego, będącego główną arterią transportową węgla i materiałów hutniczych z rejonu śląsko-dąbrowskiego¹⁹. Dysproporcja w przewozach Odra i Wisłą była bardzo duża. W 1950 roku planowano przewieźć pierwszą z rzek 433,5 tys. ton towarów a drugą jedynie 54,5 tys. ton. Odwrotnie się miało w przypadku ruchu pasażerskiego. Królową polskich rzek miało popłynąć ponad 3,5 mln pasażerów a Odrą tylko 98,5 tys. osób. Mały ruch towarowy na Wiśle był spowodowany różnymi czynnikami. Na wiślanym szlaku brakowało portów przeładunkowych, a tam gdzie były wszystko wykonywano ręcznie. Do tego brakowało masy towarowej przesyłanej w górę rzeki²⁰.

Przewożenie węgla Odrą do Kostrzyna i dalej Notecią przez Bydgoszcz i Wisłą do Gdańska uznano za mało racjonalne. Szlak ten był znacznie dłuższy niż kolejowy, więc różnica w kosztach transportu kolejowego i wodnego nie była zbyt duża. Do tego transport wodny trwałby znacznie dłużej niż kolejowy, co ma znaczenie w terminowych dostawach węgla na eksport ładowanego w porcie. Można było temu zaradzić budując wytyczony przed wojną Kanał Węglowy, który skracał drogę wodną do Gdańska. Taką możliwość brano pod uwagę, lecz uważano, że i tak węgiel do portów nad Zatoką Gdańską będzie dostarczany jedynie w sytuacji, gdyby Szczecin nie miał możliwości przeładunkowych. Budowa Kanału

¹⁴ Archiwum Państwowe w Toruniu, Oddział we Włocławku (dalej cyt. APW), Centralne Biuro Studiów i Projektów Budownictwa Wodnego „Hydroprojekt”. Oddział we Włocławku 1933–1981 (dalej cyt. Hydroprojekt), Spis nr 1, 64 – Studium do projektu poprawienia warunków nawigacyjnych na drodze wodnej Hohensaathen – Bydgoszcz – Kaliningrad (1958), zwłaszcza k. 5, 7, 23, 35.

¹⁵ AAN, MZiGW, Księga nabytków 1989 r., 150, bez paginacji – Państwowa Komisja Planowania Gospodarczego, Departament Gospodarki Wodnej w sprawie bilansu wodnego Górnej Noteci 1956; J. Ostromecki, *Zagadnienie gospodarki wodnej w obszarze węzła bydgoskiego*, „Gospodarka Wodna”, t. 7, 1947, nr 5, s. 249–250.

¹⁶ J. Borowik, *Węzeł bydgoski – spójnią Wielkiego Pomorza*, „Jantar”, t. 5, 1947, z. 2, s. 98; *Głosy dyskusji*, [w:] *Węzeł bydgoski...*, s. 91.

¹⁷ APB, UWP, 5928, bez paginacji.

¹⁸ AAN, Ministerstwo Żeglugi i Handlu Zagranicznego (dalej cyt. MZiHZ), 271, k. 21, 23, 26.

¹⁹ AAN, Ministerstwo Komunikacji (dalej cyt. Min Kom), 822 – Plan eksploatacyjny Państwowej Żeglugi na lata 1950–1955.

²⁰ AAN, Min Kom, 825 – Państwowa Żegluga Śródlądowa. Zbiorowy plan inwestycyjno gospodarczy na 1950 rok.

Węglowego i całej arterii wodnej przez Wielkopolskę była uzależniona od projektowanych możliwości eksportu węgla. Zamierzenie to było istotne dla Bydgoszcz, gdyż doszedł by kolejny, istotny czynnik mający wpływ na ilość towarów przechodzących przez Bydgoski Węzeł Wodny²¹.

Uważano jednak, iż droga wodna przez Kostrzyn ku Gdańskowi może być wykorzystywana jako nitka zaopatrzenia węgla dla miejscowości i terenów położonych wzdłuż tego szlaku. Postulowano założenie w największych miastach położonych w tym ciągu komunikacyjnym składnic opału i dystrybuowanie węgla dalej w głąb Pomorza i Wielkopolski przy pomocy transportu lądowego. Zwracano przy tym uwagę na fakt, iż tereny te są słabo zurbanizowane i zagospodarowane, więc popyt na węgiel nie będzie zbyt duży. Nie widziano więc potrzeby przebudowy szlaków wodnych. Do systemu dystrybucji węgla postulowano dołączyć rzekę Drwęcę. Okazało się, iż można nią transportować towary, w szczególności węgiel, do Ostródy, Iławy czy Brodnicy²².

Trafność tych sądów potwierdzają dane dotyczące przewozów towarowych na Wiśle. W 1947 roku rzeką tą przetransportowano 82,8 tys. ton, z czego węgiel i koks stanowił jedynie 5,2%, buraki cukrowe 8,6%, cukier 13,2%, zboże i przetwory zbożowe 5,8%, a materiały budowlane 8,1% wspomnianej wielkości²³.

Tereny wokół Bydgoszczy i rzeki Noteć przewidywano uprzemysłowić. Projektowano wybudowanie okręgu przemysłowego położonego między Bydgoszczą a Poznaniem, pojmowanego jako największy ośrodek gospodarczy w Polsce północnej. Miał on objąć Piłę, Inowrocław, Toruń, Grudziądz oraz Bydgoszcz²⁴. Była to wizja bardzo odległa, bliżej czasowo nieokreślona, a bieżące planowanie skupiało się na bardziej realnych celach. Po wojnie w ramach województwa pomorskiego widziano trzy okręgi przemysłowe: bydgoski, toruński i inowrocławski. Ich zasięg opierano na zasadach ciężarów poszczególnych obszarów w stosunku do siedzib wymienionych podregionów²⁵. Tereny nadnoteckie miały charakter rolniczy i przetwórstwo wydawało się oczywistą gałęzią przemysłu dla tych obszarów. Wzdłuż linii Noteć, Solec Kujawski, Wisła stawiono na rozwój przemysłu drzewnego. Bydgoszcz i jej najbliższą okolicę traktowano jako wielofunkcyjny obszar przemysłowy. Ze stolicą województwa gospodarczo powiązano Koronowo, Fordon, Solec Kujawski. Postawiono także na budowę Kujawskiego Okręgu Przemysłowego ciągnącego się po obu stronach Noteci i nad brzegiem jeziora Gopło. W rejonie Inowrocławia, Barcina i Kruszwicy w oparciu o miejscowe surowce proponowano rozwój gałęzi chemicznych, mineralnych, metalowych a także spożywczych. Samo położenie nad żeglowną rzeką, zasoby surowcowe predestynowały ziemie te do stworzenia osobnego ośrodka przemysłowego, jednak nie było to dla ówczesnych decydentów aż takie oczywiste. Przed ostatecznymi decyzjami w 1948 roku postanowiono w tym temacie przeprowadzić dalsze analizy i studia²⁶. W pozostałych rejonach województwa przewidywano zróżnicowane uprzemysłowienie, jednak z przewagą przetwórstwa spożywczego. W żadnym z miast, także tych

²¹ W. Borowski, *Znaczenie bydgoskiej drogi wodnej...*, s. 72; *Głosy dyskusji*, [w:] *Węzeł bydgoski...*, s. 93, 102–104.

²² APB, UWP, 365, k. 11; A. Wielopolski, *Bydgoszcz...*, s. 13, 16.

²³ AAN, Min Kom, 412, k. 2.

²⁴ *Głosy dyskusji*, [w:] *Węzeł bydgoski...*, s. 91, 111; A. Bukowski, dz. cyt., s. 640.

²⁵ APB, Prezydium Wojewódzkiej Rady Narodowej w Bydgoszczy (dalej cyt. Prez WRN), plany, 147.

²⁶ APB, UWP, 529, bez paginacji.

nadwiślańskich nie projektowano znaczącego rozwoju przemysłu związanego z żegluga śródlądową²⁷. Mało tego, chociaż Bydgoszcz uważano za kluczowy węzeł wodny to jednak nie przewidywano w mieście żadnych inwestycji modernizujących drogę wodną, nie zostały wpisane w trzyletnim planie odbudowy gospodarczej, realizowany w latach 1947-1949²⁸. Zauważono natomiast, że w Bydgoszczy nie rozwijał się przemysł związany z portem rzeczonym czy żegluga śródlądowa. W związku z tym postulowano budowę dużej stoczni rzecznej²⁹.

W planie 6-letnim realizowanym w latach 1950-1955 nie znalazły się godne uwagi inwestycje związane z Bydgoskim Węzłem Wodnym. Główny nacisk położono za prace w górnej Wiśle, w mniejszym stopniu na regulacje w pozostałych odcinkach. Skupiono się na systematycznej regulacji Wisły warszawskiej i regulacji uzupełniającej Wisły gdańskiej. Poważne sumy wyłożono na budowę portu we Włocławku. W ramach województwa pomorskiego (bydgoskiego) realizowano regulacje Wisły na odcinku od 659 km do 718 km oraz przewidziano drobne prace na Noteci³⁰. Na wspomnianym odcinku Wisły regulacje polegały na odbudowaniu ostróg pod Toruniem i Fordonem oraz pogłębieniu rzeki. Natomiast Kanał Bydgoski wraz z dolnym odcinkiem Brdy został poddany bagrowaniu³¹. Nakłady przeznaczone na drogi wodne w ówczesnym województwie pomorskim były niewielkie i wynosiły w okresie trwania planu 6-letniego 4,5% przewidzianej kwoty. Tyle samo uzyskało miasto Warszawa, województwo warszawskie 11,8% a krakowskie aż 26,2%³².

Dla Bydgoszczy, oprócz funkcji głównego portu śródlądowego, przewidywano rolę samodzielnego ośrodka przemysłowego lub też jednego z głównych ośrodków przemysłowych w ramach dużego okręgu przemysłowego³³. Ziemie wokół miasta a także w całym regionie nie były zasobne w surowce naturalne, więc postulowano je tutaj sprowadzać. Rozważano przygotowanie szlaków wodnych tak aby można było do Bydgoszczy docierać barkami lub statkami morskimi o nośności 1000 ton. Chodziło o sprowadzanie rudy żelaza ze Szwecji statkami bez potrzeby ich przeładunku w polskich portach morskich. Ruda miała trafiać do Bydgoszczy, a w drodze powrotnej statki miały zabierać polski węgiel dostarczany do Bydgoszczy drogą wodną. Uważano, iż w Bydgoszczy, gdzie z jednej strony dociera węgiel a z drugiej ruda, można wybudować hutę żelaza. Takie projekty powstały i nawet uwzględniono je w planach zagospodarowania miasta. W kwietniu 1949 roku sporządzono projekt usytuowania huty w Łęgowie, złożony z kilku podkolorowanych planów³⁴. Na tym zamierzenia się nie kończyły. Brano po uwagę budowę wal-

²⁷ APB, Prez WRN, plany, 61.

²⁸ J. Borowik, dz. cyt., s. 99. Plan trzyletni w kwestiach żeglugi śródlądowej opierał się na zmodyfikowanym planem uchwalonym w 1937 roku, zob. K. Dębski, *Gospodarka wodna w trzyletnim planie odbudowy kraju*, „Gospodarka Wodna”, t. 6, 1946, z. 2, s. 44–49.

²⁹ W. Borowski, dz. cyt., s. 87; A. Wielopolski, *Gospodarcza i komunikacyjna rola...*, s. 87; *Głosy dyskusji*, [w:] *Węzeł bydgoski...*, s. 107.

³⁰ AAN, Min Kom, 821 – Projekt planu 6-letniego inwestycyjnego w zakresie dróg wodnych 1949; A. Riedel, *6-letni Plan Inwestycyjny na drogach wodnych*, „Gospodarka Wodna”, t. 10, 1950, nr 1–2, s. 25–28.

³¹ AAN, MZiGW, Księga nabytków 1989 r., 222, k. 75–80.

³² AAN, Min Kom, 818 – Krajowa narada o drogach wodnych 1949, k. 18.

³³ A. Bukowski, dz. cyt., s. 642.

³⁴ AAN, GUPP, 312, bez paginacji, sprawozdanie za kwiecień 1949 r.

cowni blach miedzianych, zakładów przetwarzających pochodne ropy naftowej, zakłady przemysłu gumowego i podobne przedsięwzięcia. Wszystkie one miały w głównej mierze bazować na sprowadzanych transportem rzeczonym surowcach z polskich portów i węgla ze Śląska³⁵. Jednak gospodarcze znaczenie Bydgoskiego Węzła Wodnego było coraz mniejsze i to już w okresie międzywojennym, a także i później. Stale spadała liczba przewożonych towarów³⁶. W 1948 roku przewidywano przewiezienie Wisłą 192 tys. ton, udało się przetransportować 176 tys. ton, a więc plan zrealizowano w 92%³⁷. Zdawano sobie sprawę, że obrót towarowy wewnątrz krajowy prowadzony drogami wodnymi na linii Odra-Wisła przez Kanał Bydgoski w latach 50. XX w. był bardzo mały i w najbliższych latach nie spodziewano się jego zwiększenia. Z tych to powodów nie przewidywano na tym kierunku większych inwestycji, gdyż z punktu widzenia ekonomicznego były nieopłacalne³⁸.

Zmniejszający się ruch towarowy wiązał się z brakiem możliwości dalekich przewozów na coraz większych barkach, tak by transport towarów był tani. Ponadto taryfy przewozowe kolejowe i śródlądowe były dość dziwnie skalkulowane. W 1946 roku PKP pobierało 86 zł za przewóz tony węgla, a żegluga aż 400 zł, co było wynikiem dotacji do przewozów kolejowych³⁹. W Polsce połowy lat 50. XX wieku, w przeciwieństwie do innych krajów, przewóz tony węgla wodą był nadal wyższy niż kolejną⁴⁰. Postulowano nawet potrzebę dopłat ze skarbu państwa do przewozów węgla po Odrze, gdyż w przeciwnym razie cena tego towaru będzie zbyt wysoka dla zagranicznych kupców⁴¹.

Na przeszkodzie w rozwoju żeglugi śródlądowej stał brak regulacji rzek, niski stan wody, krętość koryt rzecznych, łachy i erozje rzeczne. Dotyczyło to wszystkich cieków wodnych, a więc dolnej Odry, Wisły, Warty i Noteci.

Żegluga śródlądowa odbywała się głównie wiosną, a później była ograniczana lub też zamierała ze względu na niski stan wody. W takim przypadku trudno mówić o regularności żeglugi a także o magistrali wodnej, raczej należy użyć terminu „ścieżki wodne”⁴². Rozwiązanie tego problemu mało kluczowe znaczenie dla funkcjonowania dróg wodnych w Polsce a także decydowało o rozwoju gospodarczym Bydgoszczy. Fakt ten był oczywistością dla ówczesnych decydentów i ludzi nauki.

Debatując o funkcjonowaniu i znaczeniu Bydgoskiego Węzła Wodnego miano na myśli ciągłą żeglugę ze Śląska do Gdańska i ze Szczecina do Warszawy, a może nawet do Sandomierza. Postulowano także wybudowanie magistrali Odra-Bydgoszcz-Wisła-Bug. Jako pierwszy etap traktowano uregulowanie Wisły do Warszawy, jako kolejny rzeki Wieprz i Bug. Priorytet regulacji Wisły w ramach planu 6-letniego władze traktowały jako pierwszy etap budowy tej drogi, licząc w przyszłości na przesyłanie drogą wodną rudy żelaza z ZSRR

³⁵ T. Ocioszyński, *Rola Bydgoszczy jako pomocniczego portu żeglugi śródlądowej w stosunku do Gdańska i Szczecina*, [w:] *Węzeł bydgoski...*, s. 51; *Głosy dyskusji*, [w:] *Węzeł bydgoski...*, s. 93–94, 96–97, 108.

³⁶ N. Szczyt-Niemirów, *Droga wodna Odra-Wisła*, „Jantar”, t. 5, 1947, z. 1, s. 49.

³⁷ AAN, Min Kom, 412, k. 2.

³⁸ K. Dąbrowski, *Badania efektywności inwestycji wodno-komunikacyjnych*, „Gospodarka Wodna”, t. 16, 1956, nr 3, s. 93.

³⁹ AAN, MZiHZ, 271, k. 28.

⁴⁰ W. Magiera, *Ekonomiczne założenia rozbudowy dróg wodnych i rozwoju żeglugi śródlądowej w Polsce*, „Gospodarka Wodna”, t. 16, 1956, nr 3, s. 101.

⁴¹ AAN, Min Kom, 818, k. 67.

⁴² *Głosy dyskusji*, [w:] *Węzeł bydgoski...*, s. 102.

do Polski i węgla kamiennego w drugą stronę⁴³. Po wojnie raczej nie starano się myśleć o żegludze do Krakowa, chociaż takie wizje snuli Niemcy tworząc okupacyjne plany rozwoju sieci śródlądowej. Docelowo myślano o dostosowaniu szlaków dla potrzeb barek o nośności 1000 ton między wspomnianymi miejscowościami.

Odra, a w szczególności Wisła miała zbyt mało wody dla żeglugi dużymi jednostkami. Aby mogły pływać była potrzeba utrzymania stałej głębokości żeglugowej na minimalnym poziomie. Wówczas Kanał Bydgoski byłby w pełni wykorzystany a miasto dzięki temu by się rozwijało. Dopóki się tego nie uczyni znaczenie Bydgoszczy jako szlaku wodnego nie będzie duże, a w ujęciu szerszym trudno mówić o gospodarce wodnej. Rozwój miasta zależał w mniejszym stopniu od funkcjonowania Kanału Bydgoskiego a bardziej od regulacji Wisły na jej dolnym i środkowym odcinku⁴⁴.

Kluczowe znaczenie dla tych zamierzeń miało, i ma nadal, uregulowanie Wisły. Zdawano sobie z tego sprawę przed I wojną światową, w okresie międzywojennym oraz w czasach Polski Ludowej. Za każdym razem uważano, iż jest to problem długofalowy, którego realizacja trwać będzie przez kilka dziesiątek lat⁴⁵.

Dolna Wisła została uregulowana pod koniec XIX wieku z zamiarem utrzymania głębokości 1,6 m przy niskim stanie wody i utrzymania szerokości trasy regulacyjnej w wymiarze 375 m. Ostatecznie zamierzeń tych nie osiągnięto, co doprowadziło do „dziczenia” rzeki, pogłębione przez zaniedbana okresu II Rzeczypospolitej⁴⁶. Znacznie gorsze warunki żeglugowe panowały na Wiśle Środkowej. Odcinek od Sandomierza po Dobrzyń nie był poddany jakimkolwiek regulacjom. Dno rzeki było szerokie i płytkie do tego niezupełnie ustalone⁴⁷. Między Silnem a Brdujściem średnio co 1240 m pojawiały się na rzece uciążliwe przejścia. Od Modlina po Fordon stan wody w stanach niskich utrzymywał się na poziomie 0,8 m⁴⁸. Pod Dobrzyniem szerokość rzeki wynosiła 500 m, przy stanach niskich przyjmując głębokość 0,7 m. Do tego znajdowała się tam płycizna o szerokości 350 m ciągnęła się przez 1,5 km, praktycznie uniemożliwiająca żeglugę⁴⁹. Przy takim stanie rzeki pływanie barkami 400 tonowymi wymagającymi 1,4 m wody, a tym bardziej 1000 tonowymi o potrzebie tranzytowej 2,2 m, bez regulacji rzeki jest niemożliwe⁵⁰.

Regulacja Wisły w jej dolnym biegu oraz środkowym co najmniej do Warszawy musi utrzymać metrowy stan wody niezbędny do zapewnienia stałej żeglowności. Bez pomyślnego zakończenia tej kwestii Bydgoski Węzeł Wodny będzie tylko pojęciem geograficznym, bez znaczenia gospodarczego. Fakt ten był dobrze znany od czasów modernizacji Kanału Bydgoskiego. Wisłą z powodu niskiego stanu wody w miesiącach letnich i jesiennych nie można było pływać barkami powyżej 150 ton⁵¹. W przypadku niskich stanów

⁴³ T. Tillinger, *Droga wodna Wschód-Zachód w Planie 6-letnim*, „Gospodarka Wodna”, t. 11, 1951, nr 1, s. 20.

⁴⁴ *Głosy dyskusji*, [w:] *Węzeł bydgoski...*, s. 92, 97, 102–103, 106.

⁴⁵ T. Maliszewski, dz. cyt., s. 16, 18.

⁴⁶ S. Czernik, *Zagadnienie regulacji Wisły dolnej*, „Gospodarka Wodna”, t. 15, 1955, nr 3, s. 116–117; J. Cyberski, *Charakterystyka hydrologiczna*, [w:] *Dolina Dolnej Wisły...*, s. 146.

⁴⁷ W. Mamak, *Uwagi na temat rozwiązania zagadnienia Wisły*, „Gospodarka Wodna”, t. 15, 1955, nr 1, s. 11.

⁴⁸ APWi, Hrdroprojekt, Spis nr 1, 16, k. 2.

⁴⁹ APWi, Hydroprojekt, Spis nr 1, 21, k. 3.

⁵⁰ K. Rodowicz, *Streszczenie przemówienia na konferencji w sprawie „Zasad projektu regulacji Wisły”*, „Gospodarka Wodna”, t. 7, 1947, nr 3, s. 108.

⁵¹ N. Szczyt-Niemirów, dz. cyt., s. 50; S. Lier, *Bydgoszcz jako węzeł komunikacyjny*, [w:] *Węzeł Bydgoski...*, s. 42; *Głosy dyskusji*, [w:] *Węzeł bydgoski...*, s. 104.

rzeki barki czekały w Brdujściu na wyższy poziom wody lub też przeładowywano towary na mniejsze barki, 100-150 tonowe. Tak czy inaczej nie można mówić o regularnej komunikacji wodnej na Wiśle⁵².

Do 1949 roku nie wypracowano koncepcji regulacji Wisły na dolnym i środkowym odcinku. W przypadku ujścia rzeki obawiano się ujemnych skutków skanalizowania rzeki. Chodziło o podwyższenie poziomu wód gruntowych i tym samym zawilgoceń gruntów rolnych i łąk, co groziło mniejszymi plonami. Raczej brano pod uwagę możliwość takiej regulacji, która wyzyskiwała by naturalne walory rzeki bez potrzeby budowy jazów, zapór czy zbiorników wodnych⁵³. Jednak zasilenie rzeki wodą nie obędzie się bez budowy zbiorników retencyjnych. Te przewidywano wybudować w górnym biegu rzeki. Przyjmowano, że przekształcenie Wisły w wielką drogę wodną o znaczeniu ogólnoeuropejskim będzie przebiegało stopniowo. W pierwszym okresie postulowano uzyskanie lustra wody pozwalającego na poruszanie się barkami do 400 ton, po zakończeniu wszystkich inwestycji planowano dojście do zakładanych tysięcy tonowych⁵⁴. W miarę możliwości starano się utrzymywać Wisłę w dobrej kondycji żegludowej. Były prowadzone różnego typu roboty na rzece między Włocławkiem a Grudziądem⁵⁵. Na uwagę zasługują prowadzone prace laboratoryjne zmierzające do wypracowania nowych metod poprawiających żeglugę. W 1953 roku w na Wiśle w okolicach Włocławka zastosowano obiecującą radziecką metodę kierowania nurtem rzeki, czy użycie materiałów wybuchowych do pogłębiania rzeki⁵⁶.

Nie zaniedbywano prac koncepcyjnych. Już w 1946 roku w Bydgoszczy opracowano tezy na konferencję Rady Zagospodarowania Doliny Wisły⁵⁷. W roku następnym prace projektowe nad zagospodarowaniem tego odcinka rzeki zintensyfikowano. Działania te skoordynowano z wysiłkami zespołów opracowujących wykorzystanie rzeki na innych odcinkach. Wyniki tych prac podsumowano na konferencji Głównego Urzędu Planowania Przestrzennego w Warszawie odbytej 17-19 lutego 1947 roku. Tam zaprezentowano fragment planu krajowego zagospodarowania Wisły⁵⁸. Na tym zainteresowanie Wisłą się nie kończyło. W Bydgoszczy w 1948 roku przewidywano pogłębione studia nad atrakcyjnością dolnej Wisły w zakresie aktywizacji przemysłowej. Zastanawiano się także nad wpływem żeglugi po tym odcinku na Chełmno, Świecie i Nowe⁵⁹.

Noteć Górna przyjmowała barki o nośności do 200 ton, gdyż na tyle pozwalała głębokość rzeki. Większy tonaż domagał się przebudowy całej rzeki, w tym także zlikwidowania szeregu zakoli w okolicy Łabiszyna. Z dolnym odcinkiem Noteci były większe problemy. Praktycznie

⁵² APB, UWP, 365, k. 5.

⁵³ APB, UWP, 365, k. 7-9; *Rada Zagospodarowania Doliny Wisły*, „Gospodarka Wodna”, t. 6, 1946, z. 1, s. 18-19; A. Bartczak, P. Gierszewski, *Możliwości wykorzystania dolnej Wisły dla celów żegludowych*, [w:] *Rewitalizacja dróg wodnych...*, s. 51-64.

⁵⁴ A. Riedel, *W sprawie uregulowania Wisły od Modlina do Brdujścia*, „Gospodarka Wodna”, t. 6, 1946, nr 3, s. 116-117.

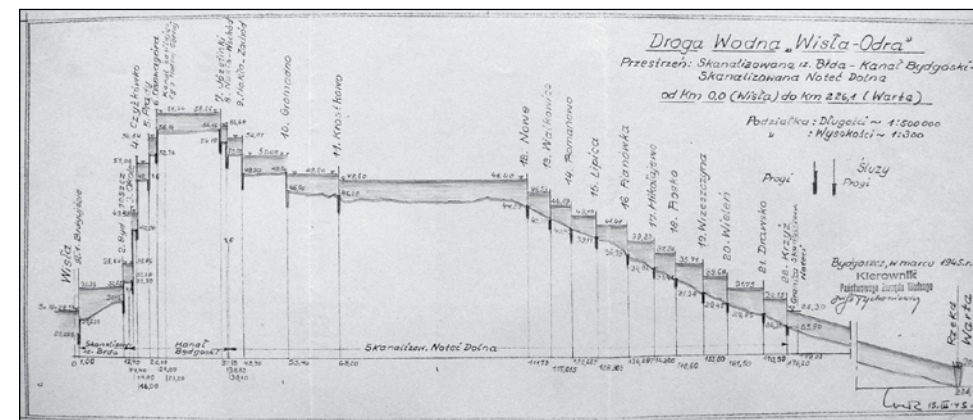
⁵⁵ APB, UWP, 365, k. 3.

⁵⁶ APWi, Hydroprojekt, Spis nr 1, 21.

⁵⁷ APB, UWP, 158, k. 33.

⁵⁸ APB, UWP, 5928, bez paginacji.

⁵⁹ APB, UWP, 5929, bez paginacji.



Il. 1. Przekrój Kanału Bydgoskiego, rzeki Brdy i Noteci Dolnej, 1945 rok. Plan ze zbiorów Archiwum Państwowego w Bydgoszczy, Państwowy Zarząd Wodny w Bydgoszczy, 151, załącznik.

corocznie dochodziło tam do powodzi, po których szlak trzeba było naprawiać. Ponadto rzeka wymagała bagrowania, co wiązało się ze znacznymi kosztami. Odkładanie tego procesu powodowało z roku na rok pogorszenie warunków żeglugi na dolnej Noteci⁶⁰. Starano się utrzymać żeglowność rzeki, dokonując bieżących remontów brzegów przez faszynowanie, prowadząc doraźne roboty ziemne, czyszcząc i usuwając przeszkody pod mostami. Dokonywano konserwacji i drobnych napraw śluz. 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 Ujściu⁶¹. Rok później zabezpieczano brzegi rzeki, na Dolnej (1 km) i Górnej Noteci (2 km), budowano ostrogi⁶².

Na odcinku Brdy między nowym kanałem bydgoskim a Wisłą mogły pływać barki o nośności 400 ton, jednak poruszały się znacznie mniejsze, gdyż innymi odcinkami nie mogły przepłynąć. Była potrzeba przebudowy fragmentu między ul. Focha a mostem „teatralnym”. Jednak tego odcinka rzeki, podobnie jak Kanału Bydgoskiego nie można było przystosować do żeglugi barkami powyżej 400 ton⁶³. Brda posiadała pewien mankament. Ze względu na naturalne przeszkody na Wiśle, na Brdzie powstawała „cofka”, powodująca permanentne zalania od ujścia rzeki aż do śluzy nr 2, położonej w centrum miasta⁶⁴. 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 portowego⁶⁵.

⁶⁰ APB, UWP, 365, k. 25-27.

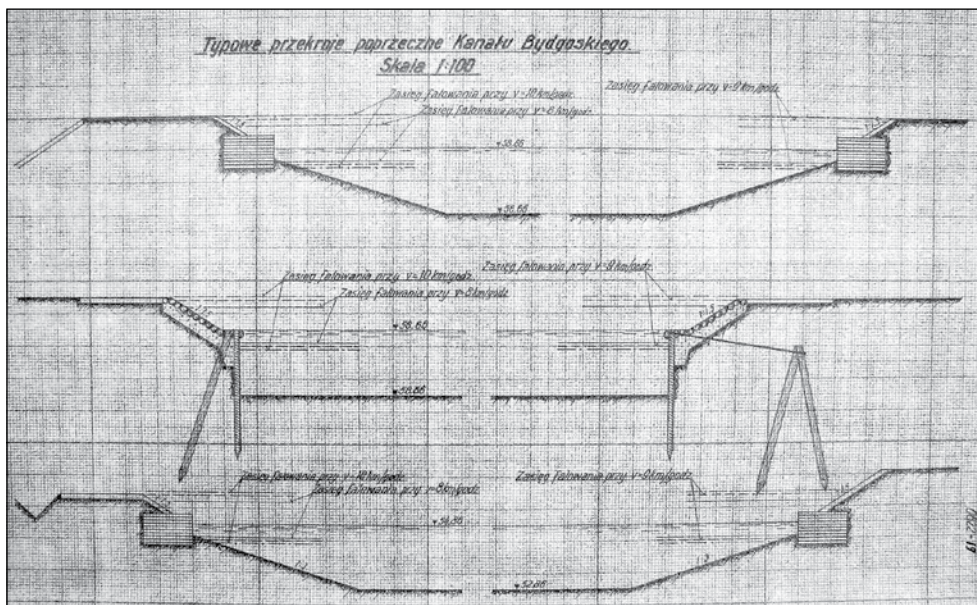
⁶¹ APB, Państwowy Zarząd Wodny w Bydgoszczy, 4, k. 1-2.

⁶² AAN, Min Kom, 830, bez paginacji – Sprawozdanie Dyrekcji Okręgowej Dróg Wodnych w Poznaniu, 1951 rok.

⁶³ APB, UWP, 365, k. 13-17.

⁶⁴ APB, UWP, 365, k. 7. Zob. M. Gorączko, *Wpływ wezbrań na warunki funkcjonowania żeglugi w rejonie Bydgoskiego Węzła Wodnego (BWW)*, [w:] *Rewitalizacja dróg wodnych...*, s. 65-73.

⁶⁵ AAN, Min Kom, 830, bez paginacji – Sprawozdanie Dyrekcji Okręgowej Dróg Wodnych w Poznaniu, 1951 rok.



Il. 2. Przekrój poprzeczny Kanalu Bydgoskiego, 1958 rok.
Plan ze zbiorów Archiwum Państwowego w Toruniu, Oddział we Włocławku,
Centralne Biuro Studiów i Projektów Budownictwa Wodnego „Hydroprojekt”.
Oddział we Włocławku 1933-1981, Spis nr 1, 64, załącznik.

Kanał Bydgoski nie spełniał oczekiwań w nowych założeniach transportowych kreślonych po wojnie. Jego warunki techniczne nie pozwalały na pływaniem barkami o nośności powyżej 400 ton. Fakt umiejscowienia kanału w mieście nie pozwalał na jego przebudowę. Utrudnieniem w żegludze były liczne mosty o dość małym prześwicie, uniemożliwiające przewożenie ładunków o nietypowych rozmiarach. W mieście nie można było rozbudować portu ani też odpowiedniej infrastruktury⁶⁶.

Już w okresie II wojny światowej Niemcy projektowali budowę nowego kanału biegnącego na północ od miasta. Po wojnie strona polska proponowała obejście miasta od strony południowej. Inny projekt przewidywał budowę dość długiego kanału łączącego Gopło z Wisłą pod Brdujściem⁶⁷. W sumie istniało aż pięć projektów budowy nowego kanału omijającego Bydgoszcz, ale biegnącego w pobliżu miasta, przystosowanego do barek o nośności 1000 ton⁶⁸.

Nowy kanał, niezależnie od przebiegu dawał miastu nowe możliwości rozwoju, wzdłuż niego znalazły by się tereny przeznaczone pod magazyny, nowe zakłady i obiekty komunikacji lądowej. Nieodzownym postulatem było wybudowanie nowego portu rzeczno-jeziornego, gdyż ten w mieście nie dawał szansy na rozwój, na przyjmowanie większej ilości ładunków. Nowy port widziano w okolicach Wisły, najczęściej wymieniano Brdujście lub Łęgowo⁶⁹.

⁶⁶ A. Wielopolski, *Bydgoszcz...*, s. 17.

⁶⁷ APB, UWP, 365, k. 19; A. Wielopolski, *Bydgoszcz...*, s. 18; *Głosy dyskusji*, [w:] *Węzeł bydgoski...*, s. 109.

⁶⁸ J. Borowik, dz. cyt., s. 99.

⁶⁹ *Głosy dyskusji*, [w:] *Węzeł bydgoski...*, s. 103, 106, 108, 111.

W związku z rozbudową miasta przewidywano nowe dzielnice mieszkaniowe. Pod budownictwo przeznaczono tereny znajdujące się na południowej wysoczyźnie czyli tereny obecnego Błonia, Szwederowa i Wyżyn. Do tego dochodziło Czyżkówko, Piaski czy Szretery. Już w 1946 roku poczyniono plany przyłączenia miasta Fordonu do Bydgoszczy⁷⁰, a także przewidywano przyłączenie Solca Kujawskiego⁷¹. Plany te na obecną chwilę zostały zrealizowane z wyjątkiem tego ostatniego miasta.

Wizja rozwoju miasta powiązana z budową nowego obejścia wodnego nie była w tym czasie jedyną. Nie wszyscy widzieli potrzebę gruntownej przebudowy Bydgoskiego Węzła Wodnego, uważając to za rzecz zbędną z punktu widzenia ekonomicznego⁷². Już w 1919 roku przewidywano jako alternatywne rozwiązanie budowę kanału Warta-Ner-Bzura⁷³. Również władze okupacyjne w 1940 roku przedstawiły trzy warianty połączenia Odry, a właściwie Warty, z Wisłą z pominięciem Bydgoszczy. Pierwszy, najkrótszy wariant liczący 66 km zaczynał się od Jeziora Ślesińskiego, dalej biegł rzeką Noteć koło Sompolna, następnie kierował się na Izbicę Kujawską, Boniewo, Łagiewniki i dochodził do Wisły na południe od Włocławka. Kolejny wariant o długości 107,6 km rozpoczynał się na Warcie pod Augustynowem by skierować się na Dąbie, rzekę Ner, obejść Łęczycę od północy, podążyć rzeką Bzurą, dalej iść w kierunku Soboty, Kiernozi i połączyć się z Wisłą pod Wyszogrodem. Trzeci wariant był najdłuższy, liczył aż 195,5 km. Kanał swój początek brał z Warty pod Sieradzem, następnie kierował się na Łask, Tomaszów i Nowe Miasto nad Pilicą. Stąd planowano wytyczyć równoległe z rzeką Pilicą i doprowadzić do Wisły w rejonie Magnuszewa⁷⁴.

Władze Polski Ludowej również dostrzegały potrzebę poprowadzenia podobnego kanału, który w założeniach miał przejąć braki o nośności 1000 ton. Po Kanale Bydgoskim, ze względu na jego budowę, mogły poruszać się jedynie barki do 400 ton i zanurzeniu 1,4 m. Na kanale zapas wody był nieznaczny, wynosił od 30 do 80 cm, a na śluzie nr 2 tylko 20 cm. Pogłębienie kanału skutkowało średnią głębokością 60 cm⁷⁵.

Przebudowa kanału nie wchodziła w grę, gdyż na ten czas i tak byłby wstrzymany ruch. Za lepsze rozwiązanie uważano wybudowanie nowego przy jednoczesnym funkcjonowaniu Kanału Bydgoskiego. Już na początku lat 50. 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 70. XX wieku. Spodziewano się, że Kanał Centralny będzie swego rodzaju magistralą komunikacyjną łączącą najbardziej uprzemysłowione okręgi Polski o przepustowości rocznej ok. 10 mln ton⁷⁶.

Kanał Bydgoski starano się utrzymać w należyłym stanie. Na przełomie lat 40. i 50. XX wieku dokonano generalnego remontu śluzy na Czyżkówku i Okolu. Śluzy te uzyskały nowe łańcuchy i koła zębate, śluzie na Osowej Górze wymieniono koła zębate i osie. Drobne naprawy przeprowadzono na śluzie Prądy. Dokonano remontu brzegów kanału na odcinku 2 km

⁷⁰ Z. Zyglewski, *Rok 2013. Okragłe rocznice Wyszogrodu-Fordonu*, „Kronika Bydgoska”, t. 34, 2013, s. 596.

⁷¹ T. Ocioszyński, dz. cyt., s. 47.

⁷² A. Wielopolski, *Gospodarcza i komunikacyjna rola...*, s. 87.

⁷³ T. Tillinger, dz. cyt., s. 21.

⁷⁴ ADWł, Mapy z terenu Polski, Spis roboczy nr 6, 589 – Warthe-Weichsel Kanal Übersichtsplan. Mögliche I-III.

⁷⁵ ADWł, Hydroprojekt, Spis nr 1, 64, k. 5, 23.

⁷⁶ A. Tuszkowski, *Założenia podstawowe rozwiązań gospodarki wodnej w Polsce*, „Gospodarka Wodna”, t. 16, 1956, nr 4, s. 137–138.

uzupełniając faszyną i ziemią. Remontami objęto także stary kanał bydgoski. Nowe górne wrota otrzymały śluzy III i V a przy II śluzie naprawiono mur ceglany. Na odcinku 6 km dokonano drobnych napraw obu brzegów starego kanału⁷⁷.

Bydgoski Węzeł Wodny odegrał znaczącą rolę w państwie pruskim a później niemieckim. Był ważnym elementem na wielkiej równoleżnikowej trasie wodnej. Jego znaczenie mogło wzrosnąć w II Rzeczypospolitej po zrealizowaniu założonych planów. Przez Bydgoszcz miał prowadzić szlak wodny łączący Śląsk z Bałtykiem. Po II wojnie światowej, po przesunięciu granic Polski sytuacja się znacznie zmieniła. Uzyskanie Odry ze Szczecinem skierowało kontakty Śląska właśnie z tym portem. Szlak ten był krótki, a więc ekonomiczny i nie wymagał wielkich nakładów na jego funkcjonowanie. Kanałem Bydgoskim i Notecią już nie transportowano towarów do Niemiec. W tych okolicznościach Bydgoski Węzeł Wodny stracił na znaczeniu i szukano dla niego nowej funkcji. Powrócono do projektu przedwojennego powiązania Śląska z Gdańskiem, traktując Bydgoszcz jako miejsce docelowe a nie tranzytowe. Postulowano obudowanie przebudowanego węzła wodnego przemysłem tworząc poważny okręg przemysłowy w oparciu o dowiezione surowce z Gdańska i Gdyni oraz ze Śląska. Warunkiem powodzenia tego projektu była możliwość żeglugi po dolnej Wiśle z wyłączeniem okresu zimy. Ponadto trzeba było cały szlak dostosować do poruszania się dużymi jednostkami. Regulacja Wisły była kluczowym elementem decydującym o znaczeniu Bydgoskiego Węzła Wodnego i rozwoju miasta. Plany te nie zostały zrealizowane chociaż podjęto prace nad regulacją Wisły w latach 60. XX wieku i później jeszcze wracano do planów uruchomienia wielkiego szlaku wodnego łączącego Śląsk z Wybrzeżem Gdańskim, ale kanałem łączący Gopło z Wisłą pod Toruniem, a więc z pominięciem Bydgoszczy.

⁷⁷ AAN, Min Kom, 830, bez paginacji – Sprawozdanie Dyrekcji Okręgowej Dróg Wodnych w Poznaniu, 1951 rok.

BIBLIOGRAFIA

Źródła

- Archiwum Akt Nowych w Warszawie:
 Główny Urząd Planowania Przestrzennego: 312.
 Ministerstwo Komunikacji: 412, 818, 821, 822, 825, 830.
 Ministerstwo Żeglugi i Gospodarki Wodnej, Księga nabytków 1989 r.: 150, 222.
 Ministerstwo Żeglugi i Gospodarki Wodnej, Spis zdawczo-odbiorczy nr 4: 31.
 Ministerstwo Żeglugi i Handlu Zagranicznego: 271.
 Archiwum Państwowe w Bydgoszczy:
 Państwowy Zarząd Wodny w Bydgoszczy: 4.
 Prezydium WRN w Bydgoszczy, plany: 61, 147, 151.
 Urząd Wojewódzki Pomorski: 158, 365, 529, 5928, 5929.
 Archiwum Państwowe w Toruniu, Oddział we Włocławku:
 Centralne Biuro Studiów i Projektów Budownictwa Wodnego „Hydroprojekt”. Oddział we Włocławku 1933-1981, Spis nr 1: 16, 21, 64 .
 Mapy z terenu Polski, Spis roboczy nr 6: 589.

Opracowania

- Bartczak A., Gierszewski P., *Możliwości wykorzystania dolnej Wisły dla celów żeglugowych*, [w:] *Rewitalizacja dróg wodnych szansą dla gospodarki*, red. D. Szumińska, Promotio Geographica Bydgosciensia, t. 3, Bydgoszcz 2012.
- Borowik J., *Węzeł bydgoski – spójnią Wielkiego Pomorza*, „Jantar”, t. 5, 1947, z. 2.
- Borowski W., *Znaczenie bydgoskiej drogi wodnej dla transportu ładunków masowych*, [w:] *Węzeł bydgoski. Powiązania gospodarcze i komunikacyjne m. Bydgoszczy z Wielkim Pomorzem*, Gdańsk-Bydgoszcz-Szczecin 1948.
- Bukowski A., *Rola węzła bydgoskiego*, „Przegląd Zachodni”, t. 3, 1947, z. 2.
- Cyberski J., *Charakterystyka hydrologiczna*, [w:] *Dolina Dolnej Wisły*, red. Augustowski, Wrocław 1982.
- Czernik S., *Zagadnienie regulacji Wisły dolnej*, „Gospodarka Wodna”, t. 15, 1955, nr 3.
- Dąbrowski K., *Badania efektywności inwestycji wodno-komunikacyjnych*, „Gospodarka Wodna”, t. 16, 1956, nr 3.
- Dębski K., *Gospodarka wodna w trzyletnim planie odbudowy kraju*, „Gospodarka Wodna”, t. 6, 1946, z. 2.
- Głos w dyskusji*, [w:] *Węzeł bydgoski. Powiązania gospodarcze i komunikacyjne m. Bydgoszczy z Wielkim Pomorzem*, Gdańsk-Bydgoszcz-Szczecin 1948.
- Gorączko M., *Wpływ wezbrań na warunki funkcjonowania żeglugi w rejonie Bydgoskiego Węzła Wodnego (BWW)*, [w:] *Rewitalizacja dróg wodnych szansą dla gospodarki*, red. Szumińska D., Promotio Geographica Bydgosciensia, t. 3, Bydgoszcz 2012.
- Hojka Z., *Kanał Bydgoski bis*, „Kalendarz Bydgoski”, t. 36, 2003.
- Lier S., *Bydgoszcz jako węzeł komunikacyjny*, [w:] *Węzeł Bydgoski. Powiązania gospodarcze i komunikacyjne m. Bydgoszczy z Wielkim Pomorzem*, Gdańsk-Bydgoszcz-Szczecin 1948.
- Łepik H. M., *Rola żeglugi śródlądowej w europejskim systemie transportowym*, [w:] *Rewitalizacja drogi wodnej Wisła-Odra szansą dla gospodarki regionu*, red. Z. Babiński, Przyroda i turystyka regionu Pomorza i Kujaw, t. 3, Bydgoszcz 2009.
- Magiera W., *Ekonomiczne założenia rozbudowy dróg wodnych i rozwoju żeglugi śródlądowej w Polsce*, „Gospodarka Wodna”, t. 16, 1956, nr 3.
- Maliszewski T., *Horoskopy żeglugi śródlądowej*, „Gospodarka Wodna”, t. 6, 1946, nr 1.
- Mamak W., *Uwagi na temat rozwiązania zagadnienia Wisły*, „Gospodarka Wodna”, t. 15, 1955, nr 1.

- Ocioszyński T., *Rola Bydgoszczy jako pomocniczego portu żeglugi śródlądowej w stosunku do Gdańska i Szczecina*, [w:] *Węzeł bydgoski. Powiązania gospodarcze i komunikacyjne m. Bydgoszczy z Wielkim Pomorzem*, Gdańsk-Bydgoszcz-Szczecin 1948.
- Ostromiecki J., *Zagadnienie gospodarki wodnej w obszarze węzła bydgoskiego*, „Gospodarka Wodna”, t. 7, 1947, nr 5.
- Perlińska A., *Z okupacyjnych dziejów żeglugi bydgoskiej w latach 1939-1945*, „Nautologia”, t. 19, 1984, z. 1.
- Piskozub A., Wyszomirski O., *Komunikacja*, [w:] *Dolina Dolnej Wisły*, red. Augustowski, Wrocław 1982.
- Rada Zagospodarowania Doliny Wisły*, „Gospodarka Wodna”, t. 6, 1946, z. 1.
- Riedel A., *6-letni Plan Inwestycyjny na drogach wodnych*, „Gospodarka Wodna”, t. 10, 1950, nr 1-2.
- Riedel A., *W sprawie uregulowania Wisły od Modlina do Brdyujścia*, „Gospodarka Wodna”, t. 6, 1946, nr 3.
- Rodowicz K., *Streszczenie przemówienia na konferencji w sprawie „Zasad projektu regulacji Wisły”*, „Gospodarka Wodna”, t. 7, 1947, nr 3.
- Sobolewski W., *Perspektywy realizacji Europejskiej Drogi Wodnej Wschód-Zachód*, [w:] *Rewitalizacja dróg wodnych szansą dla gospodarki*, red. Szumińska D., Promotio Geographica Bydgestiensia, t. 3, Bydgoszcz 2012.
- Szczyt-Niemirów N., *Droga wodna Odra-Wisła*, „Jantar”, t. 5, 1947, z. 1.
- Szumińska D., *Bydgoski Węzeł Wodny*, [w:] *Walory turystyczne drogi wodnej E-70 na terenie Województwa Kujawsko-Pomorskiego*, red. Szumińska D., Bydgoszcz 2009.
- Tillinger T., *Droga wodna Wschód-Zachód w Planie 6-letnim*, „Gospodarka Wodna”, t. 11, 1951, nr 1.
- Tuszko A., *Założenia podstawowe rozwiązań gospodarki wodnej w Polsce*, „Gospodarka Wodna”, t. 16, 1956, nr 4.
- Wielopolski A., *Bydgoszcz. Nowe zadania i widoki rozwoju*, Gdańsk-Toruń- Bydgoszcz 1945.
- Wielopolski A., *Gospodarcza i komunikacyjna rola węzła bydgoskiego w odniesieniu do potrzeb i możliwości Wielkiego Pomorza*, [w:] *Węzeł bydgoski. Powiązania gospodarcze i komunikacyjne m. Bydgoszczy z Wielkim Pomorzem*, Gdańsk-Bydgoszcz-Szczecin 1948.
- Zyglewski Z., *Rok 2013. Okrągłe rocznice Wyszogrodu-Fordonu*, „Kronika Bydgoska”, t. 34, 2013.

Bartłomiej Bromberek, Adam Kosecki

Bydgoski Węzeł Wodny w zbiorach RZGW w Poznaniu

Bydgoski Węzeł Wodny funkcjonuje w świadomości mieszkańców Bydgoszczy, jako źródło rozwoju i wzrostu gospodarczego szczególnie na przełomie XIX i XX wieku. Utworzenie i późniejsza modernizacja Kanału Bydgoskiego, a co za tym idzie, włączenie bydgoskich odcinków rzek Brdy i Wisły do systemu dróg wodnych, dało przyczynek do ukształtowania się miasta niezwykle istotnego z punktu widzenia żeglugi śródlądowej. Współczesny obraz Bydgoszczy, jej promocja oparta o wieloaspektowe związki z wodą, ma swoje podłoże w historycznych i topograficznych uwarunkowaniach. Sam Kanał Bydgoski, jako łącznik dorzecza Wisły i Odry, dał możliwość zwiększenia zarówno poziomu wymiany towarów, jak i konwersji społecznej i kulturowej.

Dostrzeżenie przez zaborcę pruskiego potencjału drzemącego w możliwościach połączenia dorzecza Odry z Wisłą¹ zaowocowało zapoczątkowaniem w 1773 roku prac nad budową Kanału Bydgoskiego² pod kierownictwem inżyniera Dornsteina³. Z terenu Niemiec i Czech sprowadzono ponad 8 tys. robotników⁴ w celu utrzymania szybkiego tempa prac. Z racji trudnych warunków, podczas kopania kanału zmarł co 4 robotnik⁵. Już 9 czerwca 1774 roku przeprowadzono pierwszą, zakończoną, niestety, fiaskiem, próbę uruchomienia Kanału Bydgoskiego⁶. Po naprawie usterek, w dniu 15 września 1774 roku ponownie podjęto próbę uruchomienia Kanału, tym razem została ona przypieczętowana sukcesem⁷. Od tej pory Bydgoszcz stała się węzłem wodnym łączącym wschód i zachód nowożytniej Europy⁸.

Dokumentacja kartograficzna związana z Bydgoskim Węzłem Wodnym stanowi nie tylko ciekawą z punktu widzenia historyka bazę źródłową jest ona również świadectwem rozwoju miasta oraz, w znaczeniu ogólnym, myśli technicznej XVIII i przełomu XIX i XX wieku.

¹ Należy zaznaczyć, iż przed 1772 rokiem istniały polskie plany połączenia dorzecza Wisły i Odry, które mogły stać się inspiracją dla późniejszych działań administracji pruskiej: F. Mincer, *Przemiany administracyjne i społeczno-gospodarcze w pierwszym okresie rządów pruskich (1772-1806)*, [w:] *Historia Bydgoszczy*, t. 1: *do 1920 roku*, red. M. Biskup, Warszawa 1991, s. 369-372.

² K. Bartowski, *W 231. Rocznice Kanału Bydgoskiego (1774-2005)*, „Materiały do Dziejów Kultury i Sztuki Bydgoszczy i Regionu”, 2005, z. 10, s. 6.

³ T. Izajasz, *Kanał Bydgoski. 240 lat historii*, Bydgoszcz 2014, s. 27.

⁴ W. Winid, *Kanał Bydgoski*, Warszawa 1928, s. 47.

⁵ Z. Mrozek, *Przez służę Kanału Bydgoskiego*, „Kalendarz Bydgoski”, t. 28, 1995, s. 187.

⁶ M. Badtke, *Kanał Bydgoski*, Bydgoszcz 2006, s. 24.

⁷ Tenże, *Powrót nad kanał*, „Kalendarz Bydgoski”, t. 35, 2002, s. 175.

⁸ O znaczeniu Bydgoskiego Węzła Wodnego także w XX wieku, świadczy chociażby niezrealizowany plan jego dalszej rozbudowy w postaci nowego 20-kilmetrowego odcinka Kanału Bydgoskiego od Osowej Góry do Wisły koło Fordonu, który zamierzały wybudować władze niemieckie w okresie II wojny światowej: Z. Hojka, *Kanał Bydgoski bis*, „Kalendarz Bydgoski”, t. 36, 2003, s. 189-190.