

Zbigniew Zyglewski

Uniwersytet Kazimierza Wielkiego w Bydgoszczy

ORCID 0000-0001-5390-3455

## Koncepcje żeglugowego obejścia Gdańska w okresie międzywojennym

### Concepts of the Shipping Bypass of Gdańsk in the Interwar Period

Since the establishment of the Second Polish Republic and the Free City Danzig, the Polish side sought to connect the Vistula River to the Polish sea (Gdynia) by waterway, bypassing Gdańsk (Danzig). This issue has not been discussed in the literature, and the current study is primarily based on contemporary articles by water engineers and press reports. As early as 1919, there were ideas to run a water canal from Gniew through Kashubia to the Polish coast and from Tczew, bypassing the border of the Free City of Danzig, to Gdynia. Later, the idea of a canal running from Świecie or Bydgoszcz through Kashubia to Gdynia was born. The latter option was initially developed and discussed in 1937 at conferences held in Gdynia and Grudziądz. The possibility of creating a sea port in Tczew and connecting it to the sea was also considered. The options included deepening the Vistula to allow seagoing ships to navigate the river or constructing a separate sea canal. The canal had to be routed through the Free City of Danzig territory, and its route depended on its mouth on the sea. In the case of an exit in Nowy Port, a canal reaching Gdańsk was planned. The most popular option was the canal route from Tczew to Martwa Wisła, with an exit in either Świbno or Górki. The third method of connecting the Vistula with Gdynia involved using river barges to navigate from Gdańsk to Gdynia through the waters of the Bay of Gdańsk. Proposals were made to adapt river barges for sailing on sea waters, to transport barges on a specially adapted ship, or to build a canal or pier to protect barges navigating at sea. Except for floating barges between Gdańsk and Gdynia, which sailed between these ports on calm days, the remaining solutions were suggestions and visions of engineers. These ideas were very expensive, technically difficult to implement, and remained largely theoretical; nevertheless, they were widely discussed.

**Keywords:** inland waterways, shipping canals, sea canal, Free City of Danzig, Gdynia, Tczew

**Słowa kluczowe:** śródlądowe drogi wodne, kanały żeglugowe, kanał morski, Wolne Miasto Gdańsk, Gdynia, Tczew

Polska odzyskując niepodległość, nie uzyskała Gdańska jako portu morskiego i rzecznego u ujścia Wisły. Z terenów położonych wokół miasta powstało Wolne Miasto Gdańsk, które było praktycznie niezależnym ośrodkiem władzy. Konferencja pokojowa po I wojnie światowej, która rozpoczęła obrady 18 stycznia 1919 r. w Paryżu, początkowo skłonna była przyznać Gdańsk Polsce. Jednak pod wpływem wydarzeń rewolucyjnych toczących się w Europie delegacje państw anglosaskich w obawie przed stanowiskiem Niemiec opowiedziały się za utworzeniem z Gdańska wolnego miasta i 5 kwietnia wytyczono nawet jego granice. 11 kwietnia Sejm Polski, w reakcji na postanowienie konferencji paryskiej, ogłosił uchwałę o prawie Polski do posiadania Gdańska. Delegacja niemiecka 29 maja złożyła uczestnikom konferencji memorandum, w którym domagała się pozostawienia miasta w granicach swojego państwa. Ostatecznie 28 czerwca 1919 r. doszło do podpisania traktatu pokojowego, na mocy którego utworzono Wolne Miasto Gdańsk.

Gdańską formę państwa opisywały artykuły od 100 do 108 traktatu. Niemcy zrzekli się wszelkich praw do tego miasta na korzyść mocarstw sprzymierzonych. Wolne Miasto Gdańsk nie było suwerenne, lecz zostało uzależnione od Polski i Ligi Narodów. Obszar Wolnego Miasta został włączony do polskiego obszaru celnego. Stosunki polsko-gdańskie miały być określone w przyszłej konwencji, zawartej pod auspicjami zachodnich mocarstw. Polsce zapewniono swobodnie korzystanie z portu nad Motławą. Ludność polska w Gdańsku, w tym również obywatele państwa polskiego, mieli być traktowani na równi z Niemcami. Władze miasta w porozumieniu z Wysokim Komisarzem Ligi Narodów zostały zobowiązane do opracowania konstytucji. Szczegóły tych uprawnień miały być ustalone w przyszłej konwencji gdańsko-polskiej<sup>1</sup>.

W tych okolicznościach od samego początku brano pod uwagę możliwość uniezależnienia się Polski od portu w Gdańsku, a także ominięcia go w sferze transportowej. Obejście przy pomocy dróg wodnych przewijało się przez cały okres międzywojenny. Było szeroko omawiane i dyskutowane w różnych kręgach, głównie w środowisku inżynierów hydrotechników, ale też ludzi związanych z morzem i gospodarką wodną, władz samorządowych czy rządowych. Wysiłek ten wpisywał się w spory natury politycznej i gospodarczej toczony przez Polskę z Wolnym Miastem Gdańskiem. Zagadnienia te jednak w niniejszych rozważaniach pomijamy, skupiając się na przedstawieniu proponowanych rozwiązań technicznych omijających miasto nad Motławą oraz ukazaniu środowisk je popierających. Problematyka ta do tej pory nie znalazła uznania wśród badaczy. Na ogólnym tle planów rozwoju polskich dróg wodnych II Rzeczypospolitej zasygnalizowana została kwestia kanału śródlądowego łączącego Bydgoszcz z Gdynią<sup>2</sup>. Szerzej przebadano jedynie sprawę portu morskiego w Tczewie i jego połączenia z morzem<sup>3</sup>.

1 J. Wójcik, *Wolne Miasto Gdańsk 1920–1939*, Warszawa 1976, s. 38–42; R. Ruhnu, *Die Freie Stadt Danzig 1919–1939*, Berg am See 1988, s. 8–12; H.W. Böttcher, *Die Freie Stadt Danzig. Wege und Umwege in die europäisches Zukunft. Historischer Rückblick, staats- und völkerrechtliche Fragen*, Bonn 1995, s. 77–79; S. Mikos, *Wolne Miasto Gdańsk w okresie rządów parlamentarnych (1920–1933)*, [w:] *Historia Gdańska*, t. 4, cz. 2, 1920–1945, red. E. Cieślak, Sopot 1998, s. 33–35.

2 T. Białas, *Liga Morska i Kolonialna 1930–1939*, Gdańsk 1983, s. 156–160; A.T. Nayda, *Polskie drogi wodne i projekty ich rozwoju w latach 1918–1939*, „Przegląd Komunikacyjny” 2007, nr 4, s. 37–46, o kanale s. 43–44.

3 Z. Machaliński, *Gospodarcza myśl morska II Rzeczypospolitej (1919–1939)*, Wrocław 1975, s. 53–66; M. Widernik, *Tczew portem morskim*, „Rocznik Gdański” 1991, t. 51, z. 2, s. 47–58; J. Czechowski, *Gdynia i Wolne Miasto Gdańsk w politycznej, gospodarczej i kulturalnej perspektywie II Rzeczypospolitej*, Słupsk 2018, s. 54–52 (rozdział 2, *Przed Gdynią miał być Tczew – tczewska idea portu morskiego*). Nic nowego nie wnosi praca K. Ickiewicz, *Morskie tradycje Tczewa. Szkice historyczne*, Pelplin 2005.

W omawianym okresie nie tworzone były szczegółowych planów ominięcia Gdańska, a jedynie ich zarysy. Mamy do czynienia z projekcją pewnych wizji związanych z obejściem miasta, z dzisiejszego punktu widzenia czasami nieracjonalnymi, ale wówczas poważnie dyskutowanymi. Plany te przybierały charakter broszur, artykułów naukowych, odczytów na różnego typu spotkaniach. Niniejsze opracowanie oparto na różnorodnych pracach z zakresu hydrotechniki i śródlądowych dróg wodnych pisanych przez ówczesnych inżynierów, publicystyce promującej ideę obejścia Gdańska, a także doniesieniach prasy codziennej. Taka podstawa wynika z faktu, że innych źródeł praktycznie nie ma.

Jeszcze przed zakończeniem działań zbrojnych, pół roku przed rozpoczęciem konferencji pokojowej, w połowie 1918 r. inż. Roman Ingarden (1852–1926) opowiadał się za uzyskaniem przez powołane w drugiej połowie 1917 r. władze Królestwa Polskiego wolnego, swobodnego i bezcłowego dostępu do morza w pobliżu Gdańska. Oparł się na postanowieniach traktatu wiedeńskiego z 1815 r., zezwalającego ludności dawnego Królestwa Polskiego na wolne korzystanie ze wszystkich rzek spławnych leżących w obrębie tegoż Królestwa. Nie wiedząc, jak zakończy się wojna, wskazywał na potrzebę zawarcia porozumienia w tej sprawie z Niemcami lub też uzyskania dostępu na mocy postanowień przyszłej konferencji pokojowej<sup>4</sup>. Trudno jednoznacznie stwierdzić, czy autorowi chodziło o budowę własnego portu nad morzem, czy tylko o możliwość swobodnego korzystania z Gdańska jako portu niemieckiego. Jednak użyty zwrot „do uzyskania własnego dostępu do morza”, zapewne wskazuje na pierwszy wariant, a dostęp do niego dawała Wisła. Być może była to pierwsza polska inicjatywa mająca na celu posadowienie własnego portu nad Bałtykiem. Wizja ta była dość nowatorska, gdyż rok wcześniej, w okresie tworzenia Królestwa Polskiego pod auspicjami niemieckimi uważano, że strona polska na postawie układów z państwami uzyska możliwość korzystania z portów: Gdańska, Rygi czy Triestu. Brano też pod uwagę przejęcie części gdańskiego portu będącego w rękach niemieckich w zamian za prawo korzystania przez Niemców z Wisły będącej w granicach tworzonego państwa polskiego<sup>5</sup>.

Od samego początku odbudowę państwa wiązano nie tylko z uzyskaniem dojścia do morza, lecz z posiadaniem dolnego biegu Wisły wraz z jej ujściem. Wychodzono z fundamentalnego założenia, że Polska będzie miała całą Wisłę oraz Gdańsk. Uregulowaną rzekę wraz jej dopływami i port gdański rozpatrywano jako jedną całość, jako jeden system od którego zależy życie gospodarcze państwa<sup>6</sup>.

Stało się jednak inaczej i strona polska zdawała sobie sprawę, że prędzej czy później pojawią się trudności w wyegzekwowaniu uprawnień wynikających z traktatu wersalskiego. Wyjściem z tej sytuacji było portowe uniezależnienie się od Gdańska bądź wywarcie presji na realizację prawnych zobowiązań należnych Polsce. Cel ten można było osiągnąć poprzez budowę własnego portu, a także obejście portu gdańskiego przy przywożeniu i wywożeniu towarów do i z Polski. Sprawa nie była prosta, gdyż Wolne Miasto Gdańsk oprócz tego, że posiadało port morski, to także „korkowało” ujście Wisły. Ostatnim polskim miastem przy Wiśle był Tczew. Polskie wybrzeże było gołe, pozbawione portów prze-

4 R. Ingarden, *Komunikacje wodne a rozwój ekonomiczny Polski*, Warszawa 1919, s. 56–57.

5 Z. Daszyńska-Golińska, *Zamiast wstępu (w sprawie programu gospodarczego Polski po wojnie)*, [w:] *Zagadnienia polskiej polityki gospodarczej po wojnie. Studia ekonomiczne*, Kraków 1917, s. 15, 26.

6 B. Chodkiewicz, *Dostęp do obcych mórz*, „Bandera Polska” 1919, r. 1, nr 2, s. 1; I. Jabłoński, *Handel morski i flota handlowa zjednoczonej Polski*, „Bandera Polska” 1919, r. 1, nr 2, s. 22.

ładunkowych. Istniał małeńki port rybacki na Helu i nieco większy w Pucku, oba nie miały perspektyw na powiększenie i przebudowę. Z konieczności większą uwagę skupiono na Tczewie, który miał spełniać funkcję portu śródlądowego oraz morskiego. Plany budowy portu wojennego na polskim wybrzeżu nie zmieniły podejścia elit politycznych i technicznych u progu II Rzeczypospolitej do roli Tczewa<sup>7</sup>. Problemem pozostało połączenie tego ośrodka z morzem bez kontroli ze strony Gdańska.

W czasie gdy na konferencji pokojowej ważyły się losy Gdańska, pojawiły się pierwsze głosy wskazujące alternatywne rozwiązanie. Już z początkiem wiosny 1919 r., w trakcie konferencji wersalskiej Ingarden, nawiązując zapewne do wcześniejszego swojego pomysłu, w przypadku powołania gdańskiego samodzielnego tworu politycznego widział potrzebę wybudowania przez państwo polskie własnego portu morskiego. Był on znakomitym fachowcem z zakresu hydrotechniki o dużym doświadczeniu. Od 1876 r. zajmował się budownictwem wodnym w Galicji, od 1918 r. stał na czele sekcji regulacji rzek w Ministerstwie Przemysłu i Handlu, a od sierpnia 1919 r. pełnił funkcję prezesa Dyrekcji Regulacji Rzek w Ministerstwie Robót Publicznych<sup>8</sup>. Jego zdaniem port można było usadowić na prawym brzegu wykonanego przez władze pruskie przekopu Wisły do morza. Chodziło o sztuczne ujście Wisły, między dzisiejszym Świbnem a Mikoszewem, powstałe w latach 1891–1895 przez wykopanie nowego koryta rzeki na odcinku od Przegaliny do Zatoki Gdańskiej. Zdaniem autora koszty poniesione przez państwo na jego powstanie byłyby znaczne, aczkolwiek sama budowa nie powinna sprawić trudności technicznych. Takie rozwiązanie zapewniało statkom morskim wygodne wpłynięcie do portu prosto z morza. Wskazane miejsce uważał za bardzo dogodny, gdyż ma charakter równinny. Ponadto barki rzeczne płynące Wisłą z głębi kraju mogły swobodnie dopływać do tego portu, tym samym pokonywały drogę krótszą o 28 km niż w przypadku docierania do Gdańska. Ingarden uważał jednak, że już sama myśl takiego rozwiązania może zniechęcić gdańszczan do pozostania w granicach Niemiec tudzież do powołania jakiegoś organizmu politycznego. Jego zdaniem tylko współpraca z Polską gwarantowała mieszkańcom nadmotławskiego miasta rozwój i dobrobyt, tak jak to było w poprzednich wiekach. W przeciwnym razie ich działalność gospodarcza ograniczy się do terytorium przypisanego miastu<sup>9</sup>.

Ingarden kreśląc swoją wizję, nie wiedział o zasięgu terytorialnym Wolnego Miasta. Miejscowość Nickelswalde, obecnie Mikoszewo, potencjalne miejsce pod budowę polskiego portu, ostatecznie znalazło się w centrum gdańskiej państwowości. Jednak idea samodzielnego portu, jako przeciwwaga dla Gdańska, pozostała i była głoszona w następnych latach.

Od momentu gdy było wiadomo, że Gdańsk będzie wolnym miastem pojawiły się różne stanowiska w sprawie posiadania czysto polskiego portu morskiego. Głoszono potrze-

7 T. Wenda, *Rzut oka na powstanie portu w Gdyni*, Gdynia 1938, s. 6 (referat wygłoszony na Zjeździe Inżynierów Portowych Państw Nadbałtyckich i Skandynawskich, Gdynia, 3–6.05.1938 r.); idem, *Rzut oka na powstanie portu w Gdyni*, „Morskie Wiadomości Techniczne” 1938, t. 3, nr 2–3, s. 3 (przedruk w: „Technika Morza i Wybrzeża”, 1947, nr 9–10, s. 13–16); J. Libiszewski, *Początki budowy portu w Gdyni w latach 1920–1925 (okres t.zw. „Małego portu”)*, „Studia Historyczne” (WSP w Bydgoszczy) 1972, z. 2, s. 121–130.

8 *Österreichisches Biographisches Lexikon 1815–1950*, t. 3, z. 11, red. E. Obermeyer-Marnach, Wien 1961, s.v. Ingarden Roman (1852–1926), Hydrotechniker; J. Bieniarzówna, *Ingarden Roman (1852–1926)*, PSB t. 10, s. 162–163; B. Chwaściński, *Ingarden Roman (1852–1926)*, [w:] *Słownik biograficzny techników polskich*, t. 3, red. T. Skarżyński, Warszawa 1993, s. 152–153.

9 R. Ingarden, *Znaczenie ekonomiczne wybrzeża i portów własnych dla Polski*, „Bandera Polska” 1919, r. 1, nr 1, s. 41–42; na stronie tytułowej określono czas wydania na maj 1919 r.

bę powołania własnego portu dla marynarki wojennej i rybołówstwa morskiego, a także budowy portu handlowego będącego uzupełnieniem gdańskiego.

Władze polskie widząc stanowisko gdańszczan, już w latach 1919–1920 doszły do przekonania, że należy wybudować własny port wojenny, i to jak najszybciej. Uważano, że jest to znaczący czynnik niezależności państwowej i element strategiczny na wypadek konfliktu zbrojnego. Przez port mogły przechodzić dostawy sprzętu wojskowego i amunicji, więc takowy powinien powstać na własnym terytorium z połączeniem kolejowym biegnącym również przez własne państwo. Od samego początku Gdańsk uważano za mało przydatny w zakresie wojskowości, gdyż z Polską łączyła go tylko jedna linia kolejowa. Tamtejszy port można było w łatwy sposób zablokować, uniemożliwiając dostawy dla Polski. Przewidywania te rychło spełniły się, gdyż latem 1920 r. odmówiono w porcie gdańskim przeładunku amunicji dla Polski walczącej z najazdem bolszewickim. Już przed tym wydarzeniem, 6 maja podjęto decyzję wszczynającą poszukiwania miejsca pod własny port wojenny, którym stała się Gdynia. W dalszych latach władze polskie szukały także możliwości korzystania z portów wojennych znajdujących się w innych krajach, jak Kłajpeda, Lipawa czy porty estońskie<sup>10</sup>.

Sprawa portu wojennego nie budziła większych kontrowersji, lecz w przypadku portu handlowego zdania były podzielone. Co prawda uważano, że należy rozpatrywać różne warianty jego umiejscowienia, ale nie należało usuwać się z Gdańska. Wprost przeciwnie, głoszone potrzebę korzystania z artykułu 104 traktatu wersalskiego, mówiącego o powiązaniu Gdańska z Polską. Uważano, że samodzielna polska infrastruktura morska nie powstanie zbyt szybko i przynajmniej do tego czasu należy korzystać z możliwości portowych Gdańska. Sugerowano, że powinno się inwestować w ten port, gdyż Gdańsk traktowano wówczas jako „małą republikę pod protektoratem Polski”<sup>11</sup>.

W drugiej połowie 1919 r. pojawiły się pierwsze sugestie co do umiejscowienia przyszłego polskiego portu. Spośród szeregu lokalizacji jako odpowiednie miejsce wskazywano na wieś rybacką Gdynia, leżącą w Zatoce Puckiej, lub brzeg morski koło Jeziora Żarnowieckiego. Ta druga lokalizacja wiązała się z połączeniem jeziora z pełnym morzem za pomocą kanału<sup>12</sup>. Jednocześnie głoszone, że przyszły polski port morski powinien mieć połączenie z Wisłą uchodzącą za główną arterię komunikacyjną kraju. Padaly pomysły powiązania Gdyni z Wisłą drogą wodną za pomocą kanału przechodzącego przez terytorium polskie<sup>13</sup>. Chodziło o obejście Gdańska i tym samym uniezależnienie się od, bądź co bądź, obcego państwa.

Latem 1919 r. inż. Aleksander Sadkowski (zm. 1924) przedstawił pomysł wytyczenia takiego kanału przystosowanego do żeglugi śródlądowej. U brzegu Wisły widział początek szlaku, który łukiem, po ziemiach należących do państwa polskiego, miał dotrzeć do morza, do polskiego portu<sup>14</sup>. Sadkowski studiował w Genewie i uchodził za doświadczono-

10 W. Czerwińska, *Rola państwa w polskiej gospodarce morskiej w latach 1919–1939*, Gdańsk 1974, s. 48–49; B. Dopierała, *Wokół polityki morskiej Drugiej Rzeczypospolitej*, Poznań 1978, 62–65; M. Przegiętka, *Komunikacja i polityka. Transport kolejowy i drogowy w stosunkach polsko-niemieckich w latach 1918–1939*, Warszawa 2015, s. 100–102, 214–215.

11 A. Rożański, *Jeszcze o dostępie do morza*, „Roboty Publiczne” 1919, r. 1, nr 7–9, s. 43–45.

12 T. Tillinger, *Dostęp do morza*, „Roboty Publiczne” 1919, r. 1, nr 7–9, s. 43; E. Bohdan, *Morska polityka gospodarcza Polski*, Warszawa 1928, s. 144–152; Z. Machaliński, *Gospodarcza myśl morska*, s. 58–60.

13 J. Rafalski, *Własny port polski na Bałtyku*, Warszawa 1922, s. 21–22.

14 T. Tillinger, *Port morski w Tczewie*, „Bandera Polska” 1921, r. 2, nr 1–2, s. 29.



Ryc. 1. Propozycje przebiegu kanałów śródlądowych omijających Gdańsk (oprac. Zbigniew Zyglewski; kolorowa ilustracja dostępna w elektronicznej wersji artykułu)

nego inżyniera z zakresu kolejnictwa i hydrotechniki. Po odzyskaniu niepodległości rozpoczął pracę w Generalnej Dyrekcji Regulacji Dróg Spławnych i Żeglownych w Ministerstwie Robót Publicznych<sup>15</sup>. Zapewne pomysł ten został bardziej szczegółowo sformułowany w jego referacie „W sprawie portu na Wiśle w okolicy Tczewa”, opracowanym dla potrzeb ministerstwa<sup>16</sup>. Przebieg kanału znany z krytycznego omówienia dokonanego w końcu 1919 r. przez Tadeusza Tillingera (1879–1955)<sup>17</sup>. Tenże był znakomitym i doświadczonym hydrotechnikiem, od lutego 1919 r. zatrudnionym w Ministerstwie Robót Publicznych na stanowisku naczelnika Wydziału Sztucznych Dróg Wodnych, później pracujący w Generalnej Dyrekcji Kanałów<sup>18</sup>.

Jako początek tej sztucznej drogi wodnej wskazywano na miasto Gniew. Od niego poprowadzono kanał doliną

Wierzyca. Rzeka ta uchodzi do Wisły na wysokości 10 m n.p.m. a jej źródło bierze początek na Kaszubach na wysokości 240 m n.p.m. Dolina tej rzeki wyznaczała bieg kanału aż do Kościerzyny, który dalej szedł przez miasto i za nim, na północ, doliną z niewielkimi jeziorami. Przekop przecinał dział wód pomiędzy rzekami Wierzyca i Radunią na wysokości około 200 m n.p.m. i dochodził do Jeziora Raduńskiego. Północną linię jeziora należało połączyć z górnym biegiem rzeki Łeby i poprowadzić kanał do miejscowości Sianowo. W tym miejscu szlak rozgałęział się na dwa warianty. Proponowany kanał miał tutaj do pokonania dział wód pomiędzy rzekami Radunią i Redą oraz Zagórską Strugą. Jedna z propozycji kierowała go w dół rzeki Łeby aż do miejscowości Bożepole Wielkie, gdzie łączył się z pobliską rzeką Redą. Dalej podążał rzeczna doliną do zakola Redy w miejscowości Kaniewa, skąd już można było poprowadzić prosty przekop do rzeczki Piaśnicy płynącej do morza przez Jezioro Żarnowieckie. Drugi wariant od Sianowa kierował się na wschód rzeką Dębnicą, przechodził przez ciąg niewielkich jezior położonych na południe od miejscowości Szemud, łącząc się z ciekim wodnym o nazwie Zagórka Struga. Kanał poprowadzony tą doliną dochodząc do Rumi gwałtownie skręcał na wschód, podążając wzdłuż linii kolejowej Reda-Gdynia, schodził do Gdyni.

15 B. Chwaściński, *Sadkowski Aleksander (zm. 1924)*, [w:] *Słownik biograficzny techników polskich*, t. 7, red. Z. Skoczyński, Warszawa 1996, s. 179–180.

16 *Nekrolog ś. p. Aleksander Sadkowski*, „Przegląd Techniczny” 1924, t. 52, nr 17, s. 195.

17 T. Tillinger, *Dostęp do morza*, s. 43, mapa z przebiegiem kanału – s. 44.

18 B. Chwaściński, *Tillinger Tadeusz (1879–1955)*, [w:] *Słownik biograficzny techników polskich*, t. 8, red. Z. Skoczyński, Warszawa 1997, s. 144–145; J. Piłatowicz, *Tillinger Tadeusz Jacenty (1879–1955)*, PSB t. 53, s. 563–564.

Długość tej drogi wyliczono na około 160 km. Na trasie przewidywano około 80 śluz, licząc średnio przy pokonywaniu wysokości terenu po 5 m na śluzę. Ponieważ każde przejście przez śluzę wymaga czasu, w ciągu którego można przepłynąć mniej więcej 5 km, więc „wirtualna” długość drogi obchodowej miała wynieść  $160 \text{ km} + (5 \text{ km} \times 80) = 560 \text{ km}$ <sup>19</sup>. Odległość z Gniewu do Gdańska Wisłą wynosi 80 km, a ten sam odcinek pokonany kanałem wydłuża się o 480 km. Tak więc z Warszawy do portu nad Motławą należałoby zapłacić za 860 km zamiast za odległość 380 km pokonaną Wisłą, czyli  $2\frac{1}{4}$  razy drożej. Do tego dochodziły opłaty za śluzowania na sztucznej drodze wodnej, dodatkowo podnoszące cenę frachtu. W późniejszych opracowaniach Tillinger przejmuje wartość 4 km na jedno śluzowanie, więc dla porównania z innymi projektami należy je ponownie przeliczyć. Po tej korekcie można przyjąć, że pokonanie 80 śluz odpowiadałoby za „wirtualne” przepłynięcie 320 km. Analizowany kanał Gniew–Gdynia opiewał na 480 km taryfowych i był dłuższy od tradycyjnej drogi wiślanej liczonej od Gniewu o 400 km. Również odcinek mierzony z Warszawy zmniejszył się do 780 km, jednak i tak w stosunku do szlaku wiślanego byłby dwukrotnie dłuższy.

Pod względem technicznym przeprowadzenie kanału przez wyżynne Pojezierze Kaszubskie uważano za możliwe. Jednak wytyczenie go przez dwa działki wodne prawie pozbawione większej ilości wody stwarzałoby znaczne trudności przy budowie i późniejszej jego eksploatacji. Minimalny koszt takiej drogi liczony po cenach sprzed I wojny światowej oceniono na 120 000 000 marek. Wszystkie te argumenty już wówczas wskazywały, że budowa takiego kanału była zupełnie nieopłacalna i niedorzeczna, z czego zdawali sobie już współcześni.

Kanałowy pomysł Sadkowskiego, choć znany ówczesnym<sup>20</sup>, nie wzbudził większego zainteresowania. W zamian Tillinger proponował utworzenie w Gdyni lub koło Jeziora Żarnowieckiego portu wojennego i niewielkiego handlowego, jako zapasowego, na wypadek nieporozumień z Gdańskiem i zespolenie go z resztą kraju koleją. Natomiast na terytorium polskim koło Tczewa dopuszczał możliwość budowy portu morskiego połączonego kanałem bezpośrednio z morzem lub przez port gdański. Sądząc z załączonej mapy, autor przewidywał powiązanie Tczewa z Morzem Bałtyckim w okolicy miejscowości Schiewenhorst (Świbno) kanałem długości 26 km biegnącym po lewej stronie Wisły. Drugi pomysł wiązał Tczew z Gdańskiem za pomocą łukowo poprowadzonego po prawej stronie rzeki Motławy kanału długości 28 km. Oba warianty miałyby być przystosowane do żeglugi statków morskich o bliżej nieokreślonym tonażu, a parametry techniczne kanału również nie zostały oświetlone. Założenia przewidywały bieg kanału w obu wariantach przez terytorium Wolnego Miasta, a więc wymagana byłaby zgoda Gdańska. Autor projektu sugerował, że nie będzie ona potrzebna, gdyż traktat wersalski gwarantował Polsce prawo budowy kanałów na tym obszarze. Ponieważ przekop byłby zupełnie polski, więc gdańszczanie nie mogliby czynić żadnych przeszkód w żegludze, podobnie jak Duńczycy w przypadku Sundu czy Turcy – Dardaneli. Cała wizja opierała się na tym, że statki morskie miały wpływać z morza do kanału morskiego z pominięciem portu w Gdańsku<sup>21</sup>.

19 T. Tillinger, *Port morski w Tczewie*, s. 29; zaprezentowane tu wyliczenia autora są bardzo nieściśle w stosunku do tych z 1919 r.

20 J. Rafalski, *Własny port*, s. 22–23.

21 T. Tillinger, *Dostęp do morza*, s. 43, mapa z przebiegiem kanału – s. 44.

W tym czasie rząd polski rozważał różne koncepcje portowego zagospodarowania wybrzeża. Jeszcze przed ostateczną redakcją traktatu wersalskiego pokładano nadzieję w budowie portu przy Jeziorze Żarnowieckim. Jednak ostatecznie wytyczenie granicy polsko-niemieckiej kładło temu kres ze względu na bliskość linii granicznej i ewentualne zagrożenie dla portu ze strony Niemiec<sup>22</sup>. Generalnie opowiedziano się za budową własnego portu na polskiej ziemi, nad Wisłą i współpracującego z Gdańskiem. Jako powód jego powstania podawano niewystarczające możliwości przeładunkowe portu nad Motławą.

W pierwszych latach istnienia państwa polskiego rząd brał pod uwagę dwie możliwości docierania statkami z morza w głąb terytorium Polski z ominięciem portu gdańskiego. Rozważano poprowadzenie kanału obwodowego na własnym terytorium, od Wisły do morza wzdłuż zachodniej i południowej granicy Wolnego Miasta Gdańska. Kanał liczyłby około 85 km, ale byłby bardzo trudny do wykonania. Andrzej Kędzior, minister robót publicznych, na posiedzeniu Sejmu w lutym 1920 r. nie przedstawił jego dokładnego biegu, uznał jednak, że żegluga tym szlakiem statków morskich i ich podnoszenie przy pomocy śluzowań do wysokości 200 m n.p.m. oznaczało wysokie koszty. Zapewne trasa tego kanału nie była zbieżna z wersją Sadkowskiego omówioną przez Tillingera, gdyż ta liczyła 160 km długości, a rządowa była o połowę krótsza. Nakreślona tutaj trasa kanału ma charakter hipotetyczny i wynika z jego długości, a także ukształtowania powierzchni oraz przebiegu granic państwowych. Z pewnością początek rządowej drogi wodnej znajdował się w Tczewie, upatrywanym jako port morski. Kanał wyznaczono w kierunku zachodnim wzdłuż drogi Tczew–Skarszewa i dalej doliną rzeczki Więcisa w okolicy miejscowości Nowa Karczma. Dalej kierując się na północ, należało przejść przez miejscowość Starkowa Huta, omijając od wschodu wzniesienie Wieżyca (329 m) i dotrzeć do doliny Raduni. Rzeka ta prowadziła do Żukowa, skąd dalej szlak wiódł rzeczką Strzelenką do stacji PKP Osowa. Następnie już przekopem trzeba było dotrzeć do potoku Kacza, który uchodzi do morza w Orłowie lub też do potoku Chylonka. Ostatecznie pomysł ten uznano za niewykonalny i już nigdy do niego nie wracano.

Druga koncepcja rządu opowiadała się za budową portu morskiego nad Wisłą i przystosowania rzeki do żeglugi statkami morskimi. W grę wchodziło pogłębienie na długości około 30 km dolnego odcinka Wisły uchodzącego do morza w Schiewenhorst (Świbno), tak aby statki morskie mogły swobodnie wpływać w górę rzeki. Władze pracując nad tym projektem, doszły do wniosku, że Wisła będzie wymagać ciągłego pogłębiania, co pociągnie za sobą wysokie koszty. Lepsze rozwiązanie widziano w połączeniu Bałtyku z portem niezależnym od Wisły kanałem, ponieważ ten nie podlegałby zamulaniu. Kanał musiał przejść przez terytorium Wolnego Miasta Gdańska, więc strona polska zapewne natrafiłaby na opór ze strony Gdańska. Ostatecznie rząd biorąc pod uwagę wspomniane niedogodności, rekomendował Sejmowi pogłębienie Wisły. Uchwała przyjęta 10 lutego 1920 r. przewidywała opracowanie projektu budowy portu morskiego na lewym brzegu Wisły, na obszarze województwa pomorskiego, a także przygotowanie projektu pogłębienia Wisły od morza do planowanego portu morskiego. Na te prace przeznaczono z budżetu państwa na 1920 r. kwotę w wysokości 500 000 marek<sup>23</sup>.

22 E. Bohdan, *Morska polityka gospodarcza*, s. 145; Z. Machaliński, *Gospodarcza myśl morska*, s. 58.

23 Sprawozdanie stenograficzne ze 118 posiedzenia Sejmu Ustawodawczego z dnia 10.02.1920 r., s. CXVIII/9–12; L. Możdżeński, *Polityka morska Polski odrodzonej*, [w:] *XV lat polskiej pracy na morzu*, red. A. Majewski, Gdynia 1935, s. 44; Z. Machaliński, *Gospodarcza myśl morska*, s. 51.



Bagrowanie dolnej Wisły nie czyniło rzeki kanałem morskim, co jasno wykazał Tillinger. Co do istoty, bagrowanie usuwa osady denne, w niewielkim stopniu ingerując w samo dno. Przy takim założeniu ze względu na budowę geologiczną koryta Wisły można osiągnąć 3 metry głębi przy szerokości 30–40 m szlaku żeglownego. Duże statki morskie potrzebowały większej głębokości, a ta mogła powstać tylko w wyniku wykopania w korycie rzeki głębokiego na kilka metrów rowu o wspomnianej szerokości. Tak drastyczna ingerencja zmieniłaby charakterystykę rzeki. Zdaniem owego hydrotechnika wspomniane rozwiązanie z punktu widzenia żeglugi morskiej nie mogło przynieść oczekiwanych efektów nawigacyjnych i gospodarczych, uważał więc ten pomysł za chybiony<sup>24</sup>.

W dokumentach sejmowych nie podano bliższej lokalizacji przyszłego portu morskiego, lecz niewątpliwie chodziło o Tczew. Niekiedy uważa się tę uchwałę sejmową za decyzję o budowie portu przeładunkowego w tymże mieście<sup>25</sup>. Biorąc pod uwagę okoliczności powstania i uchwalenia powyższego aktu prawnego, uznaje się go raczej za środek nacisku na Gdańsk, a nie za realny plan budowy portu<sup>26</sup>. Do połowy 1920 r., a więc do wojny z bolszewikami, strona polska, a także gdańszczanie uważali, że nadmotławski port zgodnie z duchem wersalskim przejdzie całkowicie w polskie posiadanie i przynajmniej w pierwszym okresie istnienia państwa stanie się jedynym miejscem przeładunkowym dla polskich towarów.

Ministerstwo Robót Publicznych, w którego gestii pozostawała sprawa budowy portu morskiego, w kwietniu 1920 r. zleciło Tadeuszowi Wendzie (1863–1948), inżynierowi komunikacji, budowniczemu portów morskich w Rosji<sup>27</sup>, zbadanie możliwości wybudowania portu morskiego w Tczewie i połączenia go z morzem pogłębioną Wisłą, względnie za pomocą kanału morskiego, przecinającego terytorium Wolnego Miasta Gdańska. Przystosowanie rzeki do rozmiarów niezbędnych dla statków morskich za pomocą bagrowania było technicznie niewykonalne. W to miejsce rozważano możliwość poruszania się statków morskich za pomocą wybudowanych na Wiśle śluz na przestrzeni między Tczewem i jej ujściem. Skanalizowanie rzeki byłoby bardzo kosztowne i trudne do wykonania ze względu na wielkie zmiany poziomu wód, na rumowisko, jakie niesie rzeka, i na zimowe lody. Dlatego myśl wykorzystania Wisły do żeglugi morskiej musiała być zaniechana, natomiast utrzymała się idea połączenia Tczewa z morzem za pomocą kanału. Ale i tutaj pojawił się pewne obawy. Uważano, że podczas zimowych miesięcy kanał zostanie pokryty warstwą lodu, co stanowiło poważną przeszkodę dla żeglugi. Ponadto kanał ten prawie na całej swojej długości leżałby na obszarze Wolnego Miasta, przez co stałby się niejako przedłużeniem nadmotławskiego portu. W takiej sytuacji trudno mówić o uniezależnieniu się Polski od Gdańska. Budowę portu w Tczewie rozumiano wówczas jako naturalne rozszerzenie portu nad Motławą, jako jego bezpośrednie zaplecze. Parę miesięcy później, podczas wojny polsko-bolszewickiej okazało się, że dostęp strony polskiej do morza w Gdańsku istnieje tylko na papierze i należy temu jakoś zaradzić<sup>28</sup>.

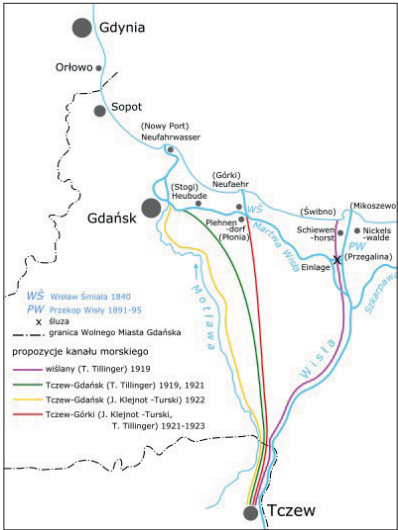
24 T. Tillinger, *Port morski w Tczewie*, s. 29–30.

25 M. Widernik, *Tczew*, s. 47–48.

26 B. Kasprowicz, *Problemy ekonomiczne budowy i eksploatacji portu w Gdyni w latach 1920–1939*, „Zapiski Historyczne” 1956, t. 22, z. 1–3, s. 122.

27 M. Widernik, *Wenda Tadeusz Apolinary (1863–1948)*, [w:] *Słownik biograficzny Pomorza Nadwiślańskiego*, t. 4, red. S. Gierszewski, Gdańsk 1997, s. 432–433; B. Chwaściński, *Wenda Tadeusz Apolinary (1863–1948)*, [w:] *Słownik biograficzny techników polskich*, t. 8, s. 157–158; *Encyklopedia Gdyni*, t. 1, red. M. Sokołowska, Gdynia 2006, s.v. Wenda Tadeusz Apolinary (1863–1948).

28 T. Wenda, *W sprawie wyboru miejsca pod budowę portu morskiego. (Gdzie mamy budować port morski – w Tczewie, Gdyni, czy w Zatoce Puckiej?)*, „Przemysł i Handel” 1922, t. 3, nr 42, s. 598–600 (przedruk w:



Ryc. 2. Propozycje przebiegu kanału morskiego łączącego Tczew z morzem (oprac. Zbigniew Zyglewski; kolorowa ilustracja dostępna w elektronicznej wersji artykułu)

nie, albo też na śluzie w Einlage (Przegalina). Stąd pogłębioną i przystosowaną do statków morskich Martwą Wisłą droga wiodła do Gdańska lub korytem Wisły Śmiałej do jej ujścia w Neufähr (Górki). Takie rozwiązanie przedłużało szlak żeglugowy o 20 km, więc nie miało żadnego sensu ekonomicznego<sup>29</sup>.

Tillinger już w 1922 r. w planie kanału poprowadzonego Żuławami dokonał drobnego uzupełnienia. Jego połączenie z Wisłą umieścił bliżej miasta, w rejonie osady Troyl (dzisiaj gdańska dzielnica Przeróbka). Aby dalszy bieg Martwej Wisły dostosować dla statków morskich należało, zdaniem autora, pogłębić ją przez bagrowanie. Statki płynące do Tczewa miały przepływać przez wody portu gdańskiego, ale bez zatrzymywania się tam. Autor taki przebieg kanału uzasadniał mniejszymi kosztami całego przedsięwzięcia, ponieważ można było korzystać z gdańskiej infrastruktury, a nie budować ją od podstaw. Podkreślał, że Tczew leży niemal u wylotu głównej drogi wodnej kraju. Port morski w tym mieście widział jako zakończenie wielu krajowych szlaków wodnych m.in. projektowanego kanału węglowego Śląsk–Toruń i obmyślanego kanału Dniepr–Wisła<sup>30</sup>. Ponadto miasto prezentowano jako rozwinięty węzeł kolejowy, spełniający wszystkie konieczne warunki do budowy portu morskiego. W położeniu Tczewa wzmocnionego kanałem morskim dostrzegano analogie do szeregu portów europejskich: Gandawy, Brukseli, Hamburga czy Bremy<sup>31</sup>.

Podobnego zdania był Józef Klejnot-Turski (1889–1958), absolwent wydziału historyczno-filozoficznego Uniwersytetu w Petersburgu, a od połowy 1920 r. wykładowca wła-

W 1921 r. Tillinger przedłożył swoją propozycję budowy kanału morskiego Tczew–Bałtyk będącą rozwinięciem koncepcji z 1919 r. W wizji inżyniera kanał łączył się z Wisłą pod Tczewem za pomocą śluzy, przy której projektował elektrownię wodną. Dalszy jego bieg wyznaczył przez Żuławy Gdańskie do Martwej Wisły pod Gdańskiem i z wyjściem w morze w miejscowości Górki. Długość kanału miała wynieść 27,2 km, szerokość 40–60 m, a głębokość 6–10 m. Cała ta sztuczna droga wodna znalazłaby się na terytorium Wolnego Gdańska, więc nie zniknęły obawy co do zgody gdańszczan na jej budowę. Proponowaną wcześniej koncepcję poprowadzenia kanału wzdłuż Wisły zarzucił. Ten bowiem musiałby być usadowiony między rzeką a wałem ochronnym, do tego otoczony wysokim wałem zatrzymującym wody powodziowe zbierane przez Wisłę. Wersja kanału wzdłuż Wisły kończyła się w Świb-

„Żeglarz Polski” 1922, nr 12, s. 171–175); S. Łęgowski, *Polska polityka portowa*, „Przemysł i Handel” 1922, t. 3, z. 48–49, s. 676; Z. Machaliński, *Gospodarcza myśl morska*, s. 53–54.

29 T. Tillinger, *Port morski w Tczewie*, s. 29–31; M. Widernik, *Tczew*, s. 48.

30 T. Tillinger, *Tczew – jako port morski*, „Żeglarz Polski” 1922, nr 1, s. 4; idem, *Jeszcze o porcie w Tczewie*, „Żeglarz Polski” 1922, nr 8, s. 115–117, tam też *Mapa sytuacyjna do projektu portu morskiego na Tczewskich Łąkach* [z kanałem wzdłuż Motławy].

31 *Streszczenie referatu T. Tillingera wygłoszonego 8 VI 1922 r. w Towarzystwie Techników w Warszawie*, „Dziennik Gdański” 27.07.1923, nr 167, s. 5, na wykładzie było około 400 słuchaczy; M. Widernik, *Tczew*, s. 48–49.

śnie co powołanej Szkoły Morskiej w Tczewie<sup>32</sup>. Analizując położenie europejskich portów morskich doszedł do wniosku, że znaczące ośrodki mają połączenie ze swoim zapleczem przy pomocy śródlądowych dróg wodnych. Taką łączność ma Gdańsk, leżąc u ujścia Wisły, natomiast Gdynia go nie ma i nie będzie miała. Twierdził, że projektowany gdyński port morski może być skomunikowany z resztą kraju jedynie za pomocą linii kolejowych. Kolej ze względu na wysokie koszty transportu nie powinna przewozić towarów masowych takich jak węgiel, zboże czy cukier, a jedynie towary szybko psujące się. Zdaniem wykładowcy w tych okolicznościach Gdynia jako wielki port morski nie ma racji bytu, a połączenie jej kanałem z Wisłą przez Kaszuby traktuje jako mrzonkę.

Widzi on port morski, podobnie jak Tillinger, w położonym najdalej na północ terytorium Polski, wznającym się po lewej stronie Wisły w obszar gdański, na tzw. Łąkach Tczewskich. Uważał, że różnica poziomów między morzem a proponowanym portem będzie niewielka, zaledwie 4–5 m, co jest bardzo korzystne przy połączeniu kanałem przyszęłego portu z morzem. Początkowo szlak ten kreślił jako linię prostą biegnącą po lewej stronie Wisły przez Żuławy Gdańskie i dochodzący do Martwej Wisły między starą śluzą przy Naufähr (Górki) a Gdańskiem. Długość kanału ustalił na 25–26 km, z czego 22 km po terytorium Wolnego Miasta Gdańska. Natomiast głębokość kanału została określona na 9 m. Dalszy szlak ku morzu wiódł Martwą Wisłą do gdańskiego Nowego Portu, rzeką pogłębioną od ujścia Motławy do Bałtyku. Autor nie brał pod uwagę bliższego wyjścia na morze w Schiewenhorst (Świbno) czy Neufähr, gdyż przy takiej lokalizacji spodziewał się bardziej nieprzychylnego stanowiska Gdańska niż w kwestii Nowego Portu, wspólnego dla obu stron wyjścia w morze. Klejnot-Turski wyrażał przekonanie, że kanał taki można wykonać w ciągu trzech–czterech lat. Całe przedsięwzięcie uważał za bardzo ekonomiczne, a do tego najmniej godzące w interesy Gdańska, a nawet przynoszące mu korzyści, gdyż Tczew i Gdańsk byłyby portami wzajemnie uzupełniającymi się. Zdaniem wykładowcy Szkoły Morskiej warunki nawigacyjne panujące na kanale morskim i w porcie tczewskim nie odbiegały od gdańskich, a transport towarów drogą lądową i Wisłą do Tczewa byłby krótszy niż do Gdańska<sup>33</sup>.

Po roku Klejnot-Turski zmodyfikował swoje poglądy o dwa warianty kanału morskiego. Jeden z nich nadal utrzymywał przejście przez Nowy Port, ale kanał dochodził pod sam Gdańsk. Biegł doliną Motławy i docierał do Martwej Wisły między mostem Breitenbacha (dzisiaj Siennicki) a mostem kolejowym (ul. mjr. H. Sucharskiego). Koncepcja ta ustąpiła jednak miejsca rozwiązaniu będącym modyfikacją założeń sprzed roku, a sprowadzającym się do posiadania własnego wyjścia w morze. Proponował dojście kanału do Martwej Wisły pod Plehnendorf (Płonia), kilkaset metrów powyżej starej śluzy Neufähr (Górki), stąd szlak prowadził do Wisły Śmiałej i jej ujścia w Górkach. Widział drogę wodną przystosowaną do statków morskich o nośności do 20 tys. ton<sup>34</sup>. Uważał, że kanałem morskim mogłyby pływać statki żeglugi bałtyckiej i to bez pomocy holowników, co oznaczało również niższe koszty transportu towarów<sup>35</sup>.

32 R. Mielczarek, *Klejnot (Klejnot-Turski) Józef Robert*, [w:] *Słownik biograficzny Pomorza Nadwiślańskiego*, t. 2, red. S. Gierszewski, Gdańsk 1994, s. 399–401; *Encyklopedia Gdyni*, t. 1, s.v. Klejnot-Turski Józef (1889–1958).

33 J. Klejnot-Turski, *Port Rzeczypospolitej (widoki przyszłego rozwoju Gdańska, Tczewa i Gdyni)*, Gdańsk 1921, szczególnie s. 26–34, 39, 41. Praca ta była drukowana w odcinkach, zob. „Dziennik Gdański”, 1921, nr 126–142.

34 Idem, *O możliwości inwestycji polskich w porcie gdańskim*, „Żeglarz Polski” 1922, nr 10, s. 149–150.

35 Idem, *Na dobrej drodze*, „Żeglarz Polski” 1923, nr 3, s. 32.

Julian Rummel (1878–1954), analizując gospodarkę morską, doszedł do odmiennych wniosków. Z wykształcenia był inżynierem budowy okrętów. Ukończył studia w szkockiej Wyższej Szkole Technicznej w Glasgow. Natomiast z wiedzy i doświadczenia był wielkim znawcą spraw morskich, a do tego organizatorem życia morskiego odradzającej się Polski<sup>36</sup>. Uważał, że coraz wyższe koszty transportu morskiego wymuszają jak najszybsze przybycie statków do wybrzeża i niezwłoczny ich załadunek lub rozładunek. Takie możliwości daje port leżący bezpośrednio nad morzem, a nie położony nad rzeką, w głębi lądu<sup>37</sup>. Jego zdaniem porty już nie są zależne od rzeki, ale od kolei i rozwijającego się transportu samochodowego<sup>38</sup>. Opowiadał się za niezależnością przeładunkową od Gdańska, ale był sceptyczny wobec budowy kanału morskiego z Tczewa. Przytaczał argumenty mówiące, że Wisła w rejonie Świbna, niosąc piasek, tworzyła mielizny, które należało systematycznie usuwać, co oprócz kosztów z tym związanych utrudniało także żeglugę. Ponadto podnosił sprawę zamierzania Wisły i kanału, zabezpieczenia przez Polskę bezwzględnych praw do kanału biegnącego przez terytorium gdańskie, a nade wszystko znacznego oddalenia od morza<sup>39</sup>.

Pomysł budowy portu nad Wisłą wraz z kanałem morskim w dniu 28 sierpnia 1922 r. poparł na swoim posiedzeniu sejmik tczewski. Zebrani brali pod uwagę dwa warianty jego przebiegu: poprowadzony prostym przekopem na północ do miejscowości Neufähr (Górki) i drugi, doliną Motławy wprost do Gdańska, ale ten pierwszy uważano za bardziej praktyczny<sup>40</sup>.

Uchwalona we wrześniu 1922 r. ustawa sejmowa o powołaniu portu w Gdyni nie przerwała dyskusji nad budową portu morskiego w Tczewie i jego połączenia z morzem<sup>41</sup>. Niektórzy uważali, że Gdynia będzie pełnić funkcję portu pomocniczego, a główny polski port powstanie w Tczewie<sup>42</sup>. Pojawiały się hasła: „Gdynia jest tylko niezbędnym szachowaniem Gdańska; kanał morski do Tczewa jest rozwiązaniem sprawy”<sup>43</sup>. Niekiedy widziano Tczew jako węzeł żeglugi morskiej i rzecznej. Tutaj miały bowiem docierać barki płynące projektowanym wówczas kanałem Śląsk–Wisła uchodzącym pod Toruniem czy kanałem Wisła–Bug–Prypeć. Podkreślano, że budowa portu tczewskiego wpisuje się w światowy trend umiejscawiania portów morskich jak najdalej wewnątrz kraju, co też sprzyja większej ochronie statków i okrętów podczas wojny<sup>44</sup>.

36 M. Widernik, *Julian Rummel – działacz i popularyzator myśli morskiej okresu międzywojennego*, „Zeszyty Naukowe Wydziału Humanistycznego, Historia” 1981, z. 11, s. 5–6; idem, *Rummel Julian (1878–1954)*, [w:] *Słownik biograficzny Pomorza Nadwiślańskiego*, t. 4, s. 122–123; *Julian Rummel. Gdynianin – Polak – Europejczyk*, Gdynia 2004; *Encyklopedia Gdyni*, t. 1, s.v. Rummel Julian (1878–1954); D. Duda, R. Tokarz, *Działalność Juliana Rummela w Towarzystwie Żeglugi i Propagandy Morskiej*, „Nautologia” 2008, t. 43, s. 72–81.

37 J. Rummel, *Port w Gdyni*, Warszawa 1923, s. 43.

38 Idem, *Morskie zagadnienie Polski*, Gdynia 1924, s. 2.

39 Idem, *Port w Gdyni*, s. 43–45; idem, *Port Gdynia*, Toruń 1926, s. 133.

40 J. Klejnot-Turski, *Kanał morski do Tczewa*, „Żeglarz Polski” 1922, nr 9, s. 133–134. Referat wygłoszony na posiedzeniu Sejmiku Powiatowego w Tczewie 28.08.1922 r. został opublikowany jako samodzielna książka: J. Klejnot-Turski, *Kanał morski do Tczewa*, Gdańsk 1922.

41 Zob. *Port w Tczewie*, „Żeglarz Polski” 1922, nr 10, s. 149; T. Wenda, *Gdynia–Tczew*, „Żeglarz Polski” 1922, nr 12, s. 171–175; *Czy projektowany kanał tczewski będzie zamarzać?*, „Żeglarz Polski” 1922, nr 12, s. 176; *Finansowa możliwość budowy kanału tczewskiego*, „Żeglarz Polski” 1922, nr 12 s. 176–177; *Kanał tczewski potrzebny dla Gdyni*, „Żeglarz Polski” 1922, nr 12, s. 178; *O rozbudowie i rozwoju Portu Rzeczypospolitej*, „Żeglarz Polski” 1923, nr 11, s. 2; M. Widernik, *Porty Gdańska i Gdyni w życiu gospodarczym II Rzeczypospolitej*, Gdańsk 1991, s. 164.

42 T. Tillinger, *I. Koleje i kanały. Ich wzajemny stosunek i rola w rozbudowie polskiej sieci komunikacyjnej. II. Port morski w Tczewie*, Warszawa 1923, s. 40.

43 „Żeglarz Polski” 1922, nr 11, s. 165.

44 *Tczew jako port morski*, „Kurjer Poznański” 19.08.1923, nr 187, s. 4; J. Czechowski, *Gdynia i Wolne Miasto Gdańsk*, s. 57–58.

Oszacowania kosztów budowy kanału i portu tczewskiego dokonał Tillinger w 1923 r. Prognozował, że w ciągu 15 lat budowy należy wyasygnować 52,7 mln marek w złocie, z czego 26,9 mln przypadało na sam port, a 25,8 mln na kanał morski. Docelowo port miał posiadać cztery baseny dla statków morskich i jeden drzewny. Całość została zaplanowana w trzech etapach. Pierwszy, obejmujący trzy lata, przewidywał budowę kanału, elektrowni wodnej przy porcie oraz basenu drzewnego, a także jednego basenu przeznaczzonego dla statków o głębokości 4 m. Obiekty te w drugim etapie, obliczonym na dwa lata, miały zostać pogłębione o dwa metry. Plan przewidywał powstanie pozostałej infrastruktury w ciągu dalszych 10 lat i doprowadzenia wcześniejszych obiektów do docelowej głębokości 10 m. Tillinger brał po uwagę możliwość finansowania prac z budżetu państwa przez pierwszych pięć lat, a później dalsze roboty miały być prowadzone z dochodów uzyskiwanych z działalności portu. Wydatki inwestycyjne w ciągu pierwszych pięciu lat oszacował na 23,6 mln marek w złocie, w tym 8 mln na sam port i 15,6 mln na budowę kanału morskiego, lecz nakłady rządowe wycenił na 20,6 mln. Dopuszczał możliwość budowy kanału i portu przez kapitał prywatny. W celu zgromadzenia środków finansowych aprobował emisję obligacji w ciągu całego trwania inwestycji na sumę 35,5 mln marek w złocie. Zbudowana w pierwszej kolejności elektrownia wodna miała dać przychód ze sprzedaży energii elektrycznej w wysokości 3,8 mln, a opłaty kanałowe 2,5 mln marek w złocie<sup>45</sup>. W tym samym czasie przeciwnik tej inwestycji, Rummel, nakłady tylko na budowę portu tczewskiego wyliczył na 100,89 mln franków szwajcarskich z zastrzeżeniem, że nie są to wszystkie koszty. Natomiast wydatki na budowę portu gdyńskiego określił na kwotę 103,59 mln, a więc były wyższe o 2,7 mln franków szwajcarskich w stosunku do ustaleń Tillingera<sup>46</sup>.

W grudniu 1922 r. powstało w Tczewie Towarzystwo Popierania Budowy Kanału Morskiego do Tczewa<sup>47</sup>. Z początkiem 1923 r. jego prezesem został Wacław Dytkiewicz, starosta tczewski, a oddziały powstały w Tczewie, Toruniu i Warszawie<sup>48</sup>. Według statutu Towarzystwo miało działać w kraju, a także zagranicą, i doprowadzić do budowy tej drogi wodnej. W momencie rozpoczęcia prac budowlanych miało przekształcić się w Towarzystwo Budowy Kanału Morskiego do Tczewa z udziałem rządu oraz samorządów wojewódzkich i powiatowych<sup>49</sup>. Towarzystwo wydało specjalną pocztówkę przedstawiającą projekt kanału tczewskiego z ujściem w Górkach, a obok szkice kanałów łączących porty Gandawy i Brukseli z morzem. Na drugiej stronie umieszczony został apel o poparcie projektu budowy kanału morskiego do Tczewa. Pocztówki te były wysyłane do decydentów życia politycznego i gospodarczego kraju<sup>50</sup>.

Działalność i zadania towarzystwa spotkały się ze zrozumieniem szeregu osób i firm. Przedsiębiorstwo „Leon Kruszyński, Gdańsko-Tczewska spedycja drzewa” wpłaciło na rzecz Towarzystwa milion, a dwaj jego dyrektorzy dodatkowo po 100 000 marek<sup>51</sup>. Członkowie Towarzystwa Popierania Budowy Kanału spotkali się ze Stanisławem Wojciechowskim,

45 T. Tillinger, *Nasz program komunikacji wodnych. I. Kanał morski do Tczewa*, „Żeglarz Polski” 1923, nr 1, s. 6–10; idem, *I. Koleje i kanały*, s. 42–49.

46 J. Czechowski, *Gdynia i Wolne Miasto Gdańsk*, s. 59.

47 T. Biały, *Liga Morska i Kolonialna*, s. 149.

48 M. Widernik, *Tczew*, s. 50.

49 *Z Towarzystwa propagandy budowy kanału morskiego do Tczewa. Statut Towarzystwa*, „Żeglarz Polski” 1923, nr 1, s. 3.

50 M. Widernik, *Tczew*, s. 50, reprodukcja pocztówki – s. 51.

51 *Sprawa kanału tczewskiego zatacza krąg coraz szerszy*, „Żeglarz Polski” 1923, nr 3, s. 34.

prezydentem RP, podczas jego pobytu w Tczewie 24 kwietnia 1923 r. Zaznajomili głowę państwa z planami budowy portu i kanału morskiego<sup>52</sup>.

Wszystkie te działania, opinie i uchwały skłaniały zwolenników budowy portu morskiego w Tczewie do szukania funduszy na realizację tego planu. W połowie 1923 r. myślano o powołaniu Komitetu Organizacyjnego Towarzystwa Akcyjnego Budowy Kanału. Natomiast samo rozpoczęcie działalności Towarzystwa Akcyjnego wiązano z pozyskaniem terenów potrzebnych pod budowę kanału na obszarze Wolnego Miasta Gdańska<sup>53</sup>.

Sprawa portu morskiego w Tczewie i budowa kanału morskiego doń prowadzącego stanęła nawet na obradach Ligi Żeglugi Polskiej w dniu 16 maja 1923 r. Zapowiedziane tam debaty były na tyle istotne, że na zebranie przybyli: prezydent Stanisław Wojciechowski, Wojciech Trąmpczyński, marszałek Senatu, Stefan Ossowski, minister przemysłu i handlu, Jan Łopuszański, minister robót publicznych oraz liczne grono posłów i senatorów<sup>54</sup>. Sprawę tczewskiego portu i kanału roztrząsano podczas zebrania Stowarzyszenia Techników w Warszawie 8 i 15 czerwca 1923 r. W spotkaniu wzięło udział około 400 osób, w tym przedstawiciele rządu i ciał ustawodawczych. Po dyskusji uznano projekt ten za realny i możliwy do przeprowadzenia, chociaż znalazły się też głosy przeciwne<sup>55</sup>.

Idea budowy kanału Tczew–Bałtyk była znana wśród polityków oraz samorządowców i nawet popierana. Za natychmiastową budowę kanału morskiego opowiedział się marszałek Trąmpczyński. Takie stanowisko wygłosił 21 marca 1923 r. na posiedzeniu komisji spraw zagranicznych senatu<sup>56</sup>. Ponowił je podczas swojego pobytu w Poznaniu<sup>57</sup>. Poseł Wacław Kryński, członek Komisji Morskiej również popierał projekt, a nawet wygłaszał publiczne referaty w tej kwestii<sup>58</sup>. Związek Kupiectwa Pomorskiego podczas swojego zjazdu w Starogardzie 14 maja 1923 r. podjął uchwałę wzywającą Sejm i rząd do prac nad budową kanału i portu morskiego w Tczewie<sup>59</sup>.

We wrześniu 1924 r. podczas zjazdu w Bydgoszczy poświęconego projektowanemu kanałowi węglowemu Śląsk–Wiśła, starosta tczewski Dytkiewicz poruszył problem budowy kanału morskiego. Głosił, że jeśliby Gdańsk nie byłby skłonny wyrazić zgody na tę inwestycję, należałoby wymusić ją, stosując rozwiązanie siłowe. Liczył także na pomoc państw alianckich, które przymuszają Wolne Miasto do wyrażenia zgody. Wystąpienie to wywołało spory aplauz wśród licznie zebranych gości<sup>60</sup>. Siłowe wymuszenie zgody traktowano oczywiście jako ostateczność<sup>61</sup>.

52 *Prezydent Rzeczypospolitej na Tczewskich Łąkach, przy porcie zimowym w Tczewie i na wiaduktach Zajęczkowa*, „Dziennik Gdański”, 25.04.1923, nr 97, s. 8; *Prezydent Państwa na Tczewskich Łąkach*, „Żeglarz Polski” 1923, nr 4, s. 48–49; M. Widernik, Tczew, s. 52.

53 J. Klejnot-Turski, *Organizacja tow. akcyjnego budowy kanału morskiego do Tczewa*, „Żeglarz Polski” 1923, nr 6–7, s. 75.

54 *Problem portu tczewskiego*, „Żeglarz Polski” 1923, nr 4, s. 54; M. Widernik, Tczew, s. 52.

55 *Gdynia–Gdańsk–Tczew*, „Gazeta Warszawska” 17.06.1923, nr 163, s. 2; *Wiadomości bieżące. Z miasta*, „Kurier Warszawski” 17.06.1923, nr 166, s. 5–6; T. Tillinger, *Sprawa kanału tczewskiego. Sprostowanie*, „Żeglarz Polski” 1923, nr 5, s. 64; *Owocne zebranie*, „Żeglarz Polski” 1923, nr 5, s. 65; *Uchwała koła inżynierów komunikacji w sprawie rozbudowy Tczewa, Gdyni i Gdańska*, „Żeglarz Polski” 1923, nr 6–7, s. 75.

56 J. Klejnot-Turski, *Przygotowanie do budowy kanału morskiego do Tczewa nie przeszkadza robotom portowym w Gdyni*, „Żeglarz Polski” 1923, nr 3, s. 33.

57 *O natychmiastową budowę kanału morskiego do Tczewa*, „Żeglarz Polski” 1923, nr 4, s. 59.

58 *Członkowie Komisji Morskiej energicznie popierają projekt w Komisji*, „Żeglarz Polski” 1923, nr 3, s. 34.

59 *Kupiectwo pomorskie żąda forsowania kanału morskiego do Tczewa*, „Żeglarz Polski” 1923, nr 4, s. 59.

60 *Zjazd kanałowy w Kruszwicy i Bydgoszczy 13 i 14 września 1924*, „Dziennik Bydgoski” 16.09.1924, nr 215, s. 2; Z. Zyglewski, *Kruszwicko-bydgoski zjazd kanałowy w 1924 roku*, „Ziemia Kujawska” 2019, t. 27, s. 87.

61 T. Tillinger, *I. Koleje i kanały*, s. 50–51.

Inni za podstawowy port Polski uznawali Gdańsk, a Gdynię traktowano jako jego uzupełnienie. Choć Tczew był w orbicie zainteresowań, to jednak nie brano go powszechnie pod uwagę, gdyż dostęp statków morskich mógłby odbywać się tylko poprzez kanał morski wybudowany na terytorium Wolnego Miasta. Projekt taki byłby trudny do realizacji ze względu na opór Gdańska, a nawet gdyby doszedł do skutku, to i tak przekop ten w jakimś sensie byłby uzależniony od Wolnego Miasta<sup>62</sup>. Mimo to głoszono potrzebę utworzenia u ujścia Wisły miejsca postoju dla statków morskich, a najlepiej portu w Tczewie dla małych i średnich statków morskich<sup>63</sup>. Nawet największy zwolennik budowy portu w Gdyni, Rummel, dopuszczał w przyszłości możliwość utworzenia w Tczewie portu pozwalającego przyjmować niewielkie statki morskie na wzór Paryża, oczywiście po zbudowaniu portu morskiego w Gdyni<sup>64</sup>. Poseł Adam Chądzyński opowiadał się za Tczewem jako drugim polskim portem morskim i podczas posiedzenia sejmiku w dniu 11 marca 1924 r. nawoływał do dalszych prac projektowych<sup>65</sup>.

Sprawa portu rzeczno-morskiego w Tczewie wzbudzała zainteresowanie strony niemieckiej, która pilnie śledziła wszelkie doniesienia w tej sprawie. Sama idea połączenia miasta kanałem z morzem bądź z Gdynią wydawała się interesująca. Uważano jednak, że z powodu braku odpowiednich środków finansowych realizacja takiego pomysłu przez najbliższe lata nie dojdzie do skutku<sup>66</sup>. Tym niemniej w Gdańsku znaleźli się zwolennicy budowy kanału morskiego do Tczewa widząc dla siebie korzyści z tej inwestycji<sup>67</sup>.

W kolejnych latach idea budowy kanału morskiego nadal rozwijała się. W wydanej w 1923 r. książce autorstwa Tillingera znalazły się mapy przedstawiające przebieg projektowanych kanałów na ziemiach ówczesnej Polski. Na dwóch z nich zaznaczono połączenie między Tczewem a Bałtykiem<sup>68</sup>. Również kanał był uwzględniany w różnego rodzaju prognozach natury komunikacyjnej.

W tym też czasie zostały krytycznie omówione dotychczasowe pomysły na poprowadzenie kanału morskiego. Zaniechano analizy przekopów, jak wtedy mówiono, „na kierunek Heubude” (Stogi), a więc łukowo poprowadzonych do Gdańska z wyjściem na morze w Nowym Porcie. Argumentowano to tym, że ujście jest tam wąskie, do tego w dwóch miejscach znajdowały się skrzyżowania pod kątem prostym, co znacząco utrudniało żeglugę statkom morskim. Na wspomnianej trasie zachodziła też potrzeba przebudowy istniejących mostów, tak aby statki mogły pod nimi przepływać. Ponadto rozważano prosty bieg kanału od Tczewa do nadmorskiego Neufähr (Górki) oraz kolejny, wzdłuż wału wiślanego do Einlage (Przegalina) u początku Martwej Wisły. Ten ostatni odcinek, chociaż najkrótszy, wymagałby większych nakładów niż pozostałe propozycje. Do tego dochodziła potrzeba bagrowania Martwej Wisły na długości 13 km do Neufähr.

62 T. Wenda, *Własny port morski*, „Kurier Warszawski” 3.04.1921, nr 91, s. 6; T. Wenda, *Port morski w Gdyni*, „Przemysł i Handel” 1922, t. 3, z. 13, s. 215; E. Bohdan, *Morska polityka gospodarcza*, s. 149; K. Porębski, T. Wenda, *Port nacjonalny w Gdyni. Nie opublikowany projekt sprzed 70 lat*, „Rocznik Gdyni” 1991, nr 10, s. 28–30; Z. Machaliński, *Gospodarcza myśl morska*, s. 55, 66.

63 M. Wojtkiewicz, *Droga wodna Warszawa–Bałtyk*, Warszawa 1926, s. 26–29; T. Tillinger, *W sprawie kanału do Gdyni*, „Gospodarka Wodna” 1937, t. 3, nr 3, s. 139.

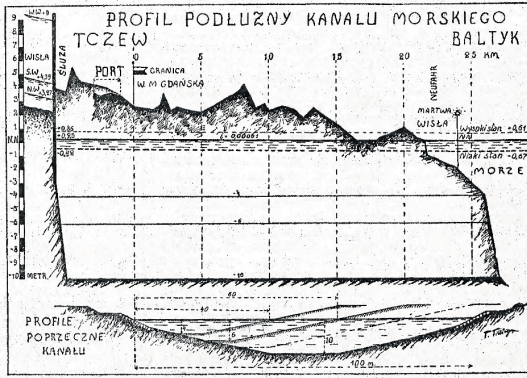
64 J. Rummel, *Port dla Polski*, „Kurier Warszawski” 10.07.1922, nr 186, s. 9; idem, *Port w Gdyni*, s. 45; J. Czechowski, *Gdynia i Wolne Miasto Gdańsk*, s. 57.

65 Z. Machaliński, *Gospodarcza myśl morska*, s. 66.

66 *Budowa portu przeładunkowego w Tczewie*, „Czasopismo Techniczne” 1925, r. 43, nr 20, s. 371; B. Dopierała, *Wokół polityki morskiej Drugiej Rzeczypospolitej*, Poznań 1978, s. 220–221.

67 J. Czechowski, *Gdynia i Wolne Miasto Gdańsk*, s. 57.

68 T. Tillinger, *I. Koleje i kanały*, wewnętrzna strona okładki – *Kanał Śląsk–Gdańsk z odnogami w związku z drogą wodną Bałtyk–Morze Czarne*, s. 26–27 – mapa bez tytułu.



Ryc. 3. Profil podłużny kanału morskiego Tczew–Neufähr (Górki) – T. Tillinger (źródło: „Żeglarz Polski” 1923, nr 1, s. 6)

Za najdogodniejsze uznano rozwiązanie prowadzące przekopem do Plehnendorf (Płonia) przy Martwej Wiśle i dalej Wisłą Śmiałą do ujścia rzeki w Neufähr. W tym miejscu wyjście do morza było kilkukrotnie szersze niż w Nowym Porcie. Ponadto spływ lodu był stosunkowo swobodny, a i możliwość zagwarantowania przez Ligę Narodów polskich praw do kanału na tym odcinku, zdaniem projektodawców, zapewne byłaby większa niż w przypadku Nowego Portu.

Samo ujście Wisły do morza co do głębokości było ograniczone piaszczystym progiem. Budowa mola miała redukować zapiaszczenie, a bagrowanie pozwoliłoby uzyskać pożądaną głębokość kanału do Tczewa<sup>69</sup>. Różnicę poziomów około 4 m między Wisłą a Tczewem proponowano spożytkować na budowę elektrowni wodnej, która podniesie rentowność całego przedsięwzięcia. Tillinger dokonał obliczeń związanych z kopaniem kanału i bagrowaniem rzeki. Jego zdaniem pod inwestycję należało wykupić pas ziemi o szerokości 200 m, przy długości kanału 27,2 km, co daje powierzchnię 540 ha, z czego 430 ha na terytorium Wolnego Miasta Gdańska. Ze względu na wielkość statków morskich na kanale nie przewidziano budowy mostów, natomiast zaproponowano komunikację promową<sup>70</sup>.

Tillinger szedł jeszcze dalej. Widział możliwość budowy kanału lateralnego od Tczewa do Brdyujścia koło Bydgoszczy. Chodziło o poprowadzenie 165-kilometrowego kanału o głębokości 4 m obok dolnego odcinka Wisły. Ta idea opierała się na wizji posiadania kanału węglowego Śląsk–Brdyujście i połączenia go od Bydgoszczy kanałem przystosowanym do żeglugi statkami morskimi. W tej koncepcji Bydgoszcz, obok Tczewa, traktowano jako port morski. W zamyśle autora kanał ten mógłby zastąpić regulację dolnej Wisły, która i tak kiedyś musi nastąpić, a koszty wybudowania kanału lateralnego będą zbliżone do prac regulacyjnych<sup>71</sup>. Oczywiście była to swobodna wizja autora, niemająca żadnego umocowania w planach rozwoju śródlądowych dróg wodnych w Polsce.

Pomysły związane z kanałowym obejściem Gdańska były rozpatrywane w oderwaniu od istniejących i planowanych sieci śródlądowych dróg wodnych. Wynikało to z faktu, że główna rzeka Polski nie była przystosowana do żeglugi. Stan ten wyplýwał z zaniedbań powstałych w czasach zaborów. Górny odcinek Wisły był w rękach austriackich, środkowy

69 Ujście pod Neufähr – wylot projektowanego kanału morskiego do Tczewa, w jego obecnym stanie, „Żeglarz Polski” 1923, nr 2, s. 14 – tam też mapa ze wskazaniem głębokości na Wiśle i morza przy ujściu rzeki, s. 15 – mapa: Dwa warianty wylotu kanału morskiego projektowanego Portu Rzeczypospolitej w Tczewie.

70 T. Tillinger, *Nasz program komunikacji wodnych. I. Kanał morski do Tczewa*, „Żeglarz Polski” 1923, [cz. 1] nr 1, s. 6–7, [cz. 2] nr 2, s. 19–20. Opracowanie to stało się podstawą pracy: idem, *I. Koleje i kanały*, zwłaszcza w kwestiach obliczeń kosztów budowy kanału morskiego i portu w Tczewie. Pomysły na poprowadzenie kanału morskiego z Tczewa w latach 1921–1923 pobieżnie omówił Z. Machaliński, *Gospodarcza myśl morska*, s. 64–65.

71 T. Tillinger, *Warunki ogólne rozwoju dróg wodnych w Polsce i ich znaczenie tranzytowe*, Warszawa 1927, s. C93, odbitka z „Wiadomości Związku Polskich Zrzeszeń Technicznych” t. 3, 1927, nr 4, s. A105.



znalazł się we władaniu Rosjan, a dolny pozostawał w zarządzie niemieckim. Zaborcy pomimo kilku prób nie byli w stanie porozumieć się co do regulacji rzeki. Jedynie Niemcy na odcinku od Torunia do ujścia przystosowali Wisłę do żeglugi. Fragment ten stał się częścią szlaku żeglugowego łączącego przez Kanał Bydgoski Prusy Wschodnie z ziemiami niemieckimi. Z punktu widzenia odrodzonej Rzeczypospolitej układ wodny przystosowany do przewozów towarów z Polski do Niemiec nie przedstawiał większej wartości transportowej i należało go przebudować. Od samego początku postawiono na budowę kanału Śląsk–Wiśła przechodzącego przez uprzemysłowione ziemie polskie. Równolegle trwały prace nad planami regulacji całej Wisły poczynając od rzeki Przemszy. W obu przypadkach w latach 1923–1925 skończyło się tylko na wstępnym opracowaniu projektów<sup>72</sup>.

Przeciwnicy Tczewa i kanału przedstawiali kontrargumenty. W 1923 r. Rummel skierował pismo do marszałka Trąpczyńskiego, zawierające szereg uwag dotyczących kanału. Autor podkreślił, że w myśl konwencji polsko-gdańskiej z 9 listopada 1920 r. wszystkie drogi wodne na obszarze Wolnego Miasta podlegają Radzie Portu Gdańskiego, więc nawet jeśli by Gdańsk odstąpił Polsce pas ziemi pod kanał morski, to i tak ten nie byłby pod wyłączną jurysdykcją państwa polskiego, chyba że zmianie ulegnie treść konwencji. Kanałem morskim statki mogły pływać samodzielnie, ale z bardzo małą prędkością. W trakcie żeglugi należało liczyć się z uszkodzeniami obiektów pływających czy brzegów kanału, a to generowało koszty. By temu zaradzić, należało prowadzić żeglugę za pomocą holowników, co oznaczało dodatkowe opłaty. Podniesiono kwestię zimowego zamarzania przekopu i kruszenia lodu za pomocą lodołamaczy. Rummel żeglugę morską kanałem do Tczewa uznał za nieopłacalną, gdyż było bliżej, taniej i szybciej do Gdańska czy do Gdyni. Ponadto koszt budowy kanału i portu byłby znacznie wyższy niż portu gdyńskiego. Nie chodziło tutaj o pieniądze, a bardziej o czas. Aby korzystać z portu w Tczewie, tenże powinien być w całości wybudowany, a to wymagało może nawet dziesięciu lat. W przypadku Gdyni port mógł działać już w czasie budowy. Ponadto Rummel w piśmie skierowanym do marszałka Senatu wskazywał na łatwe zablokowanie wejścia do kanału morskiego w czasie wojny, co czyniło wówczas port tczewski bezużytecznym<sup>73</sup>. Argumenty te i zbliżone zagościły w fachowej literaturze<sup>74</sup>.

W tym czasie dość powszechnie uważano, że wadą portu gdyńskiego jest odcięcie go od Wisły, głównego szlaku śródlądowego. Od samego początku istnienia portu pojawiły się głosy mówiące o potrzebie powiązania Gdyni z drogami wodnymi Polski<sup>75</sup>. Już na początku lat dwudziestych XX w. zwracano uwagę na możliwość skomunikowania portu gdyńskiego z polską Wisłą przez holowanie barek po Zatoce Gdańskiej. Barki rzeczne konstrukcyjnie były zbyt słabe i o zbyt małym zanurzeniu, aby mogły bezpiecznie pływać po wodach morskich, ale już ich niewielka przebudowa pozwalała na pokonanie odcinka 16 km od ujścia Wisły do Gdyni, oczywiście przy spokojnych wodach zatoki<sup>76</sup>. Niektórzy widzieli możliwość docierania barek wypływających z Wisły do sąsiednich państw bałtyckich, a nawet do Finlandii<sup>77</sup>.

72 A. Konopka, *Regulacja Wisły w okresie rządów zaborczych*, „Sprawy Morskie i Kolonialne” 1938, z. 2, s. 61–76; Z. Zygłowski, *Droga wodna Śląsk–Bałtyk (1919–1926)*, [w:] „Zanim zbudowano Gdynię...”. *Wpływ odrodzenia państwa w 1918 roku na procesy modernizacyjne ziem polskich*, red. Z. Girzyński i in., Toruń 2020, s. 293–323.

73 J. Czechowski, *Gdynia i Wolne Miasto Gdańsk*, s. 55–59.

74 E. Bohdan, *Morska polityka gospodarcza*, s. 148.

75 M. Wojtkiewicz, *Droga wodna Warszawa–Bałtyk*, s. 26–29; T. Tillinger, *W sprawie kanału do Gdyni*, s. 139.

76 T. Wenda, *Własny port morski*, s. 6; E. Bohdan, *Morska polityka gospodarcza*, s. 152, 180.

77 J. Klejnot-Turski, *Holowanie morskie a eksport*, „Żeglarz Polski” 1922, nr 1, s. 5–6; S. Dłuski, *Metody holowania berlinek na Morzu Kaspijskim i możliwość zastosowania tych metod na Bałtyku*, „Żeglarz Polski” 1922, nr 1, s. 6.

Aleksander Rylke (1887–1968) podczas wykładu w Stowarzyszeniu Techników Polskich w Warszawie w połowie 1926 r. przedłożył nieco inne rozwiązanie. Był on inżynierem budowy obiektów pływających, absolwentem Wydziału Budowy Okrętów Akademii Morskiej w Kronsztadzie, oficerem marynarki wojennej rosyjskiej, a następnie polskiej<sup>78</sup>. Wzorując się na osiągnięciach niemieckich, zaproponował przewożenie barek rzecznych od ujścia Wisły do portu gdyńskiego i z powrotem za pomocą promów. Do wnętrza promu miały wpływać dwie barki, a po ustabilizowaniu następował transport ich przez zatokę. Zdaniem autora takie rozwiązanie dawało możliwość uniezależnienia się od Gdańska, „co miałoby ogromne ekonomiczne i polityczne znaczenie dla kraju”<sup>79</sup>.

Władze Ligi Morskiej i Rzecznej opowiadały się za utworzeniem komunikacji wodnej między Tczewem a Gdynią z ominięciem Gdańska, polegającej na żegludze barkami morskimi. 17 marca 1925 r. Rada Ligi przyjęła rezolucję wzywającą władze państwowe do podjęcia działań, w tym finansowych, idących w kierunku szybkiego utworzenia takiego połączenia przez Schiewenhorst (Świbno)<sup>80</sup>. Przeciwno żegludze przez to miejsce byli nawet zwolennicy kanału tczewskiego. Uważali oni, podobnie jak większość znawców problematyki, że ujście rzeki jest tam płytkie, do tego występują nieustanne zmiany konfiguracji dna i nie jest osłonięte. Przystosowanie tego miejsca do bezpiecznej żeglugi byłoby kosztowne, a skutki tych działań niepewne<sup>81</sup>. Ujście w Świbnie nie było przystosowane do żeglugi i oficjalnie nie udostępniano go statkom. Zwyczajowo korzystali z niego miejscowi rybacy. Małe statki morskie mogły tędy wpływać na Wisłę, a przykładem tego był eksport polskiego węgla z Tczewa w latach 1926–1929. Pierwszy, próbny i zarazem pomyślny rejs między Tczewem a portami bałtyckimi przez ujście Wisły w Świbnie, a więc z ominięciem Gdańska, miał miejsce w końcu marca 1926 r.<sup>82</sup>

Entuzjazm kręgów związany z ideą obejścia portu gdańskiego sztuczną drogą wodną, poparty pierwszymi efektami Tczewa jako portu morskiego, został niespodziewanie ostudzony. W drugiej połowie 1926 r. w Polsce przebywała Komisja Ekspertów Ligi Narodów oceniająca polskie projekty budowy dróg wodnych i portów. Negatywnie opiniowano pomysł budowy kanału do Gdyni przez Kaszuby ze względu na wyniosłe okolice portu. Natomiast eksperci opowiedzieli się za barkami morskimi kursującymi po Zatoce Gdańskiej, z których to pływające dźwigi przeładowywały towary na statki morskie, oczywiście w pogodne dni. Niechętnie odnosili się do projektu tczewskiego kanału morskiego. Uważali, że technicznie jest to wykonalne, ale odwołując się do istniejących już podobnych rozwiązań, wskazywali na małą efektywność ekonomiczną. Rozwiązanie poprzez pogłębianie Wisły również odrzucali ze względu na nieustanne tworzenie się ławic piasku przy ujściu rzeki. Twierdzono, że procesowi temu nie można zaradzić, a ciągłe pogłębianie będzie nieoptyczne. Eksperti

78 S. Sroka, *Rylke Aleksander (1887–1968)*, PSB t. 33, s. 484–486 (przedruk w: *Słownik biograficzny techników polskich*, t. 19, red. J. Piłatowicz, Warszawa 2008, s. 134–136); M. Andrzejewski, *Rylke Aleksander (1887–1968)*, [w:] *Słownik biograficzny Pomorza Nadwiślańskiego*, t. 4, s. 127–128; *Encyklopedia Gdańska*, red. B. Śliwiński, Gdańsk 2012, s.v. Rylke Aleksander (1887–1968).

79 *Kronika. Odczyt inż. A. Rylke, „Morze”* 1926, r. 3, nr 7, s. 13; T. Białas, *Liga Morska i Kolonialna*, s. 150.

80 *W sprawie bezpośredniej komunikacji Wisła–Gdynia, „Morze”* 1925, r. 2, nr 4, s. 5; T. Białas, *Liga Morska i Kolonialna*, s. 149–150.

81 J. Klejnot-Turski, *Połączenie wodne Tczew–Gdynia i składy wolnoctwowe w Tczewie, „Żeglarz Polski”* 1925, nr 13, s. 1.

82 E. Bohdan, *Morska polityka gospodarcza*, 149–150; B. Dopierała, *Wokół polityki morskiej*, s. 272–273; M. Wiedernik, *Żegluga i transport na dolnej Wiśle w okresie międzywojennym*, [w:] *Żegluga na Wiśle w okresie II Rzeczypospolitej (1918–1939)*, red. J. Łukasiewicz, Warszawa 1990, s. 90; idem, *Tczew*, s. 53–56. Por. Z. Machaliński, *Gospodarcza myśl morska*, s. 87.

nie zalecali budowy pełnomorskiego portu w Tczewie, wskazywali na przystosowanie go do barek morskich i małych statków o ładowności do 600 ton pływających po Bałtyku<sup>83</sup>.

W późniejszym okresie władze państwowe za najważniejsze uważały całościowe uprządkowanie Wisły, planując na dolnym jej odcinku tylko prace konserwatorskie. Nie oznaczało to zaniku idei żeglugowego obejścia Gdańska. Nadal wybrzmiewały głosy mówiące o odcięciu ujścia Wisły od państwa polskiego i korzyściach płynących dla Gdańska z wiślanego handlu. Głoszono, że regulacja Wisły tylko przysporzy temu miastu korzyści, rozważano możliwość zamknięcia ruchu wodnego na Wiśle i przez to spowodowanie upadku gdańskiego portu. Dla Polski, oprócz Gdyni, za istotne porty morskie uważano te leżące nad ujściem rzek, takie jak Tczew, traktowany jako brama do polskich śródlądowych dróg wodnych, czy Elbląg i Królewiec<sup>84</sup>.

Na przełomie lat dwudziestych i trzydziestych XX w. inżynierowie wodni nie zajmowali się połączeniem wodnym Gdyni z Wisłą. Podczas Pierwszego Polskiego Zjazdu Hydrotechnicznego, zwołanego na początek stycznia 1929 r., skupiono się na regulacji Wisły i kanałach Śląsk–Wisła i Mysłowice–Kraków<sup>85</sup>. Również Narodowy Kongres Żeglugi, obradujący w dniach 19–20 czerwca 1932 r., nie debatował nad połączeniami z Gdynią. Jedynie Tillinger podczas dyskusji podniósł tę kwestię, stojąc na stanowisku, że ujście Wisły przez Gdańsk nie jest w pełni w rękach polskich. Połączenie kanałem śródlądowym Tczewa z Gdynią przez Kaszuby ponownie uznał za techniczny nonsens. Zwrócił natomiast uwagę na możliwość poprowadzenia swego rodzaju kanału brzegiem Zatoki Gdańskiej. Chodziło o wyznaczenie przybrzeżnego toru wodnego osłoniętego falochronem od strony morza. Budowę takiej trasy od ujścia Wisły do Gdyni traktował jako technicznie możliwą, ale uzależnioną od zgody Wolnego Miasta Gdańska. Jako jedyną realną możliwość widział wybudowanie kanału morskiego do Tczewa i utworzenia tam portu morskiego, choćby dla małych jednostek. Zebrani nie podjęli tego tematu, uznając port w Gdańsku za polski<sup>86</sup>.

W tym czasie dla Ligi Morskiej i Rzecznej priorytetem była regulacja Wisły od Warszawy do morza oraz budowa kanału Bug–Wisła i Warta–Gopło<sup>87</sup>. Nie upominano się o kanał tczewski czy inne obejście Gdańska, ale później sytuacja uległa zmianie. Na początku 1933 r. gen. Stanisław Kwaśniewski, kierownik Wydziału Żeglugi Śródlądowej Ligi Morskiej i Rzecznej, nawoływał do rozbudowy dróg wodnych, a w szczególności większego wykorzystania Wisły. Stał na stanowisku, że nawet Gdynia łączy się z „królową polskich rzek” przez Zatokę Gdańską. Wyrzucił też opinię: „a kto koniecznie chce ominąć niewdzięczny Gdańsk niechaj buduje czempredziej bezpośrednio łączący Gdynię z Wisłą-Kanał Kaszubski!”<sup>88</sup>. Kanał ten bliżej nie został scharakteryzowany, lecz chodziło tutaj o samą ideę, a nie o konkretny projekt.

83 *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 osuszeniu bagien polskich*, Warszawa 1928, s. 13–15; M. Widernik, *Tczew*, s. 52.

84 A. Uziembło, *Praca Polski nad morzem*, Warszawa 1926, s. 2, 4, 15–16, 19; idem, *Nasza przeszłość i przyszłość na morzu*, Warszawa 1928, s. 14, 16; S. Kwaśniewski, *Kilka uwag o żegludze śródlądowej w Polsce*, Warszawa 1931, s. 13–14.

85 *Pamiętnik I-go Polskiego Zjazdu Hydrotechnicznego w Warszawie 3–5 stycznia 1929 r.*, Warszawa 1929, s. 47–61, 132–134 – uchwała Zjazdu.

86 *Sprawozdanie z I-go Narodowego Kongresu Żeglugi*, Warszawa 1932, s. 28–30, 39, 45, 56, 177–179 – uchwała Kongresu.

87 S. Kwaśniewski, *Kilka uwag o żegludze*, s. 19, 21 – wykład wygłoszony 30.04.1931 r. w Warszawie przez Kwaśniewskiego, członka Zarządu Głównego Ligi Morskiej i Kolonialnej w Warszawie, i szeroko tam dyskutowany; T. Biały, *Liga Morska i Kolonialna*, s. 154–155.

88 *Do miłośników Wisły*, „Morze” 1933, r. 10, nr 2, s. 8.

Niekiedy pomyślny i szybki rozwój miasta oraz portu w Gdyni porównywano do francuskiego portu w Boulogne-sur-Mer, którego rozbudowa pochłonęła ogromne sumy, a który z powodu braku połączenia wodnego zresztą kraju ledwie wegetował. Ówczesni uważali, że aby to nie przytrafiło się Gdyni, istnieje pilna potrzeba powiązania portu z uregulowaną Wisłą. Chodziło o połączenie portu z polskim zapleczem tanią drogą wodną, podobnie jak korzystający od wieków uprzywilejowany przez naturę Gdańsk<sup>89</sup>. Pojawiły się głosy, że kanał łączący Gdynię z Wisłą sprzęgnie port ze znaczną częścią europejskich śródlądowych dróg wodnych, co będzie sprzyjało napływowi do portu towarów i wzmocni jego tranzytową rangę<sup>90</sup>.

Pewne działania na tym polu już w 1932 r. podjęła Liga Morska i Kolonialna. 14 listopada w lokalu Głównego Zarządu w Warszawie odbyło się zebranie zaproszonych fachowców, na którym wykład wygłosił Tillinger. Myślą przewodnią było włączenie Gdyni w system polskich śródlądowych dróg wodnych. Prelegent nakreślił obraz ładowania barek w Krakowie, Warszawie czy Brześciu nad Bugiem, a nawet i w dalszych miejscach, i bezpośredniego docierania nimi do Gdyni, podkreślając jednocześnie, że wizja ta jest trudna do realizacji. Przedstawił kilka pomysłów pozwalających wcielić te założenia poprzez budowę kanałów śródlądowych i dróg morskich łączących polski port z jego zapleczem. Po tym wstąpieniu przeprowadzono dyskusję, z której wynikała pełna zgoda zebranych z wnioskami prelegenta<sup>91</sup>.

Różne koncepcje zaprezentowane na tym zebraniu zostały omówione przez Tillingera na łachach czasopisma „Morze” w 1933 r. Autor przypomniał myśl sprzed ponad dziesięć lat o budowie kanału łączącego Gdynię z Wisłą z pominięciem terytorium Wolnego Miasta Gdańska. Jako początek wskazał ujście rzeki Wdy do Wisły koło Świecia. Wykorzystując dolinę tej rzeki, zaproponował dojście do jeziora Wdzydze i stąd dalej do Jeziora Raduńskiego oraz wykopany kanałem zejście z wyżyn kaszubskich do Gdyni. Jego przebieg od wspomnianego jeziora nie został bliżej sprecyzowany. Może nawiązywał do wcześniejszego projektu przez Redę, ale też mógł bieć z Jeziora Raduńskiego zupełnie inaczej. Długość tak poprowadzonego kanału obliczył na około 200 km, czyli o około 70 km więcej, niż wynosi szlak wiślany ze Świecia przez Tczew do Gdańska. W całym tym planie wyniesienie kaszubskie było największą niedogodnością, gdyż wznosi się ono 150–200 m n.p.m. Dla pokonania tej wysokości z dwóch stron należałoby w sumie wybudować przynajmniej 40 śluz. Pomijając koszty z tym związane, każda śluza wydłuża żeglugę. W opisie tego projektu autor przyjął przedłużenie trasy o 4 km przy pokonywaniu jednej śluzy, co daje 160 km. W sumie można przyjąć, że droga kanałem kaszubskim do morza liczyłaby w granicach 360 km taryfowych, a Wisłą od Świecia do Gdańska – tylko 130 km. Wobec powyższego Tillinger słusznie uznał, że kanał łączący Wisłę pod Świeciem z Gdynią przez Kaszuby za niemający racji bytu.

Powyzsze założenia dotyczyły kanału dla barek o dużej ładowności, zapewne w granicach 1000 ton. Autor nie podniósł tej kwestii, lecz w innych publikacjach opowiadał się za drogami wodnymi przystosowanymi dla takiego tonażu. Pomimo niesprzyjających warunków geologicznych i ekonomicznych Tillinger dostrzegł możliwość budowy części tego

89 T. Bissaga, *Geografia kolejowa Polski z uwzględnieniem stosunków gospodarczo-komunikacyjnych*, Warszawa 1938, s. 230, 253–254.

90 T. Spitzer, *Gdynia i jej znaczenie dla gospodarstwa Polski*, Kraków 1933, s. 88.

91 T. Białas, *Liga Morska i Kolonialna*, s. 157.

kanalu. Uważał, że można poprowadzić lokalną drogę wodną, kanał wewnątrzkaszubski, łączący jeziora Wdzydze, Raduńskie i Ostrzyckie, przystosowaną dla barek 150-tonowych. Odcinek liczący 55 km, z którego 39 km to jeziora, wymagałby 6–7 śluz, a przyczyniłby się do rozwoju gospodarczego rejonu kaszubskiego, zwłaszcza na polu turystyczno-wycieczkowym.

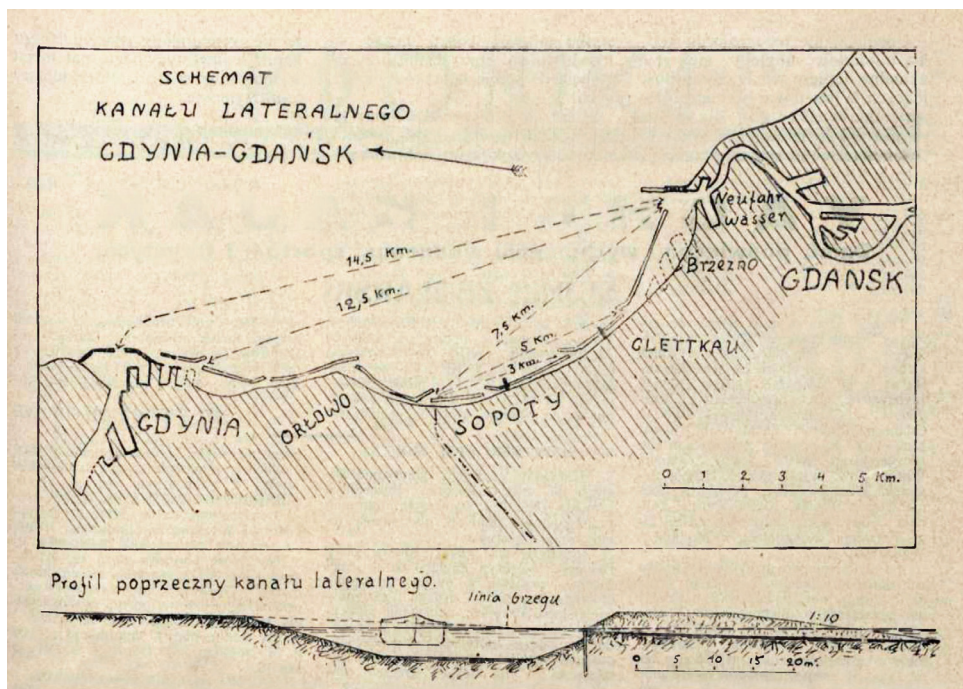
Jako alternatywę do kanału Świecie–Gdynia Tillinger zaproponował drogę wodną poprowadzoną rzeką Brdą od Bydgoszczy do jeziora Wdzydze, dalej przez Kaszuby do Gdyni. Jego przebieg od wspomnianego jeziora nie został bliżej sprecyzowany i jak sam określił autor, w dalszym biegu pokrywał się z drugą częścią kanału świeckiego. W sprawie całego kanału inżynier rzucił tylko myśl bez dokonania bliższych wyliczeń. Jego zdaniem skanalizowanie Brdy nie wiele zmieniłoby w kilometrażu i ilościach śluz w porównaniu do projektu Świecie–Gdynia, tym bardziej, że drugi odcinek połączenia w obu wersjach pokrywał się. Jedyną korzyść odcinka bydgoskiego to ewentualne uzyskanie większej energii elektrycznej niż w pierwszym wariantcie.

Tillinger zwrócił uwagę na możliwość wykonania kanału lateralnego poprowadzonego jako wykop wzdłuż morza na odcinku od ujścia Martwej Wisły pod Neufahrwasser (Nowy Port) do Gdyni. Całość mogła liczyć 16 km długości, szerokości 30–40 m i 3–4 m głębokości, z czego tylko 6,5 km biegłoby na terytorium Polski. Kanał ten miałby być odgradzony od morza betonowym falochronem, posiadającym wyloty do morza. Te miały spełniać funkcję wejść portowych pozwalających schronić się wewnątrz kanału łodziom rybackim i małym jednostkom pływającym. Rozwiązanie to było dziesięciokrotnie tańsze od kanału kaszubskiego, a umożliwiałoby docieranie dużych barek z Wisły wprost do portu gdyńskiego. Projekt wzorowany na istniejących rozwiązaniach uchodził za prosty i tani, ale jak zauważył sam pomysłodawca, spotkałby się ze sprzeciwem Gdańska.

Autor rozważał także nieco zmodyfikowaną wersję. Budowę kanału lateralnego tylko w granicach Polski, a więc od Orłowa do Gdyni. Barki wypływające z Wisły do Gdyni miałyby do pokonania jedynie 7,5 km po otwartych wodach Zatoki Gdańskiej. Oczywiście przy niepogodzie ruch ten musiałby być wstrzymany. Projektant brał też pod uwagę rozwój portu gdańskiego w kierunku Gdyni, co wiązało się z budową przez władze Gdańska awanportu czy też innej budowli ochraniającej port. Takie rozwiązanie chroniłoby barki podążające do Gdyni, a jedynie na długości 4 km od Jelitkowa do Sopotu miałyby one do pokonania otwarte wody zatoki.

Tillinger dostrzegał też inną możliwość ochrony przed wpływem wód morskich. Ostonę dla barek widział w wybudowanym w morzu falochronie, rodzaju awanportu, opartym na marsylskim rozwiązaniu. Jego długość określił na 8 km, od Orłowa do portu gdańskiego. Oczywiście tego typu budowla mogłaby powstać tylko za zgodą władz Gdańska.

Na końcu, nawiązując do wcześniej ogłoszonej koncepcji Rylkego, wspominał o przewożeniu dwóch barek o łącznej nośności 1000 ton od ujścia Wisły do Gdyni przy pomocy specjalnej jednostki pływającej z własnym napędem. Statek ten, w rodzaju pływającego doku o wymiarach 10 × 120 m, miał kursować raz dziennie do Gdyni i z powrotem. Ową trasę obsługiwałby tylko w dni w miarę pogodne, a zimą przy zamrzniętych wodach mógłby służyć za suchy dok remontowy. Zdaniem Tillingera koszty zakupu takiego urządzenia i jego utrzymanie byłyby znaczące i raczej należałoby ten typ transportu dotować, niż czerpać z niego zyski.



Ryc. 4. Schemat kanału lateralnego Gdynia-Gdańsk (źródło: „Morze” 1933, r. 10, z. 3, s. 11)

W ocenie autora za najbardziej praktyczne rozwiązanie, pozwalające na bezpośrednie połączenie Wisły z Gdynią, uchodziły stalowe barki o wzmocnionej konstrukcji i o podwyższonych burtach, przystosowane do żeglugi po Wiśle i wodach zatoki, oczywiście przy wietrze nie przekraczającym 2 stopnie w skali Beauforta. Ten rodzaj powiązania między rzeką a portem w tym czasie był już z powodzeniem stosowany przy pomocy zwykłych barek kanałowych<sup>92</sup>, a także i w późniejszych latach. Do Gdyni docierały barki załadowane towarami z górnej Noteci, a z portu drogą wodną transportowano towary do Warszawy i innych portów środkowej Wisły. Oczywiście ten rodzaj transportu generował także dodatkowe koszty. Trzeba było ponosić opłaty związane z przejściem barek przez port gdański, za ich holowanie czy dodatkowe ubezpieczenie. Systematyczny przewóz towarów do portu gdyńskiego Wisłą przez Gdańsk rozpoczął się w 1931 r. i wynosił wówczas 24,3 tys. ton rocznie. W następnych latach wzrastał i w 1935 r. osiągnął 83,9 tys. ton, po czym spadł do 60,2 tys. ton w 1938 r. Wywóz tą drogą towarów z Gdyni w 1931 r. wynosił 4,4 tys. ton, ale nieustannie wzrastał, by w 1937 r. osiągnąć 61,7 tys. ton. Jednak udział procentowy ładunków tak transportowanych był niewielki. W przywozie towarów do portu gdyńskiego udział ten wynosił w granicach 0,5–1,3%, a wywóz w głąb kraju początkowo osiągnął 0,8%, ale później, przez kilka lat, opiewał na ponad 4%<sup>93</sup>.

Tillinger prezentując różne możliwości połączenia Wisły z gdyńskim portem, ledwie wspominał o dawnym pomysłe przekopania kanału z Tczewa do Bałtyku pod Neufähr

92 T. Tillinger, *Gdynia i polska żegluga śródlądowa*, „Morze” 1933, r. 10, [cz. 1] z. 2, s. 12–13, [cz. 2] nr 3, s. 11–12, [cz. 3] nr 4, s. 12–13; omówienie zob. T. Białas, *Liga Morska i Kolonialna*, s. 156–157.

93 M. Widernik, *Porty Gdańska i Gdyni*, s. 87–88; idem, *Żegluga i transport*, s. 125–127.

(Górki). Pominął rozwiązanie idące w kierunku utworzenia w Tczewie portu morskiego dla małych statków czy też dużych barek morskich, gdyż rząd nie był takim rozwiązaniem zainteresowany. Natomiast inni fachowcy nadal uważali, że do Tczewa mogą doplwać małe statki morskie przez Neufähr lub Schiewenhorst (Świbno). Warunkiem było prowadzenie kosztownych i stałych prac pogłębiających wyjście na Bałtyk w tej ostatniej miejscowości<sup>94</sup>.

Sprawy dróg wodnych w Polsce i roli Tczewa odżyły wraz z zakończeniem kryzysu gospodarczego, a zwłaszcza z chwilą uruchomienia planu budowy Centralnego Okręgu Przemysłowego. Ponownie pojawiła się myśl o kanale łączącym Gdynię z Wisłą. Jednym z jego rzeczników stał się Rummel, który był w składzie polskiej delegacji na Międzynarodowy Kongres Żeglugi w Brukseli, obradujący w 1934 r. Zwiedzał tam Kanał Alberta łączący Antwerpię z Liège, pokonujący 60 m różnicy wysokości między tymi miejscowościami. Głębokość kanału, wynosząca 3,5 m, umożliwiała żeglugę barek o nośności 2000 ton. Rummel napisał na ten temat referat i wystąpił w Izbie Przemysłowo-Handlowej w Gdyni z sugestią przeanalizowania możliwości zbudowania kanału o podobnych parametrach, łączącego Gdynię z Wisłą w okolicach Bydgoszczy. Kanał dałby Gdyni połączenie z całym wewnętrznym systemem polskich dróg wodnych, a wzdłuż niego mógłby rozwijać się przemysł oparty na surowcach sprowadzanych morzem<sup>95</sup>.

W 1936 r. Franciszek Sokół jako Komisarz Rządu w Gdyni, w swoim referacie „O rozwoju przemysłowym Gdyni” nic nie wspomniał o potrzebie budowy kanału śródlądowego łączącego miasto i port z resztą Polski<sup>96</sup>. Najwidoczniej koncepcja ta nie była znana władzom Gdyni lub też władze nie były nią zainteresowane. Na połączenie kanałem Bydgoszczy i Gdyni przez Pojezierze Kaszubskie zwracał uwagę Tillinger pod koniec 1932 r., ale i on nie był pierwszy. Już w 1926 r. inż. Stanisław Łukasiewicz (1884–1960) napisał w tej sprawie list otwarty do Redakcji czasopisma „Przegląd Techniczny”. Łukasiewicz ukończył Wydział Budowy Maszyn Politechniki w Dreźnie i w latach 1919–1926 był zastępcą profesora w Katedrze Dźwignic Politechniki Warszawskiej<sup>97</sup>. Jego intencją nie było nakreślenie przebiegu kanału, bo jak sam podkreślał, nie znał się na tym, lecz zwrócenie uwagi na taką możliwość i poddania rozwiązania pod fachową dyskusję<sup>98</sup>.

Sprawa kanału stała się bliska Lidze Morskiej i Kolonialnej. Wiosną 1936 r. gen. Gustaw Orlicz-Dreszer zwrócił się do inż. Alfreda Konopki, hydrotechnika, z prośbą o zbadanie możliwości powiązania Gdyni kanałem z Wisłą. Konopka urodził się w 1876 r. w Bochni, w latach 1894–1897 kształcił się na Wydziale Inżynieryjnym Szkoły Politechnicznej we Lwowie, a później był jej wykładowcą. Pracował w austro-węgierskim ministerstwie robót publicznych, a po odzyskaniu niepodległości przez Polskę był zatrudniony jako naczelnik wydziału w Ministerstwie Robót Publicznych<sup>99</sup>. Przeanalizował on trzy warianty połączenia:

94 M. Rybczyński, *Problemy Wisły*, „Sprawy Morskie i Kolonialne” 1934, r. 1, nr 1, s. 35–38; idem, *Drugi wodne na Pomorzu*, s. 30–31, 59.

95 J. Rummel, *Narodziny żeglugi*, Gdańsk 1980, s. 319–321; T. Białas *Liga Morska i Kolonialna*, s. 157.

96 Archiwum Państwowe w Gdańsku Oddział w Gdyni [AP Gdynia], Komisariat Rządu w Gdyni, sygn. 657, k. 400–401, O rozwoju przemysłowym Gdyni.

97 J. Piłatowicz, *Łukasiewicz Stanisław (1884–1960)*, [w:] *Słownik biograficzny techników polskich*, t. 10, red. Z. Skoczyński, Warszawa 1999, s. 81–84; *Encyklopedia Gdańska*, s.v. Łukasiewicz Stanisław, rektor Politechniki Gdańskiej.

98 S. Łukasiewicz, *W sprawie dróg wodnych do portów polskich. Kanał Bydgoszcz–Gdynia*, „Przegląd Techniczny” 1926, t. 64, nr 47, s. 630–631.

99 *Księga Pamiątkowa Towarzystwa „Bratniej Pomocy” Słuchaczy Politechniki we Lwowie*, Lwów 1897, s. 229, nr 1143; S. Łotysz, *Transeuropejska droga wodna przez Polesie a kwestia jego osuszenia w II Rzeczypospolitej*, „Kwartalnik Historii Nauki i Techniki” 2018, t. 63, nr 1, s. 32.

z Tczewa, Gniewu i Bydgoszczy. Swoje ustalenia zamieścił w sprawozdaniu, które zostało przekazane władzom Ligi Morskiej i Kolonialnej z końcem lata 1936 r. Wyniki tego raportu omówiono na posiedzeniu Zarządu Głównego Ligi 3 marca 1937 r. i wtedy prawdopodobnie zapadła decyzja o szerszym zaangażowaniu się organizacji w promowanie tego projektu<sup>100</sup>.

Z początkiem 1937 r. w dwóch identycznych wersjach ukazał się drukiem ogólny projekt kanału Bydgoszcz–Gdynia<sup>101</sup> autorstwa Władysława Kollisa (1897–1961), inżyniera hydrotechniki po Politechnice Warszawskiej<sup>102</sup>. Nie znamy okoliczności powstania „koncepcji technicznej kanału Bydgoszcz–Gdynia”. Na podstawie innego artykułu tego autora<sup>103</sup> można wnioskować, iż idea opracowania kanału Bydgoszcz–Gdynia narodziła się w 1936 r. przy okazji projektowania kanału Warta–Gopło.

Trasa kanału nakreślona przez Kollisa wiodła z Gdyni w stronę Wejherowa, gdzie skręcała na południe i podążała rzeką Radunią. Dalej droga wodna szła rzekami i jeziorami po zachodniej stronie linii kolejowej Kościerzyna–Bydgoszcz, w tym doliną Brdy. W odległości około 15 km na południe od Tucholi zaproponowano dwa warianty kanału. Jeden z nich w okolicy ujścia rzeki Sępólna opuszczał Brdę, kierując się ku jeziorom byszewskim, a następnie ku miejscowości Gogolinek i dalej przekopem na południe docierał do Kanału Bydgoskiego w Kruszyńcu na zachód od Bydgoszczy. Druga wersja przez cały czas szła doliną Brdy do Bydgoszczy.

W pierwszym wariantcie trasy kanał liczył 206 km i obejmował 33 śluzy, 10 jazów i 3 zapory. Kolejny wariant o długości 220 km posiadał 44 śluzy, 25 jazów i 3 zapory. Cała trasa, niezależnie od wariantu, była projektowana dla statków 1000-tonowych, które według założeń mogły rocznie przewozić 7 mln ton towarów w obie strony. Zakładano przeprowadzenie 30 śluzowań dziennie w ciągu 24 dni w miesiącu. W roku kalendarzowym przewidywano 10 miesięcy żeglugowych. Kollis postulował, aby już po zakończeniu budowy wielkopolskiego kanału w 1940 r. przystąpić do projektowania kanału Bydgoszcz–Gdynia w oparciu o badania terenowe<sup>104</sup>.

Połączenie Gdyni z Kanałem Bydgoskim przez jeziora kaszubskie z punktu widzenia technicznego nie budziło wśród ówczesnych fachowców większych zastrzeżeń. Kanał w wariantcie pierwszej trasy, wychodzący na stanowisko szczytowe Kanału Bydgoskiego, uważano za korzystniejszy niż wariant przez Brdę<sup>105</sup>. Gorzej było z oceną ekonomiczną przedsięwzięcia, a nawet potrzebami gospodarczymi.

Odległość Wisłą z Brdujścia do Gdańska wynosi 183 km, natomiast przez proponowany kanał z Bydgoszczy do Gdyni 220 km i około 40 śluz. Po doliczeniu czasu śluzowań do kilometrażu uzyskano 380 km taryfowych. Z zaprezentowanych wyliczeń

100 A. Konopka, *Magistrala wodna Śląsk–Bałtyk*, „Morze” 1937, r. 14, nr 9, s. 19; T. Białas, *Liga Morska i Kolonialna*, s. 157.

101 W. Kollis, *Połączenie sieci polskich dróg wodnych z Bałtykiem w Gdyni*, „Gospodarka Wodna” 1937, r. 3, nr 2, s. 88–91; idem, *Projekt drogi wodnej Gdynia–Bydgoszcz*, „Czasopismo Techniczne” 1937, t. 55, nr 16, s. 277–280.

102 Z. Kosiek, *Kollis Władysław (1897–1961)*, PSB t. 13, s. 317–318; M. Chudzyński, *Kollis Władysław (1897–1961)*, [w:] *Słownik biograficzny techników polskich*, t. 3, s. 197–199; W. Mioduszewski, *Profesor Władysław Kollis (1897–1961)*, „Przegląd Naukowy. Inżynieria i Kształtowanie Środowiska” 2016, t. 25, nr 3, s. 379.

103 W. Kollis, *Kanał Warta–Gopło na tle dalszych projektów wielkiej drogi wodnej Śląsk–Gdynia*, „Gospodarka Zachodnia. Miesięcznik Gospodarczy Wielkopolski i Pomorza” 1938, nr 5, s. 154.

104 Ibidem, s. 155–156.

105 T. Tillinger, *W sprawie kanału do Gdyni*, „Gospodarka Wodna” 1937, t. 3, nr 3, s. 139.



wynika, że droga kanałowa z Bydgoszczy do gdyńskiego portu byłaby dwa razy dłuższa niż tradycyjna, wiślana. W tych okolicznościach już ówcześni uważali, że ekonomicznym rozwiązaniem będzie przesyłanie towarów koleją, gdyż żegluga śródlądowa może przewozić taniej od kolej tylko przy niewielkiej różnicy w długości tych dwóch rodzajów środków transportu. W tym przypadku długość szlaku wodnego byłaby dwukrotnie dłuższy od kolejowego. Ocena ta dotyczyła odcinka Bydgoszcz–Bałtyk, natomiast gdy brano pod uwagę cały kanał Śląsk–Porty, kalkulacja była zgoła inna. Proponowana sztuczna droga wodna Gdynia–Katowice przez Bydgoszcz miała długość około 610 km i około 70 śluz. Te ostanie dodają 280 km taryfowych, co daje łącznie 890 km tego szlaku. Jest to i tak mniej niż odległość Wisłą przez Kraków do Gdańska, wynosząca 970 km<sup>106</sup>.

Idea budowy kanału łączącego Gdynię z Wisłą z pominięciem Gdańska stała się tematem szerokiej dyskusji. Jego początek upatrywano w Bydgoszczy lub w Świeciu, a cały kanał miał być tak pomyślany, by mogły poruszać się nim niewielkie statki morskie. Dyskusję w tym temacie zapoczątkował VII Walny Zjazd Delegatów Ligi Morskiej i Kolonialnej, obradujący 7–8 maja 1937 r. w Poznaniu. W konkluzji zebrani postulowali zbadanie możliwości funkcjonowania takiego połączenia<sup>107</sup>.

W prasie polskiej rozgorzała dyskusja na temat zasadności budowy kanału omijającego Gdańsk. Jedni uważali to za konieczność ze względu na pogarszające się stosunki z Wolnym Miastem<sup>108</sup>. Inni wprost przeciwnie, opowiadali się za utrzymaniem dobrych stosunków z Gdańskiem, argumentując, że Polsce nie wystarczy jeden, nawet najnowocześniejszy port morski. Ponadto zwracano uwagę na dążenia Niemiec do przyłączenia Gdańska<sup>109</sup>.

Sprawę kanału omawiały niemieckojęzyczne gazety gdańskie, które uznawały projekt za czysto polityczny, bardzo kosztowny i przez to bardzo trudny do realizacji. Inicjatywę kanałową traktowano jako działanie wymierzone przeciwko Gdańskowi i wskazujące, że nadmotałowski port jest Polsce zbędny, należy go więc przyłączyć do Niemiec<sup>110</sup>.

Pomysł wytyczenia kanału Wisła–Gdynia podniosła Izba Przemysłowo-Handlowa w Gdyni planująca konferencję poświęconą temu zagadnieniu w drugiej połowie 1937 r. Na obrady przybyło liczne grono wybitnych osobistości z całej Polski. Pojawili się przedstawiciele różnych ministerstw, posłowie i senatorowie, a także wojskowi. Znaczącą grupę stanowili delegaci różnych organizacji gospodarczych i władz administracji terenowej oraz miast. Przybyli przedstawiciele portu gdyńskiego i gdańskiego, delegaci gdyńskich

106 Ibidem, s. 140.

107 VII Walny Zjazd Delegatów LMK, „Morze” 1937, r. 14, nr 6, s. 9.

108 *Wody Wisły popłyną do Gdyni. Kanał z Bydgoszczy do naszego portu morskiego*, „Express Poranny” 28.07.1937, nr 207, s. 3; *Niemcy zaniepokojeni projektem budowy kanału do Gdyni*, „Gazeta Gdańska” 30.07.1937, nr 173, s. 1.

109 *Kanał, który połączy Gdynię z Wisłą*, „Ilustrowany Kuryer Codzienny” 30.07.1937, nr 209, s. 7; *Gdynia i Gdańsk*, „Warszawski Dziennik Narodowy” 2.08.1937, nr 210, s. 3; *Nieprzemysłany projekt. 150 milionów zł. na kanał Bydgoszcz–Gdynia*, „Warszawski Dziennik Narodowy” 6.08.1937, nr 213, k. 6; *Projekty kanałowe a pilne potrzeby w zakresie komunikacji wodnej*, „Warszawski Dziennik Narodowy” 7.8.1937, nr 215, s. 6; *Gdańskie „skargi” i zła wola – a nasze własne błędy*, „Ilustrowany Kuryer Codzienny” 6.08.1937, nr 216, s. 4.

110 *Aus Polen. Das Kanalprojekt Bromberg–Gdingen*, „Danziger Neueste Nachrichten” 30.07.1937, nr 175, s. 6; *Polnisches Kanalprojekt Weichsel–Gdingen?*, „Der Danziger Vorposten” 29.07.1937, nr 174, s. 1; *Die ersten Schritte zur Verweicklichung der polnischen Kanalpläne. Eine Konferenz in Gdingen zusammengetreten*, „Der Danziger Vorposten” 31.07.1937, nr 176, s. 3.

firm przemysłowych, handlowych, spedycyjnych, maklerskich i banków oraz inżynierowie wodni<sup>111</sup>. W sumie w obradach wzięło udział ponad 200 osób<sup>112</sup>.

Ostatecznie na gdyńskim spotkaniu motywem przewodnim była kwestia modernizacji Wisły jako trasy łączącej Bałtyk z budowanym sandomierskim okręgiem przemysłowym. Kwestię kanału Bydgoszcz–Gdynia potraktowano jako element wiślanego szlaku wodnego<sup>113</sup>. W założeniach dyskusja o tym kanale miała toczyć się w oparciu o opublikowany projekt Kollisa, czego wyrazem był rozsyłany do zaproszonych gości szkicowy plan tej drogi wodnej wraz z opisem jej przebiegu<sup>114</sup>. Podczas gdyńskiej konferencji, obradującej 9 sierpnia 1937 r., jeden z pięciu wygłoszonych referatów dotyczył budowy kanału Bydgoszcz–Gdynia. Rummel jako prelegent nie poruszał zagadnień technicznych związanych z tym szlakiem, a jedynie wykazywał jego znaczenie gospodarcze dla Pomorza i Kaszubszczyzny. Sprawozdawca stwierdził nawet, że budowa magistrali może uchodzić za pierwszy etap wielkiego szlaku wodnego, łączącego Morza Bałtyckie i Czarne. Na zakończenie obrad zebrani przyjęli uchwałę mówiącą o konieczności regulacji Wisły i budowie kanału Bydgoszcz–Gdynia, domagając się uruchomienia przez państwo odpowiednich kredytów na ten cel. Ponadto zdecydowano powołać do życia specjalne biuro studiów przy Izbie Przemysłowo-Handlowej w Gdyni mające opracować plany oraz kosztorysy budowy magistrali wodnej<sup>115</sup>.

Kwestia kanału Bydgoszcz–Gdynia natychmiast znalazła odbicie w periodykach zagranicznych<sup>116</sup>. Prasa niemiecka nie widziała możliwości jego budowy w bliższej i dalszej perspektywie. Natomiast gazety belgijskie, odwołując się do własnych doświadczeń, dostrzegały potrzebę realizacji tej inwestycji. Z punktu widzenia gospodarczego i politycznego widziano konieczność połączenia portu resztą kraju z pominięciem Wolnego Miasta Gdańska<sup>117</sup>.

Optymizmu w sprawie budowy połączenia wodnego między Bydgoszczą a Gdynią nie podzielały miasta położone nad dolną Wisłą. Dały temu wyraz na zjeździe przedstawicieli

111 Archiwum Akt Nowych w Warszawie [AAN], Ministerstwo Spraw Zagranicznych 1918–1939 [MSZ 1918–1939], sygn. 2538, k. 11, Notatka Józefa Marlewskiego, Rady w Ministerstwie Spraw Zagranicznych RP z jego pobytu w Gdyni na konferencji w sprawie kanału Bydgoszcz–Gdynia, 13.08.1937 r.; „Biuletyn Izby Przemysłowo-Handlowej w Gdyni” 1937, r. 6, nr 15, s. 7; *Konferencja w sprawie rozbudowy dróg wodnych odbyła się wczoraj w Gdyni*, „Kurier Bałtycki” 10.08.1937, nr 121, s. 2; *Sprawa budowy magistrali wodnej w świetle fachowej oceny. Doniosła konferencja, zorganizowana przez Izbę Przemysłowo-Handlową w Gdyni*, „Gazeta Gdańska” 10.08.1937, nr 182, s. 4; *Kanał Bydgoszcz–Gdynia w obliczu realizacji magistrali wodnej ze Śląska nad morze. Korespondencja własna*, „Kurier Bydgoski” 11.08.1937, nr 182, s. 6.

112 *Konferencja w sprawie rozbudowy dróg wodnych odbyła się wczoraj w Gdyni*, „Kurier Bałtycki” 10.08.1937, nr 121, s. 2; A. Konopka, *Magistrala wodna*, s. 19; „Die da Panik säen...” *In Gdingen*, „Der Danziger Vorposten” 10.08.1937, nr 184, s. 1.

113 Archiwum Państwowe w Bydgoszczy [AP Bydgoszcz], Urząd Wojewódzki Pomorski w Toruniu 1919–1939, sygn. 25116, k. 21: Protokół Zjazdu Delegatów Pomorskich Miast Nadwiślańskich, który się odbył w niedzielę, dnia 19 września 1937 r. o godzinie 11-tej w Grudziądzu, w maszynopisie. Dokument ten został wydany drukiem nakładem Ligi Morskiej i Kolonialnej jako *Protokół Zjazdu Delegatów Pomorskich Miast Nadwiślańskich, który się odbył w niedzielę, dnia 19 września 1937 r. o godzinie 11-tej w Grudziądzu*, Warszawa 1938, s. 45, dalej cytowana wersja drukowana.

114 AAN, MSZ 1918–1939, sygn. 2538, k. 24, Załącznik nr 3. Ewentualna trasa kanału Gdynia–Bydgoszcz.

115 *Sprawa budowy magistrali wodnej w świetle fachowej oceny. Doniosła konferencja, zorganizowana przez Izbę Przemysłowo-Handlową w Gdyni*, „Gazeta Gdańska” 10.08.1937, nr 182, s. 4; *Kanał Bydgoszcz–Gdynia w obliczu realizacji magistrali wodnej ze Śląska nad morze. Korespondencja własna*, „Kurier Bydgoski” 11.08.1937, nr 182, s. 6–7; *Zainteresowanie konferencją w sprawie budowy dróg wodnych*, „Dziennik Bydgoski” 10.08.1937, nr 181, s. 10; *O regulację Wisły i budowę kanału Górny Śląsk–Gdynia. Konferencja w Izbie P-H. w Gdyni*, „Codzienna Gazeta Handlowa” 11.08.1937, nr 181, s. 2.

116 *Protokół Zjazdu Delegatów*, s. 45.

117 *O kanale Gdynia–Bydgoszcz w prasie belgijskiej*, „Gazeta Gdańska” 25.08.1937, nr 195, s. 8.

miast nadwiślańskich obradującym 19 września 1937 r. w Grudziądzu. Stanisław Michalowski, wiceprezydent Grudziądza, w referacie „Miasta nadwiślańskie a projekt budowy kanału Bydgoszcz–Gdynia” wskazywał na potrzebę uregulowania Wisły, natomiast połączenie Gdyni z resztą kraju widział w szlakach kolejowych i drogowych. Podkreślał, że nie ma sensu budowanie kanału równoległego do Wisły, a jeżeli już, to takiego, który łączyłby Gdynię i Wisłę w jak najniższym punkcie dolnej Wisły. Zdaniem wiceprezydenta chodziło o to, aby nie pozostawiać na uboczu ważnych pomorskich ośrodków przemysłowych. W przeciwnym razie miasta nadwiślańskie będą w sposób naturalny ciążyły ku Gdańskowi<sup>118</sup>.

Po tych dwóch konferencjach, szeroko relacjonowanych w prasie, niewiele się później działo. Władze Gdyni nie podjęły tematu budowy kanału do Bydgoszczy czy do Tczewa. Co prawda Franciszek Sokół wypowiadał się, że „system hydrograficzny Wisły łączy z zapleczem Gdynię”<sup>119</sup>, ale nie rozwinął tej myśli. Uważał, że głównym nerwem jest linia kolejowa Śląsk–Gdynia, ale stawiał też na powiązania z Centralnym Okręgiem Przemysłowym, a także południowo-wschodnimi ziemiami Polski<sup>120</sup>. Snuł wizję budowy kanału łączącego Bałtyk z Morzem Czarnym<sup>121</sup>, podobnie jak inni<sup>122</sup>. Wykładnia ta znalazła się także w broszurze wydanej przez Komisarza Gdyni tuż przed wybuchem wojny<sup>123</sup>.

Najbardziej, obok Gdyni, na budowie kanału miała skorzystać Bydgoszcz. Kollis rozłożył wizję miasta jako wielkiego węzła komunikacji śródlądowej. Ośrodek miał być ważnym punktem węzłowym krzyżujących się wielkich szlaków Odra–Noteć–Wisła, Warta–Gopło–Kanał Górnonotecki. Ale Bydgoszcz nie specjalnie wierzyła w ideę kanału do Gdyni. Prezydent Bydgoszczy Leon Barciszewski wiosną 1938 r. widział swoje miasto na podobieństwo Hamburga oddalonego o 100 km od morza. Bydgoszcz miała stać się punktem zbiorczym i rozdzielczym towarów docierających tutaj z Gdyni uregulowaną Wisłą od Tczewa do Bydgoszczy i przystosowaną dla barek 600-tonowych<sup>124</sup>, a nie kanałem poprowadzonym przez Kaszuby. Do wybuchu wojny publicystyka sporadycznie wspominała o kanale gdyńskim, a ostatnim poważnym głosem w sprawie jego budowy była wydana w 1938 r. książka o geografii komunikacyjnej Polski. Jej autor, Teofil Bissaga, widział potrzebę powstania kanału Bydgoszcz–Gdynia przystosowanego do poruszania się dla statków morskich o małym tonażu<sup>125</sup>.

Rzeczywistość transportowa w Polsce lat trzydziestych znacznie odbiegała od obrazu kreślonego przez entuzjastów dróg wodnych. Żegluga na dolnej Wiśle skupiała od 56 do 92% wszystkich przewozów na drogach śródlądowych w Polsce, co dowodziło, że odcinek ten był najważniejszym szlakiem wodnym w Polsce. W okresie międzywojennym apogeum w przewozach wiślanych w obu kierunkach notowano dla połowy lat trzydziestych, ale w następnych latach nastąpił spadek tonażu o około jedną trzecią. Udział towarów przewożonych Wisłą do Gdańska w obrocie tamtejszego portu spadł do kilku procent,

118 *Protokół Zjazdu Delegatów*, s. 47–59 – referat Michałowskiego; T. Biały, *Liga Morska i Kolonialna*, s. 159–160.

119 AP Gdynia, Komisarjat Rządu w Gdyni, sygn. 657, k. 591–593, Gdynia w służbie Rzeczypospolitej.

120 Ibidem, k. 617.

121 Ibidem, k. 619.

122 T. Biały, *Liga Morska i Kolonialna*, s. 160–162.

123 F. Sokół, *Gdynia w służbie Rzeczypospolitej*, Radom 1939, s. 12, 16, 32.

124 *Bydgoszcz a Centralny Okręg Przemysłowy. Referat prezydenta Barciszewskiego na zebraniu Pol. Tow. Krajoznawczego*, „Dziennik Bydgoski” 25.03.1938, nr 69, s. 13.

125 T. Bissaga, *Geografia kolejowa Polski*, s. 253.

co w porównaniu do 30% sprzed I wojny światowej zwiastowało odejście od transportu śródlądowego. Powodów takiego stanu rzeczy należy upatrywać w konkurencyjności kolei i braku przystosowania Wisły środkowej i górnej do żeglugi<sup>126</sup>, pomimo prowadzenia na tych odcinkach punktowych prace regulacyjnych w latach 1924–1931<sup>127</sup>.

Problem dróg wodnych w Polsce przedwojennej był stale otwarty, koncepcje i programy ich funkcjonowania pojawiały się i znikaly. W 1930 r. wpłynął do Sejmu rządowy projekt ustawy o uregulowaniu rzeki Wisły w przeciągu 15 lat. Szybko dokument ten został wycofany z powodu redukcji budżetu państwa w okresie kryzysu gospodarczego i do 1939 r. nie wpłynął ponownie do Sejmu<sup>128</sup>. Pomimo trudności władze państwowe opracowały wieloletni program rozbudowy dróg wodny, który m.in. przewidywał uregulowanie Wisły od Krakowa do Torunia. W planach tych nie było miejsca na modernizację dolnej Wisły i podjęcia prac nad wodnym obejściem Gdańska<sup>129</sup>.

Z chwilą budowy Centralnego Okręgu Przemysłowego zmieniała się rola transportowa Wisły. Za palący problem uznano zaopatrzenie nowego zagłębia przemysłowego w węgiel i stal ze Śląska. Pierwszoplanowym zadaniem stało się udostępnienie szlaku wodnego prowadzącego z Górnego Śląska doliną Przemszy do Sandomierza przez Kraków. Ze względu na charakterystykę wodną szlak ten był wykorzystywany tylko przez łodzie o bardzo małym tonażu, a to podnosiło jednostkową cenę przewożonych towarów. Również polityka taryfowa państwa rzutowała na opłacalność transportową, co w konsekwencji doprowadziło do tego, że taniej było przesyłać węgiel z kopalń do Krakowa, Sandomierza, Puław czy do Warszawy koleją niż łodziami lub barkami<sup>130</sup>. Trend ten nie dotyczył tylko omawianego terenu, lecz był zauważalny w krajach o rozwiniętej sieci wodnej i kolejowej. Wraz z rozwojem kolejnictwa znaczenie żeglugi śródlądowej malało. Żelazne szlaki oferowały całoroczność i większą szybkość transportową od barek, terminowość, ciągłość dostaw i zdecydowanie mniejszą podatność na warunki klimatyczne. Ponadto nieustanny postęp techniczny powodował zwiększanie pojemności wagonów i coraz dłuższe zestawy wagonowe ciągnięte przez coraz cięższe lokomotywy<sup>131</sup>. Do tego dochodziła możliwość elastycznego kształtowania taryf przewozowych.

Z końcem lat dwudziestych doszło do kilkuletniej wojny taryfowej między Polską a Niemcami. Ci ostatni, wzorem lat minionych, pragnąc utrzymać Wielkopolskę i Śląsk w orbicie wpływów transportowych powiązanych ze swoimi portami, głównie Szczecinem, obniżali taryfy kolejowe. Dzięki temu towary z tych terenów ze względu na niską cenę usługi przewozowej nie szły do Gdyni czy do Gdańska. Strona polska, odpowiadając na te działania, postępowała podobnie, starając się kierować ładunki z ziem polskich do własnych portów. Taka polityka cenowa prowadziła do dotowania przewozów towarów

126 M. Widernik, *Porty Gdańska i Gdyni*, s. 84–87.

127 E. Brzosko, *Rozwój transportu w Polsce w latach 1918–1939*, Szczecin 1982, s. 151.

128 M. Widernik, *Żegluga i transport*, s. 93.

129 T. Tillinger, *Program rozbudowy dróg wodnych w Polsce*, „Gospodarka Wodna” 1936, t. 2, nr 3, s. 81, 83, 85–87; M. Widernik, *Żegluga i transport*, s. 93–94.

130 S. Stolzmann, *Przewozy na drogach wodnych* [cz. 2], „Czasopismo Techniczne” 1930, nr 12, s. 221; A. Olszewski, *Wisła jako arteria węglowa*, Warszawa 1938, s. 32–38, 44–50 (odbitka z: „Przegląd Gospodarczy” 1938, nr 4–7); B. Luniak, *Znaczenie gospodarcze żeglugi na Wiśle*, „Drogi Polski. Miesięcznik Społeczno-Gospodarczy” 1938, t. 2, nr 6, s. 375; E. Brzosko, *Rozwój transportu*, s. 387–388.

131 S. Stolzmann, *Przewozy na drogach wodnych* [cz. 1], „Czasopismo Techniczne” 1930, nr 11, 195–196; A. Olszewski, *Wisła jako arteria*, s. 68–73; M. Widernik, *Porty Gdańska i Gdyni*, s. 89. Na temat tych zmian zob. S. Orlewicz, *Problemy żeglugi śródlądowej*, [w:] *Śródlądowe drogi wodne i flota. I Konferencja – Współczesne Problemy Hydrotechniki Wrocław, 16–18 maja 1985*, Wrocław 1985, s. 91–100.

eksportowanych, głównie masowych, przechodzących przez porty morskie. Z drugiej strony powodowało to zwiększanie przeładunków w portach i tym samym następowało wzmacnianie ich pozycji gospodarczej<sup>132</sup>. Wojna taryfowa na szlakach kolejowych prowadzących do portów powodowała spadek opłacalności żeglugi na drogach wodnych na tychże kierunkach<sup>133</sup>. Kolej obniżała stawki przewozowe do granic możliwości, schodząc do poziomu kosztów własnych, a nawet poniżej nich. Wprowadzone w 1936 r. niższe przewozowe dla węgla i koks kierowanego do polskich portów wynosiły do 70% w stosunku do tychże towarów wywożonych za granicę koleją. Przy przewozie drewna ulga ta wynosiła około 40%, a cukru i przetworów zbożowych – 30%. Kolej częściowo rekompensowała swoje straty w przewozach do portów morskich utrzymując wysokie taryfy w transporcie wewnątrz kraju i lądowym wywozie towarów eksportowych, chociaż czasami było to trudne. W okresie kryzysu gospodarczego na początku lat trzydziestych około 80% obrotu towarowego na polskich kolejach odbywało się według obniżonych taryf, a tylko 20% przewozów obejmowały taryfy normalne, przynoszące zysk<sup>134</sup>. W przypadku dróg śródlądowych nie było możliwości wyrównywania strat taryfowych na kierunkach wiodących do portów wyższymi stawkami na innych odcinkach żeglugowych, gdyż ruch na nich był znikomy.

Więź Gdyni z resztą kraju utrzymywały połączenia kolejowe, nieustannie rozbudowywane, do tego obiegające Gdańsk. Najważniejsza była ukończona w marcu 1933 r. magistrała węglowa łącząca w najkrótszy sposób Śląsk z Wybrzeżem, która była przystosowana do przejazdu 20 składów pociągów towarowych na dobę. Droga ta zapewniała regularne dostawy węgla do portów, co skutkowało szybkim załadunkiem statków. Charakteryzowała się niskimi kosztami eksploatacji i była wysoce rentowana, przynosiła zyski pomimo niskich opłat za przewóz węgla na eksport<sup>135</sup>. Wydawać się mogło, że ten dobrze funkcjonujący żelazny szlak omijający Gdańsk rozwiązał kwestię niezależnego dostępu do Gdyni, więc budowa kanału łączącego Wisłę z Gdynią nie miała sensu ekonomicznego. Zaczęły pojawiać się głosy sugerujące zaniechania myśli o rozbudowie dróg wodnych w Polsce<sup>136</sup>. Były one uzasadnione zważywszy na fakt, że transport wodny w Polsce przewoził niespełna 2% towarów w porównaniu do przewozów kolejowych<sup>137</sup>.

Wybuch wojny położył kres rozważaniom o komunikacyjnym obejściu Gdańska i połączeniu Gdyni z Wisłą. Idea ta w okresie międzywojennym okazała się być silna i trwała. Pojawiła się u zarania uzyskania niepodległości i była rozwijana przez następnych dwadzieścia lat, przybierając różne formy w zależności od okoliczności. Przez ten czas ogłoszono cztery koncepcje połączenia śródlądowymi drogami wodnymi Gdyni z Wisłą z pominię-

132 A. Rudzki, *Taryfy kolejowe jako instrument polityki gospodarczej*, Warszawa 1936, s. 28–33; W. Czerwińska, *Rola państwa*, s. 67–72; B. Dopierała, *Wokół polityki morskiej*, s. 303, 309, 325, 335, 338–343; M. Widernik, *Porty Gdańska i Gdyni*, s. 185–189.

133 M. Rybczyński, *Przewozy na drogach wodnych w Polsce*, „Czasopismo Techniczne” 1930, nr 14, s. 252; M. Widernik, *Porty Gdańska i Gdyni*, s. 89.

134 B. Zipper, *Polska polityka taryf portowych*, [w:] *XV lat polskiej pracy na morzu*, red. A. Majewski, Gdynia 1935, s. 134; M. Schmidt, *Polityka i technika kolejowych taryf portowych*, [Gdynia 1939], s. 2–6; A. Piskozub, *Polityka taryf kolejowo-portowych w Polsce międzywojennej*, „Zeszyty Naukowe Wyższej Szkoły Ekonomicznej w Sopocie” nr 8, *Gospodarka Morska*, 1963, s. 168–187.

135 M. Widernik, *Magistrała węglowa Śląsk–Gdynia i jej znaczenie w okresie międzywojennym*, „Zapiski Historyczne” 1984, t. 49, z. 2, s. 33–34, 42–44, 49–50; idem, *Porty Gdańska i Gdyni*, s. 72–81; M. Przegiętka, *Komunikacja i polityka*, s. 214–219.

136 A. Olszewski, *Wisła jako arteria*, s. 74.

137 B. Luniak, *Znaczenie gospodarcze żeglugi*, s. 379; E. Brzosko, *Rozwój transportu*, s. 389.

ciem Gdańska. Wszystkie one biegly przez wyżynnie Pojezierze Kaszubskie, gdyż nie było innej możliwości ich poprowadzenia. Były to też pierwsze pomysły ominięcia Gdańska.

Już w 1919 r. Aleksander Sadkowski sformułował pomysł kanału Gniew–Gdynia, a także w tym czasie pojawiła się rządowa myśl przekopu Tczew–Gdynia. W 1932 r. Tadeusz Tillinger wskazał na możliwość poprowadzenia kanału Świecie–Gdynia. Natomiast idea kanału łączącego Bydgoszcz z Gdynią rodziła się u różnych osób i w różnych środowiskach. Zapoczątkował ją w 1926 r. Stanisław Łukasiewicz, wspomniął w 1932 r. Tillinger, a w późniejszych latach podjął ją Julian Rummel. Rok 1937 przyniósł wstępny zarys projektu tej drogi wodnej, nakreślony przez Władysława Kollisa. Opracowanie to stało się podstawą do szerokiej dyskusji prowadzonej w prasie fachowej i codziennej, a także na różnego typu spotkaniach. Kulminacją debaty nad tą drogą wodną były konferencje w Gdyni i Grudziądzu obradujące w 1937 r., a zorganizowane przez Izbę Przemysłowo-Handlową w Gdyni. Kanał ten był najbardziej ze wszystkich omawiany i opracowywany, ale do podjęcia jakichkolwiek wiążących decyzji była jeszcze daleka droga.

Drugi nurt, skupiający się na obejściu Gdańska, spletał się pomysłem umiejscowienia polskiego portu morskiego w Tczewie i połączenia go z Bałtykiem kanałem przystosowanym do poruszania się statków morskich. W okresie międzywojennym zaproponowano kilka rozwiązań, ale część z nich była tylko kolejnymi wariantami konkretnych propozycji. Można wyłonić cztery takie grupy: pogłębienie Wisły, budowa kanału równoległego do tej rzeki, wytyczenie kanału do Gdańska wzdłuż Motławy bądź poprowadzenia go prostą lub łukowatą linią do Martwej Wisły z wariantowymi dojazdami stąd do morza.

Brano pod uwagę naturalne rozwiązanie w postaci przystosowania Wisły do żeglugi morskiej przez bagrowanie. Metoda ta pozwalała na uzyskanie głębokości do 3 m, ale dla zapewnienia drogi dla większych statków morskich postulowano wkopanie się głębokim rowem w koryto rzeki. Żadna z tych opcji nie znalazła akceptacji w środowisku rządowym czy też inżynierskim. Kanał poprowadzony lewym brzegiem Wisły, jak również pomysł wytyczenia go doliną Motławy, został bardzo szybko zarzucony. Natomiast już u zarania odzyskania niepodległości rozpatrywano przekop biegnący łukiem przez Żuławy Gdańskie i dochodzący do Martwej Wisły. Miejsce połączenia było uzależnione od przyjętego punktu wyjścia w morze. Gdy brano pod uwagę Nowy Port, starano się ulokować ujście kanału morskiego jak najbliżej Gdańska, ale z tego kierunku szybko zrezygnowano. Zwracano się ku miejscowościom Górki i Świbno, dlatego też kanał morski kreślono jako linię prostą. Orędownikami budowy portu w Tczewie i połączenia go kanałem morskich byli Tillinger i Józef Klejnot-Turski, którzy niestrudzenie co rusz ogłaszali nowe rozwiązania lub ich warianty. Niejako na marginesie tych koncepcji zrodził się u tego pierwszego pomysł na kanał łączący jeziora Wdzydze i Raduńskie, a także kanał lateralny prowadzący z Bydgoszczy do Tczewa. Przy obejściu Gdańska brano pod uwagę bezpośrednie transporty barkami z Tczewa do Gdyni. W takim układzie te musiały podążać Martwą Wisłą do Gdańska i dalej już morzem docierać do portu przeznaczenia. I tutaj także pojawiały się różne warianty zabezpieczenia barek rzecznych w czasie ich morskiej podróży. Podkreślić należy, że pomimo braku jakichkolwiek udogodnień dla tego typu żeglugi to właśnie dostawy barkami do Gdyni były realizowane z powodzeniem.

Projektując kanał morski czy transport barek wzdłuż morskiego wybrzeża, nie sposób było pominąć terytorium Wolnego Miasta Gdańska ze względu na położenie geograficzne i przebieg granic państwowych. Autorom różnych koncepcji nie chodziło o jego całkowi-

te ominięcie, lecz o to aby porty gdański nie przeładowywał polskich towarów lub aby było tam ich jak najmniej. W czasach II Rzeczypospolitej dość powszechnie uważano, że port morski powinien być połączony z drogami śródlądowymi, co miało zapewniać tani transport towarów kierowanych na zaplecze portu i w drugą stronę. Ponieważ Gdynia nie miała takich połączeń, z uporem szukano takiego rozwiązania, które eliminowało Gdańsk z łańcucha dostaw. Powstawały więc różne koncepcje, czasami fantastyczne, trudne technicznie do przeprowadzenia, a do tego kosztowne. Wszystkie one były swego rodzaju marzeniami autorów, gdyż nikt ich nie weryfikował pod żadnym kątem. Nie prowadzono prac studyjnych czy terenowych, nie mówiąc o podjęciu prac ściśle technicznych czy kosztorysowych. Gdańszczanie i rząd niemiecki śledzili te poczynania, ale nie wzbudzały u nich większych emocji. Zdawano sobie sprawę, że z powodu braku pieniędzy strona polska nie jest w stanie wcielić ich w życie. Pomysły przedstawiano na kartach różnych czasopism, na konferencjach czy innych spotkaniach, ale zawsze jako wizje konkretnego środowiska. Polskie władze państwowe przyglądały się tym dyskusjom, lecz nie angażowały się w te projekty lub też interesowały się nimi w minimalnym stopniu. Proponowane rozwiązania nie trafiały do planów rozwoju gospodarczego kraju, lecz są świadectwem wyobraźni polskich inżynierów.

## Bibliografia

### Źródła archiwalne

- Archiwum Akt Nowych w Warszawie [AAN], Ministerstwo Spraw Zagranicznych 1918–1939 [MSZ 1918–1939], sygn. 2538.
- Archiwum Państwowe w Bydgoszczy [AP Bydgoszcz], Urząd Wojewódzki Pomorski w Toruniu 1919–1939, sygn. 25116.
- Archiwum Państwowe w Gdańsku Oddział w Gdyni [AP Gdynia], Komisariat Rządu w Gdyni, sygn. 657.

### Źródła drukowane

- Porębski K., Wenda T., *Port nacionalny w Gdyni. Nie opublikowany projekt sprzed 70 lat*, „Rocznik Gdyński” 1991, nr 10, s. 22–33.
- Protokół Zjazdu Delegatów Pomorskich Miast Nadwiślańskich, który się odbył w niedzielę, dnia 19 września 1937 r. o godzinie 11-tej w Grudziądzu*, Warszawa 1938.
- Rummel J., *Narodziny żeglugi*, Gdańsk 1980.
- 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 osuszaniu bagien poleskich*, Warszawa 1928.
- Sprawozdanie stenograficzne ze 118 posiedzenia Sejmu Ustawodawczego z dnia 10.02.1920 r.

### Źródła prasowe

- „Biuletyn Izby Przemysłowo-Handlowej w Gdyni” 1937, r. 6, nr 15.
- „Codzienna Gazeta Handlowa” 1937, nr 181.
- „Danziger Neueste Nachrichten” 1937, nr 175.

- „Der Danziger Vorposten“ 1937, nr 174, 176, 184.  
 „Dziennik Bydgoski“ 1924, nr 181; 1937, nr 215; 1938, nr 69.  
 „Dziennik Gdański“ 1921, nr 126–142; 1923, nr 97, 167.  
 „Express Poranny“ 1937, nr 207.  
 „Gazeta Gdańska“ 1937, nr 173, 182, 195.  
 „Gazeta Warszawska“ 1923, nr 163.  
 „Ilustrowany Kuryer Codzienny“ 1937, nr 209, 216.  
 „Kurier Bałtycki“ 1937, nr 121.  
 „Kurier Bydgoski“ 1937, nr 182.  
 „Kurjer Poznański“ 1923, nr 187.  
 „Kurier Warszawski“ 1922, nr 186; 1923, nr 166.  
 „Morze“ 1925, r. 2, nr 4; 1926, r. 3, nr 7; 1937, r. 14, nr 6.  
 „Warszawski Dziennik Narodowy“ 1937, nr 210, 213, 215.  
 „Żeglarz Polski“ 1922, nr 10, 12; 1923, nr 1–7, 11.

### Literatura przedmiotu

- Białas T., *Liga Morska i Kolonialna 1930–1939*, Gdańsk 1983.  
 Bieniarzówna J., *Ingarden Roman (1852–1926)*, PSB t. 10, s. 162–163.  
 Bissaga T., *Geografia kolejowa Polski z uwzględnieniem stosunków gospodarczo-komunikacyjnych*, Warszawa 1938.  
 Bohdan E., *Morska polityka gospodarcza Polski*, Warszawa 1928.  
 Böttcher H.W., *Die Freie Stadt Danzig. Wege und Umwege in die europäisches Zukunft. Historischer Rückblick, staats- und völkerrechtliche Fragen*, Bonn 1995.  
 Brzosko E., *Rozwój transportu w Polsce w latach 1918–1939*, Szczecin 1982.  
 Chodkiewicz B., *Dostęp do obcych mórz*, „Bandera Polska” 1919, r. 1, nr 2, s. 1–9.  
 Chudzyński M., *Kollis Władysław (1897–1961)*, [w:] *Słownik biograficzny techników polskich*, t. 3, red. T. Skarżyński, Warszawa 1993, s. 197–199.  
 Chwaściński B., *Ingarden Roman (1852–1926)*, [w:] *Słownik biograficzny techników polskich*, t. 3, red. T. Skarżyński, Warszawa 1993, s. 152–153.  
 Chwaściński B., *Sadkowski Aleksander (zm. 1924)*, [w:] *Słownik biograficzny techników polskich*, t. 7, red. Z. Skoczyński, Warszawa 1996, s. 179–180.  
 Chwaściński B., *Tillinger Tadeusz (1879–1955)*, [w:] *Słownik biograficzny techników polskich*, t. 8, red. Z. Skoczyński, Warszawa 1997, s. 144–145.  
 Chwaściński B., *Wenda Tadeusz Apolinary (1863–1948)*, [w:] *Słownik biograficzny techników polskich*, t. 8, red. Z. Skoczyński, Warszawa 1997, s. 157–158.  
 Czechowski J., *Gdynia i Wolne Miasto Gdańsk w politycznej, gospodarczej i kulturalnej perspektywie II Rzeczypospolitej*, Słupsk 2018.  
 Czerwińska W., *Rola państwa w polskiej gospodarce morskiej w latach 1919–1939*, Gdańsk 1974.  
 Daszyńska-Golińska Z., *Zamiast wstępu (w sprawie programu gospodarczego Polski po wojnie)*, [w:] *Zagadnienia polskiej polityki gospodarczej po wojnie. Studia ekonomiczne*, Kraków 1917, s. 1–28.  
 Dłuski S., *Metody holowania berlinek na Morzu Kaspijskim i możliwość zastosowania tych metod na Bałtyku*, „Żeglarz Polski” 1922, nr 1, s. 6.  
 Dopierała B., *Wokół polityki morskiej Drugiej Rzeczypospolitej*, Poznań 1978.



- Duda D., Tokarz R., *Działalność Juliana Rummela w Towarzystwie Żeglugi i Propagandy Morskiej*, „Nautologia” 2008, t. 43, s. 72–81.
- Encyklopedia Gdańska*, red. B. Śliwiński, Gdańsk 2012.
- Encyklopedia Gdyni*, t. 1, red. M. Sokołowska, Gdynia 2006.
- Ickiewicz K., *Morskie tradycje Tczewa. Szkice historyczne*, Pelplin 2005.
- Ingarden R., *Komunikacje wodne a rozwój ekonomiczny Polski*, Warszawa 1919.
- Ingarden R., *Znaczenie ekonomiczne wybrzeża i portów własnych dla Polski*, „Bandera Polska” 1919, r. 1, nr 1, s. 20–43.
- Jabłoński I., *Handel morski i flota handlowa zjednoczonej Polski*, „Bandera Polska” 1919, r. 1, nr 2, s. 20–33.
- Julian Rummel. Gdynianin – Polak – Europejczyk*, Gdynia 2004.
- Kasprowicz B., *Problemy ekonomiczne budowy i eksploatacji portu w Gdyni w latach 1920–1939*, „Zapiski Historyczne” 1956, t. 22, z. 1–3, s. 119–174.
- Klejnot-Turski J., *Holowanie morskie a eksport*, „Żeglarz Polski” 1922, nr 1, s. 5–6.
- Klejnot-Turski J., *Kanał morski do Tczewa*, Gdańsk 1922.
- Klejnot-Turski J., *Kanał morski do Tczewa*, „Żeglarz Polski” 1922, nr 9, s. 133–134.
- Klejnot-Turski J., *Na dobrej drodze*, „Żeglarz Polski” 1923, nr 3, s. 32.
- Klejnot-Turski J., *O możliwości inwestycji polskich w porcie gdańskim*, „Żeglarz Polski” 1922, nr 10, s. 149–150.
- Klejnot-Turski J., *Organizacja tow. akcyjnego budowy kanału morskiego do Tczewa*, „Żeglarz Polski” 1923, nr 6–7, s. 75.
- Klejnot-Turski J., *Połączenie wodne Tczew–Gdynia i składy wolnocłowe w Tczewie*, „Żeglarz Polski” 1925, nr 13, s. 1.
- Klejnot-Turski J., *Port Rzeczypospolitej (widoki przyszłego rozwoju Gdańska, Tczewa i Gdyni)*, Gdańsk 1921.
- Klejnot-Turski J., *Przygotowanie do budowy kanału morskiego do Tczewa nie przeszkadza robotom portowym w Gdyni*, „Żeglarz Polski” 1923, nr 3, s. 33.
- Kollis W., *Kanał Warta–Gopło na tle dalszych projektów wielkiej drogi wodnej Śląsk–Gdynia*, „Gospodarka Zachodnia. Miesięcznik Gospodarczy Wielkopolski i Pomorza” 1938, nr 5, s. 153–156.
- Kollis W., *Połączenie sieci polskich dróg wodnych z Bałtykiem w Gdyni*, „Gospodarka Wodna” 1937, r. 3, nr 2, s. 88–91.
- Kollis W., *Projekt drogi wodnej Gdynia–Bydgoszcz*, „Czasopismo Techniczne” 1937, t. 55, nr 16, s. 277–280.
- Konopka A., *Magistrala wodna Śląsk–Bałtyk*, „Morze” 1937, r. 14, nr 9, s. 19.
- Konopka A., *Regulacja Wisły w okresie rządów zaborczych*, „Sprawy Morskie i Kolonialne” 1938, z. 2, s. 61–78.
- Kosiek Z., *Kollis Władysław (1897–1961)*, PSB t. 13, s. 317–318.
- Księga Pamiątkowa Towarzystwa „Bratniej Pomocy” Słuchaczy Politechniki we Lwowie*, Lwów 1897.
- Kwaśniewski S., *Kilka uwag o żegludze śródlądowej w Polsce*, Warszawa 1931.
- Luniak B., *Znaczenie gospodarcze żeglugi na Wiśle*, „Drogi Polski. Miesięcznik Społeczno-Gospodarczy” 1938, t. 2, nr 6, s. 371–382.
- Libiszewski J., *Początki budowy portu w Gdyni w latach 1920–1925 (okres t.zw. „Małego portu”)*, „Studia Historyczne” (WSP w Bydgoszczy) 1972, z. 2, s. 121–174.

- Łotysz S., *Transeuropejska droga wodna przez Polesie a kwestia jego osuszenia w II Rzeczypospolitej*, „Kwartalnik Historii Nauki i Techniki” 2018, t. 63, nr 1, s. 7–37, DOI 10.4467/0023589xkhnt.18.001.9454.
- Łukasiewicz S., *W sprawie dróg wodnych do portów polskich. Kanał Bydgoszcz–Gdynia*, „Przegląd Techniczny” 1926, t. 64, nr 47, s. 630–631.
- Machaliński Z., *Gospodarcza myśl morską II Rzeczypospolitej 1919–1939*, Wrocław 1975.
- Mielczarek R., *Klejnot (Klejnot-Turski) Józef Robert*, [w:] *Słownik biograficzny Pomorza Nadwiślańskiego*, t. 2, red. S. Gierszewski, Gdańsk 1994, s. 399–401.
- Mikos S., *Wolne Miasto Gdańsk w okresie rządów parlamentarnych (1920–1933)*, [w:] *Historia Gdańska*, t. 4, cz. 2, 1920–1945, red. E. Cieślak, Sopot 1998, s. 33–70.
- Mioduszeowski W., *Profesor Władysław Kollis (1897–1961)*, „Przegląd Naukowy. Inżynieria i Kształtowanie Środowiska” 2016, t. 25, nr 3, s. 379–383.
- Możdżeński L., *Polityka morską Polski odrodzonej*, [w:] *XV lat polskiej pracy na morzu*, red. A. Majewski, Gdynia 1935, s. 17–22.
- Nayda A.T., *Polskie drogi wodne i projekty ich rozwoju w latach 1918–1939*, „Przegląd Komunikacyjny” 2007, nr 4, s. 37–46.
- Orlewicz S., *Problemy żeglugi śródlądowej*, [w:] *Śródlądowe drogi wodne i flota. I Konferencja – Współczesne Problemy Hydrotechniki Wrocław, 16–18 maja 1985*, Wrocław 1985, s. 91–104.
- Österreichisches Biographisches Lexikon 1815–1950*, t. 3, z. 11, red. E. Obermeyer-Marnach, Wien 1961.
- Pamiętnik I-go Polskiego Zjazdu Hydrotechnicznego w Warszawie 3–5 stycznia 1929 r.*, Warszawa 1929.
- Piłatowicz J., *Łukasiewicz Stanisław (1884–1960)*, [w:] *Słownik biograficzny techników polskich*, t. 10, red. Z. Skoczyński, Warszawa 1999, s. 81–84.
- Piłatowicz J., *Tillinger Tadeusz Jacenty (1879–1955)*, PSB t. 53, s. 563–564.
- Piskozub A., *Polityka taryf kolejowo-portowych w Polsce międzywojennej*, „Zeszyty Naukowe Wyższej Szkoły Ekonomicznej w Sopocie” nr 8, *Gospodarka Morska*, 1963, s. 167–198.
- Przeiętka M., *Komunikacja i polityka. Transport kolejowy i drogowy w stosunkach polsko-niemieckich w latach 1918–1939*, Warszawa 2015.
- Rafalski J., *Własny port polski na Bałtyku*, Warszawa 1922.
- Rożański A., *Jeszcze o dostępie do morza*, „Roboty Publiczne” 1919, r. 1, nr 7–9, s. 43–45.
- Rudzki A., *Taryfy kolejowe jako instrument polityki gospodarczej*, Warszawa 1936.
- Ruhnau R., *Die Freie Stadt Danzig 1919–1939*, Berg am See 1988.
- Rummel J., *Morskie zagadnienie Polski*, Gdynia 1924.
- Rummel J., *Port Gdynia*, Toruń 1926.
- Rummel J., *Port w Gdyni*, Warszawa 1923.
- Rybczyński M., *Drogi wodne na Pomorzu*, Toruń 1935.
- Rybczyński M., *Problemy Wisły*, „Sprawy Morskie i Kolonialne” 1934, r. 1, nr 1, s. 21–38.
- Rybczyński M., *Przewozy na drogach wodnych w Polsce*, „Czasopismo Techniczne” 1930, nr 14, s. 252.
- Schmidt M., *Polityka i technika kolejowych taryf portowych*, [Gdynia 1939].
- Sokół F., *Gdynia w służbie Rzeczypospolitej*, Radom 1939.
- Spitzer T., *Gdynia i jej znaczenie dla gospodarstwa Polski*, Kraków 1933.

- Sprawozdanie z I-go Narodowego Kongresu Żeglugi*, Warszawa 1932.
- Sroka S., *Rylke Aleksander (1887–1968)*, PSB t. 33, s. 484–486 (przedruk w: *Słownik biograficzny techników polskich*, t. 19, red. J. Piłatowicz, Warszawa 2008, s. 134–136.
- Sztolcman S., *Przewozy na drogach wodnych*, „Czasopismo Techniczne” 1930, [cz. 1] nr 11, s. 193–199, [cz. 2] nr 12, s. 217–223.
- Tillinger T., *I. Koleje i kanały. Ich wzajemny stosunek i rola w rozbudowie polskiej sieci komunikacyjnej. II. Port morski w Tczewie*, Warszawa 1923.
- Tillinger T., *Dostęp do morza*, „Roboty Publiczne” 1919, r. 1, nr 7–9, s. 43–44.
- Tillinger T., *Gdynia i polska żegluga śródlądowa*, „Morze” 1933, r. 10, [cz. 1] z. 2, s. 12–13, [cz. 2] nr 3, s. 11–12, [cz. 3] nr 4, s. 12–13.
- Tillinger T., *Jeszcze o porcie w Tczewie*, „Żeglarz Polski” 1922, nr 8, s. 115–117.
- Tillinger T., *Nasz program komunikacji wodnych. I. Kanał morski do Tczewa*, „Żeglarz Polski” 1923, [cz. 1] nr 1, s. 6–9, [cz. 2] nr 2, s. 19–20.
- Tillinger T., *Port morski w Tczewie*, „Bandera Polska” 1921, r. 2, nr 1–2, s. 28–33.
- Tillinger T., *Sprawa kanału tczewskiego. Sprostowanie*, „Żeglarz Polski” 1923, nr 5, s. 64.
- Tillinger T., *Tczew – jako port morski*, „Żeglarz Polski” 1922, nr 1, s. 4.
- Tillinger T., *W sprawie kanału do Gdyni*, „Gospodarka Wodna” 1937, t. 3, nr 3, s. 139–140.
- Tillinger T., *Warunki ogólne rozwoju dróg wodnych w Polsce i ich znaczenie tranzytowe*, Warszawa 1927.
- Uziembło A., *Nasza przeszłość i przyszłość na morzu*, Warszawa 1928.
- Uziembło A., *Praca Polski nad morzem*, Warszawa 1926.
- Wenda T., *Gdynia–Tczew*, „Żeglarz Polski” 1922, nr 12, s. 171–175.
- Wenda T., *Port morski w Gdyni*, „Przemysł i Handel” 1922, t. 3, z. 13, s. 214–216.
- Wenda T., *Rzut oka na powstanie portu w Gdyni*, Gdynia 1938.
- Wenda T., *Rzut oka na powstanie portu w Gdyni*, „Morskie Wiadomości Techniczne” 1938, t. 3, nr 2–3, s. 2–10 (przedruk w: „Technika Morza i Wybrzeża” 1947, nr 9–10, s. 13–16).
- Wenda T., *W sprawie wyboru miejsca pod budowę portu. (Gdzie mamy budować port morski – w Tczewie, Gdyni, czy w Zatoce Puckiej?)*, „Przemysł i Handel” 1922, t. 3, nr 42, s. 598–600 (przedruk w: „Żeglarz Polski” 1922, nr 12, s. 171–175).
- Wenda T., *Własny port morski*, „Kurier Warszawski” 3.04.1921, nr 91, s. 6.
- Widernik M., *Julian Rummel – działacz i popularyzator myśli morskiej okresu międzywojennego*, „Zeszyty Naukowe Wydziału Humanistycznego, Historia” 1981, z. 11, s. 5–16.
- Widernik M., *Magistrala węglowa Śląsk–Gdynia i jej znaczenie w okresie międzywojennym*, „Zapiski Historyczne” 1984, t. 49, z. 2, s. 31–53.
- Widernik M., *Porty Gdańska i Gdyni w życiu gospodarczym II Rzeczypospolitej*, Gdańsk 1991.
- Widernik M., *Rummel Julian (1878–1954)*, [w:] *Słownik biograficzny Pomorza Nadwiślańskiego*, t. 4, red. S. Gierszewski, Gdańsk 1997, s. 122–113.
- Widernik M., *Tczew portem morskim*, „Rocznik Gdański” 1991, t. 51, z. 2, s. 47–58.
- Widernik M., *Wenda Tadeusz Apolinary (1863–1948)*, [w:] *Słownik biograficzny Pomorza Nadwiślańskiego*, t. 4, red. S. Gierszewski, Gdańsk 1997, s. 432–433.
- Widernik M., *Żegluga i transport na dolnej Wiśle w okresie międzywojennym*, [w:] *Żegluga na Wiśle w okresie II Rzeczypospolitej (1918–1939)*, red. J. Łukasiewicz, Warszawa 1990, s. 73–149.
- Wojtkiewicz M., *Droga wodna Warszawa–Bałtyk*, Warszawa 1926.

Wójcik J., *Wolne Miasto Gdańsk 1920–1939*, Warszawa 1976.

Zipper B., *Polska polityka taryf portowych*, [w:] *XV lat polskiej pracy na morzu*, red. A. Majewski, Gdynia 1935, s. 133–136.

Zyglewski Z., *Droga wodna Śląsk–Bałtyk (1919–1926)*, [w:] *„Zanim zbudowano Gdynię...”. Wpływ odrodzenia państwa w 1918 roku na procesy modernizacyjne ziem polskich*, red. Z. Girzyński i inni, Toruń 2020, s. 293–331.

Zyglewski Z., *Kruszwicko-bydgoski zjazd kanałowy w 1924 roku*, „Ziemia Kujawska” 2019, t. 27, s. 71–93.

dr hab. **Zbigniew Zyglewski**, prof. UKW – historyk, pracuje na Wydziale Historycznym Uniwersytetu Kazimierza Wielkiego w Bydgoszczy. Jego zainteresowania koncentrują się na przemianach krajobrazu, problematyce osadnictwa, geografii i struktury Kościoła; ostatnio szczególne miejsce wśród nich zajmuje tematyka związana z problematyką granic państwowych i śródlądowych dróg wodnych. Autor prac: *Droga wodna Śląsk–Bałtyk 1919–1926*, [w:] *„Zanim zbudowano Gdynię...”. Wpływ odrodzenia państwa w 1918 roku na procesy modernizacyjne ziem polskich*, Toruń 2020; *Zabiegi o połączenie wodne Warty z Gopłem do 1937 r.*, „Polonia Minor Orientalis” 2022, t. 9.  
e-mail: [zbzyglew@ukw.edu.pl](mailto:zbzyglew@ukw.edu.pl)

Data zgłoszenia artykułu: 17 stycznia 2024

Data przyjęcia do druku: 12 czerwca 2024