

ZBIGNIEW ZYGLEWSKI

Uniwersytet Kazimierza Wielkiego w Bydgoszczy

ORCID 0000-0001-5390-3455

ZABIEGI O POŁĄCZENIE WODNE WARTY Z GOPŁEM (DO 1937 R.)

W wyniku drugiego rozbioru Polski w 1793 roku Prusy przejęły całą Wielkopolskę, w tym także dorzecze Warty. W tych okolicznościach prawie natychmiast Prusacy przystąpili do połączenia Warty pod Koninem z jeziorami leżącymi na północ od tego miasta, uważając że jego budowa nie będzie zbyt trudna, a wielce przydatna¹. Kanał ten został poprowadzony naturalnym ciekim widocznym na mapie Petrhèsa z 1785 roku². Strumyk wypływający z Jeziora Pątnowskiego podążał na południe przez Marantów, Rudzicę, Laskówiec, Grójec i wpadał do Warty na wschód od wsi Morzysław. Ciek ten jest także zaznaczony na mapie Wielkopolski z 1793 roku³. Dopiero na mapie Prus Południowy z początku XIX wieku między jeziorem Pątnowskim a miejscowością Rudzica została poprowadzona prosta linia, którą można interpretować jako kanał⁴. Natomiast dalej od tej wsi przez Laskówiec do Warty widnieje rzeczka po obu stronach brzegów otulona bagnami. Kanał na całym odcinku od jeziora do Warty pojawił się na mapie z 1843 roku i został tam opisany jako „Kanał Morzysławski”⁵ (Ryc. 1).

Kanał ten był odcinkiem drogi wodnej łączącej Wartę z Jeziorem Ślesińskim. Z tego zbiornika wodnego by dotrzeć do jeziora Gopło należało pokonać wzniesienie usytuowane między tymi akwenami. W dawnych czasach Gopło obejmowało także Jezioro Mielno, ale po kanalizacji górnej Noteci w drugiej połowie XIX wieku wody Gopła zostały obniżone, przesuwając początek tego jeziora o 7 km na północ. Między jeziorami Ślesińskim i Mielno przebiega dział wodny, na którym leży także małe Jezioro Czarne. Wał ów w czasach historycznych nie pozwalał na połączenie się wód ślesińskich i goplańskich, a odcinek ten należało pokonać pieszo lub konno. Nie mamy wiarygodnych przekazów,

¹ *Der Oderstrom, sein Stromgebiet und seine wichtigsten Nebenflüsse*, Bd. 3, Abt. 3, Berlin 1892, s. 892.

² Archiwum Główne Akt Dawnych w Warszawie, Zbiór geograficzny Stanisława Augusta, sygn. AK 108: K. de Perthès, *Mappa szczegulna Wojewodztw Brzeskiego Kujawskiego y Inowroclawskiego*.

³ *Karte von Gross-Polen enthaltend A. die Woiwodschaften Posen... vermehrt herausgegeben im Jahre 1793*, Berlin 1793.

⁴ D. Gilly, *Special Karte von Suedpreussen mit allerhoechster Erlaubniss aus der königlichen grossen topographischen Vermessungs-Karte*, Berlin 1802-1803, B II.

⁵ *Topograficzna karta Królestwa Polskiego*, wykonana przez Kwatermistrzostwo Generalne Wojska Polskiego, 1843. Wcześniejsza mapa województwa kaliskiego zawarta w J. Kolberg, *Atlas Królestwa Polskiego. 8 map jeograficznych*, Carte generale du Palatinat de Masovie, 1827, skupia się na miejscowościach, pomijając małe ciekły wodne.

by kiedykolwiek dział ten przecinał kanał wodny⁶. W pierwszej połowie XX wieku, aby z miejscowości Przewłoka, leżącej na końcu Jeziora Slesińskiego, dotrzeć do miejscowości Przewóz u brzegów Gopła trzeba było przebyć 12 km szlakiem lądowym⁷.



Ryc. 1 Kanał Morzysławski 1843

Źródło: Topograficzna karta Królestwa Polskiego, wykonana przez Kwatermistrzostwo Generalne Wojska Polskiego, 1843.

W świetle przekazu Wawrzyńca Surowieckiego, żyjącego współcześnie opisywanym wydarzeniom, Prusacy w 1796 roku⁸ wykopali rów od Jeziora Gosławickiego do Warty głęboki na 5 stóp (1,5 m). Kanał ten w dnie miał jedynie 3 (0,9 m), a 12 stóp (3,5 m) u wierzchu. Jego długość określił na jedną milę⁹. Ta ostatnia wielkość sprawia spore trudności przy przeliczeniu na dzisiejsze kilometry. W dawnej Polsce używano trzech

⁶ W. Kowalenko, *Przewłoka na szlaku żegludowym Warta-Gopło-Wisła*, „Przegląd Zachodni” 1952, t. 8, nr 5-6, s. 52-53, 55, 58-59; K. Skarżyńska, *Gopło – centrum hydrograficzne Polski przed wiekami*, „Przegląd Geofizyczny” 1963, t. 8, z. 3, s. 191-194.

⁷ „Ilustracja Polski” 1939, nr 24, z dnia 11 VI, Numer specjalny, s. VII: *Od granicy wschodniej do granicy zachodniej*. Latem 1938 r. grupa żeglarzy z kilkoma łodziami chcąc przemieścić się z Gopła na Jezioro Slesińskie przewiozła łodzie wozami konnymi na odcinku 12 km.

⁸ A. Sadkowski, *W sprawie połączenia kanałem splawnym doliny rzeki Wisły z doliną rzeki Warty*, „Przegląd Techniczny” 1901, t. 39, nr 33, s. 320, podaje rozpoczęcie prac w 1776 r., co jest oczywistą pomyłką. Podobnie „Dziennik Bydgoski” 1921, nr 221, z dnia 27 IX, s. 2: *Droga wodna Warta-Gopło*, przedruk z „Kuriera Warszawskiego”. Również memoriał Sejmiku Powiatowego w Koninie z 10 VII 1921 r. w sprawie odbudowy kanału a skierowany do Naczelnika Państwa, początek budowy Kanału Morzysławskiego datuje na 1776 r., Archiwum Państwowe w Poznaniu Oddział w Koninie (dalej APK), Wydział Powiatowy w Koninie 1919-1939 (dalej WPK), sygn. 577a, k. 4. Prusacy w wyniku I rozbioru w 1772 r. zajęli znaczą część Gopła, ale bez południowej części jeziora, która pozostała przy Polsce. Granica biegła między wsiami Mietlica i Połajewko, co pokazuje mapa Karola Pertéca z 1785 r.

⁹ W. Surowiecki, *O rzekach y splawach krajów Xięstwa Warszawskiego*, cz. I, Warszawa 1811, s. 145.

rodzajów mil: małej, średniej i dużej¹⁰. Stosowaną w czasach reformy stanisławowskiej milę większą można określić na 7400 m, a mniejszą na 5555 m. W przypadku omawianego kanału trudno jest jednoznacznie stwierdzić jaką milę miał na myśli polski inżynier. Natomiast gdyby przyjąć za mapę Gilley'a, że najpierw powstał odcinek Pątnów-Rudzica, to liczyłby on około 5 km długości.

Koszt tego przedsięwzięcia był niewielki, wyniósł bowiem 1387 talarów. Głównym celem kanału było odprowadzanie nadmiaru wody z jezior konińskich i osuszenie okolicznych terenów¹¹. Taki też cel przyświecał budowniczym od samego początku. Dopiero niejako przy okazji powstała wygodna droga wodna przeznaczona dla spławu drewna i małych statków, czego jak podkreśla Surowiecki, wcześniej nie brano pod uwagę. Inwestycja ta okazała się nad wyraz trafna, gdyż w następnym roku wzrosły dochody okolicznych właścicieli¹². Całość prac kanałowych została zakończona w 1801 roku¹³.

Wspomniana wyżej realizacja kanałowa mogła być traktowana jako tymczasowa i prowizoryczna. Snuto plany wybudowania drogi wodnej na odcinku Warta-jeziora konińskie-Gopło. Pod Koninem można było zastosować dwa rozwiązania. Pierwsze polegające na poprowadzeniu szlaku wodnego od Morzysławia wzdłuż zaginionego koryta rzeczki Goplenicy, a więc Kanałem Morzysławskim i dalej przez jeziora Gosławickie, Ślesińskie oraz Mielno. Druga droga obchodziła od wschodu jeziora konińskie i mogła prowadzić od Grójca albo Wólki przez Wierzelin, Lubstów do Noteci. W jednym i drugim wypadku przewidywano wybudowanie trzech śluz, by mogą pływać statki do 150 ton.

Zapewne władze pruskie przymierzały się do tych rozwiązań, gdyż znane są wstępne wyliczenia tego przedsięwzięcia. Koszt długiego na milę kanału od Warty do Jeziora Gosławickiego szacowano do 12 tys. talarów. Drugiego odcinka z Jeziora Ślesińskiego do Jeziora Mielno do 17 tys. talarów, a trzeciego od tego zbiornika wodnego do Gopła na 3 tys. talarów. Wydatki na każdą z projektowanych śluz liczono po 3-4 tys. talarów. Do tego dochodziły koszty wałów, mostów, wzmocnień brzegów. Całościowe koszty, łącznie z pływającym taborem szacowano na 130 tys. talarów. Druga wersja, bez jezior, wymaga wykopania kanału na 3 mile długiego, który byłby droższy od pierwszej wersji o jakieś 30 tys. talarów.

Według Surowieckiego władze polskie Księstwa Warszawskiego powinny rozważyć możliwość budowy takiego kanału. Jego druga wersja mogła dać więcej pożytków niż pierwsza, a to głównie za sprawą osuszenia dużej połaci terenu. Uważał, że rząd z przyczyn oszczędnościowych powinien wybrać trasę przez jeziora¹⁴.

Budowa nowoczesnego kanału łączącego Wartę z Gopłem była zapewne częścią większego planu utworzenia drogi wodnej Odra-Warta-Wisła. Na początku XIX wieku władze pruskie opracowały szczegółowy plan regulacji Warty od Konina, a także rzeki Ner i budowy kanału łączącego tę rzekę z Bzurą, która pozwoliłaby na żeglugę do Wisły.

¹⁰ *Encyklopedia historii gospodarczej Polski do 1945 roku*, t. 1, Warszawa 1981, s. 520-521 (miary staropolskie), s. 558 (mila).

¹¹ A. Sadkowski, *W sprawie połączenia kanałem...*, s. 320; R. Ingarden, *Rzeki i kanały żeglowne w b[łytych] trzech zaborach i znaczenie ich gospodarcze dla Polski*, Warszawa [1921], s. 381.

¹² W. Surowiecki, *O rzekach...*, s. 145.

¹³ APK, WPK, sygn. 577a, k. 4; „Dziennik Bydgoski” 1921, nr 221, z dnia 27 IX, s. 2: *Droga wodna Warta-Gopło*, przedruk z „Kuriera Warszawskiego”.

¹⁴ W. Surowiecki, *O rzekach...*, s. 143-144; M. Borucki, *Ziemia kujawska pod względem historycznym, jeograficznym, archeologicznym, ekonomicznym i statystycznym*, Warszawa 1882, s. 327.

W tym ciągu wodnym przewidywano budowę 14 murowanych śluz, a koszty wszystkich robót określono na 1,2 mln talarów. Przystąpiono nawet do robót, ale czasy wojen napoleońskich zniweczyły te plany¹⁵.

Pojawiły się pomysły uruchomienia żeglugi na górnej Noteci do Nakła i dalej świeżo zbudowanym Kanałem Bydgoskim, do Wisły. Brano też pod uwagę nieco zmienioną trasę, a więc Notecią do Łabiszyna i stąd dalej kanałem zasilającym Kanał Bydgoski. Nie obca była myśl poprowadzenia kanału od Kruszwicy w kierunku Wisły. Za najpraktyczniejsze rozwiązanie Surowiecki uważał wykorzystanie do żeglugi Noteci, gdyż nie trzeba było kopać kanałów, a przy okazji spore tereny zostałyby osuszone. Władze Księstwa Warszawskiego wyznaczyły nawet specjalnych komisarzy, którzy mieli rozpoznać Notecę na odcinku od Gopła do Nakła i podać koszty jej dostosowania do żeglugi¹⁶.

Zmiany na mapie politycznej przełomu XVIII i XIX wieku nie sprzyjały podjęciu szerszych prac związanych z budową drogi wodnej Warta-Notecę. Po 1815 roku odcinek Warty od źródeł po ujście Proсны wraz z jeziorami konińskimi znalazł się pod panowaniem rosyjskich, natomiast Gopło pozostało pod rządami pruskimi. Taka sytuacja nie sprzyjała rozbudowie szlaków wodnych w rejonie warciańsko-goplańskim.

Trudno zaprezentować dalsze dzieje Kanału Morzysławskiego. Jeszcze pod koniec lat trzydziestych XIX stulecia w kanale były śluzy utrzymujące wodę. Kanał uchodził za sprawny i tylko wymagał pogłębienia¹⁷. Później jedni twierdzili, że do połowy XIX wieku utrzymał się w dobrym stanie¹⁸ a inni wprost przeciwnie. Uważali, że w ciągu pierwszych dziesięcioleci kanał popadł w zapomnienie i w ruinę. W połowie wieku miał pozostać po nim jedynie zarys jego brzegów¹⁹.

Nieznany właściciel dóbr gosławickich w bliżej nieznanym czasie dokonał modernizacji kanału. Nieco go uporządkował i poszerzył²⁰. W 1878 roku pojawił się też niemiecki plan zbudowania nowego kanału Warta-Gopło jako przedłużenie kanalizowanej wówczas przez Niemców górnej Noteci. Jednak ze względu na to, że Gopło było podzielone granicą niemiecko-rosyjską plan ten upadł, gdyż obie strony nie mogły dojść do porozumienia²¹. Aleksander Sadkowski lustrując Kanał Morzysławski w ostatniej ćwierci XIX wieku zastał go w nienajlepszej kondycji. W tym czasie jego długość od Jeziora Pątnowskiego po Wartę wynosiła około 8,5 wiorsty (ok. 9 km), szerokość 3 sążnie (6,4 m) a głębokość 5 stóp (1,5 m). Woda z jeziora do Warty płynęła dość swobodnie mimo, że kanał był zanieczyszczonym. Na całej jego długości mogły nadal pływać łodzie, ale ten żadnych funkcji żeglugowych nie pełnił i prawie zupełnie pozbawiony był spławu²².

¹⁵ W. Surowiecki, *O rzekach...*, s. 40-41; L. Wolski, *Rys hydrografii Królestwa Polskiego z wiadomością o spławach*, „Biblioteka Warszawska” 1849, t. 3, s. 41-44; A. Sadkowski, *Nasze przysze drogi wodne w oświetleniu technicznie możebnego ich wykonania*, Warszawa 1919, s. 115; J.E. Piasecka, *Budowa kanałów na ziemiach Rzeczypospolitej w świetle piśmiennictwa polskiego do połowy XIX wieku*, „Kwartalnik Historii Nauki i Techniki” 1970, t. 15, nr 2, s. 311.

¹⁶ W Surowiecki, *O rzekach...*, s. 146-147.

¹⁷ „Przyjaciel Ludu” 1839, t. 5, nr 52, z dnia 29 VI, Leszno, s. 415.

¹⁸ E. Raczyński, *Wspomnienia wielkopolskie*, t. 2, Poznań 1843, s. 408, 411; L. Wolski, *Jeziora w Królestwie Polskim*, „Biblioteka Warszawska” 1851, t. 41, nr 1, s. 79.

¹⁹ J. Moraczewski, *Starożytności polskie*, t. 2, Poznań 1852, s. 162.

²⁰ M. Borucki, *Ziemia Kujawska...*, s. 327.

²¹ T. Tillinger, *Program rozbudowy dróg wodnych w Polsce* [cz. 2], „Gospodarka Wodna” 1936, t. 2, nr 4, s. 124; H. Herbich, *Zagadnienie gospodarki wodnej*, „Drogi Polski. Miesięcznik Społeczno-Gospodarczy” 1937, t. 1, nr 6, s. 26.

²² A. Sadkowski, *W sprawie połączenia kanałem...*, s. 320.

Sprawa Kanału Morzysławskiego pojawiła się w czasie I wojny światowej. Niemcy zajmując ziemie Królestwa Polskiego przystępowali do próby ich modernizacji. Niemiecki cywilny zarządca Wolfgang von Kreis już 13 lipca 1915 roku obejrzał kanał i polecił sporządzić projekt jego przebudowy. Zajął się tym niemiecki inż. Warmbür z Bydgoszczy, który ukończył studium w 1916 roku. W następnym roku plany te przesłano do Warszawy²³. Dość powszechnie twierdzi się, że do budowy kanału nie doszło wskutek oporu społeczeństwa polskiego, które nie chciało współpracować z okupantem²⁴. Jednak jakieś prace Niemcy wykonali i to w pośpiechu²⁵.

Mimo tych niepowodzeń kanał łączący Wartę z Gopłem stał się częścią wschodniemieckiej sieci dróg wodnych zaproponowanych w 1917 roku. Paul Ehlers, profesor ówczesnej technicznej szkoły gdańskiej wkomponował go w nowy, 600 tonowy szlak wodny biegnący z Górnego Śląska kanałami: Małapanew, Proсна, Warta, Gopło do Wisły pod Toruniem. Uważał, że powyżej Konina naturalnym obniżeniem, przez które biegnie kanał melioracyjny (Abflußgraben) od Warty do Jeziora Pątnowskiego można poprowadzić kanał żeglukowy długości 8,2 km. Dalej szlak wytyczył tymże jeziorem oraz Mikorzyńskim i Slesińskim na długości 12,4 km. Od północnego krańca jeziornego szlaku wytyczył kanał łącznikowy długości 5,3 km przechodzący przez małe Jezioro Mielno i dochodzący do rzeki Noteć w rejonie Koszewa. Stąd już kilka kilometrów rzeką do Gopła. Gdański inżynier na całym tym szlaku przewidywał trzy śluzy, w tym jedną u ujścia kanału do Warty²⁶. Przegrana przez Niemcy wojna położyła kres tym planom.

W połowie 1920 roku dokładne oględziny Kanału Morzysławskiego wykazały, że liczy sobie 8,87 km długości. Natomiast jego szerokość była różna. Od Warty do mostu na drodze Anielew-Sulanki (nieistniejąca już wieś), a więc na długości 5,5 km, jego szerokość wynosiła 3 m, a od mostu do Jeziora Pątnowskiego 5 m. Głębokość tych dwóch odcinków też była różna. Pierwszy z nich osiągał 2,5 m, a drugi 2 m głębokości²⁷.

Koniec I wojny światowej i traktat wersalski z 1919 roku zmieniły mapę polityczną Europy i przy okazji podzielił granicę państwową dotychczasowy szlak żegluki śródlądowej oparty na połączeniu Odry z Wisłą przez Noteć i Kanał Bydgoski. Wielkopolska z górną Wartą, górną i środkową Notecią a także z Gopłem znalazła się w granicach państwa polskiego. Przez granicę polsko-niemiecką ustanowioną na Noteci, Poznań i znaczna część ziem wielkopolskich nie miały dostępu do Odry ani do Wisły.

W pierwszej połowie 1919 roku zarysowały się dwie wizje rozwoju dróg wodnych w odrodzonym państwie. Inż. Tadeusz Tillinger wiosną 1919 roku nakreślił szkicowy projekt poprowadzenia kanału śródlądowego z Górnego Śląska do Wisły, który ledwie zahaczał o wschodnią Wielkopolskę. Ten znakomity znawca dróg wodnych nie dostrze-

²³ APK, WPK, sygn. 577a, k. 15: pismo Przewodniczącego Wydziału Powiatowego w Koninie z 26 VI 1920 r.

²⁴ Tamże, k. 4; „Dziennik Bydgoski” 1921, nr 221, z dnia 27 IX: *Droga wodna Warta-Gopło*, przedruk z Kuriera Warszawskiego.

²⁵ Archiwum Państwowe w Bydgoszczy (dalej APB), Państwowy Zarząd Wodny w Bydgoszczy 1920-1939 (dalej PZWB), sygn. 170, k. 10.

²⁶ [P.] Ehlers, *Binnenwasserstrassen des Ostens*, Danzig 1917, s. 24-26; Z. Zyglewski, *Koncepcje i projekty kanałów żeglownych przez Wielkopolskę Wschodnią a zjazd melioracyjny w Koninie w 1925 roku*, „Polonia Maior Orientalis” 2021, t. 8, s. 114-116.

²⁷ APB, PZWB, sygn. 170, k. 4-5.

gał potrzeby budowy kanału Warta-Gopło w ramach 1000 tonowej magistrali wodnej wschód-zachód z Gopłem. Widział natomiast potrzebę połączenia Poznania z Warszawą, tym samym z Wisłą przez Wartę i Bzurę²⁸.

Inni specjaliści wodni uważali Wisłę za kręgosłup całego polskiego systemu dróg wodnych. Ponieważ było wiadomo, że ujście Warty znajdzie się poza granicami państwa polskiego, przeto opowiadali się za połączeniem Warty pozostającej w gestii Polski z systemem wiślanym. Już ówczesnym wydawało się, że budowa kanału Konin-Gopło, wiążącego Wartę z już istniejącą drogą Gopło-Bydgoszcz jest konieczna i oczywista, a do tego łatwa i tania²⁹.

Na fali entuzjazmu narodowego w kwestii budowy sieci śródlądowych dróg wodnych 9 lipca 1919 roku uchwalono ustawę o projektowanych kanałach. Ten bardzo ogólny akt nie wspominała o pracach nad kanałem Warta-Gopło. Ustawa koncentrowała się na budowie centralnego kanału śródlądowego biegnącego z Górnego Śląska do Wisły, zwanego później kanałem węglowym, przyjmując założenia zaprezentowane wcześniej przez Tillingera³⁰.

Wiosną 1920 roku władze państwowe nie były jeszcze zdecydowane w sprawie przebiegu kanału Śląsk-Wisła. Ostateczna decyzja miała zapaść po wykonaniu wstępnego studium kanału w oparciu o wiele wariantów. W 1920 roku Dyrekcja Budowy Dróg Wodnych w Warszawie rozpoczęła studia wstępne, polegające m.in. na objęździe oraz niwelacji terenu w rejonie jezior konińskich i Gopła³¹.

Zapowiadane w lipcowej ustawie południkowe połączenie Warty z Wisłą wywołało w Wielkopolsce poruszenie. Władze Poznania początkowo były całą sytuacją nieco zdezorientowane. W czasach pruskich rozważano możliwość w miarę krótkiego połączenia wodnego Poznania z Bydgoszczą. W stolicy Wielkopolski znano niemieckie pomysły połączenia Warty z Wisłą w różnych miejscach. Była trasa przez Swarzędz i Wrześnię do Noteci, inne przewidywało połączenie Warty z Notecią na linii Rogoźno-Szamocin. Zanany był projekt szlaku od Biedruska przez Murowaną Goślinę, Skoki i Żnin do Bydgoszczy. Brano pod uwagę także połączenie Poznania z Wisłą pod Toruniem kanałem przez Gniezno. Z tych wszystkich propozycji, różnym Wielkopolanom odpowiadały te projekty, które przechodziły przez ich miejscowości. Powiat wrzesiński opowiadał się za kanałem przecinającym ich obszar³². Sejmik powiatowy w Słupcy wobec zaniedbania komunikacyjnego powiatu widział w budowie drogi wodnej najważniejszy szlak wywozu produktów rolnych ze swego terenu³³. Władze Śremu i całego powiatu były zainteresowane kanałem, ale takim który biegłby przez ich ziemie³⁴. Poznaniowi najbardziej odpowia-

²⁸ T. Tillinger, *Sztuczne drogi wodne*, „Roboty Publiczne” 1919, R. 1, z. 1, s. 31-33, 37-38; Z. Zyglewski, *Koncepcje i projekty kanałów...*, s. 119-120.

²⁹ J. Kurnatowski, *Polska sieć wodna*, „Bandera Polska” 1919, t. 1, nr 1, s. 53-54, 56; tenże, *Ujście Wisły*, „Bandera Polska” 1919, t. 1, nr 2, s. 62; K. Pawłowicz, *Drogi wodne Polski*, Warszawa 1919, s. 20-21.

³⁰ Dziennik Ustaw R.P. 1919, nr 59, poz. 356; Z. Zyglewski, *Koncepcje i projekty kanałów...*, s. 122.

³¹ APB, PZWB, sygn. 170, k. 7; Z. Zyglewski, *Koncepcje i projekty kanałów...*, s. 122-123.

³² „Orędownik Wrzesiński”. Organ urzędowy na powiat Wrzesiński 1920, nr 120, z dnia 15 XII, s. 2: *Połączenie Wisły z Wartą kanałem*; H. Mankowski, *Östliche Wasserstraßen*, „Zeitschrift für Binnen-Schiffahrt” 1921, Bd. 28, H. 16, s. 316.

³³ APK, WPK, sygn. 577a, k. 11: pismo Sejmiku Powiatowego w Słupcy do Ministra Robót Publicznych, VII 1920 r.

³⁴ APB, Urząd Wojewódzki Pomorski w Toruniu 1919-1939 (dalej UWP), sygn. 25121: Wniosek miasta Śremu bez daty (czerwono k. 82-82v).

dała droga wodna Konin-Gopło-Notec. W założeniu Wielkopolan szlak ten nie był częścią projektowanego kanału węglowego, a jedynie jego północną, niezależną odnogą łączącą się z Notecią i Kanałem Bydgoskim³⁵. Ówczesnym chodziło nie o budowę nowej arterii wodnej na linii Poznań-Warta-Gopło-Bydgoszcz-Gdańsk, a jedynie o jej odbudowę. Wskazywano na dawność tego połączenia, a budowa nowego kanału Warta-Gopło była tylko swego rodzaju renowacją zaniedbanego, ale przecież istniejącego odcinka³⁶.

W kwestii planowania przebiegu kanałów żeglownych od samego początku poznańskie władze wojewódzkie ściśle współpracowały z Bydgoszczą. Przedstawiciele tego miasta i instytucji wodnych zapraszano do Poznania na konsultacje³⁷. Poznańska Izba Przemysłowo-Handlowa opowiadająca się za połączeniem Warty z Gopłem i Notecią, pozostając w połowie 1920 roku w ścisłym kontakcie z bydgoską odpowiedniczką³⁸.

Obok Poznania i Bydgoszczy szczególną aktywność na polu budowy kanału Warta-Gopło wykazywał Konin. Tamtejszy inżynier, Rafał Mierzyński, uważający regulację rzek w Polsce, budowę kanałów i rozwój żeglugi śródlądowej za misję swego życia, rozpoczął zabiegi mające na celu zwrócenie uwagi władzom państwowym i samorządowym na połączenie Warty z Wisłą przez jeziora konińskie i Gopło³⁹. Dnia 12 lipca 1920 roku Mierzyński przedłożył magistratowi Bydgoszczy pomysł budowy kanału Warta-Gopło, podkreślając, że głównym zadaniem nowego kanału będzie bezpośrednie powiązanie Wielkopolski drogą wodną z Gdańskiem i Warszawą⁴⁰.

Wcześniej, 12 czerwca 1920 roku podczas zjazdu w Kruszwicy warszawskich i poznańskich inżynierów spraw wodnych debatowano w sprawie wyboru właściwego kierunku drogi wodnej Śląsk-Bałtyk. Zebrani dostrzegali dawność i ważność połączenia na odcinku morzysławskim⁴¹. W zjeździe wzięli też udział przedstawiciele okolicznych samorządów, którzy popierali pomysł budowy połączenia Warty z Gopłem i rozpoczęcia prac jak najszybciej. Na spotkaniu tym podano stanowisko rządu w kwestii finansowania tego przedsięwzięcia. Władze państwowe na budowę kanału deklarowały pokrycie kosztów budowy w 60%, pozostałe mieli wyłożyć zainteresowani z powiatu strzelińskiego, nieszawskiego, kolskiego, konińskiego i słupeckiego⁴².

Tutaj niektórzy członkowie samorządów zawiązali „Komitet Budowy Drogi Wodnej Śląsk-Warta-Gopło-Bałtyk z odgałęzieniem Poznań-Warszawa”. Komitet ten na czele z Rafałem Mierzyńskim działał przy Wydziale Powiatowym w Koninie, ale jego siedziba

³⁵ „Kurier Poznański” 1920, nr 285, z dnia 11 grudnia, [s. 5] Dodatek: Z Rady miejskiej.

³⁶ APK, WPK, sygn. 577a, k. 2: pismo Sejmiku Powiatu Konińskiego do Naczelnika Państwa, 10 VII 1921.

³⁷ APB, PZWB, sygn. 170, k. 6: Wojewoda poznański do radcy J. Bronikowskiego, Inspektora Dróg Wodnych w Bydgoszczy, Poznań 30 IV 1920.

³⁸ APB, Izba Przemysłowo-Handlowa w Bydgoszczy 1929-1939 (dalej IPHB), sygn. 4: Den Magistrat de Stadt Bromberg, Bollwerks Deputation, Bydgoszcz 27 VII 1920.

³⁹ Archiwum Akt Nowych w Warszawie (dalej AAN), Archiwum Ignacego Paderewskiego (dalej AIP), sygn. 2076, k. 2: Drogi Wodne w Polsce spółka akcyjna. Sprawozdanie za lata 1919-1922.

⁴⁰ B. Dopierała, *Wokół polityki morskiej Drugiej Rzeczypospolitej. Studia historyczne*, Poznań 1978, s. 217.

⁴¹ APK, WPK, sygn. 577a, k. 11: pismo R. Mierzyńskiego do starosty słupeckiego, 18 VI 1920; k. 14: pismo R. Mierzyńskiego do starosty konińskiego, 19 VI 1929; Archiwum Państwowe w Poznaniu Oddział w Gnieźnie (dalej APG), Wydział Powiatowy w Gnieźnie 1919-1939 (dalej WPG), sygn. 277: W sprawie Dróg Wodnych w Polsce. List Otwarty, 25 V 1923.

⁴² APK, WPK, sygn. 577a, k. 10: pismo Z. Mittelstaenda z Lisewa pow. koniński do Sejmiku Powiatowego w Koninie, 14 VI 1920.

znajdowała się w Warszawie. Dość szybko przekształcił się w ogólnokrajowe „Towarzystwo Propagandy dla Budowy Dróg Wodnych w Polsce i ich Uprzemysłowienia”, zatwierdzone przez Ministra Spraw Wewnętrznych 31 lipca 1923 roku⁴³.

Owocem tych zabiegów było powstanie w połowie 1920 roku szkicowego zarysu projektu budowy drogi wodnej Warta-Noteć. Jej początek stanowił poszerzony do 10 m Kanał Morzysławski i ciąg jezior konińskich. Między 23,5 a 24,6 km przewidywano przekopanie działu wodnego i budowę nieco dalej dwóch śluz dla pokonania różnicy wysokości między jeziorami konińskimi a Gopłem. Koszt budowy trasy liczącej 33,5 km oszacowano na 12 mln marek⁴⁴. Projekt ten powstał w Inspekcji Dróg Wodnych w Bydgoszczy i został przesłany do Urzędu Wojewódzkiego w Poznaniu⁴⁵. W tym czasie i jeszcze do wiosny 1921 roku nie ustalono parametrów tego kanału⁴⁶. Dopiero pod koniec marca 1921 roku Ministerstwo byłej Dzielnic Pruskiej uznało lokalność tego kanału w ramach dzielnic wielkopolskiej i określiło jego tonaż do 150 ton⁴⁷. Wówczas nikt z decydentów nie traktował go jako części projektowanego kanału Śląsk-Bałtyk a jedynie uważano za lokalny kanał łącznikowy dostosowany do dotychczasowego szlaku górnonoteckiego. Jednak już w tym czasie inżynierowie wodni opowiadali się za przystosowaniem tego kanału co najmniej do barek o nośności 400 ton, nawiązując do możliwości Kanału Bydgoskiego⁴⁸.

Za budową kanału Warta-Gopło optowało miasto Poznań a także Urząd Wojewódzki Poznański oraz podległe mu agendy. W Poznaniu zawiązano nawet „komitet kanałowy”, pochylający się nad budową kanału Warta-Gopło-Noteć, który zebrał się 26 lipca 1920 roku i następnie spotykał się w odstępach miesiąca lub dwóch⁴⁹.

W lipcu 1920 roku Ministerstwo byłej Dzielnic Pruskiej wystosowało memorandum do Ministra Robót Publicznych w sprawie kanału Warta-Gopło, podkreślając, że na mapie polskiej sieci dróg wodnych jest to optymalne rozwiązanie⁵⁰. Konsekwencją tych wszystkich starań była uchwała Sejmu 3 grudnia 1920 roku wzywająca rząd do opracowania studium tego kanału, jako części drogi wodnej Śląsk-Gdańsk. Ministerstwo Robót Publicznych zobowiązało się, że zaraz po przyjęciu uchwały przez Sejm przystąpi do wstępnych prac projektowych na tym odcinku⁵¹.

⁴³ Z. Zyglewski, *Droga wodna Śląsk-Bałtyk (1919-1926)*, [w:] „Zanim zbudowano Gdynię”. *Wpływ odrodzenia państwa w 1918 roku na procesy modernizacyjne ziem polskich*, red. Z. Giryński i inn., Toruń 2020, s. 309-310, 316.

⁴⁴ APB PZWB, sygn. 170, k. 4-5.

⁴⁵ Tamże, k. 3.

⁴⁶ APB, IPHB, sygn. 4: Inspekcja Dróg Wodnych w Bydgoszczy do Ministerstwa byłej Dzielnic Pruskiej, Bydgoszcz 12 II 1921.

⁴⁷ Tamże: Ministerstwo byłej Dzielnic Pruskiej do Izby Przemysłowo-Handlowej w Bydgoszczy, Poznań 22 III 1921.

⁴⁸ R. Ingarden, *Rzeki i kanały...*, s. 594-595.

⁴⁹ APB, PZWB, sygn. 170, k. 8-9.

⁵⁰ „Dziennik Bydgoski” 1921, nr 221, z dnia 27 IX, s. 2: *Droga wodna Warta-Gopło*, przedruk z Kuriera Warszawskiego.

⁵¹ Druk: *Sprawozdanie Stenograficzne ze 193 Posiedzenia Sejmu Ustawodawczego z dnia 3 grudnia 1920 r.*, s. CXCIII/14-16: Sprawozdanie Komisji Wodnej o wniosku w sprawie budowy kanału Gopło-Warta; „Kurier Warszawski” 1920, nr 335, z dnia 4 XII, s. 2: *Kanał Gopło-Warta*; A. Żabierek, K. Żabierek, *Kanał Warta-Gopło. Droga wodna ku wielkiej Polsce*, Brodnica 2017, s. 17-18; A. Żabierek, K. Żabierek, *Rozpoczęcie budowy kanału Warta-Gopło w roku 1937 a znaczenie żeglugi śródlądowej dla ówczesnych interesów*, [w:] *Studia z dziejów pogranicza Kujawsko-Wielkopolskiego*, t. 8, red. P. Szczepankiewicz, J. Kołtuniak, Bydgoszcz-Wierzbinek 2018, s. 221.

Przyjęcie uchwały kanałowej przez grudniowy sejm wydawało się rozstrzygać przebieg drogi wodnej w ramach kanału Śląsk-Wisła. Tymczasem władze Poznania pod koniec roku dowiedziały się, że rządowe biuro projektowe prowadziło prace nad kanałem przechodzącym przez Swarzędz, Wrześnię, Łódź i Włocławek. Na posiedzeniu rady miasta Poznania podkreślano, że trasa ta odbiega od uchwały sejmowej i oczekiwań Wielkopolan. Ich zdaniem takie wytyczenie drogi wodnej nie przyniesie korzyści ziemiom Kongresówki i nie wykorzystuje naturalnej drogi przez ciąg jezior konińskich, no i pomija Bydgoszcz, na co nie zgadzali się Wielkopolanie. Postulowano aby przed ostatecznym zatwierdzeniem przebiegu rządowego projektu wodnej magistrali węglowej przeprowadzić kolejną konsultację w poznańskiej komisji kanałowej, a na jej obrady zaprosić projektanta kanału, inż. Józefa Skalkę z Warszawy⁵².

Władze Poznania i Bydgoszczy, niezrażone tymi faktami, nadal zbierały materiały w sprawie kanału Warta-Gopło. Szczególnie zwracano uwagę na argumenty przemawiające za połączeniem Warty przez Notec z Kanałem Bydgoskim. Wskazywano na zainteresowanie Niemców budową tej drogi wodnej w czasie wojny⁵³. Również Ministerstwo byłej Dzielnicy Pruskiej czyniło zabiegi mające na celu pozyskanie informacji o przewozach towarów drogą wodną, przemawiających na korzyść budowy kanału warciańsko-goplańskiego⁵⁴.

Jeszcze wiosną 1921 roku rysowały się dwie niezależne od siebie możliwości połączenia Warty z Wisłą. Powstał bowiem rządowy projekt poprowadzenia kanału z Gopła do Wisły w kierunku Włocławka oraz „wielkopolski” idący starym noteckim szlakiem do Kanału Bydgoskiego. Pojawiły się obawy, że może dojść do budowy dwóch równoległych kanałów blisko siebie położonych. By temu zapobiec Ministerstwo Robót Publicznych podjęło kroki mające na celu zorientowanie co do możliwości połączenia tych dwóch rozwiązań. W prace te miał zaangażować się osobiście minister Gabriel Narutowicz, wizytujący wiosną tereny potencjalnego przebiegu kanału⁵⁵. Z inicjatywy Generalnej Dyrekcji Dróg Wodnych w Warszawie w końcu maja doszło do dwudniowej podróży, mającej na celu zlustrowanie możliwości budowy kanału o nośności 600 ton na linii Gopło-Wisła czy może rozszerzenia i pogłębienia szlaku górnonoteckiego. Już wtedy zakładano, że gdyby przyjęto to drugie rozwiązanie to i tak prace na Noteci zostałyby przeprowadzone na samym końcu kanałowych robót, po wybudowaniu całego kanału węglowego. Wynikało to z faktu, że Notecią można było pływać, chociaż mniejszymi jednostkami. Z chwilą przekopania dwóch odcinków między jeziorami konińskimi, było od razu gotowe połączenie Warty z Wisłą. Natomiast w tym czasie kwestią otwartą pozostawała sprawa połączenia Gopła z Poznaniem. Brano pod uwagę uregulowanie Warty od stolicy Wielkopolski do Konina, ale też bezpośredni kanał Gopło – Jezioro Ślesińskie – Gosławickie i przekop do Lubonia pod Poznaniem. Zastanawiano się także nad kanałem prowadzącym przez jeziora: Rogozińskie, Wągrowieckie, Foluskie, Wolickie do skanalizowanej górnej Noteci⁵⁶.

⁵² „Bromberger Presse” 1920, nr 280, z dnia 17 XII, s. 3: *Ein Kanal von Posen nach Danzig unter Umgehung Brombergs?*

⁵³ APB, PZWB, sygn. 170, k. 10: Inspekcja dróg Wodnych w Bydgoszczy do Urzędu Wojewódzkiego w Poznaniu, Bydgoszcz 4 I 1921.

⁵⁴ APB, IPHB, sygn. 4: Ministerstwo b. Dzielnicy Pruskiej do Izby Przemysłowo-Handlowej w Bydgoszczy, Poznań 4 II 1921.

⁵⁵ „Dziennik Kujawski” 1921 nr 61, z dnia 16 III, s. 2-3: *O przyłączenie Warty do Wisły*; „Deutsche Rundschau” 1921, nr 52, z dnia 17 III, s. 3: *Der Warthe-Weichselkanal*, przedruk z Dziennika Kujawskiego.

⁵⁶ APB, PZWB, sygn. 170, k. 11-11v.

Nacisk kół wielkopolskich nakierowany na budowę kanału Warta-Gopło był tak silny, że władze centralne przystąpiły do jego planowania. Prace projektowe postępowywały dość szybko, gdyż nie były zbyt złożone i techniczne trudne. Chodziło o przekopanie 18 km kanału w torfie oraz 1 km wododziału⁵⁷. W tym też czasie projektem żywo interesował się Poznań i Bydgoszcz. Plan, kosztorys, krótki opis kanału dotarły do obu ośrodków. W świetle ówczesnej wiedzy Inspekcji Dróg Wodnych w Bydgoszczy kanał ten miał być wybudowany tylko dla statków o nośności 200 ton. Takie parametry kłóciły się ze znanymi wszystkim założeniami kanału węglowego. Być może fakt tak małego tonażu był powodem przygotowywania przez bydgoską Izbę Przemysłowo-Handlową memoriału w sprawie kanału⁵⁸.

W połowie 1921 roku ujrzał światło dzienne wstępny projekt 1000 tonowego kanału węglowego opracowany przez Generalną Dyрекcję Budowy Sztucznych Dróg Wodnych. Zawarty tam zapis dotyczący połączenia Warty z Gopłem jest dość ogólny, mówi jedynie o powiązaniu rzeki Warty pod Kołem z jeziorem Pątnowskim i dalej z Gopłem. Natomiast co do drogi w kierunku Poznania nadal nie było jasnych ustaleń. Dopuszczano możliwość poprowadzenia szlaku z Jeziora Gosławickiego istniejącym Kanałem Morzysławskim do Warty pod Koninem lub też wykopanie nowego kanału. Rozstrzygnięcie tej kwestii odłożono do dalszych prac studyjnych⁵⁹. Widać wyraźnie, że w tym czasie ministerialni projektanci nie mieli jeszcze wykrystalizowanej koncepcji połączenia między Wartą a Gopłem. Nie znali też osiągnięć Wielkopolan na tym odcinku, zapewne zabrakło współpracy między zainteresowanymi stronami.

Władze samorządowe powiatów leżących najbliższej okolicy projektowanego kanału goplańskiego po ogłoszeniu wstępnego planu domagały się jak najrychlejszego ruszenia z pracami budowlanymi. Sejmik koniński 10 lipca 1921 roku podjął uchwałę o potrzebie rozpoczęcia takich prac i wystosował podanie do Naczelnika Państwa Józefa Piłsudskiego z prośbą o wydanie przez niego jakiegoś aktu prawnego inicjującego prace budowlane przy kanale Warta-Gopło⁶⁰. Samo Ministerstwo Robót Publicznych co do terminu rozpoczęcia prac ziemnych wypowiadało się dość oględnie. Uznawano kanał Warta-Gopło za inwestycję ważną, będącą elementem rozbudowy sieci dróg wodnych w Polsce, ale wskazywano, że pojawiły się dopiero wstępne założenia. Muszą powstać plany szczegółowe z uwzględnieniem kosztów budowy, a później ustawa sejmowa zabezpieczy środki finansowe tej inwestycji. Ministerstwo opowiadało się za budową kanału w pierwszej kolejności, lecz żadnych dat nie podawało⁶¹. Natomiast inż. Józef Skalka, projektant magistrali Śląsk-Wisła, w sierpniu 1921 roku oznajmił delegacji Górnego Śląska, że niedługo ruszą prace ziemne przy kanale Warta-Gopło⁶².

⁵⁷ APG, WPG, sygn. 277, k. 7v.

⁵⁸ APB, PZWB, sygn. 170, k. 17-17v.

⁵⁹ APB, IPHB, sygn. 4: J. Lipkowski, T. Tillinger, *Memoriał finansowy, techniczny i ekonomiczny dołączony do podania o zatwierdzenie Statutów Spółki Akcyjnej „Kanał węglowy Śląsk-Gdańsk” z odnogami do Warszawy i do Poznania*, s. 6, 9, Dodatek bezpłatny do nr. 35 „Przeglądu Technicznego” z dnia 30 VIII 1921 r.

⁶⁰ APK, WPK, sygn. 577a, k. 2.

⁶¹ Tamże, k. 7: pismo Ministerstwa Administracji Publicznej do Sejmiku Powiatowego w Koninie, 3 VIII 1921, k. 9, Kancelaria Cywilna Naczelnika Państwa do Sejmiku Powiatowego w Koninie, 6 VIII 1921.

⁶² Archiwum Państwowe w Katowicach, Naczelna Rada Ludowa na Górnym Śląsku, sygn. 130, k. 8v.

W budowie kanału upatrywano możliwość zatrudnienia sporej grupy bezrobotnych z terenu Wielkopolski, Pomorza a nawet Górnego Śląska. Wspominał o tym poseł sprawozdawca w sejmie, jak też lokalna prasa. Stąd też naciski na rozpoczęcie prac ziemnych. Niestety sprawy budowy nie posuwały się na przód. Ministerstwo Skarbu w 1922 roku przyznało około 500 tys. zł na różne prace związane z kanałem węglowym, w tym połowę tej sumy na rozpoczęcie budowy. Wiadomość tę Wielkopolanie interpretowali jako zapowiedź rychłych prac między Wartą a Gopłem⁶³, co jednak nie nastąpiło.

Pod koniec 1921 roku Ministerstwo Robót Publicznych zmieniło parametry kanału Śląsk-Wisła z nośności 1000 na 600 ton. Nie miało to istotnego znaczenia przy projektowaniu, gdyż skupiano się na wytyczeniu biegu kanału, a nie na jego opracowaniu technicznym. Prace projektowe przy kanale węglowym zakończono dopiero w połowie 1923 roku. Nowy projekt wstępny kanału węglowego niewiele się różnił od poprzedniej wersji. Dodano jedynie możliwość alternatywnej trasy na niektórych odcinakach. Modyfikacje te nie objęły kanału Warta-Gopło⁶⁴.

W końcu listopada 1923 roku. Ministerstwo Robót Publicznych twierdziło, że w ramach kanału Śląsk-Bałtyk-Warszawa-Poznań, odcinek Gopło-Warta jest na tyle wykończony, iż w każdej chwili można będzie przystąpić do prac ziemnych⁶⁵, ale i tak ich nie podjęto. Jednym z czynników zwlekania w budowie dróg wodnych był brak pieniędzy w kasie państwa. Ustawa z 1919 roku przewidywała całkowite pokrycie kosztów tego typu inwestycji przez budżet. Skoro państwo nie było w stanie tego zrealizować, latem 1923 roku przystąpiono do nowelizacji tej ustawy, ale sama ustawa sejmowa powstała w końcu lipca roku następnego. Nowy akt prawny dopuszczał kapitał prywatny i samorządowy do budowy i użytkowania dróg wodnych w Polsce⁶⁶.

W tym czasie uważano kanał Warta-Gopło za ostatecznie wpisany w szlak wodny Śląsk-Wisła, chociaż trwały spory o przebiegu drogi wodnej na odcinku od Gopła do Wisły⁶⁷. Jednak te ostatnie kwestie nie miały wpływu na odcinek morzysławskim. Czekało na opracowanie szczegółowych planów technicznych kanału, a także na zabezpieczenie finansowe inwestycji. Budowę planowano przeprowadzić w ciągu trzech lat, a koszty szacowano na ok. 10 mln złotych. Przeście Warta-Gopło traktowano jako samodzielne ogniwo części kanału węglowego, które należy wykonać w pierwszej kolejności. Z tego powodu kanał przewidywano na statki o pojemności 600 ton, podobnie jak cały kanał Śląsk-Wisła⁶⁸.

⁶³ AAN, AIP, sygn. 2076, k. 2: Drogi wodne w Polsce spółka akcyjna. Sprawozdanie za lata 1919-1922.

⁶⁴ APB, IPHB, sygn. 4: *Kanał żeglugi Śląsk-Toruń z odnogami Łęczycza-Warszawa i Pątnów-Poznań*, opracował inż. Józef Skalka, Wydawnictwo Biura Projektów Kanałów Żeglugi, ss. 42; J. Skalka, *Droga wodna ze Śląska do Gdańska z odgałęzzeniami do Warszawy i Poznania*, „Czasopismo Techniczne” 1923, t. 41, nr 1, s. 2; Z. Zyglewski, *Koncepcje i projekty kanałów...*, s. 124-125.

⁶⁵ APG, WPG, 277, k. 7v: Sprawozdanie z zebrania delegatów starostw i miast, odbytego w dniu 27 X 1923 w sali ratuszowej m. st. Warszawy w sprawie zawiązania Spółki Akcyjnej Budowy Dróg Wodnych w Polsce.

⁶⁶ Dziennik Ustaw R.P. 1924, nr 79, poz. 768; A. Żabierek, K. Żabierek, *Rozpoczęcie budowy...* s. 222; Z. Zyglewski, *Droga wodna Śląsk Bałtyk...*, s. 319.

⁶⁷ Z. Zyglewski, *Droga wodna Śląsk Bałtyk...*, s. 317-322.

⁶⁸ APB, UWP, sygn. 25121: Towarzystwo Propagandy Budowy Dróg Wodnych w Polsce do Wojewody Pomorskiego, 6 X 1924 Towarzystwo Propagandy Budowy Dróg Wodnych w Polsce, Projekt dekretu Pana Prezydenta Rzeczypospolitej Polskiej w sprawie budowy kanału węglowego, jako I etapu budowy dróg wodnych w Polsce, 29 IX 1926.

Wszelkiego rodzaju instytucje związane z żeglugą śródlądową apelowały do władz państwowych o jak najszybsze opracowanie i rozpoczęcie prac przy kanale Warta-Wisła, a w szczególności odcinka morzysławskiego. Domagali się tego uczestnicy ogólnokrajowego Zjazdu Kanałowego obradującego w dniach 13-14 września 1924 roku w Kruszwicy i Bydgoszczy. Uchwalili w tej sprawie specjalną rezolucję⁶⁹. Zwolennikiem rychłej budowy był wojewoda pomorski Stanisław Wachowiak⁷⁰. Za szybkim urzeczywistnieniem kanału Warta-Gopło jako część składową kanału węglowego opowiedziało się Koło Komunikacji Lądowej i Wodnej przy Stowarzyszeniu Techników Polskich. Stanowisko to zostało wypowiedziane na zebraniu Ligi Morskiej i Rzecznej w Warszawie 17 marca 1926 roku⁷¹. Oczywiście Liga Morska posiadająca sekcję Żeglugi Śródlądowej także popierała ten kierunek⁷². Podobnego zdania był obradujący 7 maja 1926 roku warszawski zjazd delegatów rządu, władz wojewódzkich, samorządowych oraz organizacji gospodarczych i społecznych poświęcony kanałom żeglugowym. Zebrani wskazywali na znaczenie połączenia wodnego Warty z Wisłą. Ich zdaniem szlak ten pozwoli zorganizować dowóz kolejowy do Warty z Zagłębia, Łodzi i Częstochowy i skieruje towary na Wisłę, zamiast do niemieckiego Szczecina⁷³. Natomiast zjazd w Łodzi odbywający się 8 września tego roku, z udziałem przedstawicieli samorządów i kół gospodarczych województwa łódzkiego wyraźnie wskazał na budowę w pierwszej kolejności kanału Warta-Gopło, jako przynoszącemu korzyści nie tylko Wielkopolsce, ale też łódzkiemu okręgowi przemysłowemu. Zebrani upraszali o rozpoczęcie prac ziemnych jeszcze w 1926 roku⁷⁴.

Towarzystwo Propagandy Budowy Dróg Wodnych w Polsce wiosną 1926 roku rozpowszechniało wiadomość o ukończeniu prac projektowych nad kanałem Warta-Gopło i domagało się rozpoczęcia prac ziemnych w oparciu o fundusze dla bezrobotnych⁷⁵. Wobec piętrzących się trudności przy budowie kanału węglowego mocniej naciskano na realizację odcinka warciańsko-goplańskiego. 13 kwietnia 1926 roku magistrat Kruszwicy wystosował odezwę do Ministra Robót Publicznych w sprawie budowy tego odcinka. Argumentowano tym, że inwestycja ta ułatwi dostęp do morza szeregu obszarom ziem Polski centralnej, a do tego setki czy tysiące bezrobotnych znajdą pracę przy budowie⁷⁶. W podobnym duchu wypowiedział się wojewoda warszawski Władysław Sołtan, prosząc jednocześnie rząd o włączenie do prac kanałowych także podległego mu powiatu niezawskiego⁷⁷.

⁶⁹ Z. Zyglewski, *Kruszwicko-Bydgoski Zjazd Kanałowy w 1924 roku*, „Ziemia Kujawska” 2019, t. 27, s. 71-87.

⁷⁰ APB, UWP, sygn. 25121: Pismo Wojewody Pomorskiego z 31 X 1924.

⁷¹ *Złota Księga budowy polskich kanałów żeglugi*, red. R. Mierzyński, Warszawa 1927, s. 133-134.

⁷² T. Białas, *Liga Morska i Kolonialna 1930-1939*, Gdańsk 1983, s. 152.

⁷³ *Złota Księga...*, s. 135-136.

⁷⁴ Tamże, s. 25-26: Województwo Łódzkie, Sprawozdanie, Łódź, dnia 9 IX 1926 r.; „Kurier Łódzki” 1926, nr 249, z dnia 10 IX, s. 7: *Problem dróg wodnych w Polsce. Wartą przez Gopło i Wisłę do polskiego morza. Zjazd wojewódzki w Łodzi pierwszym etapem budowy kanałów*.

⁷⁵ APB, UWP, sygn. 25121: Towarzystwo Propagandy Budowy Dróg Wodnych w Polsce do Wojewody Pomorskiego, 28 III 1926.

⁷⁶ Archiwum Państwowe w Lesznie, Wydział Powiatowy w Gostyniu 1919-1935, sygn. 165, k. 66.

⁷⁷ APB, UWP, sygn. 25121: Wojewoda Warszawski do Ministerstwa Robót Publicznych, 8 VI 1926.

Apel o szybkie rozpoczęcie prac z wykorzystaniem bezrobotnych nieustannie powtarzało Towarzystwo Propagandy Budowy Dróg Wodnych w Polsce⁷⁸. Organizacja ta posunęła się dalej, formułując pod koniec września 1926 roku projekt dekretu Prezydenta RP w sprawie budowy kanału Warta-Gopło jako pierwszego odcinka wodnej drogi węglowej. W piśmie tym koszt inwestycji określono na 10 mln zł, gdzie państwo miało wyłożyć 60% tej sumy, samorządy i kapitał prywatny po 20%. W takich też proporcjach przewidywano podział spodziewanych zysków. W dokumencie tym zaznaczono, że budowa ma trwać 3 lata. Projekt dekretu rozesłano do wojewodów zainteresowanych przebiegiem kanału⁷⁹. Niestety nie są znane dalsze losy tego legislacyjnego przedsięwzięcia.

O szybkie rozpoczęcie prac kanałowych apelowała prasa codzienna jak też periodyki. „Żeglarz Polski” wskazywał, że to powoli zatrudnić bezrobotnych z terenu województwa poznańskiego, pomorskiego czy łódzkiego. Słusznie wskazywano, że wynajdując się bezrobotnym jakieś lokalne roboty zamiast skupić ich na budowie kanału, który przyniesie wszystkim pożytki. Jako źródło finansowania, przynajmniej robocizny, wskazywano na fundusz dla bezrobotnych, z którego i tak przecież finansowano prace publiczne⁸⁰. „Gazeta Bydgoska” nawoływała nawet do budowy „miejscowymi siłami” poszczególnych odcinków połączenia Warty z Wisłą⁸¹.

Fachowcy w dalszym ciągu opowiadali się za budową w pierwszej kolejności kanału Warta-Gopło⁸². Ministerstwo Robót Publicznych inwestycję kanałową łączyło z uregulowaniem i przystosowaniem do żeglugi Warty od Poznania do Koła. Całość tak zakrojonych prac rozpisano na pięć lat i wyceniono na 20 mln zł⁸³. Brak kanału między Wartą a Gopłem powodowało, że Warta nadal nie była połączona z Wisłą i pozostawała oderwana od reszty polskich dróg wodnych. Szyprowie z Wisły nie mieli możliwości przepłynięcia na Wartę, a na tej ostatniej działali niemieccy przewoźnicy, zamiast polskich⁸⁴. Udział rodzimych barkarzy na tej rzece kurczył się, a polskie firmy żeglugowe korzystały z dzierżawy taboru niemieckiego. Ponadto towary płynące Wartą kierowano w stronę niemieckiego Szczecina⁸⁵.

W tym czasie trwały jeszcze prace projektowe nad kanałem Warta-Gopło. Dla zbadania na miejscu przebiegu kanału Warta-Gopło ministerstwo wyznaczyło komisję, złożoną z radcy ministerialnego inż. Wawrzkowicza, kierownika biura projektów, inż. Tillingera

⁷⁸ Tamże: Towarzystwo Propagandy Budowy Dróg Wodnych w Polsce do Wojewody Pomorskiego, 28 III 1926, Towarzystwo Propagandy Budowy Dróg Wodnych w Polsce do Wojewody Pomorskiego, 3 VII 1926, Towarzystwo Propagandy Budowy Dróg Wodnych w Polsce, Komunikat, 17 VII 1927.

⁷⁹ Tamże: Towarzystwo Propagandy Budowy Dróg Wodnych w Polsce, Projekt dekretu Pana Prezydenta Rzeczypospolitej Polskiej w sprawie budowy kanału węglowego, jako I etapu budowy dróg wodnych w Polsce, 29 IX 1926, przesłany do wojewody pomorskiego.

⁸⁰ „Żeglarz Polski” 1926, nr 21, z dnia 8 VI, s. 112: Żegluga wewnętrzna. O pilną budowę kanału Gopło-Warta.

⁸¹ „Gazeta Bydgoska” 1925, nr 121, z dnia 27 V, s. 1: *Kanał Warta-Wisła przez Bydgoszcz*.

⁸² T. Tillinger, *Warunki ogólne rozwoju dróg wodnych w Polsce*, Warszawa 1927, s. C88, odbitka: „Wiadomości Związku Polskich Zrzeszeń Technicznych” 1927, t. 3, nr 4, s. A100, referat na II Zjazd Polskich Techników Zrzeszonych we Lwowie 1927. Streszczenie tego artykułu T. Tillinger, *Celowość budowy dróg wodnych w Polsce*, [w:] *Złota księga...*, s. 61.

⁸³ APB, UWP, sygn. 25121: Pismo Wojewody Pomorskiego z 31 X 1924.

⁸⁴ A. Rylke, *Nasza żegluga śródlądowa, jej stan obecny, potrzeby i najbliższe możliwości rozwoju*, [w:] *Złota księga...*, s. 87-88, przedruk „Morze” 1926, nr 3-6.

⁸⁵ W. Kollis, *Kanał Warta-Gopło na tle dalszych projektów wielkiej drogi wodnej Śląsk-Gdynia*, „Gospodarka Zachodnia” 1938, nr 19, s. 153-154.

i dyrektora robót publicznych województwa łódzkiego inż. Stawińskiego, którzy w towarzystwie wójtów gmin Kramsk i Ślesin objechali trasę. Badali miejsca, w których należało wybudować niezbędne mosty, a także określili zakres koniecznych studiów i dodatkowych pomiarów. Po ukończeniu szczegółowego projektu przewidywano dokonanie zdjęcia terenów przeznaczonych do wywłaszczenia. Powstałe plany zgodnie z ustawą wodną, miały być wyłożone przez pewien czas w urzędach gminnych, aby osoby zainteresowane mogły je przejrzeć i zgłosić uwagi⁸⁶. Prace projektowe przewidywano ukończyć latem 1927 roku, a koszty jego budowy szacowano na około 10 mln zł⁸⁷.

Tymczasem w 1926 r. na prośbę rządu polskiego Komisja Komunikacyjna Ligi Narodów wysłała do Polski trzech wybitnych ekspertów do spraw wodnych celem oceny polskich koncepcji rozwoju dróg śródlądowych, w szczególności kanału Śląsk-Wiśła. Delegaci ci w ciągu dwóch tygodni mieli odwiedzić szereg miejsc ważnych z punktu widzenia żeglugi śródlądowej w Polsce⁸⁸. Na 10 lipca 1926 r. planowano ich obecność w Koninie, by mogli obejrzyć trasę projektowanego kanału Warta-Gopło⁸⁹, ale znaleźli się tam dzień wcześniej⁹⁰. Po zapoznaniu się z projektami i przeprowadzeniu wizji w terenie, komisja uznając możliwość budowy kanału węglowego, opowiadała się jednak za regulacją Wisły i uczynienia z niej osnowy sieci żeglugowej. Ponadto komisja aprobowała budowę kanału Warta-Gopło i wskazywała na potrzebę ulepszenia skanalizowanej górnej Noteci. Odradzano budowę kanału węglowego, gdyż można było szybko i tanio połączyć Wisłę przez Kanał Bydgoski, Noteć, Gopło z Wartą. W miejscu połączenia kanału prowadzącego z Gopła do Warty proponowano wybudowanie portu pozwalającego na przeladunek towarów dostarczanych ze Śląska transportem kolejowym⁹¹. W oczach zagranicznych ekspertów kanał Warta-Gopło jawił się jako podstawowe ogniwo na szlaku transportowym północ-południe. Uważali, że łącznik ten należy wybudować jak najszybciej. Ze względu na torfiasty charakter terenu, zalecali budowę śluz o małym spadzie, z kanałem prowadzonym w wykopie. Odradzano wykonanie kanału w nasypie, gdyż w tych warunkach geologicznych wały będą przez długie lata osiadały, co utrudni eksploatację tej drogi wodnej. Zwracano uwagę także na aspekt melioracyjny kanału warciańsko-goplańskiego. Jego budowa miała obniżyć lustro wody w okolicznych jeziorach i osuszyć pobliskie tereny. Te powinny zostać wykorzystane przez rolnictwo⁹². Ta ostatnia kwestia była podnoszona wcześniej, zwłaszcza przez władze powiatów położonych nad kanałem. Już w piśmie władz powiatu konińskiego do Naczelnika Państwa w 1921 r. wskazywano, że obniżenie

⁸⁶ „Nowy Kurier Polski” 1926, nr 220, z dnia 11 IX, s. 2: *Budowa kanału Gopło-Warta*; „Gazeta Bydgoska” 1926, nr 217, z dnia 21 IX, s. 2: *Budowa kanału Gopło-Warta*; „Deutsche Rundschau” 1926 nr 214, z dnia 18 IX, s. 1: *Der Warthe-Goplo Kanal*.

⁸⁷ T. Tillinger, *Warunki ogólne rozwoju dróg wodnych...*, s. C89.

⁸⁸ A. Konopka, *Eksperci Ligi Narodów o polskich drogach wodnych*, „Czasopismo Techniczne” 1926, t. 44, nr 21, s. 361.

⁸⁹ „Kurier Poznański” 1926, nr 305, z dnia 7 VII, s. 4: *Eksperci Ligi Narodów w Wielkopolsce*; „Gazeta Bydgoska” 1926, nr 154, z dnia 9 VII, s. 1: *Delegaci Ligi Narodów w Bydgoszczy*.

⁹⁰ „Kurier Poznański” 1926, nr 312, z dnia 10 VII, s. 3: *Z pobytu ekspertów Ligi Narodów*.

⁹¹ Tamże, 1927, nr 353, z dnia 6 VII, s. 2: *Drogi nawigacyjne w Polsce oraz wyzyskanie portów morskich*.

⁹² *Sprawozdanie Komitetu Ekspertów przedłożone Rządowi Polskiemu przez Ligę Narodów. O programie budowy dróg wodnych w Polsce, wykorzystaniu ujść morskich i dróg dojazdowych do nich dla przewozu węgla, oraz o osuszeniu bagien poleskich*, Warszawa 1928, s. 20, 27-33; Z. Zyglewski, *Droga wodna...*, s. 321-322.

poziomu Jeziora Gosławickiego o 1 m pozwoli uzyskać 4,5 tys. nowopolskich mórg (2519 ha) torfowiska. Umożliwi to eksploatację bardzo dobrego torfu i może nawet spowoduje powstanie fabryki produkującej nawozy azotowe w oparciu o ten surowiec⁹³.

Nieoczekiwane wsparcie dla projektu szybkiej budowy odcinka morzysławskiego pojawiło się w tymże 1926 roku. Z powodu strajku angielskich górników wzrosło zapotrzebowanie na eksport polskiego węgla. Aby dostarczyć towar do portów w Gdyni i Gdańsku wprowadzono transport łamany. Polegało to na dowozie węgla koleją do Bydgoszczy⁹⁴, Torunia, Solca Kujawskiego i dalszej jego ekspedycji już drogą wodną. System ten sprawdził się i władze państwowe widziały możliwość jego rozszerzenia na inne porty rzeczne⁹⁵. Koncepcja ta była zbieżna z wizją ekspertów Ligi Narodów co do kwestii przybliżenia Górnego Śląska do szlaków wodnych. Towarzystwo Propagandy Budowy Dróg Wodnych w Polsce natychmiast opowiedziało się za takim rozwiązaniem wskazując miasto Koło jako punkt przeładunku węgla z wagonów na barki, które stąd popłyną do polskich portów morskich przez kanał Warta-Gopło⁹⁶. Również inż. Tillinger opowiadał się za takim rozwiązaniem, upatrując w Koninie miejsce masowego przeładunku węgla z transportu lądowego na wodny⁹⁷.

Nadal płynęły głosy poparcia dla budowy warciańsko-goplańskiego kanału. Wojewódzka Rada Wodna przy wojewodzie warszawskim 22 sierpnia 1927 roku podjęła uchwałę popierającą połączenie Warty z Wisłą i wzywającą do rozpoczęcia prac przy kanale węglowym⁹⁸. Pierwszy Polski Zjazd Hydrotechniczny obradujący w styczniu 1929 rok w Warszawie wzywał rząd do budowy kanału Warta-Gopło wraz z regulacją Warty na odcinku od Konina do Poznania⁹⁹. Podobnego zdania było Towarzystwo Propagandy Budowy Kanałów oraz Liga Morska i Rzeczna, dając tego wyraz na specjalnym zebraniu zwołanym na początku stycznia 1930 roku do Warszawy¹⁰⁰.

Ukończony w 1927 roku projekt zakładał, że kanał Warta-Gopło przystosowany będzie dla barek o nośności 600 ton, a koszty jego szacowano na 12,4 mln zł. Oprócz kanału przewidywano przebudowę Kanału Górnonoteckiego do co najmniej 400 ton. Warta miała zostać przystosowana do żeglugi przynajmniej od Konina do Proсны (na dł. 50 km). Zamierzano to osiągnąć przez regulację rzeki, jej skanalizowanie bądź też przez budowę kanałów lateralnych¹⁰¹.

Wydawało się, że wszystko jest już przygotowane do rozpoczęcia prac budowlanych, ale te nie nastąpiły. Wpływ na to miał właśnie zapoczątkowany kryzys gospodarczy i co za tym idzie brak pieniędzy w kasie państwowej. Departament Wodny Minister-

⁹³ APK, WPK, sygn. 577a, k. 5.

⁹⁴ APB, Rejestry handlowe, żeglugowe, stowarzyszeń i spółdzielni Sadu Powiatowego w Bydgoszczy 1867-1995, sygn. 657: Lloyd Bydgoski. Sprawozdanie za rok 1926, s. 4.

⁹⁵ AAN, Ministerstwo Komunikacji 1918-1939 (dalej MK), sygn. 2363, k. 10; 2366, k. 3-3v.

⁹⁶ APB, UWP, sygn. 25121: Towarzystwo Propagandy Budowy Dróg Wodnych w Polsce do Wojewody Pomorskiego, 29 V 1926.

⁹⁷ T. Tillinger, *Aktualne zadania naszych dróg wodnych*, „Morze” 1929, nr 12, s. 6.

⁹⁸ *Złota księga...*, s. 132.

⁹⁹ *Sprawozdanie z I. Polskiego Zjazdu Hydrotechnicznego w Warszawie. Sekcja dróg wodnych*, „Czasopismo Techniczne” 1929, t. 47, nr 10, s. 154-155; A. Żabierek, K. Żabierek, *Kanał Warta-Gopło...*, s. 33.

¹⁰⁰ „Kurier Warszawski” 1930, nr 4, z dnia 4 I, wyd. wiecz., s. 9: *Kanał Warta-Gopło*; A. Żabierek, K. Żabierek, *Kanał Warta-Gopło...*, s. 36-37.

¹⁰¹ T. Tillinger, *Podstawy gospodarcze budowy kanału Warta-Gopło*, „Czasopismo Techniczne” 1929, t. 47, nr 11, s. 161.

stwa Robót Publicznych pismem z 18 maja 1927 roku poinformował Urząd Wojewódzki w Poznaniu, że kanał węglowy nie jest priorytetem inwestycyjnym. Według zawartych tam wyjaśnień koszty jego budowy przekraczały możliwości finansowe państwa. Kilkuletnie studia wykazały znaczne trudności techniczne, głównie w zaopatrzeniu kanału w wodę w górnym jego odcinku. Nie bez znaczenia była niezbyt przychylna opinia ekspertów Ligi Narodów co do tej inwestycji. Czynniki te zdecydowały o odłożeniu przez ministerstwo tego tematu na bliżej nieokreślony czas.

Pojawiły się też zmiany w priorytetach inwestycji wodnych. Z powodu ukończenia w 1926 roku planów regulacji Wisły zwrócono się w pierwszej kolejności ku pracom na tej rzece. W drugiej kolejności miały ruszyć inwestycje związane z kanałami dochodzącymi do Wisły. Kanał węglowy ustawiono na końcu listy inwestycyjnej uznając go za kosztowny i możliwy do realizacji po zaangażowaniu się w to przedsięwzięcie kapitału prywatnego. Jednak sam kanał Warta-Gopło, będący częścią kanału węglowego, uważano za bardzo ważny, gdyż uchodził za łatwy i tani w budowie, a do tego istotny z punktu widzenia gospodarczego. Dzięki niemu mogło powstać okężne połączenie między Wisłą a Odram, swego rodzaju „pętla wielkopolska”. Oprócz od dawna istniejącego odcinka Kanał Bydgoski – dolna Noteć doszłaby nowa odnoga przez Wartę z Poznaniem. Jednak zadaniem Departamentu Wodnego Ministerstwa Robót Publicznych zagadnienie to jest w fazie studiów i realizacja tego niewielkiego kanału była na ten czas niemożliwa¹⁰².

W budżecie państwa na rok 1927 przewidziano 2 mln zł z przeznaczeniem na budowę kanału Warta-Gopło¹⁰³, lecz w kolejnych latach już nic nie planowano. W latach 1929-1930 państwo skierowało pewne sumy pieniędzy tylko na regulację Warty w rejonie Konina. Natomiast na prace wiślane przeznaczano coraz większe sumy, z 6 mln zł w 1927 do 11,9 mln w 1930 roku¹⁰⁴.

Niezrażone tym władze Bydgoszczy z początkiem 1928 roku niestrudzenie gromadziły różnego rodzaju dane ekonomiczne przemawiające za budową kanału Warta-Gopło, a potrzebne do opracowania jego kosztorysu¹⁰⁵. Wielostronne naciski na Ministerstwo Komunikacji, do którego przeszły sprawy wodne, zapewne przyniosły skutek skoro w swoich planach opracowanych w 1931 roku, obok priorytetowej regulacji Wisły, uznało połączenie Warty z Wisłą za pomocą kanału Warta-Gopło za bardzo potrzebne, szacując jego budowę na około 10 mln zł¹⁰⁶, chociaż kosztorys opiewał na 3 mln więcej.

Władze państwowe w połowie 1931 roku ogłosiły dziesięcioletni program robót wodnych. Koszty związane z regulacją rzek i budową portów oraz nowych dróg wodnych określono na około 650 mln zł. Na ową sumę składały się samorządy w wysokości 67 mln zł, a budżet państwa dokładał tylko 85 mln zł. Natomiast aż 500 mln zł, czyli 76,9% całej sumy, miało pochodzić ze środków pozabudżetowych. Chociaż bliżej ich nie scharakteryzowano, to zapewne chodziło o pożyczki bankowe, obligacje, zbiórki publiczne i kapitał prywatny. Zadania podzielono między dwie pięciolatki. W pierwszym

¹⁰² APB, PZWB, sygn. 170, k. 138-138v; *Sprawozdanie z I. Polskiego Zjazdu Hydrotechnicznego w Warszawie...*, s. 152-153.

¹⁰³ *Złota Księga...*, s. 25.

¹⁰⁴ *Sprawozdanie z I. Polskiego Zjazdu Hydrotechnicznego w Warszawie...*, s. 152-153.

¹⁰⁵ APB, PZWB, sygn. 170, k. 141; Magistrat m. Bydgoszczy do Inspekcji Dróg Wodnych w Bydgoszczy, 8 II 1928, k. 142-142v; pisma Inspekcji Dróg Wodnych w Bydgoszczy z 15 II 1928 r. do Związku Właścicieli Stoczni w Bydgoszczy i Zjednoczenia Żeglugi Śródlądowej w Bydgoszczy, k. 147, ponowne pismo miasta Bydgoszczy do inspekcji Dróg Wodnych w Bydgoszczy, 7 III 1928.

¹⁰⁶ AAN, MK, sygn. 2363, k. 5.

okresie oprócz kosztownych robót na Wiśle¹⁰⁷ przewidywano prace nad budową kanału Warta-Gopło, regulacją i użegłownieniem Warty w byłej Kongresówce. W drugim etapie widziano dokończenie kanału goplańskiego, dalsze roboty na Warcie, a także przebudowę śluz na górnej Noteci, jako pierwszy etap prac przy drodze wodnej Gopło-Wisła¹⁰⁸. Założenia te pod względem finansowym wydawały się mało realne. Wydatki budżetu na gospodarkę wodną państwa polskiego prognozowane w wysokości 100 mln zł. rocznie to zdaniem ówczesnych fachowców, kres możliwości budżetowych. Przy czym fundusze te pozwalały jedynie na utrzymanie dotychczasowego stanu infrastruktury wodnej bez prowadzenia inwestycji¹⁰⁹.

Rządowy program natychmiast podchwyciły władze niższego szczebla. Już 22 grudnia 1931 roku w Toruniu obradował zjazd kanałowy poświęcony drodze wodnej Warta-Wisła. Zjawili się tam przedstawiciele województwa pomorskiego, wojskowego Dowództwa Okręgu Korpusu Nr VIII w Toruniu, miasta Torunia, Inowrocławia i niektórych starostw, a także różnych organizacji społeczno-zawodowych. Zebrani, zdając sobie sprawę z wysokich kosztów budowy całej drogi węglowej Śląsk-Bałtyk, opowiedzieli się za budową w pierwszej kolejności odcinka Warta-Gopło. Powołali nawet komitet propagujący tę inwestycję¹¹⁰.

Identyczne stanowisko zajął zjazd debatujący 30 grudnia 1931 roku w Inowrocławiu. Delegaci Bydgoszczy, Inowrocławia, Barcina, Łabiszyna, Mogilna, Pakości a także Żnina „uzgodnili, że ze względu na wspólność interesów gospodarczych, przemysłowych i handlowych, należy dążyć wszelkimi siłami do zrealizowania budowy pierwszego odcinka kanału Warta-Gopło”¹¹¹.

Również bydgoska Izba Przemysłowo-Handlowa agitowała za budową połączenia Warty z Gopłem. Zwracała się do różnych miast, firm i organizacji o nadsyłanie jej argumentów przemawiających za szybką budową tego odcinka wodnego, które zostaną przedłożone władzy centralnej¹¹².

I tym razem zapowiadane prace przy kanale Warta-Gopło nie ruszyły. Powodu tego można upatrywać w wielkiej powodzi, jaka nawiedziła dorzecze Wisły między 13 a 17 lipca 1934 roku. Powódź ta przyniosła śmierć 55 osobom oraz wielkie straty materialne. Aby zapobiec podobnym wypadkom na przyszłość przystąpiono do budowy dwóch zbiorników retencyjnych w Porąbce na Sole i w Rożnowie na Dunajcu. Obie te inwestycje finansowane z budżetu państwa wpłynęły na przesunięcie w czasie prac nad kanałem Warta-Gopło¹¹³.

¹⁰⁷ A. Nayda, *Polskie drogi wodne i projekty ich rozwoju w latach 1918-1939*, „Przegląd Komunikacyjny” 2007, nr 4, s. 41-42.

¹⁰⁸ „Kurier Warszawski” 1931, nr 218, z 11 VIII, wyd. wiecz. s. 15: *650 mil. złotych na realizację planu robót wodnych*; A. Żabierek, K. Żabierek, *Kanał Warta-Gopło...*, s. 37.

¹⁰⁹ M. Matakiewicz, *Potrzeba stworzenia programu gospodarstwa wodnego w Polsce*, „Gospodarka Wodna”, 1935, t. 1, nr 2, s. 40

¹¹⁰ „Słowo Powszechnie” 1931, nr 297, z dnia 24 XII, s. 9: *O rozbudowę dróg wodnych. Projekt kanału G. Śląsk- Gdynia. Zebranie komitetu w Toruniu*; „Dziennik Bydgoski” 1931, nr 298, z dnia 25 XII, s. 8: *Konferencja w sprawie rozbudowy dróg wodnych*.

¹¹¹ APB, Akta miasta Łabiszyna (dalej AmŁ), sygn. 34, k. 5: Komunikat, k. 6, Protokół ze zjazdu, Inowrocław 30 XII 1931; A. Żabierek, K. Żabierek, *Kanał Warta-Gopło...*, s. 38.

¹¹² APB, AmŁ, sygn. 34, k. 10: pismo Izby Przemysłowo-Handlowej do [Magistratu m. Łabiszyna], Bydgoszcz 3 II 1932.

¹¹³ A. Żabierek, K. Żabierek, *Kanał Warta-Gopło...*, s. 40-41; por. E. R[omański], *Roboty wodne Ministerstwa Komunikacji w roku 1935/36*, „Gospodarka Wodna”, 1935, t. 1, nr 4, s. 154-157.

W tym czasie powstały w Ministerstwie Komunikacji dwa programy robót na drogach wodnych. Pierwszy z nich obliczony na 5 lat opiewał na sumę 168,5 mln złotych, z czego aż 40% przeznaczono na budowę zbiorników retencyjnych. Odliczając tę wielkość od prognozowanej kwoty ostatecznie na drogi wodne zamierzano skierować znacznie mniej środków niż w latach poprzednich. Drugi wariant programu z przewidywaną kwotą 360 mln zł rozpisano na 6 lat i zawierał w sobie plan 5-letni oraz dodatkowe roboty na kwotę 200 mln zł. W obu programach przewidziano prace przy kanale Warta-Gopło, z tym że w pierwszym, kryzysowym planie przewidziano jedynie 2,3 mln zł, a w dłuższym programie 6 mln zł¹¹⁴. Jedynie w tym drugim przypadku projektowana kwota pokrywała koszty budowy kanału.

Rok 1936 stał się przełomowy w dziejach połączenia Warty z Gopłem. Ministerstwo Komunikacji postanowiło ruszyć z inwestycjami kanałowymi. U podstaw tej decyzji legła chęć przekierowania przewozów towarów rolnych, zwłaszcza zboża i cukru z poznańskiego do polskich portów morskich. Do tej pory z Wielkopolski towary te trafiały drogami wodnymi i kolejowymi do portów niemieckich. Transport do Szczecina był krótszy niż do Gdańska czy Gdyni, przez to tańszy. Znaczna część towarów wielkopolskich była transportowana drogami wodnymi. Żegluga na Warcie z powodu braku połączenia z Wisłą w sposób naturalny w dalszym ciągu szła ku Szczecinowi. Do tego większość barek i statków pływających na polskim odcinku tej rzeki należała do Niemców i to oni czerpali z tego zyski. Wodne przewozy płodów rolnych w kierunku zachodnim na początku lat trzydziestych systematycznie malały, dochodząc w 1935 roku do około 18,5 tys. ton, lecz w 1936 r. wzrosły dwukrotnie. Dostrzegając ten trend, by temu zaradzić koleje polskie wprowadziły niskie taryfy na przewóz tych towarów, aby zachęcić do kierowania ich na polskie wybrzeże. W Gdyni właśnie budowano magazyny, gromadzące zboże na eksport i dla nich starano się pozyskać lepszej jakości wielkopolskie zboże. Można było to uzyskać tworząc drogę wodną przez zbudowanie kanału Warta-Gopło. Szlakiem tym planowano transportować z portów morskich w głąb ziem polskich importowane towary¹¹⁵. W grę wchodził ryż, tłuszcze, oleje czy smary. Ważnym surowcem była importowana bawełna, którą drogą wodną przez kanał goplański i uregulowaną górną Wartę planowano dostarczać do Uniejowa. Tam miał powstać port rzeczny z bawełnianą strefą wolnocłową dla całego regionu łódzkiego¹¹⁶. Jak słusznie argumentowali polscy posłowie, aby osiągnąć ten cel nie może być walki cenowej między polskimi przewoźnikami wodnymi a koleją. Postulowali, aby taryfy na przewóz towarów masowych drogami śródlądowymi były niższe niż na kolei¹¹⁷.

Prasa szeroko informowała o planowanej i bliskiej realizacji inwestycji kanałowej. Wskazywano na znaczenie usprawniające żeglugę śródlądową w Polsce i połączenie Warty z polskimi portami. Podkreślano walor antyniemiecki na niwie gospodarczej, ale też wskazywano na znaczenie melioracyjne i turystyczne. Te dwa ostatnie wątki były

¹¹⁴ T. Tillinger, *Program rozbudowy dróg wodnych w Polsce* [cz.1], „Gospodarka Wodna” 1936, t. 2, nr 3, s. 81-83.

¹¹⁵ „Codzienna Gazeta Handlowa” 1936, nr 248, z dnia 26 X, s. 8: *Budowa kanału Warta-Gopło a porty polskie*. Wielkopolanie byli niechętnie nastawieni do rezygnacji z eksportu towarów przez Szczecin, B. Dopierała, *Kryzys gospodarki morskiej Szczecina w latach 1919-1939*, Poznań 1963, s. 170-172, 197-199, 210-211.

¹¹⁶ AAN, MK, sygn. 2350, s. 4; „Orędownik Wrzesiński” 1937, nr 32, z dnia 18 III, s. 2: *Zmiana granic województw zachodnich*.

¹¹⁷ Z. Marynkiewicz, *Z sejmu i senatu*, „Sprawy Morskie i Kolonialne” 1937, t. 4, z. 1-2, s. 194.

jedynie sygnalizowane bez pokazania konkretnych korzyści¹¹⁸. Informacje prasowe miały pokrycie w informacjach zawartych w opisie projektu kanału¹¹⁹.

W ramach pięcioletniego planu rozwoju dróg wodnych w Polsce w czerwcu 1936 roku zapadła decyzja o rozpoczęciu szczegółowych prac projektowych nad przekopaniem kanału Warta-Gopło¹²⁰. Państwowy Zarząd Wodny w Koninie, na terenie którego miał powstać kanał, poszukiwał potrzebnych do prac projektowych danych i rzędnych raperów w południowej części jeziora Gopła. O pomoc w tych kwestiach zwracano się do analogicznego Zarządu w Bydgoszczy¹²¹.

Ogólne studium Kanału Warta-Gopło wykonano w latach 1923-1927. Niestety nie mamy materiałów ukazujących te prace. Wiadomo, że trasa jego biegła od Warty starym Kanałem Morzysławskim do Jeziora Pątnowskiego i dalej jeziorami: Mikorzyńskim, Ślesieńskim, Mielno i kanałem długości 10 km do Gopła. Cały ten szlak miał mieć 30 km, z czego 23 km stanowiły odcinki kanałowe a reszta jeziora. Koszt całej inwestycji określono na 6 mln zł. W projekcie tym przewidywano osuszenie około 7 tys. zabagnionych terenów, rozciągających się wokół planowanego kanału¹²².

Na podstawie ogólnego założenia w 1936 roku przystąpiono do prac nad projektem generalnym. Dyrektor Biura Dróg Wodnych Ministerstwa Komunikacji inż. Edward Romański zlecił inż. Władysławowi Kollisowi opracowanie szczegółowego projektu technicznego kanału Gopło-Warta. Przy projekcie, który został ukończony rok później, współpracowało 7 inżynierów i 20 techników¹²³.

W toku przeprowadzonych badań projekt generalny uległ pewnym zmianom. Jego przepustowość oceniono na 1 mln ton towarów rocznie, licząc przewóz w obie strony. Wielkość tę miano uzyskać przy 300 dniach żeglugowych w roku i 20 śluzowaniach dziennie. Koszt budowy obejmujący także wywłaszczenie ziemi i budowę infrastruktury mieszkaniowej dla pracowników wyliczono na 6 750 000 zł.

Jako punkt początkowy kanału przyjęto Morzysław, leżący 4 km na wschód od Konina. Tam też zaprojektowano utworzenie węzła kolejowo-drogowo-wodnego z portem przeładunkowym. W 1937 roku projekt węzła drogowego był już całkowicie gotowy, natomiast kolejowy pozostawał w fazie projektowania. Przewidziano drewniane nabrzeże portowe długości 2120 m oraz dwa baseny portowe długości 280 i szerokości 46 m każdy. Widziano tam też miejsce zimowania taboru pływającego, a także warsztaty naprawcze. W Rudzicy i Ślesinie planowano utworzenie ładowni (miejsc załadunku barek) o nabrzeżu drewnianym. Na całym odcinku między Wartą a Gopłem przewidziano 11 drewnianych mostów drogowych oraz dwa kolejowe.

¹¹⁸ „Nowy Kurier” 1936, nr 134, z dnia 10 VI, s. 9: *Kanał Warta-Gopło-Wisła w stadium realizacji*; „Codzienna Gazeta Handlowa” 1936, nr 202, z dnia 2 IX, s. 2: *Projekt połączenia Wisły z Wartą*; „Kurier Bydgoski” 1936, nr 206, z dnia 5 IX, s. 9: *Bydgoszcz na wielkim szlaku wodnym. Kanał Śląsk-Gdańsk przez Wartę, Noteć i Wisłę bieć będzie przez Bydgoszcz*, tamże, 1937, nr 181, z 10 VIII, s. 6: *Jeszcze kanał Warta-Wisła*; „Słowo Pomorskie” 1936, nr 215, z dnia 16 IX, s. 4: *Projekt drogi wodnej Warta-Gopło-Wisła*; „Warszawski Dziennik Narodowy” 1937 nr 322B, z dnia 23 XI, s. 6: *Budowa nowego kanału Warta-Gopło-Wisła*.

¹¹⁹ AAN, MK, sygn. 3250, s. 4, 14.

¹²⁰ E. Romański, *Najbliższe nasze zadania w dziedzinie budownictwa wodnego*, „Gospodarka Wodna” 1936, t. 2, nr 1, s. 7.

¹²¹ APB, PZWB, sygn. 170, k. 145 v: Państwowy Zarząd Wodny w Koninie do Państwowego Zarządu Wodnego w Bydgoszczy, 13 XI 1936, k. 145: odpowiedź, 17 XI 1936.

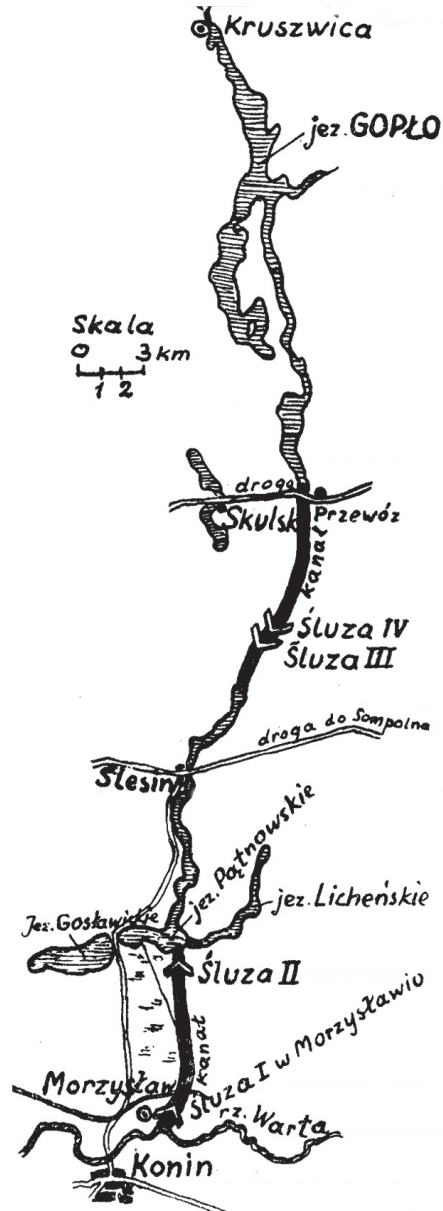
¹²² T. Tillinger, *Aktualne zadania...*, s. 6; tenże, *Program rozbudowy...* [cz. 2], s. 124.

¹²³ W. Kollis, *Kanał Warta-Gopło na tle...*, s. 154.

Według tego projektu kanał zaczynał się od śluzy Morzysław, która oprócz obsługiwanego żegluga miała chronić dolinę morzysławską przez zalaniem wodą powodziową płynącą Wartą. Woda zalewowa stała na tym obszarze przez szereg wiosennych miesięcy, a dzięki śluzie i wałom ochronnym teren ten miał być suchy i użytkowany rolniczo. Drugą śluzę umieszczono na końcu przekopu, przy Jeziorze Pątnowskim. Na odcinku tym kanał szedł obok istniejącego Kanału Morzysławskiego, pełniącego wówczas rolę rowu melioracyjnego. Dalej wytyczono szlak żeglugowy przez jeziora: Pątnowskie, Wąsowskie, Mikozyńskie i Slesińskie. Stąd poprowadzono kanał przez krótki parów do jeziora Czarne i dalej dalszy kanał aż do wsi Gawrony. Tam projektowano kolejną śluzę, a w odległości 400 m od niej ostatnią, czwartą śluzę – Gawrony II. Stąd kanał poprowadzono doliną rzeki Noteci aż do jeziora Gopło. Wszystkie śluzy komorowe miały zostać wykonane w technologii betonowej (Ryc. 2).

Szerokość kanału w zwierciadle wody projektowano na 32,20 m, szerokość w dnie 19,00 m, głębokość kanału – 2,20 m. Parametry te pozwalały na kursowanie barek z ładunkiem do 600 ton. Wielkość śluz odpowiadała barkom typu wrocławskiego, dlatego też szerokość głowy i komory projektowano na 9,60 m szerokości i 56 m długości. Budowle te umożliwiały śluzowanie jednej barki 600-tonowej, względnie jednocześnie dwóch barek typu „finowskiego”, wąskich kanałówek 230 tonowych¹²⁴.

Dla potrzeb rozstrzygnięcia umiejscowienia śluz wykonano wiercenia na głębokość 20 m w ilości 4-6 otworów dla każdej śluzy. Również w wątpliwych miejscach trasy kanału dokonano podobnych wierceń. Ich wyniki skłoniły



Ryc. 2 Szkic przebiegu projektowanego kanału Warta-Gopło z 1937 roku.

Źródło: W. Kollis, *Kanał Warta-Gopło na tle dalszych projektów wielkiej drogi wodnej Śląsk-Gdynia*, „Gospodarka Zachodnia” 1938, nr 19, s. 155.

¹²⁴ W miarę dokładny opis kanału zawarty w referacie prof. M. Matakiewicza w sprawie projektu budowy kanału żegluga Gopło-Warta z 26 X 1937 r., AAN, MK, sygn. 2350; ogólny opis kanału, W. Kollis, *Kanał Warta-Gopło na tle...*, s. 154; A. Żabierek, K. Żabierek, *Kanał Warta-Gopło...*, s. 47-48.

projektantów do omińnięcia jeziora Mielno, ze względu na małą jego głębokość i zaleganie do 18 m szlamu. Projekt kanału nie przewidywał doprowadzenia wody z Warty dla zasilania stanowiska szczytowego. Woda zasilająca kanał miała pochodzić z Jeziora Pątnowskiego. Wzdłuż całej trasy kanału przeprowadzono badania sondowania głębokości zalegającego torfu i sporządzono charakterystykę podłoża. Wykonano zdjęcia terenu dla samego projektu kanału jak też dla celów wywłaszczeniowych¹²⁵.

Kanał oprócz znaczenia transportowego stać się miał także bodźcem do ożywienia gospodarczego przyległych powiatów. Jego efektem miało być osuszenie ok. 7 tys. ha terenu przeznaczanego pod rolnictwo. Ziemia wydobyta podczas budowy kanału miała posłużyć do zasypania dołów po dzikiej eksploatacji torfu. Ze względów rolniczych zachowano stary rów morzysławski, który nie pozwalał na nadmierne wysuszenie łąk¹²⁶. Ten ciek wodny nie miał wówczas znaczenia żeglugowego, no chyba, że znaleźli się śmiałkowie, którzy koniecznie chcieli go przepłynąć. Latem 1938 roku turyści po kilku godzinach starań pokonali kilkukilometrowy odcinek docierając do Warty. W tym czasie kanał był mocno zabagniony, a wody było ledwie 5 cm, więc owi śmiałkowie ciągnęli swoje łodzie grzęznące w ziemi¹²⁷.

Projekt ten Biuro Dróg Wodnych pismem z 26 sierpnia 1937 roku przedstawiło do rozpatrzenia Radzie Technicznej Ministerstwa Komunikacji. Jej przewodniczący pismem z 31 sierpnia oraz 6 września polecił dokonać oceny projektu prof. Maksymilianowi Matakiewiczowi. Profesor zarekomendował zaakceptowanie projektu z drobnymi zmianami. Zwrócił uwagę na złagodzenie łuku Warty przy wejściu do kanału, zalecił zastąpienie drewnianych nadbrzeży portowych brukowanymi, rezygnację z drewnianych mostów drogowych na rzecz żelbetowych, dociążenia komór śluzowych, korektę bram śluzowych, wyższego usytuowania dróg holowniczych¹²⁸. Projekt kanału wraz z oceną omówiono i zaakceptowano podczas posiedzenia Rady zebranej 8 listopada 1937 roku w Warszawie¹²⁹.

Jesienią 1937 roku Ministerstwo Komunikacji ogłosiło przetarg na budowę kanału, do którego dopuszczono firmy krajowe i zagraniczne. Równocześnie Poznański Urząd Wojewódzki rozpoczął prace wodno-prawne nad postępowaniem wywłaszczającym właścicieli z gruntów za odszkodowaniem. Sam przetarg odbył się 29 marca 1938 roku. Z ponad 20 firm wyłoniono dwie: K. Rudzki S.A. z Warszawy i holendersko-duńską spółkę Ackermans & Van Haaren z siedzibą w Gdyni. Natomiast w maju 1938 r. ruszyły prace budowlane¹³⁰.

¹²⁵ W. Kolls, *Kanał Gopło-Warta*, „Gospodarka Wodna” 1937, t. 3, nr 2, s. 108-109; tenże, *Kanał Gopło-Warta*, „Przyroda i Technika” 1937, t. 16, z. 7, s. 429-430; A. Żabierek, K. Żabierek, *Kanał Warta-Gopło...*, s. 51.

¹²⁶ AAN, MK, sygn. 2350, k. 4, 17-18, 21.

¹²⁷ „Ilustracja Polski” 1939, nr 24, z dnia 11 VI, Numer specjalny, s. VII: Od granicy wschodniej do granicy zachodniej; A. Żabierek, K. Żabierek, *Kanał Warta-Gopło. W 80 rocznicę rozpoczęcia budowy*, „Kronika Wielkopolski” 2017, nr 2, s. 39.

¹²⁸ Referat M. Matakiewicza z uwagami i zaleceniami, AAN, MK, sygn. 2350; A. Żabierek, K. Żabierek, *Kanał Warta-Gopło...* Brodnica 2017, s. 47-48 ; A. Żabierek, K. Żabierek, *Rozpoczęcie budowy...*, s. 226.

¹²⁹ AAN, MK, sygn. 2352, k. 41-45.

¹³⁰ A. Żabierek, K. Żabierek, *Kanał Warta-Gopło...* Brodnica 2017, s. 48 i nn.; A. Żabierek, K. Żabierek, *Rozpoczęcie budowy...*, s. 227.

ZABIEGI O POŁĄCZENIE WODNE WARTY Z GOPŁEM (DO 1937 R.)

Słowa kluczowe: śródlądowe drogi wodne, Kanał Morzysławski, Kanał Warta-Gopło, kanał węglowy

Na przełomie XVIII i XIX wieku władze pruskie połączyły kanałem wodnym Wartę koło Konina z Jeziorem Pałnowskim, a także planowały kolejny kanał łączący jeziora Ślesińskie i Gopło. Z powodów wojen i poprowadzenia granicy między Niemcami i Rosją w rejonie Gopła do realizacji tego projektu nie doszło. Istniejący przez cały XIX wiek Kanał Mikorzyński pełnił funkcję rowu odwadniającego, a w mniejszym stopniu kanału do spławu drewna czy żeglugi. Powstanie państwa polskiego w 1918 roku dało impuls do projektowania kanału śródlądowego Śląsk-Wisła, biegnącego przez centralne ziemie państwa, ale niewykorzystującego połączenia między Wartą i Gopłem. Odcinek ten mający charakter lokalny (do 200 ton) projektowały władze Wielkopolski z Poznaniem i Bydgoszczą. Ostatecznie kanał warciańsko-goplański rząd włączył w skład projektowanego kanału węglowego określając jego wielkość transportową na 600 ton. Brak funduszy powodował stałe przekładanie terminu rozpoczęcia budowy kanału Wart-Gopło, pomimo ponawiania przez rząd co kilka lat zapowiedzi rozpoczęciu robót. Za budową szlaku wodnego opowiadały się powiaty leżące przy kanale a także te dalej położone, władze miast dużych i małych, organizacje oraz stowarzyszenia techniczne a także gospodarcze Polski zachodniej. Wstępny plan kanału przygotowany w latach 1923-1927 został w latach 1936-1937 uszczegółowiony i przyjęty do realizacji. Prace ziemne ruszyły w maju 1938 roku.

TREATMENT OF WATER BINKS OF WARTA WITH GOPLO (UNTIL 1937)

Keywords: interland waterways, coal channel, Morzyslaw Canal, Warta-Gopło Canal

At the turn of the 18th and 19th centuries, the Prussian authorities connected the Warta water channel near Konin with Lake Pałnowski and planned another canal linking Lakes Ślesińskie and Gopło. Due to the wars and the demarcation of borders between Germany and Russia in the Gopło region, this project could not be realized. The Mikorzyn Canal, which existed throughout the 19th century, was used as a drainage ditch and, to a lesser extent, as a channel for the drainage of wood or navigation. The founding of the Polish state in 1918 led to the planning of the Silesian-Vistula inland canal, which runs through the central areas of the state but does not use the connection between Warta and Gopło. This section with a local character (up to 200 tonnes) was planned by the authorities of Wielkopolska with Poznań and Bydgoszcz. Finally, the government in Warciańsko-Goplański included the planned coal channel and defined its transport volume at 600 tonnes. The lack of funding led to a constant postponement of the start of construction of the Warta-Gopło Canal, despite the government's announcement that it would begin work every few years. For the construction of the waterway the counties located on the canal and the more distant counties, the authorities of the large and small towns, the organizations and technical and economic associations of western Poland have spoken out. The preliminary canal plan drawn up in the years 1923-1927 was refined from 1936 to 1937 and accepted for realisation. Earthworks began in May 1938.

Bibliografia:**Źródła:**

- Archiwum Główne Akt Dawnych w Warszawie
 - Zbiór geograficzny Stanisława Augusta
- Archiwum Akt Nowych w Warszawie
 - Archiwum Ignacego Paderewskiego
 - Ministerstwo Komunikacji 1918-1939
- Archiwum Państwowe w Bydgoszczy
 - Akta miasta Łabiszyna
 - Izba Przemysłowo-Handlowa w Bydgoszczy 1929-1939

Państwowy Zarząd Wodny w Bydgoszczy 1920-1939
Urząd Wojewódzki Pomorski w Toruniu 1919-1939
Rejestry handlowe, żeglugowe, stowarzyszeń i spółdzielni Sądu Powiatowego w Bydgoszczy 1867-1995
Archiwum Państwowe w Katowicach
Naczelną Radą Ludową na Górnym Śląsku
Archiwum Państwowe w Poznaniu Oddział w Gnieźnie
Wydział Powiatowy w Gnieźnie 1919-1939
Archiwum Państwowe w Poznaniu Oddział w Koninie
Wydział Powiatowy w Koninie

Źródła drukowane:

Der Oderstrom, sein Stromgebiet und seine wichtigsten Nebenflüsse, Bd. 3, Abt. 3, Berlin 1892
Dziennik Ustaw R.P. 1919, nr 59, poz. 356
Dziennik Ustaw R.P. 1924, nr 79, poz. 768
Gilly D., *Special Karte von Suedpreussen mit allerhoechster Erlaubniss aus der königlichen grossen topographischen Vermessungs-Karte*, Berlin 1802-1803, B II.
Karte von Gross=Polen enthaltend A. die Woiwodschaften Posen... vermehrt herausgegeben im Jahre 1793, Berlin 1793.
Kolberg J., *Atlas Królestwa Polskiego. 8 map jeograficznych*, Carte generale du Palatinat de Masovie, 1827
Sprawozdanie Komitetu Ekspertów przedłożone Rządowi Polskiemu przez Ligę Narodów. O programie budowy dróg wodnych w Polsce, wykorzystaniu ujść morskich i dróg dojazdowych do nich dla przewozu węgla, oraz o osuszeniu bagien poleskich, Warszawa 1928
Sprawozdanie Stenograficzne ze 193 Posiedzenia Sejmu Ustawodawczego z dnia 3 grudnia 1920 r.
Topograficzna karta Królestwa Polskiego, wykonana przez Kwatermistrzostwo Generalne Wojska Polskiego, 1843.
Złota Księga budowy polskich kanałów żeglugi, red. R. Mierzyński, Warszawa 1927

Prasa:

„Bandera Polska” – 1919
„Biblioteka Warszawska” – 1849, 1851
„Bromberger Presse” – 1920
„Codzienna Gazeta Handlowa” – 1936
„Czasopismo Techniczne” 1923, 1926, 1929
„Deutsche Rundschau” – 1926
„Drogi Polski. Miesięcznik Społeczno-Gospodarczy” – 1937
„Dziennik Bydgoski” – 1921, 1931
„Dziennik Kujawski” – 1921
„Gazeta Bydgoska” – 1925, 1926
„Gospodarka Wodna” – 1935, 1936
„Gospodarka Zachodnia” – 1938
„Ilustracja Polski” – 1939
„Kurier Bydgoski” – 1936
„Kurier Łódzki” 1926,
„Kurier Poznański” – 1920, 1936

- „Kurier Warszawski” – 1930, 1931
 „Morze” – 1926, 1929
 „Nowy Kurier” – 1936
 „Nowy Kurier Polski” – 1926
 „Orędownik Wrzesiński” – 1920, 1937
 „Przyjaciół Ludu” – 1839
 „Przyroda i Technika” – 1937
 „Roboty Publiczne” – 1919
 „Słowo Pomorskie” – 1936
 „Słowo Powszechne” – 1931
 „Sprawy Morskie i Kolonialne” – 1937
 „Warszawski Dziennik Narodowy” – 1937
 „Żeglarz Polski” – 1926

Opracowania:

- Białas T. (1983), *Liga Morska i Kolonialna 1930-1939*, Gdańska
 Borucki M. (1882), *Ziemia kujawska pod względem historycznym, jeograficznym, archeologicznym, ekonomicznym i statystycznym*, Warszawa
 Dopierała B. (1963), *Kryzys gospodarki morskiej Szczecina w latach 1919-1939*, Poznań
 Dopierała B. (1978), *Wokół polityki morskiej Drugiej Rzeczypospolitej. Studia historyczne*, Poznań.
 Ehlers [P.] (1917), *Binnenwasserstrassen des Ostens*, Danzig
Encyklopedia historii gospodarczej Polski do 1945 roku (1981), t. 1, Warszawa
 Ingarden R. (1921), *Rzeki i kanały żeglowne w b[byłych] trzech zaborach i znaczenie ich gospodarcze dla Polski*, Warszawa
 Kowalenko W. (1952), *Przewłoka na szlaku żeglugowym Warta-Gopło-Wisła*, „Przegląd Zachodni”, t. 8
 Mankowski H. (1921), *Östliche Wasserstraßen*, „Zeitschrift für Binnen-Schiffahrt”, Bd. 28, H. 16.
 Moraczewski J. (1852), *Starożytności polskie*, t. 2, Poznań
 Nayda A. (2007), *Polskie drogi wodne i projekty ich rozwoju w latach 1918-1939*, „Przegląd Komunikacyjny”, nr 4
 Pawłowicz K. (1919), *Drogi wodne Polski*, Warszawa
 Piasecka J. E. (1970), *Budowa kanałów na ziemiach Rzeczypospolitej w świetle piśmiennictwa polskiego do połowy XIX wieku*, „Kwartalnik Historii Nauki i Techniki”, t. 15, nr 2
 Raczyński E. (1843), *Wspomnienia wielkopolskie*, t. 2, Poznań
 Sadkowski A. (1901), *W sprawie połączenia kanałem splawnem doliny rzeki Wisły z doliną rzeki Warty*, „Przegląd Techniczny”, t. 39
 Sadkowski A. (1919), *Nasze przyszłe drogi wodne w oświetleniu technicznie możebnego ich wykonania*, Warszawa
 Skarżyńska K. (1963), *Gopło – centrum hydrograficzne Polski przed wiekami*, „Przegląd Geofizyczny”, t. 8
 Surowiecki W. (1811), *O rzekach y splawach kraiów Xięstwa Warszawskiego*, cz. I, Warszawa
 Tillinger T. (1927), *Warunki ogólne rozwoju dróg wodnych w Polsce*, Warszawa
 Zyglewski Z. (2019), *Kruszwicko-Bydgoski Zjazd Kanałowy w 1924 roku*, „Ziemia Kujawska”, t. 27

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

Zyglewski Z. (2021), *Koncepcje i projekty kanałów żeglownych przez Wielkopolskę Wschodnią a zjazd melioracyjny w Koninie w 1925 roku*, „Polonia Maior Orientalis”, t. VIII

Żabierek A., Żabierek K. (2017), *Kanał Warta-Gopło. Droga wodna ku wielkiej Polsce*, Brodnica

Żabierek A., Żabierek K. (2017), *Kanał Warta-Gopło. W 80 rocznicę rozpoczęcia budowy*, „Kronika Wielkopolski”, nr 2

Żabierek A., Żabierek K. (2018), *Rozpoczęcie budowy kanału Warta-Gopło w roku 1937 a znaczenie żeglugi śródlądowej dla ówczesnych interesów*, [w:] *Studia z dziejów pogranicza Kujawsko-Wielkopolskiego*, t. 8, red. P. Szczepankiewicz, J. Kołtuniak, Bydgoszcz-Wierzbinek