

ZBIGNIEW ZYGLEWSKI

Uniwersytet Kazimierza Wielkiego w Bydgoszczy
ORCID 000-0001-5390-3455

KONCEPCJE I PROJEKTY KANAŁÓW ŻEGLOWNYCH PRZEZ WIELKOPOLSKĄ WSCHODNIĄ A ZJAZD MELIORACYJNY W KONINIE Z 1925 ROKU

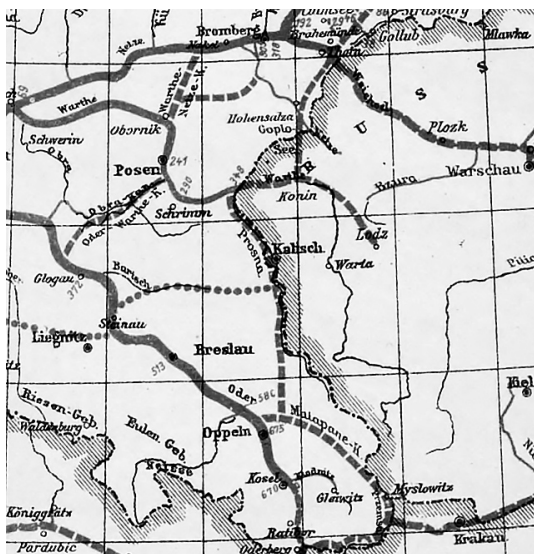
Od czasu wybudowania pod koniec XVIII w. Kanału Bydgoskiego nastąpiło połączenie dorzecza rzek Odry i Wisły. Drugim ważnym kanałem okazał się nieco później zbudowany Kanał Kłodnicki łączący Górny Śląsk z Odrą. Oba kanały miały za zadanie skierowanie żeglugi śródlądowej w stronę centralnych Prus a później Niemiec, głównie Berlina. Wraz ze wzrostem znaczenia państwa niemieckiego przez cały XIX w. szukano nowych śródlądowych dróg wodnych między Odrą i Wisłą.

Z początkiem wiosny 1917 r. Paul Ehlers, profesor der Technischen Hochschule w Gdańsku napisał i wkrótce wydał niewielką broszurkę poświęconą rozwojowi śródlądowych dróg wodnych na wschodnich obszarach państwa niemieckiego¹. Nie było to gruntowne studium zagadnienia a raczej pewna myśl czy wizja rozplanowania dróg wodnych na tym obszarze. Impulsem do tych rozważań stała się możliwość powstania samodzielnego państwa polskiego w ramach Mitteleuropa, w którym to państwie główną osią transportu miała być Wisła. Konsekwencją tego, podobnie jak we wcześniejszych wiekach, miało być przywrócenie Gdańska jako portu morskiego dla państwa polskiego. Ponadto istotną kwestią było połączenie drogami wodnymi przemysłowego Górnego Śląska z pozostałymi ziemiami niemieckimi i polskimi. Ehlers założył, że zgodnie z wytycznymi wiedeńskiego kongresu wodnego z 1886 roku podstawową wielkością będzie barka o nośności 600 ton o jednolitych wymiarach pozwalająca bez przeszkód pływać pod wodach śródlądowych państwa niemieckiego.

Paul Ehlers widział potrzebę budowy kanałów tworzących liczne połączenia między Odrą a Wisłą. Większość tych propozycji zaistniała już wcześniej, a niektóre były nawet w fazie realizacji. Do tych ostatnich zaliczyć należy połączenie Górnego Śląska z Wisłą poprzez rzekę Przemszę. Ponadto profesor proponował budowę kanału między Odrą od Scinawy a Prosną powyżej Kalisza, kolejnego kanału między Odrą poniżej Głogowa a Wartą pod Poznaniem. Poniżej stolicy Wielkopolski wytyczył kanał z Obornik nad Wartą do Noteci i jego odgałęzienie do kanału górnonoteckiego w rejonie Łabiszyna.

Nowatorska okazała się propozycja zbudowania nowej drogi wodnej biegnącej z południa na północ między Odrą i Wisłą. Główny zamysł polegał na połączeniu Górnego Śląska z Gdańskiem najkrótszą drogą wodną (ryc. 1). Teoretyczne istniał szlak wodny

¹ [P.] Ehlers, *Binnenwasserstrassen des Ostens*, Danzig 1917, ss. 46, szczególnie s. 20-28, wykres: Längenschnitt der Schiffahrtsstrassen von Oberschlesien und Kosel, Posen, Bromberg und Danzig, mapa: Karte der Deutschen Wasserstrassen nebst Längenschnitt der Wasserstrassen von der West- zur Ostgrenze.



Ryc. 1 Schemat przebiegu kanałów między Odrą a Wisłą według koncepcji P. Ehlersa z 1917 r.

Źródło: [P.] Ehlers, *Binnenwasserstrassen des Ostens*, Danzig 191, fragment Karte der Deutschen Wasserstrassen nebst Längenschnitt der Wasserstrassen von der West- zur Ostgrenze.

która kierowała się ku Wiśle. Przez Tarnowskie Góry przepływa rzeka Stoła, dopływ rzeki Mała Panew. W miejscowości Miasteczko Śląskie leżącej 5 km na północ od Tarnowskich Gór ma swoje źródło rzeczka Graniczna Woda (Grenzbach), będąca dopływem Stoły. Jeszcze 1,5 km dalej zaczynają się źródła Małej Panwi uchodzącej do Odry.

Szlak idący od Tarnowskich Gór ku Wiśle i kończący się w Oświęcimiu określono na 63 km długości. Kanał pokrywający się z nurtem rzeki Brynicy i Przemszy został wyposażony w 9 śluz, przy pomocy których należało pokonać 51 m różnicy między ujściem Przemszy (229,5 m n.p.m.) a Tarnowskimi Górami. Jednak punktem węzłowym były Mysłowice, wówczas miasto położone na granicy niemiecko-rosyjsko-austriackiej, gdzie Brynica łączy się z Przemszą. Uregulowany szlak poprowadzony rzeką Przemszą do Wisły, liczący zaledwie 24 km, zwano Kanałem Przemszy. Dalsza część kanału z Mysłowic do Tarnowskich Gór biegła rzeką Brynicą w pobliżu Siemianowic Śląskich, Chorzowa i Bytomia.

Dział wodny Wisła-Odra przypadający między Tarnowskimi Górami a Miasteczkiem Śląskim należało przeciąć kanałem długości 18 km, zasilanym wodami z Brynicy i Małej Panwi. Ehlers z Tarnowskich Gór nie poprowadził kanału rzeką Stołą lecz pociągnął na północ od miasta przez źródła rzeczki Graniczna Woda i po 1,5 km dotarł do strugi prowadzącej do rzeki Mała Panew. Dalej rzeką tą wyznaczył drogę wodną do jej ujścia 7 km poniżej Opola (146,7 m n.p.m.). Sekcja ta, poczynając od Tarnowskich Gór do Odry, liczyła 87,7 km i była zaopatrzona w 17 śluz pozwalających pokonać różnicę terenu w wymiarze 133,8 m.

² 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. Girzyński i inni, Toruń 2020, s. 295-299.

ze Śląska do portu nad Motławą przez Odrę, Noteć, Kanał Bydgoski i Wisłę, ale była to trasa bardzo długa. Z trudem realizowaną budowa kanału łączącego Górny Śląsk z górną Wisłą spowodowałaby uruchomienie szlaku wiślanego. Problem polegał na tym, że Wisła górna i środkowa nie były przystosowane do nowoczesnej żeglugi².

Ehlers wytyczył dwa kanały rozpoczynające swój bieg na Górnym Śląsku: jeden ku Odrze a drugi, krótszy do Wisły. W ten sposób zarysowano drogę wodną przechodzącą przez cały przemysłowy Górny Śląsk, składającą się z dwóch sekcji nazwanych przez Ehlersa Kanałem Przemszy i Kanałem Małapanew.

Punktem początkowym były Tarnowskie Góry, położone na wododziale Wisły i Odry na wysokości 280,5 m n.p.m. Stąd było 6,9 km do źródeł Brynicy, będącej dopływem Przemszy,

Paul Ehlers dość zaskakująco wprowadził nazwy górnośląskiej drogi wodnej. Cały odcinek od ujścia Przemszy do Wisły przez Tarnowskie Góry do Odry pod Opolem nazywa Kanałem Małapanew. Jego długość określił na 150,7 km i 26 śluz, z czego 9 śluz pozwalało osiągnąć punkt szczytowy kanału (Tarnowskie Góry) od strony Wisły a pozostałe umożliwiały zejście do Odry. Oczywiście w tekście, a także na mapie czy wykresie, używa terminu „Kanał Przemszy” na odcinek Mysłowice-Wisła, ale jako część składową Kanału Małapanew.

Na 69 km Kanału Małapanew, licząc od Tarnowskich Gór, projektowano w miejscowości Osowiec koło Turawy na wysokości 175 m n.p.m. kanał kierujący się na północ. Droga ta, zwana Kanałem Proсны, początkowo przecinała tereny leśne, później górny bieg rzeki Stobrawy. Kierując się na zachód od Kluczborka dotarłaby do Wołczyna i dalej prosto do rzeki Proсны w miejscowości Kostów. Cały odcinek od Osowca po Kostów liczył 50 km i miał być pozbawiony śluz. Przewidywano jedynie jedną śluzę na samym zejściu do Proсны.

Rzeka Proсны na całej swojej długości miała zostać przekształcona w kanał (Stauregelung) z możliwością formułowania nowego koryta rzeki-kanału. Ten skanalizowany odcinek na długości 131 km miał posiadać aż 20 śluz. Kanał miał biec przez Bolesławiec, Podzamcze (dzisiaj lewobrzeżna część Wieruszowa), gdzie znajdowała się stacja kolejowa oraz planowano wybudować port przeładunkowy. Dalej trasa wiodła przez prawobrzeżny Wieruszów i Grabów nad Prosną. Ta ostatnia miejscowość była o tyle ważna, że tutaj przewidywano poprowadzić kanał przekopem odcinającym duży łuk Proсны. Miał on biec przez miejscowość Namysłaki (Deutschhof), gdzie dochodziła linia kolejowa zakończona stacją oraz przewidywano port dla żeglugi. Dalej kanał wytyczono przez górny bieg rzeki Baryczy (Gniłej Baryczy) do Ołoboku. Od tego miejsca dalsza żegluga miała odbywać się Prosną przez Kalisz i Chocz aż do jej warcianego ujścia.

Cała sekcja licząc od Kanału Małapanew do Warty liczyła 181 km, z czego 132 km przypadają na kanał poprowadzony rzeką Prosną a pozostałe na odcinek Osowiec-Kostów. Na całej tej trasie przewidywano 21 śluz, które pozwalały pokonać 104 m różnicy w wysokości terenu. Trasa ta od Tarnowskich Gór do Warty miała mieć 249 km i posiadać aż 33 śluz. Od ujścia Proсны do Poznania droga wiodła rzeką Wartą, licząc 105,3 km i dalszych 6 śluz. W sumie odległość między stolicą Wielkopolski a Tarnowskimi Górami wynosiłaby 354,3 km długości i jej pokonanie wymagało przejścia przez 39 śluz.

Od ujścia Proсны skierowano trasę Wartą na wschód do Konina, skąd przez jezioro Pątnowskie i Ślesieńskie, dzięki niewielkim łącznikom kanałowym, doprowadzono szlak do Gopła. Od jego północnego skraju wytyczono kanał ku Wiśle w okolicy Torunia, a dalej to już tradycyjnie, Wisłą do Gdańska.

Odcinek Warty od ujścia Proсны do Koła uchodził za bagnisty i posiadający wiele zakrętów. Paul Ehlers postulował jego wyprostowanie i spiętrzenie przez dwie śluz, co doprowadziłoby do skrócenia tej sekcji do 53 km. Zdaniem profesora droga wodna z Warty do Wisły została wytyczona szlakiem wskazanym przez naturę, więc najdogodniejszym. Autor projektu nazwał ten ostatni odcinek trasy Kanałem Gopło. Jego zdaniem połączenie Konina z Jeziorem Pątnowskim można uzyskać przez kanał długości 8,2 km poprowadzonym istniejącym kanałem melioracyjnym i to przy pomocy tylko jednej śluzy usytuowanej na Warcie. Dalej przewidziano szlak przez Jezioro Pątnowskie, Jezioro Ślesieńskie i małe Jezioro Melno. Stąd należało wybudować kanał długości 5,4 km dochodzący do Gopła, które to jezioro na długości 28,5 km zapewniało pełną żeglugę. Od Kruszwicy biegnie wybudowany w końcu XIX w. Kanał Górnonotecki dochodzący do Kanału Bydgoskiego umożliwiający poruszanie się barek o nośności 200 ton. Natomiast

Ehlers projektował w północnej części Jeziora Szarlejskiego kanał ku Wiśle długi na 44,7 km. Trasowano go naturalnymi ciekami: Wielkim Rowem Fryderyka (Gross Friedrichsgraben) i Kanałem Parchańskim. Ten pierwszy, zwany także Kanałem Balczewo, wykonany jako odnoga Kanału Parchańskiego, łączył się z Jeziorem Szarlej odwadniając tereny Marcinkowa, Balczewa, Turzan, Trzask, Jaront i Sikorowa. Natomiast Kanał Parchański dochodził do rzeczki Tażyny uchodzącej do Wisły w Mikorzynie. Na zejściu do Wisły gdański profesor przewidywał wybudowanie jedynie 2 śluz. Jedną z nich sadowił 4,6 km od ujścia do Wisły a drugą w odległości 2,1 km od końca kanału. Cała sekcja kanału od Konina do Wisły miała liczyć 104 km, z czego 45 km przypadałoby na jeziora. Ehlers zaproponował także poprowadzenie przez ziemię chełmińską nowego kanału dochodzącego do już istniejących szlaków na terenie Prus wschodnich (Mazur).

Cały zaprezentowany wyżej, imponujący plan rozbudowy dróg wodnych na wschodzie państwa niemieckiego, obejmujący oprócz połączenia Śląsk-Wisła także inne kanały, opiewał na 1661,7 km oraz przewidywał 116 śluz a jego koszt szacowano na blisko 460 mln marek, licząc w cenach przed I wojną światową. Uwzględniając powojenny wzrost cen o $\frac{1}{4}$, czyli o 115 mln marek, kwota urasta do 574 mln marek.

Ehlers cały kanał Śląsk-Wisła poprowadził przez terytorium niemieckie, przyjmując granicę z 1914 r. Z przemysłowego Śląska nie wytyczył kanału Wartą, gdyż ta leżała poza obszarem niemieckim, a skupił się na Prośnie jako rzece granicznej. Tylko niewielki bieg trasy kanałowej od ujścia Proсны przez Koło i jeziora ślesińskie musiał zostać wytyczony przez ziemie nie należące do państwa niemieckiego. Można też dodać, że autor tego projektu widział potrzebę poprowadzenia odnogi kanałowej z Konina do przemysłowej Łodzi doliną rzeki Ner.

Zaproponowana przez Paula Ehlersa trasa z Tarnowskich Gór do Gdańska miała liczyć 628 km, chociaż on sam określił ją na 639 km. Różnica 9 km wynika zapewne z faktu dość swobodnego podejścia autora do podawania w różnych miejscach różnych wielkości dla danego odcinka. Na tej trasie było do pokonania 39 śluz. Natomiast trasa do Szczecina Kanałem Małapanew i Odrą miała być dłuższa, liczyła bowiem 667 km oraz 32 śluzy. Droga wodna z Tarnowskich Gór do Szczecina przez Kanał Małapanew, Kanał Proсна i Wartę (przez Poznań) obejmowała 723 km i 39 śluz.

Ehlers podawał odległości mierzone w kilometrach, nie uwzględniając czasu potrzebnego na prześluzowanie. Powszechnie przyjmuje się, że średni czas przejścia przez śluzę barki o nośności do 600 ton wynosi jedną godzinę, a barki 1000 tonowe nawet o połowę więcej. W ciągu godziny barka przepływa 4-5 km a więc czas śluzowania należy wliczać do pokonania danej odległości, przeliczając go na przebyte kilometry, co daje tzw. odległość taryfową³. Wielkość ta zależy od ilości śluz, im ich jest więcej tym więcej czasu potrzeba na pokonanie danego odcinka trasy wodnej. Tak więc odległość z Tarnowskich Gór do Gdańska proponowanym kanałem Śląsk-Wisła nie liczyły sobie, jak wynika z mapy, 630 km, ale należy doliczyć jeszcze 128 km z tytułu przejścia przez śluzy [630 km + 128 km (32 śluzy x 4 km)], co daje 758 km taryfowych.

³ R. Ingarden, *Skutek gospodarczy projektowanych w Królestwie Kongresowym kanałów żegludowych*, Kraków 1920, s. 22-26, 38-40.

Tabela 1. Droga wodna Tarnowskie Góry-Gdańsk w świetle koncepcji Paula Ehlersa z 1917 r. na tle kanału Wisła-Proсна-Warta-Gopło-Wisła.

Seksja		Długość w km.		Ilość śluz		Koszty w mln marek niem.
Kanał Małapanew	Kanał Przemszy	150,8	24,5	26	4	90 (112,5)**
	[Kanał Brynicy]*		38,5		5	
	Kanał Małapanew (Tarnowskie Góry) – Osowiec		69,0		12	
	Kanał Małapanew Osowiec – Odra		18,8		5	
Kanał Proсны	Osowiec – Kostów	183	53	21	1	54 (67,5)
	rzeka Proсна		132		20	
Warta (ujście Proсны – Konin)		53		2		12 (15)
Kanał Gopło	jeziora ślesiańskie	104	30,8	3	1	27 (33,75)
	Gopło		28,5		-	
	jezioro Szalrej – Wisła (Silno)		44,7		2	
Pruska Wisła – regulacja		219		-		17 (21,25)

* Paul Ehlers odcinek poprowadzony Brynicą do Tarnowskich Gór nazwał [Kanałem Brynicy].

** Koszty uwzględniające wzrost cen w wyniku wojny

Źródło: [P.] Ehlers, *Binnenwasserstrassen des Ostens*, Danzig 1917, s. 38 oraz wykres: Längenschnitt der Schifffahrtsstrassen von Oberschlesien ubd Kosel, Posen, Bromberg und Danzig.

Plan Ehlersa natychmiast po wydrukowaniu był szeroko propagowany. Rozpowszechniał go przedstawiciel Gdańska podczas międzynarodowego zjazdu w sprawie budowy dróg wodnych odbywającego się w czerwcu 1917 r. w Wiedniu. Delegat ów zapraszał polskich przedstawicieli do Gdańska na zjazd zwołany w sprawie wytyczenia kanału między Górnym Śląskiem a Bałtykiem. W drugiej połowie tego roku projekt ten był konsultowany z różnymi środowiskami w Gdańsku i we Wrocławiu⁴.

Pomysł kanału Śląsk-Wisła podchwycił i zmodyfikował polski inżynier Aleksander Sadkowski (ryc. 2). Uważał, podobnie jak Ehlers, że kanał ten musi przechodzić przez terytorium jednego państwa a ponadto powinien docierać do Warszawy i także do Łodzi. Jego zdaniem połączenie to należało realizować przez Wartę do Wisły z pominięciem odcinka górnonoteckiego i Kanału Bydgoskiego wchodzącego wówczas w skład państwa niemieckiego.

Polski inżynier jako punkt wyjścia przyjął nie Tarnowskie Góry, lecz Dąbrowę Górniczą, miasto leżące w Zagłębiu Dąbrowskim należącym do Królestwa Polskiego. Jego zdaniem najprostszym połączeniem zagłębia węglowego z Warszawą była realizacja ustawy z 1901 roku o regulacji Przemszy od Modrzejowa (dzisiaj południowa dzielnica Sosnowca) do Oświęcimia, czyli do ujścia ówczesnej rzeki granicznej, podobnie jak widział to Ehlers. Korzyści z tej południowej drogi były jednak bardzo ograniczone, sprowadzały się głównie do zaopatrzenia Krakowa i Warszawy. Sadkowski proponował kanał w kierunku północnym, ku źródłom Przemszy. Pierwszych 6 km kanału rozpoczynającego się w Modrzejowie chciał poprowadzić kanałem kopanym niezależnie pod koryta Przemszy, omijając od wschodu Sosnowiec i Będzin. W razie konieczności widział także połączenie tego kanału odnogą prowadzącą na Pruski Śląsk, a więc w kierunku

⁴ Z. Zyglewski, *Droga wodna Śląsk-Bałtyk...*, s. 304.

Czeladzi i Chorzowa. Odgałęzienie to mogłoby łączyć się z proponowanym kanałem pod Będzinem.

Sadkowski zaproponował kilkuwariantowe połączenie Dąbrowy Górniczej z Wisłą przez Wartę lub Pilicę. Pomijając koncepcje powiązania Warty z Wisłą przez Widawkę i Pilicę, Ner i Wolbórkę czy Ner i Bzurę, skupiamy się na spięciu Dąbrowy Górniczej z Wisłą przez Wielkopolską Wschodnią. Źródła Przemszy, Warty i Pilicy, znajdują się blisko siebie w okolicy Kromłowa i Ogrodzieńca, na wapiennych wyżynach. Z punktu widzenia projektowanej północnej drogi wodnej najważniejsza była górna Przemsza, gdyż od niej dalej można było prowadzić kanały.

Sadkowski na długości 35 km w górę tej rzeki, licząc od Modrzejowa, widział potrzebę wybudowania 6 śluz. Już na 32 kilometrze kanał opuszczałby dolinę Przemszy i przechodziłby w kanał działowy o długości 11 km zaopatrzony w dwie śluzy. Pogroda działowa długości 5 km położona byłaby na wysokości 288,5 m n.p.m. Zejście kanału do Warty nastąpiłoby w Myszkwie przez zbiornik wodny w Mijaczowie.

Długość ogólna Warty od jej źródeł po ujście Proсны, a więc do ówczesnej granicy niemiecko-rosyjskiej, według wyliczeń Sadkowskiego liczy około 410 km. Najwyższy punkt (źródło) znajdował się na około 400 m n.p.m. a najniższy 71 m n.p.m. Rzeka pokonuje na tym odcinku spadek 329 m., co daje przeciętny 0,8 m na 1000 m długości. Warta w górnej swej części jest bardzo krętą rzeką. Jej 175 km odcinek do Działoszyna odpowiada w linii powietrznej tylko 90 km.

Dolina Warty począwszy od Zawiercia w dół rzeki, na długości pierwszych kilometrów jest dość wąska, ale pomiędzy Porajem a Częstochową szybko się rozszerza, tworząc na początku XX w. znaczną przestrzeń podtapianych łąk. Jednak między Mstowem a miejscowościami Gidle i Pławno szerokość doliny Warty osiąga 15 km a koryto Warty dzieli się na liczne ramiona i przy większych deszczach i roztopach wiosennych dziesiątki kilometrów kwadratowych powierzchni łąk stały całymi tygodniami pod wodą. Z tego powodu Sadkowski uważał, że na tym odcinku jest potrzeba wybudowania kanału poprowadzonego niezależnie od koryta rzeki. Na odcinku od Modrzejowa po Mstów przewidywano porty w tychże miejscowościach a także w Sosnowcu, Dąbrowie, Siewierzu, Mijaczowie, Poraju i Częstochowie.

Na 100 kilometrze kanału w miejscowości Garnek (między Mstowem a Gidlami) autor projektu widział odejście kanału ku Wiśle. Chciał pokonać dział wodny między Wartą a Pilicą kanałem długości 29 km. Trasa była poprowadzona na wschód w kierunku miejscowości Żytno i Silnica, a dalej rzeką Silniczką i przez Maluszyn do rzeki Pilicy, a nią do Wisły.

W dalszym biegu dolina Warty pomału zwęża się aż po Działoszyn, a dalej na długości przeszło 80 km, prawie do samego Sieradza, płynie przez teren miejscami dość zacieśniony wzgórzami. Kilka kilometrów przed Sieradzem dolina rzeki znacznie rozszerza się, a koryto z początkiem dwudziestego stulecia dzieliło się na dwa i więcej ramion. Rzeka swobodnie wiała się w rozległej dolinie o niskich i piaszczystych brzegach utrzymując zasadniczy, północny kierunek na przeszło 100 km długości. Od miasta Koła rzeka Warta zmienia kierunek na zachodni i wpada w rozległą dolinę. Brzeg południowy doliny wznosi się dość wyraźnie, szczególnie pomiędzy Kołem i Koninem, natomiast północna strona stanowi bardzo szeroką dolinę wypełnioną łąkami i rozległymi bagnami sięgającymi po miejscowości: Ochle, Święte, Patrzyków. Na odcinku między Kołem a Koninem dostrzegł Sadkowski możliwość poprowadzenia dalszej drogi do jeziora Gopło i Wisły.

Polski inżynier już na początku XX w. rozważał możliwość poprowadzenia drogi wodnej z Gopła przez błota bachorskie, (dzisiejszy Kanał Bachorza) i rzekę Zgłowiączkę do Wisły we Włocławku. Jednak wariant ten, zdaniem samego autora, miał wady. Trasa ta była stosunkowo łatwa do wykonania, przez to i tania, ale biegła częściowo przez teren państwa niemieckiego. Ponadto szła okrężną drogą, przez co była stosunkowo długa, liczyła bowiem 147 km. Do tego dochodziły sprawy związane z zapatrzeniem kanału w wodę ze zbiorników po stronie niemieckiej.

W tych okolicznościach Sadkowski zaproponował nieco zmodyfikowany wariant. Kanał od Warty zaczynałby się 3 km powyżej Koła u ujścia rzeczki Rgilewki i podążał w górę jej biegu, w stronę rzeki Zgłowiączki. Nie było to jedyne rozwiązanie, albowiem autor wskazał na różne warianty kanału Koło-Wisła: przez jeziora Brdowskie i Długie czy przez Jezioro Lubstowskie. Kanał ten w zależności od wariantu mieścił się w granicach 85-100 km długości⁵.

Koniec Wielkiej Wojny, klęska Niemiec i Austro-Węgier oraz Rosji, a także nowy ład wersalski diametralnie zmieniły wcześniejsze założenia. Powstałe czy raczej tworzące się państwo polskie miało w swoich granicach znaczną część pruskiego Górnego Śląska oraz Prosnę i Wartę z Poznaniem, a także dostęp do Bałtyku.

Z chwilą odrodzenia państwa polskiego ziemie między Prosną a Wartą znalazły się w powołanym w 1919 r. województwie łódzkim. W ramach tej jednostki licząc od górnego biegu obu tych rzek, był to powiat noworadomszczański, przemianowany w 1922 roku na radomszczański, wieluński, sieradzki, kaliski, turecki, kolski, koniński i słupecki. W 1932 r. powiat słupecki został włączony do powiatu konińskiego. Natomiast od 1 kwietnia 1938 r. do województwa poznańskiego przeszły powiaty kaliski, koniński, kolski oraz turecki⁶.

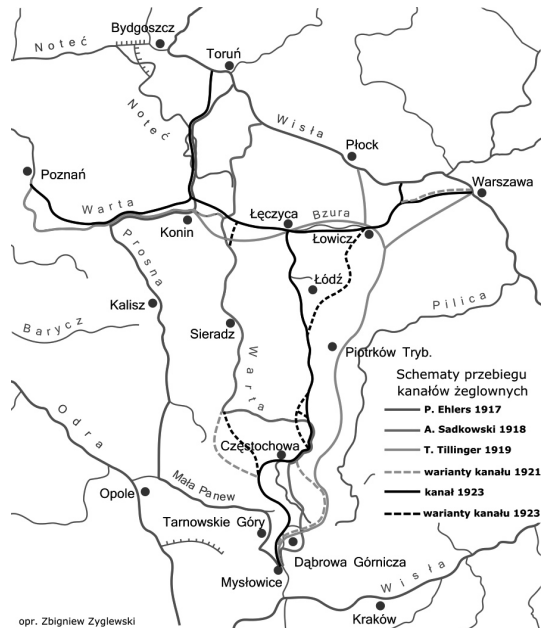
Wydawać się mogło, że w odrodzonej Polsce przy kształtowaniu śródlądowych dróg wodnych brane będą pod uwagę wyżej wspomniane koncepcje, poprowadzone naturalnymi, głównymi ciekami Wielkopolski. Tymczasem już wiosną 1919 r. inżynier Tadeusz Tillinger zaproponował zupełnie nowe rozwiązanie, nie nawiązujące do dwóch wcześniejszych (ryc. 2). Odwołując się do założeń niemieckich, rozwijanych szczególnie w czasie wojny, przewidywał budowę kanału Śląsk-Wisła przystosowanego na całej swojej długości dla barek 1000 tonowych. W tym czasie na ziemiach polskich jedynie Noteć i Kanał Bydgoski uchodziły za bardzo nowoczesne drogi wodne, ale dostosowane tylko do jednostek 400-tonowych.

Kanał rozpoczynać się miał pod Bytomiem, szedł przez Piotrków ku Skierniewicom i wpadał do Wisły w okolicy Dobrzykowa, 25 km powyżej Płocka. Tillinger poprowadził kanał w zasadzie wzdłuż linii kolejowej Częstochowa-Warszawa z odnogami do Częstochowy i Łodzi, obejmując w ten sposób tamtejsze okręgi przemysłowe. Nowością było zaproponowanie także połączenia wodnego między Poznaniem i Warszawą przez rzekę Wartę i Kanał Warty. W zamyśle autora miał to być odcinek szerszej magistrali prowadzącej od Renu (Mittelland Kanał) do Dniepru i Morza Czarnego. Te dwa zasadnicze kierunki biegnące z południa na północ i z zachodu na wschód miały przecinać się w centrum Polski koło Łowicza, tworząc wielki krzyż żeglutowy.

⁵ A. Sadkowski, *Nasze przysze drogi wodne w oświetleniu technicznie możebnego ich wykonania*, Warszawa 1918, s. 66, 89-91, 95-100, 104-105.

⁶ M. Bandurka, *Zmiany terytorialne i administracyjne woj. łódzkiego*, „Rocznik Łódzki” 1970, t. 14, s. 26-27, Miasto Nowe Radomsko z dniem 13 września 1922 r. zmieniło nazwę na Radomsko, s. 29; tenże, *Zmiany administracyjne i terytorialne ziem województwa łódzkiego w XIX i XX wieku*, Łódź 1974, s. 74-75, 79, 169, przypis 3; tenże, *Rozwój terytorialny ziem województwa łódzkiego w okresie 1918-1993*, „Rocznik Łódzki” 1994, t. 41, s. 13-15.

Tillinger wykorzystał jedynie pomysł górnego biegu kanału nakreślonego przez Sadkowskiego. Początek sadowił w Hucie Królewskiej (dziś Chorzów) z obejściem Będzina, przekroczeniem wododziału między Wartą a Pilicą. Stąd kanał miał iść między tymi rzekami do Łowicza, gdzie planowano jego przecięcie z ramieniem biegnącym od rzeki Warty ku Warszawie. W pobliżu Łowicza przewidywano też poprowadzenie niewielkiego odcinka kanału w kierunku północnym, dochodzącego do Wisły w okolicach Płocka. Warta do Konina miała być uregulowana a częściowo nawet skanalizowana. Natomiast na wschód od Konina zakładano budowę osobnego kanału przecinającego rzekę Wartę powyżej Koła. Dalej kanał ten planowano wododziałem między rzekami Ner i Bzura koło Łęczycy i na południu od Łowicza miał łączyć się z kanałem idącym do Zagłębia.



Ryc. 2 Schematy przebiegu kanału Śląsk-Wiśła wraz z odnogami do Poznania i Warszawy z lat 1917-1923.

Opr. Zbigniew Zyglewski.

Kanał krzyżowy prowadzono zgodnie z najnowszymi trendami technicznymi. Wytyczono proste odcinki idące wododziałami Warty i Przemszy, dalej Pilicy i Warty, co pozwalało utrzymywać na długich przestrzeniach równy poziom wody, czyli tak zwanych długich stanowisk. Takie rozwiązanie skutkowało małą ilością śluz, ale czasami położonymi blisko siebie, aby na krótkim odcinku zniwelować różnice w poziomach długich stanowisk. Kanał poprowadzono blisko przemysłowych ośrodków, łącząc je odnogami kanałowymi. Długość kanału, licząc od Huty Królewskiej do Konina, obejmowała 350 km. Do tego dochodziło 72 km odcinka z Łowicza do Płocka i 80 km kanału łączącego Łowicz z Warszawą. Wspomnieć też należy, że od Konina przewidywano skanalizowanie Warty na długości 250 km⁷, a więc do Międzyzochodu, leżącego na granicy polsko-niemieckiej.

Koncepcja ta miała zwolenników, choćby w osobie inż. Kazimierza Pawłowicza⁸. Tenże pisząc swoje opracowanie w połowie 1919 r. dodał kilka własnych spostrzeżeń. Widział potrzebę regulacji Warty na odcinku od Konina do jej ujścia. Powyżej Konina aż do miasta Warta opowiadał się za skanalizowaniem rzeki tak, by zabezpieczyć odpowiednie warunki żeglugowe. Od skanalizowanej Warty dopuszczał możliwość poprowadzenia kanału do Pabianic i Łodzi. Przypomniał też o łatwym do wykonania połączeniu Warty pod Koninem z Gopłem, co pozwoliłoby na dotarcie do skanalizowanej już Noteci i Bydgoszczy⁹.

Nieco pesymistycznie na możliwości budowy takiej drogi wodnej zapatrywał się inż. Roman Ingarden. Już w sierpniu 1919 roku wypowiedział się sceptycznie w sprawie bu-

⁷ T. Tillinger, *Sztuczne drogi wodne*, „Roboty Publiczne” 1919, z. 1, s. 31-33, 37-38.

⁸ K. Pawłowicz, *Drogi wodne Polski*, Warszawa 1919, s. 18, 21, 80-85, 95.

⁹ Tamże, s. 20-21.

dowy krzyża kanałowego uważając, że Kanał Małopolski z Górnego Śląska do Krakowa i Wisła po regulacji będą w stanie przewieźć do Gdańska wszelkie towary. Stał na stanowisku, że nierealne będzie wybudowanie kanału w zakładanym przez Tillingera kształcie, głównie z powodu braku odpowiedniej ilości wody w rejonie Górnego Śląska. Nie widział też potrzeby budowy kanałów dla barek 1000 tonowych i to z kilku powodów. Do ich służowania potrzebne są ogromne ilości wody, o którą w niektórych rejonach będzie trudno. Ponadto przy dużych śluzach zwiększa się czas przejścia przez nie a tym samym zmniejsza się ich przepustowość. Barki o ładowności 1000 ton nie będą w stanie pływać po kanałach niemieckich, gdyż te są dostosowane przeważnie dla ruchu o nośności 600 ton, a w dorzeczu Odry 400 ton. Zdaniem Ingardena po przegranej wojnie Niemcy nie będą przebudowywać kanałów na wyższy tonaż, jak zakładał Tillinger. Ponadto nie był zwolennikiem budowy kanału Wschód-Zachód, a wręcz uważał go za szkodliwy dla państwa polskiego, gdyż połączenie Niemiec z Ukrainą będzie leżało tylko w interesie tych dwóch państw¹⁰.

Później Ingarden, dostrzegając potrzebę zaopatrzenia środkowopolskiego obszaru przemysłowego w węgiel, postulował przesunięcie początku kanału zgodnie z planami niemieckimi lub też zakładał dowóz koleją węgla i towarów z Górnego Śląska do kanału rozpoczynającego swój bieg w okolicy Częstochowy. Dalszą drogę wodną widział rzeką Wartą i przejściu pod Koninem przebudowanym Kanałem Morzysławskim na jezioro Gopło. Stąd droga wiodła skanalizowaną Notecią, przystosowaną do barek 400 tonowych i Kanałem Bydgoskim do Wisły. Ingarden zaproponował także swoją wizję sieci kanałowej. Jego zdaniem główny szlak kanałowy o nośności 600 ton powinien kierować się ku Warszawie rzeką Pilicą. Natomiast z Poznania wytyczył szlak dla barek 400 tonowych Wartą do Koła, a dalej kanałem wykopaną doliną Neru, rzeką Bzurą do Wisły pod Wyszogrodem. Dopuszczał możliwość poprowadzenia odnogi tego kanału z Łowicza do Łodzi i dalej do Pilicy, łącząc się z głównym kanałem¹¹. 29 marca 1919 r. podczas 21 Posiedzenia Sejmu minister robót publicznych, Józef Pruchnik roztoczył wizję rozwoju dróg wodnych w Polsce. Wskazał na potrzebę poprowadzenia kanału ze Śląska przez Częstochowę, Piotrków, Łódź do Płocka. Za ważny uznał także Kanał Środkowoeuropejski łączący Odrę z Dnieprem przez Warszawę. Brał także pod uwagę potrzebę uregulowania Wisły, zwłaszcza środkowego odcinka od Zawichostu do Torunia. Górny fragment Wisły minister uważał za w miarę uregulowany i zdalny do żeglugi. Ministerstwo miało dylemat, czy wybrać Wisłę jako główną arterię transportu w Polsce, czy też kanał przechodzący przez uprzemysłowione ziemie polskie?¹² Ministerstwo Robót Publicznych w dniach 8-10 kwietnia 1919 r. przeprowadziło naradę poświęconą kierunkom rozwoju polskich dróg wodnych. Stawiło się znakomite grono znawców problematyki wodnej oraz przedstawiciele ministerstwa i władz miejskich z niektórych ośrodków. W tym czasie ministerstwo skłaniało się ku pracom na kierunku Warta-Prypeć, ale prawie wszyscy obecni byli przeciwni tym planom. Ci popierali projekt kanału Śląsk-Wisła, chociaż były też w tej kwestii zdania odmienne¹³.

¹⁰ R. Ingarden, *Skutek gospodarczy...*

¹¹ R. Ingarden, *Rzeki i kanały żeglowne w b[byłych] trzech zaborach i znaczenie ich gospodarcze dla Polski*, Warszawa [1921], s. 583-585, 594-595.

¹² Druk: *Sprawozdanie Stenograficzne z 21 Posiedzenia Sejmu Ustawodawczego z dnia 29 marca 1919 r.*, s. XXI/40-41; „Roboty Publiczne” 1919, z. 1, s. 21-22: Przemówienie p. Ministra Robót Publicznych na posiedzeniu 21-em; A. Legun-Biliński, *Program budowy dróg wodnych w Polsce*, „Przegląd Techniczny” 1927, t. 65, nr 46, s. 969; S. Łotysz, *Transeuropejska droga wodna przez Polesie a kwestia jego osuszenia w II Rzeczypospolitej*, „Kwartalnik Historii Nauki i Techniki” 2018, t. 63, z. 1, s. 16.

¹³ *Sprawozdanie z tych porad „Roboty Publiczne” 1919, z. 2, s. 16-30; A. Legun-Biliński, Program budowy...*, s. 968-969; S. Łotysz, *Transeuropejska droga...*, s. 16-19.

Konsekwencją tych działań było uchwalenie 9 lipca 1919 r. ustawy „O budowie kanałów żeglownych, tudzież regulacji rzek żeglownych i spławnych”¹⁴. W tym krótkim akcie prawnym w pierwszym rządzie stawiano na regulację Wisły oraz budowę kanałów żeglownych z Zagłębia Górnośląskiego i Dąbrowskiego do Warszawy z odgałęzieniami do Łodzi i Płocka, kanału łączącego Bug z Wisłą w Warszawie, kanału z Krakowa do Wisły przy ujściu Sanu i kanału z Zagłębia Dąbrowskiego do Oświęcimia. Zgodnie z ustawą prace te miały być w całości finansowane przez państwo.

Założenia opracowane przez Tadeusza Tillingera przynajmniej początkowo uchodziły za oficjalne stanowisko rządowe i stały się podstawą prac projektowych po uchwaleniu ustawy¹⁵. W świetle tej koncepcji i założeń przyjętych w 1919 r. przez rząd jako punkt węzłowy przewidywano Łowicz. Z punktu widzenia Poznania i całej Wielkopolski tak nakreślona sieć kanałowa nie spełniała ich oczekiwań. Proponowane połączenie z Warszawą oraz z Gdańskiem przez Wisłę było mniej dogodne niż połączenie Wielkopolski ze Szczecinem przez Wartę i Odrę. W przeciwieństwie do wizji Ehlersa i Sadkowskiego droga wodna z Poznania na Śląsk znacznie się wydłużyła i stała się przez to mniej opłacalna. Naturalne szlaki wodne, jak Proсна czy górna Warta, nie zostały wykorzystane. Tillinger przewidywał jedynie budowę na Warcie a także na Przemysły zbiorników wody potrzebnej do napełniania kanału biegnącego od Chorzowa do Częstochowy. Nie brano pod uwagę poprowadzenia szlaku wodnego przez jeziora ślesieńskie i Gopło oraz Noteć do Bydgoszczy czy innej drogi dochodzącej do Wisły w pobliże tego miasta czy Torunia. Poznań i cała Wielkopolska zabiegali o połączenie w pierwszej kolejności Warty z Gopłem i dalej kanałem z Wisłą¹⁶. Chodziło o przebudowę niewielkiego Kanału Morzysławskiego, proponowaną zresztą przez Niemców w 1917 r., ale ostatecznie niezrealizowaną¹⁷.

Szczególną aktywność na polu budowy kanałów wykazywał Konin. Włodarze miasta a także osoby z nim związane od samego początku starały się przekonać władze państwowe, samorządowe, różne związki i organizacje do tego typu inwestycji. Uczestnicy zjazdu debatującego o przebiegu drogi wodnej Śląsk-Bałtyk zebrani w Kruszwicy 12 czerwca 1920 r.¹⁸ zawiązali Komitet Budowy Drogi Wodnej Śląsk-Warta-Gopło-Bałtyk z odgałęzieniem Poznań-Warszawa¹⁹. Komitet ten działał przy Wydziale Powiatowym w Koninie, ale jego siedziba znajdowała się w Warszawie.

W momencie uchwalania ustawy ministerstwo nie dysponowało żadnymi studiami technicznymi ani też kosztorysami. Sama ustawa była raczej programem rządu na przyszłość i wskazaniem kierunku rozwoju polskich dróg wodnych²⁰. Wiosną 1920 r. władze państwowe nie były jeszcze zdecydowane co do przebiegu kanału Śląsk-Wisła. Ostateczna

¹⁴ „Dziennik Ustaw” 1919, nr 59, poz. 356.

¹⁵ Archiwum Państwowe w Bydgoszczy [dalej APB], Izba Przemysłowo-Handlowa w Bydgoszczy 1920-1939 [dalej IPH], sygn. 4, bez paginacji: Z Rady Miejskiej; R. Ingarden, *Skutek gospodarczy...*, s. 3-11; A. Legun-Biliński, *Program budowy...*, s. 968.

¹⁶ „Kurier Poznański” 1920, nr 285, [s. 5] Dodatek: Z Rady miejskiej.

¹⁷ Archiwum Państwowe w Poznaniu Oddział w Gnieźnie [dalej APPO/G], Wydział Powiatowy w Gnieźnie 1919-1939 [dalej WPGn], sygn. 277, 1 załącznik do publikacji Drogi Wodne w Polsce. Konieczność ich stworzenia.

¹⁸ Tamże, W sprawie Dróg Wodnych w Polsce. List Otwarty, 25 V 1923 r.

¹⁹ Archiwum Państwowe w Lesznie [dalej APL], Wydział Powiatowy w Gostyniu 1919-1935 [dalej WPGo], sygn. 165, k. 20, W sprawie Dróg Wodnych w Polsce, List otwarty, Komitet Budowy Drogi Wodnej Śląsk-Warta-Gopło-Bałtyk z rozgałęzieniami Poznań-Warszawa, 25 V 1923 r.

²⁰ M. Matakiewicz, *Program rządowy budowy dróg wodnych w Polsce*, „Czasopismo Techniczne” 1919, nr 10, s. 84.

decyzja miała zapaść po wykonaniu wstępnego studium kanału w oparciu o wiele wariantów. W tym roku rozpoczęto prace planistyczne polegające m.in. na objeździe oraz niwelacji terenu na kierunku Jezioro Gośławskie-Gopło-Toruń²¹. W lipcu 1920 r. Ministerstwo byłej Dzielnicy Pruskiej wystosowało memorandum do ministra robót publicznych w sprawie kanału Warta-Gopło jako ze wszech miar optymalnego. Sejm 3 grudnia 1920 r. wezwał rząd do opracowania studium tego kanału jako części drogi wodnej Śląsk-Wisła²². W styczniu 1921 r. minister robót publicznych polecił rozpoczęcie prac projektowych na tym odcinku²³. W tym roku prowadzono terenowe prace miernicze od Łodzi do Łęczycy i Warszawy, a także z Łęczycy przez Gopło, Kruszwicę, Gniewkowo do Torunia. W lipcu ruszyły prace niwelacyjne i zdjęcie tachymetryczne trasy kanału na odcinku między Toruniem a Kruszwicą. Również z Łęczycy prowadzono ciągi niwelacyjne w kierunku Koła i Konina²⁴. W 1921 r. powstał ogólny projekt trasy kanału od Łęczycy do Torunia z odgałęzieniami do Poznania i Warszawy w skali 1:100 000²⁵.

W 1921 r. ujrzał światło dzienne wstępny projekt kanału zwanego węglowym Generalnej Dyrekcji Budowy Sztucznych Dróg Wodnych przewidywany dla statków o nośności 1000 ton (ryc. 3). Obawiano się, że przy mniejszych wymiarach łodzi nie będzie zapewniona dostateczna sprawność przewozowa. Za jego początkowy bieg uznano Mysłowice, skąd poprowadzono go na północ doliną rzeki Brynicy, mijając Sosnowiec, Katowice i Bytom. Dalej planowano przekop przez stanowisko działowe łączący rzekę z doliną Listwary, będącej lewym dopływem Warty. Po kilkudziesięciu kilometrach kanał skręcał w prawo kierując się na Herby i Częstochowę.



Ryc. 3 Projekt kanału węglowego Śląsk-Wisła z odnogami do Poznania i Warszawy z 1921 r.

Źródło: 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, Dodatek bezpłatny do nr. 35 „Przeglądu Technicznego” z dnia 30 VIII 1921 r. Archiwum Państwowe w Bydgoszczy, Izba Przemysłowo-Handlowa w Bydgoszczy 1920-1939, sygn. 4.

²¹ APB, Państwowy Zarząd Wodny w Bydgoszczy 1920-1939 [dalej PZWB], sygn.170, k. 7.

²² 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*; APL, WPGo, sygn. 165, k. 66; Magistrat Kruszwicy 13 IV 1926 r., Odezwa do Ministra Robót Publicznych w Warszawie; Żegluga wewnętrzna. O pilną budowę kanału Gopło-Warta, „Żeglarz Polski” 1926, nr 21, s. 112.

²³ *Droga wodna Warta-Gopło*, „Dziennik Bydgoski” 1921, nr 224, s. 2. Podaje dzień 6 XI 1920 r. jako datę przyjęcia sejmowej uchwały w sprawie budowy kanału Warta-Gopło.

²⁴ APB, PZWB, sygn. 170, k. 16; „Roboty Publiczne” 1922, z. 1, s. 8-9; Sprawozdanie z działalności Ministerstwa Robót Publicznych za okres od sierpnia 1920 do końca 1921 roku.

²⁵ „Roboty Publiczne” 1922, z. 1, s. 10.

Na 94 kilometrze wchodził w dolinę Warty i dalej biegł jej nurtem, by na 124 kilometrze ją opuścić i skierować się na Radomsko. Dalej trasa prowadziła na zachód od Piotrkowa Trybunalskiego, Łodzi i przechodziła górną Bzurą do Łęczycy. Stąd doliną Neru do Warty pod Kołem i przez Jezioro Gosławskie do Gopła. Z jeziora tego proponowano dwa kierunki do Wisły. Jeden wytyczono przez Gniewkowo poniżej Torunia, a drugi już skanalizowaną Notecią ku Bydgoszczy z możliwością poprowadzenia nowego odcinka kanału od Łabiszyna do Wisły.

Natomiast pod Łęczycą kanał węglowy przecinał się z drogą wodną poprowadzoną z Poznania do Warszawy. Odnoga poznańska miała iść częściowo skanalizowanym korytem Warty a częściowo przekopem równoległym do rzeki a także ciągiem jezior kórnickich. Końcowy odcinek przewidywano poprowadzić doliną rzeczki Kopieli do Warty powyżej Poznania. Odnoga do Warszawy podążała cały czas doliną rzeki Bzury aż do jej ujścia pod Wyszogrodem. Stąd można było dotrzeć Wisłą do Nowego Dworu Mazowieckiego, gdzie przewidywano początek kanału poprowadzonego do Warszawy równoległe do rzeki. Alternatywą dla tego rozwiązania było poprowadzenia kanału z Sochaczewa wprost do Warszawy.

Zaprezentowano także drugi wariant przebiegu kanału, który z góry uważano za mniej korzystny, gdyż omijał znaczące ośrodki przemysłowe. Ten szedł prawie całą długością Liswarty. Dopiero w Krzepicach kanał opuszczał rzekę, kierując się do Warty kilkanaście kilometrów poniżej Działoszyna. Stąd podążał doliną Warty aż do Koła.

Licząc od Mysłowic do Koła wariant I miał 318 km i 32 śluzy, co daje 446 km odległości taryfowej. Natomiast wariant II wykorzystujący Wartę był krótszy, bo miał 280 km, natomiast przewidywano aż 38 śluz, ale i tak odległość taryfowa była nieco krótsza – 432 km²⁶.

Dopiero 29 grudnia 1921 r. Ministerstwo Robót Publicznych zatwierdziło podstawowe parametry kanału Śląsk-Wisła. Miał on być przystosowany do barek o nośności 600 ton z możliwością równoczesnego ich ruchu w dwóch kierunkach, rezygnując tym samym z wcześniejszych opiewających na 1000 ton. Śluzy miały być pojedyncze, przez co przewidywano całodobowe śluzowanie, więc żeglugę w dzień i w nocy, by przewieźć rocznie około 7 mln ton towarów. Uważano, że okres żeglugi trwać będzie 250 dni w roku, czyli od 20 marca do końca listopada. Ustalenia te nie były ostateczne, w dyskusji dopuszczano możliwość zwiększenia głównego kanału do wielkości 1000 ton, chociaż na odcinku poznańskim nie widziano takiej potrzeby²⁷.

W połowie 1923 r. prowadzono badania hydrotechniczne związane z kanałem na terenie Małopolski, u źródeł Pilicy, Warty i Przemszy²⁸. Dalsze analizy możliwych wariantów prowadzone przez Generalną Dyрекcję Budowy Sztucznych Dróg Wodnych, a następnie przez Biuro Projektów Kanałów Żeglugi doprowadziły do wytyczenia w 1923 roku przez inż. Józefa Skalkę z Krakowa wstępnej trasy kanału Śląsk-Wisła (ryc. 2). Ten pogłębiony projekt co do przebiegu kanału niewiele się różnił od wersji z 1921 r.

Główna linia kanałowa prowadziła od Mysłowic wzdłuż byłej granicy między Śląskiem i Kongresówką aż do Herbów, następnie zwracała się ku Częstochowie. Przecho-

²⁶ APB, IPH, sygn. 4: J. Lipkowski, T. Tillinger, *Memorial finansowy, techniczny i ekonomiczny dołączony do podania o zatwierdzenie Statutów Spółki Akcyjnej „Kanał węglowy Śląsk-Gdańsk” z odnogami do Warszawy i do Poznania*, s. 6-7, 9, Dodatek bezpłatny do „Przeglądu Technicznego” 1921, nr 35.

²⁷ APB, IPH, sygn. 4: *Kanał żeglugi Śląsk-Toruń z odnogami Łęczycy-Warszawa i Patnów-Poznań*, opracował inż. Józef Skalka, Wydawnictwo Biura Projektów Kanałów Żeglugi, ss. 42, szczególnie s. 5-6.

²⁸ *Budowa kanału węglowego. Wobec nowego projektu ustawy o budowie i koncesjonowaniu dróg wodnych*, „Republika” 1923, nr 212, s. 8.

dziła koło Radomska, później 13 km na zachód od Piotrkowa, koło Pabianic, w pobliżu Łodzi i dochodziła pod Łęczycę. Tutaj trasa skręcała ku zachodowi, szła doliną Neru i Warty aż do Koła. Następnie 7 km poniżej Koła kierowała się ku północnemu zachodowi, dochodziła przy 235 km do Jeziora Pątnowskiego, przechodziła przez to jezioro oraz kolejne: Mikorzyńskie, Ślesińskie, Gopło i Szarlej, dochodząc do Wisły poniżej Torunia, naprzeciwko wylotu istniejącego tam portu drzewnego. Cała ta trasa liczyła 418 km i była zaopatrzona w 29 śluz, które przedłużają taryfowy szlak wodny do 534 km.

Koło Łęczycy oddziela się odnoga kanałowa do Warszawy, która idzie początkowo doliną Bzury aż pod Sochaczew. Potem okrąża to miasto od wschodu wykopem, przechodzi do doliny Utraty, a po jej opuszczeniu biegnie brzegiem puszczy Kampinoskiej i dochodzi do Wisły poniżej Bielana pod Warszawą. Odgałęzienie do Poznania odchodzi na Jeziorze Pątnowskim. Potem podąża doliną Warty aż do Czeszewa, gdzie oddziela się od tej rzeki, przechodzi przez jeziora: Raczyńskie, Wielkie i Małe Jeziora Bnińskie, Kórnickie Skrzyneckie i dochodzi do Warty naprzeciw Lubonia, 7 km poniżej Poznania.

Główna trasa kanału nie była ostateczna acz najbardziej optymalna. W projekcie tym dopuszczano inne warianty poszczególnych odcinków. Zamiast przejścia kanału przez miasto Radomsko przedłożono dwa warianty kilkukilometrowego obejścia miasta od zachodu. Brano pod uwagę poprowadzenie kanału od miejscowości Herby wprost do doliny Warty przy pomocy 12 śluz. Linia ta szła wzdłuż linii kolejowej prowadzącej do Wielunia, osiągając rzekę Wartę w miejscowości Załęcze Wielkie, poniżej Działoszyna. Stąd szlak prowadził rzeką Wartą pod Uniejów, gdzie kanał opuszczał rzekę i wchodził w okolicy Chełmna w dolinę rzeki Ner skręcając ku Łęczycy. Kanały poprowadzone Wartą i wytyczony na Łódź mają taką samą długość, licząc ze Śląska do Łęczycy (375 km), ale za to jest znacząca rozbieżność w długości taryfowej. Pierwsza wersja liczy sobie aż 407 km a druga 339 km. Różnica 68 km wynika z zastosowania dużej ilości śluz. Ponadto kanał przez Wartę, choć tańszy w budowie, to jednak omija znaczące ośrodki przemysłowe jak Łódź, Częstochowę czy Radomsko i z tego powodu, zdaniem projektanta, droga przez Łódź była uważana za najwłaściwszą.

Ale i w tym wypadku przedłożono alternatywną część trasy. Wskazano na możliwość skierowania kanału na południe od Łodzi, obejścia Brzezin i dojścia do doliny rzeki Mrogi, skierowania kanału na Łowicz oraz dalej na Warszawę. Co prawda rozwiązanie takie skracało drogę taryfową do stolicy o 24 km, ale za to wydłużało do Poznania i Gdańska aż o 40 km. Ponieważ kanałem miano dostarczać towary do Gdańska i z tego portu na Śląsk, więc chodziło o wytyczenie jak najkrótszej drogi na tej trasie, więc wersja ta nie była brana pod uwagę²⁹.

Od samego początku traktowano cały kanał jako przedsięwzięcie złożone z mniejszych odcinków. Za pierwszy z nich uważano Sosnowiec-Łęczycę mający 259 km, dalej Łęczycę-Toruń długości 164 km (w tym część sztuczna 120 km). Jako odgałęzienie wschodnie przewidywano odcinek Łęczycę-Warszawa liczący 133 km oraz fragment zachodni biegnący od Jeziora Gosławskiego do Poznania przez 122 km. Ogółem planowana śródlądowa droga wodna liczyła 678 km. Uzupełnieniem tego swego rodzaju krzyża żeglugowego był stukilometrowy odcinek Sosnowiec-Kraków, łączący Śląsk z Wisłą³⁰.

²⁹ APB, IPH, sygn. 4, Kanał żeglugi Śląsk-Toruń z odnogami..., s. 1-4; J. Skalka, *Droga wodna ze Śląska do Gdańska z odgałęzieniami do Warszawy i Poznania*, „Czasopismo Techniczne” 1923, nr. 2.

³⁰ T. Tillinger, *I. Koleje i kanały, ich wzajemny stosunek i rola w rozbudowie polskiej sieci komunikacyjnej. II. Port morski w Tczewie*, [Warszawa] 1923, s. 15.

Już w sierpniu 1921 r. projektant kanału Śląsk-Wiśła, jednocześnie pracownik Ministerstwa Robót Publicznych, inż. Józef Skałka oświadczał, że niedługo ruszą prace przy budowie kanału Warta-Gopło³¹. W 1921 r. poznański Zjazd Miast Polskich poparł koncepcję budowy tej drogi wodnej. Mimo to sprawa budowy kanału Warta-Gopło nie posuwała się naprzód³². Z końcem listopada 1923 r. Ministerstwo Robót Publicznych twierdziło, że odcinek Gopło-Warta jest na tyle wykończony, iż w każdej chwili można będzie przystąpić do prac ziemnych³³, ale i tak robót nie podjęto.

Komitet Budowy Drogi Wodnej przekształcił się w „Towarzystwo Propagandy Budowy Dróg i Budowli Wodnych w Polsce oraz ich Uprzemysłowienia i Wykorzystania” o charakterze ogólnopolskim. Organizacja ta została zatwierdzona przez ministra spraw wewnętrznych 31 lipca 1923 r. Pierwsze walne zgromadzenie Towarzystwa miało miejsce 18 października tego roku w Koninie i tam ukonstytuował się Zarząd w osobach prezesa ppłka Kazimierza Żmigrodzkiego, burmistrza Konina, wiceprezesa przemysłowca Władysława Stasińskiego, radnego miasta Konina oraz Kierownika Towarzystwa inż. Rafała Mierzyńskiego³⁴. Jako swój statutowy cel obrano sukcesywną budowę kanałów w Polsce. Za pierwszy etap uznawano poprowadzenie drogi wodnej od Gopła w kierunku Bydgoszczy, Warty i Poznania. W drugiej kolejności widziano potrzebę kanału Warszawa-Łowicz-Koło-Konin. Następny etap przewidywał realizację odcinka Łęczycza-Łódź-Częstochowa-Śląsk-Kraków. Za ostatni uznano kanał Kraków-San-Lwów-Brody-Styr-Prypeć³⁵.

Brak ostatecznych rozstrzygnięć w sprawie przebiegu kanału Śląsk-Wiśła, oczekiwanie na rozpoczęcie wielokrotnie zapowiadanych prac budowlanych skłaniały Towarzystwo Propagandy Budowy Dróg i Budowli Wodnych do organizowania konferencji poświęconych kwestiom kanałowym. Z wydatną pomocą miasta Poznania i Bydgoszczy w dniach 13 i 14 września 1924 r. zorganizowano Zjazd Kanałowy, zwany też Zjazdem na Gopło, obradujący jeden dzień w Kruszwicy a drugi w Bydgoszczy. Jednym z celów tego spotkania było przyjęcie rezolucji w sprawie ostatecznego wytyczenia kanału wychodzącego z Gopła i biegnącego do Wisły oraz wywarcie na rządzących przyspieszenia prac przy kanałach a nade wszystko wsparcie nowych uregulowań prawnych dopuszczających kapitał prywatny i samorządowy do budowy i użytkowania dróg wodnych w Polsce³⁶. Kolejny zjazd kanałowy odbył się 16 marca 1925 r. w Katowicach. Udział wzięli przedstawiciele śląskich władz państwowych i instytucji samorządowych oraz przemysłu, rękodziela, handlu, finansów i związków zawodowych. Spotkanie zakończyło się uchwaleniem rezolucji popierającej działania Towarzystwa Propagandy³⁷. Natomiast 11 października 1925 r. doszło do zjazdu w Koninie, o którym dalej. 7 maja 1926 r. Warszawa gościła delegatów rządu, władz wojewódzkich a także samorządowych oraz organizacji

³¹ Archiwum Państwowe w Katowicach [dalej APK], Naczelna Rada Ludowa na Górnym Śląsku, sygn. 130, k. 8v.

³² Archiwum Akt Nowych w Warszawie [dalej AAN], Archiwum Ignacego Jana Paderewskiego, sygn. 2076, k. 2, Drogi wodne w Polsce spółka akcyjna. Sprawozdanie za lata 1919-1922.

³³ APG, WPGn, sygn. 277, k. 7v.

³⁴ Tamże, k. 11, 13.

³⁵ AAN, Archiwum Ignacego Jana Paderewskiego, sygn. 2076, k. 5: Program wykonania; APG, WPGn, sygn. 277, k. 17-17v.

³⁶ Z. Zygleski, *Kruszwicko-bydgoski zjazd kanałowy w 1924 roku*, „Ziemia Kujawska” 2019, t. 27, s. 71-87.

³⁷ APK, Sejm Śląski w Katowicach 1922-1939 [dalej SŚK], sygn. 1080, k. 7, 9, 13.

gospodarczych i społecznych na spotkaniu poświęconemu kanałom³⁸. Ostatnie z tej serii miało miejsce 8 września tego roku w Łodzi, gdzie przybyli przedstawiciele samorządów i kół gospodarczych z województwa łódzkiego³⁹.

Zjazd w Koninie jako jedyny nie zajmował się wprost kwestią budowy kanału Śląsk-Wisła, ale Towarzystwo Propagandy Budowy Dróg Wodnych i tak włączało go w poczet swoich informacji na temat dróg wodnych, gdyż i tam znalazły się elementy związane z żeglugą śródlądową. Głównym wątkiem i powodem zwołania zjazdu w Koninie była regulacja rzeki Warty i jej obwałowania zapobiegającego powodziom.

Niemcy w obrębie swojego państwa, a więc od ujścia Proсны do Warty przez cały XIX w. prowadzili z różnym natężeniem regulację Warty. Systematyczną pracę podjęto od 1873 r. głównie poniżej Poznania przystosowując rzekę do barek o nośności 400 ton⁴⁰. Natomiast na części Warty od jej źródeł do ujścia Proсны pozostającą w gestii Królestwa Polskiego rząd rosyjski nie zwracał uwagi. Nie podejmował żadnych robót regulacyjnych w celu powstrzymania coraz większego jej zdziczenia, ale nawet nie starał się zbierać informacji hydrologicznych na Warcie, nie utrzymywał więc na niej ani wodowskazów, ani też nie podejmował żadnych pomiarów jej łozyska, spadków i objętości przepływu wody. Dopiero Niemcy zajmując ten teren w czasie I wojny światowej, utworzyli w Koninie techniczny urząd wodny dla Warty. Ustawili wodowskazy w Sieradzu, Warcie, Uniejowie, Kole, Koninie i w Pyzdrach, według których notowano stan wody aż do końca wojny⁴¹.

Warta od Kamiona do Sieradza, a więc na długości około 85 km, płynęła licznymi zakrętami, miejscami była silnie zabagniona i zdziczała, szeroka na 60-70 m o brzegu piaszczystym, wysokim na 1-1,5 m. Na całym tym odcinku wielka woda pojawiała się wiosną podczas zejścia lodów i topnienia śniegów, ale także w porze letniej od czerwca do sierpnia. W tych momentach woda w rzece podnosiła się o 2,5 do 3,0 m. ponad niski jej stan⁴².

Dolina Warty od Sieradza do ujścia Proсны na długości 188 km była szeroka na 3-5 km i praktycznie pozbawiona wałów ochronnych, a przez to nieustannie zalewana. Obszar rozlewisk wynosił około 715 km², co odpowiadało 71 599 ha, w tym 54 700 ha bagien i moczarów⁴³. Na całym tym 188 km odcinku rzeka płynęła bardzo krętym łozyskiem, w wielu miejscach nadmiernie szerokim, z odsypiskami i mieliznami. Do tego dochodziły liczne boczne ramiona rzeki, szczególnie powyżej ujścia Neru, pod Kołem czy Mniszkiem. Powyżej Spycimierza istniało po lewej stronie doliny kilka starych łozysk, łączących się następnie w jedno, ciągnące się aż naprzeciw Uniejowa. Ślad starego łozyska znajdował się dalej po lewej stronie doliny między Radyczynem a Dobrowem, które ciągnęło się przeszło 26 km. Pod Kołem leżało częściowo zamulone, stare łozysko po lewej stronie doliny. Największa ilość takich łozysk znajdowała się po prawej i lewej stronie

³⁸ *Złota Księga budowy polskich kanałów żeglugi*, red. R. Mierzyński, Warszawa 1927, s. 135-136.

³⁹ APG, WPGn, sygn. 277, bez paginacji, Sprawozdanie ze Zjazdu w sprawie budowy dróg wodnych odbytu 8 IX 1926 w Łodzi, maszynopis = *Województwo Łódzkie, Sprawozdanie, Łódź, dnia 9 IX 1926 r.*, [w:] *Złota Księga...*, s. 25-26; *Problem dróg wodnych w Polsce. Wartą przez Gopło i Wisłę do polskiego morza. Zjazd wojewódzki w Łodzi pierwszym etapem budowy kanałów*, „Kurier Łódzki” 1926, nr 249, s. 7.

⁴⁰ M. Matakiewicz, *Drugi wodne w Polsce*, Lwów 1917, s. 26; T. Tillinger, *Warunki ogólne rozwoju dróg wodnych w Polsce i ich znaczenie tranzytowe*, Warszawa 1927, odbitka „Wiadomości Związku Polskich Zrzeszeń Technicznych” 1927, nr 4, s. 66; S. Moor, *Regulacja Warty. Referat wygłoszony na Zjeździe Samorządów w Koninie dnia 11-go października 1925 r.*, [w:] *Złota Księga...*, s. 74-76.

⁴¹ R. Ingarden, *Rzeki i kanały...*, s. 355-356.

⁴² Tamże, s. 351-352.

⁴³ S. Moor, *Regulacja Warty...*, s. 72.

doliny między Sławskiem-Radoliną a ujściem Proсны. Z powodu niewysokich brzegów rzeki oraz niskiego ukształtowania terenu na całym obszarze od Sieradza po ujście Proсны tworzyły się rozległe mokre łąki, zabagnienia i torfowiska, wypelniające całą dolinę Warty.

Tabela 2. Stan wody na wodowskazach rzeki Warty w czasie I wojny światowej

Wodowskaz	Najwyższy stan wody	Najniższy stan wody
Sieradz	2,30 m	0,75 m
Warta	2,80 m	1,20 m
Uniejów	3,05 m	1,00 m
Koło	4,01 m	1,55 m
Konin	2,00 m	0,10 m
Pyzdry	4,03 m	0,70 m

Źródło: R. Ingarden, *Rzeki i kanały żeglowne w b[łytych] trzech zaborach i znaczenie ich gospodarce dla Polski*, Warszawa [1921], s. 356.

W świetle tych obserwacji wysoki stopień wody na Warcie pojawiał się w czasie zejścia lodów i topnienia śniegów, a więc od połowy marca do połowy maja. Najniższy stan wody ujawniał się między połową maja a połową października⁴⁴. Wezbrania występowały także w czasie długotrwałych deszczów w porze letniej czy jesiennej. Ze względu na niskie położenie niektóre obszary były zalewane przy stanie wody nieznacznie wyższym od zwyczajowego. Mieszkańcy tych terenów od zawsze starali się przeciwstawić niszczycielskim żywiołom. Sypali własnym wysiłkiem wątle i powyginane wały czy nasypy, które nieustannie były niszczone przez wodę⁴⁵.

Mimo dzikiego stanu Warty, od Działoszyna nadawała się ona do spławu drewna. Przy wyższych stanach wody można było spławiać tratwy szerokie na 8 m i długie do 80 m, chociaż czasami skutkowało to osiadaniem ich na mieliznach. Z powodu wytrzebienia lasów w górnym dorzeczu tej rzeki spław drzewa miał niewielkie rozmiary i nie przekraczał 200 tratw rocznie. Natomiast w podobnych warunkach nie mogła się odbywać żegluga. Niewielkie barki o nośności trochę powyżej 100 ton i zanurzeniu do 0,6 m pływały do Konina czy Koła, ale tylko przy wysokim stanie wody w Warcie⁴⁶. W drugiej połowie XIX w. znaczna ilość berlinek zimowała na Warcie w Koninie, ale z początkiem następnego stulecia żegluga ustała⁴⁷. Polscy inżynierowie jeszcze przed odzyskaniem niepodległości widzieli możliwość regulacji rzeki do Konina dla statków o nośności 200 a nawet 300 ton. Natomiast dalej, do miasta Warty dla osiągnięcia tych parametrów potrzebna była już kanalizacja rzeki. Była ona konieczna w przypadku poprowadzenia kanału od tego miasta do Pabianic i Łodzi długości 60 km i przystosowanego do żeglugi o ładowności 200-300 ton⁴⁸.

⁴⁴ R. Ingarden, *Rzeki i kanały...*, s. 353-356.

⁴⁵ O. Faust, *Obwałowanie rzeki Warty w województwie łódzkim*, „Gospodarka Wodna” 1937, nr 4, s. 211.

⁴⁶ M. Matakiewicz, *Drogi wodne...*, s. 27; R. Ingarden, *Rzeki i kanały...*, s. 359-360.

⁴⁷ APG, WPGn, sygn. 277, Budowa dróg wodnych w Polsce, k. 17.

⁴⁸ M. Matakiewicz, *Drogi wodne...*, s. 27.

Rzeka Proсна długości około 220 km i dorzeczu prawie 5 000 km² stanowiła granicę rosyjsko-niemiecką. Początek rzeki znajdował się na Górnym Śląsku pod Wołęcinem. W górnym biegu łożysko Proсны jest dość kręte, o ostrych zakolach, osadzone w wąskiej dolinie. Środkowy bieg rzeki długi na 80 km, który rozpoczyna się w okolicy miasteczka Wieruszowa, sięga aż po Kalisz. Dolny fragment rzeki liczy sobie około 65 km długości. Na tych odcinkach występowały liczne boczne ramiona, zwykle podczas niskich stanów wody pozostające suche. Stare łożyska rzeki powstałe wskutek samoczynnego przerzucania się rzeki podczas powodzi i zatorów były bądź zamulone, bądź zalane wodą. Najdłuższe boczne i równoległe do Proсны ramię rozpoczynało się powyżej Kalisza i ciągnęło się aż do wsi Kościelna Wieś (?) na długości około 8 km. Szerokość łożyska rzeki była stosunkowo mała, od 10 do 30 m przy ujściu. Była to płytka rzeka, gdyż podczas niskiego stanu głębokość wody wynosiła 0,3 m do 0,5 m. Natomiast posiadała na całej swojej długości stosunkowo wysokie brzegi. W górnym biegu wznosiły się na wysokość od 1,5 m do 2,0 m nad lustrem wody, w środkowym od 2,5 m do 3,0 m, a w dolnym odcinku nawet do 4,0 m.

Na Prośnie od 1892 r. rząd pruski utrzymywał wodowskaz w Podzamczu na początku biegu środkowego i na dolnym odcinku pod Bogusławem. Według zapisków średni stan wody na pierwszym wodowskazu liczył 0,58 m. Najniższy zanotowany stan wody opiewał na 0,12 m a najwyższy osiągnął 2,69 m. Na wodowskazu pod Bogusławem średni stan wynosił 1,16 m, najniższy 0,30 m a najwyższy 2,04 m. Najsilniejsze wezbrania pojawiały się podczas zejścia lodów i topnienia śniegów, najniższe zaś w porze letniej od sierpnia do października, jak zwykle na rzekach nizinnych. Najczęściej miesiącem powodziowym był marzec, gdyż skupiał ponad 50% dni ze stanem alarmowym⁴⁹.

Dolina Proсны pod Podzamczem wynosiła około 1,0 km szerokości, pod Gralowem do 1,5 km i rozszerzała się pod Kaliszem do 3,0 km. Najgorzej wyglądał ostatni odcinek ujścia rzeki. Miejscami jest tak nisko położony, że średnio wysokie wody zalewały całą szerokość doliny. Największy rozlew wezbranych wód występował poniżej Rybakowa po ujście, gdzie też usypano prymitywne obwałowania.

Na początku XX w. na Prośnie istniały w górnym jej biegu liczne jazy spiętrzające wodę dla 35 młynów w granicach Górnego Śląska. Na odcinku ówczesnej granicy państwowej w obrębie Wielkopolski istniało około 15 jazów zbudowanych przeważnie z kamienia, wyjątkowo z faszynady, z których 2 pod Kaliszem piętrzyły wodę od 0,85 m do 3,0 m⁵⁰.

W tym czasie Proсна uchodziła za rzekę spławną, choć ten odbywał się tylko podczas wyższych stanów wody i to w bardzo małych rozmiarach. Zakładano, że regulacja rzeki poprawi spław, a prawdopodobnie także umożliwi żeglugę małymi statkami od ujścia po Kalisz, co miałoby dla miasta wielkie znaczenie gospodarcze. Dopiero szczegółowe badania mogły stwierdzić, czy była możliwość skanalizowania rzeki na tym odcinku dla barek o nośności 200 ton⁵¹.

W świetle badań od początku XVI w. po połowę XX w. w Poznaniu zanotowano 62 wezbrania Warty, z czego aż 80% o charakterze roztopowym przypadło na miesiąc marzec i kwiecień. Natomiast zdarzające się sporadycznie wezbrania letnie będące wynikiem

⁴⁹ J. Rotnicka, *Charakterystyka zmienności stanów wody i przepływów Proсны w przekroju Piwonice*, [w:] *Problemy wodne miasta Kalisza. (Opracowanie studialne)*, Warszawa 1973, s. 19-21, badania obejmują lata 1946-1965.

⁵⁰ *Słownik geograficzny Królestwa Polskiego i innych krajów słowiańskich*, t. 9, Warszawa 1888, s. 57-61: Proсна rzeka; R. Ingarden, *Rzeki i kanały...*, s. 383-386.

⁵¹ R. Ingarden, *Rzeki i kanały...*, s. 386.

długotrwałych opadów były znacznie groźniejsze od wezbrań wiosennych⁵². Dla rejonu Konin-Sieradz nie mamy aż tak dokładnych ustaleń, ale można stwierdzić, że w lipcu 1903 r. nastąpiła poważna powódź. Na Warcie w Sieradzu pod mostem woda osiągnęła około 3,05 m a w Uniejowie około 3,28 m⁵³.

Katastrofa na niespotykaną dotąd skalę i to w całej Polsce pojawiła się wiosną 1924 r. Już 10 marca władze wojewódzkie w Łodzi zalecały przygotować się na topnienie lodów i związanych z tym podtopień. Nakazano czyszczenie rowów, kanałów, gromadzenie faszyny i worków z piaskiem⁵⁴. Władze powiatu konińskiego już 14 marca rozesłały pisma do różnych osób i instytucji w mieście, a także do podległych sobie gmin, wskazując na możliwość wystąpienia wiosennej powodzi. Powołano nawet Powiatowy Komitet Pomocy, zwany także Komitetem Powodziowym i nakazano wyłonienie podobnych komitetów w gminach⁵⁵. Na domiar złego z niedzieli na poniedziałek czyli z 16 na 17 marca doszło do obfitych opadów śniegu tworzących jego grubą warstwę. Opady te sparaliżowały wszelki ruch, podobnie jak to miało miejsce w 1886 r. na św. Józefa (19 marca)⁵⁶.

Powódź pojawiła się w powiecie konińskim i jego siedzibie 27 marca przed południem, osiągając w rzece poziom wody 2,5 m. Gruba pokrywa lodu groziła zatorami na rzece, więc wojsko przystąpiło do jej kruszenia przy pomocy materiałów wybuchowych. Jednak to nie uchroniło miasta i okolic od powodzi. Rano następnego dnia poziom wody osiągnął wysokość 3,4 m, a po południu wzrósł jeszcze o 20 cm. Wieczorem kra zmiotła most a Konin stał się wyspą. Po przerwaniu wałów do miasta wdarła się woda zalewając szereg budynków, w tym więzienie. Niektórzy mieszkańcy pływali kajakami po ulicach. 30 marca woda zaczęła opadać, odsłaniając olbrzymie straty. W każdej z gmin (Kramsk, Wysokie, Rzgów, Golina, Brzeźno) zalaniu uległo od 5 do 9 wsi, a w każdej znalazły się uszkodzone budynki. W świetle sprawozdań w gminie Wysokie zalanych zostało 1152 ha pól, w gminie Brzeźno 123 ha, w gminie Rzgów 93 ha⁵⁷.

Również wylała rzeka Proсна i jej dopływy. Już 26 marca spływająca rzeką kra uszkodziła mosty pod Koźminkiem i Bogusławem, a stumetrowy most w Choczcu został całkowicie zniesiony przez wodę. Runął też niewielki most pod Żegocinem na rzece „Dopływ z Czajkowa”, wpadającej do Proсны, na drodze z miejscowości Majków do Brudzewa. Stan wody się podnosił i było wiadomo, że zostanie zalany Kalisz⁵⁸. Na południe od Kalisza w rejonie ujścia do Proсны rzeki Trojanówki i Piwonii powstało wielkie jezioro mające kilkanaście km kwadratowych. Ponadto ucierpiały okoliczne miejscowości: Rajsko, Piwonice, Lis. Stan wody był tak wysoki, że ludzie przenosili się na strychy, ale nie chcieli opuścić swoich domostw. Powódź dotknęła również Kalisz. Przy kilku ulicach

⁵² Z. Paślawski, *Wybitne wezbrania Warty pod Poznaniem i prawdopodobieństwo wystąpienia najwyższych rocznych stanów wody*, „Przegląd Geofizyczny” 1956, z. 1, s. 5-6.

⁵³ Ingarden, *Rzeki i kanały...*, s. 356.

⁵⁴ I. Polit, *Wojewodowie łódzcy (1919-1939)*, Kielce 2020, praca doktorska na UJK. (https://bip.ujk.edu.pl/mgr_ireneusz_polit.html [dostęp 14.04.2021], s. 357-359, krótki podrozdział „Działania wojewodów wobec klęsk żywiołowych” nic nie wspomina o tej powodzi na terenie województwa łódzkiego.

⁵⁵ J. Gulczyński, *Powódź w Koninie i powiecie konińskim w 1924 roku*, „Kronika Wielkopolski” 2011, nr 2, s. 24-26.

⁵⁶ *Kronika – Śnieżycy*, „Gazeta Kaliska” 1924, nr 65, s. 3.

⁵⁷ J. Gulczyński, *Powódź w Koninie...*, s. 27-33.

⁵⁸ *Powódź w pow. kaliskim*, „Gazeta Kaliska” 1924, nr 72, s. 3; *Kronika – Powódź w powiecie kaliskim*, „Gazeta Kaliska” 1924, nr 74, s. 4; *Powódź w województwie łódzkim*, „Kurier Łódzki” 1924, nr 91, s. 1; *Powódź w województwie łódzkim. Akcja w powiecie sieradzkim i kaliskim*, „Rozwój” 1924, nr 91, s. 6.

zalaniu uległy sutereny, częściowo także elektrownia i hotel „Europa”. W dniu następnym nastąpił krótkotrwały spadek poziomu wody⁵⁹. Powodzie i kiepska infrastruktura mostowa na rzece Warcie skłoniły starostę konińskiego Jana Augustowskiego do porozumienia się ze starostami nadwarciańskimi i zwołania zjazdu w sprawie uregulowania i zagospodarowania rzeki Warty.

W pierwszych latach po odzyskaniu niepodległości powstał generalny projekt regulacji i obwałowania rzeki Warty na przestrzeni od Uniejowa do ujścia Proсны autorstwa inż. Aleksandra Różankowskiego, kierownika Inspekcji Dróg Wodnych w Śremie⁶⁰. W tym czasie jakieś prace były prowadzone na Warcie w okolicy Augustynowa, powyżej Koła. W tym rejonie do 1926 roku udało się ukształtować koryto Warty na szerokość 40 m i uzyskać średnio 2,5 m głębokości wody⁶¹. Prace tam prowadzone stały się swego rodzaju poligonem doświadczalnym przy regulacji Warty.

Pierwotnie koniński zjazd miał odbyć się pod koniec marca 1925 r., ale zapewne z powodu wielkiej powodzi został przełożony. W założeniach zjazd ten miał mieć charakter wstępny, przygotowujący dalsze długofalowe działania⁶². Zjazd uzyskał wsparcie ówczesnego wojewody łódzkiego Ludwika Darowskiego⁶³ a także Towarzystwa Propagandy Budowy Dróg Wodnych, które starało się wykorzystać to spotkanie w celu promowania budowy kanałów śródlądowych w Polsce, a szczególnie w Wielkopolsce. Organizacja ta uważała, że „martwota naszych rzek i kanałów, w szczególności Wisły i Warty, jest dla Niemców i ich przyjaciół argumentem, stwierdzającym naszą bezsilność, brak inicjatywy i niezaradność”⁶⁴.

Towarzystwo Propagandy 8 października 1925 r. wystosowało pismo do marszałka Sejmu Śląskiego informujące o zwołaniu pod przewodnictwem wojewody łódzkiego na dzień 11 października 1925 r. zjazdu przedstawicieli miast i powiatów nadwarciańskich. W dokumencie tym zaznaczyło, że spotkanie poświęcone będzie regulacji Warty, dodając jednocześnie, iż rzeka ta jest elementem projektowanego kanału węglowego. Wyrażono opinię, że spotkanie to może uchodzić za ważne dla Polski Zachodniej⁶⁵. Ponadto o zjeździe został poinformowany wojewoda poznański, który przysłał swojego przedstawiciela na obrady.

Zjazd odbył się w sali magistratu miasta Konina i nie trwał długo, rozpoczął się o godz. 14.15, a zakończył o godz. 18.00. Obradom przewodniczył Władysław Łyszkowski, wicewojewoda łódzki reprezentujący nowego wojewodę Władysława Jaszczoła, który nie mógł przybyć. Obecny był inż. Józef Pliszewski, naczelnik Wydziału VII Ministerstwa Robót Publicznych jako delegat tego ministerstwa. Wojewodę poznańskiego reprezentował inż. Stanisław Tychoniewicz, kierownik Oddziału Dróg Wodnych Województwa Poznańskiego. Pojawił się także Jerzy Rosicki, sekretarz wojewody łódzkiego. Dyrekcję Okręgową Robót Publicznych Województwa Łódzkiego reprezentował

⁵⁹ *Z powodzi*, „Gazeta Kaliska” 1924, nr 73, s. 3.

⁶⁰ O. Faust, *Regulacja i obwałowania rzeki Warty w województwie łódzkim*, „Gospodarka Wodna” 1936, nr 5, s. 197.

⁶¹ S. Moor, *Regulacja Warty...*, s. 77.

⁶² APK, SSK, sygn. 1080, k. 29-35: Protokół Zjazdu w Koninie w sprawie regulacji i obwałowania rzeki Warty, odbytego w sali Magistratu m. Konina dn. 11-go października 1925 r. o godz. 2.15 pp., druk

⁶³ *Zjazd starostów*, „Gazeta Kaliska” 1925, nr 235, s. 3; I. Polit, *Wojewodowie łódzcy...*, s. 167, choć wspomina ten zjazd to jednak nie widzi w nim udziału wojewodów łódzkich czy wicewojewody.

⁶⁴ APK, SSK, sygn. 1080, k. 24: Pismo Towarzystwa Propagandy Budowy Dróg Wodnych, 17 X 1925.

⁶⁵ Tamże, k. 26.

jej dyrektor inż. Bronisław Stawiski oraz inż. Stanisław Moor. Pojawił się także senator Ludomił Pułaski z Grzymiszewa, mocno związany z regionem⁶⁶. Grono starostów tworzył inż. Jan Augustowski – koniński, Leopold Borysławski – turecki, Henryk Kaliński – sieradzki, Władysław Mech – słupecki, Feliks Wilski – kolski. Z grupy znaczących osób wymieniono inż. Rafała Mierzyńskiego, dyrektora Towarzystwa Propagandy Budowy Dróg Wodnych z Warszawy. Delegatem z ramienia Konińsko-Słupeckiego Okręgowego Towarzystwa Rolniczego był Ludwik Pułaski, brat senatora, który był wówczas prezesem konińsko-słupeckiego oddziału Związku Ziemiaków⁶⁷.

Z racji tego, że było to specjalistyczne spotkanie pojawili się inżynierowie z poszczególnych miast i powiatów: Ludwik Regame, radca miasta Bydgoszczy, Aleksander Czerkaski, reprezentujący powiat turecki, Tadeusz Kulejowski – kolski, Zygmunt Lindner – słupecki, Władysław Piestrzyński – koniński. Stawił się Jerzy Fabrych, kierownik robót regulacyjnych pod Augustynowem w powiecie kolskim.

Kilka osób reprezentowało miasto Konin. Obok burmistrza Ludwika Ganowicza pojawił się rejent Edward Sikorski, radny miasta Konina, adwokat Mieczysława Lewandowski, także radny oraz kupiec Leon Krauze, radny koniński i Konstanty Wrzaliński, elektrotechnik.

Ponadto przybył Waław Jedyński i Józef Wróbel, obaj członkowie Wydziału Powiatowego oraz Kazimierz Wesołek, sekretarz Sejmiku Konińskiego. Pojawił się Zygmunt Wróblewski – Inspektor Okręgowej Komendy Policji Państwowej w Łodzi oraz Adam Korpiński – Komendant Policji Państwowej w Koninie. Zjawiły się delegacje gmin leżących koło Konina: Kramsk i Wysokie z wójtem Modelskim na czele.

Starosta koniński Jan Augustowski jako Przewodniczący Komitetu Organizacyjnego powitał wszystkich przybyłych i odczytał okolicznościowe telegramy. Nadesłali je minister rolnictwa i dóbr państwowych – Stanisław Janicki, minister przemysłu i handlu – Czesław Klarner, oraz marszałek Sejmu Śląskiego – Konstanty Wolny. Prowadzący obrady zaznaczył, że w depeszach powitalnych panów ministrów i obecności wicewojewody widzi przychylność oraz wielkie zainteresowanie się rządu tak żywotną dla powiatów wschodniej Wielkopolski sprawą. Następnie wyłoniono Prezydium zjazdu w osobach wicewojewody łódzkiego jako przewodniczącego, senatora Pułaskiego, a także starosty kolskiego i inż. Czerkaskiego jako sekretarza Zjazdu.

W świetle referatu wprowadzającego ogłoszonego przez starostę konińskiego powodem spotkania było zapobieżenie częstym wylewom rzeki Warty i z tym związanych strat gospodarczych. Sprawozdawca stwierdził, iż w 1925 r. doszło do trzech wylewów rzeki i tylko w powiecie konińskim straty z tego tytułu wyceniono na 268 500 zł. Na podobne sumy opiewały straty w sąsiednich powiatach: kolskim, tureckim, słupeckim i sieradzkim. We wszystkich pięciu powiatach zniszczenia oszacowano na 1 250 000 zł. Jan Augustowski przyjął, że wielkość strat w ciągu 20 lat może wynieść 25 mln zł, co zdaniem fachowców wystarczyłoby na pokrycie kosztów regulacji i zabezpieczenia przeciwpowodziowego Warty w tych powiatach. Starosta zwrócił też uwagę, że na rzece jeden most oddalony jest od sąsiedniego o 30 km i widzi potrzebę budowy nowych,

⁶⁶ *Parlament Rzeczypospolitej Polskiej 1919-1927*, red. H. Mościcki, W. Dzwonkowski, Warszawa 1928, s. 134-135; *Pułaski Ludomił (1871-1953)*, [w:] *Polski słownik biograficzny*, t. 29, Warszawa 1986, s. 396-397.

⁶⁷ J. Socha, *Konińsko-Słupeckie Okręgowe Towarzystwo Rolnicze w latach 1918-1929*, „Rocznik Koniński” 1980, T. 8, jako członka zarządu Konińsko-Słupeckiego OTR wymienia w 1928 r., jako członka zarządu konińsko-słupeckiego oddziału Związku Ziemiaków w 1919 r. i prezesa tej organizacji w 1927 r., s. 58-59.

by sieć ich była znacznie gęstsza. Przeprawy te mogą powstać po regulacji rzeki, czyli zwężeniu koryta, gdyż przy stanie „dzikiej Warty” powstają ogromne rozlewiska, które trzeba będzie niepotrzebnie objąć mostami. Ponadto wraz z regulacją rzeki na całym odcinku należy usypać obwałowania. Jego zdaniem, podobnie jak pozostałych starostów, oba te działania muszą być skorelowane, gdyż przeprowadzenie tylko jednego z nich nie da pożądaných wyników.

Według przedstawionych wyliczeń regulacja i obwałowanie na przestrzeni 170 km owych powiatów miała wynieść 10-11 mln zł licząc, po 60 000 zł za kilometr. Referent określił także źródło finansowania tych poczynąń. Wskazał na fundusze Sejmików Powiatowych w wysokości rocznej 50 000 zł od każdego z nich. Dalej proponował opodatkowanie właścicieli zalewanych gruntów po 3 zł od morgi, co powinno przynieść w pięciu powiatach razem około 50 000 zł rocznie. Pod uwagę brał także subsydia rządowe w wysokości wkładów powiatów, a więc po 300 000 zł corocznie. W grę wchodziły długoterminowe pożyczki bankowe i sprzedaż gruntów uzyskanych przy regulacji rzeki. Dla realizacji tego celu powinien zostać powołany przez powiaty Związek Wodny.

Następnie zabrał głos inż. Stanisław Tychoniewicz z Poznania. Wygłosił on przewidziany programem odczyt p.t. „Gospodarcze znaczenie regulacji rzeki Warty” ubarwiony przezroczami. Poruszył kilka zagadnień takich jak: stan gruntów nadbrzeżnych przed i po regulacji; wpływ regulacji na interesy rolnictwa; wpływ regulacji na zdrowie mieszkańców; wpływ regulacji na spław i żeglugę; transporty wodne na rzece Warcie; regulacja a kanalizacja rzeki Warty; połączenie Warty z Wisłą; zysk państwa i społeczeństwa. Jako analogie wskazał na dolną Wartę, gdzie przed regulacją pływały statki 60-75 tonowe, a po regulacji przeprowadzonej w latach 1908-1913 przy niskim stanie wody żeglowały jednostki do 250 ton, a przy średnim do 400 ton.

Tychoniewicz zwrócił uwagę na trudności przy kanalizacji rzeki lub jej spiętrzaniu na odcinku konińskim a to z powodu niskich brzegów rzeki i szerokiej doliny, co przy spiętrzeniach spowoduje zalania dużych obszarów. Widział potrzebę budowy jazu pod Koniniami, który dokona spiętrzenia wody w związku z połączeniem Warty z Wisłą przez jezioro Gopło. Zdaniem referenta po regulacji na Warcie będą mogły pływać na przestrzeni Pызdry-Konin-Koło-Ner statki o ładowności 200 ton przy niskim stanie wody, a przy średnim do 400 ton.

Techniczną stronę regulacji rzeki wyłożył inż. Stanisław Moor z Łodzi w referacie pt. „Regulacja rzeki Warty”⁶⁸. Przedstawił znaczenie i kosztorys prac, rentowność działań, znaczenie komunikacyjne uregulowanej rzeki oraz jej znaczenie polityczne. Omówił także sposoby regulacji oraz program wykonania prac. Również wskazał na ścisły związek między regulacją rzeki a budową kanału węglowego. Podkreślił jednak, że regulacja rzeki jest procesem długim, wymaga dziesiątków lat studiów i badań nad charakterem danej rzeki. W pierwszym etapie regulacji Warty opowiedział się za przeprowadzeniem połączenia od Poznania do Konina z uwagi na rychłą budowę kanału Warta-Gopło. W dalszym etapie widział możliwość dostosowania Warty do Sieradza dla statków 200-300 ton, a w kolejnym także dla spławu drewna od Działoszyna. Aby to osiągnąć, należało także uregulować ważniejsze dopływy Warty, szczególnie Prosnę i Ner.

Na koniec referent zwrócił się do Zjazdu z propozycją podjęcia uchwał. Zjazd miał zaapelować do rządu o wykonanie ogólnego projektu i kosztorysu regulacji Warty na odcinku żeglownym od Sieradza do granicy województwa poznańskiego. Postulowano nowelizację ustawy o budowie kanałów żeglownych z 9 lipca 1919 r. wprowadza-

⁶⁸ Referat ten został opublikowany, S. Moor, *Regulacja Warty...*, s. 71-81.

jąc zapis o regulacji Warty i możliwości finansowania prac przez państwo, samorządy, spółki wodne oraz przedsiębiorców prywatnych. Zjazd wskazał na potrzebę podobnej nowelizacji w stosunku do kanału węglowego na odcinku od Konina przez Gopło do Noteci i Wisły, a także połączenia Poznania z Warszawą. Prosił także o poparcie tych działań przez Towarzystwa Propagandy Budowy Dróg Wodnych oraz Ligę Morską. Zebrani zwrócili się do Ministerstwa Robót Publicznych o udzielenie kredytów na dokończenie dokumentacji obwałowania Warty w ramach województwa poznańskiego, co pozwoli kompleksowo uchronić przed powodzią.

W toku dyskusji po wspomnianych referatach inż. Pliszewski jako delegat Ministerstwa Robót Publicznych zadeklarował pomoc państwa, w granicach możliwości, w sprawie regulacji Warty. Ponadto potwierdził potrzebę jednoczesnych prac regulacyjnych i wałowych, wskazując na wykorzystanie wydobytej ziemi z koryta rzeki na wały ochronne. Natomiast nie widział możliwości skanalizowania rzeki ze względu na niskie jej brzegi, wskazał jedynie na potrzebę wyprostowania jej koryta. Ponadto wycenił regulację jednego kilometra rzeki na 100 000 zł, a obustronne obwałowania na tym odcinku na połowę tej sumy. Jego zdaniem w celu dostosowania Warty dla żeglugi śródlądowej lepszym rozwiązaniem byłaby budowa kanału równoległego do rzeki. W tej kwestii podobnego zdania był także inż. Tychoniewicz.

Pojawił się także głos, aby do planu regulacji i obwałowania rzeki mogły przystąpić też inne powiaty województwa, choćby wieluński czy radomszczański. Natomiast senator Pułaski zadeklarował swój aktywny udział nad tymi pracami w sejmie i senacie, ale także zobowiązał się poczynić starania na gruncie kredytów bankowych.

Na koniec Zjazd przyjął rezolucję. Zadeklarowano chęć powołania związku celowego powiatów i miast dla przeprowadzenia regulacji rzeki Warty. Ponadto wyłoniono Komitet Wykonawczy do realizacji tego zamierzenia z siedzibą w Koninie, złożony z delegatów poszczególnych powiatów. W jego skład weszło 5 starostów, dyrektor Okręgowej Dyrekcji Robót Publicznych inż. Stanisławski, względnie jego zastępca oraz inżynier powiatu konińskiego Włodzimierz Piestrzyński. Ponadto delegaci zwrócili się do wicewojewody o możliwość uwzględniania sum na regulację Warty w powiatowych budżetach na rok 1926⁶⁹.

Komitet Wykonawczy Zjazdu 31 października 1925 r. wystosował podziękowanie do marszałka Sejmu Śląskiego za depezę przesłaną na otwarcie zjazdu. Jednocześnie Komitet przesyłał protokół obrad z prośbą o poparcie zamierzeń w celu realizacji uchwał Zjazdu⁷⁰.

Uczestnicy konińskiego spotkania wzięli z podjętymi tam ustaleniami wielkie nadzieje. Polska Agencja Telegraficzna 17 października 1925 r. wypuściła komunikat informujący o tym zjeździe i jego ustaleniach⁷¹. Pół roku później Rafał Mierzyński, dyrektor Towarzystwa Propagandy wraził opinię, że „za parę lat cała okolica Warty od Sieradza do granicy woj. poznańskiego będzie okolicą ludną, zdrową i zamożną, nie będzie pustoszona przez rzekę”⁷².

Prace nad wałami przeciwpowodziowymi rozpoczęły się dopiero kilka lat po zjeździe konińskim. W latach 1929-1931 Państwowy Zarząd Wodny w Koninie na podstawie zdjęć lotniczych oraz niwelacji zwierciadła wody i pomiarów objętości przepływu,

⁶⁹ APK, SSK, sygn. 1080, k. 29-35: Protokół Zjazdu w Koninie....

⁷⁰ Tamże, sygn. 1080, k. 28.

⁷¹ Tamże, sygn. 1080, k. 25, Polska Agencja Telegraficzna. Biuletyn ekonomiczny, odpis = *Komunikat gospodarczy. Polska Agencja Telegraficzna. Biuletyn ekonomiczny*, [w:] *Złota księga...*, s. 30.

⁷² APG, Akta miasta Gniezna, sygn. 1671, k. 28, Towarzystwo Propagandy Budowy Dróg Wodnych w Polsce, Warszawa 16 IV 1926, PT L. dz. 111/26 druk.

wykonanych przez Biuro Hydrograficzne dorzecza Odry w Łodzi, sporządził szczegółowe projekty regulacji najbardziej zdziczałych odcinków rzeki. Były to okolice Sieradza, Koła i Konina. W wyniku tych poczynań do 1932 r. powstał projekt generalnej regulacji i obwałowania rzeki Warty od ujścia Proсны po Uniejów. Ponadto pojawiły się szczegółowe projekty obwałowań najbardziej zagrożonych odcinków warciańskiej doliny. W tym też czasie przeprowadzono niewielką ilość robót regulujących, głównie sprowadzających się do budowy ostróg. Powstało kilka kilometrów wałów wykonanych w powiecie sieradzkim przez związek wałowy Sucha-Mnichów-Grądy. Rozstaw wałów przeciwpowodziowych na Warcie przyjęto w zależności od warunków terenowych. I tak w pobliżu Sieradza odległość między nimi wynosiła 350 m, w pobliżu Uniejowa 450 m, pod Kołem 500 m, pod Koninem i Pyzdrami 550 m. W związku ze zmianami organizacyjnymi w administracji państwowej, a także kryzysem gospodarczym od roku 1932, roboty wałowe stanęły i wznowiono je trzy lata później⁷³.

W 1926 r. do Polski przybyło trzech wybitnych ekspertów do spraw wodnych z ramienia Ligi Narodów. Po zapoznaniu się z polskimi projektami budowy dróg wodnych i osobistej lustracji terenów inwestycji doszli do wniosku, że zamiast budować możliwy do wykonania kanał krzyżowy, lepiej przystosować Wisłę do żeglugi na całym jej długości. Ostatecznie rząd polski z powodu różnych czynników zaprzestał prac nad budową kanału węglowego, a połączenie Śląsk-Bałtyk oparł o kolej⁷⁴. Również zaległa cisza w sprawie budowy kanału Warta-Gopło dla barek o nośności 400 ton, chociaż przewidywano zakończenie projektowania na lato 1927 r. Prace nad jego budową rozpoczęto dopiero w 1937 r.⁷⁵

Opinia międzynarodowych ekspertów zbytnio nie wpłynęła na temperaturę dyskusji o drogach wodnych wśród polskich inżynierów. Mieczysław Rybczyński opowiadał się za prowadzeniem kanału między Częstochową a Kołem doliną Warty. Przedsięwzięcie to było łatwiejsze od tego przez Łódź i tańsze, ale pozbawiało ośrodek ten dostaw towarów i możliwości wywozu produktów. Józef Skała jako twórca projektu kanału konsekwentnie stał na stanowisku jego pierwotnego przebiegu przez Łódź. Dopuszczał jednak możliwość rewizji jego biegu po konsultacji z władzami województwa łódzkiego i kieleckiego a także czynnikami samorządowymi oraz gospodarczymi⁷⁶. Natomiast Tadeusz Tillinger zwracał uwagę, że od czasu projektu kanału warunki polityczno-ekonomiczne zmieniły się i tym samym zmieniło się jego główne przeznaczenie. Początkowo eksport węgla na Bałtyk prawie nie istniał. Wtedy głównym celem kanału nie był wywóz węgla, lecz jego dowóz do głównych ośrodków konsumpcji krajowej: okręgu łódzkiego, Warszawy i Poznania i pod takim kątem planowano tę drogę wodną. Po 1926 r. celem kanału miało być dostarczanie kilku milionów ton węgla do polskich portów. Chodziło o to, aby transport był jak najtańszy, więc i droga powinna być jak najkrótsza. W przypadku kanału węglowego warunek ten spełniała trasa poprowadzona Wartą.

Wariant przez Wartę prowadził z Herbów na północ doliną Pankówki, przecinał dolinę Liswarty powyżej Krzepic w niewysokim nasypie i schodził do Warty w miejscu jej charakterystycznego zakrętu 15 km poniżej Działoszyna. Długość tego kanału od

⁷³ O. Faust, *Regulacja i obwałowania...*, s. 197; tenże, *Obwałowanie rzeki Warty...*, s. 211-213.

⁷⁴ A. Konopka, *Eksperti Ligi Narodów o polskich drogach wodnych*, „Czasopismo Techniczne” 1926, nr 21, s. 361-363; Z. Zyglewski, *Droga wodna...*, s. 321-322.

⁷⁵ W. Kollis, *Kanał Gopło-Warta*, „Gospodarka Wodna” 1937, nr 2, s. 108-109.

⁷⁶ J. Skałka, *Program budowy dróg wodnych w Polsce*, „Czasopismo Techniczne” 1927, nr 7, s. 104-108.

Herbów do Warty szacowano na 49 km. Dla przewyższenia spadku ogólnego 108 m przewidywano wybudowanie około 14 śluz. Dalszy bieg kanału, już Wartą miał mieć długości 152 km aż do Pogorzałek pod Koninem. Droga wodna została wyznaczona skanalizowaną rzeką, której koryto, zwłaszcza w górnej części, należało znacznie rozkopać. Na tym odcinku powinno znaleźć się ze 25 śluz. Ogółem Tillinger na przestrzeni Herby-Pogorzałki przewidywał 36-40 śluz, czyli o 6-10 więcej, niż na wariacie przez Łódź. Cała długość odcinka Herby-Pogorzałki miała osiągnąć 201 km wobec 251 km przez Łódź i do tego wariant ten byłby znacznie tańszy⁷⁷. Znaczne koszty realizacji tego nowego projektu kanału zaczynającego się od śląskiego Wymysłowa przez Wartę do Wisły (około 150 milionów zł) spowodowały odłożenie jego realizacji na dalszą przyszłość. Do wybuchu II wojny światowej nie podjęto szerszych prac nad jego budową. Ruszyły tylko prace nad kanałem Warta-Gopło, będącego składową kanału węglowego⁷⁸.

Jeszcze w trakcie trwania I wojny światowej pojawiły się pomysły powiązania przemysłowego Górnego Śląska z Gdańskiem kanałem żeglownym poprowadzonym najkrótszą drogą do Wisły. W latach 1917-1918 powstały dwa projekty kanału łączącego Górny Śląsk z portem bałtyckim. Oba warianty, niemiecki i polski biegły, każdy z nich na obszarze jednego państwa. Tak naprawdę oba miały jeden punkt wyjścia, mianowicie Modrzejów, ale każdy z nich za początek brał sobie ważne miasto w swojej części przemysłowego zagłębia: jeden Tarnowskie Góry a drugi Dąbrowę Górniczą. Oba szlaki, a więc niemiecki, rzeką Prosną i polski rzeką Wartą, dochodziły do Warty między Koninem a Kołem i oba wykorzystywały do żeglugi rzekę między tymi miastami. Stąd projekt niemiecki szedł jeziorami ślesieńskimi i Gopłem, natomiast polski kierował się ku kujawskiej rzece Zgłowiączce. Zwrócić należy uwagę, że ani propozycja niemiecka, ani polska nie przewidywały możliwości połączenia Poznania z Warszawą przez Wartę i Bzurę, tak jak projektowano to jeszcze w Polsce przedrozbiorowej, no ale wtedy oba miasta znajdowały się na obszarze jednego państwa, podobnie jak po przejściu tych miast przez państwo pruskie⁷⁹.

W odbudowywanym państwie polskim pojawiły się nowe potrzeby komunikacyjne, którym należało sprostać. Pomysły kanałowe powstałe wcześniej zostały zaadaptowane do nowej sytuacji. Teraz priorytetem stała się potrzeba rozwoju śląskiego węgla do największych ośrodków miejskich i zarazem przemysłowych w państwie: Warszawy, Poznania, Krakowa, Łodzi czy Częstochowy.

Pomysł Tadeusza Tillingera z 1919 roku zasadzał się na poprowadzeniu najkrótszą drogą kanału ze Śląska do Warszawy i odnogi kanałowej z Poznania do stolicy. Obie linie miały przecinać się w Łowiczu. Szlak Poznań-Warszawa miał być elementem transeuropejskiej drogi wodnej o wielkim tonażu. Pomijając ogromne koszty budowy tego założenia komunikacyjnego, nie miał on racjonalnego uzasadnienia w gospodarce słabego ekonomicznie państwa polskiego. Plan ten, choć obejmował Poznań, to jednak nie spełniał oczekiwań mieszkańców tego regionu, gdyż nie łączył ich z Notecią i Bydgoszczą, a drogę wodną na Śląsk znacznie wydłużał.

Wielkopolanie od samego początku zabiegali o najkorzystniejszy przebieg kanałów z ich punktu widzenia. Przed wszystkim starali się o połączenie rzeki Warty z Gopłem i dostosowania trasy Poznań-Bydgoszcz do żeglugi o nośności 400 ton. Oprócz Poznania

⁷⁷ T. Tillinger, *Eksport węgla drogą wodną*, „Przegląd Techniczny” 1929, t. 67, nr 21, s. 530-531.

⁷⁸ T. Tillinger, *Zagadnienie sztucznych dróg wodnych w Odrodzonej Polsce*, „Gospodarka Wodna” 1938, nr 5, s. 247.

⁷⁹ J. 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. 310-311.

a także Bydgoszczy szczególne miejsce w tych zabiegach odegrał Konin. Tutaj zrodziła się idea powołania organizacji społecznej wspierającej budowę kanałów w Polsce. Towarzystwo Propagandy Budowy Dróg i Budowli Wodnych w Polsce oraz ich Uprzemysłowienia i Wykorzystania usilnie propagowało swoje cele, organizowało zjazdy w poszczególnych regionach Polski dotyczące dróg śródlądowych. Nade wszystko domagało się szybkiej budowy kanałów, szczególnie odcinka wielkopolskiego.

Pierwszy, szkicowy przebieg kanału przez najbardziej rozwinięte ziemie Polski powstał już w 1921 roku. Wówczas jeszcze nie były znane podstawowe wytyczne związane z parametrami żeglugowymi, ale już wtedy przebieg głównego kanału węglowego przesunięto z linii Częstochowa-Łowicz bardziej na zachód, Częstochowa-Łęczycza. Brano też pod uwagę możliwość wykorzystania doliny Warty od jej źródeł do Konina. Z punktu widzenia Wielkopolski to ostatnie rozwiązanie było najlepsze biorąc pod uwagę odległość na Śląsk czy uchronienie terenów nadwarciańskich przed powodzią.

Projekt dróg wodnych z 1923 r. oparty na zdjęciach lotniczych i badaniach terenowych, podążył szlakiem wyznaczonym dwa lata wcześniej. Przybliżał główny kanał ku Wielkopolsce przecinając się z odnogą Warszawa-Poznań w Łęczycy. Wspomniano także o wersji alternatywnej poprowadzonej z Częstochowy górną Wartą, ale od razu zaznaczono, że nie będzie brana pod uwagę. Dopiero w wyniku opinii ekspertów Ligi Narodów z 1926 r. a zwłaszcza wojny celnej z Niemcami od roku 1925 i potrzebą eksportu polskiego węgla drogą morską zwrócono baczniejszą uwagę na ten wariant szlaku. Było on najkrótszym połączeniem z polskimi portami bałtyckimi. Wobec poprowadzenia linii kolejowej łączącej kopalnię węgla z Gdynią budowa kanału węglowego straciła rację bytu, chociaż idea ta pojawiała się i później, nawet w Polsce ludowej⁸⁰. Jedyńm realizowanym elementem całego tego systemu dróg wodnych było rozpoczęcie w 1937 r. budowy kanału Warta-Gopło.

Problemem Wielkopolski Wschodniej były mniejsze lub większe powodzie i chroniczne podtopienia terenów położonych nad Prosną i Wartą. Poprowadzenie kanału żeglugowego jedną z tych rzek rozwiązałoby przynajmniej częściowo ten problem. Niestety projekty z początkowego okresu Polski Odrodzonej nie przewidywały takiej możliwości. Mieszkańcy tych terenów zostali skazani na wodny żywioł a także na własną inicjatywę nakierowaną na ochronę przeciwpowodziową. W tych okolicznościach w 1925 r. odbył się zjazd w Koninie obejmujący pięć nadwarciańskich powiatów wchodzących w skład ówczesnego województwa łódzkiego. Rozmiar wcześniejszej wiosennej powodzi uzmysłowił pilną potrzebę podjęcia działań na tym polu. Sprawy powodziowe rozpatrywano kompleksowo. Domagano się sypania wałów nad brzegami rzek, głównie Warty, także w województwie poznańskim. Postulowano budowę nowych mostów tak aby ich sieć była gęstsza. Opowiadano się za równoległą regulacją Warty od Poznania w górę rzeki i przystosowania jej do żeglugi barkami 200 tonowymi do Sieradza i spławu od Działoszyna. Postulaty te zostały częściowo zrealizowane. Do czasu wybuchu II wojny światowej udało się wybudować znaczącą długość wałów przeciwpowodziowych jako pokłosie konińskiego zjazdu.

⁸⁰ A. Tuszko, *Założenia podstawowe rozwiązań gospodarki wodnej w Polsce*, „Gospodarka Wodna” 1956, nr 4, s. 137-138; Z. Zyglewski, *Między Wisłą a Odrą. Noteć i Kanał Bydgoski jako droga wodna w pierwszym okresie Polski Ludowej*, [w:] *Bydgoszcz – ośrodek żeglugi śródlądowej na przestrzeni wieków*, red. A. Kosecki, Bydgoszcz 2015, s. 91-92.

KONCEPCJE I PROJEKTY KANAŁÓW ŻEGLOWNYCH PRZEZ WIELKOPOLSKĘ WSCHODNIĄ A ZJAZD MELIORACYJNY W KONINIE Z 1925 ROKU

Słowa kluczowe: Kanał Śląsk-Wisła, kanał węglowy, rzeka Prosna, regulacja rzeki Warta, Konin

W 1917 roku P. Ehlers profesor z Gdańska przedstawił koncepcję kanałów żeglownych we wschodniej części Niemiec. Zaproponował połączenie Górnego Śląska przez rzekę Prosnę, Gopło z Wisłą. Rok później podobne rozwiązanie złożył polski inżynier A. Sadkowski wykorzystując górną Wartę i rzekę Zgłowiączkę. W Polsce w 1919 roku T. Tillinger zaproponował kanał biegnący w kierunku Warszawy i drugi łączący to miasto z Poznaniem. W następnych latach szczegółowe prace projektowe doprowadziły do opracowania kanału żeglownego idącego ze Śląska przez miasto Częstochowę i Łódź do Łęczycy. Dalej kanał, który wpadał do Wisły pod Toruniem wytyczono przez jezioro Gopło. Kanał ten w Łęczycy przecinał się z kanałem łączącym Poznań z Warszawą. Prace nad tymi kanałami przerwano w 1926 roku. W późniejszych latach wybudowano jedynie krótki kanał Warta-Gopło. W 1925 roku pięć powiatów położonych nad rzeką Wartą zorganizowało zjazd w Koninie w celu ochrony przed powodzią i budowy kanału węglowego. Domagano się sypania wałów nad rzeką oraz uregulowania rzeki dla małych statków.

CONCEPTS AND PROJECTS OF NAVIGABLE CANALS THROUGH EASTERN WIELKOPOLSKA AND THE 1925 CONGRESS OF MELIORATION IN KONIN

Keywords: Silesian-Vistula Canal, coal canal, Prosna River, Warta River regulation, Konin

In 1917 P. Ehlers, professor from Danzig, presented the concept of navigable canals in the eastern part of Germany. He proposed connecting Upper Silesia by the Prosna and Gopło rivers with the Vistula. A year later a similar solution was submitted by a Polish engineer A. Sadkowski using the upper Warta and Zgłowiączka rivers. In Poland, in 1919, T. Tillinger proposed a canal running in the direction of Warsaw and another connecting that city with Poznań. In the following years, detailed design work led to the development of a navigation channel going from Silesia through Częstochowa and Łódź to Łęczycza. Further on, the canal was routed through Lake Gopło, which flowed into the Vistula near Toruń. This canal in Łęczycza intersected with the canal connecting Poznań with Warsaw. Work on these canals was stopped in 1926. In later years only a short channel Warta-Gopło was built. In 1925, the five counties along the Warta River held a convention in Konin to protect themselves against flooding and to build a coal canal. They demanded that the embankments be poured over the river and that the river be regulated for small vessels.

Bibliografia:

Źródła:

- Archiwum Akt Nowych w Warszawie
Archiwum Ignacego Jana Paderewskiego
Archiwum Państwowe w Bydgoszczy
Izba Przemysłowo-Handlowa w Bydgoszczy 1920-1939
Państwowy Zarząd Wodny w Bydgoszczy 1920-1939
Archiwum Państwowe w Katowicach
Naczelna Rada Ludowa na Górnym Śląsku
Sejm Śląski w Katowicach 1922-1939
Archiwum Państwowe w Poznaniu Oddział w Gnieźnie
Akta miasta Gniezna
Wydział Powiatowy w Gnieźnie 1919-1939
Archiwum Państwowe w Lesznie
Wydział Powiatowy w Gostyniu 1919-1935

Źródła drukowane:

- „Dziennik Ustaw” 1919, nr 59, poz. 356
Sprawozdanie Stenograficzne z 21 Posiedzenia Sejmu Ustawodawczego z dnia 29 marca 1919 r., s. XXI/40-41
Sprawozdanie Stenograficzne ze 193 Posiedzenia Sejmu Ustawodawczego z dnia 3 grudnia 1920 r., s. CXCI/14-16
Złota Księga budowy polskich kanałów żeglugi (1927), red. R. Mierzyński, Warszawa
Polit I. (2020), *Wojewodowie łódzcy (1919-1939)*, Kielce, praca doktorska na UJK

Prasa:

- „Dziennik Bydgoski” – 1921
„Czasopismo Techniczne” – 1919, 1923, 1926-1927
„Gazeta Kaliska” – 1925-1924
„Gospodarka Wodna” – 1936-1938, 1956
„Kurier Łódzki” – 1924, 1926
„Kurier Poznański” – 1920
„Przegląd Techniczny” – 1927, 1929
„Republika” – 1923
„Roboty Publiczne” – 1919, 1922
„Wiadomości Związku Polskich Zrzeszeń Technicznych” – 1927
„Żeglarz Polski” – 1926

Opracowania:

- Bandurka M. (1970), *Zmiany terytorialne i administracyjne woj. łódzkiego*, „Rocznik Łódzki” t. 14
Bandurka M. (1974), *Zmiany administracyjne i terytorialne ziem województwa łódzkiego w XIX i XX wieku*, Łódź
Bandurka M. (1994), *Rozwój terytorialny ziem województwa łódzkiego w okresie 1918-1993*, „Rocznik Łódzki”, t. 41
Ehlers [P.] (1917), *Binnenwasserstrassen des Ostens*, Danzig

- Gulczyński J. (2011), *Powódź w Koninie i powiecie konińskim w 1924 roku*, „Kronika Wielkopolski”, nr 2
- Ingarden R. (1920), *Skutek gospodarczy projektowanych w Królestwie Kongresowym kanałów żeglugowych*, Kraków
- Ingarden R. (1921), *Rzeki i kanały żeglowne w b[łytych] trzech zaborach i znaczenie ich gospodarcze dla Polski*, Warszawa
- Łotysz S. (2018), *Transeuropejska droga wodna przez Polesie a kwestia jego osuszenia w II Rzeczypospolitej*, „Kwartalnik Historii Nauki i Techniki”, t. 63, z. 1
- Matakiewicz M. (1917), *Drogi wodne w Polsce*, Lwów
- Parlament Rzeczypospolitej Polskiej 1919-1927* (1928), red. H. Mościcki, W. Dzwonkowski, Warszawa
- Paślawski Z. (1956), *Wybitne wezbrania Warty pod Poznaniem i prawdopodobieństwo wystąpienia najwyższych rocznych stanów wody*, „Przegląd Geofizyczny”, z. 1
- Pawłowicz K. (1919), *Drogi wodne Polski*, Warszawa
- Piasecka J. (1970), *Budowa kanałów na ziemiach Rzeczypospolitej w świetle piśmiennictwa polskiego do połowy XIX wieku*, „Kwartalnik Historii Nauki i Techniki”, t. 15, nr 2
- Pułaski Ludomił (1871-1953)*, [w:] *Polski słownik biograficzny* (1986), t. 29, Warszawa
- Rotnicka J. (1973), *Charakterystyka zmienności stanów wody i przepływów Prosnicy w przekroju Piwonice*, [w:] *Problemy wodne miasta Kalisza. (Opracowanie studialne)*, Warszawa
- Sadkowski A. (1918), *Nasze przyszłe drogi wodne w oświetleniu technicznie możebnego ich wykonania*, Warszawa
- Słownik geograficzny Królestwa Polskiego i innych krajów słowiańskich* (1888), t. 9, Warszawa
- Socha J. (1980), *Konińsko-Słupeckie Okręgowe Towarzystwo Rolnicze w latach 1918-1929*, „Rocznik Koniński”, T. 8
- Tillinger T. (1923), *I. Koleje i kanały, ich wzajemny stosunek i rola w rozbudowie polskiej sieci komunikacyjnej. II. Port morski w Tczewie*, [Warszawa]
- Zyglewski Z. (2015), *Między Wisłą a Odrą. Noteć i Kanał Bydgoski jako droga wodna w pierwszym okresie Polski Ludowej*, [w:] *Bydgoszcz – ośrodek żeglugi śródlądowej na przestrzeni wieków*, red. A. Kosecki, Bydgoszcz
- Zyglewski Z. (2019), *Kruszwicko-bydgoski zjazd kanałowy w 1924 roku*, „Ziemia Kujawska”, t. 27
- Zyglewski Z. (2020), *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