




ZBIGNIEW ZYGLEWSKI*

 <https://orcid.org/0000-0001-5390-3455>

PROJEKT KANAŁU BYDGOSZCZ–GDYNIA W OKRESIE MIĘDZYWOJENNYM


Abstract

Bydgoszcz–Gdynia Canal Project
during the Interwar Period

The concept of linking Bydgoszcz and the port of Gdynia via a ship canal, circumventing the Free City of Danzig (Pol. Gdańsk), originated in 1926. However, the project's preparatory phase began only in 1932 and continued until 1937. This initiative constituted a strategic political and economic move by the authorities of the Second Polish Republic against the Free City of Danzig and was an integral element of the broader plan to develop Poland's inland waterway network. To date, the initiative to construct a canal between Bydgoszcz and Gdynia has not been the focus of extensive academic research. Only a few scholars have referred to it briefly in their publications. The analysis presented here is grounded primarily in articles authored by water engineers, alongside newspaper reports and press coverage related to the canal project. Sparse archival materials are only subsidiary, with the exception of one significant file from the interwar Polish Ministry of Foreign Affairs. The ministry endeavoured to downplay the canal construction issue to avoid escalating tensions with the Free City of Danzig. Germans, including the German population of Danzig and the local press, regarded the proposal to construct a canal to Gdynia as financially impractical. Within Poland, the proposal sparked considerable debate among journalists, engineers, and local government officials. Some proponents urged for the project's swift implementation, while others recommended abandoning the idea to preserve amicable relations with Danzig. Additionally, towns and cities along the Vistula River expressed concerns about potential economic marginalisation if the canal were constructed. Ultimately, the plan to build the Bydgoszcz–Gdynia canal, which never advanced beyond its initial conception, was abandoned even before the outbreak of the Second World War.

Keywords: Bydgoszcz, Gdynia, Free City of Danzig, Grudziądz, Vistula River, inland canal, waterways, economic history, interwar period

* Wydział Historyczny, Uniwersytet Kazimierza Wielkiego w Bydgoszczy

 zbzyglew@ukw.edu.pl

Nadesłany 7.12.2023; Nadesłany po poprawkach 10.06.2024; Zaakceptowany 11.06.2024

Z chwilą odzyskania niepodległości państwo polskie przystąpiło do projektowania i budowy śródlądowych dróg wodnych. Minister robót publicznych Józef Pruchnik roztoczył wizję rozwoju dróg wodnych podczas 21 Posiedzenia Sejmu 29 III 1919 r. Wskazał na potrzebę poprowadzenia kanału ze Śląska przez Częstochowę, Piotrków, Łódź do Płocka. Jego głównym zadaniem miało być dostarczanie węgla do różnych części kraju. Za ważny uznał także kanał środkowoeuropejski mający łączyć Odrę z Dnieprem przez Warszawę, a także inne kanały wytyczane jeszcze przez zaborców, a przechodzące przez ziemie powstałego państwa polskiego. Z tymi projektami wiązała się regulacja rzek: Bugu, Narwi czy Sanu. Brał również pod uwagę potrzebę uregulowania Wisły, zwłaszcza środkowego odcinka od Zawichostu do Torunia. Natomiast górny fragment Wisły uważał za w miarę uregulowany i zdalny do żeglugi¹.

Sejm 9 VII 1919 r. przyjął ustawę „O budowie kanałów żeglugowych, tudzież regulacji rzek żeglownych i spławnych”². W tym akcie prawnym wyznaczono kilka celów inwestycyjnych. Na pierwszym miejscu postawiano na regulację Wisły i budowę kanału łączącego Śląsk z Wisłą pod Płockiem z odgałęzieniem do Warszawy. Ponadto zapisano kanałowe połączenie Bugu i Wisły w Warszawie, a także Śląska z Wisłą przez Kraków. Ustawa zakładała finansowanie tych inwestycji w całości przez państwo³.

Zamierzenia te zostały nieco zmodyfikowane po 1926 r. – po wizycie komisji Ligi Narodów oceniającej polskie założenia żeglugowe i wodne. Zamiast budowy kanału węglowego prowadzącego ze Śląska w rejon dolnej Wisły postulowano regulację Wisły na całym odcinku⁴. Wielki kryzys gospodarczy powstrzymał jednak te zamiary i dopiero plan budowy Centralnego Okręgu Przemysłowego ożywił oraz nieco zmodyfikował projekty dróg wodnych⁵.

¹ Przemówienie p. Ministra Robót Publicznych na posiedzeniu 21-em, Roboty Publiczne, R. 1: 1919, z. 1, s. 21–22; także w: *Sprawozdanie Stenograficzne z 21 Posiedzenia Sejmu Ustawodawczego z dnia 29 marca 1919 r.*, Warszawa 1919, s. XXI/40–41; Antoni LEGUN-BILIŃSKI, *Nasze projekty kanałowe*, Przegląd Techniczny, t. 65: 1927, nr 46, s. 969; idem, *Wielka droga wodna. Katowice–Kraków–Warszawa–Gdańsk*, Warszawa 1934, s. 133; Sławomir ŁOTYSZ, *Transeuropejska droga wodna przez Polesie a kwestia jego osuszenia w II Rzeczypospolitej*, Kwartalnik Historii Nauki i Techniki, t. 63: 2018, z. 1, s. 16, DOI: <https://doi.org/10.4467/0023589XKHNT.18.001.9454>.

² Dziennik Praw Państwa Polskiego, 1919, nr 59, poz. 356.

³ Zbigniew ZYGLEWSKI, *Droga wodna Śląsk–Bałtyk (1919–1926)*, [in:] „Zanim zbudowano Gdynię...”. *Wpływ odrodzenia państwa w 1918 roku na procesy modernizacyjne ziem polskich*, red. Zbigniew GRZYŃSKI, Jarosław KŁACZKOW, Tomasz ŁASZKIEWICZ, Przemysław OLSTOWSKI (O Niepodległą i Jej Trwanie), Toruń 2020, s. 293–394.

⁴ *Sprawozdanie Komitetu Ekspertów przedłożone Rządowi Polskiemu przez Ligę Narodów. O programie budowy dróg wodnych w Polsce, wykorzystaniu ujść morskich i dróg dojazdowych do nich dla przewozu węgla, oraz o osuszeniu bagien polskich*, Warszawa 1928, s. 20, 27–28, 31–33; Aleksander T. NAYDA, *Polskie drogi wodne i projekty ich rozwoju w latach 1918–1939*, Przegląd Komunikacyjny, 2007, nr 4, s. 41.

⁵ Jan WOWKONOWICZ, *Nasze drogi wodne naturalne i ich wykorzystanie*, Gospodarka Wodna, R. 4: 1938, nr 5, s. 242–245; Tadeusz TILLINGER, *Zagadnienie sztucznych dróg wodnych w Odrodzonej Polsce*, Gospodarka Wodna, R. 4: 1938, nr 5, s. 246–249.

W tych okolicznościach dość nieoczekiwanie pojawiła się myśl budowy kanału żeglugowego łączącego Bydgoszcz z Gdynią przez Kaszuby. Nie była to pierwsza inicjatywa poprowadzenia kanału śródlądowego łączącego Wisłę z Gdynią i zarazem obchodzącego Wolne Miasto Gdańsk. Krótco po odzyskaniu przez Polskę niepodległości początki tego kanału upatrywano w Tczewie bądź w Nowem nad Wisłą⁶. Zagadnienie budowy kanału Bydgoszcz–Gdynia w czasach powojennych nie wzbudziło większego zainteresowania wśród badaczy. Było ledwie dostrzegalne w literaturze⁷. Nieco więcej informacji na ten temat znalazło się w monografii Ligi Morskiej i Kolonialnej⁸.

Celem niniejszego opracowania jest zaprezentowanie ogólnych założeń technicznych kanału, a także ukazanie dyskusji toczącej się wokół tego programu. Projekt ten nie był inicjatywą rządową, raczej polskich inżynierów zagadnień wodnych i środowisk związanych z morzem. Debata nad tym przedsięwzięciem objęła szerokie kręgi społeczeństwa polskiego: nie tylko znawców spraw hydrotechnicznych, lecz także samorządowców. Dzięki prasie opinie trafiały do szerokich mas społecznych. Charakter tej aktywności determinuje bazę źródłową, która posłużyła do nakreślenia istoty kanału Bydgoszcz–Gdynia. Podstawą rozważań stały się opracowania z zakresu hydrotechniki ówczesnych inżynierów, publicystka promująca idee kanału oraz doniesienia prasy codziennej. Skromne źródła archiwalne mają charakter uzupełniający.

Pomysł poprowadzenia kanału śródlądowego łączącego Bydgoszcz z portem gdyńskim pojawił się w 1926 r. u Stanisława Łukasiewicza, człowieka niezwiązanego z hydrotechniką. Ukończył on Wydział Budowy Maszyn Politechniki w Dreźnie i w latach 1919–1926 był zastępcą profesora w Katedrze Dźwignic Politechniki Warszawskiej⁹. Jego intencją nie było nakreślenie przebiegu kanału, bo jak sam podkreślał, nie znał się na tym, ale zwrócenie uwagi na taką możliwość. Znał wcześniejsze pomysły kanałowe omijające port w Gdańsku

⁶ Tadeusz TILLINGER, *Dostęp do morza*, Roboty Publiczne, R. 1: 1919, nr 7–9, s. 43; idem, *Port morski w Tczewie*, Bandera Polska, R. 2: 1921, nr 1–2, s. 28–29.

⁷ Stanisław MIKOS, *Powstanie i rozwój portu gdyńskiego w okresie międzywojennym*, [in:] *Gdynia*, red. Zenon CIESIELSKI [et al.] (Seria Popularnonaukowa „Pomorze Gdańskie”, nr 5), Gdańsk 1968, s. 40; Ignacy F. TŁOCZEK, *Rozwój form przestrzennych w miastach nadwiślańskich województwa bydgoskiego*, Rocznik Kulturalny Kujaw i Pomorza, t. 8: 1973–1974, s. 92; Ryszard SUDZIŃSKI, *Infrastruktura i gospodarka komunalna*, [in:] *Historia Bydgoszczy*, t. 2, cz. 1: 1920–1939, red. Marian BISKUP, Bydgoszcz 1999, s. 281; Arleta SZCZĄCHOR, *Tradycje żeglugi bydgoskiej – Lloyd Bydgoski (1891–1945)*, Kronika Bydgoska, t. 25: 2003, s. 95; A. T. NAYDA, op.cit., s. 43–44; Zbigniew ZYGLEWSKI, *Kanał Bydgoski a śródlądowe drogi wodne na ziemiach polskich do 1945 roku*, [in:] *Bydgoszcz przemysłowa dawniej i dziś. Przemysł bydgoski jako produkt kulturalny i turystyczny*, red. Bartłomiej BROMBEREK, Adam KOSECKI, Sławomir ŁANIECKI, Bydgoszcz 2021, s. 27–28.

⁸ Tadeusz BIAŁAS, *Liga Morska i Kolonialna 1930–1939*, Gdańsk 1983, s. 156–160.

⁹ Józef PIŁATOWICZ, *Stanisław Łukasiewicz (1884–1960)*, [in:] *Słownik biograficzny techników polskich* (dalej cyt. SBTP), z. 10, red. Zbigniew SKOCZYŃSKI, Warszawa 1999, s. 81–84; *Encyklopedia Gdańska*, red. Błażej ŚLIWIŃSKI, Gdańsk 2012, s. 599.

i traktował je jako trudnie do realizacji. W liście do Redakcji czasopisma „Przeгляд Techniczny” poddał pod rozagę specjalistów możliwość wodnego połączenia budowanego portu kanałem poprowadzonym z Bydgoszczy. Nie będąc fachowcem, wskazywał jedynie, że jego zdaniem można wytyczyć kanał dolinami rzeki Brdy, górnej Wdy i Zagórza. Widział też możliwość wykorzystania licznych jezior, w tym Wdzydzkiego czy Raduńskiego. W celu pokonania sporych różnic terenowych proponował, obok klasycznych śluz, także różnego typu podnośniki i równie pochyłe. Do listu dołączył szkic proponowanego przebiegu kanału, który został opublikowany (ryc. 1).

Długość tego szlaku określił na około 170 km, a jego minimalne koszty oszacował na 95 mln zł. Chociaż wprost tego nie napisał, to wydaje się, że drogę tę traktował jako przedłużenie mocno wówczas promowanego i technicznie opracowanego kanału węglowego łączącego Śląsk i Bydgoszcz. Dla kanału przez Kaszuby pomysłodawca widział szereg korzyści. Jedną z nich było omińnięcie portu w Gdańsku i skierowanie całego przewozu towarów masowych do Gdyni. Dostrzegał szansę rozwoju gospodarczego Pomorza wokół kanału przecinającego ten obszar na pół. Poprowadzenie z południa na północ kraju magistrali kanałowej zapewniało połączenie z głównymi ośrodkami przemysłowymi, a dodatkowo stwarzało możliwość powiązania Czechosłowacji z polskim wybrzeżem¹⁰.

Pomysł ten nie został podniesiony przez specjalistów i popadł w zapomnienie na wiele lat. W planach rozbudowy polskich dróg wodnych nie rozważano takiego rozwiązania¹¹. Kwestii kanału nie poruszano podczas Pierwszego Zjazdu Hydrotechnicznego w Warszawie w 1929 r. czy Pierwszego Narodowego Kongresu Żeglugi w Warszawie w 1932 r.¹² Również Liga Morska i Kolonialna, promująca także żeglugę śródlądową, nie sygnalizowała potrzeby budowy kanału Bydgoszcz–Gdynia choćby podczas swojego Zjazdu obradującego w 1932 r. we Lwowie¹³. Dopiero Tadeusz Tillinger, inżynier hydrotechnik i projektant dróg wodnych¹⁴, pod koniec 1932 r. wygłosił w Warszawie obszerny wykład na temat różnych możliwości połączenia Wisły z Gdynią. W wystąpieniu tym, wydanym drukiem w roku następnym, obok różnych rozwiązań zaproponował

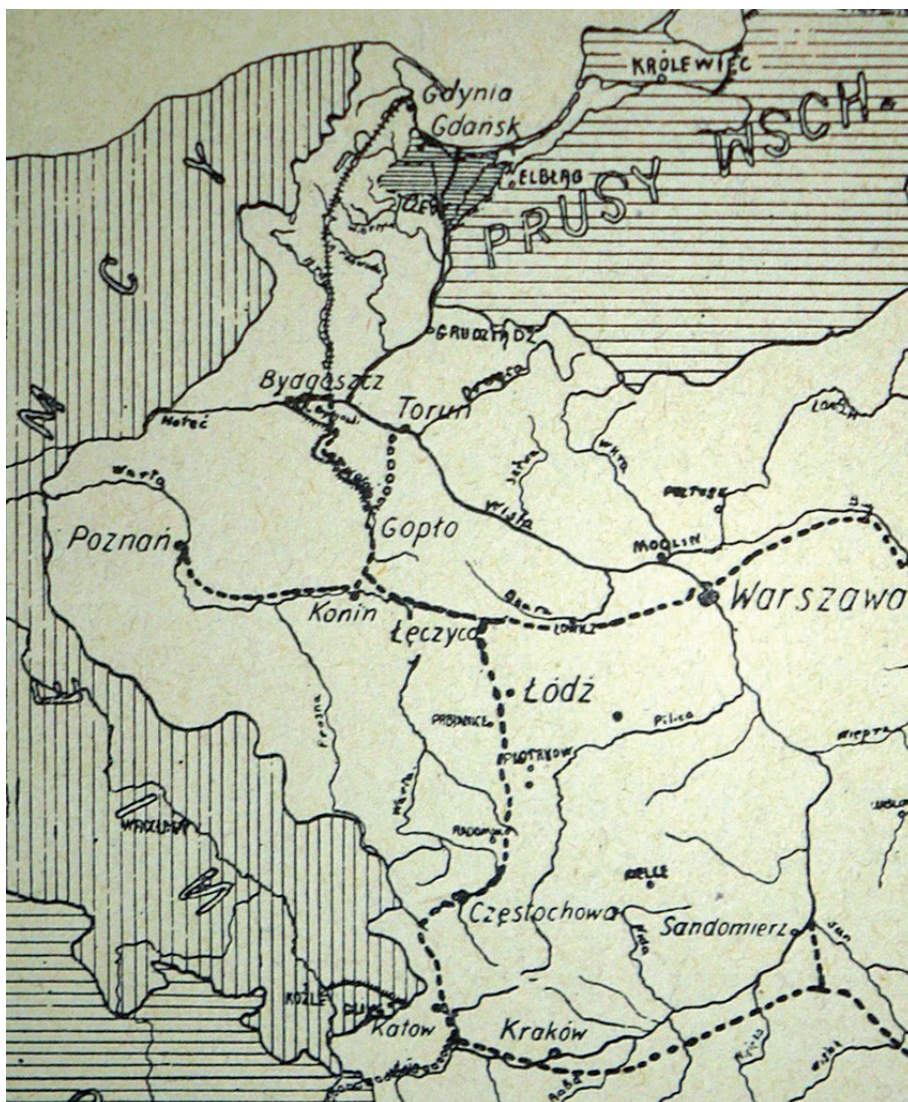
¹⁰ Stanisław ŁUKASIEWICZ, *W sprawie dróg wodnych do portów polskich. Kanał Bydgoszcz–Gdynia*, *Przeгляд Techniczny*, t. 64: 1926, nr 47, s. 630–631.

¹¹ Tadeusz TILLINGER, *Drogi wodne w Polsce. Referat zgłoszony na III-ci Zjazd Polskich Techników Zrzeszonych przez Ministerstwo Robót Publicznych*, *Wiadomości Związku Polskich Zrzeszeń Technicznych*, R. 5: 1929, nr 5, s. A151–A165.

¹² A. LEGUN-BILIŃSKI, *Wielka droga wodna*, s. 211–222, 245–263.

¹³ T. BIAŁAS, *op.cit.*, s. 155.

¹⁴ Antoni ARKUSZEWSKI, *Tillinger Tadeusz (1879–1955)*, [in:] SBTP, z. 8, red. Zbigniew SKO-CZYŃSKI, Warszawa 1997, s. 144–145; Józef PIŁATOWICZ, *Tillinger Tadeusz Jacenty (1879–1955)*, [in:] *Polski słownik biograficzny*, t. 53, red. Andrzej ROMANOWSKI, Warszawa–Kraków 2021, s. 562–564.



Ryc. 1. Projekt przebiegu Kanału Węglowego i Kanału Bydgoszcz–Gdynia według Stanisława Łukasiewicza z 1926 r.

Źródło: Stanisław ŁUKASIEWICZ, *W sprawie dróg wodnych do portów polskich. Kanał Bydgoszcz–Gdynia*, Przegląd Techniczny, t. 64: 1926, nr 47, s. 631.

drogę wodną poprowadzoną rzeką Brdą od Bydgoszczy do Jeziora Wdzydze, dalej ciągiem jezior przez Kaszuby i przekopem do Gdyni. W tej sprawie inżynier rzucił tylko myśl takiej trasy, bez zaprezentowania bliższych wyliczeń, nie wspominał też o analogicznym pomysłe z 1926 r. Droga ta, zdaniem Tillingera, mogła być alternatywą trasy Świecie–Gdynia, poprowadzonej doliną rzeki Wdy i jeziorami kaszubskimi. W obu wersjach kanału, bydgoskiej i świeckiej, przewidywano po około 40 śluz, przez co droga taryfowa była dwukrotnie dłuższa w stosunku do wiślanej. Wiązało się to nie tylko z wyższymi kosztami transportu, lecz także z dwukrotnie dłuższym czasem żeglugi. Tillinger uznał oba pomysły za mało racjonalne z punktu widzenia ekonomicznego, ale technicznie możliwe do wykonania¹⁵.

Na początku 1933 r. gen. Stanisław Kwaśniewski, kierownik Wydziału Żeglugi Śródlądowej Zarządu Głównego Ligi Morskiej i Kolonialnej, wskazywał na potrzebę rozbudowy dróg wodnych, a w szczególności większego wykorzystania Wisły. Nawoływał także do jak najszybszej budowy, jak to określił, Kanału Kaszubskiego łączącego Gdynię z Wisłą¹⁶. Nie padło stwierdzenie o Bydgoszczy jako początku tej drogi, a sam kanał nie został bliżej scharakteryzowany, ale chodziło tutaj bardziej o samą ideę niż o konkretny projekt.

W literaturze za pomysłodawcę połączenia kanałem śródlądowym Bydgoszczy i Gdyni uchodzi Julian Rummel. W Szkocji uzyskał on tytuł inżyniera budowy okrętów, natomiast z wiedzy i doświadczenia był wielkim znawcą spraw morskich¹⁷. Znalazł się on w składzie niewielkiej polskiej delegacji na Międzynarodowy Kongres Żeglugi w Brukseli obradujący w 1934 r. Tam zrobił na nim wrażenie Kanał Alberta, o długości około 150 km, łączący Antwerpię z Liège, który pokonuje 60 m różnicy wysokości między tymi miejscowościami. Głębokość kanału, licząca 3,5 m, pozwalała na poruszanie się barek o nośności 2 tys. ton. Efektem tej wizyty był referat o kanale i wniosek do Izby Przemysłowo-Handlowej w Gdyni¹⁸ o zbadanie możliwości zbudowania kanału łączącego

¹⁵ Tadeusz TILLINGER, *Gdynia i polska żegluga śródlądowa*, *Morze*, R. 10: 1933, nr 2, s. 12–13; *ibid.*, nr 3, s. 10–12; *ibid.*, nr 4, s. 12–13; zob. też omówienie: T. BIAŁAS, *op.cit.*, s. 156–157.

¹⁶ Stanisław KWAŚNIEWSKI, *Do miłośników Wisły*, *Morze*, R. 10: 1933, nr 2, s. 8.

¹⁷ Mieczysław WIDERNIK, *Julian Rummel – działacz i popularyzator myśli morskiej okresu międzywojennego*, *Zeszyty Naukowe Wydziału Humanistycznego. Historia*, z. 11: 1981, s. 5–16; *idem*, *Rummel Julian (1878–1954)*, [in:] *Słownik biograficzny Pomorza Nadwiślańskiego*, t. 4, red. Zbigniew NOWAK, Gdańsk 1997, s. 122–123; *Julian Rummel. Gdynianin – Polak – Europejczyk. Materiały z konferencji popularno-naukowej pod patronatem prezydenta Gdyni Wojciecha Szczurka*, 22 kwietnia 2004, Gdynia 2004; *Encyklopedia Gdyni*, t. 1, red. Małgorzata SOKOŁOWSKA, Izabella GREZANIK-FILIP, Wiesława KWIATKOWSKA, Gdynia 2006, s. 682–683; Daniel DUDA, Ryszard TOCZEK, *Działalność Juliana Rummla w Towarzystwie Żeglugi i Propagandy Morskiej*, *Nautologia*, t. 43: 2008, nr 145, s. 72–81.

¹⁸ Mieczysław WIDERNIK, *Izba Przemysłowo-Handlowa w latach 1931–1939*, *Rocznik Gdyni*, nr 11: 1992–1993, s. 103–110; *Encyklopedia Gdyni*, t. 1, s. 274–275; Krzysztof ZABIEGLIŃSKI,

Gdynię z Wisłą w okolicach Bydgoszczy o podobnych parametrach co belgijski. Dałby on Gdyni połączenie z wnętrzem kraju, ponadto na jego brzegach mógłby powstać przemysł oparty na surowcach sprowadzanych morzem. Zdaniem pomysłodawcy kanał ten niewątpliwie przyczyniłby się do aktywizacji gospodarczej Pomorza¹⁹.

Początkowo koncepcja nowego kanału nie wzbudziła zainteresowania. W 1936 r. Komisarz Rządu w Gdyni Franciszek Sokół w referacie „O rozwoju przemysłowym Gdyni” nic nie wspomniał o potrzebie budowy kanału śródlądowego łączącego miasto i port z resztą ziem Polski²⁰. Najwidoczniej koncepcja ta nie była mu znana lub też władze miasta nie były nią zainteresowane.

Wiosną 1936 r. kwestię kanału podniósł prezes Zarządu Głównego Ligi Morskiej i Kolonialnej gen. Gustaw Orlicz-Dreszer. W marcu i w maju rozmawiał z inż. Alfredem Konopką, hydrotechnikiem, na temat możliwości połączenia Wisły kanałem z Gdynią, szczególnie przez dolinę Brdy. Konopka przyjrzał się trzem wariantom tego połączenia: z Tczewa, Gniewu i Bydgoszczy. Swoje spostrzeżenia zawarł w sprawozdaniu, które Liga Morska i Kolonialna z końcem lata 1936 r. rozesłała jako załącznik do swego „Biuletynu Prasowego”. Wyniki tych badań omówiono na posiedzeniu Zarządu Głównego Ligi 3 III 1937 r. i wtedy prawdopodobnie zapadła decyzja o bliższym przyjrzeniu się temu projektowi²¹.

W międzyczasie ruszyły prace koncepcyjne nad poprowadzeniem drogi wodnej z Bydgoszczy do Gdyni. Owocem tych starań był wydany drukiem z początkiem 1937 r. wstępny projekt kanału Bydgoszcz–Gdynia autorstwa inż. Władysława Kollisa, absolwenta Politechniki Warszawskiej z zakresu hydrotechniki²². Właściwie były to dwie redakcje tego samego artykułu²³. Autor „koncepcji technicznej kanału Bydgoszcz–Gdynia” nie ujawnił okoliczności

Pomorska Izba Przemysłowo-Handlowa w Gdyni w latach 1926–1939, Rocznik Gdyniński, nr 23: 2011, s. 119–127.

¹⁹ Julian RUMMEL, *Narodziny żeglugi* (Wspomnienia Ludzi Morza i Wybrzeża), Gdańsk 1980, s. 319–321; T. BIAŁAS, op.cit., s. 157.

²⁰ Archiwum Państwowe w Gdańsku, Oddział w Gdyni, Komisariat Rządu w Gdyni, sygn. 657, k. 400–401.

²¹ Alfred KONOPKA, *Magistrala wodna Śląsk–Bałtyk*, *Morze*, R. 13: 1937, nr 9, s. 19; T. BIAŁAS, op.cit., s. 157.

²² Zdzisław KOSIEK, *Kollis Władysław (1897–1961)*, [in:] *Polski słownik biograficzny*, t. 13, red. Emanuel ROSTWOROWSKI, Wrocław 1967–1968, s. 317–318; Marian CHUDZYŃSKI, *Kollis Władysław (1897–1961)*, [in:] SBTP, z. 3, red. Tadeusz SKARZYŃSKI, Warszawa 1993, s. 197–199; Waldemar MIODUSZEWSKI, *Profesor Władysław Kollis (1897–1961)*, *Przegląd Naukowy. Inżynieria i Kształtowanie Środowiska*, t. 25: 2016, nr 3, s. 379.

²³ Władysław KOLLIS, *Połączenie sieci polskich dróg wodnych z Bałtykiem w Gdyni*, *Gospodarka Wodna*, R. 3: 1937, nr 2, s. 88–91; idem, *Projekt drogi wodnej Gdynia–Bydgoszcz*, *Czasopismo Techniczne*, t. 55: 1937, nr 16, s. 277–280.

jego powstania. Z wypowiedzi na temat projektowania kanału Warta–Gopło²⁴ można wnioskować, że idea wstępnego opracowania przekopu łączącego Kanał Bydgoski z morzem narodziła się w roku 1936, przy okazji projektowania kanału wielkopolskiego.

Według założeń Kollisa kanał z Gdyni kierował się w stronę Wejherowa, by skrócić na południe i podążać rzeką Radunią. Dalej drogę wodną poprowadzono rzekami i jeziorami po zachodniej stronie linii kolejowej Kościerzyna–Bydgoszcz, w tym doliną Brdy. W odległości około 15 km na południe od Tucholi pojawiły się dwa warianty kanału. Pierwszy z nich na północ od ujścia rzeki Sępólna opuszczał Brdę, podążając jeziorami byszewskimi połączonymi rzeczką Krówką w kierunku miejscowości Gogolinek i dalej przekopem na południe docierał do Kanału Bydgoskiego w Kruszyńcu. Druga wersja tego odcinka była prostsza, albowiem poprowadzono ją skanalizowaną Brdą do Bydgoszczy (ryc. 2).

Tab. 1. Ogólna charakterystyka Kanału Bydgoszcz–Gdynia

Budowle	I wariant	II wariant
Ogólna długość trasy	206 km	220 km
Długość trasy przechodząca jeziorami	56 km	47 km
Długość drogi wodnej utworzonej przez zbiorniki	23 km	23 km
Długość skanalizowanych rzek	—	48 km
Liczba śluz o spadzie 10 m	15	15
Liczba śluz o spadzie 8 m	8	7
Liczba śluz o spadzie 7 m	3	2
Liczba śluz o spadzie 6 m	4	3
Liczba śluz o spadzie 5 m	2	14
Liczba śluz o spadzie 4 m	1	3
Łącznie śluz	33	44
Liczba jazów	10	25
Liczba zapór piętrzących	3	3
Liczba mostów kolejowych	9	9
Liczba mostów drogowych	13	12

Źródło: Władysław KOLLIS, *Połączenie sieci polskich dróg wodnych z Bałtykiem w Gdyni*, Gospodarka Wodna, R. 3: 1937, nr 2, s. 89–90.

Na trasie kanału przewidywano też zapory. Te stanęłyby na rzece Brdzie tuż poniżej ujścia rzeki Sępólniej, na rzece Raduni około 2,5 km powyżej Borkowa

²⁴ Idem, *Kanał Warta–Gopło na tle dalszych projektów wielkiej drogi wodnej Śląsk–Gdynia*, Gospodarka Zachodnia. Miesięcznik Gospodarczy Wielkopolski i Pomorza, 1938, nr 5, s. 154.



Ryc. 2. Przebieg kanału Bydgoszcz–Gdynia według projektu inż. Władysława Kollisa z 1937 r.

Źródło: Władysław KOLLIS, *Połączenie sieci polskich dróg wodnych z Bałtykiem w Gdyni*, *Gospodarka Wodna*, R. 3: 1937, nr 2, s. 89.

(pow. kartuski) oraz na rzece Słupiance pod miejscowością Młynki²⁵. Trasa drogi wodnej Gdynia–Bydgoszcz przecinała szereg rzek, które w miejscach przekroczenia kanału byłyby piętrzone. Na utworzonych w ten sposób stopniach zapowiadano budowę elektrowni wodnych. Na Raduni przy spadzie 30 m przewidywano uzyskanie około 210 kW energii elektrycznej. Przy wypływie kanału Czarnej Wody z jeziora Wdzydze szacowano moc na około 170 kW. Stopień na Brdzie według I wariantu o wysokości 11,5 m dawałby około 1850 kW. Przy wariacie II zakład na Brdzie generowałby moc około 1450 kW. Do tego należało doliczyć energię elektryczną uzyskiwaną przy każdym stopniu, szacowaną na 11 750 kW. Na całej długości drogi wodnej w wariacie I moc wynieść mogła około 2230 kW, a w wariacie II – około 13 580 kW.

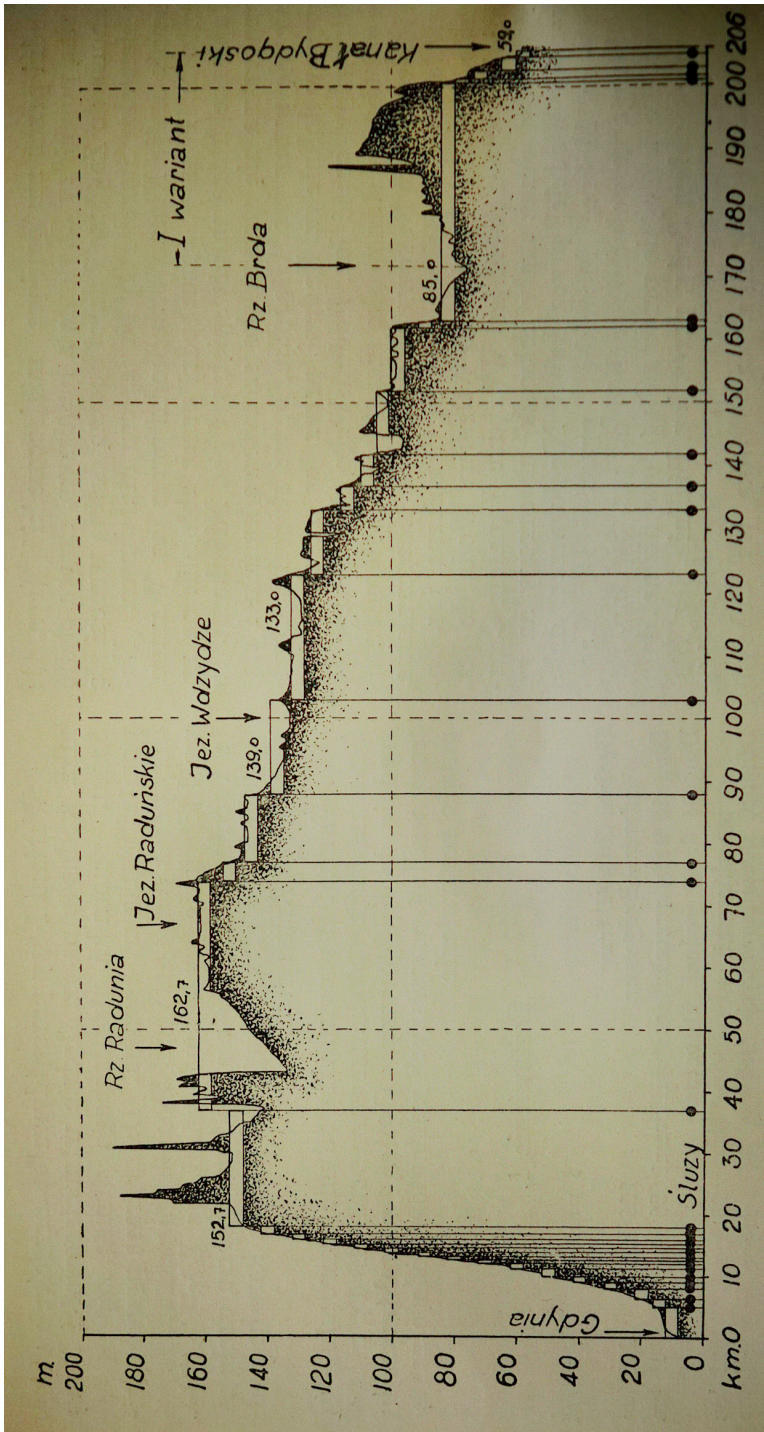
Koszt budowy kanału w wariacie pierwszym określono na 145 mln zł, a w drugim – na 153 mln zł. Cała trasa, niezależnie od wariantu, została przyjęta dla statków 1000 tonowych, które według założeń mogły rocznie przewozić 7 mln ton towarów w obie strony. Zakładano wykonanie na jednej śluzie 30 śluzowań dziennie, a te miały trwać 24 dni w miesiącu. W roku kalendarzowym na żeglugę przewidywano 10 miesięcy.

Wśród ówczesnych fachowców propozycja połączenia kanałem Gdyni z Bydgoszczą przez jeziora kaszubskie z punktu widzenia technicznego nie budziła zastrzeżeń. Kollis postulował, aby już po zakończeniu w 1940 r. budowy kanału Warta–Gopło przystąpić do przygotowań i prac nad projektem generalnym kanału gdyńskiego²⁶. Gorzej było z ekonomiczną oceną przedsięwzięcia, a nawet potrzebami gospodarczymi. Odległość Wisłą z Brdujścia do Gdańska wynosi 183 km, natomiast przez proponowany kanał z Bydgoszczy do Gdyni – 220 km, do tego z pokonaniem około 40 śluz (ryc. 3). Ponieważ każde przejście przez śluzę wymaga czasu, w ciągu którego można przepłynąć mniej więcej 4 km²⁷ (40 x 4 km = 160 km), okoliczność ta zwiększa kilometrąż taryfowy do 380 km. Wyliczenia te wskazują, że droga kanałowa z Bydgoszczy do Gdyni byłaby dwa razy dłuższa od tradycyjnej, wiślanej do Gdańska. Z punktu widzenia ekonomicznego już ówczesni uważali, że transport tym kanałem będzie nieopłacalny w stosunku do znacznie krótszego szlaku wiślanego. Do tego dochodziła konkurencyjność kolei, która biegnie równoległe do projektowanego kanału, a jej linia na odcinku Bydgoszcz–Gdynia jest dwa razy

²⁵ Obecnie rzeka Mała Słupina, miejscowość Młynek wchodzi w skład wsi Kczewo w pow. kartuskim.

²⁶ W. KOLLIS, *Kanał Warta–Gopło*, s. 155–156.

²⁷ Tadeusz TILLINGER, *I. Koleje i kanały. Ich wzajemny stosunek i rola w rozbudowie polskiej sieci komunikacyjnej. II. Port morski w Tczewie* (Syndykat „Bałtyk–Morze Czarne”, nr 6), Warszawa 1923, s. 18.



Ryc. 3. Profil podłużny projektowanego przez inż. Władysława Kollisa kanału Bydgoszcz–Gdynia z 1937 r.
 Źródło: Władysław KOLLIS, *Połączenie sieci polskich dróg wodnych z Bałtykiem w Gdyni*,
 Gospodarka Wodna, R. 3: 1937, nr 2, s. 90.

krótsza od propozycji kanałowej. Niższe koszty transportu wodnego nie były w stanie zrekompenzować dłuższego szlaku²⁸.

Przekop Bydgoszcz–Gdynia wraz z przedłużeniem na Śląsk jako Kanał Węglowy biegłby prawie równolegle do Wisły, a to rodziło pytanie o potrzebę dublowania wiślanego szlaku. Od samego początku zakładano, że obie te drogi wodne (kanał i Wisła) będą miały swego rodzaju specjalizację transportową. Kanał łączący śląskie kopalnie z morzem przez Bydgoszcz i Kaszuby służyłby głównie do przewozu węgla, będąc swego rodzaju kanałem eksportowym. Uważano jednak, że w pierwszej kolejności trzeba dokonać regulacji Wisły na całej jej długości. Rzeka ta miałaby charakter wewnętrznej drogi wodnej, połączonej ze Śląskiem, ale obsługującej nadrzeczne regiony leżące w środku ziem polskich. Dopiero gdyby okazało się, że Wisła nie będzie w stanie podołać zadaniom transportowym, należało budować kanał Śląsk–Bydgoszcz, rozwiązując tym samym problemy transportu śródlądowego²⁹. Wobec wyraźnie eksportowego charakteru kanału wariant I trasy przekopu gdyńskiego, wychodzący na stanowisko szczytowe Kanału Bydgoskiego, uważano za korzystniejszy niż wariant II przez Brdę³⁰.

Sztuczna droga wodna Gdynia–Katowice przez Bydgoszcz wynosiłaby około 610 km długości (w tym 110 km jeziorami) i byłaby przedzielona około 70 śluzami. Komory przedłużałyby długość taryfową tej drogi o około 280 km, dochodząc do ogólnej liczby 890 km. Byłoby to i tak wciąż mniej niż odległość Wisłą do Gdańska przez Kraków wynoszącą 970 km³¹. Krótsza żegluga kanałem nie oznaczała, że koszty transportu będą niższe niż Wisłą, gdyż na cenę frachtu składało się wiele czynników, m.in. wydatki poniesione na ich budowę czy regulację rzek³².

Nadrzędnym celem proponowanych rozwiązań kanałowych było jednak ominięcie Gdańska. Była to decyzja natury raczej politycznej niż czysto ekonomicznej. Poza odległością do pokonania i kosztami budowy kanału węglowego pozostała kwestia eksploatacji. Po Wisłę pływały szerokie łodzie o niskim zanurzeniu, nieprzekraczającym 2 m. Tabor kanałowy był jego odwrotnością, tzn. składał się z węższych statków o głębszym zanurzeniu. Jeżeli transport miałby się odbywać częściowo Wisłą (do Bydgoszczy) i częściowo kanałem (Bydgoszcz–Gdynia), to z racji parametrów żeglugowych trzeba by było korzystać z dwóch rodzajów taboru, co wiązało się z przeładunkiem towarów z jednego typu statków na drugi. Jak słusznie zauważył Tillinger, w przypadku

²⁸ Idem, *W sprawie kanału do Gdyni*, *Gospodarka Wodna*, R. 3: 1937, nr 3, s. 140.

²⁹ W. KOLLIS, *Kanał Warta–Gopło*, s. 155–156.

³⁰ T. TILLINGER, *W sprawie kanału*, s. 139.

³¹ *Ibid.*, s. 140.

³² Maksymilian MATAKIEWICZ, *Programy a rzeczywistość w dziedzinie dróg wodnych w Polsce*, *Sprawy Morskie i Kolonialne*, R. 2: 1935, z. 4, s. 7–8, 18.

transportu tylko kanałem na odcinku Śląsk–Bałtyk wystarczy jeden rodzaj łodzi³³. No chyba że Wisła zostałaby skanalizowana, czyli zaopatrzona w śluzy utrzymujące głębokości kanałowe. Takie rozwiązanie było brane pod uwagę przez fachowców, ale nigdy nie zostało oficjalnie zatwierdzone. Rozważano budowę kanałów lateralnych w górnym odcinku rzeki i skanalizowanie pozostałego jej biegu. Zamyślano o budowie stopni wodnych pod Płockiem, Włocławkiem i Ciechocinkiem. Dzięki tym zabiegom skanalizowana Wisła miała osiągnąć głębokość tranzytową powyżej 2 m, a nawet 3 m³⁴.

Pomysł budowy kanału łączącego Gdynię z Wisłą z pominięciem Gdańska stał się tematem szerokiej dyskusji. Prawdopodobnie już wiosną 1937 r. Zarząd Główny Ligi Morskiej i Kolonialnej podjął decyzję o głębszym zaangażowaniu się organizacji w realizację tego projektu³⁵. Temat ten pojawił się na forum VII Walnego Zjazdu Delegatów Ligi Morskiej i Kolonialnej, obradującego 7–8 V 1937 r. w Poznaniu. Postulaty tam sformułowane były skromne, zebrani opowiedzieli się tylko za zbadaniem możliwości takiego połączenia³⁶.

W literaturze sprawa kanału Bydgoszcz–Gdynia wiąże się z konferencją zorganizowaną w sierpniu 1937 r. w Gdyni³⁷. Spotkanie w celu omówienia sprawy budowy magistrali wodnej Mysłowice–Gdynia–Gdańsk zwołała gdyńska Izba Przemysłowo-Handlowa z udziałem sfer rządowych, samorządowych i gospodarczych³⁸. Inicjatywa miała wyjść od Ligi Morskiej i Kolonialnej³⁹, a Izba Przemysłowo-Handlowa podjąć tę myśl⁴⁰. Natomiast Ministerstwo Spraw Zagranicznych nic nie wiedziało o tych działaniach, podobnie jak Ministerstwo Przemysłu i Handlu. Organizatorzy rozmawiali w tej sprawie z Juliuszem Ulrychem, ministrem komunikacji, któremu podlegały drogi wodne, ale oficjalnego stanowiska tego resortu zapewne nie uzyskali. O inicjatywie kanałowej wiedzieli i popierali ją niektórzy urzędnicy z Ministerstwa Skarbu⁴¹. W świetle doniesień niemieckiej prasy gdańskiej również władze Gdyni prowadziły w tej sprawie jakieś rozmowy w Warszawie⁴².

³³ T. TILLINGER, *W sprawie kanału*, s. 139–140.

³⁴ A. T. NAYDA, op.cit., s. 42–43.

³⁵ T. BIAŁAS, op.cit., s. 157.

³⁶ [J.L.], *VII Walny Zjazd Delegatów LMK*, *Morze*, R. 14: 1937, nr 6, s. 9.

³⁷ M. WIDERNIK, *Izba Przemysłowo-Handlowa*, s. 108; A. T. NAYDA, op.cit., s. 40.

³⁸ *Konferencja w sprawie magistrali wodnej Górny Śląsk–Gdynia/Gdańsk*, *Biuletyn Izby Przemysłowo-Handlowej w Gdyni*, R. 6: 1937, nr 15, s. 5.

³⁹ *Sprawozdanie z działalności Zarządu Głównego Ligi Morskiej i Kolonialnej 1.I.1937–1.I.1939*, Warszawa 1939, s. 49.

⁴⁰ *Doniosła konferencja w sprawie regulacji Wisły*, *Czas*, 11 VIII 1937, nr 218, s. 10.

⁴¹ Notatka Józefa Marlewskiego, 13 VIII 1937, Archiwum Akt Nowych w Warszawie (dalej cyt. AAN), Ministerstwo Spraw Zagranicznych 1918–1939 (dalej cyt. MSZ), sygn. 2538, k. 11.

⁴² *Lokales. Die Kanalkonferenz in der Gdinger Handelskammer*, *Danziger Neueste Nachrichten*, 10 VIII 1937, nr 184, s. 10.

Pierwotnie planowano zorganizować konferencję na temat kanału we wrześniu 1937 r. w Gdyni. Jeszcze w końcu lipca myślano o zwołaniu „kongresu wiślanego”, w którym uczestniczyłyby głównie miasta leżące nad Wisłą. Debata miała koncentrować się wokół możliwości budowy kanału łączącego Gdynię z Wisłą z pominięciem Wolnego Miasta. Początek kanału upatrywano w Bydgoszczy lub w Świeciu, a cały przekop miał być tak pomyślany, by mogły się nim poruszać niewielkie statki morskie. Kanał traktowano jako element szerszego projektu budowy drogi wodnej Śląsk–Bałtyk, gdzie kręgosłupem tej magistrali miała być przystosowana do nowoczesnej żeglugi rzeka Wisła. Już wówczas szacowano koszty całego przedsięwzięcia na 500 mln zł, z czego 150 mln miała pochłonąć budowa gdyńskiego kanału, reszta przypadałaby na Wisłę⁴³.

Prawie natychmiast po tych anonsach rozgorzała w prasie polskiej dyskusja na temat zasadności budowy kanału obchodzącego Gdańsk. Jedni uważali to za konieczność ze względu na pogarszające się stosunki z Wolnym Miastem i ograniczenia przeładunkowe tamtejszego portu⁴⁴. Inni wprost przeciwnie: namawiali do utrzymania dobrych stosunków z nadmorskim miastem, argumentując, że Polsce nie wystarczy jeden, nawet najnowocześniejszy port morski. Za błąd uważano uznawanie Gdańska za ciało obce, albowiem miasto to dla Polski było konieczne, gdyż port położony jest u ujścia rzeki, w której dorzeczu leży Polska. Stano na stanowisku, że z Gdyni nie da się zrobić portu rzeczno, oczywiście po połączeniu kanałem śródlądowym. Ponadto zwracano uwagę na czynnik polityczny. Niemcy chcieli przyłączenia Gdańska – jako miasta niemieckiego – do własnego kraju⁴⁵.

Równoległe z prasą polską informacje o kanale publikowały niemieckojęzyczne gazety gdańskie, a nawet berlińskie. „Berliner Tageblatt” 6 sierpnia zamieścił obszerny artykuł na temat polskiej żeglugi śródlądowej w kontekście powiązań z Gdańskiem. Kanałowe przedsięwzięcie uznano za projekt czysto

⁴³ *Wody Wisły popłyną do Gdyni. Kanał z Bydgoszczy do naszego portu morskiego*, Express Poranny, 28 VII 1937, nr 207, s. 3; *Z Bydgoszczy do Gdyni kanałem wodnym. Doniosła inicjatywa sfer gospodarczych Pomorza w trosce o tani przewóz towarów*, Gazeta Gdańska, 29 VII 1937, nr 172, s. 7; *Kanał, który połączy Gdynię z Wisłą*, Ilustrowany Kurjer Codzienny, 30 VII 1937, nr 209, s. 7; *Aus Polen. Das Kanalprojekt Bromberg–Gdingen*, Danziger Neueste Nachrichten, 30 VII 1937, nr 175, s. 6; *Ausschaltung Danzigs? Das politische Kanalprojekt Bromberg–Gdingen*, Berliner Tageblatt, 6 VIII 1937, nr 380, wycinek z gazety, AAN, MSZ, sygn. 2538, k. 26.

⁴⁴ *Wody Wisły popłyną do Gdyni*, s. 3; *Niemcy zaniepokojeni projektem budowy kanału do Gdyni*, Gazeta Gdańska, 30 VII 1937, nr 173, s. 1.

⁴⁵ *Gdynia i Gdańsk*, Warszawski Dziennik Narodowy, 2 VIII 1937, nr 210, s. 3; *Nieprzemysłany projekt. 150 milionów zł. na kanał Bydgoszcz–Gdynia*, Warszawski Dziennik Narodowy, 5 VIII 1937, nr 213, s. 6; *Projekty kanałowe a pilne potrzeby w zakresie komunikacji wodnej*, Warszawski Dziennik Narodowy, 7 VIII 1937, nr 215, s. 6; *Kanał, który połączy Gdynię z Wisłą*, s. 7; *Gdańskie „skargi” i zła wola – a nasze własne błędy*, Ilustrowany Kurjer Codzienny, 6 VIII 1937, nr 216, s. 4.

polityczny, bardzo kosztowny i przez to niemożliwy do zrealizowania przez stronę polską. Pomysł budowy kanału traktowano jako działanie wymierzone przeciwko Gdańskowi i wskazujące, że nadmotławski port jest Polsce zbędny, więc należy go przyłączyć do Niemiec⁴⁶.

Powołując się na polskie doniesienia, prawie natychmiast informacje o nowej drodze wodnej znalazły się w „Danziger Neueste Nachrichten”. Oprócz danych o kosztach i bydgoskim lub świeckim początku kanału podkreślono, że rozwiązanie to obniży koszty transportu węgla ze Śląska do portów morskich: Gdyni i Gdańska⁴⁷. Natomiast „Der Danziger Vorposten”, organ narodowo-socjalistyczny, poszedł dalej, komentując te poczynania jako wyraz niechęci Polski do posiadania portu gdańskiego, uznając go za zbędny dla kraju nad Wisłą. Stwierdzono, że projekt kanałowy wprost wyklucza miasto z polskiego eksportu. Przy okazji dodano, że projekt obejścia kanałem miasta nad Motławą od dawna dyskutowano, ale jest daleki od urzeczywistnienia, tym niemniej głosy takie są wymierzone przeciwko Gdańskowi i jego interesom gospodarczym⁴⁸.

Projektem kanału zainteresowało się polskie Ministerstwo Spraw Zagranicznych. Źródłem wiedzy stały się artykuły prasowe, a także zaproszenie wystosowane 29 VII 1937 r. do Józefa Marlewskiego, radcy w tymże ministerstwie. Izba Przemysłowo-Handlowa w Gdyni zapraszała na posiedzenie połączonych Komisji Komunikacyjno-Turystycznej i Morskiej Izby „poświęcone zagadnieniu budowy magistrali wodnej Mysłowice–Gdynia/Gdańsk”, które miało odbyć się 9 VIII 1937 r. w Gdyni. W dalszej części pisma poinformowano, że „przedmiotem konferencji będzie wyłącznie zagadnienie budowy magistrali wodnej z Górnego Śląska do portów polskiego obszaru celnego via Przemsza–Wisła do ujścia Brdy, gdzie nastąpiłoby rozwidlenie magistrali na 2 tory, z których pierwszy (jako kanał via Brda–Tuchola–Czersk–Kościerzyna–Kartuzy) prowadziłby do Gdyni, drugi zaś (via Wisła) – do Gdańska”. Do zaproszenia dodano także program spotkania obejmujący tematy pięciu wykładów⁴⁹. Do pisma załączono schemat magistrali wiślanej z odgałęzieniem w postaci kanału Bydgoszcz–Gdynia i jego szczegółowym opisem (ryc. 4)⁵⁰, z którego wynika, że podstawą do dyskusji był projekt inż. Kollisa. Schemat ten wraz z opisem był publikowany w prasie⁵¹.

⁴⁶ *Ausschaltung Danzigs?*, k. 26.

⁴⁷ *Aus Polen*, s. 6.

⁴⁸ *Polnisches Kanalprojekt Weichsel–Gdingen?*, *Der Danziger Vorposten*, 29 VII 1937, nr 174, s. 1; *Die ersten Schritte zur Verweichlichung der polnischen Kanalpläne. Eine Konferenz in Gdingen zusammengetreten*, *Der Danziger Vorposten*, 31 VII 1937, nr 176, s. 3.

⁴⁹ AAN, MSZ, sygn. 2538, k. 21–22.

⁵⁰ *Ibid.*, k. 24.

⁵¹ *Projekt kanału G. Śląsk–Gdynia*, *Express Poranny*, 7 VIII 1937, nr 217, s. 3.

W podobnym tonie o konferencji wyrażały się miejscowe gazety. Informowano, że gdyńska Izba Przemysłowo-Handlowa zwołuje na 9 sierpnia zebranie połączonych Komisji Izby Komunikacyjno-Turystycznej i Morskiej. Tema-



Ryc. 4. Projekt przebiegu kanału Bydgoszcz–Gdynia dołączony do materiałów na konferencję gdyńską 9 VIII 1937 r.

Źródło: Archiwum Akt Nowych w Warszawie, Ministerstwo Spraw Zagranicznych 1918–1939, sygn. 2538, k. 24.

tem posiedzenia miało być wyłącznie zagadnienie budowy magistrali wodnej z Górnego Śląska do Gdyni z ominięciem Wolnego Miasta Gdańska. Dzięki temu Gdynia, obok szlaku wiślanego przez Gdańsk, miała uzyskać drugie połączenie kanałem Brda-Tuchola–Czersk–Kościerzyna⁵². Już 2 sierpnia, na tydzień przed rozpoczęciem obrad, „Gazeta Gdańska” przedstawiła dość szczegółowy przebieg planowanej drogi wodnej wraz z kanałem gdyńskim, opierając się na oficjalnych materiałach Izby i wymieniając prelegentów oraz tematy ich wystąpień⁵³. Referentami

były osoby związane z gdyńską Izłą Przemysłowo-Handlową. Konferencja miała zainicjować dyskusję nad sprawami modernizacji i rozwoju transportu wodnego w Polsce, zwłaszcza wiślanego⁵⁴.

⁵² *Projekt budowy magistrali wodnej Śląsk–Gdynia wkracza w fazę technicznych opracowań*, Gazeta Gdańska, 31 VII/1 VIII 1937, nr 174; s. 2. W artykule widnieje data 8 sierpnia i godz. 10.45 jako czas rozpoczęcia obrad, wydaje się, że była to pomyłka drukarska. Datę 8 sierpnia podaje także „Berliner Tageblatt” i „Danziger Neueste Nachrichten”; zob. *Ausschaltung Danzigs?*, k. 26; *Kanalskonferenz in Gdingen*, Danziger Neueste Nachrichten, 2 VIII 1937, nr 177, s. 6. „Der Danziger Vorposten” wskazuje datę 9 sierpnia; zob. *Die ersten Schritte*, s. 3.

⁵³ *Dookoła projektu nowej drogi ku morzu. Wyzyskanie wód śródlądowych Pomorza*, Gazeta Gdańska, 2 VIII 1937, nr 175, s. 5.

⁵⁴ *Konferencja w sprawie magistrali*, s. 5.

Organizatorzy konferencji zadbali o przybyłych na obrady gości. Deklarowali gotowość do zarezerwowania pokoju w hotelu czy pensjonacie. Dla chętnych przygotowano niedzielną wycieczkę do budującego się portu rybackiego w Wielkiej Wsi (obecnie Władysławowo) i innych miejscowości nadmorskich, w tym Jastrzębiej Góry. Planowano także zwiedzanie Orłowa i portu gdyńskiego z perspektywy motorówki⁵⁵.

Zainteresowanie konferencją było duże, a przyjazd zapowiadały wybitne osobistości z całej Polski. Anonsował się Prezes Związku Izb i Organizacji Rolniczych Jerzy Gościcki, prezes Izby Rolnej w Warszawie Bolesław Przedpełski, wiceprezes Izby Przemysłowo-Handlowej w Krakowie inż. Jan Kühn. Natomiast Polska Konwencja Węglowa delegowała na obrady 16 osób na czele z Antonim Olszewskim, byłym ministrem przemysłu i handlu. Również miasta leżące na trasie kanału Bydgoszcz–Gdynia zapowiedziały wysłanie swoich przedstawicieli⁵⁶.

Ministerstwo Spraw Zagranicznych energicznie przeciwstawiło się uwzględnieniu w gdyńskiej konferencji zagadnienia budowy kanału Bydgoszcz–Gdynia. Władze uważały, że poruszanie tego tematu może zaszkodzić polskiej polityce zagranicznej⁵⁷. W celu wpłynięcia na przebieg konferencji Ministerstwo 7 sierpnia wysłało swojego urzędnika, Józefa Marlewskiego, kierownika referatu morskiego⁵⁸, w celu skłonienia Prezydium Izby do ograniczenia obrad do kwestii wiślanej. Wysłannik zaraz po przybyciu na miejsce przeprowadził rozmowy z Władysławem Smoleniem, który miał przewodniczyć obradom, i Józefem Kulikowskim, dyrektorem Izby. Obaj panowie zgodzili się z argumentacją warszawskiego urzędnika i obiecali skupić dyskusję na sprawach wiślanej magistrali wodnej, minimalizując projekt kanału gdyńskiego. Przedstawiciel Ministerstwa był zadowolony z przebiegu gdyńskiej konferencji, gdyż sprawa kanału nie zdominowała obrad i podejmowana była tylko jako kolejny etap regulacji Wisły, a żadne wypowiedzi podczas obrad nie zawierały wystąpień przeciwko Gdańskowi. Szczególnym osiągnięciem Marlewskiego było zablokowanie rezolucji przygotowanej i zgłoszonej przez trzech inżynierów: Józefa Zaczkę, Juliana Rummela i Władysława Kosydarskiego. Ich projekt uchwały

⁵⁵ Izba Przemysłowo-Handlowa w Gdyni do WP. Marlewskiego, Rady MSZ, Gdynia, 3 VIII 1937, AAN, MSZ, sygn. 2538, k. 23; Projekt programu wycieczek organizowanych przez IP-H w Gdyni w dniu 8 VIII 1937, *ibid.*, k. 25.

⁵⁶ *Wielkie zainteresowanie projektem kanału Bydgoszcz–Gdynia*, Dziennik Poznański, 10 VIII 1937, nr 182, s. 3; *Zainteresowanie konferencją w sprawie budowy dróg wodnych*, Dziennik Bydgoski, 10 VIII 1937, nr 181, s. 10.

⁵⁷ Bogdan DOPIERAŁA, *Gdańska polityka Józefa Becka*, Poznań 1967, s. 354; J. RUMMEL, *op.cit.*, s. 321; T. BIAŁEAS, *op.cit.*, s. 158.

⁵⁸ Wniosek na podróż służbową w sprawie kanału Bydgoszcz–Gdańsk–Bydgoszcz–Gdynia, AAN, MSZ, sygn. 2538, k. 28.

o potrzebie budowy kanału Bydgoszcz–Gdynia Prezydium konferencji miało uznać za opinię prywatną, a nie za uchwałę zjazdową⁵⁹.

W poniedziałek, 9 sierpnia w sali Kolejowego Przysposobienia Wojskowego im. Józefa Piłsudskiego, naprzeciwko dworca kolejowego, odbyło się zapowiadane posiedzenie połączonych izb⁶⁰ z udziałem licznie przybyłych gości. W gronie tych, oprócz wcześniej anonsowanych, pojawili się posłowie i senatorowie, a także wojskowi⁶¹. Swoich przedstawicieli wysłało Ministerstwo Przemysłu i Handlu oraz Ministerstwo Komunikacji⁶². Obecni byli reprezentanci Izb Przemysłowo-Handlowych m.in. z Katowic, Krakowa, Sosnowca czy Warszawy⁶³. Przybyli przedstawiciele portu gdyńskiego i gdańskiego, delegaci gdyńskich firm przemysłowych, handlowych, spedycyjnych, maklerskich i banków oraz inżynierowie wodni⁶⁴. W sumie w obradach wzięło udział ponad 200 osób⁶⁵.

Posiedzenie otworzył wiceprezes Izby Przemysłowo-Handlowej w Gdyni dr Władysław Smoleń, który powitał zebranych i przedstawił program oraz cel konferencji⁶⁶. Mówca podkreślił, że spotkanie to ma charakter informacyjny, a dopiero w przyszłości szczegółowe rozwiązania wypracują fachowcy. Dalszą część obrad wypełniło pięć referatów omawiających całokształt zagadnienia, dając w ten sposób podstawę do długiej, rzeczowej dyskusji⁶⁷.

Pierwszy z nich – „Zagadnienie komunikacyjne w Polsce i jego bolączki” – wygłosił wiceprezes Izby inż. Alfred Dziedziul, przewodniczący Komisji Komunikacyjno-Turystycznej Izby. Poświęcił on swoje uwagi problematyce

⁵⁹ Notatka Józefa Marlewskiego z 13 VIII 1937, AAN, MSZ, sygn. 2538, k. 9–10.

⁶⁰ Przedwojenne akta gdyńskiej Izby Przemysłowo-Handlowej spłonęły; zob. Karol DĄBROWSKI, *Archiwalia izb przemysłowo-handlowych II R.P.*, [in:] *Archiwalia izb przemysłowo-handlowych. Stan i perspektywy badań*, red. Karol DĄBROWSKI, Ryki 2012, s. 11.

⁶¹ *Sprawa budowy magistrali wodnej w świetle fachowej oceny. Doniosła konferencja, zorganizowana przez Izbę Przemysłowo-Handlową w Gdyni*, Gazeta Gdańska, 10 VIII 1937, nr 182, s. 4; Stanisław KAPKOWSKI, *Kanał Bydgoszcz–Gdynia w obliczu realizacji magistrali wodnej ze Śląska nad morze. Korespondencja własna*, Kurier Bydgoski, 11 VIII 1937, nr 182, s. 6.

⁶² Notatka Józefa Marlewskiego z 13 VIII 1937, AAN, MSZ, sygn. 2538, k. 11.

⁶³ *Konferencja w sprawie magistrali*, s. 7.

⁶⁴ *Konferencja w sprawie rozbudowy dróg wodnych odbyła się wczoraj w Gdyni*, Kurier Bałtycki, 10 VIII 1937, nr 121, s. 2.

⁶⁵ Ibid.; A. KONOPKA, op.cit., s. 19; „Die da Panik säen...” *In Gdingen*, Der Danziger Vorposten, 10 VIII 1937, nr 184, s. 1; *Konferencja w sprawie budowy magistrali wodnej Śląsk–Gdynia*, Polska Gospodarcza. Tygodnik, 14 VIII 1937, nr 33, s. 1098. Józef Marlewski w swoim sprawozdaniu z 13 VIII 1937 r. określił liczbę uczestników na około 120 osób; zob. AAN, MSZ, sygn. 2538, k. 11.

⁶⁶ *Doniosła konferencja w sprawie regulacji Wisły i budowy kanału Bydgoszcz–Gdynia*, Dziennik Bydgoski, 11 VIII 1937, nr 182, s. 1; A. KONOPKA, op.cit., s. 19.

⁶⁷ *Sprawa budowy magistrali wodnej*, s. 4; *Konferencja w sprawie rozbudowy dróg wodnych*, s. 2; *Sprawa budowy magistrali wodnej Górny Śląsk–Gdynia*, Dziennik Gdyński, 11 VIII 1937, nr 182, s. 2; S. KAPKOWSKI, op.cit., s. 6; *Konferencja w sprawie budowy magistrali wodnej*, s. 1098.

komunikacyjnej w Polsce, wskazując na dominującą pozycję kolei w przewozach towarów. Uzupełnieniem tego wystąpienia był referat „Magistrala wodna a taryfy kolejowe, motoryzacja transportu i budowa dróg”, przedstawiony przez urzędnika Izby Jana Zdanowicza. Przekonywał on, że towary masowe należy przewozić drogą wodną, która jest najtańszym sposobem transportu. O znaczeniu magistrali wodnej dla Gdyni i centralnego okręgu przemysłowego wypowiedział się dyrektor Izby dr Józef Kulikowski w wystąpieniu „Magistrala wodna a przyszłość Gdyni i Okręgu Centralnego – Sandomierz”. Kolejny referat – „Magistrala wodna a plan czteroletni” – przedłożył dyrektor Lloyd Bydgoskiego Stanisław Zawadzki, który szczegółowo omówił kwestię słabego wyzyskania śródlądowych dróg wodnych dla transportu towarowego⁶⁸.

Następny referat, zatytułowany „Konieczność budowy kanału Gdynia–Bydgoszcz”, wygłosił Julian Rummel, przewodniczący Komisji Morskiej Izby Przemysłowo-Handlowej⁶⁹. Nawiązując do belgijskiego Kanału Alberta, w gdyńskim przekopie widział możliwość uniezależnienia się komunikacyjnego od Gdańska i jedyny sposób powiązania Gdyni z jej zapleczem gospodarczym. Zdaniem prelegenta kanał ten dawał nowe możliwości rozwoju dla portu i miasta, a także ożywienia terenów, przez które przebiegnie. Zakładano, że budowa kanału Bydgoszcz-Gdynia wpłynie na rozwój gospodarczy polskiego Pomorza, a w szczególności Kaszubszczyzny. Przewidywano, że nad kanałem powstaną zakłady przemysłowe, produkujące także na eksport, przesyłające tym szlakiem swoje towary do Gdyni.. Ponadto sprawozdawca traktował przekop jako rozwiązanie lepsze niż żegluga wiślana, gdyż miałby on stałą głębokość, za to bez mielizn czy wylewów związanych z opadami czy roztopami. Rummel poszedł jeszcze dalej, stwierdzając, że budowa kanału stanowiłaby pierwszy etap stworzenia wielkiego szlaku wodnego łączącego morza Bałtyckie i Czarne. Zakończył swój referat wskazaniem na konieczność przeprowadzenia szczegółowych studiów nad trasą przyszłego przekopu, zaznaczając, że specjaliści już orzekli, że z punktu widzenia technicznego budowa kanału Gdynia–Bydgoszcz jest możliwa.

Referaty przeciągnęły się do godz. 14.00, po czym nastąpiła krótka przerwa obiadowa. Po niej obrady zostały wznowione i rozwinęła się bardzo ożywiona, czterogodzinna dyskusja⁷⁰. Zabrali w niej głos przedstawiciele sfer gospodarczych, inżynierowie dróg wodnych oraz izb przemysłowo-handlowych

⁶⁸ Referat opublikowany w: Stanisław ZAWADZKI, *Magistrala wodna a 4-letni program inwestycyjny (Referat wygłoszony w Gdyni w okazji obrad nad planem kanału Bydgoszcz–Gdynia)*, Dziennik Bydgoski, 8 IX 1937, nr 206, s. 5.

⁶⁹ Referat ten opublikowano jako: *Kanał Gdynia–Bydgoszcz (Odczyt na zebraniu Izby Przemysłowo-Handlowej w Gdyni w dniu 9.VIII.37.)*, Kurier Bałtycki, 21 VIII 1937, nr 132, s. 7; *ibid.*, 22 VIII 1937, nr 133, s. 10; *ibid.*, 25 VIII 1937, nr 136, s. 5.

⁷⁰ A. KONOPKA, *op.cit.*, s. 19.

z innych okręgów, ukazując problem z różnej perspektywy. Na ogół uznano potrzebę prowadzenia dalszych studiów nad zagadnieniem budowy magistrali wodnej, jakkolwiek istniały różnice zdań co do celów, jakie tej inwestycji powinny przyświecać.

W sprawie kanału Bydgoszcz–Gdynia jeden ze słuchaczy stwierdził, że w pierwszej kolejności należy uregulować Wisłę, zwłaszcza w górnym i środkowym jej biegu, a od przeprowadzenia tych prac uzależnić pozytywne ustosunkowanie się do budowy kanału Bydgoszcz–Gdynia, który będzie dublował koryto Wisły. W takim też duchu wyraził się prowadzący obrady dr Smoleń, podsumowując dyskusję. Uznał, że problem budowy kanału Gdynia–Bydgoszcz może być aktualny dopiero po przeprowadzeniu regulacji Wisły.

Mimo starań Ministerstwa Spraw Zagranicznych w czasie obrad podniesiono temat budowy kanału gdyńskiego, a grupa uczestników konferencji przedłożyła nawet propozycję uchwalenia rezolucji w tej sprawie. Osoby związane z Ligą Morską i Kolonialną proponowały umieścić zapis mówiący o uregulowaniu Wisły, ale też o powołaniu Komitetu złożonego z przedstawicieli samorządu terytorialnego i gospodarczego oraz Ligi Morskiej i Kolonialnej do zbadania zagadnienia kanału Bydgoszcz–Gdynia⁷¹. Chodziło o przeprowadzenie wstępnych badań idących w kierunku stwierdzenia, czy taka inwestycja jest technicznie możliwa i ewentualnie, którą ma przebiegać. Pod naciskiem Marlewskiego prezydium konferencji zmieniło treść uchwały, rezygnując z zapisu w kwestii kanałowej⁷². Ostatecznie jednak wspomniano o tej idei. Po zakończeniu dyskusji zebrani przyjęli konkluzję, uznając konieczność regulacji Wisły i budowy kanału Bydgoszcz–Gdynia. Wysunięto propozycję zwrócenia się do władz państwowych o uruchomienie odpowiednich kredytów na ten cel oraz postulowano podjęcie działań zmierzających do uświadomienia szerszych warstw społeczeństwa co do konieczności wiślanej inwestycji. Zdecydowano powołać do życia specjalne biuro studiów przy Izbie Przemysłowo-Handlowej w Gdyni i opracować plany oraz kosztorysy budowy magistrali wodnej⁷³. Podczas obrad konferencyjnych Prezydium Izby Przemysłowo-Handlowej w Gdyni oznajmiło, że będzie dalej angażowało się w tę problematykę, tyle tylko, że już w porozumieniu z ministerstwami: Spraw Zagranicznych, Przemysłu i Handlu oraz Komunikacji⁷⁴.

⁷¹ Ibid.

⁷² B. DOPIERAŁA, op.cit., s. 354–355; J. RUMMEL, op.cit., s. 321; T. BIAŁAS, op.cit., s. 158.

⁷³ *Sprawa budowy magistrali wodnej*, s. 4; *Kanał Bydgoszcz–Gdynia w obliczu realizacji magistrali wodnej*, s. 6–7; *Zainteresowanie konferencją*, s. 10; *O regulację Wisły i budowę kanału Górny Śląsk–Gdynia. Konferencja w Izbie P.-H. w Gdyni*, *Codzienna Gazeta Handlowa*, 11 VIII 1937, nr 181, s. 2.

⁷⁴ Notatka Józefa Marlewskiego z 13 VIII 1937, AAN, MSZ, sygn. 2538, k. 11.

Prasa niemiecka nie przedstawiała szczegółowo wystąpień i dyskusji. Ograniczono się do stwierdzeń, że podczas obrad ogólnie zajmowano się rozbudową polskich śródlądowych dróg wodnych, zwłaszcza kwestią regulacji Wisły, a o sprawie projektu kanału gdyńskiego wspomniano jedynie mimochodem⁷⁵. O przebiegu konferencji powiadomiła Polska Agencja Telegraficzna. Komunikat jest dość obszerny i wiernie oddający przebieg obrad, chociaż pominięto w nim referat Stanisława Zawadzkiego. W informacji podkreślono potrzebę uregulowania Wisły, ale za sprawę niecierpiącą zwłoki uważano budowę kanału gdyńskiego, który wobec rosnącego polskiego eksportu miał odciążać port w Gdańsku. Ponadto kanał miał przejąć towary, których przewóz jest deficytowy dla polskich kolei⁷⁶.

Konferencją zainteresowała się ambasada niemiecka w Warszawie. Uznała, że utworzenie drogi wodnej Śląsk–Gdynia jest przedsięwzięciem realnym, mimo bardzo wysokich kosztów. Pomijając sprawę oceny możliwości inwestycyjnych Polski, to i tak niemiecka reakcja na konferencję dowodzi, że sama debata na ten temat była skutecznym naciskiem w kwestiach gdańskich⁷⁷. Inna sprawa, że nadmotławski periodyk o charakterze gospodarczym „Danziger Wirtschaftszeitung” nawet nie wspomniał o owej konferencji⁷⁸. Natomiast doniesienia gazet niemieckich były śledzone i analizowane przez Komisarza Generalnego RP w Gdańsku. W pismach kierowanych do Ministerstwa Spraw Zagranicznych wskazywano, że zdaniem strony niemieckiej projekt kanałowy jest niebezpieczny dla portu gdańskiego⁷⁹. Podobnego zdania były także niektóre polskie gazety, które relacjonowały przebieg gdyńskich obrad. Komentowano, że budowa kanału czy nawet taka myśl wpłynie na osłabienie gospodarcze Gdańska i niechęć do wiązania się miasta z Polską. Zwracano uwagę na potrzebę uregulowania w pierwsze kolejności Wisły i wytworzenia drogi wodnej łączącej Śląsk i Centralny Okręg Przemysłowy⁸⁰.

Kwestia budowy drogi wodnej Bydgoszcz–Gdynia natychmiast znalazła odbicie w prasie zagranicznej. Sprawę kanału omawiały prawie wszystkie większe

⁷⁵ *Das Gdingener Kanalprojekt vorläufig nicht durchzuführen*, Der Danziger Vorposten, 10 VIII 1937, nr 184, s. 1; „Die da Panik säen...”, s. 1; *Lokales. Die Kanalkonferenz*, s. 10.

⁷⁶ *Magistrala wodna Śląsk–Gdynia*, Kurier Poznański, 11 VIII 1937, nr 360, s. 1; *Das Gdingener Kanalprojekt offiziell zu den Akten gelegt*, Der Danziger Vorposten, 12 VIII 1937, nr 186, s. 3.

⁷⁷ B. DOPIERAŁA, op.cit., s. 355.

⁷⁸ Gazetę „Danziger Wirtschaftszeitung”, wydawaną przez Industrie- und Handelskammer zu Danzig, przejrano za okres od sierpnia do grudnia 1937 r.

⁷⁹ Komisarz generalny R.P. w Gdańsku do ministerstwa Spraw Zagranicznych. Gabinet Ministra, Gdańsk, 30 IX 1937, AAN, MSZ, sygn. 2538, k. 31; Komisarz generalny R.P. w Gdańsku do ministerstwa Spraw Zagranicznych. Gabinet Ministra, Gdańsk, 1 X 1937, ibid., k. 32.

⁸⁰ [W.Z.], *Kanał Bydgoszcz–Gdynia*, ABC Nowiny Codzienne, 11 VIII 1937, nr 249, s. 1; [E.P.], *Magistrala wodna Śląsk–Bałtyk*, Kurier Poznański, 13 VIII 1937, nr 364, s. 1.

dzienniki europejskie⁸¹. Prasa niemiecka nie widziała możliwości jego budowy w bliższej i dalszej perspektywie. Natomiast gazety belgijskie, odwołując się do własnych doświadczeń, dostrzegały potrzebę realizacji tej inwestycji. Z punktu widzenia gospodarczego i politycznego widziano konieczność połączenia portu gdyńskiego z resztą kraju, z pominięciem Wolnego Miasta Gdańska⁸².

Kolejna dyskusja na temat budowy kanału Bydgoszcz–Gdynia odbyła się miesiąc później w Grudziądzu. Z okazji 75-lecia grudziądzkiego Towarzystwa Upiększenia Miasta w dniach od 12 do 19 września zorganizowano pierwsze w Polsce „Dni Propagandy Estetyki Miast”. Grudziądz, noszący zaszczytne miano „miasta ogrodów i kwiatów”, podjął inicjatywę mającą na celu zorganizowanie i przeprowadzenie akcji dbania o estetykę miast na terenie całego kraju⁸³. Na zakończenie tychże „Dni” odbyły się w mieście trzy ważne zgromadzenia. Dnia 18 września przed południem obrady rozpoczął zjazd Delegatów Miast Pomorskich, na którym omówiono szereg ważnych zagadnień, m.in. sprawę Pomorskiej Elektrowni Krajowej Gródek. Dwie godziny później obradował Zjazd Delegatów Miast Poznańskich i Pomorskich z udziałem prezesa Związku Miast Polskich, prezydenta Warszawy Stefana Starzyńskiego, który wygłosił dłuższy referat „Aktualne zagadnienia samorządu miejskiego”. Spotkanie to było bardzo liczne, przybyło na nie bowiem około 70 wódatarzy miast, którzy zajmowali się wieloma sprawami mającymi istotne znaczenie dla samorządu⁸⁴. Drugiego dnia, w niedzielę, 19 września przed południem zebrali się przedstawiciele miast nadwiślańskich. Na obrady przybyli prezydent Grudziądza oraz burmistrzowie: Chełmna, Fordonu, Nieszawy, Aleksandrowa Kujawskiego, Świecia, Tczewa i Wąbrzeźna, a także dwaj delegaci Torunia. Ponadto spotkanie zaszczylicili przedstawiciele Ligi Morskiej i Kolonialnej, Związku Miast Polskich, Urzędu Morskiego w Gdyni, Starostwa Krajowego Pomorskiego, a także

⁸¹ W maszynopisie: Protokół Zjazdu Delegatów Pomorskich Miast Nadwiślańskich, który się odbył w niedzielę, dnia 19 września 1937 r. o godzinie 11-tej w Grudziądzu, Archiwum Państwowe w Bydgoszczy, Urząd Wojewódzki Pomorski w Toruniu 1920–1929, sygn. 25116, k. 21. Dokument ten został też wydany drukiem nakładem Ligi Morskiej i Kolonialnej: *Protokół Zjazdu Delegatów Pomorskich Miast Nadwiślańskich, który się odbył w niedzielę, dnia 19 września 1937 r. o godzinie 11-tej w Grudziądzu*, Warszawa 1938, s. 45 (dalej cyt. wersja drukowana).

⁸² *O kanale Gdynia–Bydgoszcz w prasie belgijskiej*, Gazeta Gdańska, 25 VIII 1937, nr 195, s. 8.

⁸³ „Dni Propagandy Estetyki Miast” w Grudziądzu, Gazeta Gdańska, 25 VIII 1937, nr 195, s. 7.

⁸⁴ Grudziądz. Trzy zjazdy w Grudziądzu, Kurier Bydgoski, 22 IX 1937, nr 218, s. 7; Trzy zjazdy przedstawicieli miast w Grudziądzu – miast pomorskich, pomorsko-poznańskich i nadwiślańskich, Gazeta Gdańska, 20 IX 1937, nr 217, s. 9; Zjazd delegatów koła miast wielkopolskich i Pomorza, Czas, 21 IX 1937, nr 259, s. 8; Kanał Bydgoszcz–Gdynia tematem obrad prezydentów i burmistrzów miast nadwiślańskich na zjeździe koła miast Wielkopolski i Pomorza, Kurier Bałtycki, 21 IX 1937, nr 163, s. 3; Zjazd Koła Miast Poznańskich i Pomorskich w Grudziądzu, Ilustrowany Kurjer Codzienny, 21 IX 1937, nr 261, s. 8; Obrady Koła Miast Pomorskich i Poznańskich w Grudziądzu, Codzienna Gazeta Handlowa, 23 IX 1937, nr 218, s. 2.

Lloyda Bydgoskiego i Polskiej Żeglugi Rzecznej „Vistula” w Bydgoszczy. Pojawił się także dr Kulikowski, dyrektor Izby Przemysłowo-Handlowej w Gdyni. W spotkaniu zwołanym z inicjatywy Ligi Morskiej i Kolonialnej traktowanym jako kontynuacja gdyńskiej debaty wzięło udział 17 osób. Zebranie poświęcono omówieniu spraw związanych z rolą Wisły jako drogi wodnej i jej udziału w rozwoju gospodarczym miast pomorskich⁸⁵. Prasa informowała, że spotkanie to zorganizowano przy współudziale kół gospodarczych oraz Ligi Morskiej i Kolonialnej⁸⁶.

Obrazy zagał prezes Koła Miast Pomorskich, prezydent Grudziądz Józef Włodek. Po powitaniu przedstawił motywy, którymi Zarząd Koła Miast Pomorskich⁸⁷ kierował się, zwołując zjazd. Stało się to na życzenie miast zainteresowanych uregulowaniem Wisły. Wypowiedź przewodniczącego szła w kierunku wykazania, że wiślana droga wodna pozwoli pomorskiemu przemysłowi taniej sprowadzać węgiel i zbywać towary przez siebie produkowane. Regulacja Wisły i idea bezpośredniego połączenia wodnego z portem gdyńskim uchodziły za jedno z najważniejszych zadań dla Pomorza. Już na wstępie prezydent zaznaczył, że budowa kanału do Gdyni powinna być rozpatrywana bliżej ujścia Wisły, a nie na terenach położonych w głębi kraju. Jednocześnie podkreślił, że zjazd ma charakter czysto gospodarczy, a jego ustalenia poprzez relacje prasowe powinny dotrzeć do społeczeństwa⁸⁸.

Zgodnie z porządkiem obrad wygłoszono trzy referaty. Pierwszy z nich: „Znaczenie gospodarcze Wisły dla pomorskich miast nadwiślańskich” zaprezentował inż. Ignacy Tłoczek, kierownik Wydziału Budowlanego Zarządu Miejskiego w Toruniu. Swoje obszernie wywody oparł na pracach zajmujących się kwestiami hydrotechnicznymi i na danych z roczników statystycznych. Dokonał także charakterystyki potencjału gospodarczo-żeglugowego miast nadwiślańskich od Włocławka po Tczew⁸⁹. Kontynuację tych wywodów prowadził inż. Alfred Konopka, delegat Ligi Morskiej i Kolonialnej z Warszawy. W referacie „Przyczyny małego wykorzystania dolnej Wisły jako drogi wodnej i środki zaradcze” zwrócił uwagę na coraz niższy stan wody w dolnej Wiśle i co za tym idzie – mniejsze zanurzenie łodzi tam pływających. Konsekwencją tej sytuacji był jednorazowy przewóz coraz mniejszych ilości ładunków na barkach czy

⁸⁵ *Protokół Zjazdu Delegatów Pomorskich Miast Nadwiślańskich*, s. 3, 5–7.

⁸⁶ *Regulacja Wisły – sprawą palącą. Z obrad delegatów miast nadwiślańskich w Grudziądzu*, *Gazeta Gdańska*, 22 IX 1937, nr 219, s. 6.

⁸⁷ Na temat Koła Miast Pomorskich zob. Kazimierz PRZYBYSZEWSKI, *Koło Miast Pomorskich w odrodzonej Rzeczypospolitej (1922–1939). Uwagi wprowadzające*, *Rocznik Grudziądzki*, t. 11: 1994, s. 109–141; Bogdan MOŚCICKI, *Sto lat Związku Miast Polskich 1917–2018*, Poznań 2018, s. 53.

⁸⁸ *Protokół Zjazdu Delegatów Pomorskich Miast Nadwiślańskich*, s. 7–10.

⁸⁹ *Ibid.*, s. 21–39.

statkach. Podkreślił, że 1/4 przewozów na dolnej Wiśle związana jest z miastami pomorskimi. Prognozował, że ruch na Wiśle wzrośnie z chwilą przyłączenia do rzeki nowych szlaków wodnych⁹⁰. Najistotniejszy referat: „Miasta nadwiślańskie a projekt budowy kanału Bydgoszcz–Gdynia” zaprezentował poseł Stanisław Michałowski, wiceprezydent Grudziądza. Odnosząc się do gdyńskiej konferencji, stwierdził, że z jednej strony wysunięty tam projekt budowy kanału wywołał krytyczne nastawienie wśród miast nadwiślańskich. Z drugiej strony spowodował większe zainteresowanie tychże ośrodków i opinii publicznej zagadnieniami żeglugi śródlądowej. Zdaniem prelegenta gdyńskie spotkanie zaskoczyło nadwiślańskie miasta, które wówczas nie były przygotowane do dyskusji na ten temat. Natomiast grudziądzki zjazd przyczyni się do wypracowania stanowiska w sprawie gdyńskiego kanału. Referent uznał, że Gdynia, podobnie jak Gdańsk, powinna mieć drogę wodną łączącą z zapleczem. Sformułował pogląd, że w pierwszej kolejności należy rozwijać połączenia kolejowe i drogowe z polskim portem, a dopiero później można myśleć o magistrali wodnej. Przywołując artykuł Kollisa, wskazał, że tenże skupił się jedynie na kwestiach technicznych, pomijając sprawy gospodarczo-ekonomiczne. Niejako w opozycji do tego wskazał na artykuł Tadeusza Tillingera, podnoszący zastrzeżenia natury ekonomicznej całego przedsięwzięcia. Referent nie widział potrzeby dublowania Wisły na całym jej odcinku, budując Kanał Węglowy, czy też jej fragmentu, odcinka pomorskiego w postaci kanału Bydgoszcz–Gdynia. Obawiał się, że kanał gdyński niewątpliwie zmniejszyłby znaczenie dolnej Wisły i poważnie zaciążył nad dalszym rozwojem ośrodków tam położonych. Idąc za opiniami innych znawców spraw wodnych, wiceprezydent skłaniał się ku regulacji Wisły i przekształceniu jej w główną arterię wodną, zwracając uwagę na potrzebę unowocześnienia żeglugi na dolnym odcinku Wisły. Stwierdził, że kanałowe połączenie z Gdynią powinno być tak pomyślane, aby nie pozostawiać na uboczu ważnych przecież pomorskich ośrodków przemysłowych. Opowiedział się za poprowadzeniem sztucznej drogi wodnej w jak najniższym punkcie dolnej Wisły. W przeciwnym razie miasta nadwiślańskie będą w sposób naturalny ciążyły ku Gdańskowi, co zdaniem autora, „ze zrozumiałych względów byłoby nie wskazane”⁹¹.

W poreferatowej dyskusji wzięło udział siedem osób. Nie negowali oni potrzeby budowy kanału Bydgoszcz–Gdynia. Zwracano uwagę, że port nie może dobrze funkcjonować bez bezpośredniego dostępu do śródlądowych dróg wodnych i należy uniezależnić się od Gdańska, ale na pierwszym miejscu stawiali regulację Wisły⁹². W takim też duchu przyjęto pięciopunktową rezolucję.

⁹⁰ Ibid., s. 40–46.

⁹¹ Ibid., s. 47–59.

⁹² Ibid., s. 11–18.

Podkreślono, że Wisła łączy porty oraz miasta pomorskie z ośrodkami przemysłu ciężkiego i w pierwszej kolejności należy ukończyć kanał Katowice–Kraków. Ponadto Wisła powinna zapewnić dogodną komunikację z sandomierskim okręgiem przemysłowym. Połączenie Gdyni z jej zapleczem systemem dróg śródlądowych powinno być poprzedzone badaniami nad trasą kanału i jego opłacalnością. W działaniach tych należy uwzględnić interes gospodarczy miast pomorskich, przede wszystkim przez poprowadzenie kanału jak najbliżej ujścia Wisły, ale na terytorium polskim⁹³.

Po tych dwóch konferencjach szeroko relacjonowanych w prasie później niewiele się działo. Władze Gdyni nie podjęły tematu budowy kanału do Bydgoszczy. Co prawda Franciszek Sokół stwierdził, że „system hydrograficzny Wisły łączy z zapleczem Gdynię”⁹⁴, ale nie rozwinął tej myśli. Uważał, że głównym nerwem transportowym jest linia kolejowa Śląsk–Gdynia, stawiał też na powiązania z Centralnym Okręgiem Przemysłowym, a także południowo-wschodnimi ziemiami Polski⁹⁵. Snuł wizję budowy kanału, ale łączącego Bałtyk z Morzem Czarnym⁹⁶. Również Liga Morska i Kolonialna w dalszych latach nie zajmowała się kanałem Bydgoszcz–Gdynia, skupiając się na promowaniu budowy połączenia wodnego z Morzem Czarnym⁹⁷.

Najbardziej, obok Gdyni, na budowie kanału miała skorzystać Bydgoszcz. Inżynier Kollis kreślił obraz miasta jako wielkiego węzła komunikacji śródlądowej. Ośrodek stałby się ważnym punktem węzłowym krzyżujących się wielkich szlaków Odra–Noteć–Wisła i Warta–Gopło–Kanał Górnonotecki⁹⁸. Bydgoszcz niezbyt wierzyła w ideę kanału do Gdyni, natomiast rozwój miasta wiązano z żeglugaą po uregulowanej Wiśle. Prezydent Leon Barciszewski wiosną 1938 r. widział swoje miasto na podobieństwo Hamburga, oddalonego o 100 km od morza. Bydgoszcz miała stać się punktem zbiorczym i rozdzielczym towarów docierających tutaj z Gdyni uregulowaną Wisłą od Tczewa do Bydgoszczy i przystosowaną dla barek 600 tonowych⁹⁹. Dalej szedł Teofil Bissaga, wydając w 1938 r. swoją książkę o geografii komunikacyjnej Polski. Dostrzegał potrzebę powstania kanału Bydgoszcz–Gdynia przystosowanego do poruszania się po nim statków morskich o małym tonażu¹⁰⁰.

⁹³ Ibid., s. 18–20.

⁹⁴ Archiwum Państwowe w Gdańsku, Oddział w Gdyni, Komisariat Rządu w Gdyni, sygn. 657, k. 591–593.

⁹⁵ Ibid., k. 617.

⁹⁶ Ibid., k. 619.

⁹⁷ T. BIAŁAS, op.cit., s. 160–162.

⁹⁸ W. KOLLIS, *Połączenie sieci*, s. 88; idem, *Projekt drogi wodnej*, s. 277.

⁹⁹ *Bydgoszcz a Centralny Okręg Przemysłowy. Referat prezydenta Barciszewskiego na zebraniu Pol. Tow. Krajoznawczego*, Dziennik Bydgoski, 25 III 1938, nr 69, s. 13.

¹⁰⁰ Teofil BISSAGA, *Geografia kolejowa Polski z uwzględnieniem stosunków gospodarczo-komunikacyjnych*, Warszawa 1938, s. 253.

W tym okresie w dalszym ciągu pojawiały się wizje połączenia Śląska z Bałtykiem magistralą wodną biegnącą od Mysłowic do Gdyni i Gdańska, głównie jednak w publicystyce. Podstawowym elementem magistrali miała być królowa polskich rzek, ale od ujścia Brdy widziano dwa rozwidlenia tego szlaku: jeden – tradycyjny, dolną Wisłą do Gdańska, a drugi – kanałem na Tucholę, Czersk, Kościerzynę, Kartuszy do Gdyni¹⁰¹. W ostatnich dwóch latach przed wybuchem wojny kanał gdyński w rozważaniach hydrotechnicznych nie pojawiał się jako element śródlądowych dróg wodnych¹⁰² i powoli odchodził w niepamięć.

Nikt z entuzjastów kanału Bydgoszcz–Gdynia nie wyjaśniał dogłębnie potrzeby jego budowy: ani inżynierowie, ani publicyści. Projekt kanału i starania o jego realizację można potraktować jako środek nacisku na Gdańsk, który był rywalem przeładunkowym dla Gdyni. Niewątpliwie asumptem do rozważań na temat kanału był pogląd o konieczności usadowienia portu morskiego nad rzeką, która jest łącznikiem z jego zapleczem. Dla ziem polskich tą arterią była Wisła i starano się ją jakoś połączyć z własnym, narodowym portem. Uznawano to za podstawowy element funkcjonowania i rozwoju portu¹⁰³. Ponadto od samego początku istnienia Drugiej Rzeczypospolitej starano się tak kształtować linie kolejowe na polskim wybrzeżu, aby zapewnić sobie bezpieczny dostęp do morza z pominięciem Wolnego Miasta Gdańska. Nowe szlaki kolejowe były traktowane także jako element polityki państwa w stosunku do Niemiec oraz do terytorium gdańskiego. Nawet magistrala węglowa łącząca Śląsk z portami, wybudowana w 1933 r., wplatała się w ten nurt¹⁰⁴. Wydawać się mogło, że ta dobrze funkcjonująca arteria kolejowa rozwiązała kwestię niezależnego dostępu do Gdyni¹⁰⁵, jednak zdaniem wielu wodny transport śródlądowy, zwłaszcza

¹⁰¹ Kazimierz JEZIORAŃSKI, *Śląsk–Bałtyk*, Polska na Morzu, t. 4: 1937, nr 9, s. 5; *Każda rzeka prowadzi do morza*, Polska na Morzu, t. 4: 1937, nr 12, s. 6; [K.] ZEGRZYŃSKI, *Trzeba utrwalić dostęp Polski do morza?*, Front Zachodni, R. 6: 1938, nr 7, s. 11; *Polskie drogi wodne*, Polska, R. 5: 1939, nr 13, s. 3.

¹⁰² Zob. Tadeusz TILLINGER, *Zagadnienie sztucznych dróg wodnych w Odrodzonej Polsce*, Drogi Wodne, t. 4: 1938, nr 5, s. 246–249; Stanisław SZYMBORSKI, *Pałaca sprawa*, Morze i Kolonie, R. 1: 1939, nr 5, s. 9–10.

¹⁰³ Michał WOJTKIEWICZ, *Droga wodna Warszawa–Bałtyk* (Drogi Wodne w Polsce, t. 4), Warszawa 1926, s. 26–29; Adam UZIEMBŁO, *Praca Polski nad morzem*, Warszawa 1926, s. 2, 4, 15–16, 19; idem, *Nasza przeszłość i przyszłość na morzu*, Warszawa 1928, s. 14, 16; Stanisław KWAŚNIEWSKI, *Kilka uwag o żegludze śródlądowej w Polsce. Odczyt wygłoszony na wieczorne dyskusyjnym Ligi Morskiej i Kolonjalnej w dn. 30 kwietnia 1931 r.*, Warszawa 1931, s. 13–14; T. TILLINGER, *W sprawie kanału*, s. 139; T. BISSAGA, op.cit., s. 230, 253–254.

¹⁰⁴ Marcin PRZEGIĘTKA, *Komunikacja i polityka. Transport kolejowy i drogowy w stosunkach polsko-niemieckich w latach 1918–1939* (Monografie. Instytut Pamięci Narodowej, t. 108), Warszawa 2015, s. 214–219.

¹⁰⁵ Mieczysław WIDERNIK, *Magistrala węglowa Śląsk–Gdynia i jej znaczenie w okresie międzywojennym*, Zapiski Historyczne, t. 49: 1984, z. 2, s. 33–34, 42–44, 49–50; idem, *Porty Gdańska*

towarów masowych, uchodził za znacznie tańszy od kolejowego i należało go rozwijać¹⁰⁶. Kanał wpisuje się więc w mocny trend okresu międzywojennego, kreślący fantastyczne wizje rozbudowy polskich wodnych szlaków śródlądowych, będących synonimem rozwoju gospodarczego kraju.

Proponowane trasy poszczególnych kanałów i ich parametry nie miały szans realizacji ze względu na nikłe środki finansowe, jakimi dysponowało ówczesne państwo polskie. Koszty budowy kanału gdyńskiego szacowano na 150 mln zł, natomiast pięcioletni program inwestycji Ministerstwa Komunikacji związany z gospodarką wodną obejmujący lata 1936–1940 przewidywał budżet w wysokości 168,58 mln zł, co średnio daje 33,7 mln zł rocznie. Z kwoty tej 40% zarezerwowano na budowę zbiorników retencyjnych, więc na inwestycje w ramach śródlądowych dróg wodnych planowano wydać 101,1 mln zł, czyli 20,2 mln zł rocznie¹⁰⁷. Przy tej skali finansowania budowa kanału pochłonięłaby cały budżet inwestycyjny przeznaczony na pięć lat przy założeniu, że przez ten czas nie dokona się żadnych innych prac w obszarze wód śródlądowych. Uznając budowę zbiorników retencyjnych za zadanie najważniejsze, z którego nie można zrezygnować, czas ten wydłużał się do ośmiu lat. Korekta tych założeń w postaci planu czteroletniego (1937–1940) przewidywała wydatki w wysokości 260 mln zł, z czego na zbiorniki przeznaczono 57,1 mln zł¹⁰⁸. Pomijając tę ostatnią kwotę, do dyspozycji pozostało rocznie 50,7 mln zł, co w teorii dawało możliwość wybudowania kanału gdyńskiego w ciągu trzech lat przy zarzuceniu innych prac wodnych z wyjątkiem retencji.

Opierając się tylko na tych danych, projekt kanałowy można uznać za koncepcję nieprzemyślaną. Do tego nie przeanalizowano podłoża geologicznego planowanego kanału, czyli przepuszczalności gruntu i ewentualnego jego uszczelnienia czy też dostępności wody do śluzowania. Problem ten dotyczy zwłaszcza pierwszych kilkunastu kilometrów od Gdyni, gdzie umieszczono aż 15 śluz, które miały pokonać wysokość ponad 150 m. Kumulacja tak dużej liczby

i Gdyni w życiu gospodarczym II Rzeczypospolitej (Biblioteka Transportu Morskiego), Gdańsk 1991, s. 72–81.

¹⁰⁶ Heinrich K. HENDRIKSON, *Interwencja państwa w zakresie komunikacji (Komunikacja w gospodarstwie społecznym Polski)* (Biblioteka Towarzystwa Pracy Społeczno-Gospodarczej), Warszawa 1939, s. 56–59. O trudnościach w porównaniu kosztów transportu towarów koleją i drogami wodnymi zob. Mieczysław ŁOPUSZYŃSKI, *Podstawy rozwoju sieci komunikacyjnej w Polsce* (Wydawnictwa Techniczne Ministerstwa Komunikacji, nr 13), Warszawa 1939, s. 501–526.

¹⁰⁷ AAN, Ministerstwo Komunikacji 1918–1939 (dalej cyt. MK), sygn. 2655 (Pięcioletni program inwestycji wodnych na lata 1936–1940), k. 25; Tadeusz TILLINGER, *Program rozbudowy dróg wodnych w Polsce*, *Gospodarka Wodna*, R. 2: 1936, nr 3, s. 81, 83.

¹⁰⁸ AAN, MK, sygn. 2659, k. 75–77v; zob. też Mieczysław WIDERNIK, *Żegluga i transport na dolnej Wiśle w okresie międzywojennym*, [in:] *Żegluga na Wiśle w okresie II Rzeczypospolitej (1918–1939)*, red. Juliusz ŁUKASIEWICZ (Wisła w Dziejach i Kulturze Polski, t. 5), Warszawa 1990, s. 94.

urządzeń hydrotechnicznych wymagała znacznych ilości wody do ich wypełnienia podczas każdorazowego przejścia obiektu pływającego. Nie zwracano uwagi na koszty utrzymania kanału w postaci zatrudnienia śluzowych czy bieżącej konserwacji kanału, a przecież liczba proponowanych śluz była znaczna.

Nadwiślańskie miasta pomorskie nie wykazywały entuzjazmu w kwestii budowy kanału Bydgoszcz–Gdynia, obawiając się ograniczenia ich gospodarczej roli spowodowanej redukcją czy nawet zanikiem żeglugi na dolnej Wiśle, ale i tutaj były wyjątki. W świetle prasy niemieckiej władze Świecia, po ukazaniu się projektu kanału gdyńskiego z wariantem przez to miasto, przystąpiły do planowania portu rzecznego na Wiśle¹⁰⁹. Świecie nie miało portu ani nawet ładowni, ta bowiem znajdowała się naprzeciwko miasta, na prawym brzegu rzeki, na terenie wsi Ostrów Świecki¹¹⁰. Władze państwowe również nie sprzyjały planom gdyńskiego kanału, nie było żadnego rządowego wsparcia dla tej inicjatywy, raczej wprost przeciwnie, zależało na jej wygaszaniu. Taka postawa wynikała z polityki Polski dążącej do wyzbycia się działań uchodzących za wymierzone w Wolne Miasto Gdańsk czy Niemcy. Na obecnym etapie badań trudno stwierdzić, czy pomysł przeprowadzenia kanału trafił do rządowych agend zajmujących się projektowaniem i funkcjonowaniem śródlądowych dróg wodnych, np. Biura Dróg Wodnych Ministerstwa Komunikacji. Zdania środowisk publicystycznych były podzielone i nie należy się temu dziwić, zważywszy na sytuację całej żeglugi śródlądowej w Polsce i jej znaczenia transportowego. Ta była rozpacзлиwa, co było wynikiem szeregu zaniedbań ze strony władz państwowych, a także dziedzictwa rozbiorów, zwłaszcza zaboru rosyjskiego. Skutki zaniechań w obszarze transportu śródlądowego trudno było nadgonić w krótkim czasie¹¹¹. Rodzi się pytanie: po co była inicjatywa związana z kanałem Bydgoszcz–Gdynia? W odpowiedzi przytoczmy trafną uwagę Tadeusza Białasa sprzed 40 lat: „Dziwne było bowiem tak znaczne zaangażowanie się różnych instytucji w próbę realizacji projektu kanału o znaczeniu lokalnym, w sytuacji gdy brak było w budżecie państwa środków na przeprowadzenie podstawowych prac regulacyjnych na Wiśle. Projekt kanału miał także wyraźne aspekty antygdańskie, nie bez kozery w jego propagowanie zaangażowany był kapitał gdyński, zainteresowany w zdobyciu jak największej masy towarowej, nawet kosztem Gdańska”¹¹².

¹⁰⁹ *Lokales. Die Kanalkonferenz*, s. 10.

¹¹⁰ AAN, MK, sygn. 2414, k. 25; AAN, MK, sygn. 2432 (Plany portów na Wiśle), k. 19.

¹¹¹ Bruno LUNIAK, *Znaczenie gospodarcze żeglugi na Wiśle*, Drogi Polski, R. 2: 1938, nr 6, s. 371–382. Artykuł ten ukazał się też jako samodzielna odbliska; zob. idem, *Znaczenie gospodarcze żeglugi na Wiśle*, Warszawa 1938.

¹¹² T. BIAŁAS, op.cit., s. 159.

BIBLIOGRAFIA

- Arkuszewski, Antoni. "Tillinger Tadeusz (1879–1955)." In *Słownik biograficzny techników polskich*, vol. 8, edited by Zbigniew Skoczyński, 144–145. Warszawa: Federacja Stowarzyszeń Naukowo-Technicznych NOT, 1997.
- Białaś, Tadeusz. *Liga Morska i Kolonialna 1930–1939*. Gdańsk: Wydawnictwo Morskie, 1983.
- Bissaga, Teofil. *Geografia kolejowa Polski z uwzględnieniem stosunków gospodarczo-komunikacyjnych*. Warszawa: Wydawnictwa Techniczne Ministerstwa Komunikacji, 1938.
- Chudzyński, Marian. "Kollis Władysław (1897–1961)." In *Słownik biograficzny techników polskich*, vol. 3, edited by Tadeusz Skarzyński, 197–199. Warszawa: Federacja Stowarzyszeń Naukowo-Technicznych NOT, 1993.
- Dąbrowski, Karol. "Archiwalia izb przemysłowo-handlowych II R.P." In *Archiwalia izb przemysłowo-handlowych. Stan i perspektywy badań*, edited by Karol Dąbrowski, 6–27. Ryki: Fundacja Obywatelskiego Rozwoju – Ryki, 2012.
- Dopierała, Bogdan. *Gdańska polityka Józefa Becka*. Poznań: Wydawnictwo Poznańskie, 1967.
- Duda, Daniel and Ryszard Tokarz. "Działalność Juliana Rummela w Towarzystwie Żeglugi i Propagandy Morskiej." *Nautologia* 43/145 (2008): 72–81.
- Hendrikson, Heinrich K. *Interwencja państwa w zakresie komunikacji (Komunikacja w gospodarstwie społecznym Polski)*. Warszawa: Towarzystwo Pracy Społeczno-Gospodarczej, 1939.
- Julian Rummel. *Gdynianin – Polak – Europejczyk. Materiały z konferencji popularno-naukowej pod patronatem prezydenta Gdyni Wojciecha Szczurka, 22 kwietnia 2004*. Gdynia: Verbi Causa, 2004.
- Kollis, Władysław. "Kanał Warta–Gopło na tle dalszych projektów wielkiej drogi wodnej Śląsk–Gdynia." *Gospodarka Zachodnia. Miesięcznik Gospodarczy Wielkopolski i Pomorza* (1938) issue 5: 153–156.
- Kollis, Władysław. "Połączenie sieci polskich dróg wodnych z Bałtykiem w Gdyni." *Gospodarka Wodna* 3/2 (1937): 88–91.
- Konopka, Alfred. "Magistrała wodna Śląsk – Bałtyk", *Morze* 13/9 (1937): 19.
- Kollis, Władysław. "Projekt drogi wodnej Gdynia–Bydgoszcz." *Czasopismo Techniczne* 55/16 (1937): 277–280.
- Kosiek, Zdzisław. "Kollis Władysław (1897–1961)." In *Polski słownik biograficzny*, vol. 13, edited by Emanuel Rostworowski, 317–318. Wrocław: Zakład Narodowy im. Ossolińskich, 1967–1968.
- Kwaśniewski, Stanisław. *Kilka uwag o żegludze śródlądowej w Polsce. Odczyt wygłoszony na wieczorne dyskusyjnym Ligi Morskiej i Kolonialnej w dn. 30 kwietnia 1931 r.* Warszawa: Liga Morska i Kolonialna, 1931.
- Legun-Biliński, Antoni. "Nasze projekty kanałowe." *Przegląd Techniczny* 65/46 (1927): 966–970.
- Legun-Biliński, Antoni. "Nasze projekty kanałowe." *Przegląd Techniczny* 65/49 (1927): 1039–1041.

- Legun-Biliński, Antoni. "Nasze projekty kanałowe." *Przegląd Techniczny* 65/52 (1927): 1121–1125.
- Legun-Biliński, Antoni. *Wielka droga wodna. Katowice–Kraków–Warszawa–Gdańsk*. Warszawa: [s.n.], 1934.
- Luniak, Bruno. "Znaczenie gospodarcze żeglugi na Wiśle." *Drogi Polski* 2/6 (1938): 371–382.
- Luniak, Bruno. *Znaczenie gospodarcze żeglugi na Wiśle*. Warszawa: Liga Morska i Kolonialna, 1938.
- Łopuszyński, Mieczysław. *Podstawy rozwoju sieci komunikacyjnej w Polsce*. Warszawa: Wydawnictwa Techniczne Ministerstwa Komunikacji, 1939.
- Łotysz, Sławomir. "Transeuropejska droga wodna przez Polesie a kwestia jego osuszenia w II Rzeczypospolitej." *Kwartalik Historii Nauki i Techniki* 63/1 (2018): 7–37. <https://doi.org/10.4467/0023589XKHNT.18.001.9454>.
- Łukasiewicz, Stanisław. "W sprawie dróg wodnych do portów polskich. Kanał Bydgoszcz–Gdynia." *Przegląd Techniczny* 64/47 (1926): 630–631.
- Matakiewicz, Maksymilian. "Programy a rzeczywistość w dziedzinie dróg wodnych w Polsce." *Sprawy Morskie i Kolonialne* 2/4 (1935): 5–19.
- Mikos, Stanisław. "Powstanie i rozwój portu gdyńskiego w okresie międzywojennym." In *Gdynia*, edited by Zenon Ciesielski [et al.], 21–51. Gdańsk: Gdańskie Towarzystwo Naukowe, 1968.
- Mioduszewski, Waldemar. "Profesor Władysław Kollis (1897–1961)." *Przegląd Naukowy. Inżynieria i Kształtowanie Środowiska* 25/3 (2016): 379–383.
- Mościcki, Bogdan. *Sto lat Związku Miast Polskich 1917–2018*. Poznań: Związek Miast Polskich, 2018.
- Nayda, Aleksander T. "Polskie drogi wodne i projekty ich rozwoju w latach 1918–1939." *Przegląd Komunikacyjny* (2007) issue 4: 37–46.
- Piłatowicz, Józef. "Stanisław Łukasiewicz (1884–1960)." In *Słownik biograficzny techników polskich*, vol. 10, edited by Zbigniew Skoczyński, 81–84. Warszawa: Federacja Stowarzyszeń Naukowo-Technicznych NOT, 1999.
- Piłatowicz, Józef. "Tillinger Tadeusz Jacenty (1879–1955)." In *Polski słownik biograficzny*, vol. 53, edited by Andrzej Romanowski, 562–564. Warszawa, Kraków: Polska Akademia Nauk, Polska Akademia Umiejętności, 2021.
- Przegiętka, Marcin. *Komunikacja i polityka. Transport kolejowy i drogowy w stosunkach polsko-niemieckich w latach 1918–1939*. Warszawa: Instytut Pamięci Narodowej, 2015.
- Przybyszewski, Kazimierz. "Koło Miast Pomorskich w odrodzonej Rzeczypospolitej (1922–1939). Uwagi wprowadzające." *Rocznik Grudziądzki* 11 (1994): 109–141.
- Rummel, Julian. *Narodziny żeglugi*. Gdańsk: Wydawnictwo Morskie, 1980.
- Sokołowska, Małgorzata, Izabella Greczanik-Filip and Wiesława Kwiatkowska, eds. *Encyklopedia Gdyni*, vol. 1. Gdynia: Verbi Causa, 2006.
- Sudziński, Ryszard. "Infrastruktura i gospodarka komunalna." In *Historia Bydgoszczy*, vol. 2/1: 1920–1939, edited by Marian Biskup, 233–323. Bydgoszcz: Bydgoskie Towarzystwo Naukowe, 1999.
- Szcząchor, Arleta. "Tradycje żeglugi bydgoskiej – Lloyd Bydgoski (1891–1945)." *Kronika Bydgoska* 25 (2003): 76–103.

- Śliwiński, Błażej, ed. *Encyklopedia Gdańska*. Gdańsk: Fundacja Gdańska, 2012.
- Tillinger, Tadeusz. *I. Koleje i kanały. Ich wzajemny stosunek i rola w rozbudowie polskiej sieci komunikacyjnej. II. Port morski w Tczewie*. Warszawa: Syndykat „Bałtyk–Morze Czarne”, 1923.
- Tillinger, Tadeusz. “Drogi wodne w Polsce. Referat zgłoszony na III-ci Zjazd Polskich Techników Zrzeszonych przez Ministerstwo Robót Publicznych.” *Wiadomości Związku Polskich Zrzeszeń Technicznych* 5/5 (1929): A108–A171.
- Tillinger, Tadeusz. “Gdynia i polska żegluga śródlądowa.” *Morze* 10/2 (1933): 12–13.
- Tillinger, Tadeusz. “Gdynia i polska żegluga śródlądowa.” *Morze* 10/3 (1933): 10–12.
- Tillinger, Tadeusz. “Gdynia i polska żegluga śródlądowa.” *Morze* 10/4 (1933): 12–13.
- Tillinger, Tadeusz. “Port morski w Tczewie.” *Bandera Polska* 2/1–2 (1921): 28–33.
- Tillinger, Tadeusz. “Program rozbudowy dróg wodnych w Polsce.” *Gospodarka Wodna* 2/3 (1936): 81–87.
- Tillinger, Tadeusz. “Program rozbudowy dróg wodnych w Polsce.” *Gospodarka Wodna* 2/4 (1936): 121–126.
- Tillinger, Tadeusz. “W sprawie kanału do Gdyni.” *Gospodarka Wodna* 3/3 (1937): 139–140.
- Tillinger, Tadeusz. “Zagadnienie sztucznych dróg wodnych w Odrodzonej Polsce.” *Gospodarka Wodna* 4/5 (1938): 246–249.
- Tłoczek, Ignacy F. “Rozwój form przestrzennych w miastach nadwiślańskich województwa bydgoskiego.” *Rocznik Kulturalny Kujaw i Pomorza* 8 (1973/1974): 87–113.
- Uziembło, Adam. *Nasza przeszłość i przyszłość na morzu*. Warszawa: Instytut Wydawniczy Ligi Morskiej i Rzecznej, 1928.
- Uziembło, Adam. *Praca Polski nad morzem*. Warszawa: Wydawnictwo Ligi Morskiej i Rzecznej, 1926.
- Widernik, Mieczysław. “Izba Przemysłowo-Handlowa w latach 1931–1939.” *Rocznik Gdyni* 11 (1992/1993): 103–110.
- Widernik, Mieczysław. “Julian Rummel – działacz i popularyzator myśli morskiej okresu międzywojennego.” *Zeszyty Naukowe Wydziału Humanistycznego. Historia* 11 (1981): 5–18.
- Widernik, Mieczysław. “Magistrala węglowa Śląsk–Gdynia i jej znaczenie w okresie międzywojennym.” *Zapiski Historyczne* 49/2 (1984): 31–53.
- Widernik, Mieczysław. *Porty Gdańska i Gdyni w życiu gospodarczym II Rzeczypospolitej*. Gdańsk: Wydawnictwo Morskie, 1991.
- Widernik, Mieczysław. “Rummel Julian (1878–1954).” In *Słownik biograficzny Pomorza Nadwiślańskiego*, vol. 4, edited by Zbigniew Nowak, 122–123. Gdańsk: Gdańskie Towarzystwo Naukowe, Uniwersytet Gdański, 1997.
- Widernik, Mieczysław. “Żegluga i transport na dolnej Wiśle w okresie międzywojennym.” In *Żegluga na Wiśle w okresie II Rzeczypospolitej (1918–1939)*, edited by Juliusz Łukasiewicz, 86–115. Warszawa: Wydawnictwa Uniwersytetu Warszawskiego, 1990.
- Wojtkiewicz, Michał. *Droga wodna Warszawa–Bałtyk*. Warszawa: Towarzystwo Propagandy Budowy Dróg i Budowli Wodnych w Polsce, 1926.
- Wowkonowicz, Jan. “Nasze drogi wodne naturalne i ich wykorzystanie.” *Gospodarka Wodna* 4/5 (1938): 240–245.

- Zabiegliński, Krzysztof. "Pomorska Izba Przemysłowo-Handlowa w Gdyni w latach 1926–1939." *Rocznik Gdyni* 23 (2011): 119–127.
- Zyglewski, Zbigniew. "Droga wodna Śląsk–Bałtyk (1919–1926)." In *„Zanim zbudowano Gdynię...”. Wpływ odrodzenia państwa w 1918 roku na procesy modernizacyjne ziem polskich*, edited by Zbigniew Girzyński, Jarosław Kłaczko, Tomasz Łaszkiwicz and Przemysław Olstowski, 293–331. Toruń: Wydawnictwo Adam Marszałek, 2020.
- Zyglewski, Zbigniew. "Kanał Bydgoski a śródlądowe drogi wodne na ziemiach polskich do 1945 roku." In *Bydgoszcz przemysłowa dawniej i dziś. Przemysł bydgoski jako produkt kulturalny i turystyczny*, edited by Bartłomiej Bromberek, Adam Kosecki and Sławomir Łaniecki, 7–37. Bydgoszcz: Wydawnictwo Uczelniane Uniwersytetu Technologiczno-Przyrodniczego, 2021.

