

<https://doi.org/10.26881/rgtn.2024.12>

ZBIGNIEW CYWIŃSKI

Honorowy Profesor Emeritus Politechniki Gdańskiej

JESZCZE JEDEN POMORSKI PROJEKT II RZECZYPOSPOLITEJ

Wstęp

W 2021 r. minęło 100 lat od czasu rozpoczęcia budowy polskiego portu morskiego w Gdyni (il. 1), a w 2026 r. miasto będzie świętować 100 lat nadania Gdyni praw miejskich. Warto przy tej okazji przywołać ambitny projekt drogi wodnej Śląsk–Gdynia, który został opracowany jako uzupełnienie kolejowej Magistrali Węglowej, zbudowanej w latach 1926–1933. Planowana droga wodna miała mieć początek w porcie gdyńskim i przebiegać, ze względów strategicznych z pominięciem Wisły, środkiem ówczesnego Pomorza do Bydgoszczy w postaci nowo zbudowanego Kanału Gdynia–Bydgoszcz (1937 r.)¹, a dalej uregulowaną Wisłą na południe w rejon Śląska² (il. 2).

Wydawałoby się, że naturalną arterią wodną dla eksportu polskiego węgla mogła być wtedy rzeka Wisła z portem w Gdańsku. Natomiast na przeszkodzie stała nieprzyjazna, wręcz wroga Polsce polityka władz ówczesnego Wolnego Miasta Gdańska.

Zadaniem nowej drogi wodnej miało być przejęcie z istniejącej już magistrali kolejowej dużej części masowych ładunków węgla, których transport wodą byłby znacznie tańszy niż koleją. Równocześnie nowa arteria wodna na Pomorzu miała istotnie przyczynić się do ożywienia gospodarczego tej części kraju. Koszt budowy kanału szacowano na 150 mln zł, a regulacja Wisły – dalsze 350 mln zł. Dla porównania budowa rzecznej Magistrali Węglowej kosztowała 180 mln zł.

Jednak w owym czasie pogorszyły się stosunki polityczne Polski i władze kraju postanowiły zadbać przede wszystkim o obronność ojczyzny. Przystąpiono zatem do budowy Centralnego Okręgu Przemysłowego (COP) w latach 1936–1939,

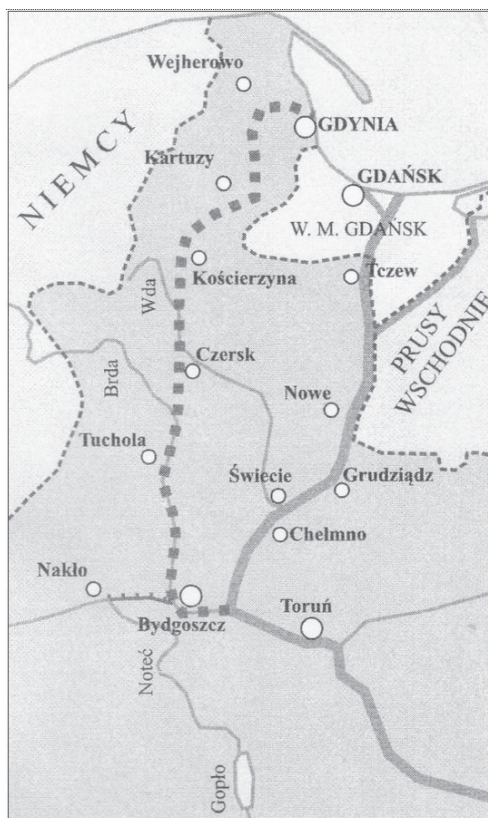
¹ W. Kollis, *Projekt drogi wodnej Gdynia-Bydgoszcz*, „Czasopismo Techniczne” 1937, nr 16, s. 271–280; Z. Cywiński, *Zapomniany projekt drogi wodnej II Rzeczypospolitej*, „Pismo PG” 1996, nr 2/3, s. 19–20.

² *Kanał Gdynia-Bydgoszcz*, http://pl.wikipedia.org/wiki/Kana%C5%82_Gdynia_%E2%80%93_Bydgoszcz [dostęp: 30.06.2025].



Il. 1. Fragment gdyńskiego portu, 1995

Źródło: Fot. Z. Cywiński.



Il. 2. Trasa projektowanego kanału Gdynia–Bydgoszcz

Źródło: YajJazz na podstawie:
Projekt budowy kanału
Bydgoszcz–Gdynia, „Dziennik
Bydgoski”, 4 sierpnia 1937,
nr 176, s. 9, Wikimedia
Commons,
lic.CC BY-SA 4.0.

co spowodowało, że większość możliwych środków finansowych trzeba było skierować na jego powstanie i uruchomienie. W tej sytuacji odstąpiono od realizacji projektu Kanału Gdynia–Bydgoszcz, choć sam projekt jest dzisiaj na tyle interesujący, że warto go przypomnieć.

Przedwojenne pokolenia Polaków są godne podziwu – w krótkim dwudziestoleciu zdołali wykonać gigantyczną pracę zjednoczenia kraju po rozbiorach, zbudować Gdynię, COP i wiele innych obiektów służących polskiemu społeczeństwu. Uosobieniem tego pokolenia budowniczych II Rzeczypospolitej może być Eugeniusz Kwiatkowski³. Zorganizowali też waleczną armię, która opierała się najeźdźcom w 1939 r. prawie tak długo, jak „mocarstwowa” Francja później w 1940 r.

Opis lokalizacji projektowanego kanału



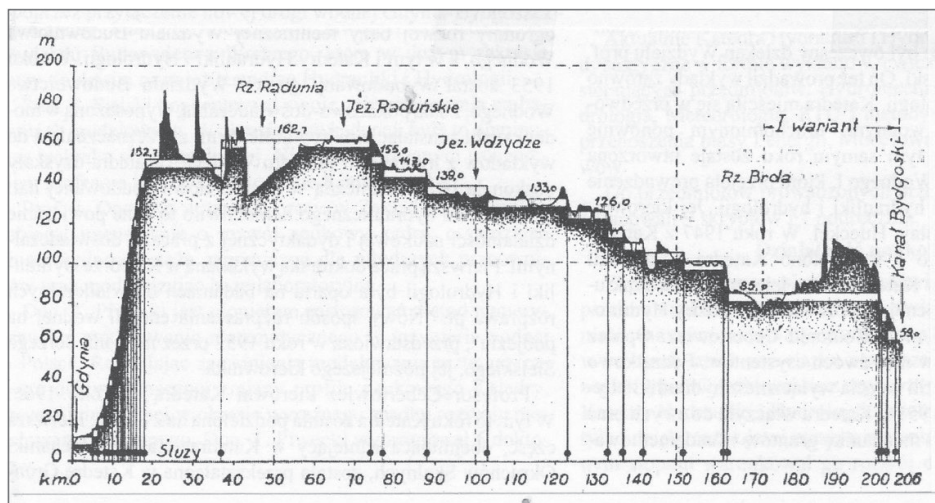
Il. 3. Projektowana lokalizacja kanału na tle zasobów wodnych Pomorza

Źródło: W. Kollis, *Projekt drogi wodnej Gdynia–Bydgoszcz*, „Czasopismo Techniczne” 1937, nr 16, s. 278.

Szczegółową lokalizację projektowanego kanału, z uwzględnieniem wykorzystania istniejących na Pomorzu zasobów wodnych jezior i rzek, przedstawiono na ilustracji 3, a jego przekrój wysokościowy – z zaznaczeniem potrzebnych śluz – na ilustracji 4.

Kanał miał mieć początek w basenach portu gdyńskiego i płynąć niziną koło Chyloni, następnie skręcać w pobliżu Janowa do Zagórza i kierować się ku jeziorom Marchowo, Tuchom i Głębokie do Raduni. Ten pierwszy odcinek kanału był najtrudniejszy, ponieważ wymagał pokonania, za pomocą szeregu śluz, różnicy wysokości wynoszącej ok. 150 m. Następnie trasa kanału miała przebiegać przez jeziora Trzebnice, Ostrzyckie, Raduńskie i Stężyckie do rzeki Rakownicy, a później przez jeziora Wieprznickie i Garczyn do rzeki Granicznej. Dalej projektowana trasa wiodła przez

³ W. Borzestowski, *Budowniczy. Mija pięćdziesiąt lat od śmierci Eugeniusza Kwiatkowskiego*, „30 Dni” 2024, nr 173(3), s. 18–25.



Il. 4. Projektowany profil kanału i lokalizacja śluz

Źródło: W. Kollis, *Projekt drogi wodnej Gdynia–Bydgoszcz*, „Czasopismo Techniczne” 1937, nr 16, s. 279.

jezioro Sudomie do rzek Trzebiechy i Wdy (Czarnej Wody) oraz do jezior Radolnego i Wdzydze. Następnie trasa kanału miała podążać sztucznym zbiornikiem Wdy, kanałem Niechwaszcz, obok miejscowości Mokre i Mościska, przecinać rzekę Czarną Strugę w pobliżu jeziora Świdno i kierować się zabagnioną niziną ku kanałowi Brdy. Dalej trasa kanału miała prowadzić przez jeziora Bielnie i Białe, rzeką Bielską Strugą oraz poprzez jeziora Okierskie, Mętne, Chłodne, Główka, Cekcyńskie, Miały, Gwiazda, Lucimskie, Wielkie i Małe Baruny oraz Wielkie Strzyżyny, aby wejść w dolinę Brdy.

Dla końcowej części kanału przewidziano dwa warianty:

- wariant I: od miejscowości Nowy Świat kanał miał przebiegać rzeką Brdą i zbiornikiem wodnym poniżej ujścia rzeki Sępólnej, a dalej – przez jeziora Tuczynek, Stoczek, Piaseczno, Krzywe, Płotwickie, Staw Młyński, Wielkie i Małe Tobolno oraz Długie – przekopem koło miejscowości Gogolinek do Kanału Bydgoskiego w Kruszyńcu. Ten wariant obrazuje ilustracja 4.
- wariant II: od miejscowości Nowy Świat trasa biegłaby skanalizowaną rzeką Brdą do Bydgoszczy.

Długość kanału według wariantu I i II wynosiłaby, odpowiednio: 206 i 220 km, z czego – część wariantu I w 38%, a część wariantu II w 54% nie wymagałyby znaczniejszych robót ziemnych. Przewidziano, że stopnie wodne będzie można wykorzystać dla celów energetycznych, przy czym łączna moc odpowiednich urządzeń wynosiłaby dla wariantu I – 2230 kW, a dla wariantu II – 13 580 kW. Efektywność transportowa projektowanej drogi wodnej miała wynosić 7 mln ton ładunków rocznie. W tabeli 1 ukazano zestawienie potrzebnych robót i przynależnych kosztów.

Tabela 1. Zestawienie robót i kosztów budowy kanału

Przedmiot	Wariant I		Wariant II	
	liczba (szt.)	kwota (mln zł)	liczba (szt.)	kwota (mln zł)
Wywłaszczenie	–	2,60	–	2,90
Śluzy	33	40,40	44	47,20
Jazy	10	5,00	25	17,00
Zapory	3	22,00	3	22,00
Mosty kolejowe	9	5,00	9	5,00
Mosty drogowe I klasy	13	1,90	12	1,80
Roboty ziemne	–	50,50	–	38,50
Roboty inne	–	12,74	–	13,44
Administracja	–	4,86	–	5,16
Razem	–	145,00	–	153,00

Źródło: W. Kollis, *Projekt drogi wodnej Gdynia–Bydgoszcz*, „Czasopismo Techniczne” 1937, nr 16, s. 279.

Podsumowanie

Budowę projektowanego Kanału Gdynia–Bydgoszcz przerwała II wojna światowa. Po jej zakończeniu Gdańsk powrócił do Polski i w związku z tym także otwarto nowe arterie i nowe kierunki transportu ładunków, nastąpił również istotny postęp technologiczny. Ponadto zmieniły się warunki gospodarcze kraju. Spowodowało to, że eksport węgla z Polski zamarł, wręcz przeciwnie – dużo węgla do Polski importowano. Kolejowa Magistrala Węglowa utrzymała swoje znaczenie, ale ruch węgla często odbywa się teraz w odwrotnym kierunku. Istotny stał się też transport samochodowy. Niedługo polska energetyka ma bazować na źródłach odnawialnych i na energii atomowej. Stąd też wszelkie masowe transporty węgla w przyszłości przejdą do historii. Bliska auto-rowi rzeka Wisła, nad którą się wychował i którą pamięta przed wojną jako bardzo ruchliwą drogę wodną, niestety straciła swoje znaczenie transportowe. Wszystko to jest wyraźnym znakiem tego, że – jak głosili Rzymianie – *tempora mutantur et nos mutamur in illis*.

Wypada tu dodać, że Gdynia, a szerzej – morze były otoczone przed wojną dużym kultem przez polskie społeczeństwo. Z rodzinnych doświadczeń autor z nostalgią wspomina swoją podróż w lipcu 1939 r. z ojcem i bratem z Torunia przez Gdańsk do Gdyni, Pucka i na Hel. Wartościowa była także lektura miesięcznika „Morze”, który przed wojną prenumerowali rodzice. Po wojnie autor przybył do Gdańska, gdzie mieszka od 1949 r. W połowie lat 50. XX w. miał bezpośredni kontakt z morzem – po studiach na Politechnice Gdańskiej, a także w wojsku, jako podporucznik rezerwy pełnił służbę w Marynarce Wojennej w Gdyni i na Helu (il. 5).



Il. 5. Zbigniew Cywiński z Heleną Wilczyńską nad polskim morzem, 22.07.1954 r.

Źródło: zbiory Autora.

Bibliografia

- Borzestowski W., *Budowniczy. Mija pięćdziesiąt lat od śmierci Eugeniusza Kwiatkowskiego*, „30 Dni” 2024, nr 173(3), s. 18–25.
- Cywiński Z., *Zapomniany projekt drogi wodnej Gdynia-Bydgoszcz*, „Pismo PG” 1996, nr 2/3, s. 19–20.
- Kanał Gdynia-Bydgoszcz, http://pl.wikipedia.org/wiki/Kana%C5%82_Gdynia_%E2%80%93_Bydgoszcz [dostęp: 30.06.2025].
- Kollis W., *Projekt drogi wodnej Gdynia-Bydgoszcz*, „Czasopismo Techniczne” 1937, nr 16, s. 277–280.

Streszczenie

W nawiązaniu do znacznych osiągnięć II Rzeczypospolitej (1918–1939) i budowy portu w Gdyni jako polskiego okna na świat – w szczególności, w artykule przedstawiono planowany strategiczny projekt Kanału Gdynia–Bydgoszcz (1937) jako północnej części wiślanej drogi wodnej dla eksportu węgla z kopalni na Śląsku. Niestety wskutek zagrożenia wojną w Polsce i na świecie pod koniec lat 30. XX w. z jego budowy trzeba było ostatecznie zrezygnować.

Słowa kluczowe: kanał wodny Gdynia–Bydgoszcz, Gdynia, II Rzeczpospolita

Abstract

One more Pomeranian Project of the 2nd Republic

With reference to the considerable achievements of the Second Polish Republic (1918–1939) as a whole and to the construction of the Gdynia port as Poland's gateway to the world, particular attention was given to the strategic Gdynia–Bydgoszcz water channel project (1937), as the northern part of the Vistula waterway for the coal export from the Silesian mines. Unfortunately, due to the growing threat of war surrounding Poland in the late 1930s, its construction had to be abandoned.

Keywords: Gdynia–Bydgoszcz water channel, Gdynia, Second Polish Republic