

OPOWIEŚCI BROKOWSKIE

KANAŁ

Żyjemy nad rzeką, która w zamierzchłych czasach była jedną z głównych arterii komunikacyjnych Europy, więc nie dziwota, że wciąż napomykam o Bugu w swych opowieściach. Pod wysokim brokowskim brzegiem przepływali starożytni kupcy, bywali tu jednak także goście mniej mile widziani, bo i ruscy wojowie wraz ze swymi wikińskimi najemnikami chętnie korzystali z tej trasy, by dostać się do serca ziem piastowskich. Każdy pływał, jak i czym chciał, bo żegluga była całkowicie wolna. Z rzek korzystali także właściciele wodnych młynów, tartaków, foluszy i hodowcy ryb. Przegradzali rzeki, rzeczki i strumienie i piętrzyli wodę podług własnych potrzeb, innym utrudniając żeglugę. Mnożyli się też sobiepankowie, którzy prawem kaduka stawiali przeszkody na rzekach, żądając od przepływających opłacenia myta. Ruchliwą rzeką, na której uciążliwości te, zdawały się szczególnie dokuczliwe, była Warta, więc już w za panowania Władysława Jagiełły pisano: „Atoli liczne jazy czyli płoty dla wstrzymania i łowienia ryb, groble, młyny itp. zapory, jakie skutkiem chciwości pobrzeżan powstały, z czasem uczyniły żeglugę na Warcie niedogodną i krępującą ruch towarowy”¹.

Te mnożące się utrudnienia nie uchodziły uwadze kolejnych władców, toteż na sejmie, który obradował w Piotrkowie w roku 1447, ogłoszono – celem zniesienia przeszkód „tamujących spławność” – Wartę oraz inne ważne polskie rzeki królewskimi, czyli krajowymi arteriami komunikacyjnymi niepodlegającymi władztwu przeróżnych lokalnych feudałów. Pośród rzek tych znalazł się także Bug. Postanowienia te powtórzono w statutach piotrkowskich z roku

¹ Jarosław Leitgeber, *Z dziejów handlu i kupiectwa poznańskiego za dawnej Rzeczypospolitej Polskiej*, s. 292.

1496, gdzie zapisano: „O wolnej żegludze na rzekach. Postanowiliśmy, aby żegluga na rzekach Królestwa naszego, w górę i na dół, z wszelkiego rodzaju towarami była wolna dla wszystkich ludzi jakiegokolwiek stanu, zakazując wszelkie przeszkody i cła”². Upomniano też mieszczan z Torunia, aby nie nadużywali swego prawa składu: „Aby też Toruńczycy nie przeszkadzali, nie aresztowali i nie zatrzymywali żeglujących, tak aby każdy do Gdańska wolno i swobodnie płynął”³.

Kraków był jednak daleko, więc prawo prawem, a wielu nadal próbowało rzeki przegradzać i najdziwaczniejsze opłaty od podróżnych pobierać:

Szlachetni panowie Nowodworski, Zgierski, Widawski i inni biorą cła na Wiśle, na Narwi, na Bugu od skutki, komięg, od tratw, od każdej pojazdy i drygawki po 3 1/2 gr. Biorą też cło od towarów, które idą w skutkach na górę. Są też drudzy ziemianie, których jest bardzo wiele nad Bugiem i nad Narwią, którzy biorą cło od jazów, które sobie poczynili dla młynów, a drugie też dla ryb, przeciwko ustawie popolitej. Za którym prawem te cła biorą, dowiedzieć my się nie mogli⁴.

Wciąż więc na nowo powtarzano nakazy dotyczące znoszenia wszelkich przeszkód szkodzących śródziemnej żegludze. Pomimo tych wszystkich niedogodności transport rzeczny kwitł, a udział w tym rozkwicie mieli również mieszkańcy naszej okolicy, o czym pisałem w jednej ze swych opowieści⁵.

W miejscach, gdzie zaszła konieczność przeprawy po łądzie z jednej rzeki do drugiej, urządzono tzw. przewłoki, gdzie łodzie i ładunki przeciągano na saniach, wozach czy przetaczano po drewnianych okrągłakach. Z czasem miejsca takie poczęto łączyć kanałami, stosując coraz bardziej wymyślne systemy jazów, śluz, pochylni i podnośni. Wzdłuż kłopotliwych odcinków rzek, kopano kanały lateralne (boczne), a obok tych kanałów rychtowano utwardzone ścieżki i trakty, po których poruszały się konie oraz ludzie holujący pływające jednostki. Najstarsze kanały na ziemiach polskich wykonali jeszcze w wieku XIV Krzyżacy, bo to oni zaliczali się do tych w ówczesnej Europie nielicznych, którzy dysponowali niezbędnym *know-how*. Do naszych czasów przetrwał łączący rzeki Elbląg i Nogat, krzyżacki Kanał Krafulski, obecnie zwany Jagiellońskim.

Jako pierwszy, myśl o połączeniu Dniepru z Wisłą podjął ponoć król Władysław IV, a kanclerz Jerzy Ossoliński przedstawił wizję króla szerokiej publiczności. Był rok 1635, gdy kanclerz mówił o połączeniu wpadającego do Buga Muchawca z Piną, a z Piny poprzez Prypeć i Dniepr stała już otworem droga do Morza Czarnego. To znaczy prawie stała otworem, bo przecież nad ujściem Dniepru panowali Tatarzy i Turcy. Poza pobudzeniem handlu kanał miał przynieść i inne korzyści. Pozwalał na osuszenie części błot Polesia, a w razie wojny umożliwiał szybkie przetrzymywanie zaopatrzenia wojskowego spod Smoleńska na pogranicze z pohańcami i oczywiście na odwrót.

² Fryderyk Papee, *Zachwianie równowagi stanów w Polsce (1445-1500)*, s. 22,23.

³ Tamże.

⁴ Roman Rybarski, *Handel i polityka Polska w XVI stuleciu, t. 1. Rozwój handlu i polityki handlowej*, s. 306.

⁵ *Opowieść Kupcy i żeglarze*.

Koncept ten czekał na realizację lat 140, bo dopiero w 1775 r. sejm postanowił o budowie kanału. W ramach przygotowań do otwarcia nowej drogi wodnej dokonano także rewizji Buga. Wynik był wysoce niesatysfakcjonujący, więc zarządzono, aby na rzece tej „wszystkie jazy i młyny uprzątnąć”, a posesorów, którzy polecenia nie wypełnią, kazano: „niezwłocznie przed sąd zapozwać”⁶. Już po otwarciu kanału, bo w roku 1788 wysłano na Bug inżyniera Mehlera, aby w towarzystwie oficjalisty Kuszewskiego spłynął rzeką i dokonał przeróżnych pomiarów, a pośród nich pomierzył głębokość tej rzeki co 50-60 łokci (ok. 30-35 m).

Już 13 maja roku 1784, Mateusz Butrymowicz, podstarosta i miecznik piński, dziedzic na Łopatynie i Krystynowie kazał załadować 10 dużych czółen poleskich: „miodem praśnym, woskiem, łojem, grzybami, rybą wędłą, suszonymi wiunami⁷, krupami jaglanymi i innymi kraju tutejszego produktami”⁸. Do każdego czółna dał po trzech flisaków Poleszuków w tradycyjne stroje odzianych i tak sprawioną armadę, wyprawił pod dowództwem szypra Stachowskiego do Warszawy. Nie obyło się bez kłopotów, bo wbrew poleceniom królewskim wielu posesorów przeszkód na wodzie nie usunęło i nadal usunąć nie chciało, a jeden był na tyle uparty, że zmusił żeglarzy do przeciągania czółen lądem. 10 czerwca flotylla zawinęła do Warszawy i stanęła pod zamkiem królewskim. Natychmiast zbiegła się nad brzeg Wisły znaczna części mieszkańców stolicy, by obejrzyć tę: „nową flotę i Indianów Pińczuków, pierwszy raz wodą do stolicy przybyłych”⁹. Król przyjął Stachowskiego w Łazienkach, rozpytał o szczegóły podróży, po czym przyjął od szypra dziennik tej niecodziennej żeglugi, a w uznaniu tegoż zasług darował szyprowi zegarek. Egzotyczni, przecierający nowy szlak śmiałkowicie nie omieszkali zawitać i w nasze okolice, czego ślad znajdujemy we wspomnianym dzienniku:

Dnia 4. Wypłynąwszy stamtąd [z Mężenina], nocowałem pod miastem Brogiem [Brokiem] J. K. Mości¹⁰ od Brześcia mil 20, od Pińska mil 48.

Dnia 5. Wypłynąwszy z Brogu, nocowałem pod miasteczkiem Wyszkwem Księcia Biskupa Płockiego, od Brześcia mil 26, od Pińska mil 54¹¹.

W uchwale sejmowej postanowiono, że kanał ma być budowany „jak najoszczędniej”. Ten grzech pierworodny sprawił, że gdy w roku 1788 nadeszła zima prawie bezśnieżna, a po niej lato niemiłosiernie suche, to kanał zwany królewskim wysechł, a w latach następnych miał się niewiele lepiej. W roku 1791 podjęto uchwałę o koniecznej przebudowie kanału, ale wskutek powszechnie znanych klęsk narodowych do robót nie doszło, a ambitne, lecz zarazem skromne, bo mające raptem 1,5 łokcia (ok. 0,9 m) głębokości dzieło, pogrążyło się w upadku. Niepowodzenie projektu zniweczyło szanse Broku i innych nadbużańskich miasteczek na powrót do świetności z czasów sprzed szwedzkiego potopu.

⁶ Tadeusz Korzon, *Wewnętrzne dzieje Polski za Stanisława Augusta (1764-1794)*, t. 2, s. 69.

⁷ To suszone piskorzki, które były ponoć wykorzystywane w celach nie tylko spożywczych. Anna Marciniak-Kajzer przytacza na s. 148, książki *Rzeczy ludzi średniowiecza*, relację pochodzącego z Fryzji podróżnika z jego wędrowki po Polsce: „Kiedy rybę tę ususzą i zapalą, pali się jak świeca, na co jej też ludzie używają” [przyp. aut. artykułu].

⁸ Adam Stanisław Naruszewicz, *Dyaryjusz podróży jego Królewskiej Mości na Sejm Grodzieński*, s. 6.

⁹ Tamże.

¹⁰ Brok nie był miastem królewskim, ale podobnie jak Wyszkwów stanowił własność biskupów płockich [przyp. aut. artykułu].

¹¹ M. Stachowski, *Opisanie drogi wodnej z Pińska do Warszawy przez spławienie 10. dużych Czołnów z ładunkiem Towarów W. Butrymowicza Podstarosty i Miecznika Pińskiego Roku 1784*, s. 205.

Nieco lepiej sprawił się hetman wielki litewski i wojewoda wileński Michał Ogiński, który własnym sumptem przekopał kanał łączący poprzez kilka rzek pomniejszych Niemen z Dnieprem. Kanał był nieco okazalszy, bo miał nie 12 m szerokości jak królewski, ale 15 m i był dwukrotnie głębszy, ale i ten kanał nie spełnił pokładanych w nim nadziei. Sejm postanowił budowniczemu wystawić pomnik i pozwolił na pobór myta w zamian za utrzymywanie kanału w dobrym stanie, ale wiadomo przecież, że konserwacja bywa mniej ekscytująca od budowy. Dzieło Ogińskiego szybko zapełniało się zielskiem, mułem i nawet najmniejsze pływające jednostki poczęły szorować po dnie. Nie dziwota więc, iż już w roku 1800 pisano o wytworze hetmana, iż był „prawie zapomniany”¹².

Za panowania Stanisława Augusta Poniatowskiego miało tych kanałów powstać z tuzin bez mała, a Polska upodobnić się do Niderlandów, ale niewiele z tych ambitnych wizji zostało zrealizowanych. Szkoda to wielka, bo gdy na Mazowszu czy Wielkopolsce żniwa poszły marnie i panowała drożyzna, to zboże na dalekiej Ukrainie – z braku możliwości transportu – zostawiano na pastwę robaków i gryzoni. Narzekano więc, że łatwiej sprowadzić pekeflejsz¹³ z Hamburga niż swojską słoninę z Ukrainy¹⁴.

Po trzecim rozbiore, lewy brzeg Buga objęli w panowanie Austriacy, prawy zaś Prusacy, urządzając tu prowincję, którą nazwali Prusami Nowowschodnimi. Już po pierwszym rozbiore, gdy tylko północna Polska znalazła się pod pruskim panowaniem, król Fryderyk II Wielki kazał przekopać kanał łączący Brdę i Noteć i tym samym połączyć Wisłę z Wartą i Odrą. Zrealizował tym samym polski projekt, który wcześniej opracował kapitan artylerii i geograf króla polskiego Franciszek Czaki. Decyzję o budowie zatwierdzić miał sejm w roku 1768, ale z powodu wydarzeń politycznych do jego zwołania nie doszło. Po zrealizowaniu swego dzieła Fryderyk II obłożył wysokimi cłami ruch z Polski do Gdańska, stosując jednocześnie ulgi dla transportów płynących do Szczecina czy Elbląga. Chciał w ten sposób zmusić gdańszczan do przyłączenia się do Prus, bo mawiał, że ten, kto włada ujściem Wisły, więcej w Polsce znaczy niż władca tego królestwa.

Gdy Prusacy znaleźli się nad Bugiem, to idea stworzenia szlaku wodnego prowadzącego z Morza Czarnego na Bałtyk i Morze Północne pobudziła wyobraźnię także króla Fryderyka Wilhelma II. Polecił więc, aby Johann Christian Wutzke, pochodzący z Królewca ekspert od wodnych budowli spłynął z nurtem Buga i przedstawił szczegółowy raport z tej wyprawy. Wutzke odbył rejs w roku 1797, a w raporcie zaprezentował to, o czym wie od wieków, każdy mieszkaniec nadbużańskich okolic: koryto rzeki pełne jest niebezpiecznych łach, które wciąż zmieniają swe położenie, więc trudno o wyznaczenie trwalszego szlaku na rzece; podmywane przez wodę piaszczyste skarpy prawego brzegu często osuwają się w nurt rzeki, zamulając go i zmieniając; przy niskich stanach wody, nawet spław tratw bywa utrudniony i niebezpieczny; dno rzeki zalegają głazy narzutowe zdolne rozpruć dno najsolidniejszego statku; wezbrane wiosną wody niosą wiosną wielkie ilości drzew, krzaków, głazów i fragmentów budowli tworzących naturalne zapory zmieniające nurt rzeki, wywołujące gigantyczne powodzie i

¹² Tadeusz Czacki, *O litewskich i polskich prawach, o ich duchu, źródłach, związku, i o rzeczach zawartych w pierwszym Statucie dla Litwy, 1529 roku wydanym*, t. 1, s. 211.

¹³ Peklowane mięso [przyp. aut. artykułu].

¹⁴ Tadeusz Korzon, dz. cyt., s. 73.

powodujące powstawanie we wciąż nowych miejscach wysp i zakoli; podobne niszczycielskie efekty niosły ze sobą wielkie zatory lodowe, tworzone przez spływającą krę. Krótko mówiąc, pruski inżynier nie był zachwycony tym, co zobaczył, ale sytuacji nie uważał za beznadziejną. Wutzke twierdził, że we współpracy z Austriakami rzekę da się uregulować, ale byłaby to operacja wielce kosztowna¹⁵. Nie jest wykluczone, że gdyby wkrótce Francuzi do spółki z Polakami, Prusaków nie przepędzili, to możliwe, że Prusacy rzekę by nam: podług kryteriów do niedawna przyjętych – wyprostowali i naprawili; według zaś norm obowiązujących obecnie – do cna spaskudzili.

Technicznym majstersztykiem w wykonaniu polskich inżynierów okazał się natomiast Kanał Augustowski. Powstał w okresie, gdy Królestwem Polskim rządziła grupa ludzi niesłuchanie kompetentnych i o jasno wytyczonym celu, jakim było uczynienie z Królestwa jednego z najnowocześniejszych, najbardziej uprzemysłowionych krajów Europy. Kanał miał uniezależnić kraj od kaprysów władających dolną Wisłą Prusaków i poprzez Narew, Biebrzę i tuzin jezior połączyć Wisłę z Niemnem, a dalej kolejnym kanałem z należącym do Rosji, bałtyckim portem w Windawie. Wybuch powstania listopadowego przerwał realizację tego projektu, a gdy Prusy zrezygnowały z pobierania wysokich ceł na szlaku wiślanym, to Rosjanie przerwali budowę kanału łączącego Niemen z Windawą i tym samym zniknęła przyczyna, dla której Kanał Augustowski budowano. Dziś jest to jedynie atrakcja turystyczna i pomnik historii, ale pomnik przyznać trzeba piękny.

Przez kolejnych kilkadziesiąt lat niewiele się w sprawie regulacji Bugu i jego połączenia z dalekim światem działo. Kanał Królewski znalazł się w granicach Rosji i niewiele nim się zajmowano, przez co: „upały letnie zamieniały go w bagno smrodliwe, zaledwie zdadne do spławiania drzewa”¹⁶. Ponoć w latach 30. XIX w. wiele z tych niedogodności Rosjanie usunęli, a nawet kanał nieco pogłębili, ale nadal nie sposób było mówić o arterii łączącej dwa morza. Żegluga zaś po Bugu nadal przyprawiała szyprów o ból głowy i snu pozbawiała, a znany polski geograf pisał:

Osobliwie pod Sławatyczami rzeka tak kręto płynie, że po całodzienniej mozolnej żegludze, statek znajduje się niemal w tem samym miejscu, z którego wypłynął. Lecz najgorszy stan tej rzeki, z powodu rozległego koryta i większego spadku wody, rozpoczyna się od Brześcia i idzie wciąż aż do ujścia jej do Narwi. Oprócz tego znajdują się tu jeszcze i rafy kamienne, zawały drzewne itp. które w miarę zmiany koryta rzeki, płynącej w bardzo lotnym gruncie, wykrywają się przez wymulanie pędem rzeki

Tak więc Bug, ów główny kanał handlowy hrubieszowskiego, chełmskiego i Wołynia, tyle przedstawia trudności do spławu, że tylko z wiosny i to najczęściej z wielkim pośpiechem do spławu użytym być może.

Przystanie na Bugu są: Łuszków, Włodawa, Brześć Litewski, Nur, Brok, Brańszczyk, Wyszków, Serock¹⁷.

¹⁵ Johann Christian Wutzke, *Beschreibung des Bugflusses*, s. 491.

¹⁶ „Gazeta Polska”, 1829, nr 150 [za:] Janina Ewa Piasecka, *Budowa kanałów na ziemiach Rzeczypospolitej w świetle piśmiennictwa polskiego do połowy XIX wieku*, s. 304.

¹⁷ Ludwik Wolski, *Rys hydrografii Królestwa Polskiego z wiadomością o spławach*, s. 452-454.

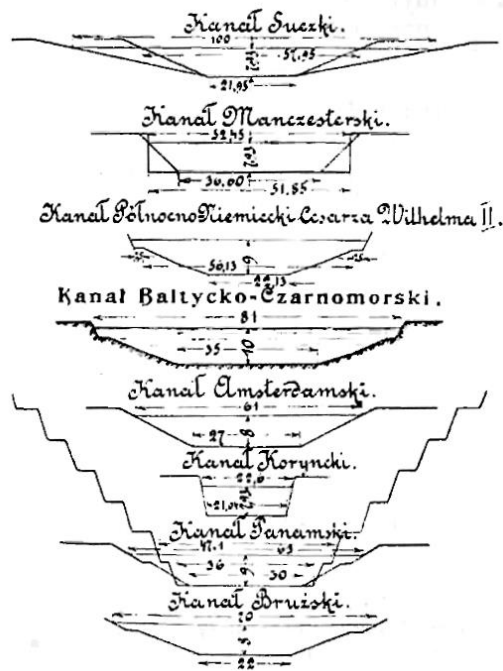
Wyliczył też ów geograf miejsca najbardziej dla żeglugi niebezpieczne i trudno o nadbużańską miejscowość, której by na liście tej nie uwzględnił. Odnajdziemy więc na niej kolejno: Glinę, Brok i Bojany.

To, że zrobiono niewiele, nie znaczy, że nic się nie działo. Warto choćby wspomnieć o zaprojektowanym przez radcę Skarżyńskiego kanale, który miał połączyć Warszawę z Zegrzem, a tym samym Wisłę z Bugiem. Dynamicznie rozwijająca się Warszawa drugiej połowy XIX w. na gwałt potrzebowała kamienia. Najbliższą okolicą obfitującą w głązy naniesione przez skandynawskie lodowce była gubernia łomżyńska. Przez wieki tamtejsi rolnicy łamali sobie głowy, co by tu zrobić, aby te skalne utrapienia nie wadziły w uprawie roli. Drobnymi kamieniami zasypywali przeróżne glinianki i wądoły, a większe głązy podkopywali i zasypywali w przepastnych jamach. Nagle, prawie z dnia na dzień, kamień stał się cennym materiałem niezbędnym do budowy: szos, ulic, linii kolejowych, budowli przemysłowych i budynków w rozrastających się miastach. Kanał łączący Bug z Wisłą miał rozwiązać problemy związane z kosztownym transportem kamienia i innych towarów. Nie tylko skracał trasę przewozu o kilkadziesiąt kilometrów, ale i usuwał potrzebę mozolnego żeglowania pod prąd Wisły. Uciążliwość ta sprawiała, że koszt przewozu towarów na krótkiej trasie z Modlina do Warszawy, równy był kosztowi transportu z Modlina do Gdańska, a niewiele więcej rubli należało dołożyć, by dostarczyć kamienie z Modlina do Berlina¹⁸. Zamierzenie to zostanie zrealizowane prawie wiek później i nosi dzisiaj miano Kanału Żerańskiego. Na znacznej swej długości pokrywa się to dzieło z biegiem kanału, który już w wieku XVII przekopano z polecenia Zygmunta III Wazy, a który służył regulacji stosunków wodnych w obrębie Puszczy Słupskiej, tak by okoliczne rzeczki nie zagrażały królewskiemu dworowi w Nieporęcie.

To jednak nie transport kamieni do Warszawy, był na tyle ekscytującym tematem, iż zdopingował mnie do napisania tej opowieści. Powodem jej powstania było pewne wydarzenie z roku 1908. To wówczas Tadeusz Tillinger (najprawdopodobniej wyższy oficer wojsk inżynieryjnych carskiej armii) zaprezentował plan, którego rozmachem przeliczył faraonów i ich piramidy, a nawet lądowanie amerykańskich astronautów na księżycu¹⁹. Tillinger przedstawił wizję kanału morskiego, który biec miał Dnieprem, a później Prypecią do ujścia Horynia. Stąd zaś prostym, szerokim i głębokim kanałem do Buga, z pominięciem zarówno Kanału Królewskiego, jak i krętego Muchawca. Od Brześcia, ta wodna autostrada prowadziła kanałem przekopany wzdłuż Buga. Później zaś kanał biegł wzdłuż Wisły do Gdańska. W okolicach Bydgoszczy kanał się rozwidlał i część statków handlowych mogła popłynąć ku Odrze, Berlinowi i dalej na zachód. Gdy ujrzałem głębokość tej drogi wodnej, to byłem przekonany, że jest to zecerska pomyłka, bo miała wynosić 10 m. Dla porównania: oddany do użytku w roku 1869 Kanał Sueski miał 8 m głębokości; Kanał Panamski, który w momencie opublikowania broszury był w trakcie budowy, miał mieć 9 m głębokości; identyczną głębokość miał otwarty w roku 1895 Kanał Cesarza Wilhelma, obecnie zwany Kilońskim. Tyle że ten ostatni był długi na 100 km, Kanał Sueski liczył sobie 165 km, a Kanał Bałtycko-Czarnomorski miał mieć – 2000 km!

¹⁸ Zygmunt Gloger, *Sprzedaż kamieni i nowy kanał*, s. 2, 3.

¹⁹ T. Tillinger przedstawił ów plan w broszurze *Baltijsko-Czernomorskijskij Morskij Kanał*, Petersburg 1908.



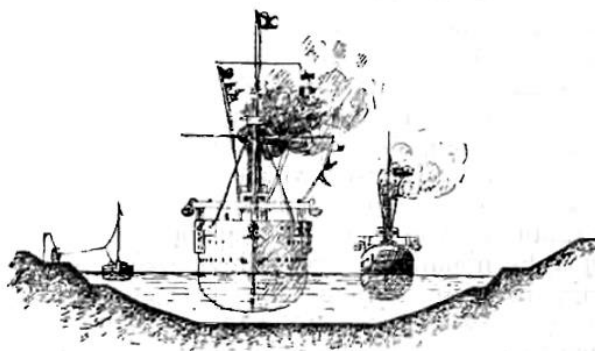
Ilustracja 1. Porównanie wielkości istniejących i będących w budowie w pierwszej dekadzie XX w. kanałów. Kanał Bałtycko-Czarnomorski miał być nie tylko najdłuższym, ale także najgłębszym, a szerokością ustępował jedynie sueskiemu²⁰.

Nie jest zbiegiem okoliczności, że plan powstał tuż po zakończeniu wojny rosyjsko-japońskiej. W czasie tej wojny zaistniały bowiem gigantyczne problemy z przerzuceniem rosyjskiej floty bałtyckiej i czarnomorskiej na Daleki Wschód. Grupa skłonnych do gigantomanii oficerów zaczęła więc na poważnie rozważać możliwość budowy kanału, którym rosyjskie okręty wojenne mogłyby przepływać z Chersonia do Gdańska i na odwrót. Za wzór służył Kanał Cesarza Wilhelma, który zaprojektowano dla bezpiecznego i skróconego przepływu statków pomiędzy Bałtykiem i Morzem Północnym, a przede wszystkim, aby w razie wojny skrócić drogę okrętom wojennym cesarskiej floty. Rozważano także wariant kanału biegnącego z Chersonia do Rygi, tyle że w tej wersji wymagane było pobudowanie większej ilości śluz, a z powodu nieco ostrzejszego klimatu na północy, przez mniejszą liczbę dni w roku, kanał byłby zdalny do żeglugi. W momencie narodzin tej piramidalnej idei największy z rosyjskich pancerników „Andrej Pierwozwannyj” miał: 160 m długości, 28 m szerokości oraz 16.630 t wyporności. Kanał zaplanowano więc z pewnym zapasem na okręty o wyporności do 18.000 t. Rozmiary kanału pozwalały na mijanie się okrętów wojennych i statków handlowych. W przypadku przepływu większej ilości okrętów wojennych, jednostki handlowe zatrzymywałyby się w specjalnie przygotowanych przystaniach. Można założyć, że w Małkini, z racji przecinania się tutaj kanału z magistralą kolejową Warszawsko-Petersburską oraz linią kolejową łączącą poprzez Siedlce, fortyfikacje nadnarwiańskie z twierdzą w Dęblinie, taką wielką przystanią i jednocześnie bazą okrętów wojennych stałaby się Małkinia. Mielibyśmy więc w naszej okolicy drugi Sewastopol.

²⁰ Aleksander Sadkowski, *Kanał Bałtycko-Czarnomorski*, „Przegląd Techniczny”, 1908, nr 15.

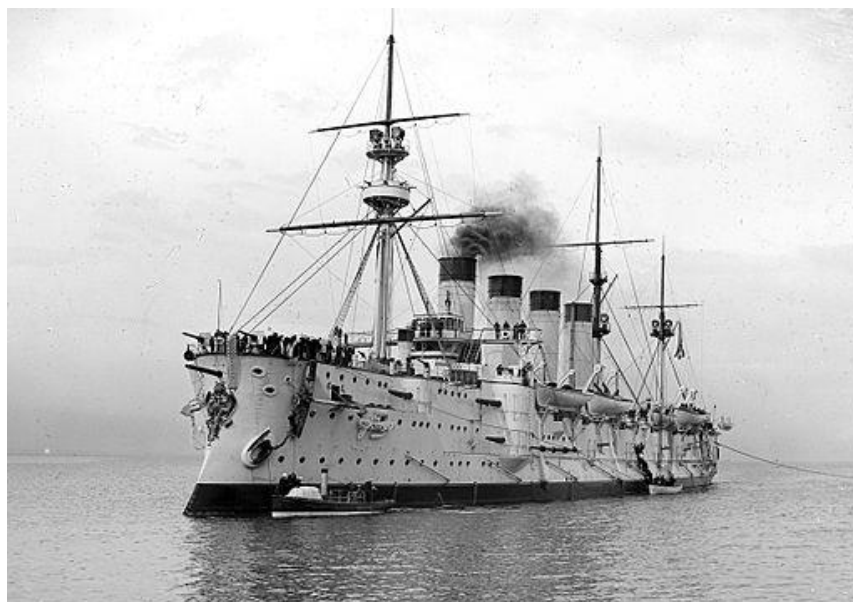
*Przecięcie poprzeczne kanału morskiego Bałtycko-Czarnomorskiego
według projektu inż. Tillinger'a.*

Przekrój w wykopie.
Mijanie się „Gromoboją” z parowcem handlowym.



Ilustracja 2. Mijanie się w planowanym kanale pancernika „Gromoboj” ze statkiem handlowym²¹.

Co ciekawe, na pierwszy rzut oka naturalnym wydaje się wybór lewego brzegu Bugu na miejsce przekopania kanału, a tymczasem rozważano poprowadzenie kanału także brzegiem prawym, czyli brokowskim. Jak pisał ekspert: „Dogodniejszym technicznie okazać się może brzeg prawy tak Bugu, jak Narwi i Wisły, pomimo większych wyniosłości tego brzegu, bo przetnie tylko raz jeden rzekę Narew i mniejsze dopływy rzek drugorzędnych, gdy tymczasem kierując się brzegiem lewym, musiano by pomiędzy Warszawą a Modlinem przeciąć Wisłę kanałem, co wywołałoby potrzebę wykonania dzieła inżynierskiego niezwykle trudnego i kosztownego, tak z uwagi na szerokość doliny, jak i na groźne powodzie, którym dość często Wisła podlega”²².



Ilustracja 3. Zwodowany w 1899 r. pancernik „Gromoboj” miał 146,6 m długości i 7,9 m zanurzenia, nie był największym okrętem wojennym, który miał pływać kanałem poprowadzonym wzdłuż Bugu.

Źródło: Allan C. Green, *Public domain*, via *Wikimedia Commons*.

²¹ Aleksander Sadkowski, dz. cyt., nr 15.

²² Tamże., nr 17.

Kanał miałby na siebie zarobić dzięki statkom handlowym, także obcych bander, gdyż według pomysłodawców, znaczna ilość statków płynących choćby z Indii, skróciłaby sobie drogę i zamiast płynąć wokół Gibraltaru, wybrałaby trasę koło Sadownego lub Broku. Zakładano, że dla zbilansowania przedsięwzięcia, konieczny byłby przepływ statków o tonażu 20 mln t rocznie, co przy średnio 250 dniach żeglugi rocznie, daje 80 tys. t dziennie. Przeciętny tonaż ówczesnych statków handlowych wynosił 2 tys. t, więc każdego dnia widzielibyśmy takich statków w naszej okolicy przynajmniej 40²³.



Ilustracja 4. Inspiracją dla carskich inżynierów i wojskowych był oddany do użytku w roku 1895 Kanał Cesarza Wilhelma (Kiloński). Na fotografii wykonanej w roku 1902, widoczny jest przepływający tym kanałem pancernik „Prinz Heinrich”: długość – 126,5 m; szerokość – 19,6 m; zanurzenie – 8,07 m.

Źródło: Holtenuer-Geschichte, na stronie: apt-holtenuer.de.

Projekt przedstawiony przez Tillingera mógł przyprawić rosyjskiego ministra finansów i prezesa Banku Rosji o zawał. Z grubsza szacowano wydatki na 1,5 mld rubli²⁴, ale zakładano realnie, że należało się liczyć z nakładami w wysokości minimum 2 mld rubli, bo przecież budowie kanału musiały towarzyszyć i inne inwestycje infrastrukturalne, wykupy terenów, odszkodowania itp. Zważywszy, że roczne dochody skarbu rosyjskiego w 1907 r. wyniosły 2,34 mld rubli²⁵, to była to kwota astronomiczna. To z grubsza tak, jakby ktoś w roku 2020, zaproponował w Polsce pojedynczą inwestycję, o koszcie szacowanym na ok. 400 mld złotych.

²³ Aleksander Sadkowski, dz. cyt., nr 15.

²⁴ Tamże, nr 21.

²⁵ *Rossija. Statistiko-dokumentalnyj spravocznik*; ze strony: istmat.info.

Istniały realne szanse, jeżeli nie na realizację, to przynajmniej na inicjację tej monstrialnej budowy, gdyż zdanie wojskowych odnośnie do inwestycji transportowych, było w carskiej Rosji, zdaniem decydującym. Nowa wojna wisiała jednak w powietrzu, a podczas lektury prasy pochodzącej z przełomu pierwszej i drugiej dekady XX wieku, widoczne jest systematyczne narastanie antyniemieckiej propagandy. Na perspektywę wydania gigantycznych pieniędzy tylko po to, by umożliwić rosyjskim okrętom przepłynięcie do niemieckiego wówczas Gdańska, rosyjscy militaryści z pewnością poczuli spoglądać mniej przychylnym okiem. Nie znaczy to jednak, że idea zupełnie przepadła. Opracowano nowy plan, którego szczegóły znamy z prac Tadeusza Tillingera, opublikowanych już po jego powrocie do niepodległej Polski. Tillinger zaproponował bowiem wybudowanie kanału Bałtycko-Czarnomorskiego już w Polsce, a pierwsza zaproponowana przez inżyniera wersja, była, prawie że kopią planów rosyjskich.

W rosyjskim projekcie, nad którym pracowano od roku 1910, diametralnie ścięto maksymalny tonaż statków przepływających nową drogą wodną z 18.000 do 1700 t. Kanał przestawał być tym samym morskim i pod Brokiem nie zobaczylibyśmy już pancerników, ale 1700 t, to i tak sporo, gdyż taka droga wodna musiałaby mieć 3-3,5 m głębokości. Praktycznie, aż do Buga kanał miał przebiegać tak jak w poprzednim, monumentalnym projekcie. Od Brześcia do Małkini droga wodna biegła skanalizowanym Bugiem, natomiast regulację rzeki poniżej Małkini uważano nadal za operację zbyt kosztowną i bezcelową, bo niegwarantującą oczekiwanego efektu. W Małkini miała się więc powstać wielka śluza otwierająca wejście do kanału prowadzącego wzdłuż lewego brzegu Buga do Warszawy. Trzeba założyć, że kanał biegłby w pewnym oddaleniu od brzegu Buga, aby wylewy rzeki nie zagrażały kosztownej konstrukcji, więc to raczej mieszkańcy Sadownego i Zieleńca podziwialiby na co dzień jego uroki, a nie Płatkownicy. Nie byli to też brokowiacy, gdyż zarzucono pomysł poprowadzenia przekopu brzegiem prawym. Regulacji Buga miano dokonać na prawie całej długości rzeki od Małkini do Dorohuska, bo wyżej, aż do Sokala, rzeka była żeglowna. Wodę niezbędną do zapewnienia odpowiedniej głębokości rzeki i kanału, zapewnić miał olbrzymi zalew, na który składałaby się położone w pobliżu Włodawy jeziora Pojezierza Szackiego, a przede wszystkim jezioro Świteż (obecnie Świtaż). Jeziora te miały powierzchnię 68 km², po wykonaniu zaś prac hydrotechnicznych, utworzyłyby zbiornik o powierzchni 120 km². Utworzenie tego zbiornika było przewidziane także we wszystkich kolejnych, międzywojennych projektach opisywanej drogi wodnej²⁶.

Wraz z wybuchem I wojny światowej i zajęciem całości obszaru Królestwa Polskiego przez Niemców i Austriaków w lecie 1915 r. rosyjskie plany straciły na aktualności i zastąpione zostały przez plany niemieckie. Teraz to Paul Ehlers, profesor Politechniki Gdańskiej kreślił ambitne projekty uczynienia drugich Niderlandów z podporządkowanej Niemcom Europy Wschodniej i Środkowej. Kluczowym elementem sieci tych dróg wodnych na ziemiach polskich był kanał, którego trasa biegłaby poprzez Wartę, Noteć i Kanał Bydgoski do Wisły, następnie zaś poprzez San i kolejne kanały do Dniestru. Ehlers nie zamierzał jednak wybudować tylko jednego kanału, ale całą sieć, a wśród nich i kanał Wisła-Bug-Dniepr. W grę wchodził także kanał prowadzący od Dniepru poprzez Niemen do Bałtyku. Tę trasę, jako że

²⁶ Tadeusz Tillinger, *W sprawie dróg wodnych*, s. 35.

kończyła się w Królewcu, forsował senat tego miasta, podczas gdy senat gdański optował oczywiście za połączeniem z Morzem Czarnym zarówno poprzez San, jak i Bug²⁷.

Projekt królewiecki zyskiwał na popularności, gdyż jak napisano w niemieckim, fachowym czasopiśmie: „Powinno być z góry wyłączone, żeby jedyna wielka droga wodna między Białorusią i Ukrainą z jednej strony, a niemieckimi rynkami z drugiej, miała prowadzić przez Polskę. Jeżeli już nawet ma być przyznana Polakom własna flaga na Wiśle, a Gdańsk uznany jako wolny port, toć przecież nie wolno z rękami związanymi raz na zawsze, polegać na dobrej woli Polaków w czasie pokoju lub wojny”²⁸.

Plan połączenia Berlina z Kijowem i Morzem Czarnym poprzez Wartę, Bug i Prypeć, stał się dla Niemców sprawą pierwszorzędą w marcu 1918 r., po zawarciu przez nich traktatu pokojowego z Rosją Sowiecką. Osobny traktat pokojowy podpisano wówczas z podporządkowaną Niemcom Ukrainą Republiką Ludową, na której czele stał hetman Skoropadski. Niemcy wspaniałomyślnie podarowali Ukraińcom Chełmszczyznę, co sprawiło, że granica pomiędzy ziemią polską pod okupacją niemiecką a Ukrainą, przebiegała w nadbużańskim Mielniku, leżącym obecnie w powiecie siemiatyckim. Tym samym to Bugiem można było najszybciej dostarczyć do Niemiec ogromne ilości zboża, rud żelaza i innych surowców, które Ukraina zobowiązała się dostarczać w traktacie. Powołano niemiecko-ukraińską komisję do spraw budowy nowej drogi wodnej, a z udziału w niej wykluczono Polaków²⁹. Na przeszkodzie realizacji niemiecko-ukraińskich planów stanęła kapitulacja państw centralnych w listopadzie 1918 r. i powstanie odrodzonej Polski.

Polskie władze odziedziczyły po Rosjanach i Niemcach stopy dobrze przygotowanych planów i już 9 lipca 1919 r. sejm przyjął ustawę o budowie kanałów żeglownych, tudzież regulacji rzek żeglownych i spławnych. Była to kolejna próba uczynienia z Polski drugich Niderlandów – próba sensowna, co przyznali zaproszeni do Polski w 1926 r. eksperci Ligi Narodów, którzy w swym sprawozdaniu zapisali, iż byli wprost zdumieni na ogół bardzo korzystnymi naturalnymi warunkami dla budowy dróg wodnych w Polsce³⁰. Tak energiczne zajęcie się sprawą budowy dróg wodnych wynikało także z możliwości zatrudnienia wielkich rzesz bezrobotnych przy pracochłonnych pracach hydrotechnicznych.

W swym kolejnym projekcie połączenia dwóch mórz Tadeusz Tillinger zaproponował umożliwienie przepływu statkom maksymalnie 1000-tonowym. Od Brześcia do Małkini transport nadal miał przebiegać uregulowaną rzeką, a stąd prawie do samej Warszawy kanałem, tyle że w odległości 7 km od Zegrza łączącym się z planowanym Kanałem Żerańskim. Ta droga wodna miałaby się stać elementem wodnej arterii przecinającej w poprzek naturalne drogi wodne Europy i wiążącej w całość systemy dróg wodnych Francji, krajów Beneluksu, Niemiec, Polski i Ukrainy. Arteria ta liczyłaby sobie 3300 km i biegła od Antwerpii, przez Berlin i Warszawę do Kijowa, a stąd do Jekaterynosławia i Chersonia. Elementem jej na żadnym z odcinków nie byłaby Wisła, jako zbyt kosztowna do regulacji. Kanał miał przejść mostem

²⁷ A. Prz., *Niedoszte projekty kanałów wschodniopruskich*.

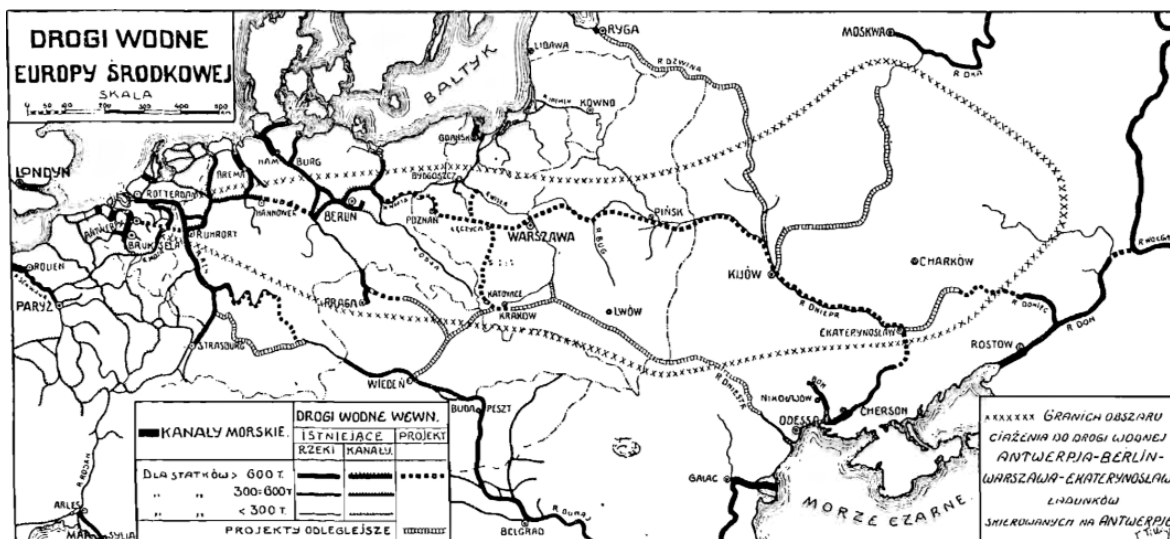
²⁸ „Zentralblatt für Wasserbau und Wasserwirtschaft” z 10.10.1918 r. [za:] A. Prz., dz. cyt.

²⁹ Antoni Legun-Biliński, *Nasze projekty kanałowe*.

³⁰ Alfred Konopka, *Ekspersi Ligi Narodów o polskich drogach wodnych*.

ponad Wisłą i gdzieś w okolicy Łęczycy utworzyć bezkolizyjne skrzyżowanie z Kanałem Węglowym łączącym Śląsk z Bałtykiem, którego szczegółowe plany stworzył Eulers.

Promowanie choćby i okrojonej wersji powstałego przed laty projektu, było typowe dla wielu ówczesnych specjalistów. Podobnie jak i w innych dziedzinach, także w hydrotechnice prym wiedli inżynierowie, którzy wykształcenie i doświadczenie zawodowe zdobyli, pracując w służbach hydrotechnicznych Niemiec, Austro-Węgier i Rosji. Podobnie jak Tillinger wielu z nich było autorami planów stworzonych na potrzeby tych trzech mocarstw, tyle że zamierzenia te, nijak się miały do skromnych możliwości odrodzonej ojczyzny.



Ilustracja 5. Na opublikowanej w 1927 r. mapie widoczny jest planowany kanał łączący Europę Zachodnią z Morzem Czarnym, który w okolicy Łęczycy miał się krzyżować się z Kanałem Węglowym³¹.

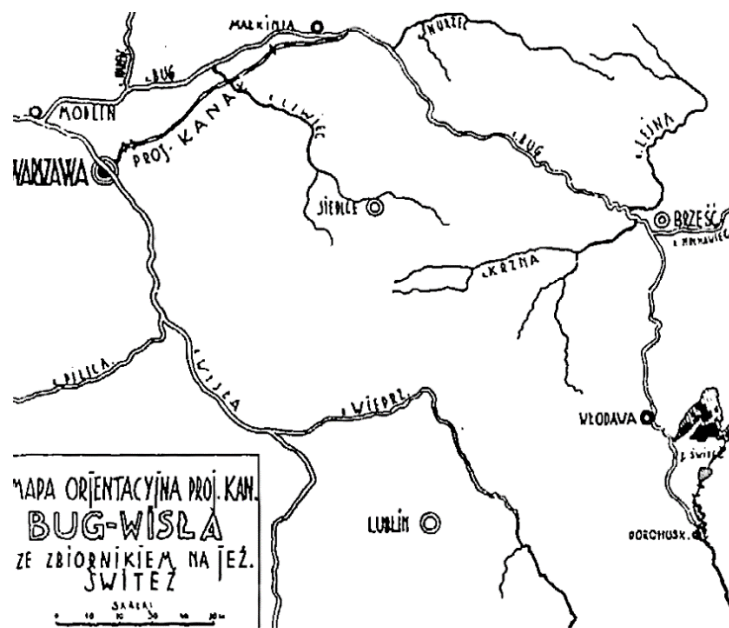
Realizację planów dotyczących połączenia poprzez Bug zachodniej części kontynentu ze wschodnią, przekładano na coraz dalszy termin, zwłaszcza iż wielu uważało, że jego budowa służyłaby przede wszystkim interesom Niemiec i Rosji, na Polskę zaś spadłyby olbrzymie koszty utrzymania tej arterii. Powstawały też wersje nowe, coraz mniej ambitne, ale ze względu na możliwości finansowe państwa coraz realniejsze.

Jedna z koncepcji przewidywała otwarcie drogi od Warty do Dniepru dla jednostek 400-tonowych. Według tego projektu wystarczyłoby pogłębić tory wodne do 2-2,5 m. Roboty miano prowadzić jednak tak, aby w przyszłości możliwe było przystosowanie arterii do ruchu jednostek 1000-tonowych. W tym wariantcie planowano nie pominąć, ale zmodernizować Kanał Królewski, który dotychczas umożliwiał spławianie barek w najlepszym razie 100-tonowych. Muchawiec i Pina także nie miały być omińnięte, lecz wyprostowane, natomiast jeżeli chodzi o Bug, to na perspektywę jego pełnej regulacji nadal patrzono sceptycznie. Rozpatrywano poprowadzenie kanału nie od Małkini, lecz już od Nura³².

³¹ Tadeusz Tillinger, *Droga wodna transeuropejska*.

³² Sławomir Łotysz, *Transeuropejska droga wodna przez Polesie a kwestia jego osuszenia w II Rzeczypospolitej*, s. 22-23.

W odróżnieniu od Polski wszędzie wokół trwały roboty przy budowie nowych dróg wodnych. Tym samym coraz realniejsze stało się niebezpieczeństwo, że niespecjalnie przyjaźnie nastawieni do Polski sąsiedzi, połączą swe drogi transportowe z pominięciem naszego kraju i zbliżą „rynki wschodnie do Europy Centralnej, lecz nie do Polski”³³. Zabrano się więc energiczniej do pracy i w roku 1935, Ministerstwo Komunikacji przyjęło program inwestycji, w myśl którego budowa drogi wodnej Wisła-Dniepr, w tym najskromniejszym opisanym wyżej wariantcie miała zostać rozpoczęta w ciągu 6 lat³⁴. Kanał o 95 km długości swój bieg zaczynałby pomiędzy Małkinią i Nurem. Przewidziano, iż będzie przystosowany od razu do ruchu jednostek 1200-tonowych, pomimo, że pozostałe odcinki zostaną z początku przystosowane jedynie do ruchu jednostek 400-tonowych³⁵. W odróżnieniu od koncepcji carskiego ministerstwa komunikacji, projekt przewidywał, że wody kanału posłużą produkcji energii elektrycznej. Jedna z czterech siłowni miała być umiejscowiona koło Małkini.



Ilustracja 6. Mapa orientacyjna kanału Bug-Wisła, w wersji zbliżonej do zatwierdzonej do realizacji w roku 1935. Na mapie widoczny jest zalew koło Włodawy³⁶.

Dyskusja nad budową dróg wodnych w Polsce trwała w międzywojennej Polsce 20 lat i skończyła się – głównie z przyczyny kondycji finansowej państwa – właściwie na niczym. Na usprawiedliwienie międzywojennych decydentów dodać należy, że te same debaty trwają w Polsce od zakończenia II wojny światowej, czyli już lat ponad 70, a efekt jest podobny. W ostatnich latach plany te odżyły w postaci idei drogi wodnej E-40. Głównie z powodów ekologicznych, wszystkie rozpatrywane warianty przewidują przebieg kanału łączącego Bug z Wisłą z dala od naszych okolic.

³³ Edward Romański, *Najbliższe nasze zadania w dziedzinie budownictwa wodnego*.

³⁴ Tadeusz Tillinger, *W sprawie...*, s. 52.

³⁵ Tamże.

³⁶ Tadeusz Tillinger, *Siła wodna dla elektryfikacji Warszawy*.

BIBLIGRAFIA

- Czacki Tadeusz, *O litewskich i polskich prawach, o ich duchu, źródłach, związkach, i o rzeczach zawartych w pierwszym Statucie dla Litwy, 1529 roku wydanym*, t. 1, Warszawa 1800.
- Ehlers Paul Wilhelm, *Die Wasserstraße Danzig-Ukraine*, Gdańsk : A. W. Kafemann, 1918.
- Gloger Zygmunt, *Sprzedaż kamieni i nowy kanał*, „Gazeta Warszawska” 1892, nr 66, s. 2-3.
- Ingarden Roman, *Rzeki i kanały w b. trzech zaborach i ich znaczenie gospodarcze dla Polski*, Warszawa : Nakładem Ministerstwa Robót Publicznych, 1921.
- Konopka Alfred, *Ekspersi Ligi Narodów o polskich drogach wodnych*, „Czasopismo Techniczne”, 1926, nr. 21, s. 361-363.
- Korzon Tadeusz, *Wewnętrzne dzieje Polski za Stanisława Augusta (1764-1794)*, t. 2, Warszawa : Nakładem Księgarni Teodora Paprockiego i S-ki, 1897.
- Legun-Biliński Antoni, *Nasze projekty kanałowe*, „Przegląd Techniczny”, 1927, nr 46, s. 966-970.
- Leitgeber Jarosław, *Z dziejów handlu i kupiectwa poznańskiego za dawnej Rzeczypospolitej Polskiej*, Poznań : Nakładem Związku Towarzystw Kupieckich w Poznaniu, 1929.
- Łotysz Sławomir, *Transeuropejska droga wodna przez Polesie a kwestia jego osuszenia w II Rzeczypospolitej*, „Kwartalnik Historii Nauki i Techniki”, 2018, nr. 1, s. 7-37.
- Naruszewicz Adam Stanisław, *Dyaryjusz podróży jego Królewskiej Mości na Sejm Grodzieński*, Warszawa : Instytut Badań Literackich PAN, 2008.
- Papee Fryderyk, *Zachwianie równowagi stanów w Polsce (1445-1500)*, Kraków : Nakładem Krakowskiej Spółki Wydawniczej, 1923.
- Pawłowski Stanisław, *Niektóre kanały splayne na ziemiach polskich*, Lwów : Drukarnia Związkowa, 1911.
- Piasecka Janina Ewa, *Budowa kanałów na ziemiach Rzeczypospolitej w świetle piśmiennictwa polskiego do połowy XIX wieku*, „Kwartalnik Historii Nauki i Techniki” 1970, nr 15/2, s. 297-318.
- Prz. A., *Niedoszłe projekty kanałów wschodniopruskich*, „Przegląd Techniczny”, 1919, nr 29-32, s. 157-158.
- Romański Edward, *Najbliższe nasze zadania w dziedzinie budownictwa wodnego*, „Gospodarka Wodna”, 1936, nr 1, s. 5-7.
- Romański Edward, *Uwagi o wykonaniu programów robót wodnych*, „Gospodarka Wodna”, 1936, nr 4, s. 119-121.

Rosental Witold, *Projektowane w Polsce kanały transeuropejski i węglowy pod względem energetycznym*, „Czasopismo Techniczne”, 1928, nr 17, s. 295-299.

Rybarski Roman, *Handel i polityka Polska w XVI stuleciu*, t. 1. Rozwój handlu i polityki handlowej, Poznań : Nakładem Miłośników Miasta Poznania, 1928.

Rybczyński Mieczysław, *Żegluga śródziemna i regulacja rzek w ustawodawstwie sejmów polskich*, Lwów : odbitka z „Czasopisma Technicznego”, 1916.

Sadkowski Aleksander, *Kanał Bałtycko-Czarnomorski*, „Przegląd Techniczny”, 1908, nr: 11, s. 135-137; 13, s. 160-162; 15, s. 183-184; 17, s. 211-213; 19, s. 236-238; 21, s. 263-266.

Stachowski M., *Opisanie drogi wodnej z Pińska do Warszawy przez sławienie 10. dużych Czolnów z ładunkiem Towarów W. Butrymowicza Podstarosty i Miecznika Pińskiego Roku 1784*, „Dziennik Handlowy” 1787, s. 193-214.

Tillinger Tadeusz, *Droga wodna transeuropejska*, „Przegląd Techniczny”, 1927, nr 18, s. 200-202.

Tillinger Tadeusz, *Sila wodna dla elektryfikacji Warszawy*, „Przegląd Techniczny”, 1929, nr 33-34, s. 726-733.

Tillinger Tadeusz, *Program rozbudowy dróg wodnych w Polsce*, „Gospodarka Wodna”, 1936, nr 4, s. 121-126.

Tillinger Tadeusz, *W sprawie dróg wodnych*, Warszawa : broszura stanowiąca zbiór artykułów z czasopisma „Gospodarka Wodna”, 1936.

Wolski Ludwik, *Rys hydrografii Królestwa Polskiego z wiadomością o sławach*, „Biblioteka Warszawska” 1849, T. 2, s. 221-552.

Wutzke Johann Christian, *Beschreibung des Bugflusses*, „Beiträge zur Kunde Preußens”, Königsberg 1820, T. 3, z. 6, s. 486-495.

ILUSTRACJA WYRÓŻNIAJĄCA ARTYKUŁ

Pocztówka wydana w roku 1895, w związku z uroczystym otwarciem Kanału Cesarza Wilhelma (Kanału Kilońskiego). Podobnie mógłby wyglądać kanał projektowany przez Rosjan, na przecięciu z linią Kolei Warszawsko-Petersburskiej w Małkini. Źródło: *ndr/de/geschichte*.