



Marek Zawadka

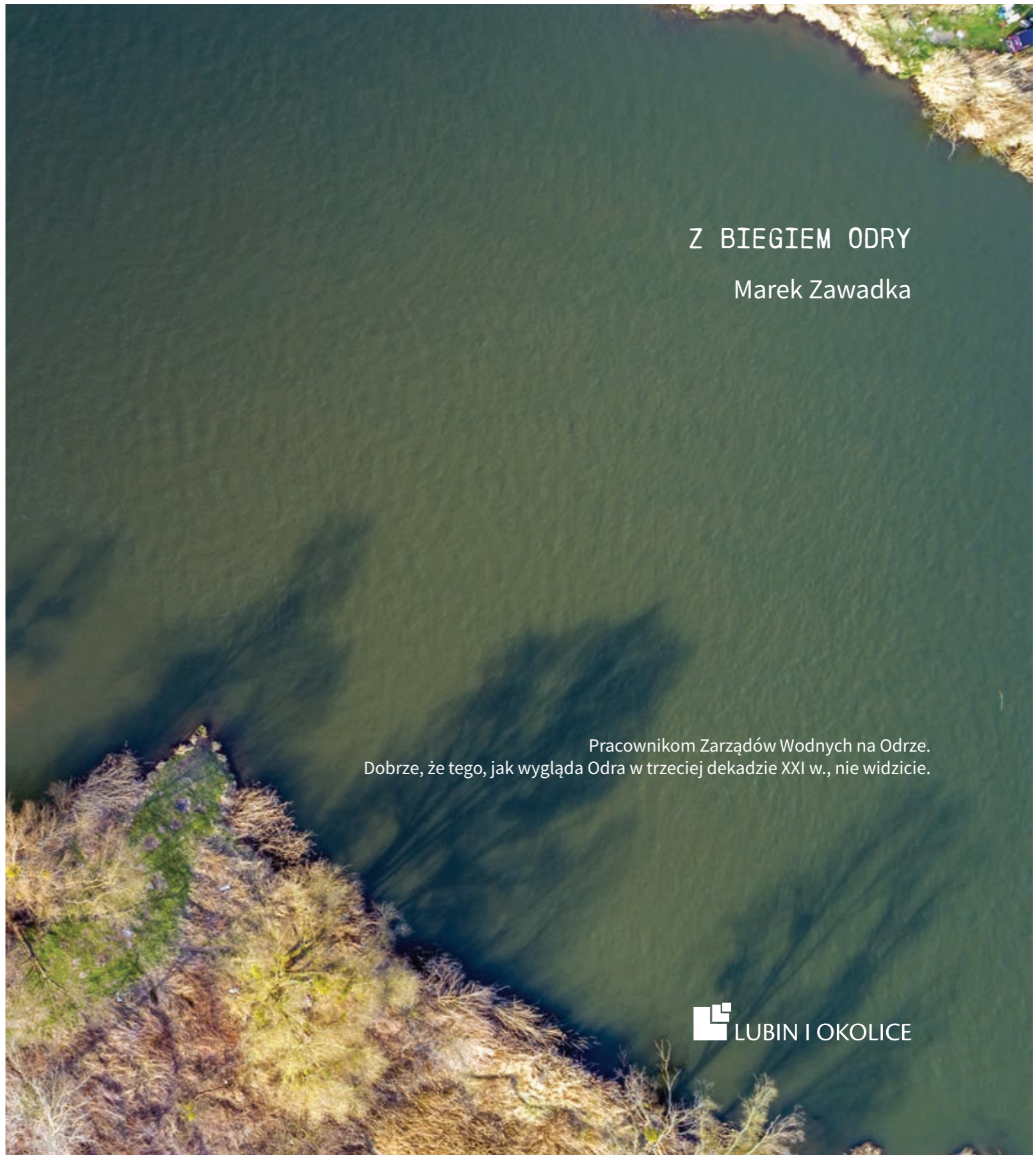
◆ Z BIEGIEM ODRY ◆



**DOLNY
ŚLĄSK**

DOFINANSOWANO ZE ŚRODKÓW BUDŻETU
SAMORZĄDU WOJEWÓDZTWA DOLNOŚLĄSKIEGO
www.dolnyslask.pl

Z BIEGIEM ODRY



Z BIEGIEM ODRY
Marek Zawadka

Pracownikom Zarządów Wodnych na Odrze.
Dobrze, że tego, jak wygląda Odra w trzeciej dekadzie XXI w., nie widzicie.

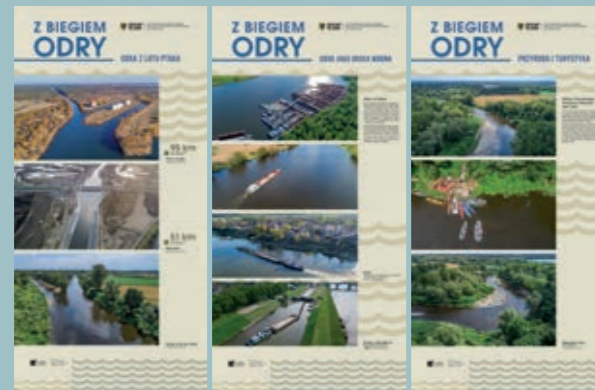
Z biegiem Odry. Wydawało mi się zawsze, że jest się czym chwalić. W końcu Odra to „Kręgosłup Ziem Odzyskanych”. Po zrealizowaniu projektu okazało się, że były to tylko iluzje.



Pomysł na zrobienie zdjęć Odry „z góry” powstał w 2015 r., a zaczął być realizowany w 2016. Nie były to działania systematyczne, tylko takie przy okazji. Stąd materiał wyjściowy jest nierównomierny zarówno w przypadku miejsc, jak i pór roku. Niemniej jednak uznałem, że warto przygotować wystawę. I ten katalog.

Przełom październikowy, i obojętnie jakby to groteskowo nie zabrzmiało, powrót Władysława Gomułki do władzy, spowodował ponowne zainteresowanie się problematyką odrzańską zarówno w kontekście transportowym, jak i po raz pierwszy i niejedyny, sprawami czystości wody i sprawności sieci hydrotechnicznej w jej dorzeczu.

Te cztery lata zainteresowania się przez władzę centralną zagadnieniami Odry przyniosły podwaliny pod nowoczesny transport wodny oraz walkę o czystość wód. Jeżeli to pierwsze udało się zbudować w ciągu dwudziestu lat (w sensie środków transportu i częściowo wyposażenia portów i stoczni), to druga bitwa praktycznie do końca istnienia PRL-u to tylko działania punktowe, czasami wręcz pozorne.



Odra po 1945 r. była przedmiotem politycznych rozgrywek. Najpierw miała być wspomnianym już „Kręgosłupem Ziem Odzyskanych” i scalać Ziemie Zachodnie, a najbardziej być nerwem transportującym węgiel i rudę żelaza. Węgiel, eksport i dewizy. Od początku Odra była rozczarowaniem dla władz. Wymagania, jakimi ją obarczano, kompletnie nie uwzględniały zmian zachodzących w otoczeniu politycznym, ekonomicznym i społecznym. To spowodowało, że w latach 50. XX w. rozważano celowość prowadzenia transportu wodnego na niej.



WSTĘP

Odra w latach 60. i 70. XX wieku stworzyła o sobie mit drogi wodnej. Nawiązała do czasów sprzed 1945 r. Piewcy tego mitu nie zauważyli jednak jednej różnicy. Nikt tu jej nie kochał tak naprawdę. Nikt, poza częścią pracowników zarządów wodnych wyjeżdżających rano ciąć faszynę i porządkować główki, tak naprawdę jej nie poświęcał dużo czasu i miłości. Marynarze? Można wymienić kilku, kilkudziesięciu na przestrzeni lat, którzy mieliby coś do powiedzenia na jej temat.

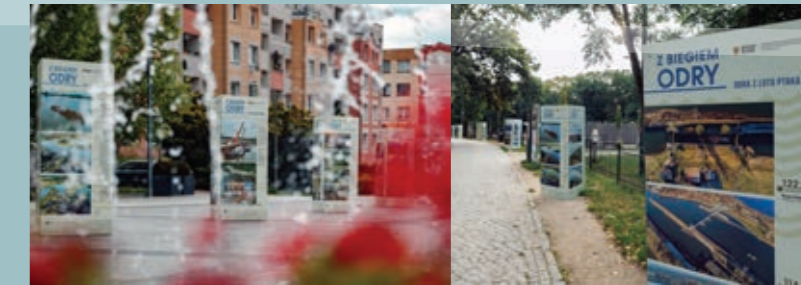
Jedną z tych postaci był komandor Mieczysław Wróblewski, oficer Polskiej Marynarki Wojennej, później nauczyciel w Technikum Żeglugi Śródlądowej we Wrocławiu. Pracownik i współpracownik wielu instytucji związanych z Odrą we Wrocławiu. To jego pomnikowe* ikoniczne* legendarne* zdjęcie stało się symbolem powrotu Odry w objęcia ludności nadodrzańskiej. W tle fotografii jest klasztor lubiński, a to właśnie stąd pochodzi pierwszy dokument świadczący o jej roli transportowej. Dokument ten datowany jest na 15 kwietnia 1211 r.

Książki (fotografie poniżej) stały się inspiracją do powstania wystawy.



Kilka słów o wystawie.

Składa się z 30 plasz o wymiarach 100 x 200 cm. Pierwszą opowieścią są reminiscencje pod hasłem Odra z lotu ptaka, druga to opowieść o Odrze jako barierze w wędrówkach ludzkich, o jej roli transportowej, a także o pracach związanych z zapewnieniem bezpieczeństwa mieszkańcom Nadodrza. Począwszy od bezpieczeństwa powodziowego, skończywszy na staraniach się o zrównoważoną gospodarkę wodną tak niezbędną dla nowoczesnego rolnictwa i przemysłu. Ostatnia z opowieści to prezentacja przyrody oraz walorów turystycznych jakie wyłaniają się, gdy poznamy Odrę bliżej. Na żywo. Każda z serii liczy 10 plasz. Serie zostały skonstruowane tak, że każda z nich może być samodzielnym bytem i każda z nich ma potencjał rozwojowy.



Jak powstawała ta wystawa?

Jak już wspominałem – korzystając z kontaktów z firmami/ osobami dysponującymi sprzętem latającym prosiłem, by przy okazji pobytu w miejscowościach nadodrzańskich, podnieśli aparaty nad określonymi przeze mnie punktami. Materiał był zbierany sukcesywnie i w pewnym momencie, okazało się, że jest już komplet, gdy mówimy o biegu Odry. Niestety, do pełni szczęścia brakuje każdej z pór roku w każdym fotografowanym miejscu. Takich wyrazistych. Najbardziej zima nie chciała współpracować. Ewidencje brakuje dużych opadów śniegu i płynącej kry.

Zapraszam Państwa do zapoznania się z niniejszą publikacją będącą dokumentacją wystawy. Z zastrzeżeniem, iż to stan na 2023 r. W 2025 r. w ramach obchodów 80. rocznicy faktu, że Odra decyzją mocarstw stała się rzeką polską, wystawa ta będzie składała się z trzech serii. Tym razem już nie tylko ze zdjęciami „z góry”. Będzie to wystawa składająca się z pełnego spektrum możliwości, jakie tylko można sobie wyobrazić.

dr Marek Zawadka



Nowoczesna regulacja Odry dla potrzeb transportowych rozpoczęła się pod naciskami kapitału górnośląskiego oraz jako element uboczny prac nad gospodarką wodną dorzecza Odry.

Już o wiele wcześniej planowano połączenie ze zlewnią Dunaju. To budowa kanału Odra–Dunaj lub w szerszym zakresie Odra–Dunaj–Łaba. Pomysł ten ma prawie 500 lat. I raz bardziej, raz mniej, zatruwa świadomość ludzi zajmujących się problematyką odrzańską. Niemniej jednak początek został zrobiony. Funkcjonuje pod nazwą Kanału Kędzierzyńskiego, który w praktyce jest nieużywany.

ODRA JAKO ELEMENT

6

Młodszy pomysł jest budowa Kanału Śląskiego łączącego Odrę z Wisłą. Do tej pory, co pewien czas, pojawiają się te nieprzystające do rzeczywistości pomysły ze strony polityków, działaczy samorządowych, a nawet naukowców.

Odra w planach była także wprzęgnięta w połączenie Odra–Łaba biegnące od Malczyc poprzez Legnicę do Drezna. Pomysł zarzucony został w latach 30. XX wieku. Miał być odpowiedzią na nieuwzględnienie połączenia dorzecza Odry ze środkiem Niemiec poprzez Kanał Mittelland.



Innym połączeniem, którego nigdy nie zrealizowano był kanał Odra–Warta, noszący także nazwę kanału Głogów–Śrem. Z tego pomysłu zrezygnowano po pierwszej wojnie światowej. Czasami do niego powracano, ale traktowano go raczej jako ciekawostkę.



WIĘKSZEJ CAŁOŚCI

7

Odra łączy się z zachodnim systemem dróg wodnych poprzez kanały Odra–Sprewa i Odra–Hawela oraz połączenie lateralne wzdłuż Odry. Znaczenie gospodarcze ma tylko kanał Odra–Hawela, tam też niedawno oddano do użytku nową podnośnię dla statków.



Ze wschodnim systemem dróg wodnych Odra połączona jest przez Wartę i Noteć. Obecnie to szlak turystyczny, a wszelakie plany budowy międzynarodowych połączeń transportowych należy tylko i wyłącznie uznać za przejaw megalomanii i nieznajomości problematyki gospodarki wodnej. Oczywiście, takie połączenie jest potrzebne, nawet niezbędne. Niemniej nie w biegu obu rzek, a jako kanał śródlądowy.



OBSZAR CHRONIONEGO KRAJOBRAZU MEANDRY RZEKI ODRY

Obszar chronionego krajobrazu w województwie śląskim, w powiecie raciborskim, będący częścią Bramy Morawskiej – krainy geograficznej w Czechach i Polsce (obszaru nizinnego między łańcuchami Sudetów i Karpat).



Meandry Odry stanowią dużą atrakcję turystyczną ze względu na swoje walory przyrodniczo-krajobrazowe. Oprócz szerokiego koryta rzeczno występują tu liczne starorzecza porośnięte zróżnicowanymi zespołami roślinnymi, począwszy od zarośli nadrzecznych, aż po łęgi i siedliska łąkowe, użytkowane jako pastwiska i łąki.



0,00 km

Ujście Olzy do Odry stanowi umowny kilometr 0,00. Mimo, iż później rzeka poddawana była zabiegom hydrotechnicznym, to kilometraż ten się nie zmienił. Jest niezbędny dla orientacji wzdłuż całego biegu.





46,30 km

ZBIORNIK



14



Dawno wyczekiwany zbiornik. W założeniu „suchy zbiornik przeciwpowodziowy”. Już w 2020 r. udowodnił, że gdyby poważnie traktowano Odrę i zbudowano go wcześniej, to powódzie w 1997 i 2010 r. nie miałyby tak katastrofalnego przebiegu.

RACIBÓRZ

Z BIEGIEM ODRY



15



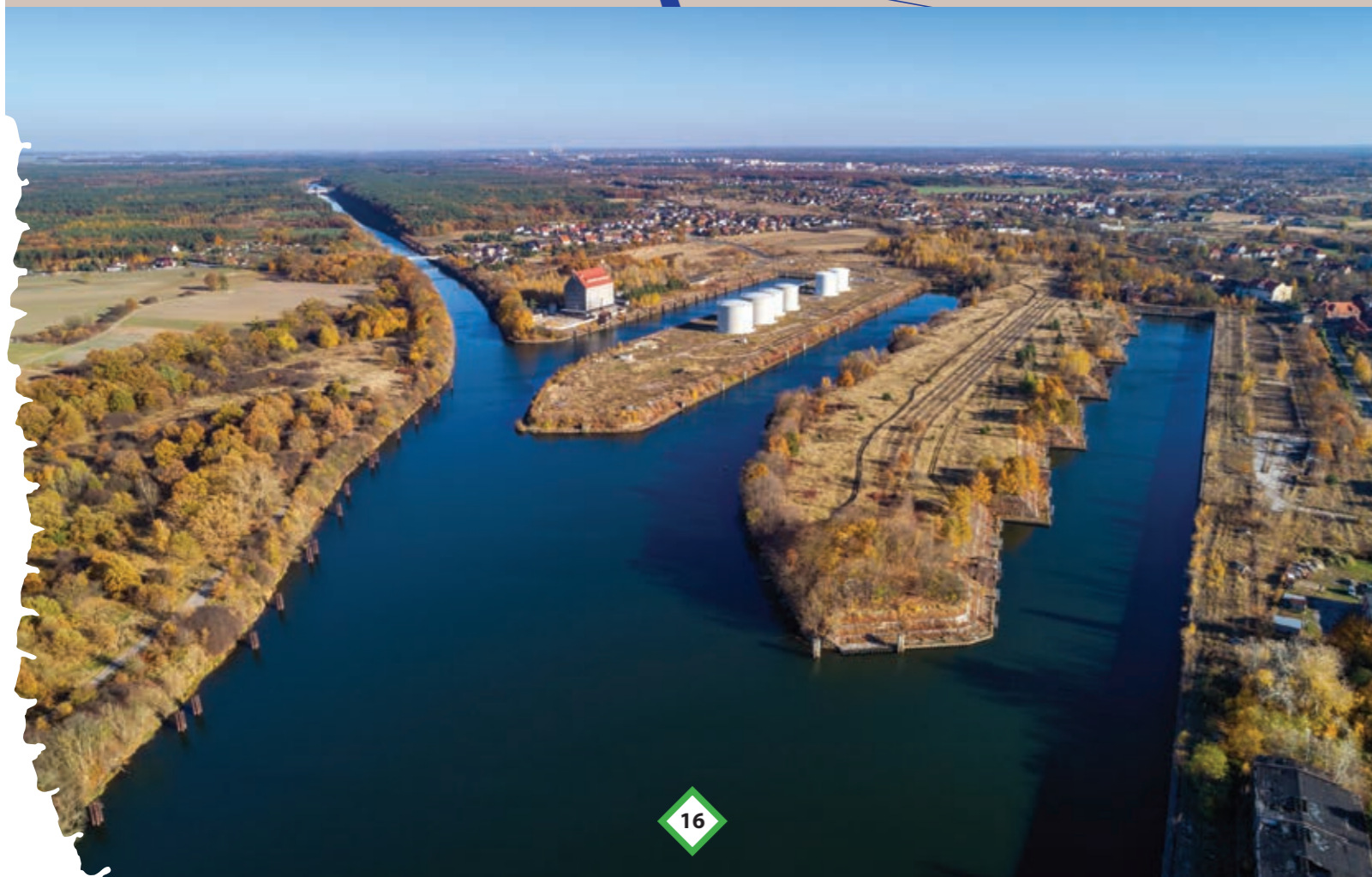
98,10 km

PORT KOŻLE

STOCZNIA
KOŻLE



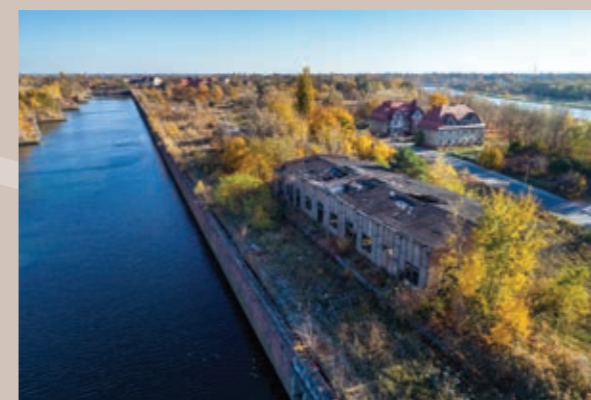
PORT KOŻLE



16



Z BIEGIEM ODRY



17

Największy port odrzański do momentu powstania Portu Gliwice. Jeden z największych portów w przedwojennych Niemczech. Przetładunki zbliżały się do poziomu 4 mln ton, a do portu rocznie zawijało ponad 8 000 jednostek różnej wielkości.

PORT GLIWICKI



ŚLUZA ŁABĘDY

PORT GLIWICKI

18

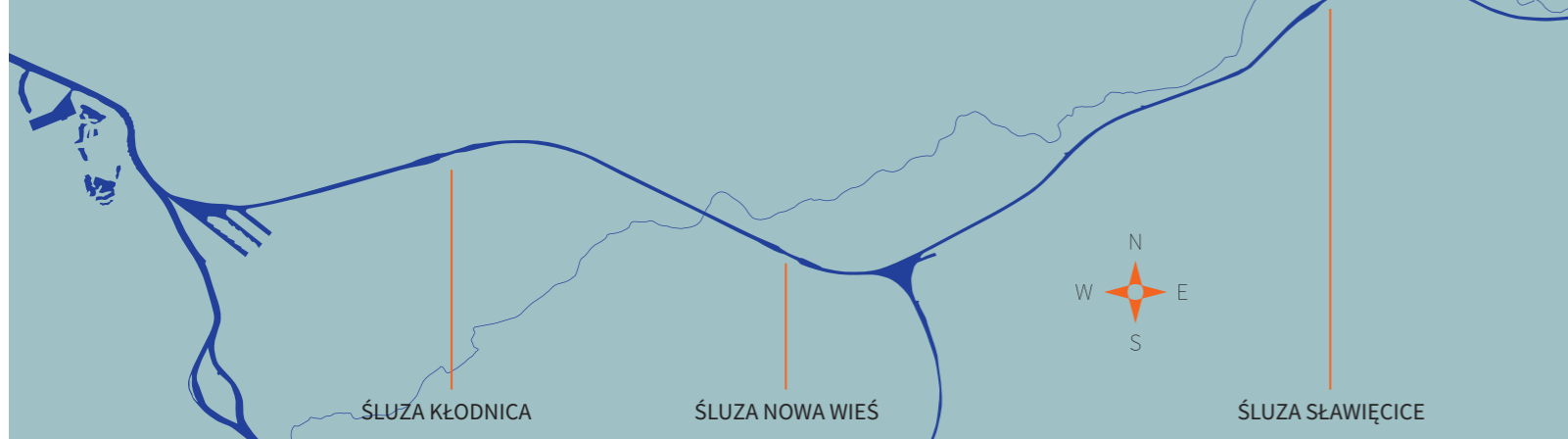


Z BIEGIEM ODRY



19

KANAŁ GLIWICKI



20

Kanał Gliwicki. Najnowszy odcinek odrzańskiej drogi wodnej wybudowany tuż przed wybuchem II wojny światowej. Czy najnowocześniejszy? Na pewno port i obsługa zaplecza. Gdyby nie demontaże sowieckie w 1945 r., które doprowadziły port (jak i cały bieg Odry) do znaczącej dekapitalizacji, to na pewno losy żeglugi odrzańskiej potoczyłyby się inaczej. Ale i tak był to nowoczesny port. Do dziś właściwie jest. Tyle, że nabrzeża od wody oddziela siatka. Problemem dla współczesnej żeglugi są stopnie wodne. Wymagają obsługi, bo załogi barek same nie dają rady. No i dużej ilości wody z uwagi na duże spadki. Dlatego w pobliżu zbudowano zbiorniki.

Długość śluz – 72 metry – była problemem. W komorze śluzy mieściła się jedna barka holowana lub jedna pchana. Trzeba było pociągi holownicze i zestawy pchane rozpiąć. Sześć razy na odległości niecałych 40 km. Szerokość wejścia do śluzy to 12 m. Ale na co komu taka szerokość jest potrzebna, skoro na skanalizowanej Odrze mogą pływać jedynie jednostki węższe niż 9,60 m?

Kanał Gliwicki zaczyna się odnogą od basenu III portu Koźle – i tu mamy km 0,00. Kończy się w porcie Gliwice – km 41,20.

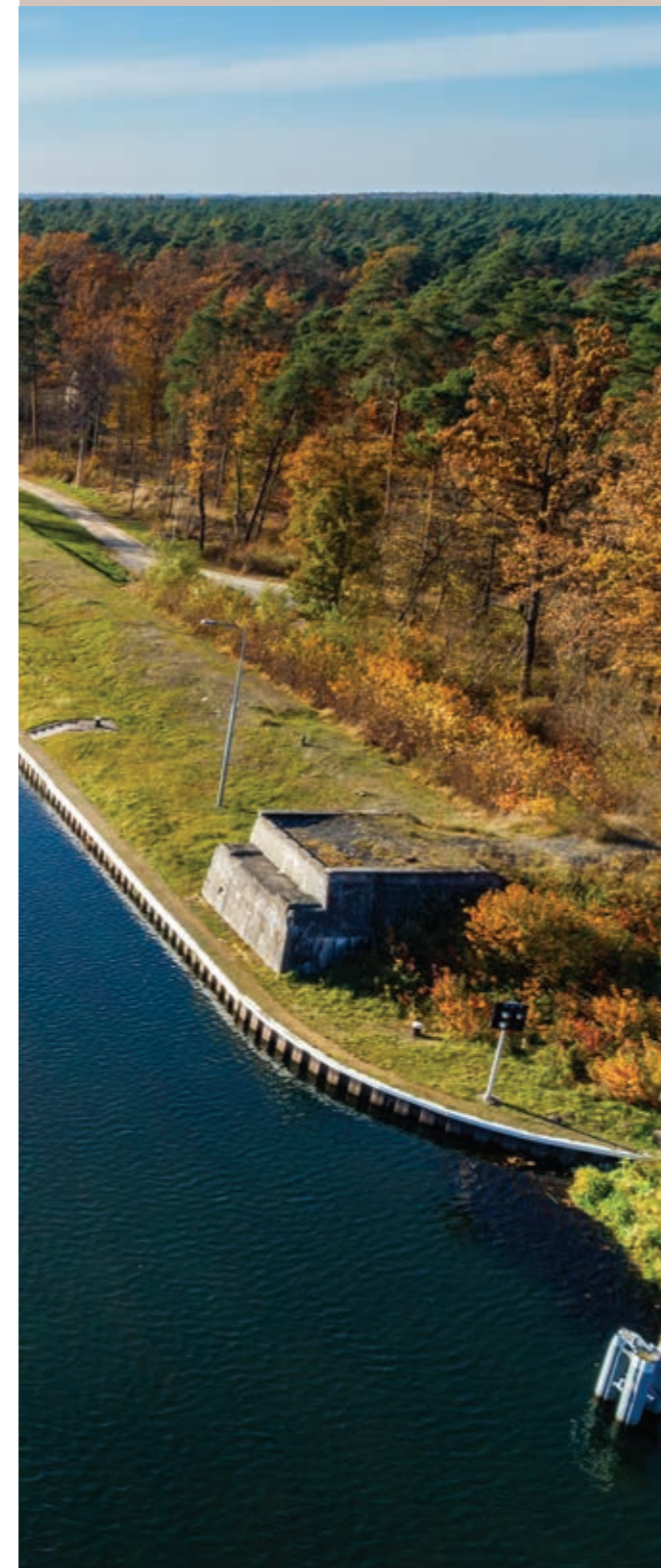
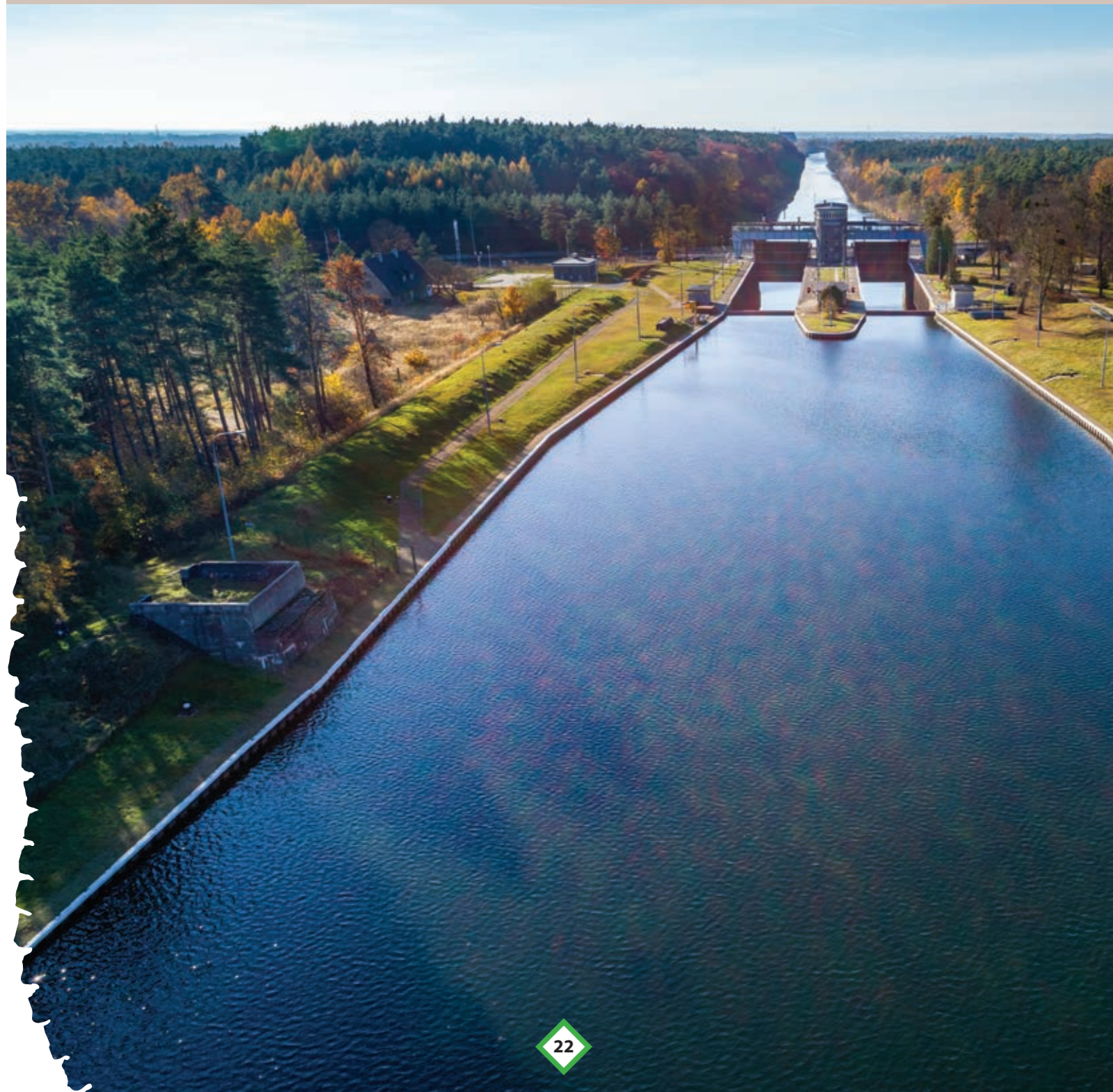
Obecnie w awanporcie, na wejściowym skraju basenu południowego, znajduje się „Marina Gliwice”. Stąd wypływają statki pasażerskie na rejsy po Kanale Gliwickim.



21



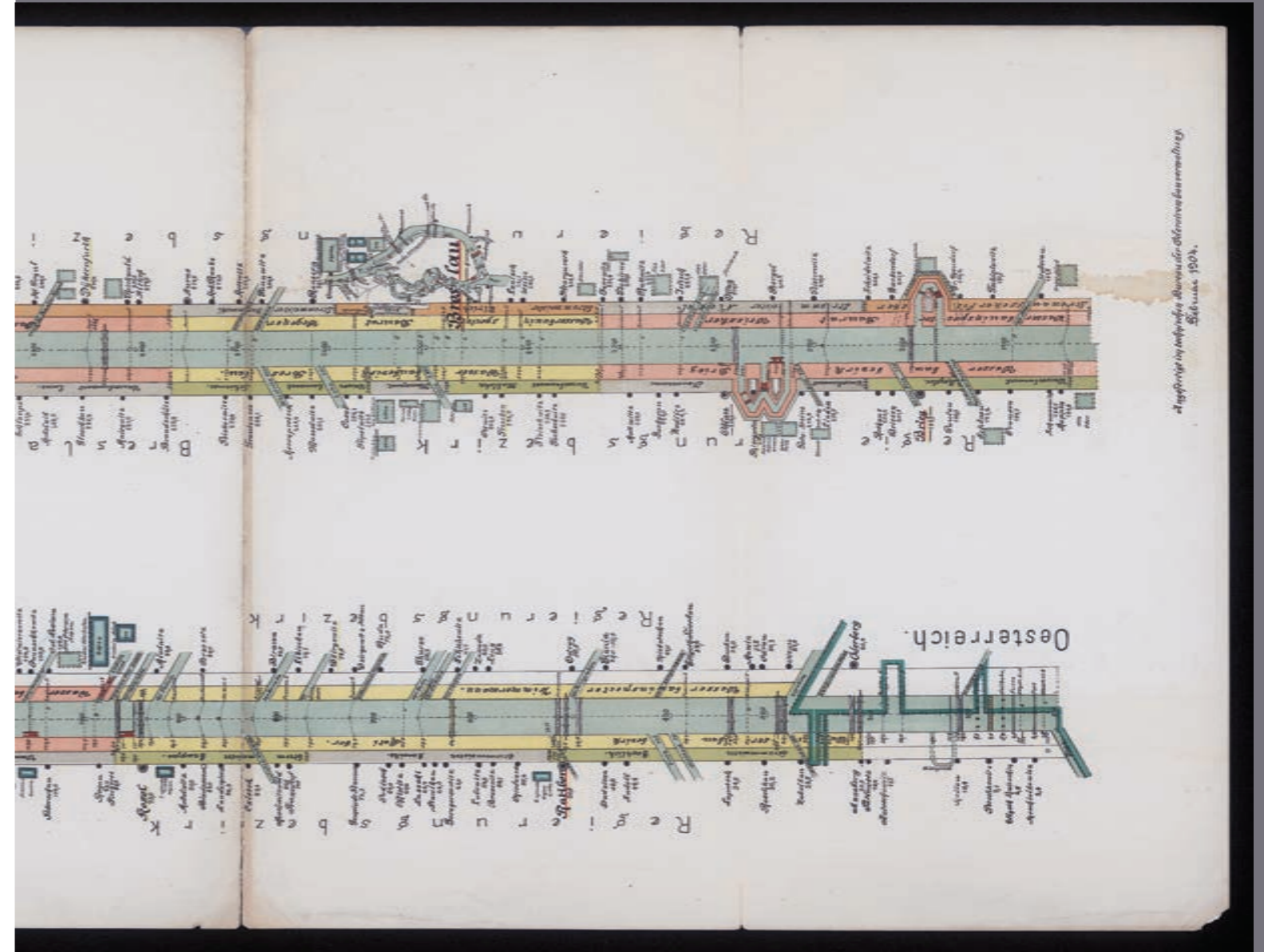
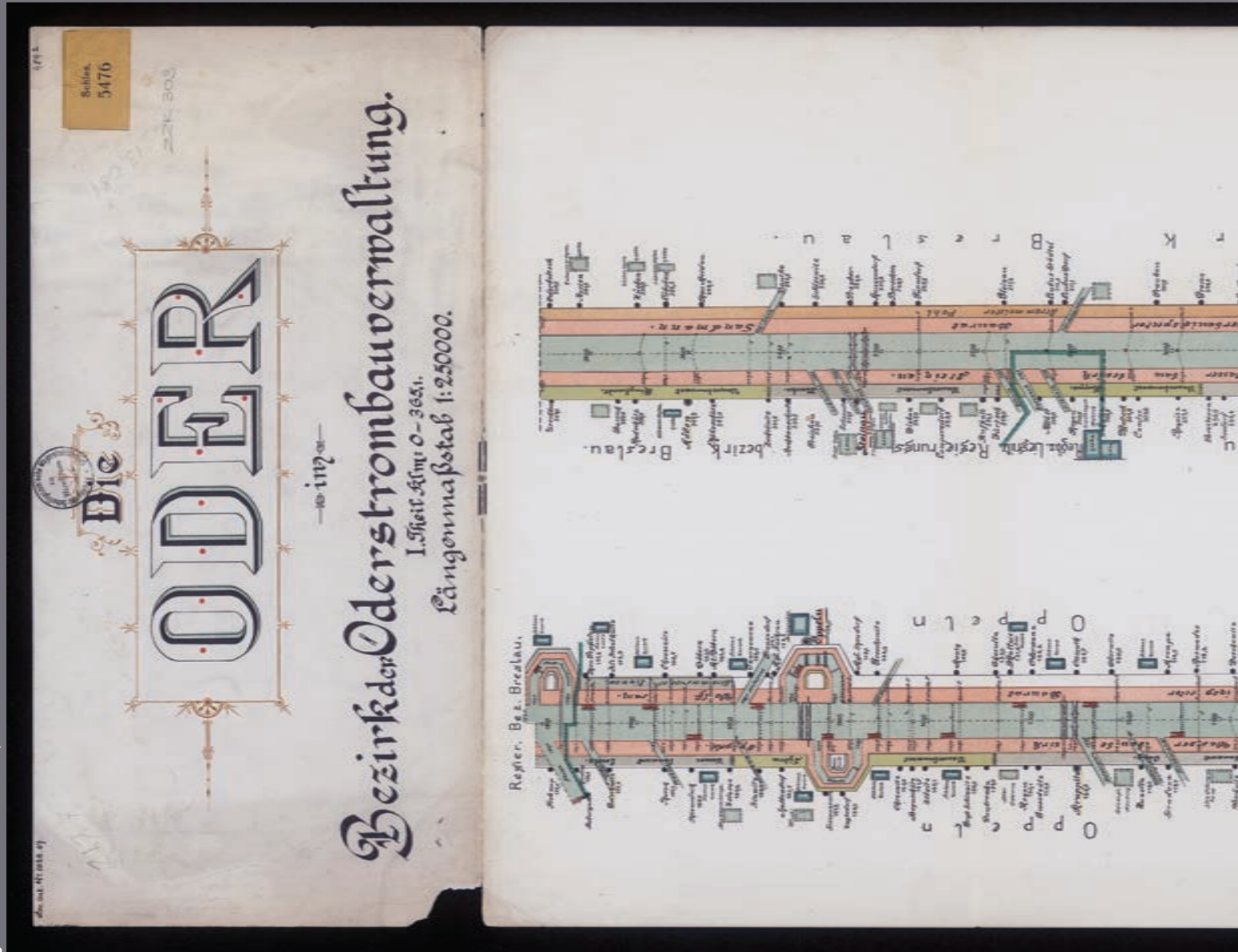
STOPNIE KANAŁU GLIWICKIEGO



Kilometraż	Nazwa	Różnica poziomów [w m]	Ilość wody zużywanej na jedno śluzowanie [w tysiącach m ³]
3,63	Kłodnica	10,40	9,5
7,80	Nowa Wieś	6,20	5,8
15,11	Sławięcice	6,25	5,8
21,57	Rudziniec	6,25	5,8
30,89	Dzierżno	10,30	9,5
38,51	Łabędy	4,20	3,9

MAPA HYDROGRAFICZNA

(niemiecka locja Odry z 1904 r.)



Źródło: Biblioteka Narodowa

STOCZNIE ODRZAŃSKIE



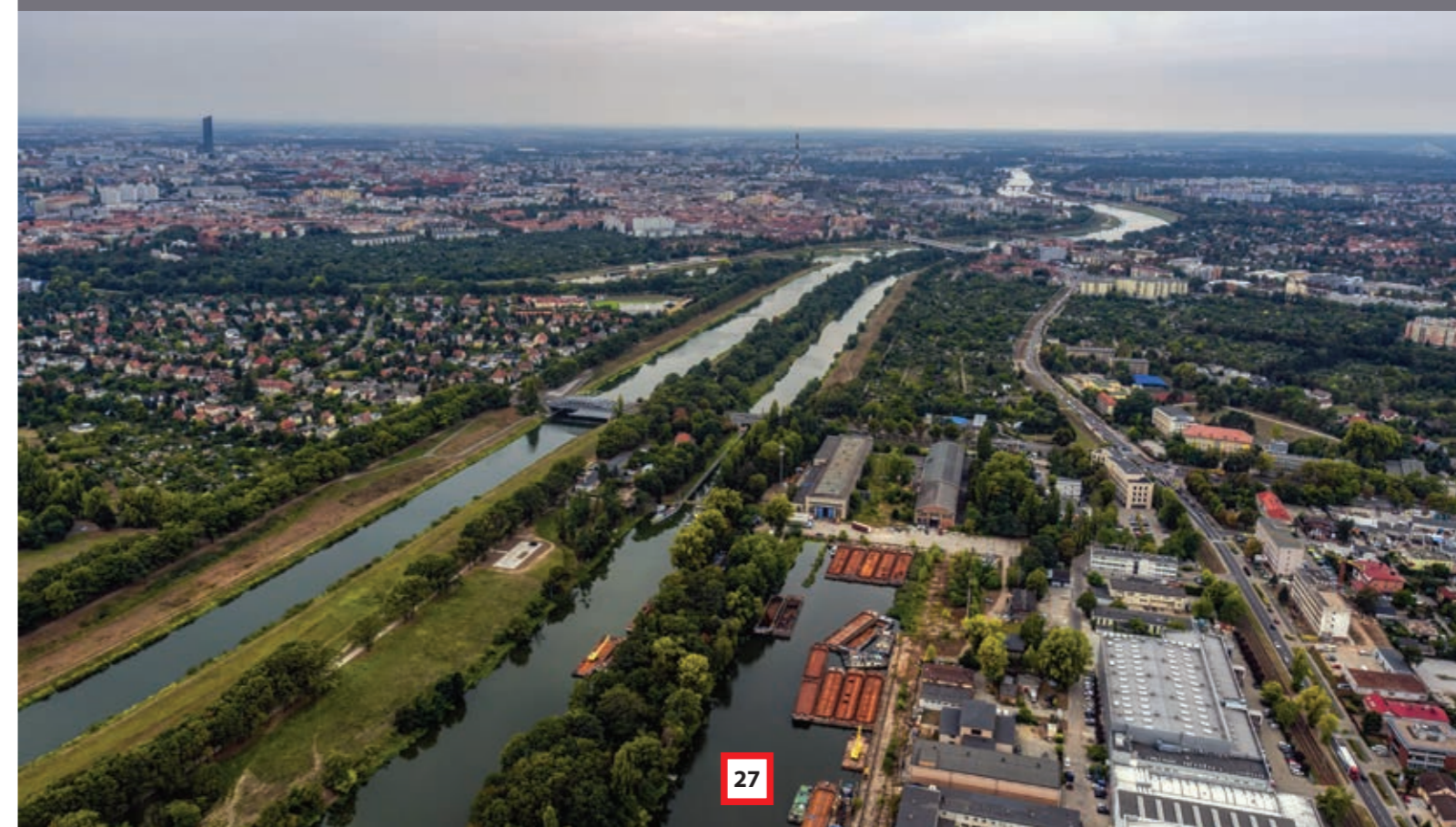
26



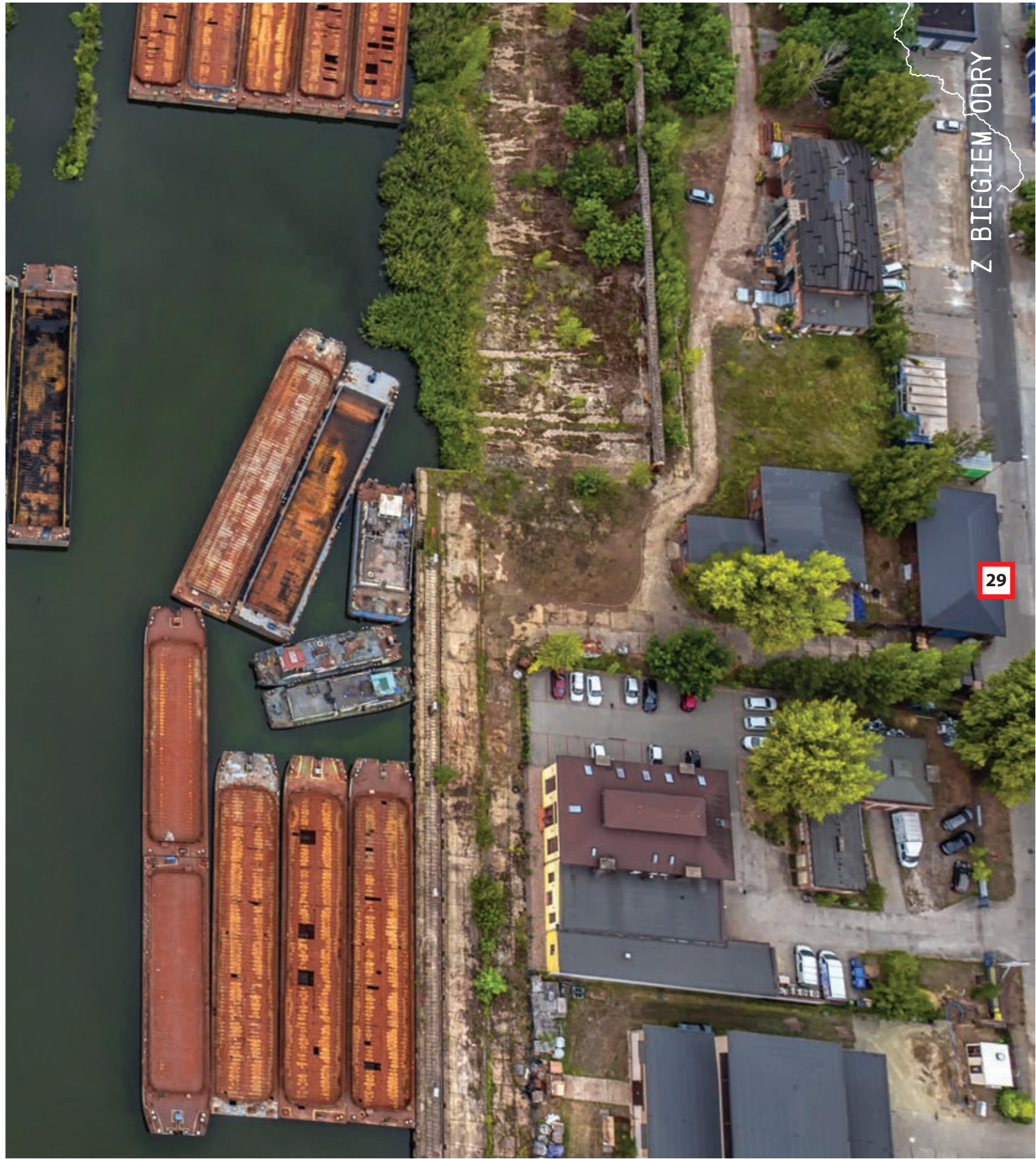
Przed wojną po Odrze pływało około 3500 jednostek. Małych i dużych. Przede wszystkim bez napędu, ale były też holowniki i barki motorowe. Ponieważ często się psuły, nad Odrą, najczęściej w pobliżu portów, organizowano warsztaty remontowe – Koźle, Odrowąż, Dobrzeń, Ratowice, Wrocław, Uraz, Malczyce, Głogów, Nowa Sól, Stubice, Kostrzyn i Szczecin. Tam dokonywano prostych napraw, choć np. warsztaty w Dobrzemiu miały wyciągi do napraw barek na lądzie.

Istniały także duże stocznie produkcyjne. Trzy z nich zlokalizowane były we Wrocławiu: stocznia Zacisze, stocznia Kozanów (Coesar Wollheim) oraz Wrocławska Stocznia Rzeczna („Odra”), jedna w Malczycach i przede wszystkim w Głogowie (zlikwidowana w 1956 r.). Ponadto istniały stocznie w Nowej Soli i Szczecinie oraz wiele punktów naprawczych na Odrze środkowej i dolnej.

Obecnie istnieją stocznie w Kędzierzynie-Koźlu, Wrocławiu, Malczycach i Nowej Soli.



27



KOKSOWNIA ZDZIESZOWICE

30



Z BIEGIEM ODRY

31



ZESTAWIENIE STOPNI PIĘTRZĄCYCH ODRY SKANALIZOWANEJ Z PODANIEM
ICH GŁÓWNYCH PARAMETRÓW ORAZ STANU TECHNICZNEGO

Lp.	Nazwa stopnia lokalizacja (km) spad (m) i NPP	Obiekty na stopniu	Rok budowy	Parametry użytkowe wymiary (m) głębokość na progu dolnym	Lp.	Nazwa stopnia lokalizacja (km) spad (m) i NPP	Obiekty na stopniu	Rok budowy	Parametry użytkowe wymiary (m) głębokość na progu dolnym
1	JANUSZKOWICE km 105,60 h = 2,60 m 165,35 m n.p.m.	jaz sektorowy	1977	3 x 25	9	DOBRZEŃ km 164,10 h = 2,25 m 146,70 m n.p.m.	jaz sektorowy	1982	3 x 32
		śluza duża	1910	$\frac{187,6 \times 9,6}{2,50}$			śluza duża	1916	$\frac{187,0 \times 9,6}{2,50}$
		śluza mała	1894	$\frac{55,0 \times 9,6}{1,60}$			śluza mała	1893	$\frac{55,0 \times 9,6}{2,00}$
2	KRĘPA km 111,40 h = 2,50 m 162,75 m n.p.m.	jaz sektorowy	1979	3 x 25	10	CHRUŚCICE km 168,40 h = 1,75 m 144,45 m n.p.m.	jaz iglicowy	1896	100,45
		śluza duża	1912	$\frac{187,6 \times 9,6}{2,50}$			śluza duża	1914	$\frac{187,0 \times 9,6}{2,50}$
		śluza mała	1893	$\frac{55,2 \times 9,6}{2,00}$			śluza mała	1896	$\frac{55,0 \times 9,6}{2,00}$
3	KRAPKOWICE km 123,50 h = 2,25 m 160,25 m n.p.m.	jaz sektorowy	1984	3 x 25	11	ZAWADA km 174,80 h = 2,20 m 142,70 m n.p.m.	jaz iglicowy	1896	116,25
		śluza duża	1913	$\frac{187,0 \times 9,6}{2,50}$			śluza duża	1914	$\frac{187,0 \times 9,6}{2,50}$
		śluza mała	1893	$\frac{54,2 \times 9,6}{2,00}$			śluza mała	1895	$\frac{55,0 \times 9,6}{2,00}$
4	ROGÓW km 129,50 h = 2,25 m 157,65 m n.p.m.	jaz iglicowy	1893	84,25	12	UJŚCIE NYSY km 180,50 h = 2,35 140,45 m n.p.m.	jaz iglicowy	1896 i 1911	85,50 + bocz. przek. 30 m
		śluza duża	1913	$\frac{187,0 \times 9,5}{3,50}$			śluza duża	1914	$\frac{187,2 \times 9,6}{2,80}$
		śluza mała	1893	$\frac{54,2 \times 9,6}{3,00}$			śluza mała	1895	$\frac{55,0 \times 9,6}{2,15}$
5	KĄTY km 137,60 h = 2,10 m 155,40 m n.p.m.	jaz sektorowy	1992	3 x 32	13	ZWANOWICE km 195,10 h = 4,33 m 138,10 m n.p.m.	jaz sektorowy	1980	3 x 32
		śluza duża	1913	$\frac{187,0 \times 9,6}{2,80}$			śluza duża I	1914	$\frac{187,0 \times 9,6}{2,50}$
		śluza mała	1896	$\frac{55,0 \times 9,6}{2,00}$			śluza mała II	1990	$\frac{190,0 \times 12,0}{3,50}$
6	GROSZOWICE km 144,70 h = 2,10 m 153,30 m n.p.m.	jaz sektorowy	1985	3 x 32	14	BRZEG km 197,60 h = 3,39 m	jazy stałe	1881 1986	70,0-43,50+25,89
		śluza duża	1914	$\frac{187,0 \times 9,6}{2,50}$			śluza duża	1914	$\frac{137,1 \times 9,6}{2,50}$
		śluza mała	1897	$\frac{55,0 \times 9,6}{2,00}$			śluza mała	1913	$\frac{55,0 \times 9,6}{2,25}$
7	OPOLE km 150,50 h = 2,10 m 151,20 m n.p.m.	jaz sektorowy	1986	3 x 25	15	LIPKI km 206,90 h = 1,97 m 130,29 m n.p.m.	jaz iglicowy	1914	87,63
		śluza duża	1914	$\frac{187,3 \times 9,6}{2,50}$			śluza duża	1914	$\frac{187,2 \times 9,5}{2,89}$
		śluza mała	1893	$\frac{54,2 \times 9,6}{2,00}$					
8	WRÓBLIN km 157,60 h = 2,10 m 149,10 m n.p.m.	jaz sektorowy	1979	3 x 32	16	OŁAWA km 216,10 h = 4,21 m 128,12 m n.p.m.	jaz stały	1897	135,25
		śluza duża	1914	$\frac{187,3 \times 9,6}{2,50}$			śluza duża	1914	$\frac{188,1 \times 9,6}{3,00}$
		śluza mała	1893	$\frac{55,2 \times 9,6}{2,00}$			śluza mała	1897	$\frac{55,0 \times 9,6}{2,20}$

Lp.	Nazwa stopnia lokalizacja (km) spad (m) i NPP	Obiekty na stopniu	Rok budowy	Parametry użytkowe wymiary (m) głębokość na progu dolnym
17	RATOWICE km 237,90 h = 2,60 m 123,20 m n.p.m.	jaz iglicowy	1914	122,89
		śluza duża	1914	$\frac{187,8 \times 9,5}{2,50}$
18	JANOWICE km 232,50 h = 3,10 m 121,10 m n.p.m.	jaz sektorowy	1990	3 x 32
		śluza duża I	1914	$\frac{187,8 \times 3,5}{3,00}$
		śluza duża II	1940	$\frac{225,0 \times 12,0}{3,00}$
19	BARTOSZOWICE km 244,80 h = 3,70 m 117,70 m n.p.m.	jaz sektorowy Opatowice	1986	3 x 32
		śluza duża	1914	$\frac{187,7 \times 9,6}{3,00}$
20	ZACISZE km 249,40 h = 3,10 m 114,60 m n.p.m.	śluza duża	1914	
				$\frac{187,7 \times 9,6}{2,91}$
21	RÓŻANKA km 253,30 h = 2,30 m 112,30 m n.p.m.	jaz sektorowy	1985	3 x 32
		śluza duża	1914	$\frac{193,2 \times 9,6}{4,00}$
22	RĘDZIN km 260,70 h = 2,00 m 110,00 m n.p.m.	jaz zasuwowo-segmentowy	1917	30,62 + 51,10 + 30,62
		śluza duża I		$\frac{203,0 \times 12,0}{3,21}$
		śluza duża II		$\frac{226,0 \times 12,0}{4,21}$
23	BRZEG DOLNY km 281,60 h = 6,70 m 108,00 m n.p.m.	jaz zasuwowy	1958	5 x 23
		śluza duża	1958	$\frac{225,0 \times 12,0}{2,90}$
24	MALCZYCE km 300,40 h = 4,0 - 5,9 m 100,00 m n.p.m.	jaz klapowy	2018	3 x 25
		jaz stały		256
		śluza duża		$\frac{190,0 \times 12,0}{4,00}$



150,00 km OPOLE

ŚLUZA WRÓBLIN



● STARE MIASTO



ŚLUZA GROSZOWICE

34



Odcinek od Koźła do Dobrzenu to najbardziej odrzański z odcinków rzeki. Stąd pochodziło wiele zasłużonych rodów odrzańskich. Śluzakom, którzy uprawiali żeglugę śródlądową przed 1945 r. na swoich barkach, po 1945 r. zabrano narzędzia pracy. Część z nich pływała jeszcze do końca lat osiemdziesiątych na jednostkach armatorów odrzańskich. Port Opole przestał spełniać swoją rolę. Likwidacji uległa stocznia w Dobrzenu.

**A Opole? Jest piękne nad Odrą.
Warto odwiedzić.**



Na chwilę warto udać się w kierunku Nysy i Otmuchowa. Znajdują się tam dwa zbiorniki retencyjne zlokalizowane na Nysie Kłodzkiej. Na tej bardzo kapryśnej rzece powstają w dalszym ciągu, ale już suche, zbiorniki przeciwpowodziowe. Okolice jezior Nyskiego i Otmuchowskiego to obecnie znakomite miejsce do wypoczynku, rekreacji, a także znakomite miejsce do obserwacji ptactwa. Wędkarze też znajdują tu wiele radości.

35



ELEKTROWNIA OPOLE

36



Z BIEGIEM ODRY

37



ZBIORNIKI NYSY

Dla bezpieczeństwa przeciwpowodziowego doliny Odry, a także dla retencjonowania wody na potrzeby aglomeracji wrocławskiej, w latach 30 XX w. powstał zbiornik Otmuchowski, w latach 70 XX w. jezioro Nyskie, a w ostatnich latach zbiorniki w pobliżu Paczkowa. Obecnie te tereny to rezerwy przyrody.

38



ZBIORNIK TOPOLA

ZALEW PACZKOWSKI

JEZIORO OTMUCHOWSKIE

JEZIORO NYSKIE

NYSZA KŁODZKA



39

181,30 km

UJŚCIE NYSY
DO ODRY

40



Z BIEGIEM ODRY

41

197,00 km

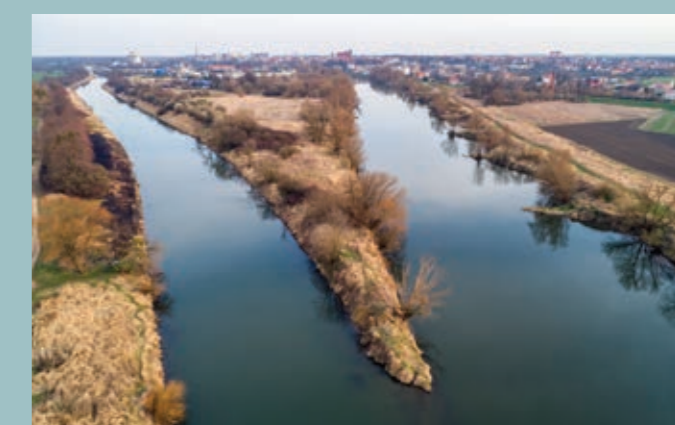
BRZEG

ŚLUZA BRZEG



Odcinek między Ujściem Nysy a Wrocławiem to fantastyczne miejsce dla turystyki wodnej. W szczególności warto zatrzymać się w Brzegu, by pospacerować po mieście. Zaś przed Oławą zatrzymają nas barki i gastronomia na wodzie.

42



43

206,40 km JAZ LIPKI

44



Z BIEGIEM ODRY

45



213,40 km OŁAWA



46

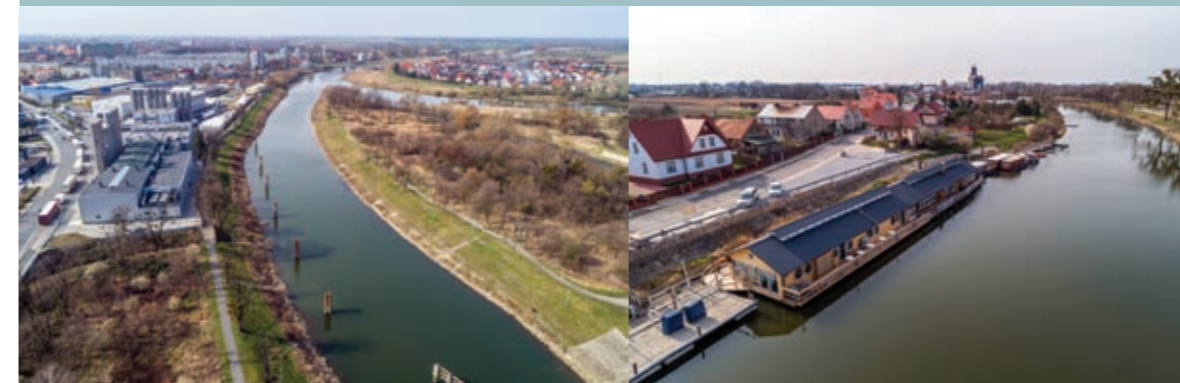
ŚLUZA OŁAWA II



JAZ ELEKTROWNI WODNEJ „OŁAWA”



Same stopnie wodne nie są pomnikiem modnej ostatnio betonozy. Dla osób szanujących technikę i dorobek ludzi w zakresie bezpieczeństwa to znakomite przetarcie przed wplynięciem na Wrocławski Węzeł Wodny.

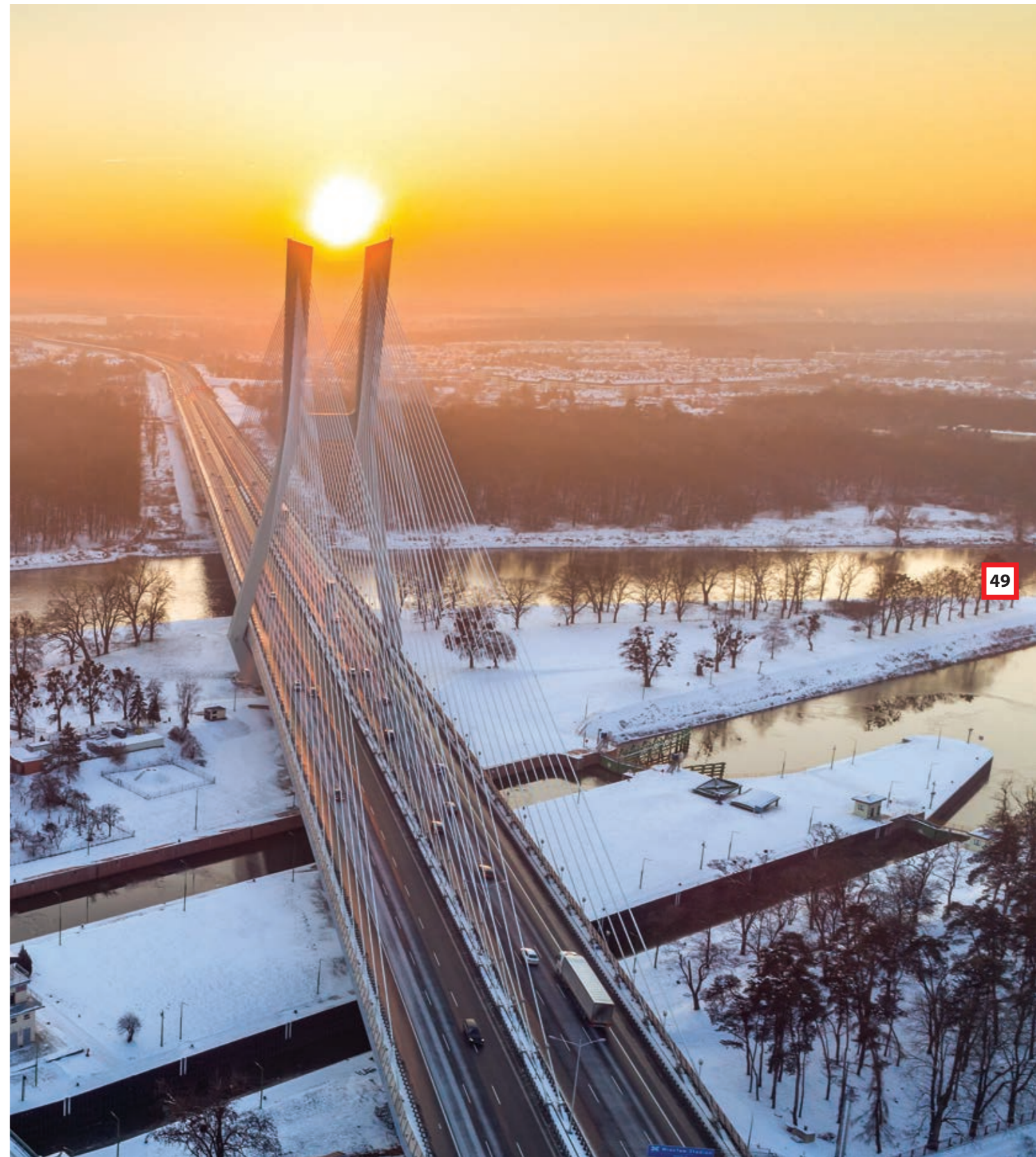
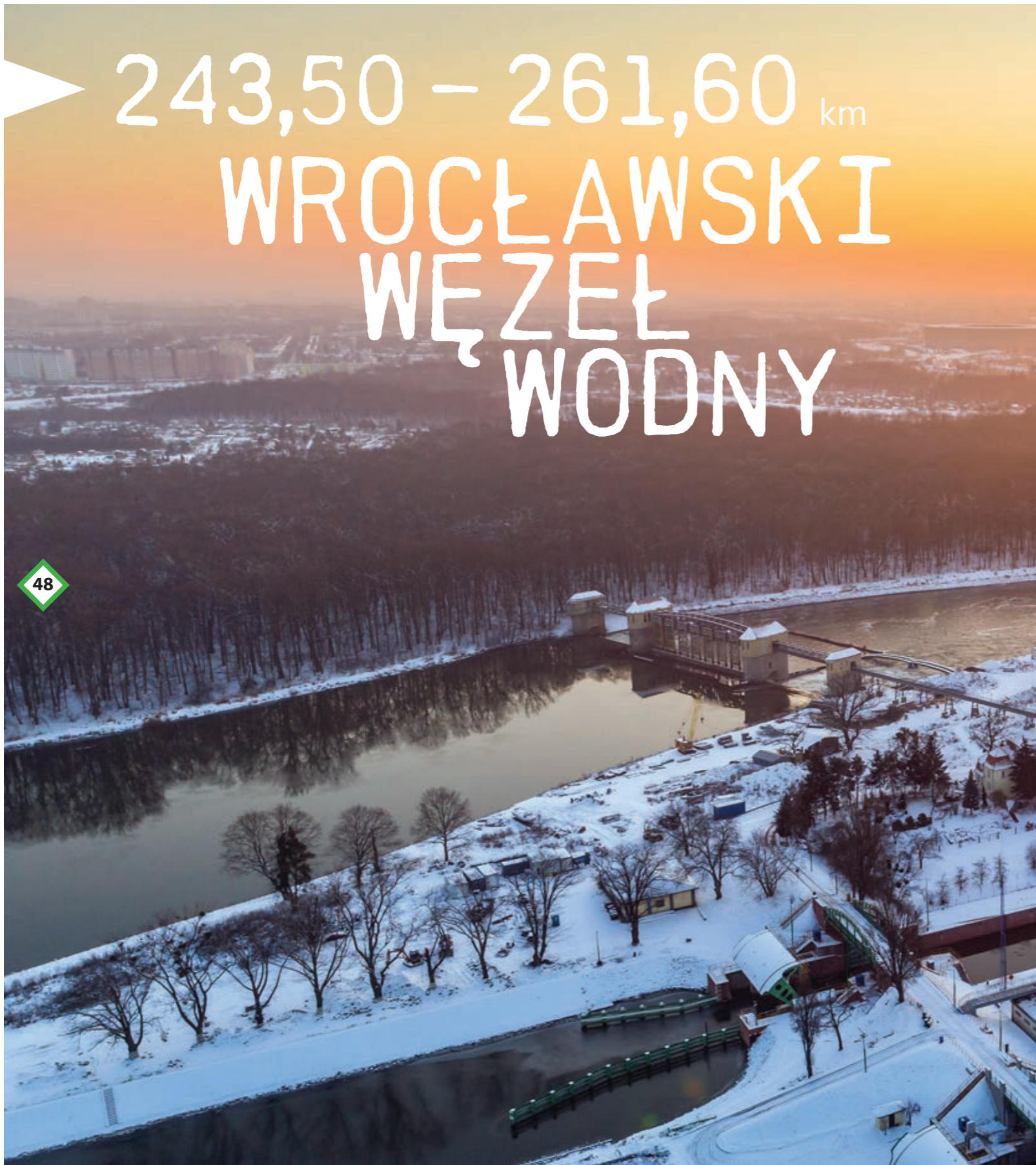


47

Z BIEGIEM ODRY

243,50 – 261,60 km
WROCLAWSKI
WEZEL
WODNY

48



49

ZIMOWISKO BAREK NR 2



WROCLAWSKI

ZIMOWISKO BAREK NR 1



STOPIEŃ WODNY RÓŻANKA



ŚLUZA RĘDZIN



50

Na przykładzie Wrocławia widzimy, jak działania ludzi wprowadzały rzekę poza miasto.

Powodowało to dalszy rozwój miasta. Ot, taka symbioza. Celem nadrzędnym było zapewnienie bezpieczeństwa mieszkańcom. Po kilku kosmetycznych zmianach związanych bardziej ze szlakiem wodnym i chęcią wykorzystania energii wodnej, przystąpiono po powodzi 1903 r. do budowy Kanału Powodziowego i Nawigacyjnego. Główna część nurtu Odry płynąca przez Wrocław została osłabiona, a wzdłuż kanału powstały fabryki z przetadowniami i Stocznia „Zacisze”. Obecnie stocznia nie ma. Będzie tam osiedle. Zaś miejsca fabryczne zmieniły swoje przeznaczenie i przetadownie odgradzono od Odry siatką. Mimo, że za nią składowane są kontenery. Ale nikt nie wozi Odrą kontenerów. Zatem co dalej z oboma kanałami? Wstuchując się w głos wrocławskich ekologów oraz przedstawicieli sił politycznych, należy liczyć się ze zmianą funkcji, łącznie z zasypaniem w ramach prac nad przywróceniem rzeki naturze. Hasła renaturyzacji rzeki rozbrzmiewają we Wrocławiu najgłośniej i mają największe wsparcie polityczne.

PORT MIEJSKI



WĘZEL WODNY

Z BIEGIEM ODRY

ŚLUZA SZCZYTNIKI



JAZ OPATOWICKI



ŚLUZA ZACISZE



JAZ BARTOSZOWICKI



ŚLUZA BARTOSZOWICE



ŚLUZA OPATOWICE



51





Było i nie ma.



Wrocław był stolicą Odrzańską. Stolicą żeglugi śródlądowej. Poza Urzędem Żeglugi Śródlądowej, jednostkami organizacyjnymi Wód Polskich, pozostało jeszcze około 10 drużyn harcerstwa wodnego zlokalizowanych w trzech ośrodkach oraz kilka zabytkowych jednostek w ramach Fundacji Otwartego Muzeum Techniki. Mam nadzieję, że los artefaktów zgromadzonych na tych jednostkach nie podzieli losu przedmiotów zlokalizowanych w Technikum Żeglugi Śródlądowej, obu stoczniach odrzańskich, obu portach odrzańskich, a także w dawnym Biurze Projektów Taboru Rzecznoego zwanego później Navicentrum. Campus Zespołu Szkół Żeglugi Śródlądowej znakomicie się sprawdza jako campus prestiżowego liceum ogólnokształcącego. Fakt. Na internat nie ma pomysłu bądź środków. Pomysłu nie ma także na reaktywowaną, kompletnie niepotrzebnie, szkołę. Piękne budynki po Navicentrum oraz Zjednoczeniu/Zrzeszeniu Żeglugi Śródlądowej już dawno wyburzono, w ich miejsce wybudowano nowoczesne biurowce. Nikt nie pamięta o pierwszych właścicielach. Szkoda bardzo zasobów bibliotecznych obu firm. Także Hydroprojektu. Zapomniano także, że we Wrocławiu siedzibę miał armator odrzański. Począwszy od Komisariatu Żeglugi na Odrze, poprzez Polską Żeglugę na Odrze, spółkę z o.o., Państwową Żeglugę na Odrze, Polską Żeglugę Śródlądową do Przedsiębiorstwa Państwowego „Żegluga na Odrze”. W latach 90. ubiegłego wieku armator ten przekształcił się w spółkę Odratrans, by wejść w skład konsorcjum OT Logistic S.A. I tu się narracja urywa, bowiem firma ta zamknęła rozdział żeglugi śródlądowej we Wrocławiu dosłownie i w przenośni. Jeszcze tylko kilka barek zostanie pociętych na złom. I koniec. A i trzeba zlikwidować ostatnią stocznnię we Wrocławiu. Przeszkadza mieszkańcom nowo wybudowanych osiedli. Czy zdążą zezłomować wszystko? Czy też jednak ten zaszczyt spotka stocznnię w Malczycach?



Mieszkańcy osiedli Marina Popowice i Marina Port Miejski będą mogli zacumować swoimi motorówkami pod domem. Pływać na małych jachtach nauczą się w basenie zimowiska Osobowice I. Co będzie z basenem zimowiska Osobowice II? Nie do końca wiadomo. Co będzie z basenem stoczni Kozanów? Raczej nic.

Dopływamy do stopnia Rędzin. Ostatniego wybudowanego w czasach niemieckich. W czasie Wielkiej Wojny i chwilę po jej zakończeniu. Nad nim biegnie most Rędziński. Piękny most. Poniżej, po lewej stronie widnieje kopiec. Tam zdeponowano śmieci powstałe po powodzi w 1997 r. Opuzczamy Wrocław. Czy czuć, że to miasto nadodrzańskie? Ci, co mają motorówki i pływają z dużymi prędkościami, tworząc fale niszczące brzegi powiedzą, że tak. Może jeszcze tak powiedzą turyści, pływający statkami białej floty. Ale do czasu. Niebawem nie będą miały gdzie zacumować.

By nie było tak smutno. Warto z Mostu Grunwaldzkiego popatrzeć w górę rzeki. Tam stoi „dom na wodzie”. To Odra Centrum. Załączek ośrodka edukacyjnego i badawczego. Także w ZOO wrocławskim pochylono się nad Odrą. Odrarium? Bardzo ważny gest w kierunku Odry.



POWODZIE W DORZECZU ODRY

Rok 1270 – Odra – wielka powódź

Rok 1310 – Nysa Kłodzka – drugiego dnia w Kłodzku zatopiło całe przedmieście – utonęło przeszło 2000 ludzi

Rok 1350 – Odra – powódź tak duża, że nie było takiej od 100 lat

Rok 1351 – Bóbr i Kwisa – liczne powodzie

Rok 1367 – Odra – bardzo duży wylew

Rok 1372 – Odra – wielki wylew we Wrocławiu zniszczył dzielnice miasta i role (grunty)

Rok 1387 i 1400 – Bóbr i Kwisa – silny wylew rzek

Rok 1405 – Odra – woda znacznie wezbrała i uniosła wiele domów, rozwaliła bramy, potopiła wielu ludzi – uniosła w Opawie wszystkie mosty

Rok 1427, 1428 i 1432 – Bóbr – wylew rzeki

Rok 1433 – Kwisa – rzeka utworzyła nowe koryto

Rok 1434 – Nysa Łużycka – największy wylew rzeki, jaki kiedykolwiek widziano

Rok 1444 – Odra – wielki wylew

Rok 1445 – Odra i doptywy – w Leśnicy woda płynęła trzy łokcie nad mostem – zniszczyła most w Świdnicy, szpital w Bolkowiu, fortyfikacje we Wrocławiu i Legnicy – utonęło wielu ludzi, zniszczone zostały domy w dorzeczu Oławy, Pecznicy i Widawy

Rok 1454 – Odra – rzeka była bardzo wielka – wielkie szkody

Rok 1470 – Odra i doptywy – rzeki były duże

Rok 1495 – Odra – powódź, jakiej od 30 lat nie było

Rok 1496 – Odra – przez most w Brzegu płynęła woda, aż do Lubszy nie widzieli się nic jak wodę, która zatopiła wiele zboża

Rok 1501 – Odra – od gwałtownego deszczu rzeka wystąpiła we Wrocławiu, Nysie, Legnicy, Opawie, Cieszynie i Raciborzu – wielka woda o jakiej, nie słyszano od 40 lat

Rok 1515 i 1522 – Odra – przybór wody we Wrocławiu – całe miasto stało pod wodą

Rok 1543 – Odra – wielka woda, jakiej nie było od 28 lat, przeszła przez Wrocław

Rok 1736 – Odra – wezbrane wody zalały Wrocław – 4 lipca woda przekroczyła stany wody z roku 1709 i 1729 – miasto było odcięte od świata

Rok 1785 – Odra – największa powódź roztopowa – stan wody z 1736 roku został przekroczony o 6 cali, wszystkie wioski w dolinie Odry zostały zalane do wysokości okien lub po dach – we Wrocławiu woda stała przez 8 dni

Rok 1813 – Odra – katastrofalna powódź w górnym dorzeczu

Rok 1854 – Odra – największa powódź XIX wieku – powódź wystąpiła zarówno na górnej Odrze, jak i jej dopływach – wezbrała także Warta – wezbrały Nysa Kłodzka, Osobłoga, Kłodnica, Barycz, Bóbr i Nysa Łużycka – zalane zostały południowo-wschodnie i północne dzielnice Wrocławia

Rok 1897 – doptywy Odry – katastrofalne wezbranie na Bobrze, Kwisie, Nysie Łużyckiej i Nysie Kłodzkiej, które stało się powodem uchwalenia ustaw o ochronie powodziowej oraz decyzji budowy zbiorników retencyjnych

Rok 1902 – Odra – największa z dotychczasowych powodzi na Odrze ze względu na wysokość stanów wody i objętości odpływu

Rok 1903 – Odra – nałożenie się fal powodziowych Odry i Nysy Kłodzkiej sprawiło, że w wielu miejscach nastąpiło liczne przerwanie wałów i zalanie miast na całej długości Odry aż do Szczecina

Źródło: *Dorzecze Odry. Monografia powodzi 1997*, red. A. Dubicki, H. Słota, J. Zieliński, Warszawa 1998

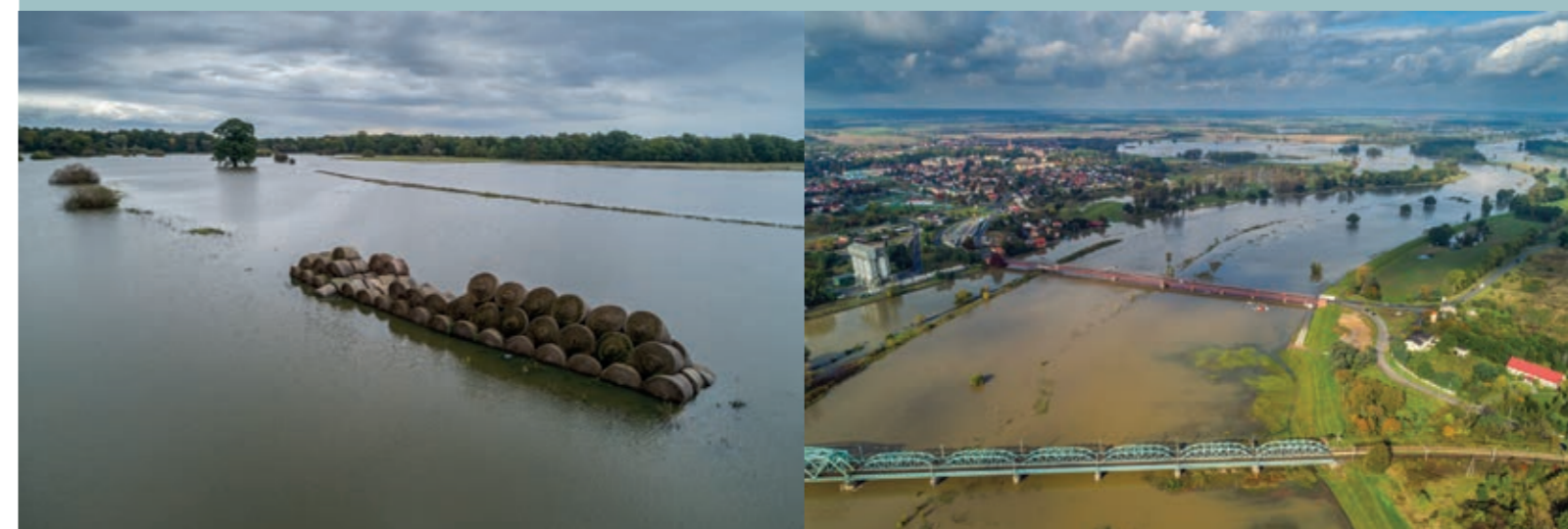
Rok 1939 i 1940 – Odra – wezbrania w górnym dorzeczu, przekroczone stany z roku 1854

Rok 1977 – Odra i doptywy – wezbranie wody w środkowym dorzeczu spowodowało olbrzymie straty w Legnicy, Nowej Soli i Głogowie

Rok 1997 – Odra – największa z dotychczasowych powodzi na Odrze, tzw. „powódź tysiąclecia”, która spowodowała śmierć 55 osób i olbrzymie zniszczenia infrastruktury w górnym i środkowym dorzeczu

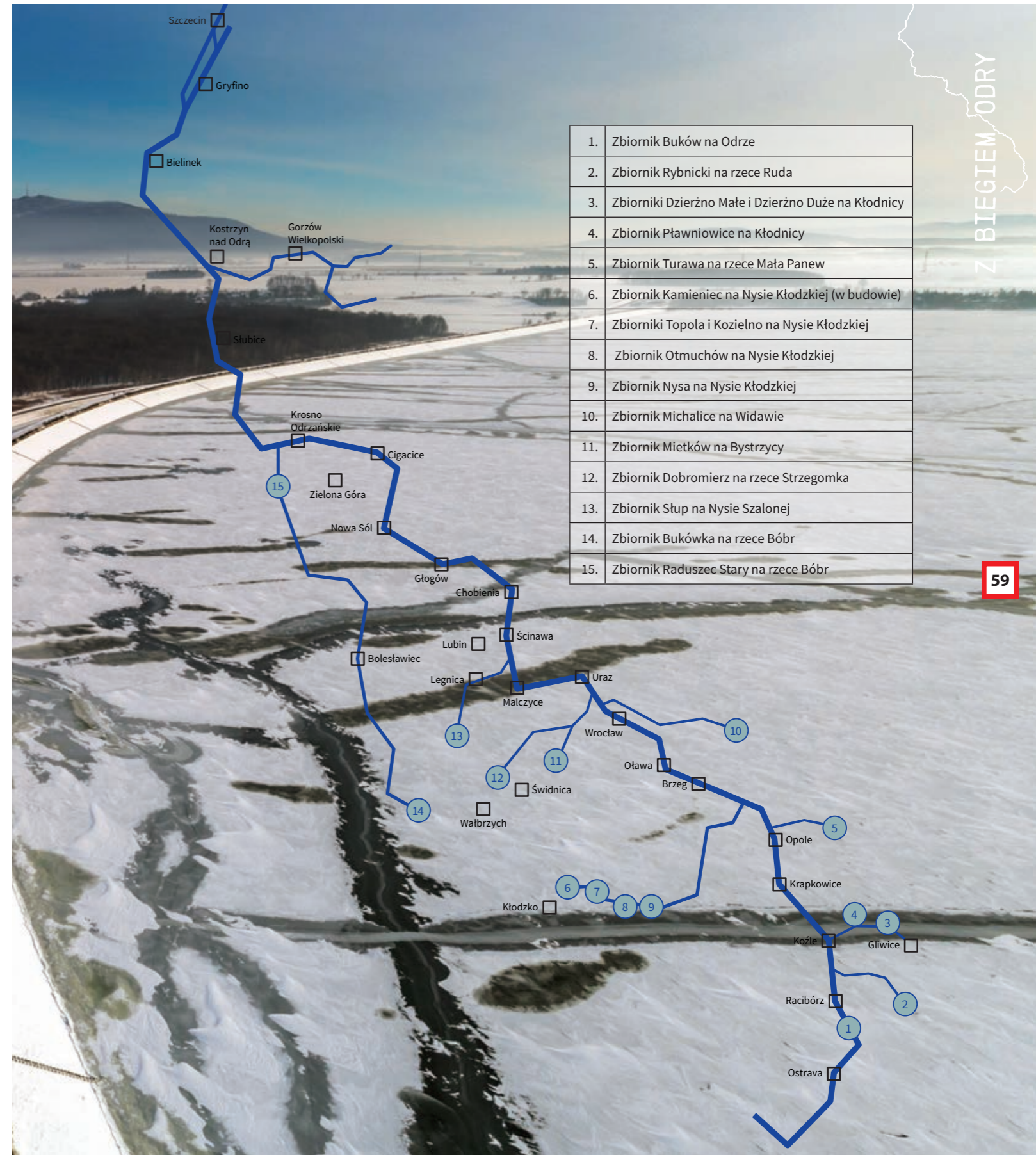
Rok 2010 – Odra – powódź spowodowana długotrwałymi, intensywnymi opadami deszczu – duże straty w uprawach rolnych, zwłaszcza na terenach środkowego dorzecza

Źródło: *Przebieg i skutki wybranych powodzi w dorzeczu Odry od XIX wieku do czasów współczesnych*, red. P. Ligenza, T. Tokarczyk, M. Adynkiewicz-Piragas, Warszawa 2021



ZBIORNIKI W ZLEWNI ODRY

58



59

Z BIEGIEM ODRY

274,50 / 281,00 km

URAZ / BRZEG DOLNY



ELEKTROWNIA WODNA WAŁY ŚLĄSKIE



PORT URAZ

BRZEG DOLNY

ŚLUZA BRZEG DOLNY



Uwielbiany przez mieszkańców Wrocławia odcinek Odry.



Szeroki, bezpieczny, z legendarną już mariną w Urazie. Kiedyś była tam stocznia i nabrzeże przeładunkowe, teraz to jeden z bardziej tętniących życiem punktów nad Odrą. Cały odcinek to efekt wybudowania w 1958 r. stopnia wodnego w Brzegu Dolnym. Jego działalność powoduje stabilizację wód Odry. Nie dziwi więc wykorzystanie turystyczne. Ma także niebagatelne znaczenie retencyjne.



300,40 / 305,00 km

ŚLUZA MALCZYCE

MALCZYCE



STOPIEŃ WODNY/ŚLUZA MALCZYCE

PORT MALCZYCE

62

Stoپیeń wodny Malczyce

Jedna z najdłużej trwających budów w Polsce, którą rozpoczęto w efekcie chwilowej historii po powodzi 1997 r., została całkiem niedawno zakończona. Górne stanowisko stopnia to znakomite miejsce do obserwacji ptactwa. Także miejsce do uprawiania turystyki wodnej. Po przejściu stopnia wodnego wpływamy na odcinek Odry środkowej, niegdyś nazywanej Odrą skanalizowaną.



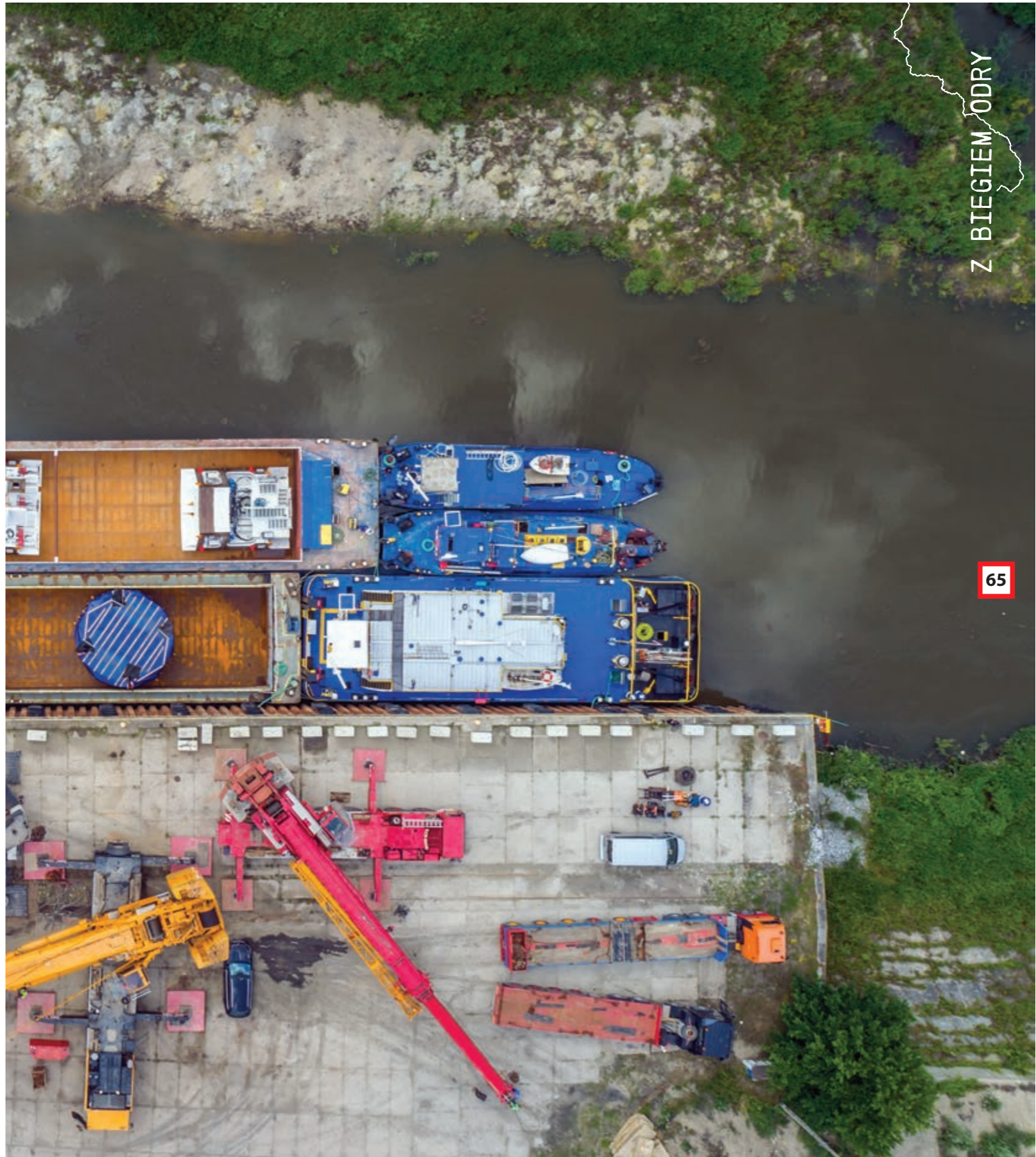
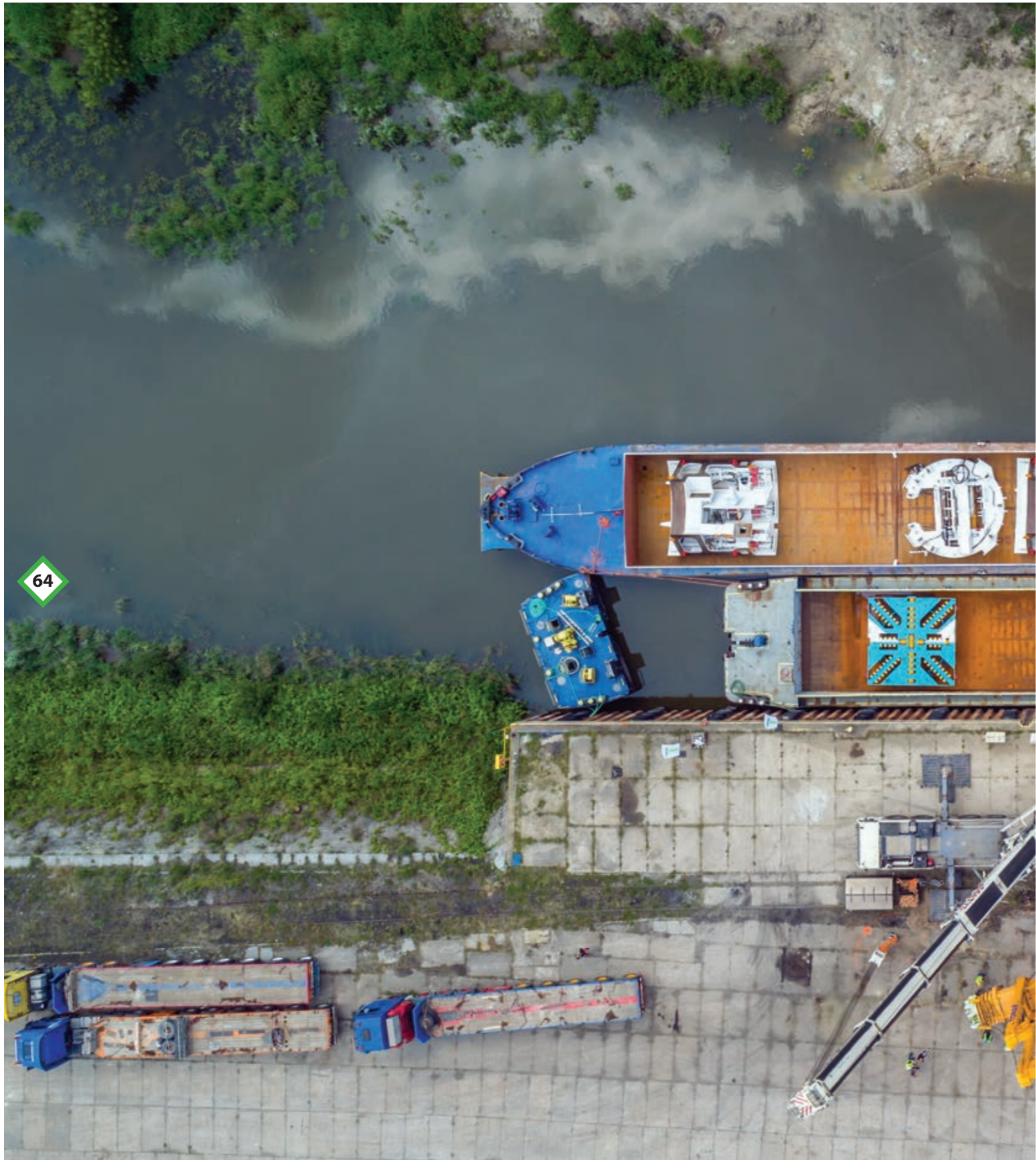
Malczyce

Nikt dziś nie uwierzy, że porty i przeładownie tej miejscowości na kilka lat przed wojną odwiedzało ponad 4000 jednostek, a przeładowywano tam ponad 800 000 ton towarów. To do tej miejscowości wybudowano jedną z najstarszych linii kolejowych na Śląsku. Węgiel z Wałbrzycha, kamień ze Strzelina tutaj jechały. Ponadto przy Odrze zlokalizowane były cukrownia i papiernia. Nowoczesna papiernia. Surowcem była słoma. Nic już nie ma. Port wykorzystywany okazjonalnie. Stocznia jeszcze działa produkując barki pchane na Europejskie Drogi Wodne. Ostatnio więcej tnie na złom. Niemniej jednak i jej lata są policzone.



Z BIEGIEM ODRY

63



PORTY ODRZAŃSKIE



Ilość portów i przeladowni na Odrze zmieniała się nieustannie. Pod koniec administracji niemieckiej dochodziła do 200 punktów przeladunkowych. Po 1945 r. ich liczba gwałtownie malała. Przyczynił się do tego rozwój transportu kołowego oraz rodzaj towaru. Były to już tylko towary masowe: węgiel i ruda żelaza (na trasach długich) oraz węgiel i kruszywo (na trasach krótkich).



Obecnie mamy rok 2023 i żadnych portów na Odrze z prawdziwego zdarzenia. Oczywiście, zachowały się baseny portowe w Gliwicach, Koźlu, Opolu, Malczycach. Oczywiście, zachowały się nabrzeża przeladunkowe we Wrocławiu. Część portów przekształcono w mariny (Cigacice, Głogów Zimowy, Głogów Katedralny, Ścinawa), część przekształcona zostanie w mariny i luksusowe osiedla (Wrocław Miejski, Wrocław Popowice).

Jedynym miejscem, w którym od razu można rozładować towar, jest przeladownia w Groszowicach. W pozostałych trzeba podstawiać dźwigi samochodowe.



66



Wykaz portów, przystani i nabrzeży wg „Przewodnika po śródlądowych drogach wodnych w Polsce” wydanego przez Ministerstwo Infrastruktury, Warszawa 2022

Kanał Gliwicki:

Gliwice, Blachownia, Sławięcice, Ujazd, Łabędy, Kędzierzyn-Koźle

Odcinek Kędzierzyn-Koźle-Wrocław:

Krapkowice, Chorula, Groszowice, Brzeg, Wrocław

Odcinek Wrocław-Cigacice:

Uraz, Wały Śląskie, Brzeg Dolny, Pogalewo, Malczyce, Ścinawa, Chobienia, Głogów, Bytom Odrzański, Nowa Sól, Cigacice

Odcinek Cigacice-Kostrzyn nad Odrą:

Pomorsko, Nietków, Gostchorze, Krosno Odrzańskie, Urad, Rybocice, Słubice, Kostrzyn nad Odrą

Odcinek Kostrzyn nad Odrą-Szczecin:

Kaleńsko, Chlewice, Gozdowice, Osinów, Ognica, Widuchowa, Gryfino, Łubnica, Szczecin, Police



67



311,00 km

LUBIAŹ

68

Klasztor

Nieprawdopodobna budowla, na którą nikt nie ma pomysłu, jak ją wykorzystać. Także nie ma środków. I to problem ciągnący się od kilku wieków. Nie jest to akurat nasza przypadłość. Poniżej budowane jest nabrzeże, gdzie będzie mógł dobić statek pasażerski. O ile dopłynie. Budowa stopnia wodnego Lubiąż, dwa kilometry poniżej pięknie położonego kościoła pod wezwaniem św. Walentego, pojawiła się w planach rządowych, ale wątpliwe, by w najbliższym czasie przystąpiono do niej. Niestety, brak dbałości o system wodny Odry nie ma barwy politycznej. Wszyscy tu są winni.

KLASZTOR CYSTERSÓW

Z BIEGIEM ODRY

69



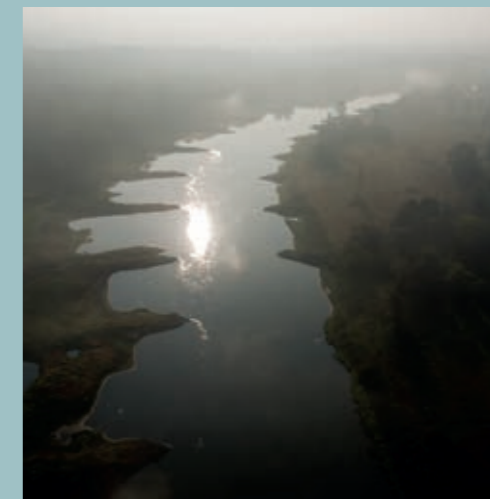
332,00 km ŚCINAWA



PORT ŚCINAWA

Między Lubiążem a Ścinawą po prawej stronie rozpościera się duży kompleks leśny. Element Krainy Łęgów Odrzańskich.

Z uwagi na panującą suszę coraz bardziej narażony na degradację. Mogłoby temu zapobiec zbudowanie stopnia wodnego w Lubiążu, jak i stopnia w Ścinawie. Plany są. Zapisy w ustawie też. I wypada czekać. W porcie kończą się prace nad budową nowoczesnej przystani pasażerskiej, dla pięknego statku pasażerskiego „Ścinawa”, ale będzie to sezonowa i loteryjna przyjemność, by móc zapoznać się z walorami przyrodniczymi odcinka do Lubiąża czy też płynąc w dół do Głogowa. A Ścinawa? Senne miasteczko na obrzeżach Zagłębia Miedziowego, nad którym góruje pomnik bezmyślności inwestowania w infrastrukturę odrzańską. Przesypownia cementu, którego technologia przewozu wodą nigdy nie została opanowana. Na szczęście jest wykorzystywana przez kolej.





Z BIEGIEM ODRY

349,90 km CHOBIENIA



Płynąc przez bardzo częste mgły poranne, mijamy z lewej strony łągi odrzańskie, zaś z prawej Odra dotyka kolejnego dużego kompleksu leśnego, który rozpościera się między nią a Baryczą.

NIECZYNNNA
PRZEPRAWA
PROMOWA

MARINA CHOBIENIA

Kościół pw. Piotra i Pawła góruje nad rzeką, na lewym brzegu. Jest to jeden z bardziej malowniczo położonych punktów nad Odrą. Kilkaset metrów wcześniej mijamy marinę. Grupa zapaleńców uczy tam dzieci i młodzież bezpiecznego korzystania z wody. Jedno z nielicznych miejsc nad Odrą, gdzie można wyjść na brzeg i skorzystać z dobrodziejstw cywilizacji.



PROMY NA ODRZE

Przeprawy promowe na Odrze wg stanu z 1960 r.

Odległość od początku szlaku żeglownego (w km)	Miejscowość	Rodzaj przeprawy
62,20	Czechowice	prom i łódź
65,70	Lasoki	łódź
70,67	Przewóz	łódź
72,30	Dziergowice	prom i łódź
86,30	Landzmiery	łódź
97,30	Koźle – Port Rybarze	łódź
100,47	Rogi Stocznia	łódź
105,00	Januszkowice	łódź
108,40	Zdzieszowice	prom i łódź
126,20	Otmęt (Krapkowice)	prom i łódź
131,10	Odrawąż	łódź
132,70	Chorula	prom i łódź
137,40	Kąty	prom
140,00	Żlinice	prom
144,10	Groszowice	łódź
149,90	Opole	łódź ciężarowa, łódź osobowa
160,30	Żelazna	łódź
162,40	Dobrzeń Mały	prom i łódź
167,70	Chróścice	prom i łódź
285,20	Brzeg Dolny	prom
313,00	Lubiąż	prom
349,90	Chobienia	prom
355,00	Ciechanów-Radoszyce	prom
416,80	Bytom Odrzański	prom
450,30	Przewóz	prom
481,20	Pomorsko	prom
484,95	Brody	prom
503,90	Radnica	prom
509,20	Gostchorze	prom
530,40	Potęcko	prom
704,80	tereny między Odrą a Odrą Zachodnią	prom
724,40	Żabnica	prom



Źródło: Informator dróg wodnych śródlądowych żeglownych, Warszawa 1961

Nie ma ich dużo. Odchodzą co kilka lat. Zastępowały mosty, których nie było (bo nie było bądź były zniszczone podczas wojny i nieodbudowane). Łączyły zakłady pracy z miejscami zamieszkania pracowników (Koźle, Otmęt, Odrawąż, Chorula). Skracaly drogi do dużych miast (w Lubuskiem, czy też promy w Chobieni i Ciechanowie). Problematyczne, nieprzewidywalne, uzależnione od warunków pogodowych, ale często ułatwiały życie mieszkańcom Nadodrza. Nie funkcjonowały przy zlodzeniu, płynącej krze, wysokiej i niskiej wodzie. Przy wysokiej wodzie można było płynąć łodzią. Ekstremalne to wydarzenie i trudne do opowiedzenia. Niemniej zawsze, gdy likwidowano przewóz – było smutno. Nie ma ich już dużo. Odchodzą co kilka lat. Ostatnia chwila, by przepłynąć tymi, które zostały.

Przeprawy promowe na Odrze wg stanu na 2022 r.

Odległość od początku szlaku żeglownego (w km)	Miejscowość	Rodzaj przeprawy
108,40	Zdzieszowice	prom
450,30	Milsko-Przewóz	prom
481,20	Pomorsko-Wysokie	prom
484,95	Brody-Czerwieńsk	prom
530,40	Potęcko-Chlebowo	prom
645,00	Neulewin-Gozdowice	prom

Źródło: Przewodnik po śródlądowych drogach wodnych w Polsce, Warszawa 2022



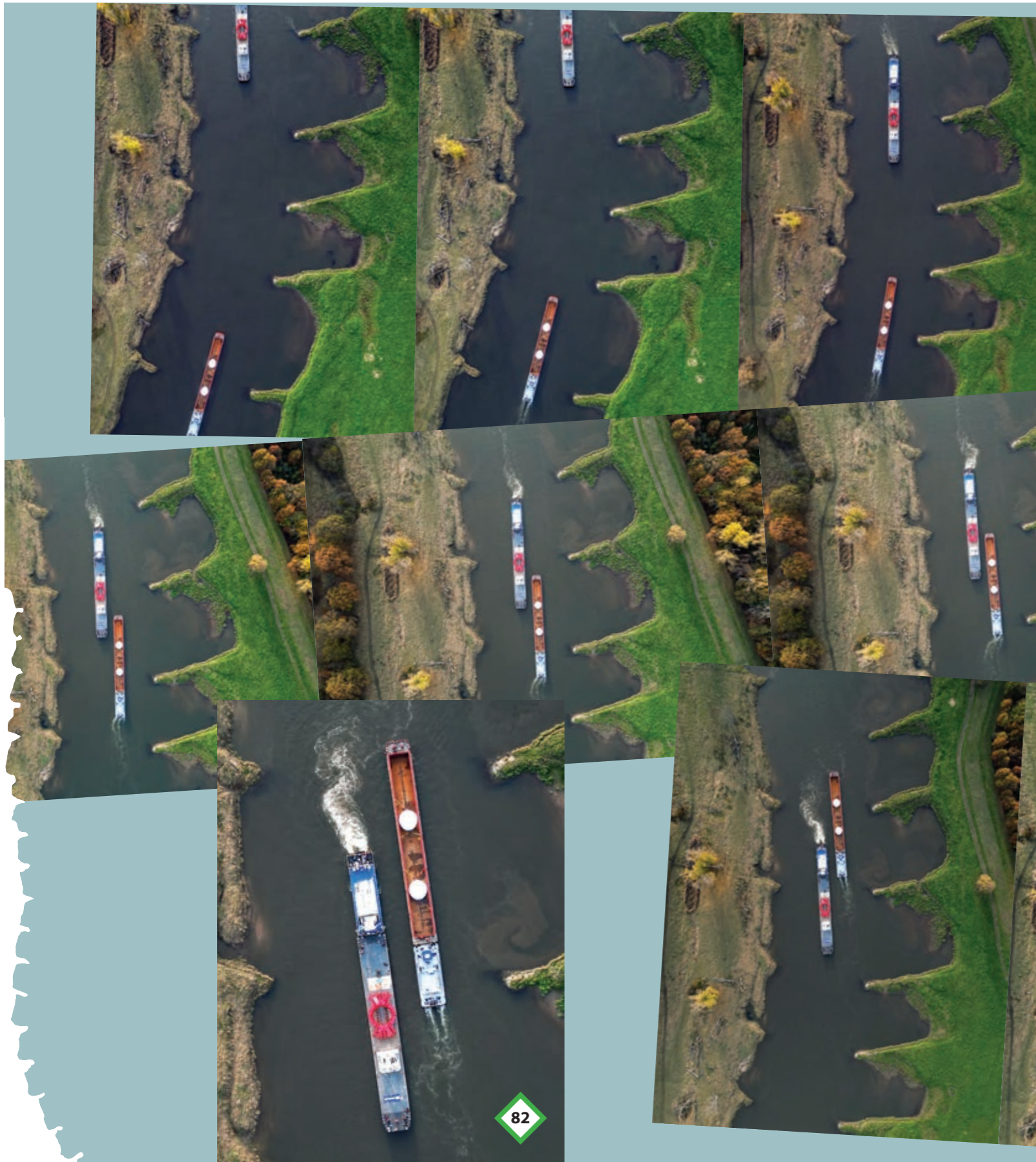


80

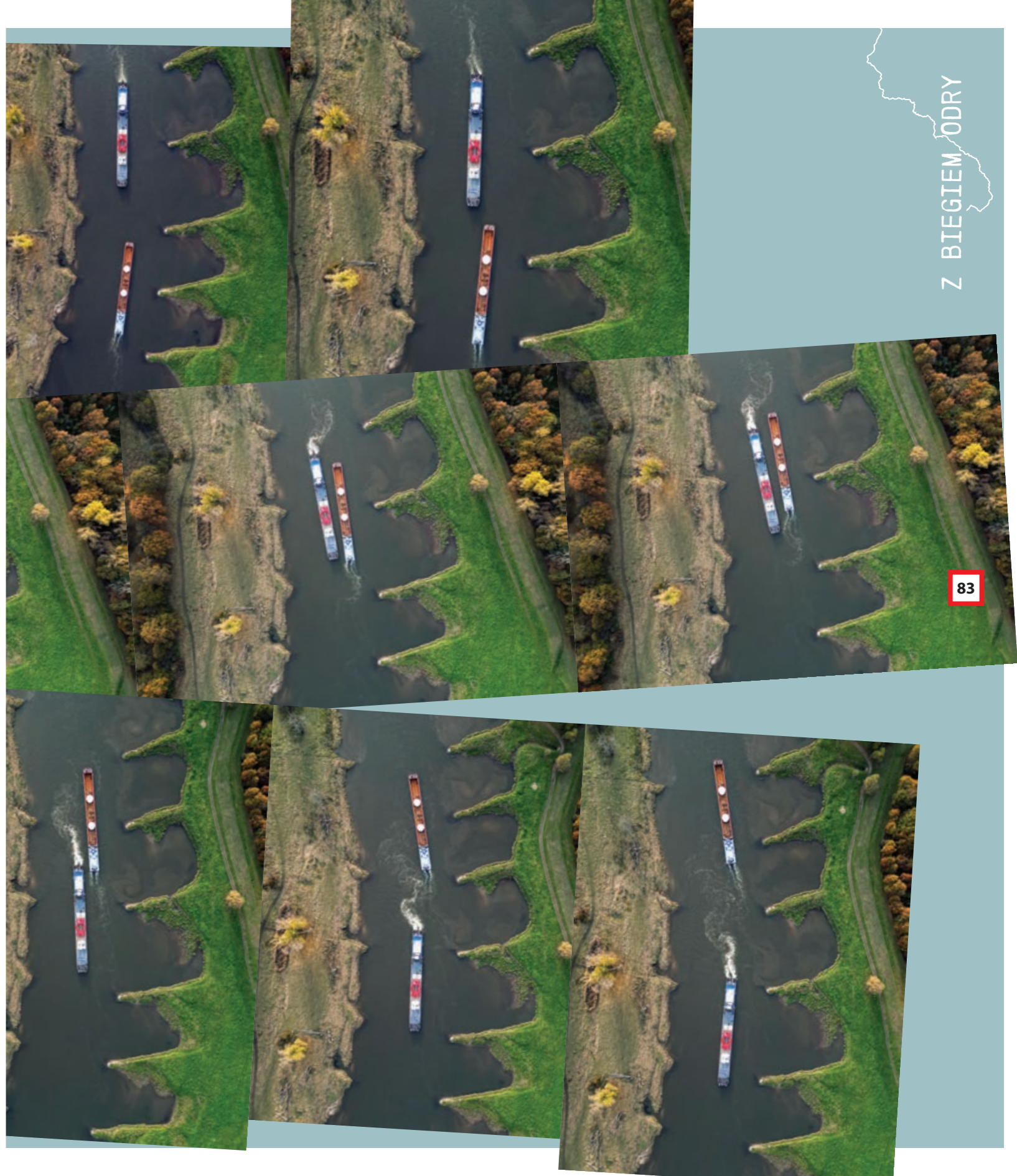


81

Z BIEGIEM ODRY



82



83

378,10 km

UJŚCIE BARYCZY

Ujście jednego z najczęściej uczęszczanych szlaków kajakowych w dorzeczu Odry.

84



BARYCZ



Z BIEGIEM ODRY



85

391,50 km STOCZNIA GŁOGÓW

(nie istniejąca od 1956 r.)



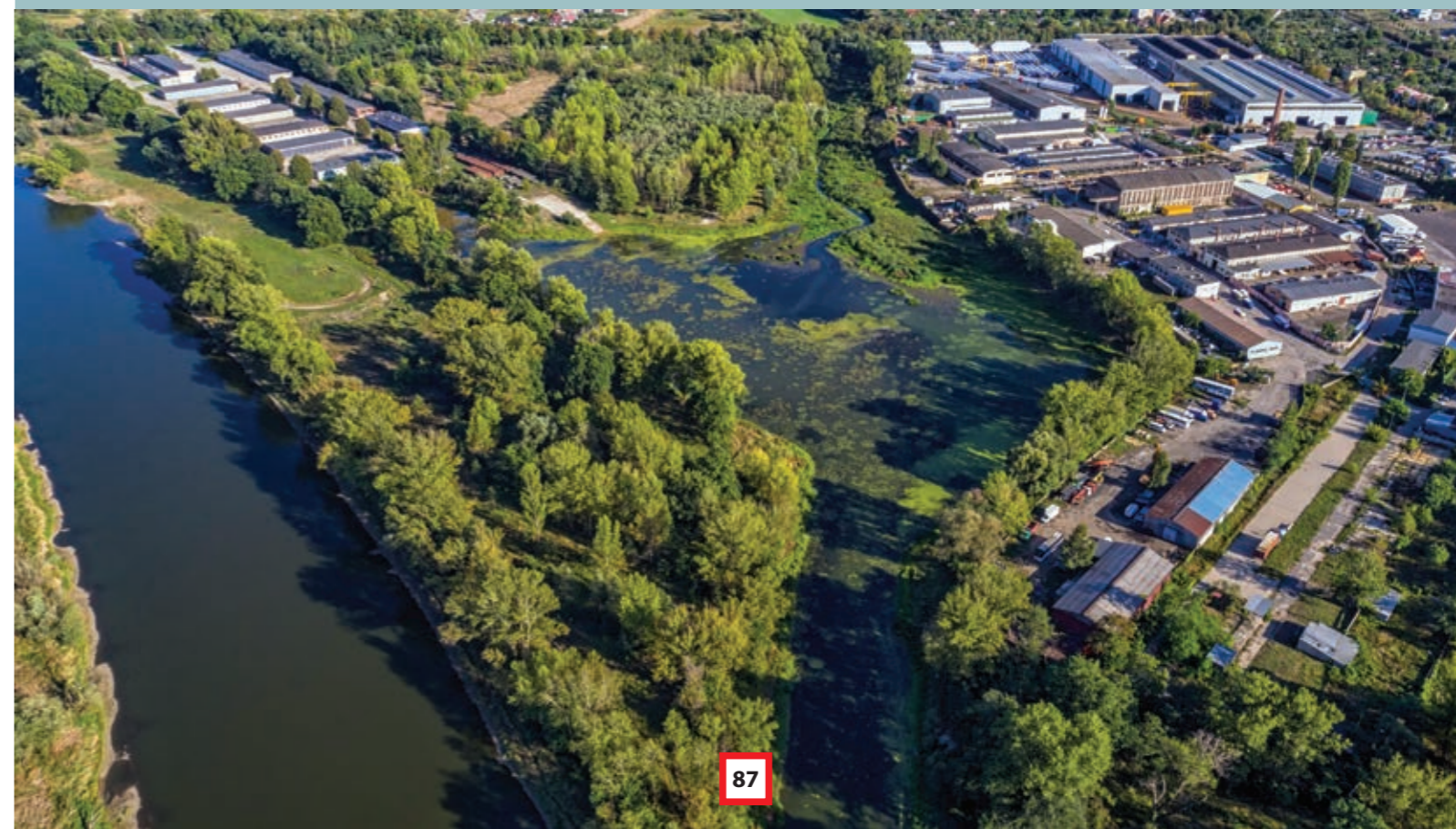
STOCZNIA GŁOGÓW

Stocznia zlikwidowana w 1956 r. Od tego czasu funkcjonowała tu Fabryka Maszyn Budowlanych „Famaba”. Zabudowania hydrotechniczne zachowały się do czasów dzisiejszych.

86



Z BIEGIEM ODRY



87

392,90 km GŁOGÓW

Kiedyś ważne miejsce na Odrze.
Historycznie wraz z Krosnem najistotniejsze dla obrony Polski.



88

Dziś też punkt ważny. Jedyne most nad Odrą, biegnie przez miasto. Łączy dwie południkowe drogi ekspresowe (S-3 z S-5) i jednocześnie łączy Zagłębie Miedziowe z częścią pojezierza Lubuskiego. Poniżej mostu znajduje się marina, wykorzystująca nigdy nie powstały Port Katedralny. Głogów, to w kontekście Odry, jeden z najbardziej tajemniczych punktów. Do 1956 r. funkcjonowała tu intensywnie stocznia, zlikwidowana w 1956 r. Zachowano do tej pory basen stoczniowy, nabrzeża, a także układ hal produkcyjnych. Nieco poniżej, także na lewym brzegu, znajduje się zatoka Neptuna.

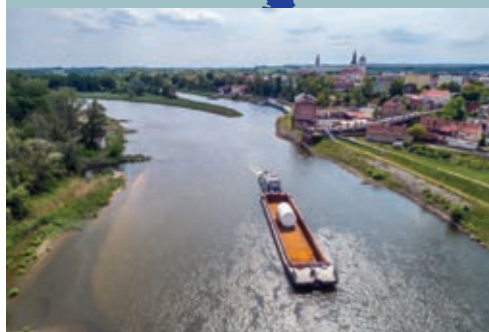
Przy niskich stanach wody można zauważyć pozostałości kadłubów barek, które nie doczekały się remontu. Wracając do portów w Głogowie, ten najstarszy znajduje się niespełna dwa kilometry poniżej mostu. Obecnie to także marina.



89



418,60 km BYTOM ODRZAŃSKI



92

Między Głogowem a Bytomiem Odrzańskim mijamy położone na lewym brzegu Huty Miedzi „Głogów I” i „Głogów II”. Nigdy nie planowano, by całe Zagłębie Miedziowe było transportowo obsługiwane przez transport wodny.

A Bytom Odrzański?

Piękne miasteczko, z dużym basenem portowym.

Można się zatrzymać albo płynąć dalej do Nowej Soli.



Z BIEGIEM ODRY

93

429,80 km NOWA SÓL

Środek Odry.
Tej transportowej.
Tu znajdował się port i zimowisko.
Tu znajdowała i znajduje się
stocznia.

Miasteczko do końca lat 80. na wskroś portowe, ze wszystkimi jego atrybutami. Basen portowy został przekształcony w jezioro z fontanną. Stocznia działa. Niemniej fakt, że obudowana jest terenami rekreacyjnymi. Należy przypuszczać, iż to kwestia lat, jak zostanie zlikwidowana. W Nowej Soli jako jedynej z nielicznych miejscowości działa dalej sportowy klub kajakowy. Funkcjonuje marina. Po powodzi 1997 r. włożono wiele starań w to, by tereny nadodrzańskie były ciekawie zaaranżowane. I to się udało.

Tu też znajduje się baza statku pasażerskiego. Czasami pływa w dół, czasami do Głogowa. Także czasami w Głogowie stacjonuje. To, co się tu udało samorządowi, niestety nie udało się na odcinku między Cigacicami a Krosnem. Drugi statek pasażerski pływający na odcinku lubuskim został jakiś czas temu sprzedany.

94

PORT NOWA SÓL



95

MOSTY NA ODRZE



Kanał Gliwicki:

Gliwice-Łabędy (km 38,5; 37,5)
Czerwionka (km 33,6)
Dzierżno (km 32,6; 29,7)
Pławniowice (km 28,8; 28,2; 25,9; 24,6)
Rudziniec (km 20,7)
Ujazd (km 16)
Sławięcice (km 14,6; 14)
Kędzierzyn-Koźle (km 11,5; 9,7; 7,8; 5,4; 3,6; 1,7)

Odcinek Kędzierzyn-Koźle-Wrocław:

Krapkowice (km 123; 124,6; 126)
Rogów (km 130; 131)
Opole (km 150,6; 151,2; 152,1; 152,4)
Wróblin (km 156)
Chróścice (km 168,3)
Mikolin (km 176,3)
Zwanowice (km 185,1; 189,13; 195,15; 199,1)
Lipki (km 206,9)
Oława (km 213,1; 213,3; 216,4)
Ratowice (km 227,8; 230,7)
Janowice (km 232,4)
Gajków (km 235)
Kamieniec Wrocławski (km 239)
Łany (km 240,8)
Wrocław – Odra (km 240,8–261: m. Generała Nila, kładka Zwierzyniecka, m. Grunwaldzki, m. Pokoju, kładka Muzealna, m. Piaskowy, m. Poznański, m. Milenijny, m. Milenijny-Osobowice I, m. Rędziński)
Wrocław – Odra Południowa (km 251,8–253,35: m. Macieja, dwa m. Uniwersyteckie Południowe, m. Sikorskiego, m. Dmowskiego)
Wrocław – Odra Północna (km 1,28–0,2: m. Mieszkańskie, m. Uniwersytecki Północny, kładka Stodowa, kładka Bielska-Żabia, kładka Piaskowa, m. Stodowy, m. św. Klary, m. Młyński Północny i Południowy, m. Tumski)
Wrocław – Stara Odra (km 0,9–1,6: m. Zwierzyniecki, m. Szczytnicki)
Wrocław – Kanał Miejski (km 3,8–6: m. Warszawski, m. Trzebnicki, m. Osobowicki)
Wrocław – Kanał Nawigacyjny (km 0,6–9: kładka Bartoszewicka, m. Chrobrego, m. Jagielloński, m. Warszawski, m. Trzebnicki, m. Osobowicki)



Odcinek Odra Wschodnia:

Gryfino (km 718)
Radziszewo (km 727,9)
Szczecin (km 733,7–737,6: m. Gryfitów, m. im. Pionierów Miasta Szczecina, m. Cłowy)

Odcinek Odra Zachodnia:

Gryfino (km 718,1)
Kołbaskowo (km 728)
Szczecin (km 733,7–739,1: m. Dziewoklicz, m. Kolejowy, m. Długi, m. Trasa Zamkowa, m. na wyspę Grodzką, m. Borzymiski)

Szczecin – Kanał Zielony-Parnica (m. Zielony, m. Łabudy, m. Portowy, most kolejowy, most drogowy)

Źródło: Przewodnik po śródlądowych drogach wodnych w Polsce, Ministerstwo Infrastruktury, Warszawa 2022



Odcinek Wrocław-Cigacice:

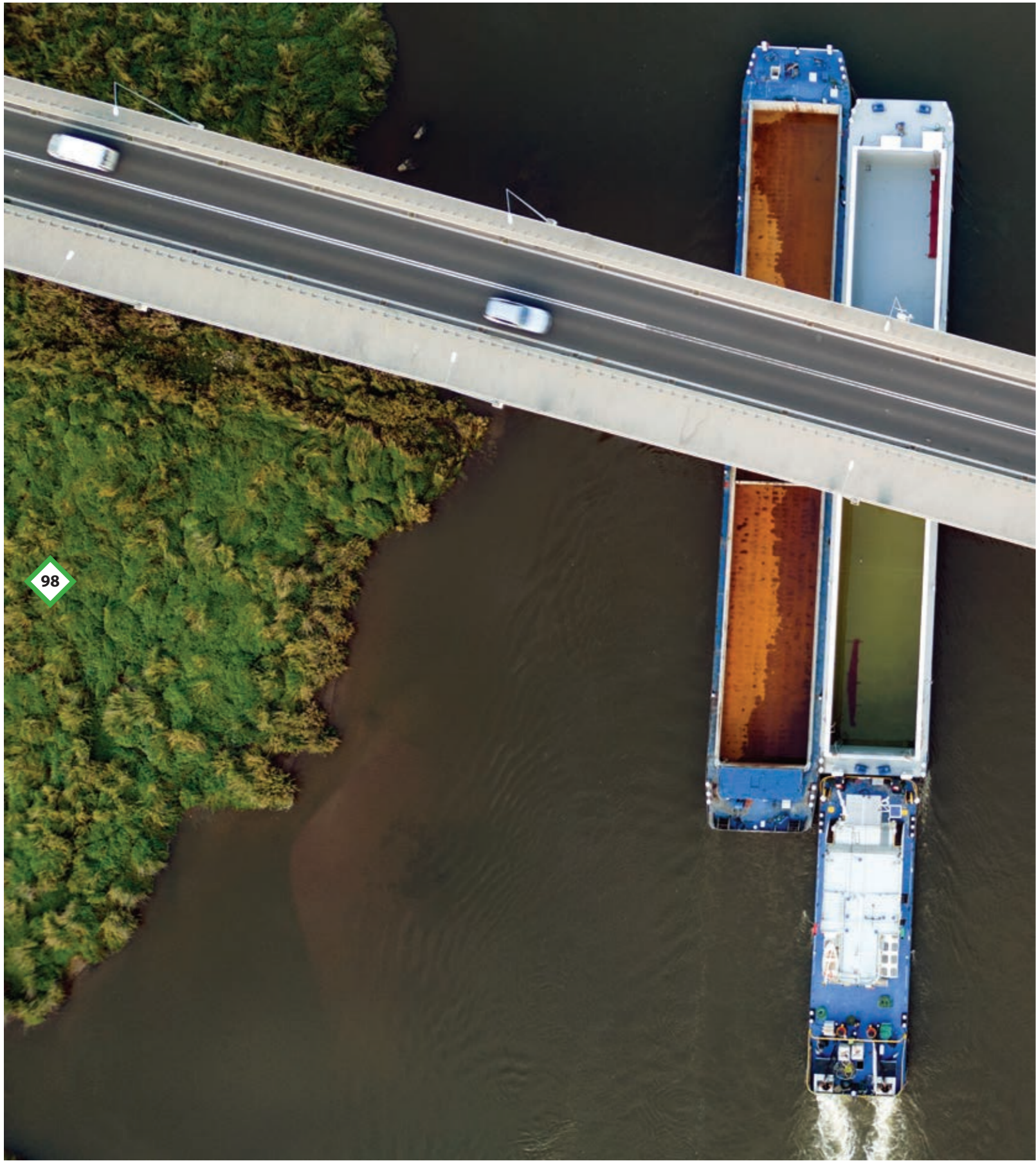
Brzeg Dolny (km 283,2; 286,7)
Lubiąż (km 310)
Ścinawa (km 331,6; 331,9)
Ciechanów (km 355,5)
Głogów (km 393; 393,3)
Nowa Sól (km 428,8; 437,7)
Cigacice (km 469,8; 470; 477)

Odcinek Cigacice-Kostrzyn nad Odrą:

Nietków (km 490)
Krosno Odrzańskie (km 514)
Świecko (km 580,7; 580)
Słubice (km 584)
Kostrzyn nad Odrą (km 615,1; 614,9)

Odcinek Kostrzyn nad Odrą-Krajnik Dolny:

Siekierki (km 654)
Osinów Dolny (km 662,3)
Krajnik Dolny (km 690,5)



470,80 km CIGACICE

Port przemysłowy Zielonej Góry. Zielona Góra nie ma już przemysłu. Portu też nie ma. Próba jego ratowania poprzez budowanie przespowni cementu skończyła się fiaskiem. Obecnie marina. Zresztą w Cigacicach są dwie. Jedna w porcie, druga – bardziej przystań – w nurcie Odry. Tutaj też mieszkają ludzie, którzy lubią biesiadować nad Odrą i aranżują wiele ciekawych inicjatyw.



100

PORT CIGACICE

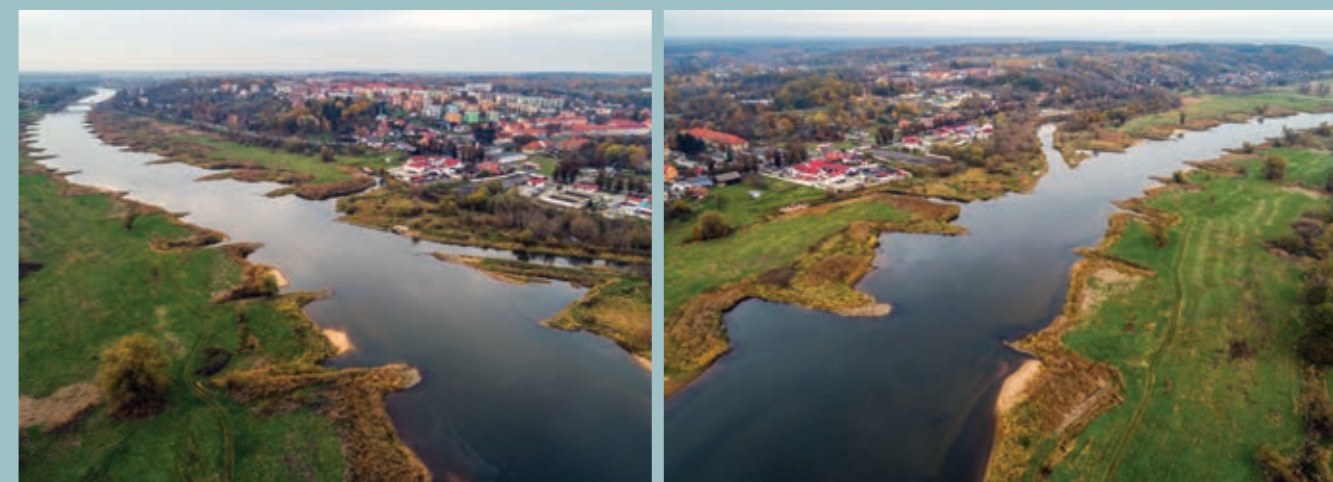


514,80 km ODRZAŃSKIE KROSNO

Jest nabrzeże, jest bulwar.
I nigdy nie ukończony port.



Z BIEGIEM ODRY



UJŚCIE BOBRU

ZAMEK PIASTOWSKI W KROŚNIE ODRZAŃSKIM



101

516,20 km UJŚCIE BOBRU

ZBIORNIKI NA BOBRZE



102



542,40 km UJŚCIE NYSY ŁUŻYCKIEJ

Z BIEGIEM ODRY



103



552,20 km

106

MOST
W KŁOPOCIE

Z BIEGIEM ODRY

107

553,45 km

KANAŁ

ODRA
SPREWA

KANAŁ ODRA-SPREWA

108

MOST W KŁOPOCIE



584,50 km

SŁUBICE

Przedmieście
Frankfurtu nad Odrą.
Centrum usługowe
i handlowe.



110

FRANKFURT
NAD
ODRĄ

● SŁUBICE



617,60 km UJŚCIE
WARTY

Z BIEGIEM ODRY

UJŚCIE WARTY

KOSTRZYN NAD ODRĄ

WARTA



Twierdza Kostrzyn

Zespół fortyfikacji wzniesionych i użytkowanych pomiędzy XV a XX w. w Kostrzynie nad Odrą. Twierdza powstała na wzór fortec włoskich. Jej budowę ukończono w XVII w. Była jedną z największych fortyfikacji w Niemczech. Podczas wojny trzydziestoletniej przetrwała dwa oblężenia. Zniszczona w trakcie działań wojennych w 1945 r. Na jej terenie znajduje się Muzeum Twierdzy Kostrzyn, które prowadzi działalność edukacyjną, archeologiczną i konserwatorską.

111

UJŚCIE NOTECI^{DO} WARTY



WARTA



114

Stary, już właściwie historyczny szlak transportowy. Warta, Noteć, Kanał Bydgoski.

Obecnie funkcjonuje jako element trasy E-70. Na całe szczęście trasy turystycznej. Gdybyśmy chcieli myśleć o poważnej realizacji trasy wodnej Wschód-Zachód, powinien to być odcinek kanałowy, lateralny do obecnej historycznej trasy.



Z BIEGIEM ODRY

115

639,80 km

CZELIN

Miejscowość otwiera odcinek nadodrzański, nad którym walczyły jednostki I Armii LWP. 27 lutego 1945 r. żołnierze 6 Samodzielnego Batalionu Pontonowo-Mostowego Wojska Polskiego postawili tutaj pierwszy słup graniczny nad Odrą.



PIERWSZY SŁUP GRANICZNY
NA ODRZE



116

650,00 km

SIEKIERKI

● SIEKIERKI

● CMENTARZ ŻOŁNIERZY
1. ARMII WOJSKA POLSKIEGO



Cmentarz wojenny 1. Armii Wojska Polskiego

Cmentarz zlokalizowany między wsiami Siekierki i Stare Łysogórki – zwyczajowo nazywany „cmentarzem Siekierkowskim”.

Powstał w wyniku rozkazu Naczelnego Dowódcy Wojska Polskiego z dnia 16 kwietnia 1945 r. Spoczywają na nim żołnierze polegli podczas forsowania Odry i podczas walk o Berlin. Na cmentarzu pochowanych jest 1987 żołnierzy w 24 kwaterach.

Tuż obok cmentarza znajduje się lapidarium upamiętniające ważniejsze bitwy II wojny światowej z udziałem polskich żołnierzy oraz miejsca cierpienia jeńców i ludności cywilnej.

117



667,00 km

KANAŁ ODRA-HAWELA

Kanał łączy Odrę w okolicy Cedyni z Hawelą koło Oranienburga. Całkowita długość kanału wynosi 82,8 km, natomiast drogi wodnej Hawela-Odra – 101,6 km.



120

ŚLUZA HOHENZAATEN WEST

ŚLUZA HOHENZAATEN OST



704,10 km POCZĄTEK
ODRY ZACHODNIEJ

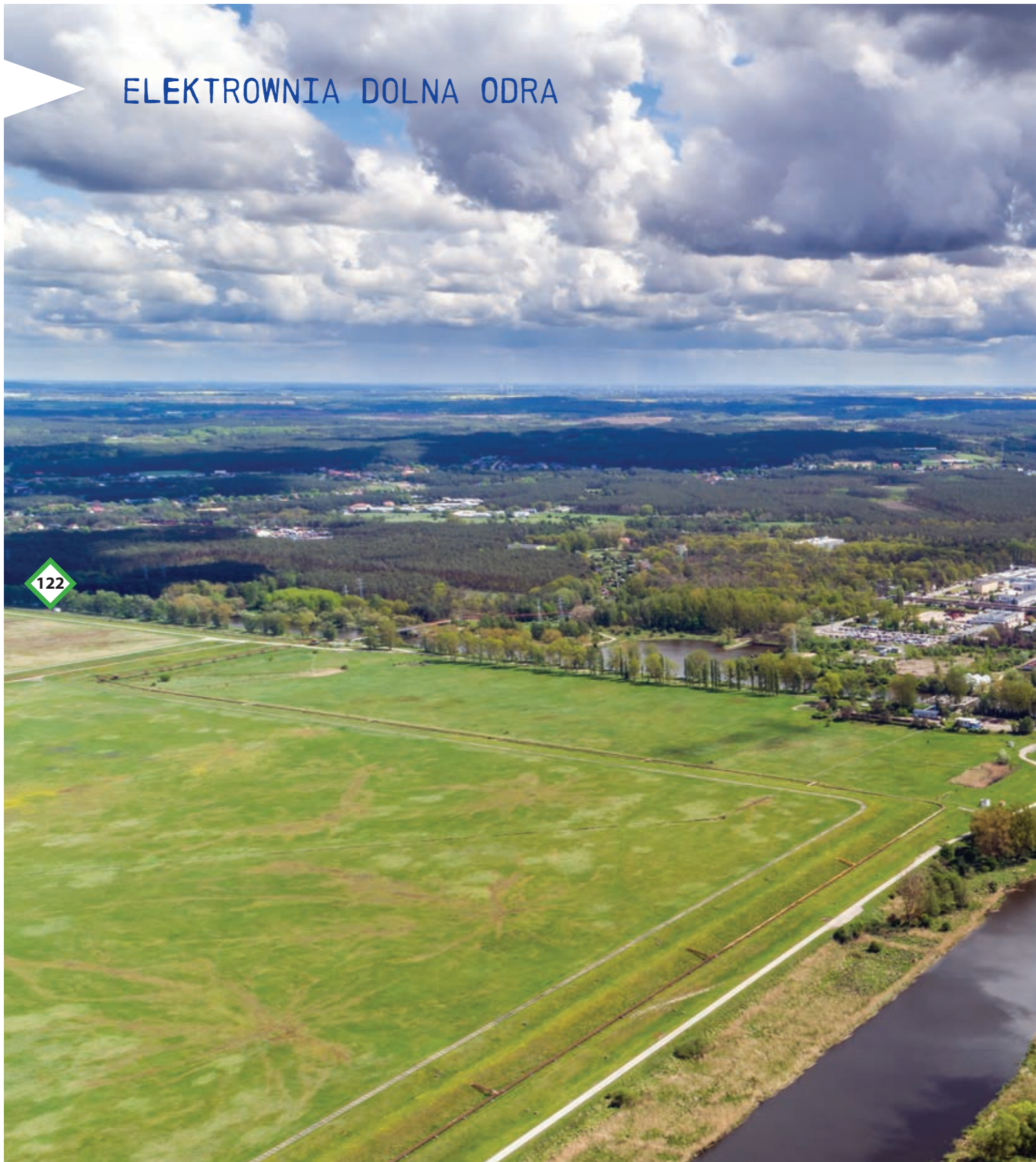
Z BIEGIEM ODRY



121

ELEKTROWNIA DOLNA ODRA

122



Z BIEGIEM ODRY

123



PARK KRAJOBRAZOWY



DOLINA DOLNEJ ODRY



Park Krajobrazowy Dolina Dolnej Odry

Został utworzony 1 kwietnia 1993 r. Zajmuje obszar położony na Międzyodrze (pomiędzy rozgałęzieniem Odry na Odrę Wschodnią i Zachodnią, na północ od Widuchowej do Kanału Leśnego, na południowy zachód od Szczecina). Powierzchnia parku wynosi 6009 ha.

Teren parku to przede wszystkim łągi, mokradła i torfowiska przecinane siecią kanałów i starorzeczy. Ze względu na występowanie unikalnej flory i fauny w granicach parku ustanowiono dwa rezerваты przyrody „Kurowskie Błota” i „Kanał Kwiatowy”.



126



Z BIEGIEM ODRY

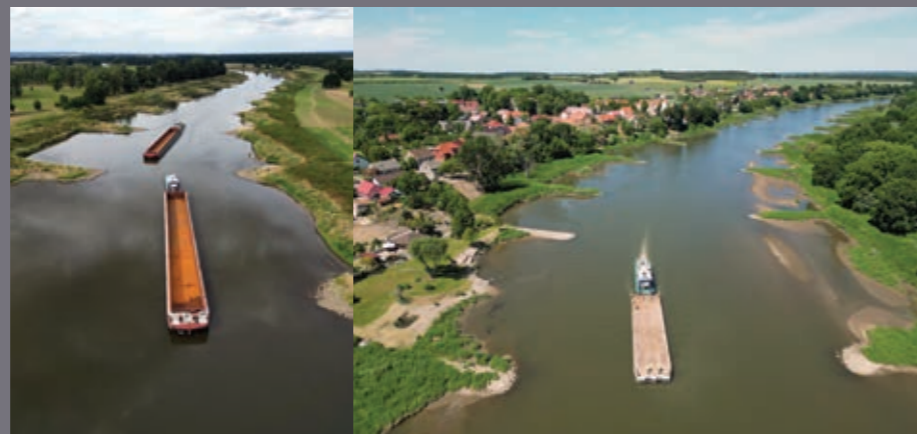


127

BARKI NA ODRZE

Coraz rzadziej można spotkać jednostki pływające po Odrze. Przewożą one przede wszystkim ładunki wielkogabarytowe z Opola-Groszowic bądź prowadzą kadłuby ze stoczni w Koźlu, Wrocławiu, Malczycach i Nowej Soli. Natomiast coraz częściej spotkać można jednostki prowadzone z postojowiska berek w Szczecinie na zezłomowanie do stoczni w Malczycach i Wrocławiu.

Ostatnim odcinkiem, gdzie przewozi się ładunki, jest odcinek dolnej Odry. Tu albo spotykamy jednostki płynące w kierunku zachodnim, albo przewożące piasek z kopalni w Bielinku.



128

Po Odrze obecnie pływa nie więcej niż 30 jednostek, z tego 20 używanych jest do prac remontowych szlaku wodnego.



129



741,00 km SZCZECIN

Tutaj kończy swój bieg Odra. Port śródlądowy nigdy tu praktycznie nie istniał. Istniała za to obsługa portu przez żeglugę śródlądową. Dziś to zjawisko jest sporadyczne, a jeżeli występuje to w obsłudze ładunków do Niemiec. Kanałami. Bezpiecznie i stabilnie.

Istniała tu kiedyś stocznia rzeczna, a także punkty przeładunkowe i obsługi barek Żeglugi na Odrze. Obecnie zlokalizowanych jest tu kilka bunkierów do obsługi paliwowej jednostek pływających z piaskiem, jednostek pływających do Niemiec oraz coraz rzadszych jednostek pływających w górę Odry. Symbolem upadku żeglugi śródlądowej na Odrze są dwa pchacze typu „Muflon”, stojące przy nabrzeżu przy legendarnej ulicy Heyki. Zakupione przez armatora wiele lat temu z przeznaczeniem na Dunaj – nigdy tam nie dotarły. Stoją, upamiętniając przypadkowo szczyt technicznego rozwoju polskiego taboru rzeczno-żeglownego.



130

Samo miasto coraz bardziej zyskuje na znaczeniu. Niemniej jednak, nieustannie w świadomości odpowiedzialnych za jego rozwój, funkcjonuje przekonanie będące pokłosiem polityki Eugeniusza Kwiatkowskiego, który już w powojennej Polsce wskazał Trójmiasto jako wiodący ośrodek morski. W obecnej sytuacji politycznej w regionie, aż prosi się, by wzmocnić znaczenie portu Szczecin i portów Zalewu Szczecińskiego. Oczywiście, że jest to problematyczne, bowiem narusza się w ten sposób interesy Hamburga.

Nie jest to zjawisko nowe. Występowało także w czasach, gdy Szczecin był portem Berlina, dla równowagi właśnie dla Hamburga.

Oczywiście, że warto przyjechać do Szczecina. Usiąść na Wałach Chrobrego – to już wody morskie – i przepłynąć się statkiem pasażerskim po porcie. Szkoda, że nie ma już rejsów wodolotem do Świnoujścia. Ale sam Szczecin jest coraz piękniejszy, a tereny przyportowe zyskują nowe, estetyczne i funkcjonalne oblicze.

Czy może istnieć port Szczeciński bez sprawnej drogi wodnej Odry? Oczywiście, że tak. Czy Państwo Polskie może sobie pozwolić na dalszą dewastację gałęzi gospodarki narodowej, jaką jest gospodarka wodna? Oczywiście, że nie.

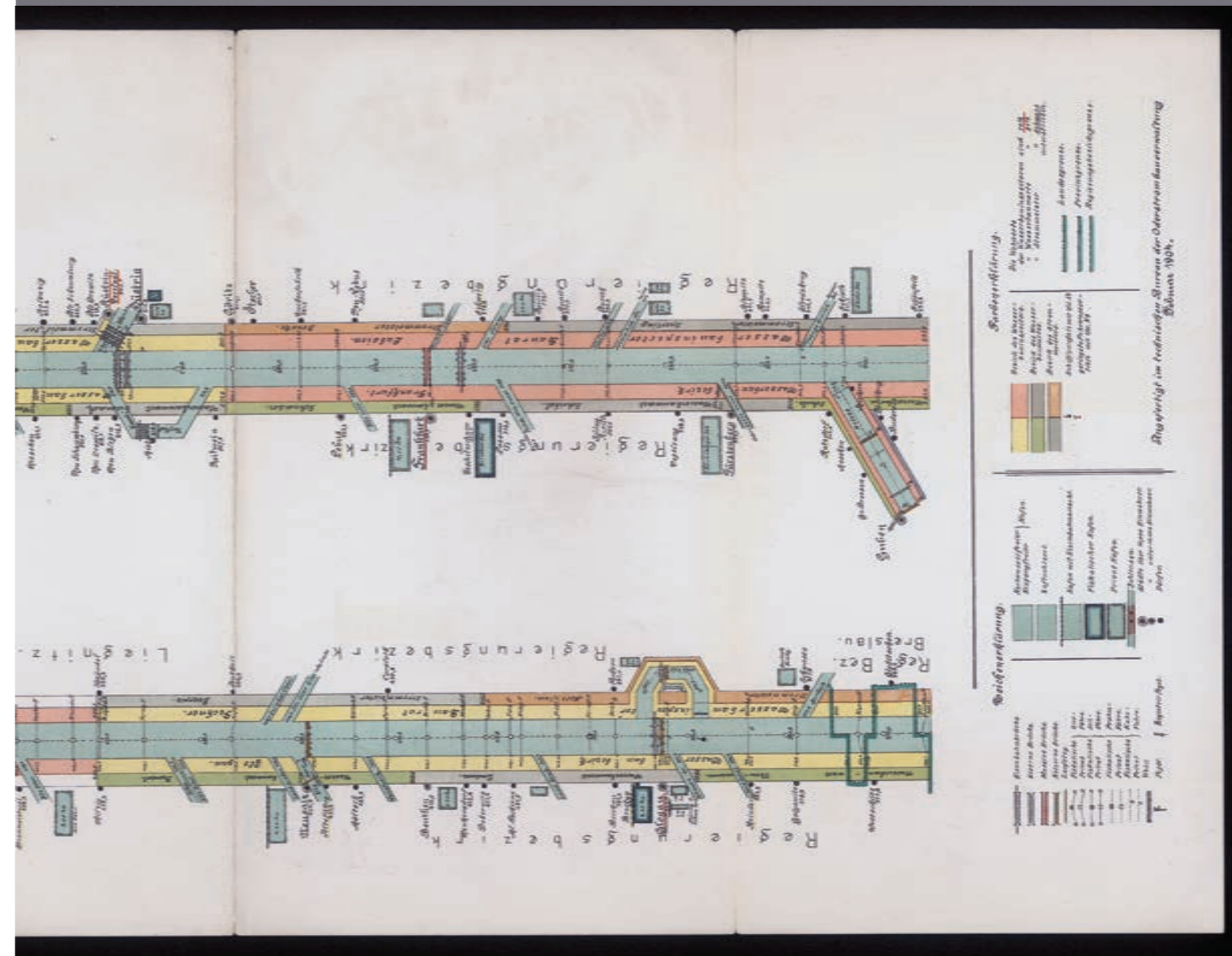
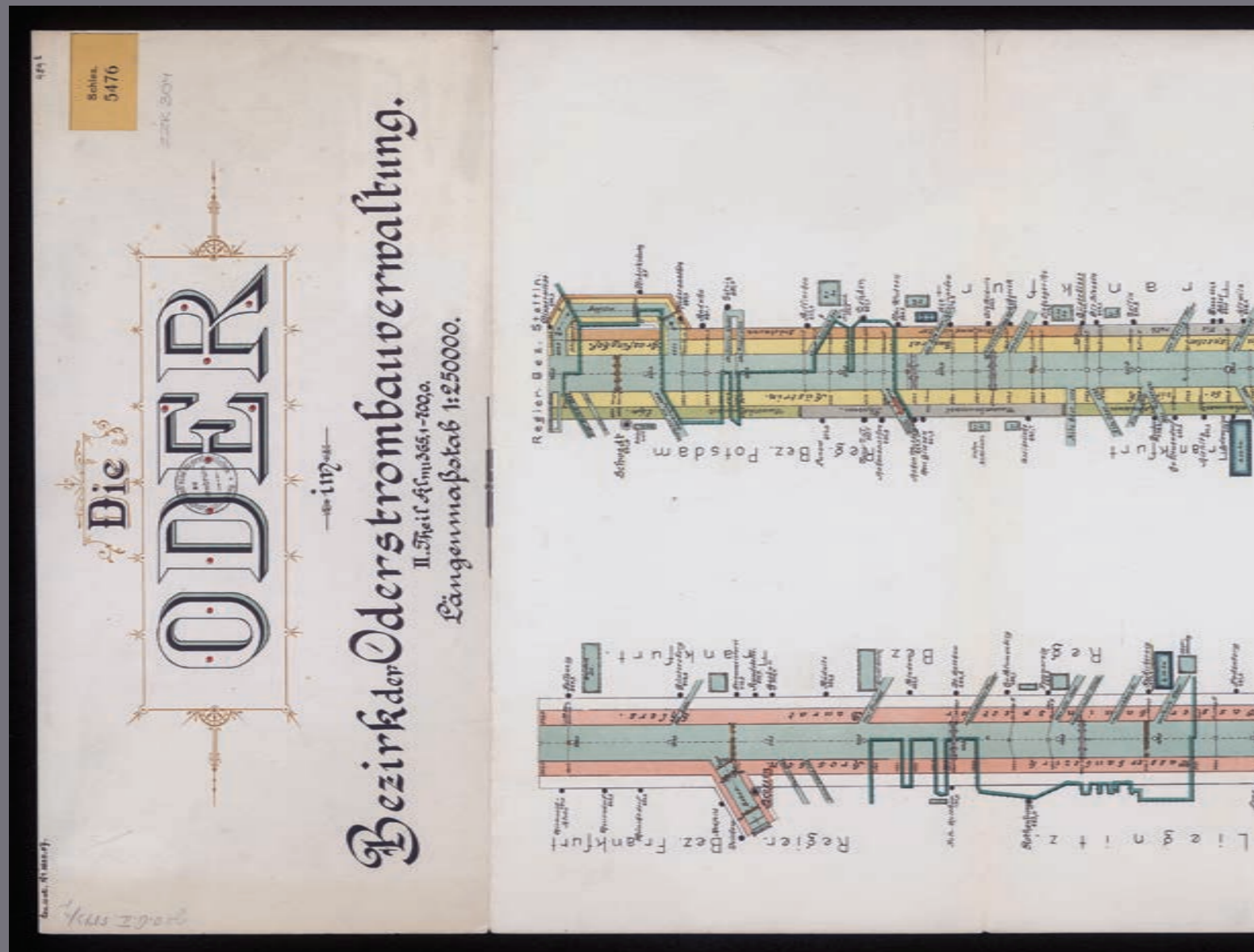
130



131

MAPA HYDROGRAFICZNA

(niemiecka locja Odry z 1904 r.)



Źródło: Biblioteka Narodowa

Z biegiem Odry. Wydawało mi się zawsze, że jest się czym chwalić. W końcu Odra to „Kręgosłup Ziem Odzyskanych”. Po zrealizowaniu projektu okazało się, że były to tylko iluzje.

Dlaczego mi się wydawało?

Analizując album Mieczysława Wróblewskiego, a także późniejszy, wydany w kilku językach Jana Popłońskiego, można zauważyć w ich zdjęciach sens, radość i chęć chwalenia się.



Dziś? Dziś nie wypada się chwalić Odrą. Zawłaszczona przez środowiska polityczne, a w szczególności przez agresywne środowiska ekologiczne stanowi jedną z osi konfliktu społecznego nie tylko na Nadodrzu, ale i w całej Polsce.

134

Katastrofa ekologiczna, jaka miała miejsce poniżej Głogowa w 2022 r. spowodowała, że wypowiedanie się o Odrze stało się modne. I nie chodzi o wiedzę o niej, bowiem w tych wypowiedziach wiedzy nie ma. Są za to emocje. W dużej mierze odpowiadają za nie środowiska rządowe, które nie potrafiły w przekonujący sposób wyjaśnić, co się stało w sierpniu 2022 r. Niestety. Także władze konsorcjum miedzianego, najbardziej odpowiedzialnego za to, co się wydarzyło, nie zdołały wyjaśnić sytuacji. Sytuacji, która występuje od momentu powstania przemysłu miedzianego nad Odrą. Problemu, o którym mowa, nie udźwignęły też jednostki administracji odrzańskiej.

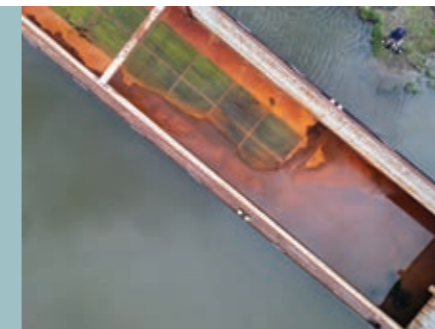
Nie wypada się chwalić Odrą, bowiem doprowadziliśmy ją do ruiny, nie dbając o gospodarkę wodną dorzecza. Nie piszę tutaj o żegludze śródlądowej. Może i rzeczywiście nie ma tu dla niej miejsca. Ale miejsca nie ma też dla turystyki, bowiem Odra to niebezpieczna wielce rzeka.

Przebywając często nad Odrą, oglądając zdjęcia wykonane z góry, widać jej zniszczenia w infrastrukturze hydrotechnicznej. Pogarszający się od 1945 r. stan rzeki nie tłumaczy pozostawienia jej samej sobie po powodziach w 1997 i 2010 r. Niebagrowanie przestrzeni międzygłówkowych, a także zaniedbania związane z utrzymaniem samych główek, doprowadzają do coraz większej erozji dna rzeki. Obniżenie poziomu wód Odry powoduje obniżenie poziomu wód rzek dorzecza. Zaniedbania te mają wpływ na coraz szybszy odpływ wody. Niewielką część wód, które prowadzi Odra, podlega retencji. Gdyby nie gospodarka na stopniach wodnych, byłaby to zerowa retencja.



ZA

KOŃCZENIE



Nie ma na Nadodrzu, nie ma w Polsce, myśli związanej z tym, iż gospodarka wodna, to ważna dziedzina gospodarki narodowej, bez której zarówno przemysł, jak i rolnictwo ma ograniczone możliwości rozwoju i funkcjonowania. Nie dziwi więc brak strategicznego postrzegania wody. A zanieczyszczenie Odry? Było niewątpliwie bardzo duże w drugiej połowie XX w. Dziś jest mniejsze, ale nie upoważnia to jednak do dalszej jej prowincjonalizacji, do obniżenia znaczenia terenów Nadodrza począwszy od portu Szczecin.

Czy warto inwestować w retencje na Odrze?

Takim przykładem są zbiorniki na górnych stanowiskach stopnia Rędzin, Brzeg Dolny, Malczyce.

Czy warto inwestować w miejsca turystyczne, takie jak Lubiąż, Kostrzyn?

Czy warto pamiętać o jednej z największej nekropolii wojennych w Polsce, jaką jest cmentarz w Siekierkach?

Nie wypada chwalić się Odrą, bo ci mający zasięgi w mediach społecznościowych, a nie mający wiedzy, wiedzą lepiej z za swojego ekranu. Ci zaś, którzy zajmują się Odrą urzędowo, pracują od 8 do 16. Ostatnio bardziej aktywnie. Jednakże bez wsparcia idei przedstawienia gospodarki wodnej jako podstawowej dziedziny gospodarki narodowej.

Obejrzyjcie jeszcze raz Państwo zdjęcia Odry z lotu ptaka i zastanówcie się, czy warto podjąć walkę o jej nowoczesne postrzeżenie jako znaczącego kapitału gospodarki narodowej.

Na pewno warto zacząć od siebie i otoczenia. Wymagać od siebie, gdy mowa o zanieczyszczeniu środowiska. Wymagać od władz samorządowych i państwowych, gdy mowa o finansowaniu oczyszczalni ścieków. Wymagać od Państwa dbałości o zrównoważony rozwój Nadodrza. Gdy to zostanie spełnione, pojawi się turystyka na masową skalę, wtedy nikomu nie będzie przeszkadzał najbardziej ekologiczny z istniejących, póki co, transportów – transport wodny.

Do zobaczenia za dwa lata. Z nową wystawą o Odrze i z nowym katalogiem.

Zapraszam także do zapoznania się z materiałami znajdującymi się pod kodami QR, zamieszczonymi na stronach biblioteki cyfrowej (www.bibliotekamiedziowa.pl), a także z pozycjami zawartymi w zwięzłym wykazie literatury.

dr Marek Zawadka



135



WARTO POSŁUCHAĆ

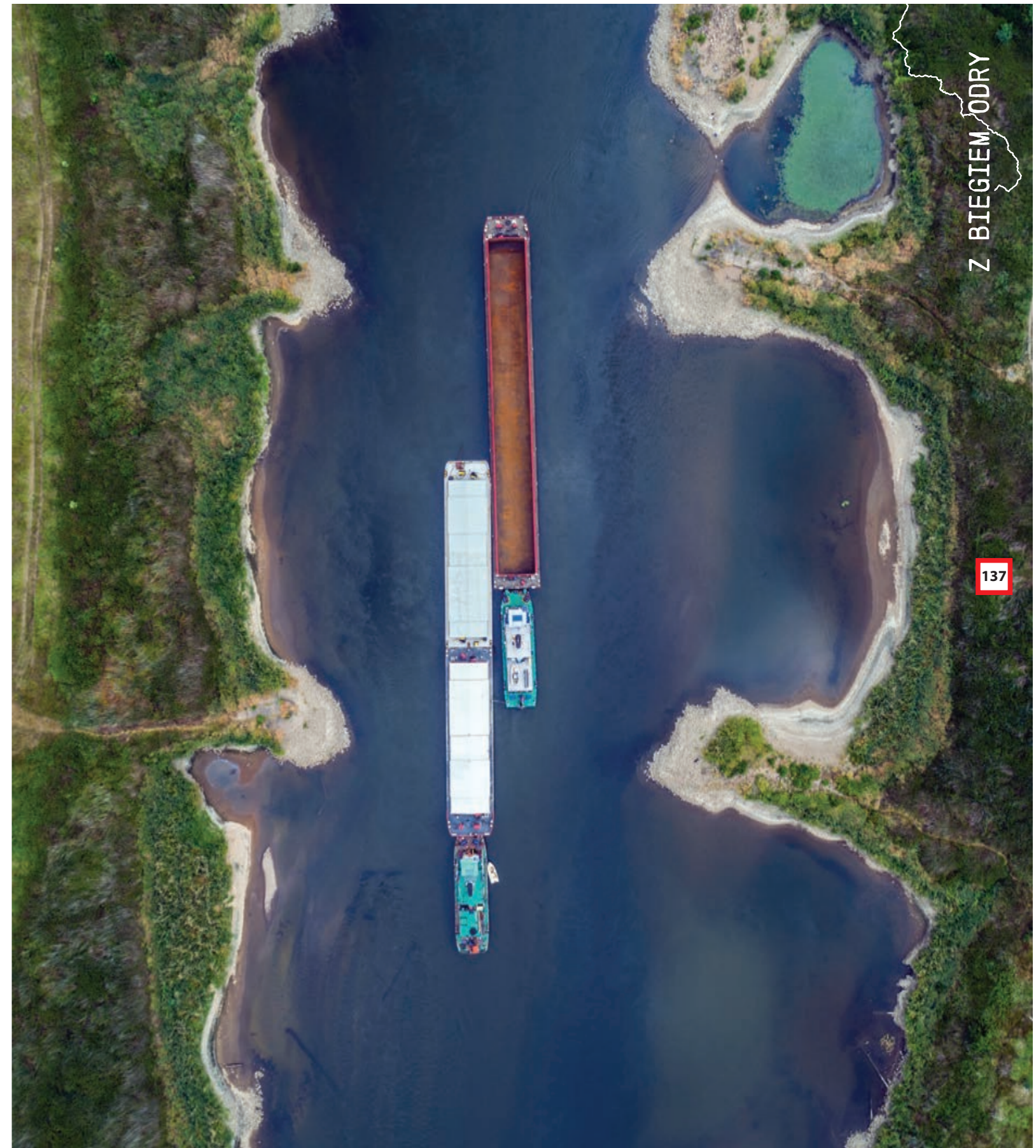
Spreaker From iHeart



Spotify



Biblioteka
Cyfrowa
Zagłębia
Miedziowego



LITERATURA

Dorzecze Odry. Monografia powodzi lipiec 1997, red. A. Dubicki, H. Stota, J. Zieliński, Warszawa 1999.

Gruszecki S., *Administracja wodna i żegluga śródlądowa na Odrze od maja 1945 r. do sierpnia 1946 r.*, „Studia Śląskie”, seria nowa, 1975.

Gruszecki S., *Eksploatacja Odry w warunkach gospodarki niemieckiej*, „Studia Śląskie”, seria nowa, 1982.

Kanał Odra–Dunaj, Międzynarodowe sympozjum 7–8 IX 1972 r. w Raciborzu, Wrocław 1972.

Miłkowski M., *Odrzańska droga wodna*, Gdańsk 1976.

Osekowski Cz., Szczegółta H., *Pogranicze polsko-niemieckie w okresie transformacji (1989–1997)*, Zielona Góra 1999.

Techman R., Zawadka M., *Administracja radziecka na Odrze w latach 1945–1946*, „Studia Śląskie” 2001.

Zawadka M., *Międzynarodowe, rządowe i społeczne plany aktywizacji Odry i ochrony jej wód przed zanieczyszczeniem w latach dziewięćdziesiątych*, „Zeszyty Odrzańskie”, Opole 2000, nr 18–19.

Zawadka M., *Odra w wybranych aspektach stosunków polsko-niemieckich w latach dziewięćdziesiątych*, [w:] *Ekonomiczne aspekty dostosowania polskiego prawa, regulacji i instytucji w ochronie środowiska do rozwiązań Unii Europejskiej*, Wrocław–Opole 1999.

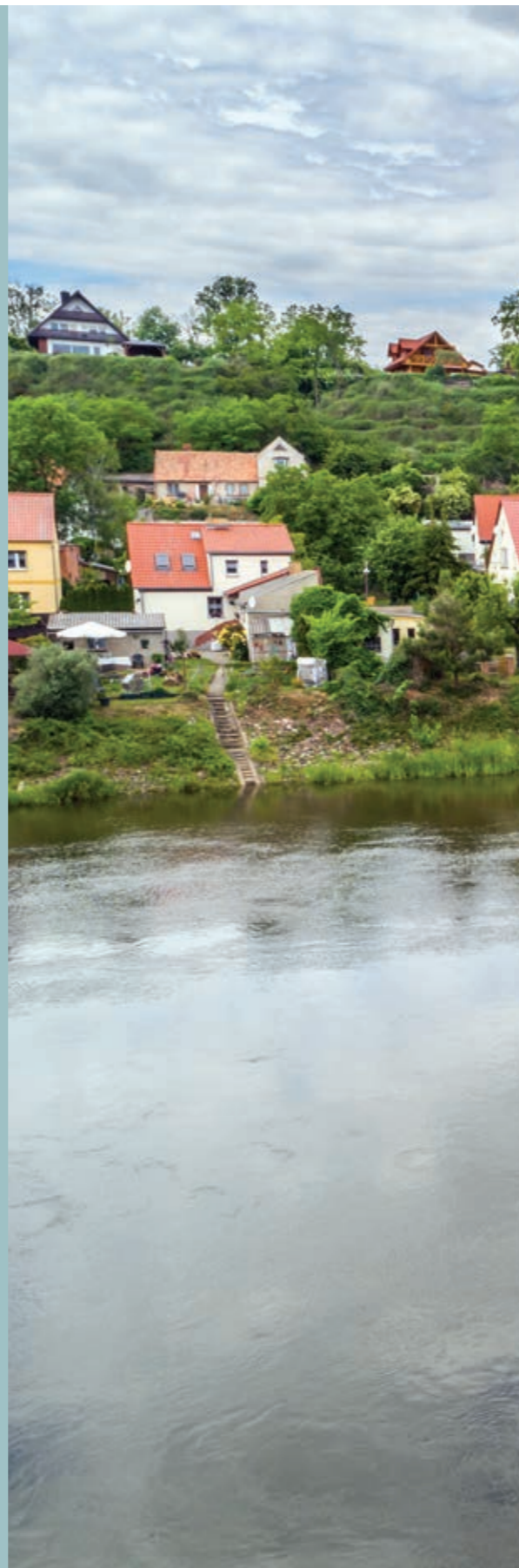
Zawadka M., *Odrzańskie porty śródlądowe po 1945 roku*, „Studia Zachodnie”, Zielona Góra 1998, nr 3.

Zawadka M., *Plan trzyletni na Odrze (1947–1949)*, „Studia Śląskie” 1999.

Zawadka M., *Żeglugowy tabor odrzański w XX wieku*, „Studia Zachodnie”, Zielona Góra 1999, nr 4.

Zawadka M., *Przejmowanie przez Polskę administracji na Odrze w latach 1945–1946*, „Studia Śląskie” 2000.

Zawadka M., *Odra. Dlaczego tak jest? I co dalej?*, „Studia Śląskie” 2023.





Wystawa

Z biegiem Odry
maj–październik 2023

Koncepcja wystawy
Marek Zawadka

Opracowanie merytoryczne
Marek Zawadka, Tomasz Pulwer

Projekt i realizacja graficzna
Tomasz Pulwer

Fotografie
Bogdan Robak „Dron Expert”, Mazarek Industrial & Military Travel

Katalog wystawy

Teksty, opracowanie i redakcja
Marek Zawadka

Projekt graficzny i skład
Jacek Świerad

Fotografie
Bogdan Robak „Dron Expert”, Mazarek Industrial & Military Travel, Proxart, Marek Zawadka, Mateusz Zawadka, Tomasz Folta

Wydawca
Stowarzyszenie „Lubin i okolice”



DOFINANSOWANO ZE ŚRODKÓW BUDŻETU
SAMORZĄDU WOJEWÓDZTWA DOLNOŚLĄSKIEGO
www.dolnyślask.pl

ISBN Stowarzyszenie „Lubin i okolice” 978-83-944546-2-3

ISBN MH Lubin 978-83-66574-57-1

© Copyright by Stowarzyszenie „Lubin i okolice”, 2023

Lubin 2023





 LUBIN I OKOLICE

 Muzeum Historyczne w Lubinie

ISBN 978-83-944546-2-3



9 788394 454623

Lubin 2023