Rzeka w mieście

Fundacja Otwartego Muzeum Techniki

Rzeka w mieście

pod red. Stanisława Januszewskiego

Wrocław 2016

Redakcja naukowa:
Stanisław Januszewski

Recenzje:
Prof.dr hab. inż. Jan Biliszczuk
dr hab. Stanisław Januszewski
dr Jakub Marszałkiewicz

Opracowanie graficzne, skład:
Krystian Borzestowski
Edytor Drukarnia - Wydawnictwo, Dzierżoniów

Korekta:
Gabryela Januszewska

Projekt okładki:
Anna Kutera

Na okładce: Aksonometryczny plan miasta Wrocławia (*Contrafactur der Stadt Breslau*) – najstarszy plan miasta i jego sieci wodnej, wykonany w 1562 na płótnie (186 x 187 cm) przez Barthela Weyhnera i jego syna George dla Maksymiliana II Habsburga i podarowany mu z okazji jego koronacji na króla Czech.

© Copyright by Fundacja Otwartego Muzeum Techniki

Wszelkie prawa zastrzeżone. Żadna część niniejszej książki, zarówno w całości, jak i we fragmentach, nie może być reprodukowana w sposób elektroniczny, fotograficzny i inny bez pisemnej zgody wydawcy i właścicieli praw autorskich.

ISBN 978-83-64688-12-6

Druk i oprawa:

STUDIO® DRUKARNIA
edytor WYDAWNICTWO
ul. Ząbkowicka 52
58-200, Dzierżoniów

Mecenasi Fundacji Otwartego Muzeum Techniki

Konferencja „Rzeka w mieście" prowadzona jest na zabytkowej barce „Irena", elemencie Muzeum Odry FOMT, muzeum niezwykłego – na wodzie. Odbudowę i przysposobienie barki do nowych zadań promujących tradycje i dziedzictwo Odrzańskiej Drogi Wodnej zawdzięczamy wsparciu Gminy Wrocław i kilkudziesięciu producentów i dystrybutorów materiałów, którym prace Fundacji na polu ochrony dziedzictwa kultury materialnej Polski nie są obce. Od lat podejmują własne inicjatywy i wspierają wielorakie działania na rzecz krzewienia kultury technicznej w Polsce.

Konferencję „Rzeki w mieście" połączyliśmy z projektem „Odrzańskiej Odysei", rejsu barki na trasie Wrocław – Kędzierzyn-Koźle – Wrocław, rejsu wspieranego przez wielu mecenasów, podobnie jak i to wydawnictwo.

Minister Kultury
i Dziedzictwa Narodowego

Ministerstwo
Kultury
i Dziedzictwa
Narodowego.

Rafał Dutkiewicz – Prezydent miasta Wrocławia i Gmina Wrocław

Andrzej Chudziak
– Gdańskie Melioracje Sp. z o.o.

Bogdan Makarski – Przedsiębiorstwo Budowlane ABM Sp. z o.o., Wrocław

Henryk Krzywda
– Elektroplast Opatówek

Leon Paściak – P.P.U.H Lemet, Branice

Marian Ursel – Karkonoska Państwowa Szkoła Wyższa w Jeleniej Górze

Krzysztof Frąckiewicz
– SIMP. Oddział w Wałbrzychu

Jan Biliszczuk
– Zespół Badawczo-Projektowy Mosty s.c.

Ryszard Szulgan
– Hydroprojekt Wrocław Sp. z o.o.

Edward Ossowski
– Żegluga Bydgoska Sp. z o.o.

Krzysztof Jarzębowski – Ecojar, Smolec

Andrzej Sajnaga
– Asmet Sp. z o.o., Piastów

Armacell Poland Sp. z o.o., Środa Śląska

Viz-Art. Automation, Józefów

Castorama Wrocław

Asco, Wrocław

Eaton Cooper SA

Exence SA

Koelner. Inwestycje Budowlane Sp. z o.o.

LG Electronics Sp. z o.o.

Agencja Rozwoju
Aglomeracji Wrocławskiej

Celem Fundacji
Otwartego Muzeum Techniki
jest praca na rzecz:

- rozwijania świadomości uniwersalnych walorów dziedzictwa przemysłowego i technicznego, a poprzez ochronę dzieł cywilizacji technicznej, wspólnych europejskiemu kręgowi kulturowemu, budowanie więzi między ludźmi i narodami,

- ochrony spuścizny techników polskich działających w kraju i na obczyźnie,

- aktywnej ochrony dziedzictwa przemysłowego i technicznego w Polsce, przede wszystkim na obszarze Wrocławia i regionów nadodrzańskich oraz włączanie go w obieg współczesnej kultury,

- organizacji Otwartego Muzeum Techniki.

Wstęp

Programem „Odrzańskiej Odysei" Muzeum Odry Fundacji Otwartego Muzeum Techniki otwiera się na społeczności miast położonych w osi Odry skanalizowanej. Impulsem rejsu zabytkową barką „Irena" z Wrocławia do Nowej Wsi na Kanale Gliwickim były nasze wcześniejsze doświadczenia z rejsów statkiem szkolnym „Westerplatte" od Gliwic do Szczecina (1987) i statkiem inspekcyjnym „Kościuszko" na trasie Wrocław – Kędzierzyn-Koźle – Wrocław w 2001. Wówczas na pokładach tych jednostek i na lądzie prowadziliśmy Międzynarodowe Studium Archeologii Przemysłowej, szkołę na wodzie, której 5 edycji ukończyło do 2012 r. ponad 60 absolwentów, z których wielu pracuje dzisiaj w instytucjach ochrony zabytków i w placówkach muzealnictwa. Do doświadczeń tych powracaliśmy, gdy w latach 2014-2015 czerpiąc ze wsparcia Gminy Wrocław i 77 polskich przedsiębiorstw, prowadziliśmy odbudowę zabytkowej barki i przysposabialiśmy ją do roli statku – muzeum, elementu Muzeum Odry FOMT, na którego flotyllę od 1998 r. składa się holownik parowy „Nadbor" (1949) i od roku 2001 dźwig pływający „Wróblin" (1939). Od dawna marzyło się nam by z ofertą prowadzonych na naszych statkach działań oświatowo-edukacyjnych i różnych imprez kulturalnych wyruszyć na szersze wody.

Duża ładownia,
wszystkie foto S. Januszewski

Dziedzictwo Wrocławskiego Węzła Wodnego

Dzięki rewaloryzacji „Ireny", jednej z dwu utrzymanych w Polsce berlinek, powstałej w 1936 w Bydgoszczy, z końcem XX wieku wycofanej z eksploatacji, a w 2003 przejętej przez Fundację zyskaliśmy jednostkę, na której, dzięki sporej powierzchni użytkowej ładowni (ok. 150 m^2) i bogatemu wyposażeniu audio-wizualnemu i multimedialnemu również zawdzięczanemu wsparciu ze strony Mi-

nistra Kultury i Dziedzictwa Narodowego, katalog tradycyjnych działań muzeum na wodzie znacząco możemy rozwijać, zyskując również obiekt na tyle mobilny, że podjąć możemy próbę dotarcia do odległych od Wrocławia ośrodków. Dla zrodzonego na tych fundamentach programu „Odrzańskiej Odysei" nie bez znaczenia okazało się zainteresowanie jego realizacją nie tylko MKiDN ale również władz samorządowych Oławy, Brzegu, Dobrzenia, Opola, Krapkowic, Kędzierzyna-Koźla.

Warsztaty modelarskie dla milusińskich

Fenomenem rejsu, prowadzonego od 1 do 14 czerwca 2016 r., będzie magiczna podróż barki – świadka dni chwały śródlądowych dróg wodnych Polski. Jej pokład stanie się areną działań promujących dziedzictwo kultury technicznej Odrzańskiej Drogi Wodnej. Nieść będzie przesłanie, że odbudowę Odrzańskiej Drogi Wodnej, żeglugi towarowej, umiędzynarodowienia problematyki odrzańskiej, budowę kanału Odra - Dunaj, kanału Śląskiego – to wielkie narodowe zadanie realizować można jedynie na gruncie kultury, czerpiąc także z rezerw wzrostu odwołujących ku dziełom sztuki inżynierskiej, w których przeglądać się możemy jak w zwierciadle, sięgając ku przeszłości i wytyczając drogi przyszłości.

Podnosząc kulturotwórcze role rzeki pytać będziemy o jej kondycję i związki nadodrzańskich osad z Odrą, akcentując potrzebę nowego zdefiniowania polityki odrzańskiej, w skalach osady, regionu, kraju, Europy, w nowych kontekstach gospodarczych, społecznych, kulturowych, politycznych.

Akcentować chcemy przy tym kulturotwórcze walory pracy człowieka związanej z rzeką oraz jego dzieła, budowle hydrotechniczne i inne, którym Odra zawdzięcza też awans od rzeki dobra natury ku rzece dobru kultury. Potrzeba takiego rozłożenia akcentów powodowana jest tym, że zbyt często kulturę utożsamiamy ze sztuką, gdy tymczasem stanowią ją także dzieła Techniki, tworzące również fundament pod działania artystyczne.

Kultura techniczna obecna jest w krajobrazie kulturowym Odry, w budowlach technicznych i w sztukach, tworząc różnorodne ścieżki kultury. Prowadząc rejs docierać chcemy do twórców i odbiorców kultury w mniejszych i większych ośrodkach nadrzecznych.

Za sprawą rejsu zabytkowej barki odrzańskiej - bazy wystaw, projekcji, warsztatów, lekcji muzealnych, koncertów, teatralnych inscenizacji etc, możliwe będzie realizowanie zarówno warsztatów, jak i zabaw edukacyjnych, umożliwiających obcowanie ze sztuką i kulturą techniczną rzeki, a także wzbogacających i umacniających tożsamość „małych ojczyzn". Mieszkańców miast nadodrzańskich zaprosimy na spotkania ze świadkami historii Odrzańskiej Drogi Wodnej, ze szkutnikami i stoczniowcami, pracownikami gospodarki wodnej, z weteranami żeglugi odrzańskiej, samorządowcami i animatorami kultury miast nadodrzańskich. Dzięki angażowaniu ich w procesy oświatowo-edukacyjne na barce realizowane, możliwa będzie też interakcja różnych grup społecznych i wiekowych, sprzyjająca przyswojeniu treści znaczących dla krajobrazów kulturowych i dziedzictwa na rzekę nanizanego.

Na pokładzie barki Muzeum Odry prowadzić będziemy także sesje Międzynarodowej Konferencji „Rzeka w mieście". Tym działaniem chcielibyśmy wzmóc potrzebę bezustannej refleksji i społecznej debaty nad rolą jaką rzeka odgrywać może i powinna w strukturze społecznej, gospodarczej, kulturalnej wsi, małego i wielkiego miasta, o potrzebie zwrotu miast ku rzekom, zwłaszcza ku Odrze.

Wrocławscy artyści otwierają wystawę Sztuka na Wodzie

Czerpać chcemy przy tym z przykładów wpisujących rzeki w struktury wielkich i mniejszych ośrodków osadniczych. Mówią o rolach jakie w programach przybliżenia rzek społecznościom lokalnym i nie tylko, odgrywają programy związane z żeglugą towarową i turystyczną bądź rekreacyjną. Znajdujemy również przykłady zasadzania programów wiążących rzekę z miastem na materialnym bądź duchowym dokumencie dziedzictwa cywilizacyjnego, także tego związanego z czasem industrii. Z uwagi na misję Fundacji - promocji idei ochrony zabytków przemysłu i techniki, w tym Nadodrza i rzeki Odry, i stworzenia we Wrocławiu przestrzennego, Otwartego Muzeum Techniki -, akcentować chcielibyśmy również rolę jaką w procesach ochrony i udostępniania dzieł kultury akwatycznej, inżynierii lądowej i wodnej, energetyki, przemysłu, transportu i komunikacji, gospodarki komunalnej odegrać może planowanie przestrzenne i interdyscyplinarnie pomyślane strategie rozwoju miast, rzeki postrzegające także w rolach pasów transmisyjnych przemysłowych technologii, międzynarodowych szlaków transportowych, metropolitarnych sieci komunikacyjnych, źródła energii, zabezpieczenia przeciwpowodziowego obszarów nadrzecznych, podnoszenia jakości życia społeczności osiadłych w ich dolinach etc.

Sesje konferencji realizowane są na postojach barki, w przystaniach Opola, Krapkowic, Brzegu i innych, a zaczynem dyskusji prowadzonej z jej pokładu są prezentowane tutaj artykuły. Nie wyczerpują bogatej problematyki zapisanej hasłem „rzeki w mieście", wskazują co najwyżej na pożądane kierunki myślenia o Odrze, na potrzebę stałego diagnozowania kondycji polskich rzek i kanałów, bezustannego sięgania ku dorobkowi i owocom pracy minionych pokoleń, budowy wizji „żywej" Odry, wielkiej europejskiej rzeki, wizji zgodnej z prawami natury i rozumu, wspartej na interdyscyplinarnych studiach i działaniach, w katalogu których swe miejsce znaleźć winna szeroko pojęta kultura.

Stanisław Januszewski

Stanisław Januszewski
Fundacja Otwartego Muzeum Techniki

Dziedzictwo Odry – z myślą o przyszłości

Przedstawimy dziedzictwo kultury technicznej Odrzańskiej Drogi Wodnej, zabytki budownictwa wodnego, lądowego, energetyki wodnej, przemysłu odrzańskiego, stoczni, portów etc. podkreślając społeczne, ekonomiczne i kulturowe aspekty ich ochrony i eksploatacji. Ważne to o tyle, że nie ma mowy o udanej modernizacji Odrzańskiej Drogi Wodnej, o powrocie na rzekę żeglugi towarowej, o ile programów tego nie oprzemy na gruncie kultury. Podniesiemy, że aktywna ochrona zabytków techniki może sprzyjać poszukiwaniu nowych progra-

Wrocław, Śluza Mieszczańska, komorowa z przestawionymi głowami, po odbudowie w 2001 r., foto S. Januszewski

Wrocław, Śluza Różanka, pociągowa, z zamknięciem głowy górnej segmentem, foto kmdr por. Mieczysław Wróblewski, 1958

mów rozwoju obszarów nadodrzańskich. Zaprezentujemy przy tym założenia strategii ochrony i eksploatacji zabytków Odrzańskiej Drogi Wodnej, czerpiąc przy tym z doświadczeń organizacji pozarządowej – Fundacji Otwartego Muzeum Techniki. Od wielu lat prowadzi ona ewidencję dzieł techniki związanych z rzeką, poszukuje nowej formuły muzealnictwa technicznego i modelu masowej edukacji technicznej społeczeństwa. Podejmuje również aktywną ochronę zabytkowych statków. Na pokładach holownika parowego „Nadbor" (1949), dźwigu pływającego „Wróblin" (1938) i barki towarowej „Irena" (1936) prowadzi Muzeum Odry, znamienne programami eksploatacji zabytkowych jedno-

stek, we wzajemnie przenikających się rolach statków – laboratoriów, statków – szkoły, statków – muzeum.

Kody genetyczne – znaki kulturowe rzeki, te przesądzające o stylach życia i działania człowieka usytuowanego w czasie i przestrzeni, prowadzą w procesy przemiany i stałej interakcji dokonującej się na linii przyroda – technika – człowiek zbrojny w wiedzę, technologie, narzędzia. Odra stanowi tego znakomitą ilustrację. Kumuluje nie tylko ogrom energii wydatkowanej na jej ujarzmienie, przekształcenie – jak to trafnie ujął Kurt Hermann – z rzeki tworu przyrody, w rzekę stanowiąca już dzieło kultury. Niesie również z sobą wyraźny zapis odnoszący ku tym procesom, a źródeł informacji z tym związanej poszukiwać możemy również w zabytkach techniki, materialnych dokumentach dziedzictwa cywilizacyjnego. Ujawniają, że Odra, jak mało która duża rzeka Europy, wymagała od człowieka szczególnych nakładów pracy. One decydowały o jej gospodarczej pozycji, czy-

Wrocław, Jaz Rędzin, segmentowo-zasuwowy z mostem jazowym, foto S. Januszewski

Wrocław, Port Miejski, foto S. Januszewski

niły z rzeki drogę wodną. Gdy nie stawało wizji, przyroda ponownie brała górę nad kulturą. W tym zapewne poszukiwać winniśmy wyjaśnienia dręczącego nas współcześnie fenomenu – wielkiej martwej rzeki Europy, socjologicznie zdegradowanej i miast nadodrzańskich od rzeki odwróconych.

Pytanie o współczesne role Odry wyzwala również refleksję nad charakterem postępu. Czy ma charakter linearny, czy też przemiennie powracających cykli? A jeśli tak, tym większą uwagę zwrócić winniśmy ku przeszłości, której elementy tkwią w teraźniejszości a decydować mogą i o przyszłości. Tezę tę zdaje się Odra potwierdzać. A jeśli tak, to w refleksji nad spadkiem przeszłości poszukiwać możemy również rezerw wzrostu. Mogą stanowić je również dzieła techniki, te zwłaszcza, które awansowały do rangi dóbr kultury, a to poprzez bogactwo skrywanego w drewnie, kamieniu, stali czy technologiach przekazu - nośnika informacji.

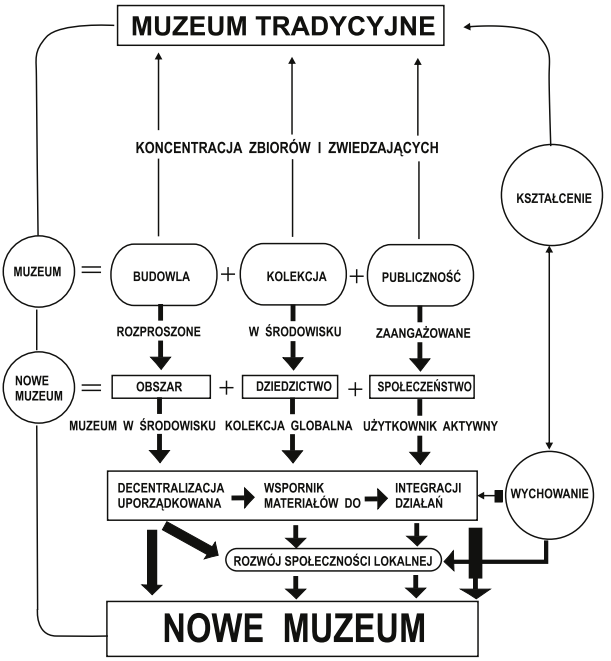
Na kolekcję dzieł kultury Odrzańskiej Drogi Wodnej składają się budowle zaświadczające zmiany biegu jej koryta jak w Nowej Soli, Wrocławiu, Oławie, Opolu

czy Koźlu, gdzie od średniowiecza bezustannie wykonywano coraz to nowe przekopy, dla przepuszczania wód powodziowych, czerpania z energii wody dla zasilania urządzeń technicznych młynów bądź foluszy czy tartaków, uprawiania żeglugi. Podejmowano również udane próby sterowania wodą dopływów odrzańskich wznosząc na nich różnego typu budowle piętrzące i regulacyjne a nawet przekładając ich bieg,

Wrocław, Zakład Wodociągowy „Na Grobli", 1864–1871, foto S. Januszewski

Pociąg holowniczy „Nadbor" pod Brzegiem Dolnym, 1958, foto kmdr por. Mieczysław Wróblewski, 1958

czasami kilkakrotnie - jak Oławy we Wrocławiu (1868, 1883). W końcu XIX stulecia inż. Otto Intze opracował wdrażany po dziś dzień (np. Topola, Racibórz) program budowy zbiorników wodnych zaopatrujących Odrę w wodę (m.in. Leśna na Kwisie, 1907, Pilchowice na Bobrze, 1911, jez. Bystrzyckie na Bystrzycy, 1917, Otmuchów na Nysie, 1934), a pełniących zasadniczą rolę we współczesnym systemie ochrony przeciwpowodziowej miast i osiedli nadodrzańskich. Zdobywano coraz to nowe doświadczenia na polu sterowania nurtem Odry. Umacniano brzegi, budowano kamienne ostrogi, a w końcu zasadniczą rolę w kanalizacji rzeki przypisano budowlom hydrotechnicznym – jazom i śluzom, których modele stale przy tym optymalizowano. Kamienno-drewniane konstrukcje budowli stopni piętrzących (np. Brzeg XVII w.) zastąpiono w XIX stuleciu stalowo-drewnianymi jazami kozłowo-iglicowymi (do dzisiaj funkcjonują jedynie Wrocław Psie Pole i Ujście Nysy, 1895-1897 oraz 1893/1911) zaś w XX stuleciu stalowymi jazami segmentowymi (np. Wrocław Różanka, 1964). Drewniane śluzy komorowe (np. Mieszczańską i Piaskową we Wrocławiu, 1791-1794) zastąpiły murowane (np. Koźle 1836, Oława 1848, Piaskowa 1874, Mieszczańska 1879, Miejska czy Szczytnicka we Wrocławiu z 1897), a w XX wieku betonowe, już typu pociągowego (we Wrocławiu to Bartoszowice, Opatowice, Zacisze, Różanka, Rędzin) umożliwiające śluzowanie już nie pojedynczych statków ale całych pociągów holowniczych, co z jednej strony likwidowało przysłowiowe „wąskie gardła" żeglugi odrzańskiej we Wrocławiu, Brzegu czy Opolu, z drugiej zaś sprzyja-



Definicja Otwartego Muzeum Techniki, oprac. S. Januszewski

ło również oszczędnej gospodarce wodą, której nadmiaru Odra nigdy nie posiadała. Ten kierunek myślenia inżynierskiego znajduje kontynuację i dzisiaj, gdy dyskutujemy program przysposobienia komór śluzowych Rędzina (z 1916 i 1934/1941 r.) do przepuszczania wód powodziowych Wrocławskiego Węzła Wodnego. Takie też funkcje przypisywano w przeszłości czy to śluzie Miejskiej Wrocławia wyposażonej w drugą parę wrót wspornych, przeciwpowodziowych, czy też śluzie Różanka (1916) z zamknięciem głowy górnej segmentem unoszonym do góry, których rozwiązania już w latach 20. XX w. trafiły na karty podręczników budownictwa wodnego Europy.

Katalog budowli hydrotechnicznych Odry o wartościach historyczno-technicznych, ważkich dla europejskiego dziedzictwa kulturowego, można by długo rozwijać, przywołując i modelowe rozwiązania zamknięć komór śluzowych, systemów ich napełniania i opróżniania z wody, sterowania zamknięciami głów i kanałów obiegowych etc. Szerzej sięgnąć można by ku rozwiązaniom technicznym jazów, z których np. jaz segmentowo-zasuwowy Rędzin z mostem operacyjnym (1917/1926) należy do dzieł unikatowych na rzekach Europy.

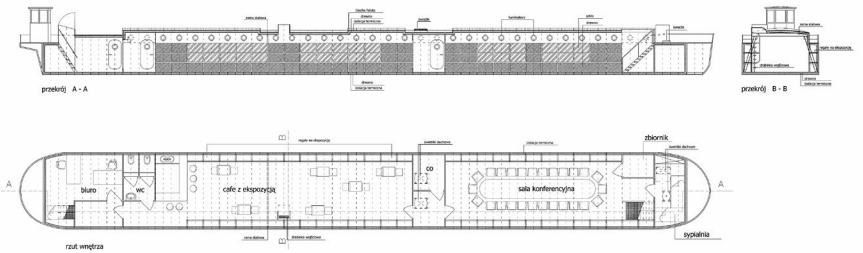
Przywołajmy również modelowe rozwiązania basenów Portu Ujścia Oławy (Szlung, Port Węglowy) z 1842-1844 r., Portu Miejskiego Wrocławia (1897-1901), szczecińskiej Łasztowni (1901) czy Koźla (1897/1913) by odkryć kolejną kartę dziejów żeglugi i przemysłu miast nadodrzańskich.

Dźwig pływający „Wróblin”,
foto kmdr por. Mieczysław Wróblewski, 1958

Kart takich odnajdziemy nad Odrą wiele. To historyczne nabrzeża przeładunkowe Wrocławia czy Szczecina, stocznie Koźla, Wrocławia, Malczyc, Nowej Soli czy Szczecina, wreszcie imponujące założenia zakładów przemysłowych sytuowanych nad Odrą, jak papierni krapkowickich, czy licznych zakładów powstałych nad Kanałem Miejskim (1897) czy tzw. Współczesnym Kanałem Żeglugowym we Wrocławiu (1913-1917). Sięgać moglibyśmy przy tym i ku odrzańskim elektrowniom wodnym, zakładom wodociągowym, mostom i przeprawom promowym, wreszcie i ku przystaniom „białej floty” i tym wioślarskim, ku knajpom nadodrzańskim, ścieżkom holowniczym, wałom i przepompowniom wód powodziowym, polderom etc. Wszystkie kreślą interakcję dokonująca się na linii człowiek – rzeka, jakże często przy tym w skalach przerastających percepcję jednostki.

Przypomina się tutaj historyczny herb Nowej Soli, miasta powstałego w XVII w. na solnym szlaku. Stanęło na rozdrożu gdy z końcem XVIII stulecia przemysł opary na produkcji soli z wody morskiej, sprowadzanej z Hiszpanii, definitywnie upadł. Szansę rozwoju znalazło we włókiennictwie i w metalurgii. Z końcem XX stulecia, gdy koło historii się odwróciło i nadszedł czas dezindustrializacji, miasto ponownie utraciło tradycyjne warsztaty pracy. Sięgnęło ku rezerwom tkwiącym w przedsiębiorczości społeczności, która umożliwiała i w przeszłości pokonywanie

muzeum „na barce”



Barka towarowa „Ż-2107”, projekt rewaloryzacji do roli Centrum Interpretacji Dziedzictwa Technicznego Odry, oprac. mgr inż. arch. Agnieszka Czaderna

barier wzrostu, a co tak wymownie na tarczy herbowej symbolizuje ul i krzątające się wokół pszczoły, rysunek odrzańskiej łodzi z ładunkiem soli, włókniarka i hutnik – trafny i jakże lakoniczny zapis istoty przemiany miasta i jego społeczności na przestrzeni niemalże trzech stuleci.

Studenci Politechniki Wrocławskiej w siłowni HP „Nadbor", foto S. Januszewski, 2001

Rzecz jednak nie tyle w mnożeniu ilustracji co w próbie ustalenia na ile można z dziedzictwa i spadku przeszłości czerpać, tu i teraz, nad Odrą. Zabytek techniki to nośnik informacji o tyle interesujący, że prowadzi nie tylko ku związkom Odrzańskiej Drogi Wodnej z techniką, ale i ku relacjom z ochroną środowiska, gospodarką, przemysłem, z żeglugą śródlądową, ochroną przeciwpowodziową, zaopatrzeniem miast nadodrzańskich w wodę pitną, komunikacją i budownictwem lądowym etc., etc. Paść musi w końcu pytanie na ile i w jakim stopniu wydobycie zapisu kulturowego niesionego z Odrą określa współczesność, na ile wartości dziedzictwa determinują nasze zachowania i rozumienie środowiska, jaką wagę dla współczesnych i stojących przed nimi zadań posiada spadek przeszłości, na ile czerpanie z dziedzictwa może być przydatne w kształtowaniu nowych programów rozwoju?

Z dzieła techniki odczytać możemy nie tylko funkcje użytkowe, ale również zawarty w nim przekaz kulturowy mówiący o czasie, w którym powstało, stosowanych wówczas materiałach, technikach i metodach pracy, warunkach w jakich ją prowadzono, o sztuce organizacji i ekonomice, polityce technicznej i gospodarczej, o stosunku człowieka do środowiska naturalnego etc. Jednym słowem, zabytek techniki może mówić o zespole współzależności: technika – przyroda, technika – sztuka, oraz o tych sięgających w sferę polityki gospodarczej i technicznej, stosunków społecznych, gospodarczych i kulturowych. Czy może być również narzędziem przydatnym dla kształtowania nowych programów, związanych czy to z pożądanymi kierunkami modernizacji infrastruktury technicznej Odrzańskiej Drogi Wodnej, czy też ożywienia rzeki drogą kreowania np. nowego produktu turystycznego związanego chociażby z turystyką industrialną. Czy włączenie go w rytm współczesnego życia może sprzyjać aktywizacji gospodarczej, społecznej, kulturowej Nadodrza.

Jedną z dróg ożywienia i włączenia dziedzictwa technicznego Odry w rytm współczesnego życia widzimy w stworzeniu Otwartego Muzeum Techniki, instytucji prowadzącej w sposób ciągły, na obszarze cywilizacyjnym Nadodrza, w szczególności w osi wrocławskiej Odry Śródmiejskiej, od wrocławskich elektrowni wodnych począwszy po zakład wodociągowy „Na Grobli", z udziałem społeczeństwa oraz właścicieli i użytkowników dóbr cywilizacji technicznej, prace naukowo-badawcze, konserwację, prezentację, aktywną ochronę zespołu dóbr przyrody i kultury, reprezentatywnego dla środowiska i odziedziczonych stylów życia.

Jego elementem prowadzącym bezpośrednio w problematykę odrzańską jest kreowane od 1998 r. Muzeum Odry FOMT, usytuowane na zabytkowych statkach odrzańskich, na pokładach jedynego z utrzymanych w Polsce holownika parowego „Nadbor" (1948/1949), dźwigu pływającego „Wróblin" (1938/1939) i barki towarowej „Z-2107" (1936). Oryginalnym jest o tyle, że z tradycyjnymi programami muzealnymi łączy programy usługowe (pracownia architektoniczna), naukowo-badawcze (pracownia studiów i dokumentacji zabytków techniki) i dydaktyczne, a statki eksploatowane są w rolach statków – szkoły, statków – laboratorium i statków – muzeum. Niosą nie tylko przesłanie potrzeby ustawicznego kształcenia społeczeństwa, bezustannego prowokują też nowe pytania o Odę. To jeden z warunków brzegowych nowego postrzegania problematyki odrzańskiej. Myślenie o Odrze, osadzać możemy bowiem jedynie na gruncie kultury. Podnosimy przy tym, że swoistym narzędziem dydaktycznym może być tutaj obiekt kultury - jego atrybuty niesie z sobą zabytek przemysłu i techniki.

Temu dziełu, dziełu dokumentacji i ochrony najcenniejszych dokumentów kultury technicznej - zabytków techniki służyć pragnie Fundacja Otwartego Muzeum Techniki Temu dziełu służy również praca Zespołu Organizatorów Przestrzennego Muzeum Odry, który wniósł do świadomości społecznej potrzebę zapisu przestrzeni kulturowej rzeki, zyskując przy tym wydatne wsparcie ze strony administracji odrzańskiej drogi wodnej, przedsiębiorstw żeglugowych, środowisk technicznych i naukowych.

Zabytkowe statki stały się również płaszczyzną konsolidowania ruchu społecznego. Z jednej strony to Międzywydziałowe Studenckie Koło Naukowe Politechniki Wrocławskiej Ochrony Zabytków Techniki „HP Nadbor", od 2001 r. aktywnie wspierające odbudowę, rewaloryzację i eksploatację statków Fundacji, i wraz ze Słuchaczami wykładów prowadzące na ich pokładach prace konserwacyjne i inne, w rocznym wymiarze ok. 2000 godzin. Z drugiej zaś strony to Fanklub „Bractwo Mokrego Pokładu", skupiający grupę ponad 100 weteranów żeglugi odrzańskiej, pracowników gospodarki wodnej, firm hydrotechnicznych, który od 2003 r. prowadzi na statkach stałe, comiesięczne spotkania, wydaje comiesięczny Biuletyn „Prosto z Pokładu", a Muzeum Odry służy rolą eksperta, skutecznie lobując również na rzecz problematyki odrzańskiej. To w tym kręgu sprzeciw wobec decyzji likwida-

Spotkanie Fanklubu FOMT „Bractwa Mokrego Pokładu" na DP „Wróblin", luty 2006, foto S. Januszewski

cji wrocławskiego Zespołu Szkół Zawodowych i Technikum Żeglugi Śródlądowej przerósł w działanie na rzecz wznowienia kształcenia zawodowego kadr technicznych gospodarki wodnej, żeglugi i przemysłu stoczniowego w ramach programów nauczania Technikum Mechanicznego. To stąd wyszły również impulsy dla realizacji miejskiego programu odrzańskiej komunikacji wodnej we Wrocławiu – drogą uruchomienia „tramwaju wodnego".

Te doświadczenia zdają się potwierdzać tezę, że skuteczność naszych działań podejmowanych na polu ochrony dziedzictwa technicznego stanowi funkcję zdolności kreowania ruchu społecznego, ruchu odwołującego przy tym nie tylko do katalogu uniwersalnych wartości cywilizacji europejskiej ale mocno osadzonego w realiach społecznych, ekonomicznych, technicznych regionów nadodrzańskich, potrzebę ochrony dziedzictwa widzącego w kontekstach zadań stających przed nami dzisiaj, tu i teraz, podnoszącego potrzebę aktywizacji gospodarczej Nadodrza, modernizacji odrzańskiej drogi wodnej, rozwijania współpracy międzynarodowej. Doświadczenie to akcentujemy tym bardziej, że gdy mowa o problematyce odrzańskiej to współcześnie akcentuje się działania na rzecz poprawy bezpieczeństwa przeciwpowodziowego, jakości wód, czy ochrony środowiska, na dalekim planie pozostawiając nie tylko problematykę żeglugi, rozbudowy i modernizacji służącej jej infrastruktury technicznej, ale także energetyki wodnej, planowania przestrzennego na obszarach nadodrzańskich i z Odrą związanych, zwrotu ośrodków nadodrzańskich ku rzece. Jakże powoli nadchodzi zrozumienie potrzeby gospodarowania zasobami rzek w skalach ich zlewni, co może okazać się szansą również dla Odry, jakże niewiele uwagi przykłada się do potrzeby poszukiwania historycznych źródeł, także pożądanych kierunków przekształceń Odry.

Ochrona dziedzictwa technicznego Odry stanowić może istotny instrument polityki zrównoważonego rozwoju regionalnego, promocji Nadodrza i wyrównywania szans rozwojowych gmin nadodrzańskich. Kształtować też może nową filozofię postrzegania rzeki oraz problematyki aktywizacji gospodarczej obszaru cywilizacyjnego. Stanowić też może wdzięczne pole współpracy międzynarodowej.

Fundacja Otwartego Muzeum Techniki staje dzisiaj przed kolejnym wyzwaniem. Zamierzamy odbudowę napędu parowego holownika „Nadbor", tak by zabytek ożył i można go było eksploatować nie tylko na Odrze, także na europejskich drogach wodnych. Marzy się nam by „pływająca szkoła" czy centrum interpretacji

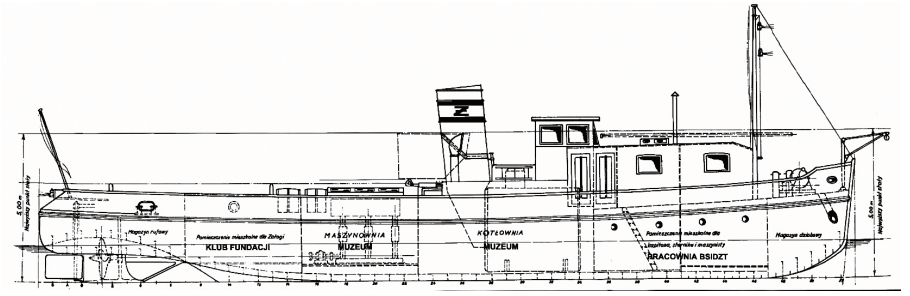
dziedzictwa technicznego Odry mogła ze swym przesłaniem dotrzeć do gniazda „Nadbora", do Gorinchem i Rotterdamu. W 2001 r. wykreowaliśmy międzynarodowy program, którego hasłem „Europa ponad rzekami – integracja – wspólnota dziedzictwa". To program rejsu drogami śródlądowymi Polski, Niemiec, Holandii, przez Odrę, Spree Kanal i Mittellandkanal, Dortmund-Ems Kanal, do Renu, z Wrocławia przez Berlin, Magdeburg, Hannover, Nyjmegen do Gorinchem i Rotterdamu, szlakiem, który „Nadbor" raz już pokonał – latem 1949 r.

W dniach rejsu w logo wyprawy wpisać chcielibyśmy bociana, znak wędrówki do gniazda ptaka, dla którego rzeki nie stanowią granic. „Nadbor" wykluł się w Gorinchem w Holandii jako owoc „kontraktu holenderskiego", w ramach którego zbudowano dla Odry 9 holowników z silnikami o mocy po 250 KM i 13 „dużych" z silnikami po 500 KM. „Holendry" budowało w latach 1948 – 1949 14 stoczni i 10 producentów siłowni działających m.in. w Rotterdamie, Arnhem, Kinderdijk, Dordrechcie. Kadłub i nadbudówki „Nadbora" powstały w stoczni Bijkers Maatschapij w Gorinchem. Maszyna główna i mechanizmy pomocnicze są dziełem rotterdamskiej N.V. Boels Scheerswerven Maschinen- Fabriek, kocioł powstał w J & K. Smit's w Kinderdijk.

Jedynie „Nadbor" przetrwał do naszych dni. Dzisiaj – po odbudowie i adaptacji do nowych zadań - to także jedyny statek śródlądowy w Polsce zachowany w stanie bliskim pierwotnemu, z utrzymaną, oryginalną maszyną parową, kotłownią, układem sterowania, sterówką, bogatym wyposażeniem, dobrym kadłubem. Dzisiaj stanowi oparcie realizowanych na jego pokładzie programów naukowo-badawczych, dydaktycznych i oświatowych. To tutaj prowadzone są lekcje muzealne dla dzieci i młodzieży, wykłady Studium Podyplomowego Archeologii Przemysłowej i Międzynarodowe Warsztaty Konserwatorskie. Na jego pokładzie spotykają się artyści, historycy i technicy, także studenci uczelni wrocławskich, w końcu i Ci, których życie i praca związana jest z Odrą.

Chcielibyśmy by statek – laboratorium, statek – muzeum, statek – szkoła wyruszyl do Holandii z misją promowania dziedzictwa przemysłowego i technicznego Polski. Chcielibyśmy prezentować krajobrazy przemysłowe, architekturę, technologie, maszyny i urządzenia, dzieła techniki, które dla współczesnych zyskały rangę dobra kultury. Na dziedzictwo przemysłowe i techniczne - wspólne dla Polski, Niemiec, Holandii, Anglii, Czech czy Francji i Belgii, jednym słowem Europy – składać się mogą unikatowe rozwiązania pochylni Kanału Elbląskiego powstałych w latach 1844-1861 pod kierunkiem Jacoba Steenke, którego ród przybył na Żuławy wiślane z Holandii, jak i Królewskiej Sztolni Dziedzicznej kopalni „Królowa Luiza" w Zabrzu i Kanału Kłodnickiego z przełomu XVIII/XIX w., w którego budowie mieli swój udział i hrabia Fryderyk von Reden i Szkot John Baildon. Przenosząc się nad Kanał Augustowski znajdujemy dzieło, które stanowić może znakomity przykład recepcji na gruncie polskim idei budownic-

twa wodnego wspólnych z pocz. XIX w. myśli technicznej Francji, Niemiec, Rosji. Podobnie na Śląsku gdzie rozwój górnictwa węgla kamiennego wiele zawdzięcza transferowi rozwiązań technicznych stosowanych w europejskich zagłębiach górniczych. I vice versa – wiele doświadczeń opanowanych w górnictwie śląskim docierało do Niemiec, Francji, Czech i Belgii. Przepływ idei czytelny jest również w odniesieniu do prób industralizacji Królestwa Polskiego podjętych z pocz. XIX w. pod kierunkiem Stanisława Staszica w dolinie rzeki Kamiennej, gdzie szeroko czerpano z dokonań angielskiej i francuskiej myśli technicznej przełomu XVIII/XIX w. Przenikanie idei technicznych ilustruje zarówno architektura przemysłowa XIX wieku jak i technologie, maszyny i urządzenia techniczne przemysłu włókienniczego Łodzi, Bielska Białej, Białystoku i Śląska. Widzimy to w energetyce wodnej Śląska, Pomorza, Mazur, czy w budowlach wodociągów miejskich Polski, w których budowie rywalizowały z sobą firmy angielskie, niemieckie, francuskie. Wszędzie znajdujemy też bogatą kolekcję dzieł dokumentujących wkład techników polskich w rozwój kolejnictwa, budownictwa mostowego, przemysłu rolno-spożywczego, etc.



Współczesne funkcje HP „Nadbor", oprac. S. Januszewski

Wokół „Nadbora", na drogach śródlądowych Niemiec i Holandii, mógłby rozgrywać się swoisty spektakl prezentujący dziedzictwo znamienne dla Polski i wspólne europejskiemu kręgowi kulturowemu, dokumentujące procesy przenikania kultur i przypominające o stałej potrzebie współdziałania i współpracy. „Nadbor" podnosił będzie hasło „Europa ponad rzekami - integracja – wspólnota dziedzictwa kultury technicznej" w czasie nieprzypadkowym, w czasie gdy waży się status Odry na mapie zjednoczonej Europy i rozwijają nowe relacje, chociażby polsko-niemieckie. Chcielibyśmy więc prezentować to co łączy i co stanowić może kolejny krok ku nowemu zbliżeniu.

Sprzyjać temu winna turystyka industrialna. Ku niej adresować więc będziemy treści programowe rejsu, prezentując przy okazji i konkretną ofertę turystyczną, wprowadzającą zainteresowanych dziedzictwem technicznym do starych XVI-wiecznych sztolni górniczych, unikatowych elektrowni wodnych, wspaniałych

kompleksów przemysłowych, gazowni i wodociągów miejskich, na stare szlaki kolejowe i zabytkowe mosty. Chcielibyśmy zachęcać do ich odwiedzania, chcielibyśmy by przedmiotem zainteresowań turystyki stało się np. we Wrocławiu nie tylko wspaniałe historyczne centrum miasta z rynkiem i ratuszem czy Ostrów Tumski z jego monumentalnym budownictwem sakralnym, czy kolekcje wrocławskich muzeów. Równie interesujące mogłoby być tutaj spotkanie z budowlami hydrotechnicznymi Wrocławskiego Węzła Wodnego, z odrzańskimi elektrowniami wodnymi, młynami, mostami czy wodociągami miejskimi. Na Podhalu z kolei to nie tylko wspaniałe krajobrazy czy regionalna architektura – to także unikatowe dla Europy siłownie wodne, młyny i tartaki, tak jak na Śląsku dzieła techniki górniczej czy metalurgii a w Łodzi pyszna architektura monumentalnych zakładów włókienniczych. Śródlądowe szlaki wodne Polski – kanały Augustowski, Elbląski, Bydgoski, Odra, Warta, Noteć, Gwda czy Słupia odkrywają liczne dzieła kultury technicznej – chcielibyśmy przybliżyć walory informacji w nich ukryte. „Nadbor" zapraszać będzie do Polski, wskazywać wartości jakie wnosimy dzisiaj do zjednoczonej Europy. To wiano Polski ale i wiano wspólne.

Zadania łączone z rejsem realizować będziemy wspólnie z lokalnymi społecznościami Fürstenwalde, Magdeburga, Dorsten, Nyjmegen, Gorinchem i in. miejsc postoju „Nadbora". Pokład statku, nabrzeża, centra kultury będą areną festynów, wystaw, projekcji multimedialnych, spotkań środowiskowych, artystycznych plenerów, konwersatoriów, dyskusji panelowych, nawet konferencji. Tak np. w Gorinchem, w dniu Święta Portu, proponujemy projekcję non-stop filmów i prezentacji multimedialnych związanych z Odrą, dziedzictwem technicznym odrzańskiej drogi wodnej i żeglugą odrzańską. Akcentować będziemy dzieje holowników holenderskich i „Nadbora". Mamy nadzieję, że uda się doprowadzić do spotkania przedstawicieli i spadkobierców firm realizujących niegdyś „kontrakt odrzański". Godzinie „Nadbora" w Fürstenwalde, Berlinie czy Gorinchem towarzyszyć będą koncerty, zabawy, konkursy. Wydarzeniem stać się może udział „Nadbora" w największym „Europejskim Święcie Pary" w Dordrechcie. W Nyjmegen, Arnhem czy w Rotterdamie zaprosimy na wystawy, sympozja, spotkania środowiskowe. W Dorsten nasz program wzbogaci kalendarz imprez organizowanych z okazji Dni Miasta, w Berlinie zaproponujemy „Dni Odry" itd., itd.

Trasa podzielona zostanie na 11 odcinków. Sukcesywnie, co 5 dni, dokonywana będzie wymiana wolontariuszy, międzynarodowej załogi statku – muzeum. Jej zadaniem będzie prezentacja własnych regionów, dziedzictwa, programów rozwoju, ofert współpracy, i to w płaszczyznach od turystyki industrialnej do gospodarki, ekologii, nauki, techniki.

Myśląc o rejsie holenderskim zamierzamy czerpać również z dotychczasowych naszych doświadczeń. Organizowaliśmy cztery odrzańskie Rejsy Studyjne, teraz prowadzimy rejs zabytkową barką „Irena" po Odrze skanalizowanej, Wro-

cław – Kędzierzyn-Koźle i Nowa Wieś na Kanale Gliwickim. Mamy za sobą doświadczenie Międzynarodowych Ekspedycji Naukowo – Badawczych „Dziedzictwo techniczne wysp Sołowieckich" (Rosja, morze Białe, lipiec 2001 i 2005), prowadzimy Międzynarodowe Studium Archeologii Przemysłowej, współpracujemy z wieloma muzeami techniki w Europie i w Rosji, dysponujemy najbogatszym w Polsce komputerowym bankiem danych o zabytkach techniki i architektury przemysłowej Polski, prowadzimy szeroką działalność wydawniczą. Od 2013, wespół z Bractwem Zabrodzkim udostępniamy zabytkowy młyn zbożowy w Niegowie k/Wyszkowa.

Dordrecht, Europejskie Święto Pary (Dordinstoom), foto S. Januszewski, 2002

Bezustannie promujemy pomysł rejsu holenderskiego, licząc, że zbliży ku nam kolejnych partnerów, którzy jego treści znakomicie wzbogacą. Ich udział w różnych formach wesprze również odbudowę siłowni parowej i jej modernizację – warunek sine qua non powodzenia projektu.

Program rejsu jest programem otwartym. „Nadbor" zaprasza do współpracy, zaprasza na pokład, oczekuje propozycji. Liczymy, że w programie „Europa ponad rzekami" znajdzie swe miejsce i problematyka modernizacji Odrzańskiej Drogi Wodnej, aktywizacji gospodarczej, społecznej i kulturalnej Nadodrza, promocji regionów nadodrzańskich, Dolnego Śląska i Wrocławia. Liczymy, że program ten znakomicie dopełni nasze myślenie o przestrzeni kulturowej rzek Europy, również w zakresie ochrony dziedzictwa cywilizacyjnego, a zwłaszcza pożądanych kierunków jego eksploatacji i wyzyskania dla budowy nowych programów rozwoju społeczności nadrzecznych.

Bibliografia

- Hermann Kurt, Die Entwicklung der Oder vom Natur- zum Kulturstrom, Berlin 1930
- Januszewski Stanisław, Zabytki techniki odrzańskiego szlaku wodnego, w: Rzeki. Kultura-Cywilizacja-Historia, Katowice 1992, Nr 1, s. 211-247
- Januszewski Stanisław, Telus Władysław, Wróblewski Mieczysław, Odra czasu Nadbora, FOMT, Wrocław 2001
- Januszewski Stanisław, Dzieła techniki – dobra kultury, FOMT, Wrocław 2002
- Januszewski Stanisław, Majewicz Ryszard, Budych Leszek, Atlas zabytków techniki Odrzańskiej Drogi Wodnej, FOMT, Wrocław 2002, mnps.
- http/www.nadbor.pwr.wroc.pl

Dominika Muszyńska-Jeleszyńska
Żaneta Marciniak
Uniwersytet Kazimierza Wielkiego w Bydgoszczy,
Katedra Rewitalizacji Dróg Wodnych
Stanisław Wroński
Urząd Marszałkowski Województwa Kujawsko-Pomorskiego,
Biuro ds. Dróg Wodnych

Rzeka w mieście: polsko – niemieckie studium przypadku

Wstęp

Rzeki zawsze pełniły ważne funkcje w miastach, przez które przepływały. Relacje rzeka - miasto, często bardzo złożone, ewoluowały w długiej historii rozwoju miast od „przenikania" przez „wykluczenie" (zarówno w aspekcie fizycznym jak i mentalnym) do ponownego „pojednania się". Zmianom przestrzennym i funkcjonalnym podlegały również tereny nadrzeczne, zwłaszcza ich funkcje i zagospodarowanie. W ujęciu historycznym rzeki i tereny nadbrzeżne pełniły różne, wzaje,mnie się przenikające funkcje: obronne, transportowe, handlowe, przemysłowe, użytkowe, rekreacyjne, turystyczne, ekologiczne, identyfikacyjne, reprezentacyjne, które w obecnym zagospodarowaniu stały się reliktem.

Wśród miast wszystkich typów, miasta nadrzeczne są szczególnymi jednostkami osadniczymi i posiadają charakterystyczną odrębność. Charakteryzuje je duża różnorodność i indywidualne cechy każdego z nich, wynikające z sytuacji topograficznej miejsca, w którym były zakładane oraz dalszego rozwoju przestrzennego. O specyfice miast nadrzecznych decyduje niepowtarzalność cech środowiska przyrodniczego danego obszaru, a także warunki kulturowe i gospodarcze, w których powstawało i rozwijało się miasto.

Powyższą specyfikę posiadają również dwa opisywane w artykule miasta nadrzeczne Bydgoszcz (Polska) i Oldenburg (Niemcy). Bydgoszcz i Oldenburg to dwa miasta mające wodne korzenie, podobne uwarunkowania hydrograficzne

(rzeka i kanał), obecność w swej strukturze śródlądowych portów wodnych, posiadające koncepcje zagospodarowania zdegradowanych obszarów nadrzecznych, a także budowania swoistych waterfrontów.

1. Idea odnowy związków między miastem a rzeką. Miasto frontem do rzeki

Jednym z ważnych, współczesnych problemów rozwoju miast nadrzecznych jest odnowa związków przestrzennych i funkcjonalnych między miastem a rzeką. Ostatni etap ewolucji stosunków miasto-rzeka, charakterystyczny dla postindustrialnego okresu rozwoju miast, polega na zwracaniu miast frontem do rzeki poprzez ponowne wykorzystanie,nodzyskanie terenów nadrzecznych i kształtowanie nowych związków przestrzenno – funkcjonalnych z rzeką.

W różnych miastach nadrzecznych okres ten charakteryzował się odmiennymi procesami i podejściem do kształtowania tych relacji. W niektórych miastach ich rozwój i zachodzące procesy (zasypanie odcinków rzeki, odnóg, kanałów, zmiany sieci hydrograficznej) doprowadziły do trwałego zerwania związków przestrzenno-funkcjonalnych miasto-rzeka. W tej sytuacji niemożliwe jest kształtowanie właściwych relacji. Tam gdzie istnieje świadomość znaczących zaniedbań i niewłaściwych działań w zakresie gospodarowania rzeką w mieście, podejmuje się starania w celu ich zahamowania lub ograniczenia. W takim przypadku relacje między rzeką a miastem są w fazie przejściowej pomiędzy wykluczeniem a symbiozą.

W wielu miastach nadrzecznych podejmowane są jednak konkretne działania, inwestycje oraz inicjatywy zmierzające do odbudowy relacji miasto-rzeka. Służą temu projekty zagospodarowania miejskich stref nadrzecznych (dzielnic portowych, przemysłowych i nadrzecznych obszarów śródmiejskich) oraz renowacji dawnych obiektów nadbrzeżnych (młyny, spichlerze, śluzy itp.). Celem tych projektów jest poprawa stanu zagospodarowania i estetyki otoczenia. Brakuje jednak działań kompleksowych, kształtujących nowe, aktualne powiązania funkcjonalne miasta i rzeki. W miastach tych rzeka nie odnajduje właściwego miejsca w strukturze miasta, a posiada jedynie walory krajobrazowe.

Najbardziej pożądana sytuacja związana jest z kształtowaniem nowych i aktualnych relacji przestrzenno-funkcjonalnych miasta z rzeką, gdzie rzeka będzie znów ważnym elementem struktury miasta, osią wzdłuż której powstaną atrakcyjne inwestycje i zagospodarowanie, a rzeka i tereny nadrzeczne będą wykorzystywane dla rozwoju nowych aktywności takich jak turystyka wodna, rozrywki i sporty wodne oraz drobny przemysł. Schemat relacji miasto-rzeka nie dotyczy wszystkich miast nadrzecznych. W tej grupie znajdują się miasta, w których nie doszło do zerwania więzi miasta z rzeką oraz takie gdzie relacje miasto-rzeka były stabilne na każdym etapie rozwoju. Przedstawiony cykl przemian relacji miasto-rzeka można, z pewnymi szczegółami wynikającymi z lokalnej sytuacji, odnieść do większości miast, które rozwijały się nad rzeką i czerpały korzyści z takiego położenia, a następnie zmienia-

ły kierunek rozwoju i odwracały się od rzeki. Proces kształtowania nowych relacji rzeka – miasto oraz przekształceń funkcjonalno-przestrzennych terenów nadrzecznych przeżywa swój renesans pod hasłem „Miasto frontem do rzeki", „Powrót miasta nad wodę", a także ogólnoświatowym hasłem „waterfront". W wielu miastach podejmowane są liczne i często spektakularne projekty zmierzające do otwarcia miasta w kierunku rzeki i wyeksponowania unikatowych walorów związku miasta z wodą oraz „nowego ukształtowania" miejsc styczności między miastem a rzeką.

Zbudowanie właściwych relacji miasta z rzeką, wykorzystanie atutu nadrzecznej lokalizacji oraz zintegrowane podejście do zarządzanie wodą w mieście jest olbrzymim wyzwaniem, przed którym stoją ośrodki nadrzeczne w XXI w.

W ostatnich latach zmienia się sposób myślenia o wodzie/rzece i jej sąsiedztwie. W miastach nadrzecznych zaczęto dostrzegać atrakcyjność lokalizacyjną terenów nadrzecznych, istotną rolę rzeki i nadbrzeży w identyfikacji miast oraz znaczące wartości kulturowe i historyczne rzeki oraz terenów nadrzecznych.

Coraz częściej przekształceniom podlegają także tereny położone nad rzekami, kanałami lub innymi zbiornikami wodnymi, które stanowiły w przeszłości istotny element rozwoju gospodarczego i przestrzennego miast.

2. Strategie, programy i projekty odnowy związków miasta z rzeką. Wdrażanie idei miasta frontem do rzeki.

W ostatnich latach w wielu miastach europejskich podjęto i zrealizowano szereg różnorodnych działań i projektów zmierzających do odbudowy związków miasta z rzeką. Wśród nich jest wiele takich, które uznano za udane, wręcz modelowe przykłady, które odniosły sukces i przyczyniły się do dalszego rozwoju danego miasta, zmiany wizerunku i jego promocji na arenie międzynarodowej. Suma doświadczeń wynikających z realizacji różnorodnych działań w tym zakresie daje generalny obraz zmian jakim podlegają tereny nadrzeczne, których efektem są nowe relacje przestrzenno-funkcjonalne między miastem a rzeką.

Realizowane projekty i przedsięwzięcia zagospodarowania stref nadrzecznych, podobnie jak i innych obszarów miejskich, są bardzo zróżnicowane i mogą przebiegać w różny sposób, w zależności od indywidualnego charakteru przekształcanego obszaru i jego wielkości, w kontekście lokalnych uwarunkowań społeczno-gospodarczych, przyjętych celów, zakresu zadań, funkcji terenów nadrzecznych, zaangażowania różnych stron i źródeł finansowania, a także od czasu i miejsca, w którym były podejmowane.

2.1 Bydgoszcz – polskie studium przypadku przywracanie miastu rzeki.

Bydgoszcz (ponad 359 tys. mieszkańców) jest największym miastem województwa kujawsko-pomorskiego i Bydgosko-Toruńskiego Obszaru Funkcjonalnego oraz ósmym co do wielkości miastem w Polsce. Miasto zlokalizowane jest w szerokiej pra-

Bydgoszcz śluza Miejska, foto S. Januszewski

dolinie Toruńsko-Eberswaldzkiej o równoleżnikowym przebiegu, w miejscu gdzie łączy się ona z doliną rzeki Brdy, a w kierunku wschodnim pradolina przechodzi w dolinę Wisły. Bydgoszcz posiada zatem charakterystyczne położenie w węźle dolinnym i wodnym. Ślady osadnictwa w tym regionie sięgają epoki kamienia i neolitu. Od czasów rzymskich i w średniowieczu Bydgoszcz była osadą nad Brdą i na bursztynowym szlaku. Wzmiankowana już w 1238 r. jako warowna Kasztelania Bydgoska (Budegac), prawa miejskie uzyskała w 1346 r. W Bydgoszczy od XII wieku dominowały funkcje związane z gospodarczym wykorzystaniem rzeki Wisły i Brdy, a od XVIII w. także Kanału Bydgoskiego, zwłaszcza handel, przemysł i żegluga. Miasto dzięki impulsowi gospodarczemu jakim w latach 1772-1774 była budowa Kanału Bydgoskiego bogacąc się, budowało wodną infrastrukturę transportową racjonalnie wykorzystując i zabudowując jej otoczenie. Brda, Wisła i Kanał Bydgoski były nie tylko czynnikiem gospodarczego rozwoju miasta, ale także osią, wzdłuż której rozbudowywała się Bydgoszcz. Wzdłuż Brdy i Kanału lokalizowano szereg inwestycji hydrotechnicznych, a także związanych z przemysłem, gospodarką komunalną oraz usługami lokalnymi i ponadlokalnymi, sportem, turystyką i rekreacją.

Miasto o wielowiekowej tradycji zachwyca przede wszystkim swym malowniczym, nadrzecznym położeniem u ujścia rzeki Brdy do Wisły i nad Kanałem Bydgoskim. Bydgoszcz posiada dwa oblicza, dwa punkty odniesienia. Pierwsze to

miasto widziane z miejsca i poziomu ulicy, drugie, to miasto oglądane z i od strony wody. Te dwa „obrazy" spotykają się, tworząc na długości Kanału Bydgoskiego, Brdy i Wisły różny, charakterystyczny dla każdego z tych miejsc nadrzeczny krajobraz i związek cech przyrodniczych i architektoniczno-urbanistycznych. Woda, nabrzeża i bulwary, przestrzenie publiczne i otaczająca zabudowa, czynne i posiadające unikatowe walory techniczne i kulturowe urządzenia wodne, bujna zieleń, tworzą niepowtarzalny klimat – klimat miasta którego nadrzeczna tożsamość stanowi jego główny kapitał, atut i wyróżnik. Identyfikuje Bydgoszcz, kształtuje jej nadrzeczną tożsamość i stanowi o walorach i szansach rozwoju.

Od kilku lat związek cech hydrograficznych Brdy, Wisły, Kanału Bydgoskiego i Górnonoteckiego oraz mniejszych cieków na obszarze miasta Bydgoszcz i w jego najbliższym sąsiedztwie, wraz z budowlami i urządzeniami hydrotechnicznymi oraz zabudową nadbrzeżną jest nazywany i promowany pod hasłem: Bydgoski Węzeł Wodny (BWW) - wodny potencjał miasta. W skład BWW wchodzą łączące się z sobą, skanalizowane i spławne cieki o łącznej długości nabrzeży ok. 100 km. BWW stanowi ważny element międzynarodowych dróg wodnych: E70 z Antwerpii do Kłajpedy oraz drogi E40 łączącej Morze Bałtyckie z Morzem Czarnym. Bydgoski Węzeł Wodny jest łącznikiem dorzeczy Wisły i Odry, a poprzez Kanał Górnonotecki, jezioro Gopło i Kanał Warta-Gopło łączy się również z dorzeczem Warty.

Unikatowy układ rzek i kanałów w obrębie Bydgoszczy będący wynikiem wielowiekowego rozwoju wywołanego siłami natury, a następnie przekształcany intensywną, gospodarczą działalnością człowieka, jest rzadkością w skali europejskiej.

Bydgoszcz od kilkunastu lat konsekwentnie i systemowo działa w sferze aktywizacji rzeki, przekształceń przestrzenno-funkcjonalnych terenów nadrzecznych, mając na względzie przywrócenie „swojej nadrzecznej tożsamości", lecz już w nowej formule – turystyki i rekreacji wodnej. Jest to szczególny „dialog z rzeką" prowadzony konsekwentnie i metodyczne od 1998 r., dający szansę dalszego rozwoju BWW i Bydgoszczy jako najistotniejszego miejsca na co najmniej polskim odcinku projektowanej Międzynarodowej Drogi Wodnej E-70 – w postaci kolejnych dokumentów i opracowań oraz inwestycji i przedsięwzięć społeczno-gospodarczych oraz kulturalnych.

Powrót miasta nad rzekę rozpoczął się na przełomie lat 80. i 90. XX w. Po wielu latach zaniedbań i bierności dostrzeżono wówczas potrzebę odnowy relacji między miastem a rzeką (Brdą). Rozpoczęto konsekwentne działania zmierzające do lepszego, bardziej efektywnego wykorzystania systemu hydrotechnicznego, poprawy stanu czystości wód oraz kształtowania nowoczesnego i funkcjonalnego zagospodarowania terenów nadbrzeżnych.

W 1998 r. miasto opracowało dokument pt. „Przywracanie Brdy Miastu", którego głównym celem było wprowadzenie takich zmian w strukturze funkcjonalno – przestrzennej terenów, które wykorzystując istniejące uwarunkowania, uczyniłyby Brdę nierozłącznym, pierwszoplanowym elementem kompozycji struktury prze-

strzenno-funkcjonalnej miasta, wpływającym i limitującym procesy rozwojowe tak, aby miasto było kreatorem zdarzeń dokonujących się w jej sąsiedztwie, zwłaszcza w rejonie Śródmieścia, a nie wyłącznie ich rejestratorem. Ponadto celem opracowania było przywrócenie i ustanowienie tożsamości miejsca i miasta oraz swoistej harmonii rzeki z jej charakterystyczną elewacją od strony Brdy oraz zmianą mentalnego nastawienia społeczeństwa i władz do tego dziedzictwa. Opracowanie otrzymało wyróżnienie na targach INVESTCITY 98. Sporządzony w 2000 r. kolejny dokument „Program przywracania miastu rzeki Brdy" uzyskał status dokumentu miejskiego i obejmował cały odcinek Brdy. W zakresie ochrony środowiska i infrastruktury wodno-kanalizacyjnej, pierwszoplanowym i zasadniczym zadaniem było doprowadzenie wód Brdy do odpowiedniej klasy czystości, co było warunkiem koniecznym do wykorzystania wód rzeki dla celów turystycznych oraz zbliżenia do niej zabudowy i infrastruktury. Zbudowano dwie duże oczyszczalnie ścieków i zmodernizowano system wodno-kanalizacyjny miasta. W aspekcie gospodarczym zasadniczym problemem była poprawa warunków żeglugowych dla transportu wodnego oraz turystyki wodnej. W dziedzinie polityki społecznej program wskazywał zasady pobudzania społecznej świadomości o randze rzeki w mieście. W dziedzinie ładu przestrzennego rozstrzygał o zasadach zagospodarowania brzegów i obszarów nadwodnych, wykorzystania rezerw terenowych i lokalizacji stosownych dla miejsca, funkcji i obiektów prestiżowych. Program wskazywał również dostępne źródła i zasady finansowania. Program uzyskał nagrodę ZMP – MIAST0 2000. W 2004 r. Wyższa Szkoła Gospodarki w Bydgoszczy i Miejska Pracownia Urbanistyczna opracowały dokument pn. „Bydgoski Węzeł Wodny". Było to pierwsze kompleksowe i interdyscyplinarne opracowanie dotyczące całego BWW. W świetle przystąpienia Polski do Unii Europejskiej i pojawienia się nowych możliwości finansowania, stanowiło impuls oraz podstawę do dalszych prac programowych. Uwzględniając ww. opracowania, w 2006 r. sporządzony został interdyscyplinarny, spójny dokument pt. „Program Rewitalizacji i Rozwoju Bydgoskiego Węzła Wodnego". Uwzględniając uwarunkowania przestrzenne, krajobrazowe, kulturowe, przyrodnicze, techniczne, własnościowe i formalno – prawne, program zakładał m.in.: przywrócenie Bydgoszczy kluczowej roli na drodze wodnej E-70, wykreowanie nowej tożsamości przestrzeni miejskiej, ochronę wartości przyrodniczych i kulturowych miasta. W obszarze BWW wyodrębniono pięć typów krajobrazu o zróżnicowanym charakterze i predyspozycjach, których analiza pozwoliła na określenie zadań do realizacji. Wymagało to spełnienia wielu warunków określonych na poziome lokalnym, ponadlokalnym i krajowym oraz stosownej promocji, której zasady również określił dokument. W programie zwrócono uwagę na konieczność: powiązania trzech ładów (społecznego ekonomicznego i przestrzennego), współpracy trzech sektorów (publicznego, gminnego, państwowego oraz prywatnego), współpracy pionowej (partnerstwo na poziomie lokalnym, regionalnym i krajowym), współpracy horyzontalnej (porozumienie między samo-

rządami), spójności dokumentów strategicznych oraz marketingową rolę dokumentu. Program, wyróżniony został wieloma nagrodami, w tym: Nagrodą I-go stopnia Ministra Budownictwa w 2007 r. i Laurem Rewitalizacji.

W latach 2006 – 2007 Bydgoszcz uczestniczyła w Międzynarodowym projekcie pn. „Wykorzystanie Śródlądowych Dróg Wodnych Dla Rozwoju Regionalnego" (akronim InWater). W ramach projektu poszczególni partnerzy opracowali szereg opracowań mających na celu spójne działania rewitalizacyjne oraz rozwojowe terenów nadwodnych na polskim odcinku drogi wodnej E70. W ramach InWater sporządzony został ww. Program Rewitalizacji i Rozwoju Bydgoskiego Węzła Wodnego oraz inne koncepcje programowo-przestrzenne: przystani „Brda Centrum", przystani „Kartodrom", przystani „Żegluga", przystani „Brdyujście", przystanków tramwaju wodnego, zagospodarowania bulwarów oraz oferta turystyczna „Bydgosko – Toruńskiego Obszaru Metropolitalnego".

Ponadto w ramach innych projektów i działań, sporządzone zostały koncepcje programowo – przestrzenne: Parku Nauki, Kultury i Rekreacji „Ogniwo", Parku nad Starym Kanałem, Stary Fordon - Rewitalizacja Funkcjonalno-Przestrzenna, które stanowią podstawę do dalszych działań planistycznych i realizacji zadań związanych z rewitalizacja BWW. Obszar BWW został także uwzględniony w dwóch edycjach Lokalnego Programu Rewitalizacji dla miasta Bydgoszczy jako obszar kryzysowy, wymagający szczególnego wsparcia ze środków Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Kujawsko-Pomorskiego.

Kluczową i strategiczną inwestycją będącą „okrętem flagowym" Bydgoskiego Węzła Wodnego jest rewitalizacja Wyspy Młyńskiej w Bydgoszczy. Obszar ten (około 6,5 ha) znajduje się w historycznym, kulturalnym i hadlowo-usługowym centrum miasta (kilkaset metrów od Starego Miasta) na śródmiejskim odcinku rzeki Brdy. Wyspa Młyńska była zapleczem gospodarczym miasta wykorzystującym energię wody m.in. do rozwoju przemysłu młynarskiego. Obecnie Wyspa Młyńska jest unikatowym salonem miasta - „salonem na wodzie". Wyróżnikami tego obszaru są wody Brdy i Brdy Młynówki, płynące na dwóch różnych poziomach oraz zespół budynków poprzemysłowych (spichrze, młyny, jazy, kaszarnia wraz komorą turbin – mała elektrownia wodna). Najbliższe otoczenie Wyspy Młyńskiej tworzy XIX w. zabudowa mieszkaniowo-usługowa zwana powszechnie Wenecją Bydgoską z malowniczą elewacją od strony Brdy Młynówki. Wyspa Młyńska wraz z Wenecją Bydgoską tworzą wartościowy zespół architektoniczno-krajobrazowy. Ich walory wzajemnie się uzupełniając, tworzą wizytówkę określającą klimat, nadrzeczną tożsamość i urodę miasta.

Działania rewitalizacyjne związane z obszarem Wyspy Młyńskiej podjęto w 2004 r. Władze miasta przygotowały program pn. „Rewitalizacja zasobów kulturowych i przyrodniczych Wyspy Młyńskiej i jej najbliższego otoczenia". Głównym celem działań rewitalizacyjnych było przekształcenie zdegradowanego terenu poprzemy-

słowego w atrakcyjny obszar miejski związany z kulturą, rekreacją, turystyką oraz zachowanie historycznego charakteru Wyspy. Z uwagi na dużą różnorodność zadań jak również wysokie koszty ich realizacji projekt został podzielony na cztery etapy: 1. Rewitalizacja Wyspy Młyńskiej na cele rozwoju przedsiębiorczości, 2. Renowacja obiektów dziedzictwa kulturowego na terenie Wyspy Młyńskiej w Bydgoszczy, 3. Budowa infrastruktury rekreacyjnej Wyspy Młyńskiej w Bydgoszczy i jej najbliższego otoczenia, 4. Rewitalizacja zdegradowanych terenów sportowych na terenie Wyspy Młyńskiej. Obecnie w wyniku podjętych działań Wyspa Młyńska jest miejscem chętnie odwiedzanym przez mieszkańców miasta, turystów i gości. Służy jako miejsce rekreacji, spotkań, organizacji imprez i wydarzeń kulturalnych.

W ostatnich latach przedmiotem działań zmierzających do aktywizacji społeczno-gospodarczej dróg wodnych i terenów nadrzecznych był także śródmiejski odcinek rzeki Brdy. Zrealizowane działania obejmowały: zagospodarowanie bulwarów, nabrzeży i terenów zielonych (ścieżki rowerowe i piesze, oświetlenie, monitoring, mała architektura m.in. skateparki, plac zabaw, fontanny, ławki, stojaki dla rowerów), budowę 4 przystanków tramwaju wodnego (Astoria, Dworzec Autobusowy PKS, Łuczniczka i Rybi Rynek) oraz ekspozycję zabytkowej Śluzy Workowej przy Śluzie Miejskiej.

Tabela 1. Bydgoszcz – polskie studium przypadku

Nazwa programu/ projektu	Program przywracania miastu rzeki **Program rewitalizacji i rozwoju Bydgoskiego Węzła Wodnego.** **„Rewitalizacja zasobów kulturowych i przyrodniczych Wyspy Młyńskiej i jej najbliższego otoczenia".** Bydgoski Węzeł Wodny – rewitalizacja bulwarów i nabrzeży, polegająca na przebudowie i budowie umocnień nabrzeży, przebudowie oświetlenia, przebudowie ścieżek rowerowych i pieszych, budowie obiektów małej architektury, przebudowie układu komunikacyjnego i budowie przystanków tramwaju wodnego – I etap"
Idea	Woda lustrem miasta – Z wody widać inaczej, przywrócenie nadrzecznej tożsamości miasta i mieszkańców, transportu wodnego i turystyki wodnej. Przywrócenie Bydgoszczy kluczowej roli na szlaku wodnym Berlin - Kaliningrad (droga wodna E 70).
Typ obszaru	historyczne tereny poprzemysłowe, śródmiejski odcinek rzeki Brdy wraz z terenami nadrzecznymi
Nowe funkcje	- kulturalne, - rekreacyjno-wypoczynkowe, - turystyczne - reprezentacyjne.

Zagospodarowanie	- urządzone i zagospodarowane nabrzeża i bulwary - ścieżki piesze i rowerowe, - muzea, powierzchnie wystawiennicze (Centrum Pracy i Przedsiębiorczości, Europejskie Centrum Pieniądza, Galeria Sztuki Nowoczesnej, Dom Wyczółkowskiego, - mała architektura (altany, ławki, lampy, amfiteatr, fontanny, stojaki dla rowerów), - zbiorniki wodne (międzywodzie – sztuczny ciek łączący Brdę z Brdą Młyńską, baseny - wielofunkcyjny obiekt turystycznych przystań „Bydgoszcz" - place zabaw, skateparki, tereny rekreacyjne, „łąka rekreacyjna", - przystań jachtowa wraz z bazą noclegową i zapleczem noclegowym, - kładki piesze, - 4 przystanki tramwaju wodnego, - urządzone tereny zielone nad Starym Kanałem Bydgoskim. - tereny zielone , - ekspozycja śluzy Workowej przy Śluzie Miejskiej
Działania podejmowane w ramach realizacji programu	- bagrowanie rzeki Brdy i Kanału Bydgoskiego, - renowacja obiektów dziedzictwa kulturowego Wyspy i ich adaptacja na cele społeczno-gospodarcze i kulturalne, - odtworzenie historycznych elementów rozplanowania Wyspy (międzywodzie), - poprawa dostępności Wyspy Młyńskiej poprzez budowę kładek pieszych, - budowa infrastruktury rekreacyjnej i sportowej na Wyspie Młyńskiej, - zagospodarowanie bulwarów i terenu, - promocja - przygotowanie dokumentacji koncepcyjnej dotyczącej: przystanków tramwaju wodnego, wybranych przystani, zagospodarowania bulwarów, - uczestnictwo w kilku międzynarodowych projektach związanych z rozwojem i rewitalizacją dróg wodnych i terenów nadrzecznych m.in.: projekt InWater (Wykorzystanie Śródlądowych dróg wodnych dla rozwoju regionalnego), projekt Reuris (rewitalizacja miejskich obszarów nadwodnych), - edukacja młodzieży – żywe lekcje historii prowadzone w trakcie rejsu tramwaju wodnego, - realizacja imprez i wydarzeń cyklicznych: Bydgoski Festiwal Wodny „Ster na Bydgoszcz", Rzeka Muzyki, Woda Bydgoska, Wielka Wioślarska o Puchar Brdy, Mistrzostwa Świata w Przechodzeniu przez Rzekę itp.

Źródło: Opracowanie własne na podstawie materiałów Urzędu Miasta Bydgoszczy

2.2 Oldenburg – niemieckie studium przypadku przekształceń funkcjonalno-przestrzennych obszaru „Starego Portu"

Oldenburg to trzecie pod względem liczby mieszkańców (ok. 160 tys.) po Hanowerze i Brunszwiku miasto położone w północno-zachodniej Dolnej Saksonii. Jednocześnie od kwietnia 2005 r. należy do europejskiego Obszaru Metropolitalnego Oldenburg/Brema – jednego z jedenastu w Niemczech, co zwiększa jego konkurencyjność i rozpoznawalność, jak również stwarza warunki do realizacji projektów wzajemnie uzupełniających profile rozwojowe obu miast. W pejzażu tego nadwodnego miasta poza jego strefą gospodarczą, związaną z funkcjonowaniem śródlądowego portu rzecznego i powstałych w tej strefie różnych gałęzi przemysłu, urzeka klasycystyczna architektura, budynki z jasnymi fasadami i rezydencje willowe zwrócone frontem do wody.

Port jachtowy w Oldenburgu (źródło: internet)

Miasto położone jest nad rzeką Hunte (Untere Hunte) i Kanałem Nadbrzeżnym (Küstenkanal). Rzeka Hunte to 189 km lewobrzeżny dopływ Wezery, a zarazem drugi pod względem długości (po rzece Aller) jej dopływ. Część wód Hunte (na wysokości Bad Essen) zasila Kanał Śródlądowy. Kanał Nadbrzeżny (KÜK) został zbudowany w latach 1921-1935 jako wodne połączenie pomiędzy rzeką Hunte (Unterweser) i Kanałem Dortmund-Ems (Dortmund-Ems Kanal). Jednocześnie wówczas pełnił funkcję kanału odwadniającego dla sąsiednich bagien, a obecnie jest głównym kanałem odpływowym (przeciwpowodziowym) dla

obszaru Ems-Hunte, Leda/Jümme. Rzeki i kanały stanowią malowniczy krajobraz w połączeniu z lasami, bagnami i pozostałymi formami terenów zielonych przyległych do granic miasta.

Infrastruktura hydrotechniczna na terenie Oldenburga to również śluza Oldenburg łącząca poprzez Kanał Nadbrzeżny rzekę Hunte z systemem kanałów w zachodniej części Niemiec. Obecnie obsługuje ona około 4500 statków rocznie, co w przeliczeniu na ładowność daje ok. 2,2 mln t/rok oraz niezliczoną ilość turystycznych jednostek pasażerskich. Śluza umożliwia pokonanie różnicy poziomów wody 5,40 m. Wcześniej, tj. przed rozpoczęciem budowy Kanału Nadbrzeżnego, prowadzono prace związane z budową kanału łączącego Oldenburg z Ems. Wówczas śluza Oldenburg była wykonana z drewna i miała 30 m długości i 5 m szerokości. W 1922 r. rozpoczęto budowę Kanału Nadbrzeżnego do obsługi statków o ładowności 600 t, co wymusiło zmianę parametrów śluzy na obsługę statków o ładowności 1000 t oraz zmianę jej wymiarów na 105 m długości i 12 m szerokości. W latach 1922-1928 śluza została gruntownie rozbudowana.

Oldenburg to również ważne z punktu widzenia transportowego miasto portowe w północno-zachodnich Niemczech. Port zlokalizowany na skrzyżowaniu drogi wodnej Hunte i śródlądowego Kanału Nadbrzeżnego jest ważnym węzłem komunikacyjnym Dolnej Saksonii, a jego roczne obroty przeładunkowe wynoszą średnio 1,2 mln ton. W porcie przeładowywane są przede wszystkim produkty rolne, zboża, nawozy (udział tej grupy produktów wynosi 46%), następnie materiały budowlane takie jak piasek, żwir, kamień budowlany (36%). Port jest dostępny dla statków morskich o głębokości zanurzenia do 4 m. Stąd określany też bywa mianem „Seehafen:" – port morski. Dzięki bezpośredniemu podłączeniu do sieci drogowej i kolejowej port w Oldenburgu ma dostępność transportową zarówno na linii wschód-zachód, jak i północ-południe.

Spławne cieki wodne były czynnikiem miastotwórczym dla Oldenburga. Miasto zawdzięcza swoje powstanie brodowi na rzece Hunte. Prace budowlane we wschodniej części portu odsłoniły pozostałości pierwszego drewnianego mostu pochodzącego z XI w. Znacząco szybko rozwinęła się w Oldenburgu również żegluga śródlądowa, a to za sprawą rzeki Hunte, która była dostępna dla żeglugi morskiej. Nabrzeże „Stau" (do dziś funkcjonuje ta nazwa), nazywane wówczas portem (nabrzeżem portowym) służyło w mniejszym stopniu do obsługi światowego handlu morskiego, a przede wszystkim do zaopatrzenia oldenburskiego śródlądzia. W celu zwiększenia konkurencyjności portu Oldenburg względem portu bremeńskiego prowadzono wiele prac hydrotechnicznych, pogłębiano rzekę, jak również pobudowano basen portowy. W 1846 roku wyprostowano koryto rzeki i poprowadzono ją do basenu portowego. Zmieniono również ówczesny przebieg ulicy „Stau". Podłużna forma basenu portowego zlokalizowana południowo względem promenady portowej funkcjonuje od ok. 1900 r. Pod koniec XIX w. zbudowano kanał Hunte-

-Ems, który następnie stał się częścią otwartego w 1935 r. Kanału Nadbrzeżnego. Kolejnym krokiem milowym w poprawie dostępności transportowej Oldenburga była budowa sieci kolejowej do Bremy i Wilhelmshaven (1867) i Leer (1869). Przebieg linii kolejowej nad rzeką Hunte wymusił budowę obrotowego mostu, który w 1945 został zniszczony. Zastąpiono go w 1954 r. nowym, zwodzonym mostem kolejowym z dwiema klapami. Wraz z rozwojem kolei tereny przyległe do portu stały się bardzo atrakcyjne gospodarczo. Lokowano tam przemysł: w XVII w. przemysł związany z prażeniem wapienia, w XIX w. fabrykę cukru, tartak, stocznię, hutę szkła, odlewnię żelaza, gazownię, rzeźnię oraz skład z silosami. Huta szkła powstała w 1845 r. jako małe przedsiębiorstwo produkujące kufle z przykryciem i cylindry do lamp, które z biegiem lat szybko zwiększało swoją konkurencyjność i zatrudniając w 1891 r. 664 osoby produkowała 22 mln butelek rocznie, które transportowano drogą wodną. 31 maja 1986 r. zamknięto hutę i zmieniono profil produkcyjny na przedsiębiorstwo produkujące elementy z tworzywa sztucznego dla przemysłu motoryzacyjnego.

Miasto Oldenburg buduje na obszarze Startego Portu (w ramach projektu „Alter Stadthafen") ok. 20 hektarową wysokiej jakości nowoczesną powierzchnię, która zostanie zagospodarowana w celu stworzenia wysokiej jakości życia strefy mieszkaniowej, usługowej i rozrywkowej. Obszar ten charakteryzuje się centralnym położeniem w pobliżu rzeki Hunte, atrakcyjną (bliską) dostępnością do niemieckiej kolei (Deutsche Bahn) i sieci drogowej, wielu oldenburskich miejsc pracy oraz bezpośrednim sąsiedztwem zabytkowej i prestiżowej starówki. Powyższe uwarunkowania dają możliwość stworzenia wyjątkowego również pod względem architektonicznym frontu wodnego, porównywalnego do nowoczesnych dzielnic Hamburga czy Berlina.

Obszar ten przed rozpoczęciem działań koncepcyjnych był typową strefą gospodarczą zlokalizowaną w centrum miasta. Działania rewitalizacyjne zainicjowano decyzją Rady Miasta Oldenburga z 29 maja 2006 r., która na mocy § 141 niemieckiego prawa budowlanego rozpoczęła się przeprowadzeniem analiz przygotowawczych (analiz rozpoznawczych). Wyznaczono dwa obszary we wschodniej części centrum miasta: stary port i fragment dworca kolejowego. W pierwszej kolejności określono kryteria oceny i wyznaczania obszaru interwencji. Główny nacisk położono na stworzenie obszaru o funkcji mieszkaniowej i usługowej, uzupełnionej o rekreacyjną i kulturalną. Celem było stworzenie obszaru o wyjątkowej jakości, jakiego dotychczas nie było w Oldenburgu. Na potrzeby tego artykułu zostanie scharakteryzowany jedynie obszar starego portu, jako przykład rewitalizacji obszaru nadwodnego.

Cele zagospodarowania obszaru „Starego Portu" są następujące:

1. Rozwój wewnętrzny miasta – polega na ograniczeniu intensywnego „rozlewania się" zabudowy mieszkaniowej na granicach zewnętrznych miasta i zintensyfikowaniu zabudowy mieszkaniowej w jego centrum, zmniejszeniu natężenia

ruchu w tym obszarze i zintegrowaniu go ze strefą śródmiejską oraz uspołecznieniu (stworzenie nowej struktury społecznej na objętym interwencją obszarze).

2. Poszerzenie strefy śródmiejskiej – granice stosunkowo małej starówki powinny być poszerzane, by eksponować i wykorzystywać jej potencjał rozwojowy. Dotychczas znacząco heterogenny obszar (wykorzystywany tylko na cele gospodarcze poprzez obecność portu i przemysłu) zyskuje nowe funkcje i staje się szczególnie atrakcyjną częścią miasta.

3. Integracja z otoczeniem - nowopowstała struktura miejska powinna być zintegrowana z częścią staromiejską i rejonem dworca kolejowego, jak również przylegającymi do analizowanego obszaru pozostałymi dzielnicami miasta. Dzielnica „Alte Stadthafen" (Stary Port) powinna być szczególnie atrakcyjna dla ruchu pieszego i rowerowego.

4. Wielofunkcyjność obszaru – dzielnica „Alte Stadthafen" (Stary Port) ma być obszarem na którym będą kreowane wspólnie funkcje mieszkaniowe, usługowe, kulturalne, lokowane zakłady użyteczności publicznej, zakłady gastronomiczne i nie zakłócający tej strefy handel oraz infrastruktura sportowo-rekreacyjna i noclegowa.

5. Zwrócenie miasta frontem do rzeki (powrót miasta nad rzekę) – nowa dzielnica zlokalizowana nad wodą oferuje atrakcyjną przestrzeń dla mieszkalnictwa, nowych miejsc pracy i usług.

6. Nowa przestrzeń życia – miasto Oldenburg powinno wzrastać nie tylko ilościowo, ale również różnicować się jakościowo. W „Starym Porcie" powinna powstać oferta dla nowej jakości życia.

7. Społeczne zróżnicowanie – przebudowa miejsca powinna uwzględniać zróżnicowane oczekiwania i potrzeby społeczeństwa żyjącego na różnych poziomach. Poszerzanie części śródmiejskiej powinno uwzględniać społeczne zróżnicowanie.

8. Oldenburska skala – miasto charakteryzuje klasycystyczna, historyczna zabudowa jednorodzinna z tynkiem w jasnych barwach. W Starym Porcie powinna zostać na nowo zinterpretowana strukturalna i budowlana jakość proponowanych obiektów, która będzie uwzględniała tożsamość miasta, ale w nowym wydaniu.

9. Rozpoznawalność dzięki historycznej marce – restrukturyzacja obszaru powinna zachować świadectwo historii tego miejsca, identyfikacji Oldenburga jako miasta portowego i przemysłowego.

10. Wysoka jakość – jakość zabudowy i przestrzeni otwartej powinna odpowiadać wysokiej jakości wyjątkowego położenia.

11. Obiekty użyteczności publicznej – przekształcenia funkcjonalno-przestrzenne Starego Portu powinny służyć nie tylko ludziom, którzy tutaj mieszkają i pracują, ale również oldenburskim organom administracji publicznej.

12. Rozwój przyjazny środowisku – nowa dzielnica miasta powinna rozwijać się w sposób zrównoważony, z poszanowaniem środowiska naturalnego. Należy zminimalizować konieczność zmiany topografii. Szlaki komunikacyjne należy uzupełnić o tereny zielone.

13. Dzielnica przyszłościowa – nowopowstały obszar powinien być atrakcyjny dla wielu generacji oraz na tyle elastyczny, by można było go przekształcać/dostosowywać w przyszłości do nowych uwarunkowań przestrzennych.

14. Perspektywa – od projektu wymagana jest wizja dalszej perspektywy rozwoju wizerunku Oldenburga na płaszczyźnie ponadregionalnej.

Jednocześnie należy nadmienić, iż jednym z najważniejszych elementów koncepcji zagospodarowania Starego Portu jest przekształcenie terenu stricte gospodarczo-przemysłowego na cele mieszkaniowe. Koncepcje architektoniczne zabudowy są współczesną interpretacją willowej zabudowy Oldenburga, nawiązującą do jej tradycyjnych elementów (np. jasne elewacje, ogrody zimowe, kolumnowe fasady).

Tabela 2. Oldenubrg – niemieckie studium przypadku

Nazwa projektu	„Stary Port Oldenburg " – "Alter Stadthafen Oldenburg"
Idea	- stworzenie nowoczesnej pod względem urbanistycznym i architektonicznym dzielnicy Oldenburga nad rzeką Hunte, integrującej różne funkcje komórki miejskiej, tj. funkcję mieszkaniową, usługową, rekreacyjną, kulturową i in., - stworzenie prestiżowej dzielnicy miasta, w pobliżu kompleksu dworca kolejowego, centrum miasta, - rozwój wewnętrzny miasta jako odpowiedź na zagospodarowanie terenów zdegradowanych w jego centralnej części, - nadanie nowych funkcji dawnym obszarom starego portu.
Typ obszaru	- nadwodne tereny poportowe, - teren o powierzchni ok 20,6 ha, - obszar w centralnych granicach miasta Oldenburg, na obydwu brzegach rzeki Hunte.
Nowe funkcje	- funkcja mieszkaniowa, - funkcja sportowo-rekreacja i wypoczynkowa, - usługi kulturalne, - usługi komercyjne.
Zagospodarowanie	- zabudowa mieszkaniowa, - nadwodna promenada, - sieć dróg rowerowych i pieszych wzdłuż rzeki, - plac zabaw, - park portowy, - mała architektura, - tereny zielone.

Działania podejmowane w ramach projektu	- budowa zabudowy mieszkaniowej i infrastruktury sportowo-rekreacyjnej, - rozbudowa promenady, - rozwój wewnętrzny miasta i włączenie go do strefy śródmiejskiej – planistyczno-przestrzenne poszerzenie granic części staromiejskiej, - integracja obszaru z otoczeniem i nadanie mu wielu funkcji, - zwrócenie miasta frontem do rzeki (powrót miasta nad rzekę), - rozbudowa infrastruktury drogowej (ul. Stau), - budowa sieci dróg rowerowych i pieszych.

Źródło: Opracowanie własne na podstawie materiałów planistycznych i koncepcyjnych Miasta Oldenburg dostępnych na stronie www.oldenburg.de

3. Podsumowanie i wnioski

Procesy rewitalizacyjne w Bydgoszczy charakteryzują się długoletnią, konsekwentną praktyką i dotyczą wszystkich dziedzin życia miasta – od działań informacyjnych i promocyjnych, zmieniających społeczne uwarunkowania i społeczną świadomość utraconych walorów miasta, poprzez działania programowe, wyznaczające zasady i kierunki działań organizacyjnych i inwestycyjnych, do działań projektowych i realizacyjnych. Badania, programy i działania dotyczą zarówno szczególnych zagadnień na obszarach kryzysowych i problemowych, jak również zjawisk kryzysowych zlokalizowanych w obrębie Bydgoskiego Węzła Wodnego. Efektem podejmowanych od lat działań dotyczących BWW jest atrakcyjna, śródmiejska przestrzeń nadrzeczna, z rzeką Brdą jako jej główną osią rekreacyjną, z zagospodarowanymi bulwarami i małą architekturą. Bydgoszcz coraz intensyw-

Port Oldenburg, (źródło: internet)

niej zwraca się ku wodzie zwłaszcza Brdzie. To właśnie w bezpośrednim sąsiedztwie rzeki Brdy i Kanału toczy się codzienne, kulturalne, sportowe i biznesowe życie miasta. Dzięki zrealizowanym inwestycjom możliwa jest organizacja wielu, różnorodnych wydarzeń np. Bydgoski Festiwal Wodny Ster na Bydgoszcz, Rzeka Muzyki, Wielka Wioślarska o Puchar Brdy oraz Woda Bydgoska (zawody pływackie na rzece Brdzie w centrum miasta) i inne. Bydgoski Węzeł Wodny to nie tylko Brda i Kanał Bydgoski. Ważną częścią tego węzła wodnego jest także rzeka Wisła. Najbliższa przyszłość i kolejne lata powinny zbliżyć miasto Bydgoszcz do królowej Polskich rzek.

Niemieckie doświadczenia w zagospodarowaniu rzek i obszarów nadwodnych mają wielowiekową tradycję i są podyktowane wieloma uwarunkowaniami aktywizacji gospodarczej rzek w tym kraju. Jakość i ilość dróg wodnych w Niemczech oraz powiązane z nimi funkcjonalnie nabrzeża stwarzają warunki do wszechstronnego wykorzystania potencjału wodnego rzek i integracji żeglugi śródlądowej z pozostałymi gałęziami transportu. Trendy w rozwoju dróg wodnych w Niemczech i konieczność ciągłego dostosowywania się do nowych warunków w celu poprawiania swojej konkurencyjności „produkują" również miejsca, które tracą swoje nadrzeczne funkcje, wymagają ponownego zagospodarowania i nadania im nowych. Takich przykładów w Niemczech jest wiele, szczególnie w miastach o charakterze portowym. Wybrany tutaj Oldenburg był i jest miastem portowo-przemysłowym o wielowiekowych tradycjach związanych z rzeką. W wyniku przemian strukturalnych i przestrzennych obszar „Starego Portu" w Oldenburgu stał się obszarem amorficznym w centrum miasta, który wymagał ponownego zagospodarowania i zintegrowania z otoczeniem. Ideą wtórnego zagospodarowania tego obszaru było scalenie miasta i uzyskanie spójnej ciągłości jego nadwodnego krajobrazu.

Sformułujmy w końcu kilka wniosków:

1. Cykl planowania i zagospodarowania nabrzeży portowych jest procesem złożonym, obejmującym różne interesy i różnych beneficjentów. Duża część opuszczonych obszarów portowych i przybrzeżnych jest własnością publiczną, własność prywatna jest raczej wyjątkiem. Oznacza to, że z reguły samo miasto jest w posiadaniu ziemi, ale często z powodu niewystarczających środków finansowych oraz napiętego budżetu nie jest w stanie udźwignąć kosztu kompletnej rewitalizacji i podejmuje decyzje o sprzedaży takich obszarów inwestorom prywatnym.
2. Reintegracja obszarów poportowych i nadwodnych z terenami przyległymi np. centrami miast, przez co woda staje się „łącznikiem" i poszerza, jak to ma miejsce w przypadku Oldenburga, część staromiejską
3. Istotną rolę odgrywa zwiększenie dostępności komunikacyjnej obszarów nadrzecznych, szczególnie poprzez budowę sieci dróg rowerowych i pieszych.

4. Wielofunkcyjność obszaru i jego dostępność dla zróżnicowanego grona odbiorców (różnych grup wiekowych o zróżnicowanych dochodach) zwiększa jego atrakcyjność i stabilność.
5. Nawiązanie do wodnej tożsamości miejsca przy nadaniu mu nowych funkcji tworzy wyjątkowy potencjał takiego miejsca, gdzie krzyżuje się historia, teraźniejszość i wizja przyszłości.
6. Przekształcenia funkcjonalno-przestrzenne opuszczonych terenów nadrzecznych i poportowych generują wzrost gospodarczy tego miejsca, stymulując również wzrost zatrudnienia.

Bibliografia

- Bańkowska B., Ogólne zasady kształtowania frontów wodnych w miastach, w: Sieć miast Bałtyckich – Waterfront. Elbląska strefa nadwodna jako produkt turystyczny. Potencjalne możliwości rozwoju turystyki w regionie Zalewu Wiślanego oraz w porcie elbląskim – uwarunkowania akwenów i stref lądowych, autorskie referaty wygłoszone na seminarium w dniu 20 kwietnia 2000 roku (materiały niepublikowane), Fundacja Ecobaltic, Instytut Problemów Ekorozwoju, Gdańsk 2000;
- Bogdanowski J., Góry, rzeki a kulturowe zjawisko miasta, w: Miasto tyłem do rzeki, Wierzbicka B. (red.), Biblioteka Towarzystwa Opieki nad Zabytkami, Warszawa 1996, s. 11-20.
- Chalin C., La dynamique Urban, Presses Univesitaires de France, Paris 1980.
- Chasseriau A., Peyon J. P., Le projet île de Nantes, ou comment la ville se réconcilie avec son fleuve, CESTAN, Université de Nantes , Nantes 2004, nr 22, s. 41-50.
- Czarnecki W., , Planowanie miast i osiedli. Wiadomości ogólne, planowanie przestrzenne, PWN, Warszawa 1965, t.1.
- Czarnecki W., Planowanie miast i osiedli. Wiadomości ogólne, planowanie przestrzenne, PWN, Warszawa 1968, t. 3.
- Drapella – Hermansdorfer A., Nadrzeczne bulwary, [w:] Rzeki, cywilizacja, historia, J. Kołtuniak (red.), Śląsk Sp. z o.o., Katowice 1998, s. 139-161.
- Kochanowski M., (red.), Współczesne metamorfozy miasta portowych, Politechnika Gdańska, Gdańsk 1998.
- Lorens P.,Rewitalizacja frontów wodnych nadmorskich miast portowych, rozprawa doktorska, Politechnika Gdańska 2001.
- Lorens P., Rewitalizacji frontów wodnych jako element procesu odnowy miast, [w:] Przestrzeń w zarządzaniu rozwojem regionalnym i lokalnym, K. Markowski (red.), Biuletyn PKZPK PAN, PG, Gdańsk 2004, z. 211, s. 179-205.
- Męczyński M., Jaroszewska E., Muszyńska-Jeleszyńska D., Dobre praktyki w zakresie rewitalizacji miast w Polsce i za granicą, [w:] Rewitalizacja miast województwa wielkopolskiego: praca zbiorowa /red. P. Ciesiółka, R. Kudłak/, Wielkopolskie Regionalne Obserwatorium Terytorialne, Poznań 2015, s. 144-151.
- Muszyńska – Jeleszyńska D, Tereny nadrzeczne w aspekcie rozwoju i rewitalizacji miast. Journal of Health Sciences. 2013;3(14), s. 99-107.
- Muszyńska – Jeleszyńska D., Tereny nadrzeczne w strukturze przestrzenno-funkcjonalnej Bydgoszczy. Problemy rozwoju i rewitalizacji, Rozprawa Doktorska, Uniwersytet im. Adama Mickiewicza w Poznaniu, 2012.

- Muszyńska-Jeleszyńska D., Tereny nadrzeczne w strukturze przestrzenno-funkcjonalnej Bydgoszczy. Problemy rozwoju i rewitalizacji, [w:] Innowacyjne rozwiązania rewitalizacji terenów zdegradowanych red. nauk. J. Skowronek, Katowice; Lędziny: Instytut Ekologii Terenów Uprzemysłowionych : Centrum Badań i Dozoru Górnictwa Podziemnego, 2014, s. 245-257.
- Ostrowski W., Wprowadzenia do historii budowy miast. Ludzie i środowisko, Oficyna Wydawnicza Politechniki Warszawskiej, Warszawa 1996.
- Pancewicz A., Rzeka w przestrzeni miejskiej, [w:] Rzeki. Architektura i krajobraz, J. Konopka, Śląsk Sp. z o.o., Katowice 2002, s.90-113.
- Pancewicz A., Rzeka w krajobrazie miasta, Politechnika Śląska, Gliwice 2004.
- Plan zagospodarowania „Starego Portu" w Oldenburgu, „Alter Stadthafen" Städtebauliche Rahmenplanung, 2009
- Podręcznik projektowania „Stary Port" – Oldenburg , „Alter Stadthafen" Oldenburg Gestaltungshandbuch, 2009.
- Program Rewitalizacji i Rozwoju Bydgoskiego Węzła Wodnego, 2006.
- Wrzosek A., Rozważania nad położenieniem i rozwojem przestrzennym miast nadrzecznych, [w:] Przegląd Geograficzny 1976, T.XLVIII, z.4.

Strony internetowe:

- https://www.wsv.de/wsa-hb/wasserstrassen_bauwerke/Kuestenkanal/Schleuse_Oldenburg/index.html
- https://www.wsv.de/wsa-hb/wasserstrassen_bauwerke/Kuestenkanal/Schleuse_Oldenburg/index.html
- http://www.seehafen-niedersachsen.de/standorte/oldenburg.php
- http://www.alter-stadthafen-oldenburg.de/index.htm
- https://pl.wikipedia.org/wiki/Bydgoski_W%C4%99ze%C5%82_Wodny

Jan Pyś
Urząd Żeglugi Śródlądowej we Wrocławiu

Odra będzie żeglowna

Obecnie coraz częściej składane są przez stronę rządową deklaracje poprawy katastrofalnych warunków transportu rzecznego na Odrze. Interesującą kwestią, dla przyszłych działań dotyczących poprawy warunków nawigacyjnych Odrzańskiej Drogi Wodnej, może być prześledzenie sposobu zarządzania Odrą na przestrzeni dziejów.

Jak z Odrą dawniej było

Nowoczesna historia rzeki rozpoczęła się po zakończeniu ery napoleońskiej. Jednak Odra od zawsze towarzyszyła człowiekowi. Przy rzece człowiek czuł się bezpiecznie. Odra zaspakajała jego podstawowe potrzeby. Pierwsze większe regulacje rzeki miały miejsce po wzmożonym osadnictwie terenów Nadodrza w wiekach XII i XIII. W kolejnych stuleciach, po każdych większych konfliktach Odra zamierała, by ponownie odradzać się silniejszą, bezpieczną i bardziej użyteczną.

Monarchowie habsburscy w XVI i XVII wieku na należącej do nich śląskiej części Nadodrza podejmowali próby regulacji rzeki. Zidentyfikowali i ustalili niezbędny zakres prac regulacyjnych. Ich działania przyniosły pewne efekty, które jednak w wyniku działań wojny trzydziestoletniej zostały zniweczone. W efekcie nie udało się przeprowadzić do końca żadnego z podjętych zamierzeń. Śląski odcinek Odry, szczególnie ten powyżej Wrocławia, był bardzo trudny dla żeglugi.

W tym samym czasie działania elektorów brandenburskich, a później monarchów pruskich stworzyły podstawy do wdrożenia jednolitej dla rzeki polityki odrzańskiej. Pierwszym symptomem takich działań były porozumienia miast brandenburskich ze śląskimi o swobodnej żegludze. Kolejnym było stworzenie mechanizmów prawnych i organizacyjnych pozwalających skutecznie zapobiegać skutkom powodzi. Nie bez znaczenia dla tworzenia kompleksowej odrzańskiej polityki było objęcie Odry zarządem przez jedno państwo. Od połowy XVIII w. niemal cały bieg rzeki znalazł się pod administracją państwa Pruskiego.

Do końca XVIII w. Odra modernizowana była według starych feudalnych reguł finansowych, według których koszty regulacji rzeki ponosili właściciele przy-

ległych do niej terenów. Oni też byli głównymi beneficjantami wpływów osiąganych z tytułu korzystania z rzeki.

Po wojnach napoleońskim i zmianach gospodarczych jakie z sobą niosły, państwo pruskie przejęło na siebie zadania regulacji rzeki dla potrzeb transportu i ochrony przed powodzią. Pozwoliło to stworzyć jednolity system regulacji Odry. 7 lipca 1819 ogłoszony został plan dla Odry oparty na matematycznych zasadach wielkości przepływów i hydrauliki. Ze względu na miejsce jego ogłoszenia nazwano go Protokołem Bogumińskim. Jednym z jego twórców był Johann Albert Eytelwetin także autor projektów regulacji dolnej Wisły oraz portów w Gdańsku i Królewcu. Realizacją Protokołu Bogumińskiego zajęli się królewscy urzędnicy wałowi Alexander Neuwertz ojciec i syn a później Becker. Podjęte wówczas prace doprowadziły do sformułowania fundamentalnych dla regulacji Odry zasad:

- nurt rzeki powinien być tak ukierunkowany i ukształtowany, aby mógł utrzymywać odpowiedni dla żeglugi parametr głębokości,

- regulacja rzeki powinna być prowadzono planowo i systematyczne od źródeł do jej ujścia z uwzględnieniem zwiększających się, od źródeł do ujścia, wielkości przepływów wody.

Jednocześnie z przejęciem na siebie obowiązku troski o Odrę państwo rozpoczęło starania o pozyskiwanie wpływów z opłat za korzystanie z rzeki tj. żeglugowych, za wydobycie kruszyw, połów ryb i innnych. Opłaty zostały najpierw ujednolicone w ramach całej rzeki, a później przeznaczone na roboty regulacyjne, poprawianie warunków żeglugowych i ochrony przeciwpowodziowej. Nowe podejście do problemu było korzystne dla uprawiających żeglugę, rozwijającego się przemysłu i państwa pruskiego. Dzięki realizacji nowej strategii marynarze i przemysłowcy uzyskali arterię komunikacyjną, a państwo korzyści wynikające z rozwoju przemysłowego regionów połączonych coraz sprawniejszym akwenem komunikacyjnym.

W roku 1873 powołano we Wrocławiu Zarząd Regulacji Rzeki Odry. Ta odrzańska administracja wodno-żeglugowa zajmowała się modernizacją całej Odry. Od tego czasu rozbudowa rzeki była intensywna i prowadzona w sposób zorganizowany, od źródeł ku ujściu Odry do morza. Zarysowały się trzy etapy rozbudowy Odry. Pierwszy realizowany w latach 1891-1905 obejmował pierwszą kanalizację górnej Odry od Koźla do ujścia Nysy Kłodzkiej (1891-1895), budowę kanału Miejskiego we Wrocławiu (1895-1897), regulację dolnej Odry (od 1904 r.), budowę systemu niewielkich zbiorników wodnych na sudeckich dopływach Odry (od 1905 r.), doświadczalną zabudowę Odry środkowej główkami i przyłączenia doświadczalnego zbiornika wodnego (od 1905 r.).

Drugi etap rozbudowy Odry realizowany był w latach 1906-1917. Nakładem wielu milionów marek zrealizowano lub rozpoczęto budowę ogromnych inwestycji hydrotechnicznych. Dokonano ponownej kanalizacji górnej Odry od Koźla do Wrocławia (1906-1912), we Wrocławiu zbudowano Kanał Nawigacyjny oraz

system zabezpieczający miasto przed powodzią (1913-1917), w dolnym biegu rzeki między miejscowościami Hohensaaten i Szczecin, wybudowano lateralny do Odry kanał poprawiający przepływ wody oraz nowoczesną drogę wodną łączącą Berlin ze Szczecinem (do 1913 r.), przystąpiono do regulacji główkami środkowej części Odry i przyłączenia ogromnego zbiornika retencyjnego w Otmuchowie (od 1913 r.)

Wybuch I wojny światowej zamykał trwający od wojen napoleońskich stuletni okres modernizacji i rozbudowy odrzańskiej arterii komunikacyjnej. Większa część prac regulacyjnych ukończona została do wybuchu I wojny światowej, jednak niektóre z nich, jak np. regulację Odry środkowej, przyłączenie zbiornika w Otmuchowie, budowę jazu w Rędzinie, czy podnośni w Niederfinow realizowano po wojnie. W wyniku podjętych prac hydrotechnicznych na rzece powstała droga wodna spełniająca kryteria jednego z najnowocześniejszych śródlądowych akwenów transportowych Europy.

Wzrastała ilość i nośność taboru pływającego, pojawiły się duże przedsiębiorstwa przewozowe, które rozpoczynały działalność od świadczenia usług holowniczych, by przejść także ku usługom transportowym. Żegluga prowadzona była głównie przez pociągi holownicze. W pierwszych latach swojej służby na Odrze holowniki holowały barki tylko w górę rzeki, później skracając czas transportu przewożonych ładunków prowadziły barki we wszystkich kierunkach, do wszystkich możliwych portów. Pojawiły się nowe sposoby organizacji transportu wodnego. Kolej, która w pierwszym okresie swojej działalności była konkurentką dla żeglugi, później poprawiła jej mobilność, włączając się w tworzenie tak zwanych przewozów kombinowanych.

Wynikiem zakończenia I wojny światowej było podpisanie Traktatu Wersalskiego. Ustalał, że rzeki Niemen, Łaba, Dunaj i Odra będą rzekami międzynarodowymi. Odrze wyznaczona została nieznana do tej pory rola na arenie międzynarodowej. Traktat rozbudził wobec niej nadzieje nowych państw nadodrzańskich tj. Czechosłowacji i Polski. Jednak proces umiędzynarodowienia Odry został zręcznie przez Niemcy zahamowany. Podobną niegospodarczą rolę odegrała rzeka pod koniec okresu międzywojennego, kiedy to naziści nie zawahali się przed potraktowaniem jej jako naturalnej linii obrony. Nad Odrą powstały miasta - twierdze, a wiosną 1945 r., w myśl zaplanowanej przez hitlerowców akcji, infrastruktura odrzańska i statki zostały zniszczone, bądź zatopione. Instrumentalne potraktowanie Odry rozpoczęło proces degradacji wielowiekowego dziedzictwa kulturowego Europy, na rzekę nanizanego.

Trzeci etap rozbudowy Odry to podniesienie klasy żeglowności Odrzańskiej Drogi Wodnej. Zmiana ta wiązała się ze zmianą gabarytów śluz na istniejących stopniach wodnych. Śluzy o większych rozmiarach wybudowano w Rędzinie i Janowicach. Nową śluzę, obok już istniejącej, zbudowano w Rędzienie w roku 1934 Większą śluzę w Janowicach wybudowano w roku 1941. Nowe komory zyskały

225 m długości i 12 m szerokości. W ramach trzeciego etapu modernizacji Odry wybudowano też w latach 1933-1939 Kanał Gliwicki (*Adolf Hitler-Kanal*). Powstały na nim nowoczesne zelektryfikowane śluzy dla statków rzeczno-morskich liczące 72 m długości, 12 m szerokości i głębokość 3,5 m.

Pomimo początkowych perturbacji okres międzywojenny był dla Odry kolejnym okresem intensywnej rozbudowy. Istotnym wydarzeniem był wybór optymalnego, na ówczesne warunki, sposobu dalszej regulacji Odry. Konsekwentnie realizowano określoną w czasach II Rzeszy politykę odrzańską; nowelizowano przedwojenne prawodawstwo, kontynuowano rozpoczęte inwestycje, prowadzono regulację Odry środkowej, rozbudowywano system zbiorników retencyjnych, przystąpiono do zwiększenia parametrów górnej Odry, modernizowano stare i budowano nowe kanały żeglugowe. Po trudnych latach kryzysu i stałej rozbudowy Odry arteria komunikacyjna zaprezentowała nowe gospodarcze oblicze. Szacuje się, że w 1942 r. żegluga odrzańska przewiozła ponad 15 mln t ładunków. Odra awansowała z lokalnego szlaku komunikacyjnego do drogi wodnej posiadającej istotne znaczenie dla Rzeszy niemieckiej.

Okres po zakończeniu II wojny światowej nie był dla Odrzańskiej Drogi Wodnej czasem łatwym. Odra zyskała miano najbardziej upolitycznionej rzeki Europy. Pierwsze powojenne lata świadczyły o tym, że nowi gospodarze pragnęli utrzymać gospodarczy charakter rzeki. Przemawiał za tym zapał i entuzjazm ludzi, którym rzeka oddana została w administrowanie. Odra była dla nich nowym doświadczeniem. Pilnie uczyli się mechanizmów działania nie tylko nowoczesnej wodnej arterii komunikacyjnej, ale również systemów zabezpieczeń przed powodzią, melioracji, zaopatrzenia w wodę. Zdawano sobie sprawę, że rzeka jest elementem mechanizmu rozciągającego się na obszarze Nadodrza. Entuzjaści uczyli się transportu, w prowadzeniu którego nie mieli żadnego doświadczenia, gdyż Polska żegluga okresu międzywojennego bardzo różniła się od tej prowadzonej po Odrze.

Jednak nie było dane nowym gospodarzom nauczyć się do końca Odry. Fundamentalny wpływ na rzekę miały działania ZSRR prowadzone bezpośrednio po zakończeniu II wojny światowej. Nadodrze było traktowane przez ZSRR jak terytorium wroga. Konsekwencją tego było dopełnienie zniszczenia systemu odrzańskiego, które rozpoczęło się od przejęcia przez wojska radzieckie dokumentacji urządzeń odrzańskich. Większość planów i opisów działania infrastruktury nigdy nie została przekazana stronie polskiej, nawet po całkowitym objęciu administrowania nad rzeką. ZSRR w ramach reparacji wojennych dokonał demontażu ważniejszych elementów systemu oraz przejął pozostające na Odrze i w jej strefie okupacyjnej odrzańskie statki rzeczne. Konfiskata całej floty rzecznej była niespotykanym do tej pory, w burzliwych dziejach rzeki, działaniem. Po zakończeniu każdej z wojen drogę wodną oraz tabor pływający wykorzystywano do sprawnego

uruchomienia potencjału gospodarczego Nadodrza. Działania ZSRR dowodziły, że nie przewidywano uruchomienia żeglugi na Odrze w skali, która miała miejsce przed 1944 r. Procesu zniszczenia Odry dopełniła trwająca do 1952 r., nie poparta odpowiednią konserwacją, nieograniczona eksploatacja Odry przez armatorów radzieckich. Po wycofaniu się ZSRR z przewozów na rzece rola polityczna, a nie gospodarcza Odry została ugruntowana przez nadanie jej miana granicy pokoju. Polityczne brzemię przylgnęło do rzeki na długie lata. Pod koniec lat 50-tych zmiana doktryny politycznej państw bloku wschodniego doprowadziła do korekty polityki odrzańskiej. Stocznie rzeczne wybudowały nową flotę. Podstawowym kryterium konstrukcyjnym nowej floty była nośność pojedynczego statku. W pośpiechu zapomniano o drodze wodnej. Nowe statki były zbyt długie, a pędniki miały zbyt duże obroty dla drogi wodnej, która wykonana była według standardów lat 30-tych XX w., a ponadto przez wiele lat nie była prawidłowo użytkowana, utrzymywana i modernizowana.

Po II wojnie światowej żegluga doczekała się zaledwie kilku bardziej lub mniej sformalizowanych planów, które z różnym skutkiem dla rzeki oraz w różnym stopniu zostały zrealizowane. Pierwszy uchwalony był po wycofaniu się z przewozów po rzece armatora radzieckiego. Pod koniec 1957 r. Odrą zainteresował się parlament. Zdecydowano wówczas o zakończeniu budowy stopnia wodnego w Brzegu Dolnym, rozpoczęciu budowy serii nowoczesnych statków odrzańskich i o rozbudowie Technikum Żeglugi Śródlądowej we Wrocławiu. Kolejny plan został zapoczątkowany powołaniem w połowie 1960 r. Centralnego Urzędu Gospodarki Wodnej. Urząd zainicjował budowę zbiorników wodnych, a także małą modernizację Odry skanalizowanej, polegającą na wymianie jazów i dostosowaniu rzeki do 1000-tonowych zestawów pchanych.

Cechą charakterystyczną okresu po II wojnie światowej był brak istniejącego wcześniej, szczególnego ustawodawstwa kształtującego inwestycje wodno-budowlane na Odrze. Charakterystyczne było także poszukiwanie właściwego dla Odry sposobu zarządzania gospodarką wodno-żeglugową

Korytarz ekologiczny czy transportowy

Odrzański transport wodny nie ma sprzyjających dla rozwoju warunków. Do tej pory decydenci odpowiedzialni za politykę wodno-żeglugową na Odrze mówili, że chcą przywrócić na rzece transport, ale w formie najmniej korzystnej, przynoszącej niewielką rentowność. Prostą drogą prowadzić to będzie do utraty szans na odtworzenie - zawsze mocno reprezentowanej na Odrze - żeglugi oraz do zniweczenia związków gospodarczych rzeki z Nadodrzem.

Przeprowadzane dzisiaj na Odrze inwestycje mają niewielkie znaczenie dla transportu wodnego. Rzeka w okresie ostatnich 65 lat doczekała się tylko jednej regulacji ustawowej - ustawy z 6 lipca 2001 r. o ustanowieniu programu wielo-

letniego „Program dla Odry – 2006". Program ten zakładał jedynie odbudowę historycznych parametrów nawigacyjnych rzeki i nie nawiązywał do przedwojennych koncepcji podnoszenia parametrów nawigacyjnych. Jednym z elementów Programu była modernizacja Wrocławskiego Węzła Wodnego. Inwestycja ta po raz pierwszy w historii modernizacji rzeki pomijała wielofunkcyjność wykonanych prac. Celem powstających inwestycji była tylko ochrona przeciwpowodziowa i rekompensaty środowiskowe. Wykonane prace pogorszyły i tak złe warunki nawigacyjne na Odrze. Na drodze wodnej lub infrastrukturze służącej żegludze powstały wyspy ptasie oraz miejsca przeznaczone na tarła dla ryb. Warunkiem rekompensat środowiskowych była zmiana zadań wszystkich zbiorników wodnych, do tej pory wyrównujących ekstremalne przepływy w dorzeczu Odry. Teraz mają pełnić funkcje środowiskowe. W myśl uwarunkowań środowiskowych poziom wody na drodze wodnej między stopniami wodnymi Rędzin - Brzeg Dolny jest obniżany przez miesiąc każdego roku o 1 m. Przebiegający przez Wrocław Kanał Miejski i znajdujące się tu dwie śluzy żeglugowe zyskały funkcji kanału przeciwpowodziowego. Tędy w określonych warunkach będzie przepuszczana fala wezbraniowa. Dotychczas akwen ten chroniony był przed falą powodziową specjalnymi bramami przeciwpowodziowymi.

W Polsce transport śródlądowy przewozi ok. 0,03% ogółu ładunków. Tak niski udział transportu rzecznego w przewozach wynika z utrzymujących się złych warunków nawigacyjnych na Odrze. Dodatkowo mamy też do czynienia z realizacją dwóch odmiennych koncepcji i dwoma prędkościami rozbudowy odrzańskiej sieci dróg wodnych. Jeden plan realizowany jest przez niemiecką administrację wodno-żeglugową, a drugi, którego efektem jest renaturalizacja Odry, przez polską administrację.

Przyczyny aktualnego stanu rzeczy

Dzisiaj trudno jest mówić o zmianie, czy poprawie aktualnego stanu żeglugi na Odrze, gdyż transport wodny na rzece niemal nie istnieje. Zmiany mogą polegać jedynie na przywróceniu żeglugi na Odrze. Rzeka w przeszłości udowodniła, że transport i gospodarcza jej eksploatacja ma wpływ nie tylko na obszary bezpośrednio położone w jej dolinie. Wykształcone tutaj ekonomiczne związki sięgają daleko poza koryto rzeki. Droga wodna i związane z nią inwestycje hydrotechniczne, przemysłowe, rolnicze mają ogromny wpływ na poziom rozwoju regionu. W miejscu prowadzenia rozbudowy systemu wodnego dorzecza mamy do czynienia ze wzrostem kulturowym, cywilizacyjnym, urbanistycznym i industrialnym. Ze względu na swoje szczególne znaczenie gospodarcze bardzo często region, którego nerwem jest droga wodna, nazywany jest odrębną nazwą np. Nadodrze, Nadrenia. Wobec ogromnego znaczenia gospodarczego drogi wodnej dla regionu i kraju Odra stanowi szansę dla ozywienia procesów rozwoju gospo-

darczego kraju. Rodzą się przy tym pytania, co leży u podstaw obecnego kryzysu żeglugi na Odrze i braku polityki dla transportu wodnego na rzece, która powinna być naszym wielowątkowym łącznikiem z Unią Europejską, katalizatorem procesów integracyjnych, przykładem pozwalającym zrozumieć i docenić transport rzeczny w skali całego kraju.

Niewystarczający zakres inicjatyw lokalnych to jeden z powodów aktualnej sytuacji na Odrze. Musimy przyjąć, że inicjatywy te mogą mieć nadrzędny charakter dla przyszłości rzeki. Podstawowym inspiratorem wszelkich działań nad Odrą podejmiowanych zawsze była społeczność lokalna. Np. w XIX w. śląski sejm prowincjonalny, górnośląscy przemysłowcy, rolnicy, a także właściciele linii kolejowych w trosce o korzyści gospodarcze skutecznie lobbowali na rzecz budowy Odrzańskiej Drogi Wodnej. Dzisiaj, aby pobudzić inicjatywę społeczności Nadodrza, która nie zdążyła dokładnie poznać problematyki regionu w którym mieszka, niezbędne są działania państwa. Powinno ono stworzyć warunki do inicjowania działań lokalnych. Mogłyby to być mechanizmy ekonomiczne zachęcające gminy i inwestorów do inwestowania w rzekę. Szczególną rolę powinien odegrać tu samorząd szczebla wojewódzkiego, operujący w skali regionów. Właściwa polityka odrzańska stworzyłaby możliwości budowy w gminach nadodrzańskich nabrzeży, promenad, bulwarów, przystani, a także samorządowych i prywatnych portów, terminali kontenerowych, pasażerskich czy gazowych, przeładowni, centr logistycznych. Inwestorzy lokalni partycypowaliby w kosztach wielu inwestycji, takich jak hydroelektrownie, stocznie, kopalnie kruszyw i in.

Ważnym czynnikiem poprawy stanu Odry byłoby włączenie do tych działań organizacji społecznych czy stowarzyszeń, które w ramach zapisów statutowych realizują różne przedsięwzięcia na rzecz poprawy żeglowności Odry, gospodarczego wykorzystania rzeki, pielęgnowania tradycji wodnych i żeglugowych, troski o zabytki infrastruktury żeglugowej i zabytki środków transportu wodnego. Tego typu organizacje bardzo często na własny koszt i ryzyko od lat zabiegają o elementarne upamiętnienie roli jaką Odra odgrywała na obszarze Nadodrza. To jedynie w ramach tych organizacji zachowane są ważne informacje stanowiące bogate dziedzictwo rzeki i Nadodrza. Trudno będzie budować przyszłość Odry bez wiedzy o rzece i upamiętnienia jej przeszłości.

Podjęcie działań lokalnych mogłoby doprowadzić do wzrostu zasobności budżetów samorządów nadodrzańskich. Jednym z ważniejszych problemów z jakimi borykają się społeczności lokalne jest słabo rozwinięta sieć infrastruktury komunikacyjnej. Po modernizacji droga wodna byłaby gotowa przyjąć z obszarów Nadodrza i wywieźć w głąb Europy do największych centrów przemysłowo-handlowych rokrocznie towar o masie 20-30 mln t. Samorządy powinny zainteresować się prężną arterią komunikacyjną i korzyściami płynącymi z położenia nad rzeką. Rozbudowa drogi wodnej pozwoliłaby zmniejszyć wydatki na zaniedbaną

Bartoszowice, foto S. Januszewski

od lat infrastrukturę odrzańską i likwidację skutków powodzi, a także, poprzez odbudowę arterii komunikacyjnej zwiększyć zainteresowanie inwestorów rzeką i transportem śródlądowym.

Nie tylko walory transportowe są niedocenianą przez samorządowych decydentów. Coraz ważniejszą rolę dla pełnych uroku obszarów Nadodrza pełni turystyka wodna. Turyści pływający jachtami oraz hotelowcami chętnie zasililiby kasę dobrze wyposażonych lokalnych stanic, hoteli, kawiarni. Niestety, samorządy nie mają pomysłu na Odrę. Bardzo często odgradzają się płotem od zdewastowanych przystani, nabrzeży, na długie lata odcinając się od nabrzmiewających z roku na rok problemów.

Lokalnym przedsięwzięciom rodzącym się w rejonie Nadodrza sprzyjać winny i je pobudzać właściwe inicjatywy poselskie. Należy stworzyć warunki na rzecz lobbowania działan proodrzańskich w parlamencie. Szczególną rolę w tym względzie powinni odegrać posłowie Nadodrza. Mimo tego, że nie są związani instrukcjami wyborców, powinni identyfikować się ze swoim regionem i dostrzegać znaczenie rzeki dla Nadodrza, Polski i Europy. To oni w związku z miejscem, z którego pochodzą, powinni być najbardziej zorientowani w problematyce odrzańskiej. Ich zadaniem powinno być inicjowanie ustawodawstwa odrzańskiego tworzącego sprawnie działającą administrację, wpływającego na warunki transportu i na ochronę regionu przed powodziami, pozwalającego połączyć sprawnymi drogami wodnymi Polskę z największymi okręgami przemysłowymi Europy Zachodniej, a w przyszłości wschodu i zachodu, południua i północy Europy.

Brak zainteresowania Odrą szczególnie obciąża posłów wrocławskich. Miasto było zawsze silnie związane z żeglugą na Odrze. Tu miał swoją siedzibę Zarząd Regulacji Rzeki Odry, tu istniał tętniący życiem jeden z większych śródlądowych węzłów wodnych Europy, tu w latach 1953-2002 kadry dla żeglugi kształciło Technikum Żeglugi Śródlądowej, we Wrocławiu miał siedzibę największy armator śródlądowy w Polsce. Brak zainteresowania posłów rzeką prowadzi do zrywania więzi Nadodrza z Odrą, z rzeką która niegdyś była nerwem Nadodrza.

Lukę w zainteresowaniu posłów Nadodrza Odrą uzupełnia powołana w listopadzie 2015 r. Sejmowa Komisja Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej, w której znalazł się tylko jeden poseł reprezentujący Nadodrze, pochodzący ze Śląska.

W okresie międzywojennym nasze drogi wodne postrzegane były jako bariera w handlu między Niemcami i Rosją. Wymiana ładunków między tymi państwami odbywała się bądź Bałtykiem bądź Morzem Śródziemnym. Obecnie powinniśmy zmieniać standard dróg wodnych i móc korzystać z tranzytu przez Polskę towarów europejskich, tym bardziej, że wymiana handlowa między Rosją i Niemcami wzrasta. Odra jest rzeką leżącą w granicach jednolitego obszaru gospodarczego. Na szczęście Odra nie jest już granicą zwalczających się międzynarodowych systemów politycznych, podlega strategiom i prawodawstwu unijnemu. Obecny układ geopolityczny jest wielką szansą dla Odry. Tranzytowe dla Europy położenie naszego państwa, nie tylko dla ładunków z południa na północ czy ze wschodu na zachód Europy, ale także dla ładunków z Azji do Europy prędzej czy później spowoduje pojawienie się na terenie Polski transeuropejskich połączeń wodnych. Jest to niezbędne dla rozwoju Europy. Tranzytowe położenie to ogromna szansa dla naszego kraju. Inwestycje w ramach Odrzańskiej Drogi Wodnej pozwolą sprawną arterią komunikacyjną połączyć kilka ważnych okręgów: Krakowski Okręg Przemysłowy, Górnośląski Okręg Przemysłowy, Ostrawski Okręg Przemysłowy, Dolny Śląsk, Aglomerację Berlińską, porty Morza Północnego (Hamburg), porty Morza Bałtyckiego. Rozbudowa, a później korzystanie z rzeki w powiązaniu jej z gospodarczymi i innymi inicjatywami społeczności może być katalizatorem procesów rozwoju gospodarczego Nadodrza, promieniującymi na dalsze obszary.

Administracja Odry

Niedostrzeganie przez posłów problematyki Nadodrza i Odrzańskiej Drogi Wodnej skutkuje brakiem właściwie zorganizowanej administracji wodno-żeglugowej. Obecnie w procesie decyzyjnym mającym wpływ na rzekę uczestniczy wiele organów. Organy te w zależności od zadań, dla których zostały powołane, realizują swoje indywidualne cele resortowe, a ich decyzje nie są między sobą uzgadniane. Na realizację przedsięwzięć na Odrze ma wpływ nie dobro rzeki

lub Nadodrza, a siła nacisku organów decyzyjnych. Partykularne rozstrzygnięcia organów często nie zazębiają się, a nawet są z sobą sprzeczne. Obecnie w dorzeczu Odry działają dziesiątki, a może i setki organów trzech państw nadodrzańskich, które prowadzą własną politykę rzeczną. Jak uczy doświadczenie minionych wieków, administrowanie dorzeczem nie może odbywać się w ramach wielu lokalnych urzędów, gdyż działania te nie przynoszą spodziewanych rezultatów, a wręcz przeciwnie wpływają na pogorszenie warunków hydrologicznych. Polska powinna zweryfikować doktrynę odrzańską, która nie tylko zamknęła rzekę dla armatorów obcych, ale przede wszystkim nie dopuszcza do współadministrowania rzeką i jej zlewnią państw nadbrzeżnych.

Międzynarodowa komisja odrzańska

Odra jest rzeką międzynarodową. Tworzy z innymi jej dopływami komplementarny system, na który powinny mieć wpływ i korzystać z niego inne państwa leżące w obszarze Nadodrza o czym mówi m.in. reguła swobodnego dostępu do morza takich państw jak Republika Czeska. Powinniśmy podjąć działania na arenie międzynarodowej w sprawie powołania międzynarodowego organu administracji Odry składającego się z reprezentantów przynajmniej państw nadbrzeżnych. Organ ten mógłby przyjąć formę komisji, która ustalałaby zasady modernizacji, utrzymania i korzystania z rzeki państw zainteresowanych. Do utworzenia organu międzynarodowego tworzącego politykę wodną w ramach dorzecza Odry zobowiązuje nas Ramowa Dyrektywa Wodna. Kwestia administrowania dorzeczem jest jednym z ważniejszych czynników wpływających na warunki uprawiania transportu na rzece. W ramach międzynarodowej komisji odrzańskiej polska administracja wodno-żeglugowa powinna posiadać mocną reprezentację. Nasza administracja powinna zmienić filozofię podejścia do problematyki odrzańskiej. Przedmiotem jej działania nie powinno być wykonywanie oderwanych od siebie poszczególnych celów resortowych, lecz powiązana z sobą polityka dotycząca Odry i Nadodrza, rozwijana w kontekstach paneuropejskich.

Minister i fundusz

Realizacji jednolitej polityki na drogach wodnych w tym na Odrze ma służyć powołany pod koniec 2015 r. Minister Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej. Ważnym wydarzeniem było utworzenie nowego działu administracji rządowej - działu żeglugi śródlądowej, którym kieruje minister. Obecnie Odra jest wewnętrzną rzeką UE. Minister powinien zmierzać do stworzenia programu, który zaakcentuje nowe podejście do rzeki, już na poziomie europejskim. Odra jest nerwem komunikacyjnym ważnego dla państwa i Europy regionu. Region ten posiadał ogromny potencjał przemysłowy i ludzki, o czym można było się przekonać w trudnych latach powojennych. Nasz kraj ma solidne podstawy praw-

ne aby plany dotyczące Odrzańskiej Drogi Wodnej miały wymiar unijny. Europejski wymiar rzeki pozwali pozyskiwać na jej modernizację znaczne środki oraz uwzględni partycypowanie w kosztach innych członkowskich państw nadodrzańskich. Program powinien zawierać także reguły samofinansowania się inwestycji wodnych. Sposobem na modernizację infrastruktury wodnej na Odrze jest także prowadzenie inwestycji na zasadach Partnerstwa Publiczno-Prywatnego (PPP) lub Partnerstwa Publiczno-Społecznego (PPS), a także partycypowanie w kosztach samorządów lokalnych. Drogi wodne o mniejszym znaczeniu gospodarczym mogłyby być przekazywane na podstawie umów podmiotom gospodarczym, czy samorządom.

Doskonałym uzupełnieniem prawodawstwa gospodarki wodnej powinny być przepisy o drogach wodnych oraz o gospodarczym wykorzystaniu dorzeczy, a także specjalne ustawy określające terminy i sposoby realizacji i finansowanie inwestycji odrzańskich.

Transport rzeczny jest jednym z wielu elementów gospodarczej i technicznej mozaiki dorzecza i tylko w kontekście kompleksowego planu gospodarki wodnej Nadodrza może być podejmowana próba jego poprawy. Brak takiego podejścia do problematyki skutkuje nie tylko upadkiem transportu wodnego, ale także zachwianiem stosunków wodnych, czego skutkiem są liczne powodzie oraz zabagnianie terenów Nadodrza. Dlatego minister powinien mieć szerokie kompetencje dotyczące nie tylko transportu rzecznego ale i innych dziedzin np. gospodarki wodnej, utrzymania, budowy i modernizacji dróg wodnych oraz gospodarczego wykorzystania rzek i terenów przywodnych.

Śródlądowe drogi wodne są naturalnym przedłużeniem szlaków morskich. Ważnym zagadnieniem jest wspólna wizja rozwoju i jednych i drugich. Autostrady morskie oraz śródlądowe drogi wodne międzynarodowego znaczenia powinny wzajemnie się uzupełniać. Minister ds. żeglugi śródlądowej wspólnie z ministrem właściwym ds. gospodarki morskiej powinni tworzyć wspólne wizje tych akwenów transportowych oraz integrować działania aby w przyszłości powstawały wspólne plany dotyczące szkolnictwa, budownictwa wodnego, organizacji transportu etc.

Organ centralny

Ważnym zadaniem ministra powinno być powołanie organu centralnego, który będzie zarządzał transportem rzecznym. Organ taki powinien posiadać fachową kadrę i być równorzędnym partnerem dla centralnych organów i instytucji reprezentujących inne środki transportu. Organ centralny pomagałby w realizacji kompetencji ministra. Propozycja zmian zakłada, że utworzenie centralnego organu jest priorytetowe i nie rozstrzyga o ilości organów terenowych. Centralny organ administracji żeglugi śródlądowej byłby ważnym wzmocnieniem organów

terenowych. Utworzenie jednego centralnego urzędu i jego delegatur pozwoli w ramach struktury administracyjnej na efektywne rozłożenie akcentów kompetencyjnych administracji żeglugi śródlądowej. Urząd centralny koncentrował będzie się na realizacji dwóch kategorii kompetencji. Pierwsza to realizacja kompetencji zarezerwowanych obecnie dla ministra. Druga to kategoria kompetencji skierowanych do urzędów terenowych. Są to sprawy ogólnoadministracyjne, eksperckie i wspomagające, które ujednolicą pracę administracji terenowej. Utworzenie centralnego organu administracji żeglugi będzie sprzyjało budowaniu rangi urzędu, zasobów fachowej kadry i wiedzy, stabilizacji politycznej organu, odporności na zmiany w resorcie i długookresowej gwarancji rozwoju branży. Z organem powinny współpracować i posiadać wpływ na podejmowane decyzje instytucje badawcze właściwe, m.in. ds. stanów wód i przepływów wód, budowli wodnych, budowy statków. Organ centralny politykę dróg wodnych w tym odrzańską powinien oprzeć na prostych regułach rynkowych. Odrzańscy armatorzy jako jedyni przewoźnicy od wieków płacą za korzystanie z drogi, po której się poruszają. Koszty jakie ponoszą użytkownicy rzeki czy Nadodrza powinny być tak skalkulowane, aby w znacznej części finansowały nakłady związane z rozbudową rzek w tym Nadodrza. Dochody wpłacane na specjalny fundusz mogłyby pochodzić z opłat za pobór wody, zrzuty ścieków, wodne opłaty środowiskowe, opłaty za usługi wodne takie jak: ochrona przed powodzią, transport rzeczny, hydroenergetyka, rekreacja na- i przy wodzie, rybołówstwo, pozyskiwanie kruszywa. Szacunkowe dochody można wyliczyć chociażby z rocznego zapotrzebowania w wodę, czy z niektórych usług wodnych. Roczne zużycie wody w Polsce sięga 12 mld m^3, tyle samo zrzuca się do rzek ścieków. 150 mln t to zapotrzebowanie w kraju na kruszywa. Zasoby hydroenergetyczne Polski szacuje się na 13,7 TWh. Do tego dochodzą opłaty za transport rzeczny, wodne opłaty środowiskowe. Wachlarz usług wodnych może być powiększany np o opłaty portowe, opłaty postojowe, opłaty za korzystanie z infrastruktury (gaz, woda, energia elektryczna, zdawanie ścieków), dzierżawy terenów, upraw rolnych na polderach (terenach zalewowych). Poważny błędem byłoby utworzenie zamiast jednego organu centralnego większej ilości silnych urzędów np. dwóch. Powołanie dwóch silnych urzędów będzie sprzyjało różnicom i niejednolitości w postępowaniu, nieformalnej konkurencji między urzędami, różnicom w podejściu do branży. Organ centralny będzie doskonałą podwaliną do ewentualnych głębszych reform w zarządzaniu transportem wodnym. Bez większych trudności organ taki będzie w stanie przejąć kompetencje ds. administracji morskiej dróg wodnych czy gospodarczego wykorzystania akwenów (taki model administracji żeglugowej funkcjonuje np. w Niemczech). Siedzibą organu centralnego żeglugi śródlądowej powinna być Warszawa. Krajowy organ centralny powinien współdecydować w ramach organu międzynarodowego o polskich przesłankach w sprawie administrowania Odrą.

Remont śluzy Różanak 2014, foto S. Januszewski

Organ terenowy

Przy rekonstrukcji struktur wodno-żeglugowej administracji terenowej należy powrócić do sprawdzonego przez lata, funkcjonującego w okresie istnienia Zarządu Regulacji Rzeki Odry, modelu zarządzania Odrzańską Drogą Wodną. Do wykonywania zadań zarządzania Odrzańską Drogą Wodną powinien być powołany jeden organ terenowy, którego właściwość będzie obejmowała całą rzekę. Organ powinien posiadać szerokie kompetencje dotyczące m.in. spraw, którymi zajmują się obecne urzędy żeglugi śródlądowej oraz przepływów wody, ochrony przed powodzią, melioracji, energetyki wodnej, rybołówstwa i inwestycji w tym zakresie. Głównym celem organu zarządzającego Odrą powinno być czynienie rzeki coraz bardziej bezpieczną, przyjazną człowiekowi z uwzględnieniem jej komercyjnego znaczenia, w myśl konstytucyjnej zasady zrównoważonego rozwoju. Działalność gospodarczą prowadzoną na i bezpośrednio przy rzece należy urynkowić.

Najważniejszą obecnie sprawą jest poprawa warunków nawigacyjnych na Odrze. Jak najszybciej należy usunąć przeszkody uniemożliwiające prowadzenie transportu tj. zakończyć budowę stopnia wodnego Malczyce, zmienić funkcje polderu na zbiornik retencyjny Racibórz i zakończyć jego budowę, utrzymywać drogę wodną w parametrach o których mówią przepisy. Należy stworzyć takie warunki żeglugi aby polscy i europejscy armatorzy rzeczni chcieli pływać po Od-

rze. Rzeką powinny pływać statki europejskich bander. Będzie to możliwe jeżeli rzeka będzie miała stałe parametry nawigacyjne przez minimum 240 dni w roku. Przeprowadzane inwestycje odrzańskie powinny poprawiać warunki nawigacyjne i zmierzać do uzyskania standardów międzynarodowych co wiąże się z rozszerzaniem sieci TEN-T i dofinansowaniem tych inwestycji ze środków UE.

Nowoczesna Europa potrzebuje nowoczesnego transportu jakim jest żegluga śródlądowa. Transport rzeczny w Europie predysponowany jest do pewnych szczególnych rodzajów ładunków. Są to ładunki masowe, ładunki niebezpieczne (m.in. gaz, paliwa), ładunki dużych rozmiarów, odpady komunalne, kontenery. Odra nie może być luką czy wąskim gardłem w europejskim łańcuchu transportowym. Transport rzeczny jest ekologiczny. Świadczą o tym takie atrybuty jak niska emisja gazów cieplarnianych, wysokie bezpieczeństwo, ale przede wszystkim jest to jedyny środek transportu w sąsiedztwie którego chętnie mieszkamy. Rozbudowa takich akwenów komunikacyjnych jak Odrzańska Droga Wodna niesie nie tylko korzyści dla transportu. Cywilizowanie dorzecza to także korzyści związane z rozwojem gospodarczym regionów, dodatkowe miejsca pracy, wzrost bezpieczeństwa związanego z powodzianami oraz z suszą, rozwój hydroenergetyki.

Odra i możliwe połączenia

Edward Nycz
Uniwersytet Opolski

Rola spławnej rzeki i sieci kanałów w życiu społeczno-gospodarczym regionu i jego mieszkańców na przestrzeni dziejów[1]

Rzeka jest nie tylko elementem naturalnego środowiska, nie tylko określonym potencjałem ekonomicznym, jest także źródłem ludzkich postaw i opinii o niej samej, o problemach jej zagospodarowania i wykorzystania – tak obecnie, jak i w przyszłości. Rzeka zawsze wywierała wpływ na ludzkie postawy i aspiracje zawodowe, na kariery, styl życia i plany życiowe ludzi blisko niej żyjących i pracujących. Ale uzależnione to było od tego, jaki kapitał ekonomiczny i kulturowy ona reprezentowała – wskazywał Władysław Jacher na „odrzańskim" XII Kędzierzyńsko-Kozielskim Seminarium Naukowym[2].

Antropologicznie ujmując, dla wielu ludów na ziemi woda płynąca uchodziła za środek o właściwościach mogących nie tylko oczyszczać od zewnętrznego brudu, lecz również od grzechów, zaniedbań czy zaniechań ludzkich. Rzeka w wielu religiach bywała synonimem dobrobytu, pomyślności. W nurtach rzek płynęły dla człowieka idee pokoju i zbawienia. Brak wody czy wyschnięcie rzeki odbierano, jako nieszczęście (i karę). Nad strumieniami i rzekami dokonywało się wiele ważnych dla człowieka momentów - materialnej, jak i duchowej historii[3]. Rzeki w pewien sposób organizowały życie ludzi, którzy szukali nad nimi schronienia, pokarmu i obrony.

Odra to miejsce w dziejach ludzi, gdzie budowano pierwsze prehistoryczne osady, które z biegiem czasu przekształciły się we wsie lub miasta. Rzeka była

1 Artykuł publikowano w: Rozwój powiązań kooperacyjnych nauka, przemysł, samorząd. Kanał Odra – Dunaj – Łaba szansa czy konieczność, red. A. Rak, wyd. Krajowa Izba Gospodarcza w Warszawie, Opole 2011, s. 14–23.

2 W. Jacher, Przestrzeń i świadomość społeczna rzeki na przykładzie Odry, w: Odra. Rzeka i ludzie – wzajemne uwarunkowania na przestrzeni dziejów, red. E. Nycz, F. Pistelok, Opole 2008, s. 13.

3 Por. M. Lurker, Słownik obrazów i symboli biblijnych, Poznań 1989, s. 206–207.

jakby kręgosłupem (szczególnie) Górnego Śląska, a w jej dorzeczu lokował się gospodarczo rozwinięty obszar. Historycznie uwzględniając dynastyczne i narodowe kontredanse, to Odra płynęła po ziemiach (upraszczając) władców polskich, czeskich, austriackich i niemieckich. Tereny jej dorzecza były często w historii obszarami konfliktogennymi. Toczono wojny, których bitwy miały miejsce wokół nadodrzańskich miast. Niejednokrotnie niszczono przeprawy i mosty. Wojny niosły zniszczenia, ale po nich nadchodziły chwile odbudowy i często nawet dobrobytu.

Odra – jako arteria komunikacyjna i handlowa, a pośrednio i gospodarcza znana była już w średniowieczu. Kroniki z 1243 r. piszą o statkach przewożących głównie miód, ryby, ołów i skóry. Żegluga ze względu na kręty bieg rzeki nie należała do łatwych, występowały liczne rozgałęzienia oraz naturalne przeszkody, takie jak kłody, mielizny a także jazy i tamy spiętrzające wodę dla młynów i połowu ryb. Już w XII-XIII w. na całym biegu Odry istniało około 20 jazów spiętrzających wodę wykorzystywaną do napędzania młynów, które stały się pierwszymi próbami ingerencji w naturalny przepływ Odry[4]. Odra byłą rzeką nieuregulowaną z licznymi zakolami i rozlewiskami. Żegluga po „dzikiej" Odrze była więc mozolna, kosztowna i niebezpieczna. Analiza starożytnych i wczesnośredniowiecznych (opolskich) szlaków handlowych wskazuje, że prowadzone były one po lewej stronie rzeki, gdyż strona prawa była zabagniona i silnie zalesiona[5]. Na pozostałości lasów łęgowych można było „wpaść" płynąc po krętym i rozgałęzionym nurcie rzeki.

Rozwój cywilizacyjny powodował zmiany w krajobrazie Odry. O rozwoju gospodarczym ziem nadodrzańskich niech świadczą pośrednio komory celne, których w XIV w. było dwanaście na Odrze i jej dopływach. Na przewożone towary lokalna władza nakładała cło[6]. Handel płodami ziemi, kopalinami i nowinkami technicznymi był siłą sprawczą ówczesnego postępu poprzez wymianę dóbr, ale i myśli.

Niedogodne warunki żeglugi dla władców rozdrobnionych ziem śląskich stanowiły problem nie tylko administracyjno-polityczny, ale przede wszystkim techniczny. Jednak z czasem – powoli usuwano przeszkody w postaci jazów (ostatecznie znikły dopiero w połowie XIX w.), młynów i urządzeń do łowienia ryb,

4 Zob. A. Born, Regulacja Odry i budowa urządzeń technicznych, w: Monografia Odry red. A. Grodek, M. Kiełczowska-Zalewska, Z. Zierhoffer, Poznań, 1948, s. 419–435.

5 Zob. A. Czajka, Zmiany przebiegu koryta Górnej Odry (aspekty środowiskowe i antropogeniczne), w: Początki i rozwój miast Górnego Śląska. Studia interdyscyplinarne, red. D. Abramowicz, M. Furmanek, M. Michnik, Gliwice 2004, s. 51; J. Chorwat, Formowanie się miast księstwa opolsko-raciborskiego do połowy XIV w., Gliwice 1996, s. 24.

6 Dla przykładu cło pobierane od statków odrzańskich w Koźlu w 1616 r. przyniosło właścicielom miasta, Zuzannie von Oppersdorf z synami, stały dochód wynoszący około 1000 florenów rocznie, zob. A. Weltzel, Geschichte der Stadt, Herrschaft und ehemaligen Festung Cosel, Cosel 1888, s. 160; por. H. Probe, Historyczny spacer po mieście Koźlu, t. I., Wetzlar 2007, s. 68.

utrudniających lub wręcz uniemożliwiających żeglugę. Odra pozostawała jednak rzeką dziką, a przy tym płytką, o krętym biegu zalewającym i zabagniającym niemałe obszary nadbrzeżne. Stała się oczywista konieczność uregulowania dziko płynącej rzeki. Problemem rzeki był również niestały poziom wód, zależny od warunków atmosferycznych.

Celową regulację rzeki rozpoczął król Prus Fryderyk II w połowie XVIII wieku, po przyłączeniu Śląska do Prus w wyniku zwycięskich wojen z Austrią[7]. Prace posuwały się jednak z różnych powodów opornie i powoli, a w okresie wojen napoleońskich zostały całkowicie zahamowane. Na ich wznowienie i intensyfikację trzeba było poczekać do połowy XIX wieku[8]. Podstawą ich stał się tzw. Protokół bogumiński[9] (1819 r.), który stał się dokumentem definiującym prace regulacyjne na Odrze. Państwo stało się administratorem i budowniczym nowej infrastruktury rzeki.

Tutaj uwaga historiozoficzna dotycząca omawianego okresu. Wiek XIX był wiekiem – jak ówcześnie („pijarowsko") sugerowano – rozumu i odkryć naukowo-technicznych[10]. Uczeni w imieniu ludzkości rozpoczęli grę z przyrodą wytwarzając i wprowadzając w nią i życie ludzi elementy natury sztucznej[11]. Idea postępu miała dokonać zmiany *sensu largo* zastanego świata, ograniczyć cierpienia, żywiołowość, dprowadzić do poprawy ogólnego bilansu szczęścia. Ulepszenie życia jednostkowego i społecznego chciano powiązać z rozwojem ludzkiej samoświadomości i samoodpowiedzialności. Odpowiedzialność (jak również przewidywalność czynów) stała się jednak często słabym punktem projektów modernizacyjnych[12]. Idee pozytywistycznej wizji świata można zauważyć i przy przebudowie nurtu Odry, gdy powiadano, że ujarzmienie sił natury jest korzystne i możliwe dzięki rozwojowi techniki.

7 Dla przykładu, już w 1739 r. administracyjnie zarządzono usunięcie z koryta rzeki wszelkich śluz, młynów i ich fundamentów, za: A. Czajka, op,cit, s. 49.

8 W. Korcz, Odra w dziejach Polski, Zielona Góra 1998, s. 201.

9 Protokoll über die beim Ausbaue des Oderstroms zu befolgenden Grundsätze (Protokół w sprawie przestrzegania zasad przy zabudowie odrzańskiego nurtu), za: J. Pyś, Ustrojowo-prawne uwarunkowania żeglugi na Odrze od XVIII do XXI w., Wrocław 2005, s. 70–71; O protokole, zob. www.powodz.wroclaw.pl/wojna1.htm, z dnia 20. 09. 2011.

10 Robert Nisbet wiek XIX nazwał „triumfem idei postępu". Od wieku XIX poddając się urokowi mitu prometejsko-faustowskiego człowiek uwierzył, iż jest w stanie poprzez nieprzerwany rozwój nauki i sprzężonej z nią techniki, kreować bieg i prawa historii, stworzyć narzędzia, mogące rozwiązać wszelkie jego problemy, tworząc ziemską autarkię, w której osiągnąłby szczęście. Gloryfikując postęp i przypisując mu wartość autoteliczną, umknęły ludzkości z pola widzenia te wartości, którym pierwotnie miał on służyć, zob. K. J. Brozi, Ludzie i kryzys cywilizacji. Szkice antropologiczne, Lublin 1992; R. Dubois, Pochwała różnorodności, Warszawa 1986 (rozdz. Mit Arkadii a cywilizacja faustyczna).

11 Por: charakterystyki społeczeństwa preindustrialnego i industrialnego, D. Bell, Kulturowe sprzeczności kapitalizmu, Warszawa 1998, s. 233.

12 Nauka przełomu XIX i XX w. „przypisała" sobie prawo do błędu bez brania za niego odpowiedzialności, por. Z. Krasnodębski, Upadek idei postępu, Kraków 2009.

W wyniku wykonania przekopów w rzece z pierwotnej długości 1020 km skrócono ją do 860 km. Już w roku 1880 zauważono, że przekopy przeciwpowodziowe skracające bieg rzeki miały na nią niekorzystny wpływ powodując szybszy spływ wód w dół rzeki, powodując jej nagromadzenie i wylewy na tereny przyległe.

Innym z działań przewidywanych w Protokole bogumińskim było budowanie ostróg. Ostrogi na spławnym odcinku Odry budowano już w poprzednim wieku. Poprzez budowę ostróg, umacnianie brzegów i umocnienie naniesionych sedymentów starano się osiągnąć tzw. regulację wód średnich. W roku 1885 przejściowo zakończono te prace. Zbudowano około 10000 ostróg. Celem ich było osiągnięcie głębokości 1,0 m przy średniej wodzie niskiej, które miały przystosowywać rzekę do warunków przewozowych i zwiększyć ruch żeglugowy.

Dzięki rozpoczętym administracyjnie i technologicznie działaniom w kilka dziesięcioleci przełomu XIX i XX w. zgodnie z ówczesnymi koncepcjami zagospodarowano i rozbudowano infrastrukturę wodną i hydrotechniczną Odry. Rzeka wykorzystywana w średniowieczu głównie do celów rybackich i „energetycznych" oraz spławiania drewna w najlepszym razie była w XVI-XVII wieku drogą do transportu zboża i metali na statkach 30–50 tonowych. Po przebudowie na początku XX wieku stała się arterią komunikacyjną, która stawiała ją na czwartym miejscu w Cesarstwie Niemieckim pod względem masy transportowanych ładunków, a port w Koźlu stał się jednym z najnowocześniejszych w Europie.

Efektem czego była powstała sytuacja? Jak wskazuje Bogdan Cimała w tamtym okresie ważnym stał się historyczny fakt, że Odra, poza początkami leżała w jednym państwie[13]. Państwo pruskie począwszy od 1807 r. w wyniku reform Karola von Steina i Karola A. von Hardenberga przekształcało swą feudalną gospodarkę w wolnorynkową. Bezpowrotnie znikły prawa miast do oddziaływania na gospodarkę wodną i handel, które to prerogatywy przejęło państwo. Rozwój przemysłu górnośląskiego spowodował, realizację dawnej idei mającej wykorzystać Odrę do przewozu masowych towarów, intensyfikując gospodarcze poczynania na Odrze.

Rozwój przemysłu i potrzeba taniego transportu epoki industrializacji w znaczący sposób wpłynął na funkcjonowanie koryta Odry. Tak więc, aby prowadzić całoroczny transport rzeczny rozpoczęto jego regulację. Dotychczasowe tereny zalewowe zostały z kolei przejęte przez osadników. Aby uniknąć strat materialnych wywołanych przez powodzie jeszcze przed regulacją – po regulacji wykonano zabudowę koryta i usypano obwałowania, które miały przyśpieszyć spływ powodziowych wód. Pomimo zastosowanych środków technicznych nie zawsze

13 B. Cimała, op.cit., s. 34.

to jednak się udawało, dlatego powodzie nadal były i są „stałymi" elementami życia nadodrzańskich osad[14].

Wpływ otoczenia przyrodniczego na środowisko społeczne jest coraz częściej podejmowany w naukach społecznych, dlatego przywołanie tego kontekstu w opisie uwarunkowań tożsamości zbiorowej uznać należy element – wręcz – wskazany. Dla przykładu – bardzo ciekawie opisuje dzieje małej wioski nadodrzańskiej ks. prof. Zygfryd Glaeser[15], wskazując na elementy kształtujące wielowiekową tożsamość jej mieszkańców. Ważnym elementem w życiu mieszkańców Malni na przestrzeni wielu lat była przyroda, a w szczególności rzeka Odra; jak pisze autor: „żywicielaka" pokoleń, ale i śmiercionośny żywioł. Codzienność i kultura tej małej miejscowości stygmatyzowana została przez Odrę. To rzeka dawała pożywienie w dosłownym znaczeniu, ale i pracę. Malniaccy marynarze docierali nurtem rzeki do nadodrzańskich portów (np. do Szczecina płynęli ok. 14 dni) przewożąc przeróżnie produkty. Powstawała swoista kultura tej grupy zawodowej, budująca etos życia zawodowego, wkraczająca w życie rodzinne i społeczne osady (znacząca była rola związków marynarzy w życiu społecznym i religijnym społeczności lokalnej). Ale rzeka to także „śmiercionośny żywioł". Autor przywołując historię odrzańskich powodzi, skoncentrował się na opisie tej, którą nazwano „powodzią tysiąclecia" (1997 r.). Materiał faktograficzny ukazuje ogrom zniszczeń i ludzkiego cierpienia. Ale jest i druga strona lipcowej powodzi 1997 r. To ta, że społeczność wsi bardzo szybko poradziła sobie ze zniszczeniami (dokonując często odkładanych remontów i nowych budów) co było zasługą jej spoistości i silnych więzi rodzinno-sąsiedzkich. Zasiedziałość[16] mieszkańców w tym wypadku jest niezwykle cenna. Wymienione zjawiska socjologiczne nie powstają z dnia na dzień i poddane są najczęściej długiej próbie czasu. Są podstawą tego co dzisiaj nazywa się kapitałem społecznym.

Przechodząc od szczegółu idiograficznego do całościowego opisu zjawisk związanych z omawianą rzeką, należy podkreślić, że połączenie Gliwic i Zabrza (a właściwie lokowanych tam kopalni węgla) z Odrą odegrało znaczącą rolę

14 Odra wylewała bardzo często. Udokumentowane powodzie sięgają roku 1118. Zapiski historyczne świadczą, o wylewach, co kilka lub kilkanaście lat. Dla przykładu w XV wieku 17 razy. Ostatnie wielkie powodzie występowały w latach 1813, 1827, 1845, 1854, 1855, 1875, 1876, 1887, 1903, 1938, 1939, 1947, 1985, 1997, 2010, zob. Społeczności lokalne wobec zagrożenia i kataklizmu, red. E. Nycz, Opole 1998; Społeczność lokalna w sytuacjach klęsk żywiołowych, red. A. Szecówka, Wrocław 2000.

15 Ks. Z. Glaeser, U źródeł własnej tożsamości, Opole 2003, s. 53–73. (rozdz. Odra – żywicielka" pokoleń i śmiercionośny żywioł).

16 „Zakorzenienie", czyli poczucie bycia sobą i u siebie, daje człowiekowi możliwość zrozumienia swoich obowiązków i zadań, autentycznej aktywności w własnym środowisku i na rzecz tego środowiska. Tam, gdzie istniały lokalne tradycje angażowania się w sprawy publiczne, umiejętność stawania i osiągania wspólnych celów oraz gotowość ludzi do udzielenia innym swego kredytu zaufania. Okazuje się, że takie „indywidualne kredyty" mogą razem utworzyć poszukiwany dziś „społeczny kapitał", którego rozmiar decyduje o sprawnym działaniu demokratycznych instytucji, jak i szczęśliwym życiu w konkretnych społecznościach.

w rozwoju gospodarczym, społecznym, urbanistycznym Górnego Śląska. Budowa Kanału Kłodnickiego pozwoliła na włączenie tego regionu w gospodarkę Europy. Położony na peryferiach Niemiec obszar należał do gospodarczo zacofanych[17]. Połączenie Górnego Śląska z Odrą dla Prus osłabionych napoleońskimi wojnami stało się wówczas koniecznością ze względu na dynamicznie rozwijający się przemysł górniczo-hutniczy, stanowiący ważny element modernizacji Prus[18].

Pierwsza udokumentowana przesłanka budowy Kanału Kłodnickiego pochodzi z roku 1788. Pierwotna koncepcja rozwoju transportu wodnego przewidywała połączenie Odry i Wisły. Zaproponowano wówczas poprowadzenie kanału łączącego Odrę z Gliwicami, biegnącego dalej doliną Kłodnicy, następnie Gostyni aż do Wisły (należy pamiętać, o ówczesnym układzie granicy pomiędzy Prusami i Austrią po III rozbiorze pierwszej Rzeczypospolitej). Około roku 1800 ostatecznie zdecydowano, że projektowany kanał połączy Górny Śląsk z Odrą. Samą budowę Kanału Kłodnickiego rozpoczęto w 1792 r. Do 1803 r. oddano do użytku tylko część kanału, od Koźla do Rzeczyc. Cały kanał został przekazany do żeglugi w roku 1812. Służył stosunkowo długo, gdyż był wykorzystywany do końca lat trzydziestych XX w. i dopiero po oddaniu Kanału Gliwickiego zastał wyłączony z eksploatacji i osuszony[19]. Ze względu na deficyt wody w regionie nie było możliwe jego dalsze utrzymanie.

17 W księdze gości w hucie Fryderyka w Tarnowskich Górach znaleźć można, datowaną na rok 1790, własnoręczną inskrypcję Johanna W. Goethego: „Daleko od wykształconych ludzi, na kresach Rzeszy, któż wam pomoże odnaleźć skarby i szczęśliwie wydobyć je na światło dzienne. Zapis ujmuje doskonale ambiwalentne położenie Górnego Śląska w stosunku do Rzeszy. Nawiązać tu można do teorii zależności mówiącej o asymetrii presji politycznych, gospodarczych (eksploatacja) i kulturalnych (przemoc symboliczna) pomiędzy centrum, półperyferiami i peryferiami danego państwa lub systemu światowego. Powolna marginalizacja i peryferyzacja Śląska datuje się od czasów Fryderyka II Wielkiego traktującego region jako dostarczający centrum politycznemu i gospodarczemu Prus tylko surowce i nisko przetworzone towary, por. M. S. Szczepański, Miasta górnośląskie – logika społecznego wytwarzania przestrzeni i dominujące formy przestrzenne, w: Niektóre problemy społeczne w województwie katowickim, red. J. Wódz, Katowice 1993, s. 61; Na temat peryferyjności gospodarki i kultury śląskiej na przestrzeni ostatnich dwustu lat pisze: M. Szmeja, Niemcy? Polacy? Ślązacy! (Rodzimi mieszkańcy Opolszczyzny w świetle analiz socjologicznych), Kraków 2000, s. 74–152.

18 Zauważyć można, że ranga śląskiego okręgu przemysłowego „zmniejszyła się" w wyniku zjednoczenia Niemiec w 1871 r. na rzecz Zagłębia Ruhry i Zagłębia Saary. Przemysł górnośląski podobnie jak inne wschodnie prowincje przegrywał walkę konkurencyjną na różnych płaszczyznach. Dla przykładu, na krótko przed wybuchem I wojny światowej udział Śląska na rynku berlińskim ulegał dalszemu zmniejszeniu. Było to m. in. rezultatem wykończenia kanałów łączących Berlin z Łabą i dalszym przebiegiem na zachód aż do Duisburga nad Renem, nie mówiąc o odgałęzieniach do Hamburga i Bremy przez Wezerę. Ponadto również przed I wojną światową na rynku berlińskim pojawiał się węgiel angielski, który pokrywał przeciętnie 1/3 zapotrzebowania, a w niektórych latach dochodził nawet do 60%. Po zakończeniu wojny w wyniku nowej polityki gospodarczej Niemiec import węgla angielskiego ulegał poważnemu zmniejszeniu i w roku 1936 wynosił tylko 4,4%. Na jego miejsce rósł zbyt węgla westfalskiego, który w roku 1936 w 46% pokrywał zapotrzebowanie, podczas gdy węgiel śląski tylko w 38%. Rola Szczecina w dotychczasowych kontaktach z Berlinem upadła niemal zupełnie, ustępując zdecydowanie Hamburgowi, który zwiększył swoją wysyłkę węgla już w roku 1910 o przeszło 50% z tendencjami zwyżki, za: W. Korcz, op.cit., s. 208.

19 Historia kanału, zob: J. Lipski, K. Polywka, Kanał Gliwicki, Ważny odcinek odrzańskiej drogi wodnej łączący aglomerację śląską z rzeką Odrą (s. 86), oraz A. Szymański, Koźle nad Odrą. Miasto i rzeka do 1946 roku (s. 43–46), w: Odra. Rzeka i ludzi…, op.cit.

Koncepcja budowy Kanału Gliwickiego powstała w końcu lat dwudziestych XX wieku. W związku z rozwojem sieci dróg żeglugowych w innych regionach spadło znaczenie Górnego Śląska dla gospodarki Niemiec. Budowa nowoczesnej drogi wodnej była podstawowym warunkiem dalszego rozwoju tych obszarów. Nowoczesny (technicznie) Kanał Gliwicki miał spełniać ponadto rolę militarną, ze względu na bliskość ówczesnej granicy z Polską. Budowę Kanału Gliwickiego rozpoczęto w 1933 roku oddając go do eksploatacji w 1939 roku. Początek kanału znajduje się w dzisiejszym Kędzierzynie-Koźlu na 98 kilometrze rzeki Odry, natomiast koniec kanału w basenie portowym Portu Gliwice. Długość jego wynosi 41,2 km, a różnica poziomów wody na początku i końcu kanału 43,60 m. Szerokość waha się od 38,00 m w wykopie do 41,00 m w nasypie. Pokonanie różnic poziomu wody przez jednostki pływające reguluje 6 śluz wodnych. Śluzy te oraz znajdujące się w pobliżu budynki mieszkalne stanowią zamknięte obszary urbanistyczne, charakterystyczne dla obiektów tego typu. Dodatkowo zachowane są (wraz z wyposażeniem pochodzącym z lat trzydziestych ubiegłego wieku) inne urządzenia wodne – jazy, przepompownie itp.

Żegluga na Kanale Gliwickim przechodziła różne koleje losu. W latach drugiej wojny światowej kanał ten odgrywał znaczącą rolę w transporcie towarów masowych. W wyniku działań wojennych II wojny światowej i powojennych radzieckich demontaży możliwości żeglugowe na Kanale Gliwickim, a szczególnie na samej Odrze w znacznym stopniu zostały ograniczone[20].

Wykorzystanie Odry w okresie Polski Ludowej zdecydowanie utrudniał fakt, że przez wiele kilometrów dolna jej część była granicą państwa. Znane tendencje władz politycznych do nadmiernego strzeżenia granicy w czasach stalinowskich, a i później w okresie wytężonej budowy socjalizmu, powodowały, że sprawy żeglugi odrzańskiej, jako czynnika rozwoju gospodarczego nie były podejmowane i realnie rozwiązywane. Inwestycje odrzańskie miały charakter po części propagandowy i odtwórczy, stąd potencjał przewozowy był niewielki.

Sama przyroda i klimat drugiej połowy XX w. również wpłynęły na żeglowność Odry. Coraz dłuższe stały się okresowe niedobory wody. Okres żeglugi wskutek tego dramatycznie się zmniejszał. Drugim negatywnym czynnikiem było zanieczyszczenie rzeki. Nie były to już jednak ścieki komunalne, z którymi jeśli nie przekraczają określonych wielkości rzeka sobie radzi. W grę wchodziło zanieczyszczenie chemiczne związane ze zrzutami do rzeki ścieków przemysłowych. Proces degradacji tychże jest znacznie dłuższy, a spore ich nagromadzenie może

20 S. Gruszecki, Przejęcie i zagospodarowanie Odry w rejonie Koźla, w: Ziemia Kozielska. Studia i Materiały, red. J. Kroszel, t. 3, Opole 1974, s. 81–93; M. Zawadka, Przejmowanie przez Polskę administracji na Odrze w latach 1945 – 1946, Studia Śląskie t. 59: 2000, s. 267–322; R. Techman, M. Zawadka, Armia Radziecka na Odrze po II wojnie światowej, tamże, t. 60: 2001, s. 273–311; Początki polskiej administracji na górnej Odrze w świetle dokumentów, Wybór wstęp i oprac. M. Zawadka, cz. 1-4, Śląsk Opolski 1999, nr 2, s. 68–76, nr 3, s. 47–57, nr 4, s. 45–57, 2000, nr 1, s. 79–90.

zniszczyć życie biologiczne, a tym samym możliwość samooczyszczenia rzeki. Zanieczyszczenia chemiczne bardzo negatywnie oddziałują na tabor rzeczny, na urządzenia nawigacyjne, powiększając straty. W tej sytuacji transport rzeczny był coraz mniej atrakcyjny ekonomicznie pogłębiając rezerwę do tej drogi transportu. Do końca Polskiej Rzeczypospolitej Ludowej nie było przesłanek, by intensyfikować wysiłek nad rozwojem żeglugi śródlądowej. Wykorzystywano starą bazę niewiele w niej zmieniając[21].

Jeszcze w latach osiemdziesiątych XX w. Kanałem Gliwickim przepływającym przez Kędzierzyn-Koźle transportowano prawie dwa miliony ton towarów. W latach dziewięćdziesiątym ostatniego wieku jego rola malała. Zamierała żegluga na kanale, ale także masowa żegluga na Odrze[22].

Czasy nowego (XXI) wieku przyniosły znaczące zainteresowanie żeglugą na Kanale Gliwickim. Wyraźnie wzrosły przewozy węgla; wahają się one obecnie w granicach 600–700 tys. ton na rok. Analiza rynku wskazuje na zainteresowanie innych podmiotów transportem wodnym. Zapotrzebowanie w tym zakresie przedstawiają zarówno zakłady produkcyjne – głównie kopalnie, jak i armatorzy. Zgodnie z danymi przedsiębiorstw górniczych potrzeby te szacowane są na 4 mln ton rocznie. Odbiorcami węgla byłyby głównie Elektrownia „Opole" i Elektrociepłownia „Wrocław".

Jaka jest więc przyszłość Kanału Gliwickiego? Administrator podejmuje działania jego modernizacji, ale jak na razie udaje się utrzymać urządzenia w sprawności, ale nie ma pieniędzy na ich jakościowe ich odnowienie[23].

Realna jest – według osób kompetentnych[24] – także możliwość otwarcia całej Odrzańskiej Drogi Wodnej i uzyskanie połączenia z portem w Szczecinie oraz

21 B. Cimała, op.cit., s. 37–38.

22 Przysłowie ludowe wskazuje: „nie ma tego złego, co by na dobre nie wyszło". Wielowymiarowy kompleks wydarzeń polskiej transformacji lat dziewięćdziesiątych XX w. doprowadził do poprawy chemicznego stanu Odry. Rzekę przestano traktować jak kanał ściekowy. Konieczność zmiany technologii wytwarzania, bankructwo przestarzałych zakładów spowodowały, że jakość wody w rzece uległa widocznej poprawie. Pozostały jednak i liczą się dalej trudności zabezpieczenia dostatecznej liczby wody, a więc wspomożenia w momentach niskiego stanu, a przejmowania nadwyżek podczas jej nadmiaru. Zbudowane przed II wojną światową zbiorniki retencyjne same mają kłopoty i w coraz mniejszej skali służą rzece. Radykalne rozwiązania są kosztowne ekonomicznie, stąd coraz trudniej się na nie decydować. Pozostawienie rzeki tak jak jest będzie służyło dalszej dewastacji tej infrastruktury, która istnieje, ale coraz trudniej jej spełnić rolę, do jakiej ją stworzono. Zasadniczo nie ma alternatywy. Tylko nowe inwestycje mogą poprawić istniejący stan, efekt wielu zaszłości, zob. B. Cimała, op.cit., s. 38.

23 Przykład z ostatniej chwili: E. Bilicka, Odra zamknięta dla żeglugi. Rzeka nam się rozsypuje, Nowa Trybuna Opolska, z 20 września 2011. Autorka opisuje awarię infrastruktury hydrotechnicznej. Odra jest zamknięta dla żeglugi po awarii śluzy w Januszkowicach. Urządzenia się psują, bo nie ma pieniędzy na ich utrzymanie. Naprawa potrwa tydzień – relacjonuje autorka.

24 Przywołuję głosy dyskusji na XII Kędzierzyńsko-Kozielskim Seminarium Naukowym „Odra. Rzeka i ludzie – wzajemne uwarunkowania na przestrzeni dziejów" (Kędzierzyn-Koźle 12–13 VI 2008 r., patronat naukowy: Polska Akademia Nauk Oddział w Katowicach Komisja Studiów nad Przyszłością Górnego Śląska, organizatorzy: Urząd Miasta w Kędzierzynie-Koźlu, Starostwo Powiatowe w Kędzierzynie-Koźlu, Regionalny Zarząd Gospodarki Wodnej w Gliwicach, Towarzystwo Ziemi Kozielskiej w Kędzierzynie-Koźlu).

Sterownia i maszynownia śluzy Kłodnica, foto S. Januszewski

z kanałem Odra – Szprewa, co znacząco zwiększyłoby zainteresowanie żeglugą śródlądową w Polsce. Jednocześnie wzrasta znaczenie turystyczne i rekreacyjne Kanału Gliwickiego oraz jego bezpośredniego otoczenia. Poprawa jakości wody w Kłodnicy sprawiła, że zwiększyła się ilość rejsów statków turystycznych po Kanale, zaś lokalizacja w sąsiedztwie zbiorników wodnych (Pławniowice, Dzierżno Duże, Dzierżno Małe) sprawia, że region ten w okresie letnim jest masowo odwiedzany przez turystów i wędkarzy. Obok znaczenia gospodarczego i turystycznego Kanał Gliwicki i jego budowle stanowią jeden z nielicznych w Europie przykładów zachowanych w całości rozwiązań urbanistycznych i architektonicznych tego typu obiektów. Możliwe jest wypromowanie tego obszaru poprzez ścieżki turystyczne i rowerowe.

Od wielu lat wyrażana jest chęć przedłużenia drogi wodnej Łaby przez Odrę ku Dunajowi poprzez budowę dużego kanału (idea jeszcze z XIV w. z próbą pierwszej realizacji na przełomie XIX i XX w.). Droga ta miałaby międzynarodowe znaczenie, a budowany kanał Odra – Dunaj znaczenie gospodarcze i przeciwpowodziowe. Dotychczasowe próby realizacji projektu ostały się na poziomie planów, choć powraca się, co kilka lat do tego pomysłu[25].

Ponad dwieście lat działalności kanałów żeglugowych w dolinie rzeki Kłodnicy zmierzającej ku Odrze zmusza do refleksji. Przez ten czas żegluga w tym rejonie przechodziła szereg różnych, zmiennych kolei losu. Modernizowano szlak, zmieniono i udoskonalano urządzenia. Dzięki dużemu zaangażowaniu osób odpowie-

25 J. Klepacz, Koncepcje i uwarunkowania przedłużenia drogi wodnej Odry do Dunaju (rys historyczny), w: Odra. Rzeka i ludzie…, op.cit., s. 104–110; S. Staniszewski, Przedłużenie drogi wodnej pomiędzy Odrą a Dunajem szansą ożywienia polskiej żeglugi śródlądowej, w: tamże, s. 125–133.

dzialnych za jego utrzymanie szlak ten wykorzystywany jest do dnia dzisiejszego. Wydaje się, że nadszedł czas na przeprowadzenie jego gruntownej modernizacji. Taka możliwość otworzyla się, kiedy modernizacja śluz Kanału Gliwickiego i części urządzeń służących żegludze na Odrze została zapisana w „Programie Odra 2006" i znalazła się na liście indykatywnej inwestycji finansowanych z programu operacyjnego UE „Infrastruktura i Środowisko".

Ciekawa i pouczająca jest historia nadodrzańskiego transportu (analogia jest szersza). Gdy główną drogą komunikacyjną była Odra, to władze niemieckie dokonały jej technicznej regulacji. Dzięki kanałom śródlądowym i rzece towary ze Śląska mogłyby dotrzeć nawet do Berlina czy Hamburga. Pierwsza faza regulacji rzeki obejmowała ochronę przed powodziami, druga wzmacniania brzegów rzeki, trzecia likwidacji zakoli by ułatwić spływ i przyśpieszyć nurt rzeki. Wkrótce jednak żegluga rzeczna napotkała na trudną konkurencję w postaci kolei żelaznych. Bardzo szybko budowane linie kolejowe, choć przewoziły drożej niż barki rzeczne, to jednak znacznie szybciej, a ponadto był bardziej odporny na warunki atmosferyczne. Nie było przy tym problemu stanu wody, zamarzania rzeki. Wprawdzie tanie towary masowe o wiele bardziej opłacało się przewozić rzeką, o tyle żywność, drobnicę, a więc towary droższe przechwytywała kolej. Współcześnie konkurencją dla żeglugi i kolei stał się transport drogowy.

Podsumowaniem dotychczasowego dyskursu naukowców, praktyków i samorządowców na temat znaczenia rzeki i transportu rzeczno-kanałowego w gospodarce i życiu społecznym niech będzie stanowisko końcowe „odrzańskiego" XII Kędzierzyńsko-Kozielskiego Seminarium Naukowego, którego uczestnicy uznali, iż:

Znaczącym problemem jest brak jasnej koncepcji, co do przyszłości Odrzańskiej Drogi Wodnej i Kanału Gliwickiego. Potrzebą chwili jest sporządzenie studium wykonalności dla śródlądowej żeglugi na Odrze. Studium to powinno odpowiedzieć na pytania dotyczące zapotrzebowania na żeglugę odrzańską, kontrahentów, przedstawić koncepcję wykorzystania istniejącego potencjału i taboru oraz warunków ich rozwoju w przyszłości.

Rząd polski powinien rozpatrzyć projekt rozbudowy Odrzańskiej Drogi Wodnej w kierunku południowym poprzez realizację odpowiednich połączeń Odra – Dunaj i Odra – Łaba, gdyż zainteresowanie tymi połączeniami deklarują rządy Czech i Słowacji.

Remont i modernizacja śluz oraz innych urządzeń wodnych stanowi jedynie rozwiązanie części problemów dotyczących rewitalizacji Kanału Gliwickiego i Odrzańskiej Drogi Wodnej. Program prac powinien obejmować także inne działania związane z odtworzeniem infrastruktury Odrzańskiej Drogi Wodnej (jazy, przepompownie), jak i modernizację samego szlaku (zapewnienie odpowiedniej głębokości tranzytowej oraz remont wałów).

Powinno dążyć się do reaktywowania na większą skalę rekreacyjnej żeglugi na Odrze i Kanale Gliwickim. Poprawa warunków żeglugi może znacząco wpłynąć na intensyfikację tej formy turystyki.

Stan urządzeń technicznych służący żegludze na Odrzańskiej Drodze Wodnej i Kanale Gliwickim jest coraz gorszy. Większość z nich to urządzenia wyeksploatowane, wybudowane w okresie II wojny światowej. Planowane modernizacje śluz oraz innych urządzeń, które maja być przeprowadzone w ramach Sektorowego Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko są społecznie i gospodarczo oczekiwane.

Brak perspektyw rozwojowych oraz zastój w żegludze na Odrzańskiej Drodze Wodnej powoduje ograniczenie wykorzystania istniejącego potencjału związanego z żeglugą śródlądową. Likwidowane są porty przeładunkowe i stocznie. Rewitalizacja Odrzańskiej Drogi Wodnej oraz Kanału Gliwickiego winna stać się elementem służącym rozwojowi gmin nadodrzańskich. Efekt ten jest widoczny w pomniejszaniu (lub braku) roli rzeki w strategiach rozwoju miast.

Negatywny wpływ na rozwój żeglugi śródlądowej ma przedłużająca się realizacja stopnia w Malczycach. Szybkie ukończenie tej budowy stanowi podstawowy warunek utrzymania żeglugi na Odrzańskiej Drodze Wodnej.

Postulowane jest prowadzenie rozważnej eksploatacji kruszywa na Odrze. Wykonane badania wskazują, że niekorzystny jest wpływ eksploatacji na funkcjonowanie koryta rzeki i żeglugę. Występujące nieprawidłowości powodują konieczność podniesienia istniejącej niwelety dna.

Znaczącym problemem dla żeglugi śródlądowej na Kanale Gliwickim jest jakość wody w Kłodnicy. Konieczne staje się podjęcie skutecznych działań zmierzających do poprawy istniejącej sytuacji. Poprawa jakości wody zasilającej Kanał zwiększy jego atrakcyjność turystyczną żeglugi, poprawi bezpieczeństwo pracy załóg statków oraz umożliwi rekreacyjne wykorzystanie wód.

Celowe wydaje się przeprowadzenie badań jakości wody w zbiornikach zaporowych leżących w zlewni Kłodnicy. Celem tych badań winno być opracowanie odpowiednich zasad rewitalizacji poszczególnych zbiorników oraz ocena skuteczności podjętych w tym zakresie prac.

Powodzenie przedstawionych propozycji działań – zwracali uwagę prelegenci seminarium – zależy nie tylko od profesjonalizmu, otwartości, zaangażowania władzy centralnej i regionalnej, ale także od zaistnienia w zbiorowej świadomości przywołanych problemów oraz współpracy pomiędzy podmiotami zajmującymi się tą problematyką[26].

Przeglądając wyniki badań socjologicznych, hydrograficznych i technicznych na temat Odry – tych sprzed lat i obecnych trudno się oprzeć refleksji, że wyniki

26 Problem Odry był już w Kędzierzynie-Koźlu omawiany 8 IX 2000 r. na seminarium „Odra w organizmie miejskim Kędzierzyna-Koźla" zorganizowanym przez Interdyscyplinarną Pracownię Dorzecza Odry Stowarzyszenia Instytut Śląski. Było to spotkanie naukowców, samorządowców i mieszkańców.

te są w dalszym ciągu jakoś aktualne. Nie zmieniło się bowiem od kilku lat słabe oddziaływanie rzeki Odry na jej otoczenie społeczne, przestrzeń kulturową i na mieszkańców Nadodrza. Czy można mówić o upadku roli rzeki w życiu nadbrzeżnych społeczności[27]? Kurczy się dalej jej funkcja komunikacyjna oraz integracyjna w sensie lokalnym i regionalnym. Smutne to, ale dzisiaj można postawić tezę, że układ osadniczy Nadodrza „odwrócił się plecami Odry". Interesy miast i wsi nie są związane z tą rzeką, jak również interesy mieszkańców Nadodrza nie są związane z Odrą. Cóż, więc dziwnego, że rzeka ta nie jest stymulatorem rozwoju ekonomicznego czy połecznego jak w danych wiekach. Czy współczesne planowanie zagospodarowania Odry pozwoli, aby ta rzeka stała się czymś więcej niż szlakiem żeglugi i czynnikiem cyklicznego (jak na razie) lęku przed powodzią. Ciszyć może jedynie próba jej zagospodarowania turystyczno-rekreacyjnego i symbolicznego (np. czerwcowe raciborsko-kozielskie „pływała"). Inicjatyw jednak jest niewiele a przestrzeń społeczna Odry staje się mała, słaba, wręcz anemiczna. Na dojrzałą refleksję i (oby nie coraz bardziej spóźnione) działania „czeka" rzeka Odra i ludzie nad nią żyjący.

27 Przykład Kędzierzyna i Koźla jest tego dobrym przykładem. Dawne miasta „na wodzie" posiadające (symbolicznie wymieniam): porty, stocznie, kanały, rzeki, barki, marynarzy i szkołę marynarską… współcześnie są miastem „odwróconym" od rzeki i kanałów. Powyższe stwierdzenia znajdują potwierdzenie w dokumentach urzędowych. Strategia Rozwoju Miasta Kędzierzyn-Koźle do 2010 roku uwzględniała rudymentarnie Odrę w wizji rozwoju miasta dając jednak priorytet w rozwoju miasta przemysłowi i usługom. Działalność wielu podmiotów w początkowych latach XXI w. zrobiło jednak wiele dla skierowania uwagi na rolę rzek i kanałów w przeszłości i przyszłości miasta. W obecnie Strategii Rozwoju Miasta do 2020 r. słowo Odra występuje w znaczeniu najczęściej topograficzno-hydrologicznym. W analizie SWOT wymieniono Odrę po stronie mocnych stron miasta, jako dopełnienie układu drogowo-kolejowo. Uwaga zwrócona jest ponadto na kanały i port rzeczny w znaczeniu inwestycyjnym bez dookreślenia roli. Na uwagę jedynie zasługuje stocznia rzeczna produkująca przede wszystkim na rynek europejski (a nie krajowy). Wymieniane są w Strategii natomiast imprezy rekreacyjno-sportowe mogące odbywać się nad tą rzeką i kanałami.

Wioletta Wrona – Gaj
Fundacja Otwartego Muzeum Techniki

Miasto nad wodą

Prezentujemy najważniejsze naszym zdaniem problemy związane z rozwojem urbanistycznym miasta Wrocławia w kontekście zagospodarowania przestrzeni nadbrzeżnych, w ostatnich 20 latach, wraz ze zmianami gospodarczymi kraju, ulegających silnym przemianom. Mowa jest m.in. o braku infrastruktury, spójnej koncepcji odrzańskiej, niepokojących tendencjach towarzyszących projektowanym strefom portów, stoczni, czy przystani, a także o dobrych praktykach, które mogą doprowadzić do powstania spójnej polityki odrzańskiej w stolicy Dolnego Śląska.

Po przeszło 20-letnim okresie upadku żeglugi śródlądowej we Wrocławiu zauważyć można niepokojącą tendencję - coraz częściej zaciera się owa buforowa funkcja nabrzeży odrzańskich, wypracowana na przełomie XIX i XX w., gdy Wrocław rozrastał się w ogromnym tempie. Dziś większość stoczni jest nieużytkowana, zaś port miejski świeci pustkami. Większość nadodrzańskich zakładów przemysłowych przestała istnieć, a wraz z nimi zapomniano też o wykorzystywanych do przeładunku nabrzeżach. Rolę Odry sprowadza się coraz częściej do roli naturalnego akwenu rekreacyjnego, zaś dawne porty i stocznie stają się łakomym kąskiem dla deweloperów. Czy przemiana ta jest naturalna i pożądana? Czy jest może wyrazem krótkowzroczności i próbą realizacji planów nie pasujących do całego skomplikowanego układu urbanistycznego, z jego historycznie wykształconymi funkcjami? Pytania to nader istotne dla współczesnych urbanistów, na których spoczywa zadanie mądrego przywrócenia terenów nadrzecznych do życia.

O Wrocławiu często mówi się, że jest Wenecją północy, z silnie wpisaną rzeką i kanałami w tkankę urbanistyczną miasta. Jednak mało kto uzmysławia sobie, że prawda jest odwrotna – to tkanka urbanistyczna osadzona została na tętniącej życiem rzece. Choć ta logiczna prawda nie jest niczym odkrywczym, jej uzmysłowienie może wpłynąć na naszą świadomość tego, jak nabrzeża wokół rzeki w mieści kształtowane być powinny. To tkanka miejska bowiem oplata rzekę i jej dopływy, kanały. Choć Odra w obecnym kształcie nie jest rzeką w pełni dziką, bowiem w XVIII w. została uregulowana przez Fryderyka Wielkiego króla Prus, nadal pozostaje tworem naturalnym, do którego należały dopasować siedliska

ludzkie. Ujarzmiona Odra dała początek regularnej żegludze śródlądowej, wraz z portami, przystaniami, stoczniami i nabrzeżami przeładunkowymi oraz całą infrastrukturą do dziś wokół Odry widoczną. Zabudowa ta stanowiła zarówno o przemysłowej i towarowej roli Odry, jak też była swoistym buforem pomiędzy funkcjami poszczególnych kwartałów nad Odrą położonych. Doskonale wiązała się z kwartałami zabudowy mieszkalnej i przemysłowej, tworząc jeden żywy organizm, ukazując wielofunkcyjność samej rzeki: od nabrzeża spacerowego, wykorzystywanego przez kajakarzy, wędkarzy, w śródmieściu pełnej otwartych kąpielisk, poprzez rekreacyjny szlak weekendowych wycieczek mieszkańców miasta – aż po autostradę rzeczną co roku przyjmującą ogromne ładunki spławne.

Dziś można odnieść wrażenie, że owa przemysłowa i transportowa rola Odry przestała istnieć. Odrę z reguły sprowadza się do roli oczka wodnego, nieodzwierciedlającego wielofunkcyjności i co gorsza, zamykającego możliwości ponownego wykorzystania i powrotu do dawnych funkcji. Zgodnie z art. 5 ust. l i 3 i art. l0 ust. 3 Prawa wodnego woda płynąca jest własnością ogółu społeczeństwa i nie podlega obrotowi cywilnoprawnemu. Samo prawo ukazuje wielofunkcyjność rzeki i jej powszechne wykorzystanie. Tymczasem po 1990 r. prywatyzacja dotykać poczęła również tego, co do niedawna było dobrem publicznym i być może proces ten wpływa dziś na nasze postrzeganie Odry. Warto zatem na przykładzie Wrocławia prześledzić zmiany wokół zagospodarowania przestrzeni rzeki w mieście, meandrującej poprzez naszą historię, by dostrzec popularne tendencje i zasady, problemy i prawidłowości, a także zastanowić się, jak wpłyną one na przyszłość urbanistyki miast.

Pierwszym zagadnieniem, z jakim architekci i urbaniści nad Odrą się stykają, jest zabytkowa materia portów, stoczni, nabrzeży. Ta nadrzeczna infrastruktura powstawała stopniowo od II połowy XVIII w., aż po okres międzywojenny i była przekształcana po 1945 r. Wykorzystywane po II wojnie światowej śluzy, jazy i inny budowle hydrotechniczne w zdecydowanej większości są dziś zabytkowe. Mowa tu zarówno o wciąż używanych mechanizmach, jak też o architekturze portu miejskiego, nabrzeżach i murach oporowych stoczni, warsztatach, halach produkcyjnych, pochylniach, etc.

Jedna z największych powojennych stoczni rzecznych – stocznia Zacisze przy ul. Kwidzyńskiej, dziś użytkowana w stopniu ograniczonym przez firmę spedycyjną, miała stać się atrakcyjnym osiedlem mieszkalnym dla Wrocławian. Projektanci zignorowali dawną funkcję miejsca, w projektach nie pojawiają się też istniejące po dziś dzień warsztaty. Podobne projekty, przepełnione wysoką, ciasno zgromadzoną wokół basenu zabudową można odnaleźć dla od lat nieużytkowanego portu Popowice. Mają one jeden mianownik – basen staje się tu prywatną mariną, tudzież stawem, cieszącym oko mieszkańców osiedla, jednak cała przestrzeń pozbawiona jest jakichkolwiek nawiązań do dawnej funkcji. Nie jest to

rewitalizacja, nie jest to też racjonalne planowanie przestrzeni, w której brakuje realizacji podstawowych odniesień do prawa wodnego (o wolnym dostępie do wody, będącej dobrem ogółu nie wspominając), szacunku do zastałej architektury i historii miejsca, ale też logicznego rozplanowania poszczególnych funkcji na terenie miasta.

We Wrocławiu wprowadzenie zabudowy mieszkaniowej w obręb terenów przemysłowych nad rzeką wiąże się z ostatecznym zamknięciem możliwości rozwoju tych terenów dla zadań transportu rzecznego. Przykład nie tylko Holandii, ale przede wszystkim Niemiec i Francji pokazuje, że upadek żeglugi śródlądowej nie jest procesem gospodarczo uzasadnionym – koniunktura na transport rzeczny

Projekt zabudowy Stoczni Zacisze (źródło: internet)

Projekt zabudowy portu miejskiego (źródło: internet)

Projekt zabudowy portu miejskiego (źródło: internet)

wciąż może się rozwijać. Jeśli wszystkie dawne porty i stocznie zagospodarujemy na cele mieszkalne lub sprzedamy – odbierzemy sobie możliwość przyszłych inwestycji nad rzeką.

We Wrocławiu funkcjonuje do dziś jedna stocznia przy ul. Długiej, która jest siedzibą kilku mniejszych firm wykonujących m.in. barki na wody holenderskie oraz remontujących pozostające na Odrze statki wycieczkowe i techniczne.

Stocznia Zacisze dziś, foto Wioletta Wrona – Gaj

Port miejski dziś, foto Wioletta Wrona Gaj

Port miejski przy ul. Kleczkowskiej, użytkowany przez kilkanaście mniejszych podmiotów, funkcjonuje głównie jako strefa magazynowa, a w praktyce zabytkowa architektura okalająca basen portowy popada w ruinę. Choć pojawiają się projekty pseudorewitalizacji, opierające się głównie na funkcji mieszkalnej i usługowej (restauracje, kawiarnie) – nikt nie zastanawia się nad tym, gdzie będzie można przeprowadzać przeładunek, jeśli w Polsce ponownie powróci się do żeglugi śródlądowej. Inne dostępne lokalizacje, umożliwiające budowę portu z prawdziwego zdarzenia, poza centrum miasta, a w okolicach obwodnicy autostradowej lub śródmiejskiej – topnieją w oczach. Od kilku lat zimowisko Osobowice I i II – dotychczas areały wodny przeznaczone na przyjęcie jednostek pływających w okresie zimowej przerwy w żegludze – zostały przemianowane z wody płynącej na wodę stojącą (zgodnie z prawem powinny więc być wyraźnie oddzielone od wody płynącej, a tymczasem są to jedynie awanporty, otwarte na Odrę) i sprzedane. Tym sposobem kolejne lokalizacje, umożliwiające w przyszłości zaproponowanie alternatywy dla transportu wodnego nie należą już do miasta.

Zagospodarowanie portów i stoczni na cele mieszkaniowe wiąże się też z barierą uniemożliwiającą budowę publicznych, ogólnodostępnych przystani i marin miejskich. Od 2007 r. we Wrocławiu funkcjonuje prywatna marina Topacz przy ul. Ks. Witolda. Miasto Wrocław nie jest jednak gospodarzem żadnej przystani. Podobnie remonty odbywające się na Odrze w ostatnich latach miast rozbudo-

wywać infrastrukturę na całej długości rzeki – zacierały dotychczasową. Brakuje dalb, brakuje pachołów, Odra od lat w większości miejsc nie była pogłębiana na tyle, by bezpiecznie mogły przy jej brzegach cumować statki. Dawne ścieżki holownicze, biegnące wzdłuż wałów, nie wszędzie są dostępne, gdyż bezprawnie część nabrzeży jest odgradzana przez właścicieli nadrzecznych działek (zgodnie z art. 27 Prawa wodnego zabrania się grodzenia nieruchomości przyległych do powierzchniowych wód publicznych w odległości mniejszej niż 1,5 m – należy pozostawić swobodne przejście wzdłuż linii brzegu). Chlubnymi wyjątkami jest pas dalb, osadzonych wzdłuż lewego brzegu kanału północnego tuż przed mostem Trzebnickim czy nabrzeże przy Urzędzie Wojewódzkim (wybrzeże Kaczyńskich). Pierwsza inwestycja jest jednak związana z rezerwą dla ewentualnych statków technicznych i barek towarowych, druga zaś – z reprezentacyjną funkcją miejsca. Żadna z tych lokalizacji nie jest przeznaczona na postój jednostek prywatnych.

Obecnie małe statki wycieczkowe czy prywatne jachty z Holandii i Niemiec nie mają możliwości zatrzymania się w obrębie miasta. Postój taki wymaga nie tylko pachołów, dalb czy pomostów, ale przede wszystkim dostępu do wody pitnej, zrzutu śmieci i nieczystości, możliwości poboru energii elektrycznej, paliwa. Europejska Stolica Kultury 2016 na tegorocznej wystawie „7 cudów Dolnego Śląska" jako jeden z tytułowych cudów wymienia Odrę. Jest to cud pozbawiony sprawnej infrastruktury, od lat nie mogący przyjąć np. pasażerskiego dużego statku wycieczkowego z Niemiec. Fakt ten powinien wrocławian zawstydzać, nie zaś napawać dumą. Konieczność zmian w tej dziedzinie, w celu rozwoju turystyki regionalnej, zauważyły inne, mniejsze miasta Nadodrza: Nowa Sól, Cigacice czy Głogów. Wrocław wciąż w dziedzinie turystyki rzecznej jest odwrócony tyłem do rzeki. Tymczasem jeden z najcenniejszych obiektów, posiadający przed laty odpowiednią infrastrukturę i mogący pomieścić małe oraz średniej wielkości jednostki zagraniczne czy polskie – port miejski – zapomniany jest nawet przez mieszkańców miasta. Ulica Kleczkowska stanowi północną granicę rozsławionej w ostatniej dekadzie dzielnicy Nadodrze, z zapałem rewitalizowanej przez Magistrat. Portem miejskim jak dotychczas się nie zainteresowano.

Kolejnym zagadnieniem jest brak zrozumienia i poszanowania dla zastałej materii. Najwyraźniej widać to na przykładzie dotychczas proponowanych projektów rekultywacji terenów i akwenów Odry wrocławskiej. W przypadku portu miejskiego we Wrocławiu na wizualizacjach dominuje ogromnej wysokości drapacz chmur o szklanych elewacjach, kompletnie pożerający pierwotne zagospodarowanie terenu, pozostawiający historyczną zabudowę w cieniu. W porcie Popowice dominują betonowe nabrzeża, podobnie jak na wizualizacjach mariny przy kolejnym Geocentrum Politechniki Wrocławskiej, w dawnym porcie ujścia Oławy. W pierwszym z tych przypadków nie zainteresowano się pozostałościa-

mi wywrotów węgla, rytmicznie osadzonymi na nabrzeżu od wschodu dawnego portu, z kolei w drugim przypadku – za nieistotne projektanci uznali pozostawienie oryginalnej obudowy basenu poprtowego czy zachowanie brukowanego placu przeładunku.

Kwestia utrzymania najważniejszych elementów dziedzictwa i inwestowania w projekty pełnej, prawdziwej rewitalizacji (polegającej zarówno na ochronie zabytkowej materii, jak też wprowadzaniu kilku nowych funkcji przy jednoczesnej rewitalizacji społecznej miejsc, w tym zapewnieniu nowych miejsc pracy), wiąże się z brakiem jednolitej polityki odrzańskiej, w której klarowne byłoby m.in. stanowisko odnośnie ochrony wszystkich najcenniejszych elementów na całym Wrocławskim Węźle Wodnym. Często mówi się o kodach kulturowych rzek, jednak nie wiąże się z nimi przemysłu, hydrologii i techniki, w tym żeglugi i transportu rzecznego. Powstanie Studium historyczno – urbanistycznego Wrocławskiego Węzła Wodnego, wraz z wytypowaniem i promocją najcenniejszych jego elementów mogłoby pozytywnie wpłynąć na dalszy prawidłowy rozwój i przemiany rzeki w mieście.

Urbaniści i projektanci zwykle nie czerpią z Prawa wodnego ani uwarunkowań hydrologicznych. Abstrahując od funkcji, jaką dany kwartał nadodrzański ma w przyszłości pełnić, nie należy zapominać o konieczności zapewnienia dojazdu do miejsc, czy klarownej polityki własnościowej nabrzeży. Brak rozmów ze specjalistami kończy się m.in. propozycjami wykonania przystani na otwartym nurcie, co jest niebezpieczne nie tylko dla samych jednostek, jak też dla miasta w przypadku stanu podwyższonej wody. Często dany teren zarządzany jest przez kilka różnych podmiotów, zdarza się oddawanie w dzierżawę i wydawanie pozwoleń wodno – prawnych na remont dzierżawionego nabrzeża, przy braku uwzględnienia interesów osób na stałe cumujących na wodzie, z przejściem przez „prywatne" nabrzeże. Dobrym przykładem jest tu problem lokalizacji Muzeum Odry we Wrocławiu, prowadzonego przez Fundację Otwartego Muzeum Techniki w awanporcie górnym śluzy Szczytniki, w świetle przejęcia nabrzeża awanportu przez Politechnikę Wrocławską.

Jak kształtuje się nabrzeża rzek na Zachodzie Europy? Jak podkreśla się pierwiastek kulturotwórczy rzek? Dobrym przykładem dla Śląska, choć w nieco innej skali, są miasta takie jak Berlin czy Hamburg. Stolicy Niemiec nie ominęły przemiany gospodarcze lat 90. XX w., jednak żeglugę towarową utrzymano. Równocześnie nad Szprewą powstają kolejne bary i restauracje, zaś nabrzeża w wielu miejscach przeradzają się w okresie wakacyjnym w plaże wysłane piaskiem. Elementem ważnym dla kultury są miejsca takie jak Historischer Hafen, gdzie zwiedzać można wyłączone z regularnej żeglugi, zabytkowe holowniki parowe i barki towarowe. Ciekawą inicjatywą są pływające baseny na rzece, projektowane w dawnych barkach. Port w Hamburgu stanowi natomiast dobry przykład rewitalizacji stref portowych, gdzie substancja zabytkowa styka się z nowoczesnością, zaś cała przestrzeń przesycona jest wieloma nowymi funkcjami, w tym rekreacyj-

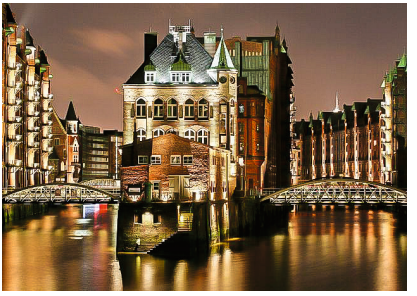
ną i mieszkalną (lofty) oraz usługową. Jak w wielu niemieckich miastach historia przeplata się tu z nowoczesnością, równolegle zaś funkcjonuje zarówno rekreacja, jak też przemysł czy logistyka transportowa.

Ciekawym przykładem jest Tamiza w Londynie, opleciona skomplikowaną siecią wąskich kanałów, przepełnionych barkami mieszkalnymi (warto podkreślić, że ze względów bezpieczeństwa nikt nie cumuje ich na Tamizie), tablicami informacyjnymi ze ścieżkami i historią miejsc. Ogromnym powodzeniem cieszą się przestrzenie nad śluzami, gdzie turyści obserwować mogą jak wygląda śluzowanie. Władze miasta kładą też nacisk na swobodne dojście do wody oraz budowę ścieżek rowerowych wzdłuż kanałów, śladem dawnych ścieżek holowniczych, likwidując ewentualne przeszkody. Z kolei gdy w latach 80. XX w. rząd Margaret Thatcher powołał The London Docklands Development Corporation (LDDC; ang. Spółka Odbudowy Doków Londyńskich) dokonano jednej z pierwszych na szeroką skalę zakrojonych rewitalizacji terenów doków i basenów nadrzecznych, przeznaczając m.in. część terenów pod nową zabudowę przemysłową, powiązaną z usługami. We Wrocławiu podobna spółka, powołana przez władze miasta Wrocławia, mogłaby stworzyć wielofunkcyjne strefy, w których zainwestowano by także w inkubatory przedsiębiorczości.

W stolicy Dolnego Śląska można zaobserwować bujny rozwój tylko jednej z opisanych koncepcji – połączenie rekreacji (kajaki, statki wycieczkowe) i barów na wodzie. Co jednak interesujące – we Wrocławiu podmiotami inicjującymi są prywatni przedsiębiorcy, chcący działać na rzece, nie zaś miasto. Plaże nad rzeką, otwarcie nabrzeży dla turystów i mieszkańców, projektowanie całych ciągów rekreacyjnych i terenów zielonych wzdłuż Odry powoli pojawia się w koncepcjach urbanistów, jednak wciąż częściej kończy się betonowaniem całości nabrzeża (bulwar Ksawerego Dunikowskiego), bez dodatkowej infrastruktury (pachoły), czy możliwości kontaktu z rzeką (mury).

Sytuacja ta uzmysławia obserwatorom, że póki co nie powstał żaden spójny projekt planistyczny stref nadodrzańskich, ukazujący realne strefy wpływów i funkcji. Plany powstawały często w oderwaniu od rzeczywistości, opierając się jedynie na

Projekt zagospodarowania portu Popowice (źródło: internet)



Zrewitalizowany port w Hamburgu (źródło: internet)

Regent's Canal w Londynie, fot. Wioletta Wrona – Gaj

konsultacjach społecznych, nie zaś na rozmowach ze specjalistami, a przede wszystkim – z grupami bezpośrednich użytkowników rzeki: organizacjami sportów wodnych, klubami kajakowymi, wioślarskimi, właścicielami statków turystycznych, barów na wodzie, z organizacjami pozarządowymi działającymi wokół Odry, muzeami z nią związanymi, specjalistami z zakresu hydrotechniki i przedsiębiorcami zakładów nad Odrą położonych. Powstające koncepcje nie są też oparte o rokowania gospodarcze i ekonomiczne dotyczące m.in. możliwości przywrócenia żeglugi śródlądowej (na szczeblu ogólnopolskim i międzynarodowym), często powstają w oderwaniu od zasad Prawa wodnego. By w pełni ożywić Odrę i przestrzeń wokół niej, należy współpracować ściśle z wszystkimi zróżnicowanymi podmiotami, przy jednoczesnym ciągłym spoglądaniu w przyszłość na wielu płaszczyznach.

Odra jest dobrem ogółu społeczeństwa i jako taka powinna zaspokajać interesy wielu grup. Jest strukturą złożoną, nieoczywistą i delikatną. Przestrzenie rzeki w mieście to nie tylko urbanistyka czy hydrologia, to także elementy ekologii, przemysłu, techniki, historii i dziedzictwa materialnego, logistyki, transportu, rekreacji, prawa i turystyki, zaś całość spaja społeczeństwo nad nią żyjące. Jedynie ścisła współpraca wszystkich sektorów w celu jej zagospodarowania rzeki, w czasach zmian gospodarczych i przekształceń urbanistycznych może sprawić, że użytkowanie aorty miasta będzie zbliżone do zasad harmonijnego, zrównoważonego rozwoju, przynosząc owoce nam wszystkim. Zmiany są nieuniknionym elementem przemian, jednak nie mogą się odbywać w oderwaniu od już wypracowanych wzorców i wzajemnych zależności.

Bibliografia

- Bakuliński Grzegorz, Książkiewicz Małgorzata, Stanisław Januszewski, Ryszard Majewicz, Wrocławski Węzeł Wodny. Przewodnik turystyczny, pod. red. Stanisława Januszewskiego, Wrocław 2008.
- Dziedzictwo morskie i rzeczne Polski, pod red. Stanisława Januszewskiego, Wrocław 2006.
- Pyś Jan, Odra. Rzecz o żegludze i polityce, FOMT, Wrocław 2014m t. I-II.
- Rada Uwe, Odra. Życiorys pewnej rzeki, Wrocław – Wojnowice 2015.
- Wrona Wioletta Joanna, Rewitalizacja kanałów londyńskich (programy prac, cele, skutki społeczne), w: Problemy muzeów związane z zachowaniem i konserwacją zbiorów, V Międzynarodowa Konferencja Konserwatorska, Szreniawa, 5-6 października 2012, Szreniawa 2013, s. 202 – 217.

Ryszard Majewicz
Fundacja Otwartego Muzeum Techniki

Fenomeny Odry wrocławskiej

Fenomen, to rzadkie zjawisko, coś niezwykłego, osobliwego wyjątkowego z pewnych powodów.

Odra wrocławska, to ta część Odry, która (wraz z odnogami, starorzeczami i kanałami) przepływa przez najstarszą część miasta. Oficjalnie – obecnie – jest to rzeka od Bartoszowic do połączenia ze Starą Odrą poniżej Portu Miejskiego. Odrę wrocławską górną i dolną rozdziela Śródmiejski Węzeł Wodny. Tu potraktujemy ją szerzej – w obszarze całego Wrocławskiego Węzła Wodnego.

Fenomen lokacji

Miasto zostało założone na obszarach poprzecinanych ramionami i odnogami Odry i wpadającej do niej w tym miejscu Oławy. Podaje się zwykle, że powstało ponieważ rzeka (rzeki) zapewniała osadzie obronę. Sięgając głębiej w przeszłość, powiedzmy, że powstało dzięki temu, że w tym miejscu wody rozlewały się szerzej w wypłaszczeniu dolinowym. Płynęły wolniej i ich głębokość była mniejsza. Płytkie i piaszczyste (stąd nazwa wyspy: Piasek) dno gwarantowało bezpieczne przeprawy na drugi brzeg. Najpierw więc powstawały osady do obsługi takich przepraw. Bezpieczniejszym rozwiązaniem była jedna osada – rozbudowana w gród warowny „Na Ostrowie" (czyli wyspie) nazwanym później „Tumskim" – dla ochrony takich przepraw, kontroli podróżnych, w końcu do obrony północnej granicy, jaką rzeka Odra stanowiła dla Państwa Morawskiego.

Przeprawiano się więc w tym miejscu piaszczystym brodem. Jeżeli – dla bezpieczeństwa i wygody przeprawiających się przez rzekę – naturalny bród wymaszczano drewnem, to powstawał wówczas most drewniany, jeżeli kamieniem – most kamienny. Stąd etymologia słowa: most.[28] Wrocław powstał dzięki mostom, choć zmieniło się znaczenie pierwotne słowa. Pierwotnie – most, to rodzaj przeprawy pozwalającej przeprowadzić lądową drogę komunikacyjną pod przeszkodą wodną a obecnie nad przeszkodą wodną. Do dziś mosty leżą u podstaw powstania, rozwoju i znaczenia miasta.

To tym brodem – a może już mostem? – przeprawiał się ponad 1050 lat temu orszak ślubny Dąbrówki zmierzający na dwór Mieszka I A może i sam Święty Wojciech?

28 Z. Gloger,Encyklopedia staropolska, Warszawa 1989, t. 3, s. 226

Moszczenie było powszechnym rozwiązaniem, gwarantującym przeprawy przez wszelakie miejsca podmokłe, bagniste. W mieście, jeszcze do 1945 r. ulic Szewskiej i Kuźniczej nie nazywano ulicami lecz mostami (*Schuh Brücke i Schmiede Brücke*).

Najnowszy bród (most?) kamienny na potoku w Nadleśnictwie Lwówek Śląski (RDLP we Wrocławiu) wykonany w uzgodnieniu z Wojewódzkim Konserwatorem Zabytków, foto Ryszard Majewicz

Fenomen równowagi

Jeżeli porównamy: najstarszy i najnowszy plan Wrocławia, to okazuje się, że niewiele się one od siebie różnią! Sprawia to niemal identyczny układ rozgałęzionych ramiom rzeki w obszarze Śródmiejskiego Węzła Wodnego. Oznacza, to, że już w średniowieczu ustabilizowały się brzegi – jako trwały stan równowagi w (trwającej wciąż) interakcji: człowiek – rzeka – technika. Decyzje podejmowane przez człowieka, miały związek przede wszystkim z wylewami rzeki i wiązały się z potrzebą zapewnienia sobie bezpieczeństwa. Czy i na ile były trafne – to weryfikowała kolejna powódź. Tak jest do dzisiaj.

W efekcie tych działań wykształcił się najstarszy element Wrocławskiego Węzła Wodnego. Już wtedy realizowano konstytucyjną zasadę „zrównoważonego rozwoju". Dzięki tamtym wyborom, do dzisiaj Śródmiejski Węzeł Wodny, stanowi zabytek, jedyny w swoim rodzaju, niepowtarzalny, zapewniający też kilka

godzin pasjonującego, niezapomnianego spaceru lub przyjemnego rejsu statkiem, prowadzącego ku procesom przemiany rzeki - tworu przyrody w dobro kultury.[29]

Niewątpliwie przyczyniło się do tego utworzenie stopni wodnych: Piaskowego (górnego) i Mieszczańskiego (dolnego). Stopień Mieszczański powstał jako drugi, dzięki umowie Rady Miejskiej Wrocławia na budowę młynów na Odrze z bogatym mieszczaninem krakowskim Mikołajem Wierzynkiem.

Dzięki tak wytworzonej przed wiekami równowadze – mogą kolejne pokolenia utożsamiać się z tym fenomenem miejsca, jego genius loci i wytworzonymi w następstwie tej równowagi (pomiędzy rzeką i jej naturą a działalnością człowieka) dziełami inżynierii, architektury, krajobrazu kulturowego. Mogą je podziwiać i traktować w kategoriach źródła informacji o człowieku i jego środowisku.

Kształt Śródmiejskiego Węzła Wodnego jest największą zachowaną, trwającą w krajobrazie, fenomenalną, rozpoznawalną, czytelną nadal – wartością miasta!

Najstarszy plan Wrocławia, archiwum FOMT

Fenomen rozwoju.

Do rozwoju Wrocławia przyczyniło się jego położenie na skrzyżowaniu szlaków handlowych. Wspomniane wyżej osady – powstałe dla obsługi przepraw przez rzekę – rozwijały się w „polne miejsca targowe" dla wymiany towarów transportowanych z północy na południe i vice versa i tych dostarczanych rzeką – ówczesną autostradą wodną.[30] We Wrocławiu bardzo dobrze rozwijała się południowa osada targowa. Dlaczego plac Nowy Targ nazwano „nowym"? Bo „stary", pierwotny plac handlowy, wyrosły z „polnego miejsca

29 Grzegorz Bakuliński, Małgorzata Książkiewicz, Stanisław Januszewski, Ryszard Majewicz, Wrocławski Węzeł Wodny. Przewodnik Turystyczny, pod red. Stanisława Januszewskiego, FOMT/Ośrodek Pamięć i Przyszłość, Wrocław 2008

30 Andrzej Nowak, Dzieje Polski, Biały Kruk, Kraków 2015, t. 2, s. 164

targowego" był zlokalizowany przy brodzie (a następnie moście) Piaskowym. Śladem tamtej wielowiekowej tradycji handlowej jest lokalizacja współczesnej Hali Targowej.

Od tej pierwotnej, piaskowej przeprawy, współczesny most Piaskowy utrzymał do dziś obowiązującą nazwę. Było to tak ważne miejsce, że od broniącej go Bramy (też) Piaskowej przez most (już ponad rzeką: drewniany, z jednym przęsłem podnoszonym) potoczono wielkie drewniane koło do centrum najbliższej osady handlowej - na Psim Polu (obecnego – odrestaurowanego niedawno ryneczku). W ten sposób wyznaczono nową jednostkę miary: milę wrocławską, równą 11 250 łokciom (t.j. ok. 6 700 metrów) – powszechną na Śląsku jednostkę miary.

Sam most jest znakiem tego rozwoju. Nieprzypadkowo,jego sytuacja jest stabilna od wieków średnich. Znakiem czasu pozostaje, że w miejscu pierwszego, drewnianego, funkcjionuje w tym miejscu pierwszy i najstarszy most żelazny Wrocławia.

„Biblijne wezwanie Boga do ludzi – *czyńcie sobie ziemię poddaną* – przekształca się w fascynację narzędziami tego panowania, kult cywilizacji, która może wydobyć więcej z materii, z natury. To nie Renesans dopiero, nie Oświecenie, nie wiek pary i elektryczności, ale już wiek młyna wodnego – różny w różnych krajach Europy – wprowadza ten modernistyczny etos."[31] Etos, który współtworzyli konkretni ludzie przybywający w to miejsce z całej Europy. Pozostały po nich i zawodach – jakie ich zrzeszały, nazwy wysp: Bielarska, Słodowa... Ten modernistyczny etos, współtworzą konkretni, przybywający przez wieki, w to miejsce - ludzie z całej Europy, do dzisiaj.

Nie ma już fosy zasilanej wodami rzeki Oława, z największym w historii miasta młynem: „Siedmiu Kół". Nie ma już nawet jego śladu w terenie. Wciąż obcować natomiast możemy z reliktami kanałów (rynien) roboczych młynów Stopnia Piaskowego (górnego) oraz budynków ostatniego z młynów – młyna Maria, który od lat 60. XX w. nie korzystał już z energii rzeki i koła wodnego. Wciąż pracują zaś elektrownie wodne powstałe w latach 20. XX w. w miejscu młynów miejskich i budowli hydrotechnicznych stopnia Mieszczańskiego (dolnego). o średniowiecznej proweniencji.

Stopień Mieszczański, powstały dzięki umowie Rady Miejskiej Wrocławia z Mikołajem Wierzynkiem, dał początek kanalizacji rzeki, intensywnie rozwijanej od XIV wieku, w końcu XIX w. zamkniętej „od góry" stopniem Szczytniki, zaś z początkiem XX wieku stopniem Rędzin „od dołu". Tędy też poprowadzono nowożytną drogę wodną z utrzymaną, do dzisiaj śluzą znamienną genialnym w swej prostocie pomysłem zwiększenia przepustowości drewnianej śluzy komorowej (powstałej w latach 1791-1794) przez jej przebudowę na komorową, murowaną, „z przestawionymi głowami".

31 op. cit.

Równie odważnym i unikatowym pozostaje usytuowanie elektrowni wodnych na jednym (Mieszczańskim) stopniu wodnym, wymuszające synchroniczną (równoległą) pracę urządzeń dwu – *de facto* – zakładów energetycznych. W swoim czasie elektrownie te należały do najnowocześniejszych w tej części Europy. W ich budowie udział mieli najwybitniejsi inżynierowie, konstruktorzy wrocławscy lat 20. XX w. –*Günther*Trauer, Sticher i Kirchner. Do dzisiaj elektrownie pozostają nie tylko dziełem techniki – także sztuki. Potwierdzają to nazwiska, najwybitniejszych twórców doby modernizmu i wrocławskiej awangardy artystycznej tego czasu, którym elektrownie zawdzięczają architekturę, rzeźbę i detal – Maxa Berga, Ludwika Mioshamera, Richarda Konwiarza, Roberta Bednorza i Jaroslava Vonki.

Fenomen współistnienia miasta z rzeką

Najnowszy plan Wrocławia (fragment ograniczony do centrum), Wydane XV – 2015, pod red. Grzegorza Zwolińskiego

Współczesny krajiobraz Wrocławia, stanowi spuściznę wielowiekowego współżycia miasta z rzeką Odrą i jej dopływami. Wyspy, liczne odnogi rzeki i kanały zostały wkomponowane w tkankę urbanistyczną w stopniu niespotykanym w innych rejonach Polski. Również w skali europejskiej Wrocław należy do miast wybitnie związanych z rzeką. Powszechnie znany jest jako miasto „stu mostów" (tak naprawdę ponad 300), ale niewielu wie, że jest też miast em „stu kilometrów wałów przeciwpowodziowych" obsadzonych drzewami i brzegów wód, „stu zabytków inżynierii wodnej", „stu kilometrowej sieci wodociągowej", „stu kilometrowej sieci kanalizacyjnej", „stu portów, przystani i nabrzeży przeładunkowych".[32]

Fenomen miejsc magicznych

W wydanej w 1999 r. książce opisującej „magiczne miejsca" różnych miast Polski, wśród kilkudziesięciu miejsc znanych i nieznanych, wrocławska ulica Pasterska pojawia się dwukrotnie.[33] Dlaczego?

Ulica Pasterska odkrywana jest przez Wrocławian gdyż wzdłuż niej odnajdują wiele tajemniczych budowli inżynieryjnych i obiektów kształtujących krajobraz kulturowy tej części miasta. Składa się nań rzeka, kanały, obsadzone drzewami wały przeciwpowodziowe, mosty, śluzy, różnej konstrukcji nabrzeża przeładunkowe (w większości nieczynne, co dodaje tajemniczości i porusza wyobraźnię) i inne obiekty, dla przeciętnego spacerowicza niezrozumiałego przeznaczenia. Niektóre z nich zostały statnio przebudowane i wyremontowane, a to w związku z przeciwpowodziową przebudową Wrocławskiego Węzła Wodnego. Wrocławianie wciąż na nowo odkrywają fenomen, tego i innych magicznych miejsc miasta z Odrą zwią-

32 Ryszard Majewicz, Dziedzictwo Wrocławskiego Węzła Wodnego, w: Dziedzictwo morskie i rzeczne Polski pod red. Stanisława Januszewskiego, Politechnika Wrocławska, Fundacja Otwartego Muzeum Techniki, Wrocław 2006, s. 49-64

33 Magiczne miejsca – Wrocław, Wydawnictwo Piątek Trzynastego, Łódź 1999, s. 72-73 i 95-97

zanych, zauważając unikatowe w skali europejskiej, a może i światowej, przyjazne współistnienie owoców pracy człowieka, wybitnych dzieł inżynieryjnych, z naturą wód przepływających ramionami i kanałami Odry wrocławskiej.

Spacer szlakiem tych budowli jest też urokliwym o tyle, że bezustannie zmienia się ich otoczenie i krajobraz. Naprzemiennie widzimy różne budowle: przemysłowe, wodne bądź służące transportowi (drogi wodne, przeprawy – mosty drogowe i kolejowe). Na ich bogaty i rożnorodny katalog składa się również architektura budownictwa mieszkaniowego, nadrzeczne bulwary, zieleń ogrodów działkowych, nadrzecznych łąk, trawiastych plaż, drzew i krzewów.

W rzędzie budowli technicznych wyróżniają się:

Jaz kozłowo-iglicowy systemu francuskiego inżyniera Charlesa Poirée, autora genialnego patentu, dzięki któremu po raz pierwszy można było spiętrzać w sposób kontrolowany niemal wszystkie ważne dla żeglugi rzeki Europy. Działający do dziś, oryginalny świadek czasu pierwszego etapu kanalizacji Odry. Endemit tego typu konstrukcji.

Brama powodziowa pod mostem Burzowym. Działająca jako pionowa szuflada wysuwana z wnęki pod mostem. Działająca samoczynnie – niezależnie od stanów wód po jej obu stronach. Przykład szczytowego rozwoju tego typu bram używanych do zamykania na czas odpływu wejść do doków i portów wybrzeży Oceanu Atlantyckiego. Jej konstrukcję i zasadę działania wzorowano na rozwiązaniu o wiele większej bramy opracowanej przez inż. Gustawa Eiffla czonej dla Kanału Panamskiego. Brama wroclawska była na tyle wzorcową, że jej opis znalazł się w podręczniku inżyniera Maksymiliana Matakiewicza, dedykowanym w 1931 r. studentom inżynierii wodnej Politechniki Lwowskiej. Obecnie tę zachowaną, zabytkową bramę poprzedza nowoczesna konstrukcja – z zamknięciem segmentowym, wzorowanym na zamknięciu górnym śluzy Różanka, służącym zarówno przepuszczaniu wód dla żeglugi jak i wód powodziowych.

Jaz Bartoszowice – wybitne dzieło inżynierii wodnej, „wymykające się" klasycznej typologii jazów. To kluczowy obiekt sterujący wodami przed ich napływem do Odry wrocławskiej, współpracujący synchronicznie z jazem Opatowice i kanałem Odra-Widawa w ramach jednego z najważniejszych, wewnętrznych węzłów wodnych WWW.

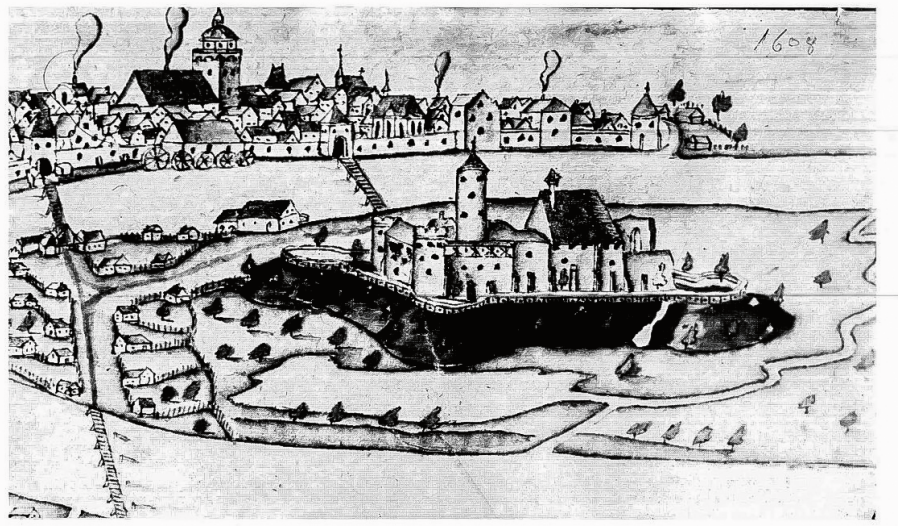
Katalog fenomenalnych, rzadkich dzieł, zjawisk, osobliwości Wrocławskiego Węzła Wodnego długo moglibyśmy tutaj rozwijać. Stąd nieprzypadkowo, właśnie we Wrocławiu narodziła się Fundacja Otwartego Muzeum Techniki – fenomen w skali europejskiej i światowej. Z uporem realizuje ideę ochrony dzieł kultury technicznej Polski, także tych na Odrę nanizanych, promując potrzebę organizacji Otwartego (przestrzennego) Muzeum Techniki, z jądrem w osi wrocławskiej Odry śródmiejskiej, opartego na dziełach kultury technicznej, od wrocławskich elektrowni wodnych, przez stopnie wodne Mieszczański i Piaskowy, po wodociągową wieżę ciśnień „Na Grobli".

Jan Kubik
Politechnika Opolska

Opole nad Odrą

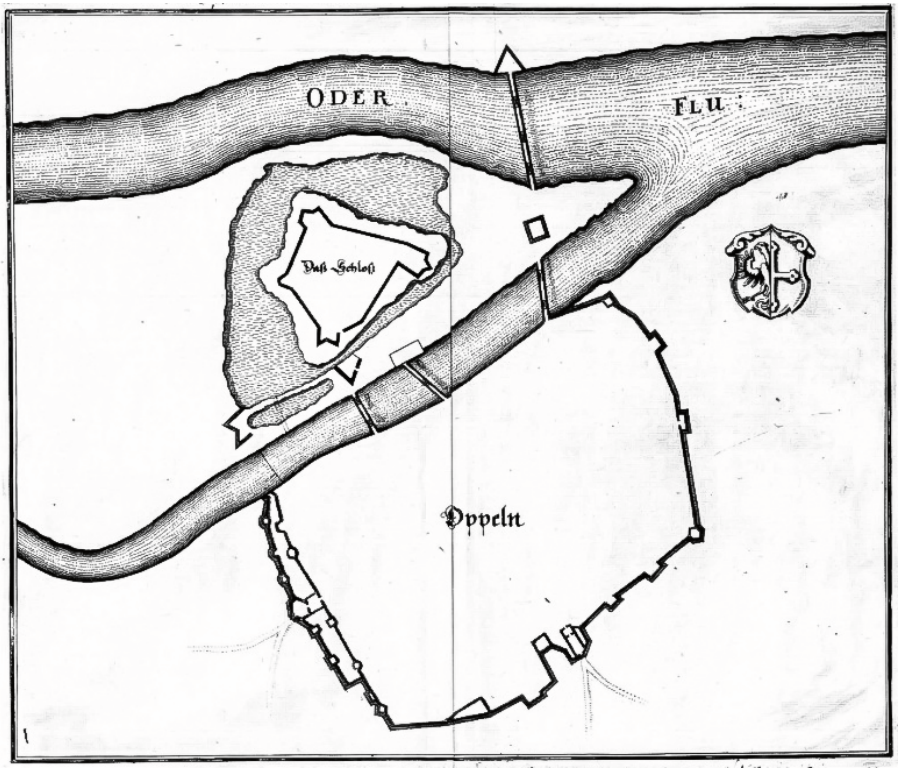
1. Naturalne warunki przeprawy przez Odrę w Opolu

Podejmiemy próbę opisu i oceny współzależności miasta od rzeki. Rozważania rozpoczniemy od analizy topograficznej obrzeży Odry w Opolu. Wykażemy jak warunki naturalne zadecydowały o rozwoju miasta począwszy od lokalizacji brodu na Odrze i strażnicy na Ostrówku po zamek i rozwijające się na jego obrzeżu miasto.



Widok Opola w 1608 r. (Valentin von Saebisch)

Taka sekwencja zdarzeń nie była przypadkowa a wynikała z naturalnych warunków istnienia przeprawy w tym miejscu rzeki. Analizując ją a głównie konfigurację nadbrzeży przepływającej przez miasto Odry dojdziemy do dość prawdopodobnej konstatacji, iż w tym miejscu musiała istnieć od pradziejów przeprawa a następnie warownia nad rzeką. Do takiego stwierdzenia upoważnia wzniesienia Ostrówka nad poziom rzeki rzędu ok. 10 m. Natomiast po przeciwnej stronie od strony miasta wzniesienie Zamku Górnego jest jeszcze znaczniejsze.

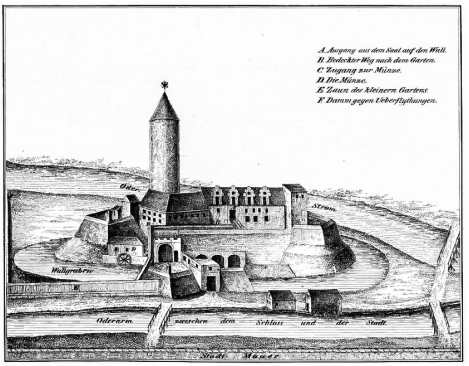


Plan Opola z 1650 r. (Matthaus Merian)

O takiej konfiguracji zadecydowały płytko posadowione warstwy margla i wapienia. Ich uwarstwienie na Ostrówku stanowi, iż miejsce to posiada naturalne warunki obronne przez wypiętrzenia północnej części Pasieki ponad nurtem Odry. Dawało to bezpieczeństwo osiedlenia oraz warunki do życia. Nic też dziwnego, iż było zamieszkałe już w odległej przeszłości, przed utworzeniem się struktur plemiennych. Pozornie podobna sytuacja dotyczy wyspy Bolko oraz Wińskiej, z tym, iż brak na nich wypiętrzenia zadecydował o powstaniu warowni tylko na Ostrówku.

Początki zorganizowanego osadnictwa przypadają tu na VIII w. Nie bez znaczenia był też przepływ Odry przez trzy niezależne odnogi co prowadziło do ich spłycenia a tym samym umożliwiało łatwiejszą przeprawę. Warto przy tym zauważyć, iż do XVII w. Młynówka była głównym nurtem Odry, natomiast później stała się nim zachodnia odnoga rzeki. W pierwszym okresie łatwiejsza była przeprawa ale trudniejsze warunki założenia młynów. W drugim okresie zaś odwrotnie. Należy też zwrócić uwagę, iż naturalna dolina rzeki w stronę zachodnią dochodzi aż do skarpy na osiedlu Dambonia. Pradolina Odry jest tu szeroka na

około dwa kilometry. Wnosić należy stąd, iż w tym kierunku mogło się w przeszłości znajdować kilka bocznych odnóg rzeki, powodując jednocześnie, iż stosunkowo płytki nurt główny zapewniał dogodną przeprawę przez Odrę na wysokości Ostrówka. Widać stąd, że te naturalne warunki zadecydowały o usytuowaniu w przeszłości przeprawy przez Odrę wraz z warownią na Ostrówku. Oczywiście Odra w przeszłości płynęła różnymi układami cieków swojej pradoliny.



Zamek Opolski w 1654 r.

Wskazując na pierwotne warunki powstawania osadnictwa na Ostrówku w Opolu chcę uzmysłowić wyróżniające usytuowanie przeprawy przez Odrę w tym miejscu na dalszy rozwój warowni, a następnie osady, aż do powstania miasta. Jeszcze jeden powód jest istotny dla rozwoju osadnictwa a mianowicie uskok twardych skał wapiennych, które decydowały o usytuowaniu brodu - prawdopodobnie w tym miejscu gdzie dzisiaj mamy spiętrzenie Młynówki.

2. Rozwój osady na Ostrówku

Prowadzone przed wojną badania archeologiczne poprzedzające wybudowanie obecnego Urzędu Wojewódzkiego a następnie powojenne odsłoniły pozostałości okazałej osady powstałej w VIII w. na Ostrówku. Osada ta była prawdopodobnie wiodącym ośrodkiem plemiona Opolan. W sąsiedztwie istniały kolejno państwa Wielkomorawskie, później Czeskie oraz Polan. Śląsk pozostawał w polu oddziaływań tych struktur. Około 980 r. został wcielony do powstającego Państwa Polan o czym świadczy warstwa spalonego drewna odkrytego przez archeologów. Fakt ten uważa się za dowód podboju Śląska przez Polan.

W pierwszym okresie na wzniesieniu powstał kasztel i prawdopodobnie wieża mieszkalna jako pierwsza trwała budowla kamienna. Na niedużym Ostrówku nie było miejsca na osadę przy warowni. Świadczą o tym odkopane pozostałości osady oraz drewniano - ziemny wał obronny na brzegu wyspy.

3. Lokalizacja Opola

Rozrastający się Ostrówek był ograniczony rozmiarami wyspy. Z tej też przyczyny na drugim brzegu Młynówki powstało właściwe Opole. Lata 1222-1228 za panowania Kazimierza I stanowią najintensywniejszy okres rozwoju miasta. W 1228 r. Opole stało się nie tylko siedzibą księstwa ale również centrum kościelnym - powstaje wówczas kościół św. Krzyża, a na-

stępnie kolejne kościoły i klasztory. W 1228 r. rozpoczęto budowę murów okalających miasto wykonanych już częściowo z cegły rozpowszechniającej. się w tym czasie na Śląsku. Powstający mur dochodził do nabrzeża Młynówki. Podobnie rozbudowujący się zamek księcia na Ostrówku spowodował wysiedlenie mieszkańców na drugi brzeg do powstającego miasta. Reasumując, z początkiem XIII w. rozpoczęła się historia otoczonego ceglanym murem obronnym Opola.

4. Młynówka głównym nurtem Odry w Opolu (do XVII w.)

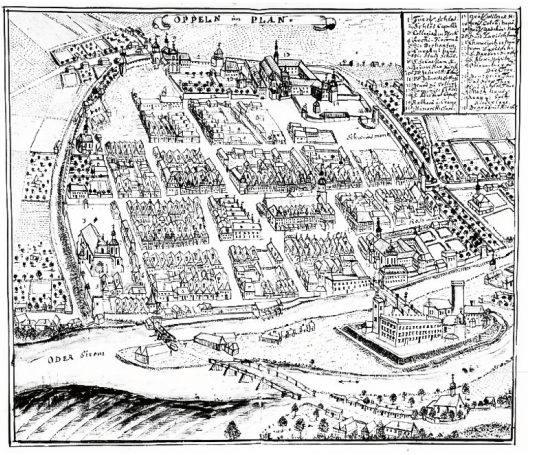
W pierwszym okresie istnienia miasta Młynówka była głównym nurtem Odry. Oznaczało to, iż na wysokości dzisiejszego spiętrzenia Młynówki występował najtrudniejszy do pokonania odcinek rzeki. Prawdopodobnie była ona szersza niż obecnie. Przeprawa w tym miejscu dawała pełną kontrolę nad przepływem towarów i ludności. Natomiast co do energetycznego wykorzystania nurtu rzeki dla młyna brak wiadomości.

Wiadomo jednak, iż w bliskiej odległości od Opola - w Jemielnicy w 1280 r. zostało założone przez ks. Bolka I opactwo Cystersów dysponujące młynem z kołem wodnym usytuowanym nad sztucznym stawem. Należy stąd wnosić, iż z tego okresu pochodzą pierwsze próby wykorzystania energii przepływającej Odry do celów gospodarczych. Danych z tego okresu brak - można tylko postawić hipotezę, iż książę opolski zezwalając Cystersom na postawienie młyna w Jemielnicy rozpoczął budowanie młynów wodnych na Opolszczyźnie. Prawdopodobnie wraz z budową murów miejskich powstał nad brzegiem Młynówki pierwszy młyn z kołem wodnym szeroko wykorzystywanym w Cesarstwie Rymskim, a powtórnie „odkrytym" w Europie od IX wieku.

5. Młynówka odnogą Odry.

Bardziej dogodny dla wykorzystania rzeki dla celów gospodarczych był drugi okres, kiedy Młynówka została tylko odnogą Odry. Dawało to większe bezpieczeństwo w czasie powodzi.

Na podstawie zachowanej ryciny z XVII w. wynika, iż w Opolu istniał most przez główny nurt rzeki oraz dwa mosty przez Młynówkę, między którymi usytuowane było kilka kół młyńskich. Na kolej-

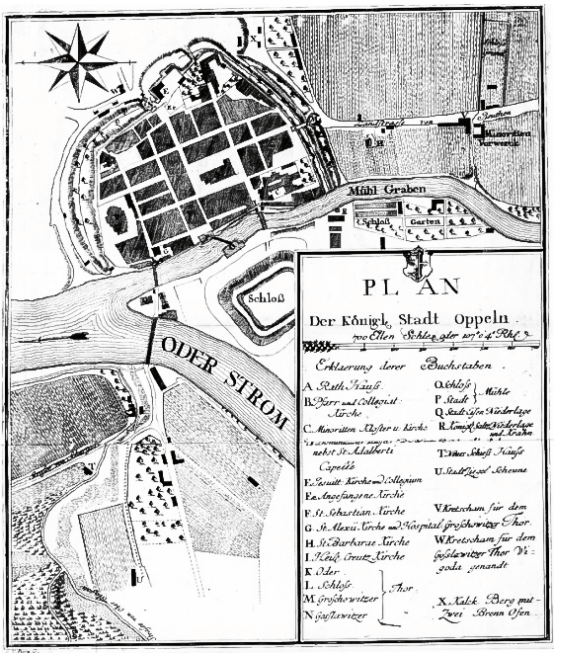


Opole w 1750 r.(Friedrich Bernhard Werner)

nej rycinie z 1608 r. pojawiają się 4 koła młyńskie, które mogą należeć również do dźwigów pracujących w porcie. Natomiast wojna 30-letnia zahamowała rozwój miasta tak dalece, że dopiero pod koniec XVII w. usunięto zniszczenia w mieście. Dokonano wówczas przebudów kamienic na pierzejach Rynku nadając im barokowy charakter.

6. Czasy pruskie.

W wyniku wojen śląskich w połowie XVIII wieku, prawie cały Śląsk za wyjątkiem południowo - wschodniej części przypadł Prusakom, którzy rozpoczęli intensywny rozwój gospodarczy regionu a tym budowę nowych dróg transportowych. Był to okres rozwoju i modernizacji miast śląskich a w tym Opola.



Plan miasta Opola z 1784r. (Ev. Dorn)

W 1819 r. władze miasta uzyskały pozwolenie od Rejencji Opolskiej na rozbiórkę murów miejskich. W 1822 r. zburzono bramę Bytomską na ul. Krakowskiej co dało szansę na rozwój miasta w kierunku południowym, kilka lat później wyburzono bramę Gosławicką, Natomiast w większości jeszcze drewniana zabudowa miasta została zastąpiona murowaną. Opole stało się stolicą Rejencji Górnośląskiej- W mieście wybudowano budynki administracji Rejencji Górnośląskiej oraz szkół. Stan ten też wpłynął na wykorzystanie nadbrzeży Młynówki jako portu rzecznego.

W 1824 r. Opole miało 2 młyny, 25 gorzelni, 5 browarów i 3 piece wapiennicze. Należy też zauważyć, iż miało też 25 flisaków oraz 8 woźniców. W mieście było też ponad 50 gospód i szynków. W tym też czasie przebudowano nawierzchnie głównych ulic. A w latach 1823-1824 wybudowano stały most przed bramą Odrzańską a pod koniec lat 40 wybudowano stały most łączący centrum miasta z Przedmieściem Odrzańskim nazwanym Mostem Stulecia dla upamiętnienia zawładnięciem Śląska przez Prusy.

7. Porty w Opolu.

W 1858 r.Opole było ważnym węzłem transportowym na co wpływ miała również powstała w 1847 r linia kolejowa łącząca najpierw Wrocław z Opolem a następnie przedłużona aż do Mysłowic. W 1858 r wwieziono do miasta wówczas 331 tys. ton towarów a wywieziono 369 tys.t. Dotyczyło to łącznie transportu kolejowego i rzecznego. W tym czasie w Opolu istniało 41 firm transportowych dysponujących 52 barkami o nośności 818 ton. Płaskodenne a pojemne barki zastąpiły wtedy małe łodzie i tratwy flisaków.

Miejscem przeładunków był ówczesny port opolski usytuowany w środkowej części Młynówki nad obecnym budynkiem Filharmonii. Do portu tego dochodziła nawet odnoga linii kolejowej. Miasto w końcu XIXw. rozwijało się b. intensywnie stając się centrum przemysłu cementowego. W tym czasie łącznie kolejowy i rzeczny transport zwiększył się wielokrotnie w stosunku do przewozów na początku stulecia. Natomiast pod koniec tego stulecia stary port został tylko zimowiskiem barek a nowy usytuowano na głównym nurcie rzeki na wysokości cementowni Odra.

8. Regulacja Odry

W okresie międzywojennym zakończono rozpoczęte jeszcze w połowie XIXw. prace przy kanalizacji Odry, Ostatnim elementem było oddanie w 1939 r. Kanału Gliwickiego do eksploatacji. Rozbudowano też nowy port w Opolu na obrzeżach cementowni Odra. Wykonano wiele spiętrzeń od Koźla po jej ujście zapewniając warunki do całorocznej eksploatacji tej zasadniczej dla Śląska drogi wodnej. Uzyskano dogodne warunki do ciągłego transportu materiałów masowych jak węgiel, żwir i cement. Na terenie Opola w wyniku regulacji powstały 4 śluzy; w Grotowicach, przy rozwidleniach rzeki przed wyspą Bolko oraz we Wróblinie.

Warto tu zwrócić uwagę, iż przy obecnym rozwoju hydroenergetyki spiętrzenia rzędu 2m przy odpowiednim strumieniu wody stanowią już potencjalne źródło energii elektrycznej. Mogą tu być zastosowane np. turbiny Banki-Michella na spiętrzeniach Odry w Opolu. Należy sądzić, iż zostanie podjęta dyskusja nad wykorzystaniem tych możliwości pozyskiwania energii .

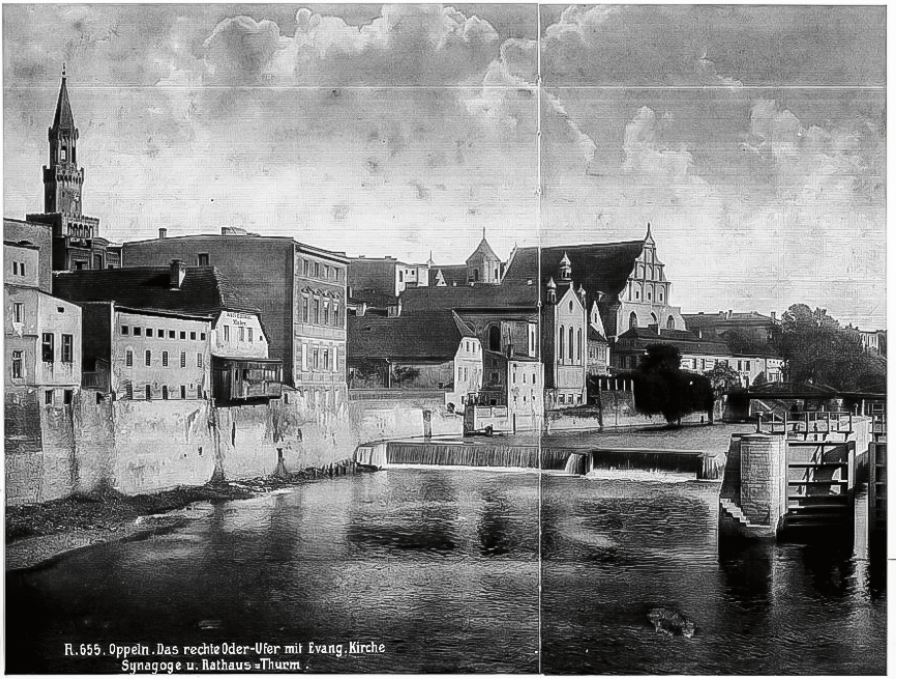
9. Rekonstrukcja kół młyńskich w Opolu

Wykorzystywanie Odry do przewozów towarów, jako szlaku komunikacyjnego posiada wielowiekową historię rozpoczętą przed zorganizowaniem się plemion Opolan. Pierwszy etap to spław drewna rzeką a następnie towarów na prostych łodziach prowadzonych przez przewoźników- flisaków, którzy byli w średniowiecznej strukturze zawodów zorganizowani w cech. Stan ten trwał aż do połowy XIX w. Zauważmy, iż w sprawozdaniach miasta w 1824r. występuje jeszcze 25 flisaków a w kolejnym z 1858 r .mamy już tylko sprawozdanie

z przewożonych mas towarów. W tym czasie doszło też do zmiany organizacji przewozów: flisaków z małymi łodziami. Zastąpili ich przewoźnicy korzystający z barek rzecznych. Zintensyfikowany wówczas transport rzeczny zapewniał rozwój przemysłu i miast śląskich w połowie XIX w . W następstwie dochodzi do pierwszej regulacji Odry w 1864 r. Wybudowano wówczas pierwsze śluzy, m.in. na Młynówce w 1867 r.

Natomiast współzależność miasta od rzeki wymaga zachowania świadectw kultury materialnej odnoszących się do tej wspólnej przeszłości. Opole należy bowiem do tych nielicznych miast polskich, które istnieją w koegzystencji z rzeką a nie obok lub wbrew rzece. Fakt ten należy wykorzystać przywracając miastu charakter miasta nad rzeką a nie obok rzeki.

Pierwszy krok w tym kierunku uczyniono zagospodarowując nadbrzeża. Pozostaje kolejny, którym może być odtworzenie zespołu kół młyńskich nad spiętrzeniem Młynówki. Byłby to ważny akcent spinający poczynione dotychczas prace nad przywróceniem rzeki miastu. Takie działania przed prawie 20 laty proponowało Towarzystwo Opieki nad Zabytkami. Wówczas problem ten zignorowano a miasto straciło szansę na kulturowe zagospodarowania nadbrzeży Młynówki nawiązującej do przeszłości Opola. Pięknie zagospodarowana Mły-



Stopień wodny na Młynówce – jaz stały i śluza komorowa

nówka to mało- brakuje w niej dominanty podkreślającej jej centralne znaczenie w historii miasta.

Podobną rekonstrukcję a raczej odtworzenie wykonano w Pradze na Malej Stranie, przywracając działalność młynów wodnych, których od pierwszej wojny światowej tam nie było. Dzisiaj ten zespół zabytków techniki jest perełką starej Pragi. Stanowi on interesujące uzupełnienie starej barokowej architektury praskiej. Czy w Opolu można postąpić podobnie –to dobre pytanie do włodarzy miasta. Nim to nastąpi przedstawiamy ponad 20 letnią propozycję TOnZ, które proponowało władzom miasta odtworzenie pary kół młyńskich przyległych do spiętrzenia Młynówki.

W prezentowanym opracowaniu dowodzimy współzależności Odry z Opolem z tym, iż obecnie rzeka stanowi raczej przeszkodę w rozwoju miasta niż czynnik miastotwórczy. To paradoks współczesnej cywilizacji. Istotnie obie części miasta rozdzielone Odrą mają poważne trudności komunikacyjne właśnie przez płynącą przez środek miasta rzekę.

Bibliografia

- Dziewulski W. Hawranek F.(red.), Opole monografia miasta, Instytut Śląski Opolu, Opole 1975
- Dziewulski W., Miasto lokacyjne w Opolu w XIII-XV w., w: Studia Śląskie, 1958
- Głomb J., Pontifex Maximus ponad przestrzenią i czasem, Gliwice 1997
- Orłowski B.(red.), Z dziejów techniki w dawnej Polsce, Warszawa 1992
- Orłowski B., Technika, Ossolineum, Wrocław 1999
- Raschke G., Die Entwicklung des fruhgeschichtlichen Oppeln, w: Aus Oberschlesiens Urzeit, Breslau 1931, Heft 10

Mirosław Czerny
Fundacja Przystań Wisła

WWW – nie tylko Wrocławski, lecz i Warszawski Węzeł Wodny

WWW - potrójne, albo 3 x W, na całym świecie kojarzy się z ogólnoświatową siecią informacyjną i adresami różnych serwisów, portali. Na Dolnym Śląsku ma inne jeszcze znaczenie – to Wrocławski Węzeł Wodny, obejmujący odnogi i dopływy Odry oraz sztuczne kanały, współczesne i zabytkowe śluzy i inne obiekty hydrotechniczne. Zamiast go opisywać, mogę tylko zazdrościć, gdyż w Warszawie Wisła płynie jednym korytem.

Jednak w stolicy też jest – Warszawski Węzeł Wodny. A może raczej był? Lub będzie?. Czasem zapominamy, iż w Złotych Wiekach Rzeczypospolitej i Wisły nie tylko Wisła była żeglowna od Krakowa po Bałtyk, ale i jej dopływy. Szczególne znaczenie miały zaś Narew płynąca od Wielkiego Księstwa Litewskiego i Bug, którym spławiano towary aż z Wołynia, albo po połączeniu z Dnieprem – z Morza Czarnego. Obie rzeki łączą się z Wisłą tuż poniżej Warszawy. Nieco powyżej stolicy dopływa do Wisły Pilica, też kiedyś żeglowna. Od połowy XIX wieku na warszawskim Solcu produkowano parowce. Obecnie Port Czerniakowski wraca do życia, lecz w roli turystycznej. Nie życzę Wrocławiowi przypadku jaki dotknął Port Praski, w którym budowane są dziś apartamentowce. Ogromny Port Żerański jest niemal całkiem martwy. Skromny ruch turystyczny odbywa się przez Śluzę Żerańską i Kanał Żerański na Zalew Zegrzyński, gdzie spotykają się Bug z Narwią.

Martwe jest też ujście Narwi do Wisły w Modlinie. Kiedyś była tam nie tylko słynna twierdza, lecz i ważny port, spichlerze. Narwią i Bugiem płynęły towary z niemal całej wschodniej części Rzeczypospolitej Obojga Narodów. Dzisiaj Narew przestała być żeglowna między Wisłą a Zbiornikiem Żerańskim. Piętrzący zbiornik stopień Dębe pozbawiony jest śluzy, na której zaoszczędzono, choć pierwotnie była planowana. Uznano, iż wystarczy Kanał Żerański.

W ostatnich latach pojawiło się (powróciło?) hasło Warszawskiego Węzła Wodnego. Zarówno ze względu na rozwój regionalnego ruchu pasażerskiego i sportowo-rekreacyjnego, jak i w kontekście planów związanych z Międzynarodową Drogą Wodną E-40.

Międzynarodowe Drogi Wodne

Trwają niekończące się dyskusje o szansach na rewitalizację dróg wodnych w Polsce, na ożywienie żeglugi tak profesjonalnej, jak i turystycznej. Silny dla nich impuls dała Unia Europejska, rekomendując trzy międzynarodowe drogi wodne prowadzone przez Polskę.

Pominę tu MDW E-30, mającą Bałtyk przez Odrę połączyć z Dunajem i Łabą, a nimi z Morzem Czarnym i Północnym. Dwie dalsze wytyczone są Wisłą. MDW E-70 prowadzi do Polski skrajem Bałtyku z Kłajpedy na Zalew Wiślany, by następnie przez Żuławy wejść na Wisłę i nią biec aż do Bydgoszczy, gdzie skręci na zachód bynKanałem Bydgoskim, Narwią, Wartą dotrzeć do granicy z Niemcami na Odrze, i dalej, na dobrze rozwinięty system dróg wodnych Europy Zachodniej.

MDW E-40 prowadzi od Bałtyku, Gdańska (lub jeśli ktoś woli – Skandynawii) znacznie dalej Wisłą, bo do Warszawy. Dalej ma skręcać na wschód, łącząc rzekami i kanałami Wisłę z Dnieprem, uchodzącym do Morza Czarnego. To także wyjście na ogromny system dróg wodnych Europy Wschodniej.

Międzynarodowa Droga Wodna E-40

Te trzy drogi wodne to ogromny projekt mający łączyć wschodnią i zachodnią część Europy, północną i południową, z głównymi węzłami śródlądowo-morskimi na Morzu Północnym, Bałtyku i Morzu Czarnym, z połączeniami także z Morzem Śródziemnym i Morzem Białym, Atlantykiem i Morzem Kaspijskim. Polska pełnić ma rolę swego rodzaju zwornika i skrzyżowania tych dróg wodnych. Dziś niestety pełni rolę czarnej dziury, oddzielającej wspomniane systemy wodne, a to ze względu na upadek żeglugi śródlądowej w Polsce, wymuszony stanem dróg wodnych.

Z dzisiejszej perspektywy wydaje się niewiarygodne, iż kiedyś Wisła stanowiła najbardziej aktywną drogę wodną w Europie, o największej ilości transportowanych towarów. Nie tylko z jej dorzecza, ale i poprzez istniejące wówczas połączenia na wschód, ku krańcom Rzeczpospolitej Obojga Narodów. O zbożu z Polski oraz soli z Wieliczki i Bochni płynącej Wisłą do Gdańska i do krajów Europy Zachodniej każdy chyba wie – ale tą drogą transportowano także miedź z kopalń dzisiejszej Słowacji i liczne towary na północ i zachód Europy z krajów śródziemnomorskich i Orientu.

Jeśli nazwałem Polskę czarną dziurą w systemie dróg wodnych Europy – to najczarniejszą jej część z jedej strony stanowi odcinek od Bydgoskiego Węzła Wodnego w górę Wisły, z drugiej zaś, praktycznie nie istniejące dziś połączenie Wisły z Dnieprem, a właściwie z Brześciem nad Bugiem, bo podobnie jak na zachód od polskiej granicy na Odrze, także na wschód od Bugu drogi wodne istnieją i funkcjonują.

Trwa obecnie w Polsce dyskusja nad połączeniem Wisły ze wschodnią granicą. Najczęściej wymienia się trzy warianty, których początkiem jest Warszawski Węzeł Wodny. W tzw. trzecim wariancie MDW E-40 prowadzi z Warszawy w górę Wisły do Dęblina, skąd miałby odchodzić na wschód nowy kanał. Drugi i pierwszy wariant też pomijają Bug, głównie ze względu na ogrom prac przy jego użeglownieniu, generujących również wielkie straty przyrodnicze i społeczne.

Droga wodna Modlin – Brześć nad Bugiem

Tu zająć się chciałbym węzłem warszawskim, jako ważnym dla wszystkich wariantów. Choć nie ukrywam, że jestem zwolennikiem wariantu pierwszego, prowadzonego na Zalew Zegrzyński a następnie nowym kanałem lateralnym do Bugu,

Zetknąłem się z opiniami, iż wariant trzeci jest najkrótszy, gdyż kanał z Wisły, z Dęblina do granicy liczyłby niecałe 160 km. Jest to nieporozumienie lub nadużycie, bo zapomina się o o niemal 160 kilometrach Wisły od Modlina do Dęblina, dla użeglugowienia wymagającej równie wielkich prac jak przy budowie wspomnianego wyżej kanału. Prawdę mówiąc powstać musiałaby Kaskada Środkowej Wisły, prowadzona na dystansie 320 km. Tymczasem wariant pierwszy, gdy już w Modlinie i w Warszawie MDW E-40 skręca na wschód, jest o ok. 70 km krótszy, bo z Modlina do Brześcia byłoby około 250 km, z żeglownym już pierwszym odcinkiem, czyli Kanałem Żerańskim i Zalewem Zegrzyńskim. W sumie więc budowa nowej drogi wodnej byłaby krótsza nie o 70 km, lecz o ok. 100 – niemal jedną trzecią!

Istotna jest tu mym zdaniem wielkość strumienia towarów, przemieszczanego nie tylko od Gdańska i do Gdańska z Warszawy, ale i z Warszawy do Odessy, a nie tylko do Dęblina czy Lublina.

Ruch turystyczny

WWW to przy okazji lepsze otwarcie Wisły (także Europy Zachodniej) na Mazury szlakiem Narwi i Pisy. W Europie znajdujemy tysiące pasjonatów, którzy są gotowi tygodnie poświęcić leniwej żegludze na jachtach i hausbotach, połączonej ze zwiedzaniem mijanych miejsc.

Od wielu lat promowany jest Szlak Batorego. Miałby prowadzić z Warszawy do Wilna nad Niemnem - Wisłą, Narwią, Pisą, Biebrzą, Kanałem Augustowskim. Z powrotem zaś Niemnem do Bałtyku i Wisły. Dla żeglugi profesjonalnej i turystycznej trudną do pokonania przeszkodą jest Biebrzański Park Narodowy, zwany „Polską Amazonią", wymagający szczególnej ochrony. Są jednak projekty ten problem rozwiązujące, proponujące połączenie Wielkich Jezior Mazurskich z Pojezierzem Augustowskim, poczynając od liczącyh ponad sto lat propozycji połączenia jezior Tyrkło i Buwełno. W tej wizji - a właściwie już konkretnych planach - omija się Biebrzański Park Narodowy. A potem – prosto na Wilno!

Modlin jako punkt początkowy wybrałem tu nieprzypadkowo. Od znajdującego się tu ujścia Narwi dzieli się Wisłę na Dolną i Środkową. Mało kto pamięta, iż Dolną Wisłę widać z tarasów Pałacu Kultury i Nauki w Warszawie! Przed powstaniem Kanału Żerańskiego przez wieki przez Modlin prowadziły drogi wodne zarówno z Narwi jak i Bugu.

Stopień Dębe – klucz do Pętli Warszawskiej

W Modlinie rozpoczyna się Warszawski Węzeł Wodny, położony na planie trójkąta, którego pozostałymi wierzchołkami są Warszawa (śluza Żerańska) i Zalew Zegrzyński - stopień Dębe, piętrzący zalew - albo ujścia do niego Bugu i Narwi w okolicach Serocka.

W literaturze przedmiotu od dawna używa się nazwy „hydrowęzeł warszawski", czyli Warszawski Węzeł Wodny. Na Węzeł Warszawski składają się:

- Kanał Żerański od śluzy Żerań (520,3 km Wisły) do Nieporętu nad Zalewem Zegrzyńskim o długości 17,2 km,
- Odcinek w dół Wisły od Żerania (520,3) do Modlina (550,5) o długości 30,2 km,
- Narew od ujścia do Wisły (550,5 Wisły a 0,00 Narwi) do Stopnia Dębe (21,6 Narwi),
- Zbiornik Zegrzyński od stopnia Dębe (21,6 Narwi) do Zegrza (30,0) o długości 8,4 km.

Łącznie więc węzeł liczy 77,4 kilometrów, a dodać tu można jeszcze co najmniej 60 km powiązanych z nim dróg wodnych:

- Wisła Warszawska od śluzy Żerań (520,3) do centrum Warszawy, co najmniej do Portu Czerniakowskiego (511,0) o długości 8,7 km.
- Narew skanalizowana do Pułtuska (63,3 km Narwi), cofka zbiornika sięga dalej, do miejscowości Gnojno.
- Bug skanalizowany od swego ujścia na 37,8 km Narwi na odcinku 12 km, z cofką zbiornika do Barcic i Śleżan.

By mówić nie tylko o Warszawskim Węźle Wodnym ale i o Warszawskiej Pętli Wodnej (lub – jak sugeruje mi prof. Zygmunt Babiński, Pętli czyli Węźle Zegrzyńskim albo Warszawsko-Zegrzyńskim), umożliwiającej ruch okrężny, zatrzymać się musimy przy stopniu wodnym Dębe, spiętrzającym Zbiornik Zegrzyński. Początkowo jego element miała stanowić śluza, z której jednak zrezygnowano ze względów oszczędnościowych, uznając iż wystarczy połączenie Zbiornika Zegrzyńskiego z Wisłą przez Kanał Żerański. Przy stopniu wodnym pozostały nawet zarysy śluzy, którą ponad pół wieku temu zaczynano budować.

Wysokość piętrzenia wody na stopniu wodnym Dębe wynosi 5,5 metrów, co nie powinno stanowić poważnego utrudnienia. W ramach stopnia wodnego działa elektrownia, jest też jaz do upuszczania nadmiaru wody. Koroną zapory biegnie droga wojewódzka 632, mogąca stanowić istotne utrudnienie dla budowy śluzy.

Czy celowe jest użeglownienie stopnia wodnego Dębe i ujściowego odcinka Narwi? Z punktu widzenia MDW E-40 byłaby to krótsza droga z Modlina na Zalew Zegrzyński – 21,6 km Narwią. Przypomnijmy tutaj, że z Modlina Wisłą do Warszawy jest 30,2 km i 17,2 km Kanału Żerańskiego, razem 37,4 km, czyli o ok. 16 km dalej.

Śluza Żerań jest nieco mniejsza od śluzy na włocławskim węźle wodnym a jej powiększenie wydaje się nierealne, zarówno ze względu na zakres niezbędnych robót jak i jej już zabytkowy i unikatowy charakter. Żerań posiada komorę p wymiarach 12 x 104 m, Włocławek 12 x 115 m.

Ze względu na żeglowność MDW E-40 na pewno korzystna byłaby możliwość alternatywnego pokonywania odcinka między Wisłą a Bugiem także nowym kanałem, również z uwagi na groźby awarii, konieczne remonty itd.

Oznacza to także ominięcie (podobnie jak np. we Wrocławiu) przez przynajmniej część żeglugi towarowej śródmiejskiego odcinka rzeki, zmniejszenie jej ew. dolegliwości dla środowiska naturalnego (obszary Natura 2000 i wiślane rezerwaty między Modlinem a Żeraniem) i ludności.

Oznaczać to może zwiększenie roli Modlina jako intermodalnego węzła komunikacyjnego, wodnego, drogowego, kolejowego i lotniczego, czerpiącego także z sąsiedztwa stołecznej metropolii, nie kolidującego z nią i eliminujacego koszty związane z sytuowaniem węzła w granicach Warszawy.

Otwarcie stopnia wodnego Dębe dla żeglugi może mieć kilka wariantów i etapów. Niemal natychmiast możliwe jest uruchomienie dla turystyki przystani z obu stron stopnia, przy górnej i dolnej wodzie. Służyć to będzie jednak niemal wyłącznie lokalnemu ruchowi turystycznemu. Stosunkowo niewielkim kosztem i dość szybko można zapewnić śluzowanie jednostkom turystycznym i mniejszym barkom. Nie musi to być rozwiązanie tymczasowe – w wielu krajach istnieją równolegle mniejsze śluzy turystyczne i większe towarowe, z osobnymi torami wodnymi zmniejszającymi groźbę kolizji, zwiększające przepustowość stopnia wodnego i zmniejszające ubytki wody. Zamiast klasycznej śluzy rozważać można wzniesienie jednego z wariantów podnośni, które w różnych krajach same w sobie stają się atrakcjami turystycznymi, jak Falkirk Wheel w Wielkiej Brytanii czy belgijskie podnośnie na Kanale Centralnym.

Proponuję jednak rozważenie innej możliwości – budowy pochylni dla statków, repliki pochylni Kanału Elbląskiego, obiektu unikatowego w skali światowej, kandydującego do Listy Światowego Dziedzictwa Ludzkości UNESCO. Dzieło to mogłoby zyskać swoją wizytówkę tuż przy stolicy Polski.

Klasyczna śluza towarowa lub podnośnia oczywiście powinna mieć rozmiary przewidziane dla ruchu na całym polskim odcinku MDW E-40. Jako, że stopień wodny piętrzy wodę na ok. 5,5 metra, to zbędne są na nim tak wielkie instalacje jak słynna podnośnia Niederfinow.

Oczywiście może się okazać, że dla dużego ruchu towarowego wąskim – a właściwie płytkim – gardłem byłby ujściowy odcinek Narwi poniżej stopnia Dębe. W takim przypadku możliwa jest budowa stopnia stabilizującego poziom wody, między Modlinem a ujściem rzeki Wkry. Koszt byłby znacznie niższy niż budowa stopni na Wiśle. Stopień mógłby pełnić podobne funkcje jak śluza Żerańska imienia Tadeusza Tillingera, autora koncepcji połączenia Żerania ze Zbiornikiem Zegrzyńskim, czyli uwzględniać mogłby zarówno wyższą wodę od strony Wisły, jak i Narwi, pełniąc dodatkowo rolę bramy powodziowej. W przeszłości już zdarzało się, iż miasto Nowy Dwór Mazowiecki (którego częścią jest Modlin), położone w widłach Wisły i Narwi, w czasie powodzi stawało się wyspą…

Funkcje Warszawskiego Węzła Wodnego

Celowość inwestowania w Warszawski Węzeł Wodny, z przekształceniem go w Warszawską Pętlę Wodną rozpatrywać należy nie tylko z perspektywy MDW E-40. Dla szacowania rentowności inwestycji należy uwzględnić różne funkcje i cele. Funkcje Warszawskiej Pętli Wodnej rozpatrywać można w perspektywie:

- lokalnej i regionalnej,
- krajowej a nawet międzynarodowej.

A także :

- turystyczno-rekreacyjnej,
- potrzeb profesjonalnej żeglugi towarowej.

Opowiadam się tu za uwzględnieniem każdej z tych perspektyw. A zarazem rozpatrywania z osobna każdej z nich, również jako autonomicznego (także w czasie) zadania. Mamy więc na uwadze:

- krajową i międzynarodową funkcję dla żeglugi towarowej,
- lokalną i regionalną funkcję dla żeglugi towarowej,
- krajową i międzynarodową funkcję turystyczno-rekreacyjną,
- lokalną i regionalną funkcję turystyczno-rekreacyjną.

Jeśli przez wiele lat koncentrowano się na transporcie drogą wodną towarów, z tym nawet utożsamiając żeglugę śródlądową, dziś równorzędnie traktować możemy żeglugę pasażerską i różne odmiany turystyki wodnej (jachting, kajakarstwo itd.). Bardzo gęsta kiedyś sieć dróg wodnych Wielkiej Brytanii przetrwała tracąc na wielu odcinkach znaczenie towarowe, ale funkcjonuje i często dobrze prosperuje w roli turystycznego szlakui wodnego. Obie funkcje – towarową i turystyczną – z powodzeniem pełnić może MDW E-40, w tym WWW.

Krajowa i międzynarodowa funkcja żeglugi towarowej

Rola Wisły, a także Bugu i Narwi w dawnej żegludze na ziemiach polskich jest dobrze znana. Podobnie jak założenia MDW E-70 i E-40.

Warszawski Węzeł Wodny może mieć porównywalne do Bydgoszczy znaczenie dla żeglugi krajowej, zarówno jako skrzyżowanie jak i punkt docelowy i przeładunkowy dla różnych środków transportu. Mowa także o statkach i barkach o różnej ładowności czy zanurzeniu, dostosowanych do maksymalnych możliwości międzynarodowej drogi wodnej – jak i mniejszych, dla prowadzenia również lokalnej i regionalnej żeglugi.

Ruch towarowy na Wiśle, Narwi i Bugu praktycznie zamarł. Czasem zobaczyć można na Wiśle transport wodą elementów wielkogabarytowych, np. części mostów. Prowadzony jest mozolnie, z długimi okresami przestojów, z wyczekiwaniem na wyższy stan wody, nawet kilka razy na trasie od Płocka czy Bydgoszczy do Warszawy. Z tego samego powodu zrezygnowano z prób prowadzenia regularnej żeglugi pasażerskiej między Gdańskiem a Warszawą. Współczesną legendą obrosła historia przeprowadzenia Bugiem z Ukrainy do Polski barek tam kupionych. Oczywiście przy wysokiej wodzie i przynajmniej tymczasowym usunięciu niektórych przeszkód.

Jakby jednak nie było to największe na Wiśle znaczenie transportowe ma - a tym bardziej może mieć - odcinek rzeki B-B, czyli Bałtyk – Bydgoszcz. Poprawa żeglowności Wisły poniżej Bydgoszczy powinna dać natychmiastowe i duże efekty. Chodzi zarówno o poprowadzenie i utrzymanie drogi wodnej, z gwarantowaną głębokością szlaku, stosownie do IV klasy, jak i z tego samego powodu podniesienie kilku tylko, zbyt niskich mostów i linii energetycznych. W drugiej kolejności należy myśleć na Wiśle o:

- zapewnieniu żeglowności Wisły pomiędzy Bydgoszczą a Warszawą, z wykorzystaniem Zbiornika Włocławskiego, już dziś będącego jednym z nielicznych odcinków dróg wodnych w Polsce, spełniających europejskie wymagania,
- wykorzystaniu Kaskady Górnej Wisły jako drogi wodnej – co wedle wielu opinii jest łatwiejsze od zapewnienia żeglowności między Krakowem a Warszawą czy przez budowę Kanału Śląskiego od Oświęcimia do Odry.

Chętnie w Polsce mówi się, że MDW E-40 to jedyne możliwe śródlądowe połączenie wodne Europy Zachodniej i Wschodniej. Zapomina się przy tym, rolę tą pełni od dawna Dunaj, prowadzący przez szereg krajów, żeglowny od Szwajcarii po Morze Czarne. Niesie więcej wody a już z racji bardziej południowego położenia mający dłuższy sezon żeglugowy. Oczywiście z Bugu (i Narwi) nie da się zrobić Dunaju, zaś z Wisły – Renu. Jednak ta droga ma swoje zalety, z których najważniejszą jest skrócenie transportu o około tysiąc kilometrów. Dla Europy cennym byłby ponadto alternatywny szlak, gdyż – obrazowo mówiąc – dla dróg wodnych przy problemach na nich występujących znacznie trudniej przychodzi organizować objazdy, niż na drogach lądowych. Należy jednak rozsądnie planować skalę możliwej żeglugi. Kluczowe jest przy tym pytanie – czy możliwe jest zapewnienie IV klasy dróg wodnych, stanowiącej europejskie minimum. Dodaj-

my – trudno liczyć na finansowe wsparcie UE dla budowy drogi wodnej nie spełniającej tych parametrów, a mogłaby ona okazać się ekonomicznie nieopłacalna, choćby ze względu na ograniczony do małych statków i barek ruch.

Mało realne jest uruchomienie żeglugi na całym Bugu, gdyż jego skanalizowanie wiązałoby się ze zbyt dużą ingerencją w wartości przyrodnicze i turystyczne doliny rzecznej. Z tego względu rozpatruje się budowę nowego kanału, zwanego czasem Wschodnim, wyznaczanego różnymi trasami. Za najbardziej celowe i realne uważam poprowadzenie kanału między Zbiornikiem Zegrzyńskim a Brześciem nad Bugiem, do granicy z Białorusią i Ukrainą. Taka lokalizacja pozwoliłaby wykorzystać już istniejący potencjał Warszawskiego Węzła Wodnego oraz ograniczyć ingerencję człowieka na Wiśle powyżej Warszawy, po Dęblin, w którego okolicach rozważa się inny początek Kanału Wschodniego.

Zwrócić uwagę należy, iż część MDW E-40 po stronie ukraińskiej jest już o wiele lepiej przygotowana do żeglugi niż polska. Dotyczy to nie tylko Dniestru, którym droga wodna prowadzi do Morza Czarnego, ale i odcinka między Bugiem a Dniestrem.

Niezależnie od tego, kiedy w Polsce podjęto by realizację tej kompleksowej inwestycji, opowiadam się za uwzględnianiem jej elementów w w trakcie dokonywania bieżących robót. W sposób oczywisty – między Bałtykiem a Bydgoskim Węzłem Wodnym. Między Bydgoszczą a stopniem wodnym we Włocławku. Między Płockiem (Zbiornikiem Włocławskim) a Warszawą. Wreszcie – na obszarze Warszawskiego Węzła Wodnego. Dotyczy to nie tylko samej drogi wodnej, lecz i krzyżujących się z nią dróg kołowych i kolejowych (mosty), linii energetycznych, rurociągów – które w czasie budowy i/lub modernizacji powinny spełniać parametry przewidziane co najmniej dla IV klasy dróg wodnych. Chodzi o to by przygotować pole dla nowych inwestycji i nie marnować później pieniędzy.

Lokalna i regionalna funkcja żeglugi towarowej

Upadek żeglugi śródlądowej w Polsce spowodował wyparcie z pamięci także tej prawdy, że drogi wodne mają również znaczenie lokalne i regionalne. Nie trzeba cofać się myślą do średniowiecza, kiedy to już lokalnie drogi wodne były intensywnie wykorzystywane, na najróżniejsze sposoby. Budowano nawet nawet pływające młyny, mielące zboże w kolejno odwiedzanych miejscowościach!

Jeszcze po II wojnie światowej wybierając lokalizacje dla przemysłu, uwzględniano rzeki nie tylko jako źródło wody do celów technologicznych (i upustu ścieków), ale i do dostarczania surowców i wywożenia produktów. W Warszawie symbolem tego może być Port Żerański, z jednej strony sąsiadujący z Elektrociepłownią Żerań (przygotowaną do wodnego odbioru węgla i transportu produktów spalania) zaś z drugiej strony za sąsiada mający Fabrykę Samochodów Osobowych. Żyją jeszcze ludzie pamiętający transport Wisłą fiatów z FSO!

Jeszcze po II wojnie światowej istotna część piasku i innych surowców na odbudowę Warszawy transportowana była nawet na dystans kilkudziesięciu kilometrów Wisłą, Narwią i Bugiem. Pamiętają to barki rdzewiejące w Porcie Żerańskim

Przeważająca większość ludności w Polsce i całej Europie żyje na brzegach rzek i mórz lub w ich bezpośrednim sąsiedztwie. Tu ulokowane są miasta z ich przemysłem i pozostałym potencjałem. Tu znajdują się atrakcje dla najszybciej rozwijającego się globalnie przemysłu turystycznego, w tym historyczne i przyrodnicze.

Współcześnie w Europie Zachodniej rośnie rola transportu wodnego nie tylko długodystansowego, lecz i lokalnego właśnie. Nie tylko ze znanych (poza Polską) względów ekonomicznych i ekologicznych. Żywą jest tam swiadomość, że to transport tańszy od kolejowego czyi samochodowego, produkujący przy tym mniej spalin, bezpieczniejszy dla transportu paliw i innych substancji niebezpiecznych. Powszecne zrozumienie znajduje i inna jego cecha, odciążająca w metropoliach i ich otoczeniu ulic i dróg dojazdowych, ograniczania i uwalniania ich od samochodowego transportu towarowego. Nic dziwnego, że właśnie nad rzekami sytuuje się intermodalne centra logistyczne, gdzie towary hurtowo dostarczane są wszystkimi środkami transportu. Dla Warszawy takim centrum może być Modlin, mający lotnisko, linie kolejowe, niezłe dojazdy samochodami z różnych stron, kiedyś mający także duży port, także wojenny!

Z takich centrów, choćby w Paryżu, dostarcza się towary do portów i przystani miejskich, skąd tylko ostatni, niewielki odcinek transportuje się niewielkimi ciężarówkami. Zdarza się też, że centra handlowe budowane są bezpośrednio przy porcie. Takie działa chociażby przy Porcie Żerańskim.

Analogicznie wykorzystuje się rzeki do transportu śmieci i odpadów stałych, których ilość podobna jest do ilości dostarczanych towarów. To już nie transport otwartymi barkami, z których wszystko wpadało do wody. Może to być transport nie tylko hermetyczny, ekologiczny i bezkolizyjny – ale nawet estetyczny! W Polsce pod tym względem przełom w myśleniu nastąpił nad mazurskim Jeziorakiem – gdy szereg nowych ekoportów żeglarskich wyposażono w instalacje „zaopatrujące" w ścieki i odpady stałe pływający między nimi „szambowóz" – statek dostarczający odpady do jednej oczyszczalni ścieków i jednego punktu przeładunku i utylizacji pozostałych odpadów.

W Płocku mamy kombinat petrochemiczny. Benzyna wożona jest do Warszawy i w inne strony Polski (w tym w dół i w górę Wisły) kolejowymi i samochodowymi cysternami. W tym samym Płocku jest stocznia, produkująca rzeczne tankowce jako tani i bezpieczny, ekologiczny sposób transportu paliw. Ale dla Holandii i Niemiec.

Krajowa i międzynarodowa funkcja turystyczno-rekreacyjna

Turystykę wodną uprawia na jachtach żaglowych, motorowych i hausbotach w Europie Zachodniej ponad dziesięć milionów ludzi. Posiadają ponad 6 milionów jachtów śródlądowych. W Niemczech znajdujemy na śródlądziu 125 tysięcy jachtów żaglowych i 300 tysięcy motorowych. We Francji 190 i 570 tysięcy. Właściwie więcej, bo to dane z mego opracowania pochodzącego sprzed 10 lat.

W ciągu ostatnich kilkunastu lat Polska przestała być dla UE zagranicą. Jednocześnie pozostała bliską zagranicą dla Ukrainy, Białorusi, Litwy, Łotwy, Rosji.

Żegluga śródlądowa może otworzyć dla Polski atrakcyjny transport tranzytowy, a w odsłonach wewnątrzkrajowych ożywić żeglugę regionalna i ponadregionalną, także turystyczną.

Na Warszawskim Węźle Wodnym odrodziła się indywidualna żegluga sportowo-rekreacyjna. Podobnie jak na Wrocławskim. Renesans przeżywa także żegluga pasażerska. Atrakcją Wrocławia jest, a Warszawy może być, ruch po pętli, okrężny, we Wrocławiu wokół wysp śródmiejskich. Wszystko to jeszcze przed nami.

Brak jest dla Warszawskiego Węzła Wodnego takich wspólnych programów budowy portów i przystani, jak na Noteci, Pętli Żuławskiej, Zalewie Szczecińskim. Dobrze kształtuje się dzisiaj sytuacja na Środkowej Odrze, gdzie powstają przystanie a równoczesnie ma miejsce zakup wspólnej floty, statków, najlepiej dostosowanych do bardzo niskich stanów wód, o zanurzeniu do 50 cm. Mogłyby tgo też być jednoski solarne, bo ekologiczne i ekonomiczne.

Nie tylko dla zapewnienia choć minimalnej głębokości, ale i szerzej, dla retencji wód, celowym byłby także program rekultywacji starorzeczy, także łączony z poprowadzeniem nimi kanałów lateralnych, w zależności od odcinka dedykowanych żegludze albo łączony też z budową nowych lub odbudowywanych ekosystemów nad wodą i w wodzie, z przepławkami dla ryb. i kajaków. Możliwe też, że „lepszych czasów" doczekają projekty budowy dwóch niskich popiętrzeń Warszawskiej Wisły, stopnia południowego na 504 km i północnego na 539 km Wisły, z rzędnymi lustra wody 88 i 81 m n.p.m., służących retencji, ochronie przed suszami i powodziami, a także ochronie koryta koryta w ramach „gorsetu warszawskiego" przed dalszym – odcinkami – wypłukiwaniem piasku i jego osadzaniem, co stanowi poważne utrudnienie tak dla żeglugi jak i np. spływającej kry.

Chciałbym tymi uwagami zachęcić do spojrzenia na Wisłę Warszawską i jej najbliższe otoczenie zarówno z perspektywy lokalnej, jak i międzynarodowej, żeglugi profesjonalnej i turystyki. Zabrakło tu miejsca dla wzajemnie powiązaną z gospodarką wodną problematyką funkcji przyrodniczych, czy też innych dotyczących np. ochrony krajobrazów kulturowych i zabytków.

Jan Mosio
Wydział Gospodarki Komunalnej, Mieszkaniowej i Ochrony Środowiska w Urzędzie Miejskim w Oławie

Oława - miasto dwóch rzek

Oława, ponad trzydziestotysięczne miasto powiatowe leży nad rzekami Odrą i Oławą około 25 km na południowy-wschód od Wrocławia w rejonie „rzekomego" ujścia rzeki Oławy do Odry. Rzeki te zbliżają się do siebie na odległość około 400 m, by dalej wieść swe wody przez ponad 25 km i połączyć się na terenie Wrocławia.

Dawna odlewnia cynku, foto S. Januszewski

Oława, komora śluzy pociągowej, foto S. Januszewski

Miasto Oława, z rzekami była związana od czasu jej powstania. Rzeka Oława zasilała swymi wodami fosę zamku piastowskiego oraz stawy rybne zlokalizowane w rejonie obecnego stadionu sportowego. Stadion ten powstał z okazji olimpiady w Berlinie w 1936 r., jako boisko treningowe. Przed II wojną światową rzeka była wykorzystywana do celów rekreacyjnych (przejażdżki łodziami i kajakami oraz statkami płaskodennymi) w rejonie miasta i pomiędzy restauracjami zlokalizowanymi w parku miejskim i na Winnej Górze. Obecnie, po regulacji rzeki przeprowadzonej w latach siedemdziesiątych ubiegłego wieku, wykorzystanie jej do podobnych celów jest utrudnione (stałe stopnie wodne). Rzeka ta ma obecnie wielkie znaczenie dla Wrocławia. Zasilana wodami poprzez kanał przerzutowy z Nysy Kłodzkiej, stanowi główne źródło zaopatrzenie w wodę dla tego miasta (ujęcia wody na Mokrym Dworze). Obecnie, w okresie letnim, jest miejscem wypoczynku oraz rajem dla wędkarzy, a jej wodami zasilane są stawy w parku miejskim.

Odra, już w średniowieczu była wykorzystywana, jako droga wodna. To nią, barkami była transportowana sól z rejonu Nowej Soli i nad jej brzegiem, w rejonie dzielnicy Zwierzyniec powstała pierwsza przystań.

Główne koryto Odry oraz kanał Młyński i kanał śluzy dzieli Zwierzyniec na dwie wyspy. Wyspa pomiędzy głównym korytem a Kanałem Młyńskim składała się kiedyś z dwóch wysp podzielonych kanałem poprzecznym.

Z tą rzeką związany jest rozwój przemysłu w Oławie, wykorzystujący początkowo siłę wody dla bezpośredniego napędu urządzeń mechanicznych, by później produkować energię elektryczną na potrzeby zlokalizowanych w rejonie wysp zwierzynieckich pierwszych zakładów przemysłowych. Za czasów panowania księcia Jerzego II w 1540 r. na południowo-zachodnim cyplu zachodniej wyspy powstał pierwszy młyn. Niedługo później na drugim brzegu Młynówki powstał młyn papierniczy. Później powstały w tym rejonie młyn tartaczny, folusz, wapiennik oraz kuźnia miedzi. W latach 1782 - 1783 zbudowano na kanale poprzecznym drewnianą śluzę komorową, przy której usytuowana była komora celna.

W drugiej połowie XVIII w. na wyspach Zwierzynieckich zaczęły powstawać pierwsze budynki mieszkalne. W roku 1845 wybudowano cegielnię i walcownię blachy cynkowej. W następnych latach nastąpił dalszy rozwój przemysłu na wyspach zwierzynieckich oraz w rejonie obecnej ul. Jana Dzierżonia i Portowej.

Na początku XIX wieku przystąpiono do prac związanych z usprawnieniem żeglugi (pogłębiane koryta, umacnianie brzegów i budowa wałów przeciwpowodziowych) na Odrze. W ramach jej kontynuacji na południowo-wschodnim krańcu wyspy, na głównym korycie Odry w roku 1884 zbudowano drugą śluzę komorową (obecnie nie użytkowaną), a w roku 1894 obok niej jaz iglicowy (obecnie stały). W zachodniej części wyspy modernizowano urządzenia przemysłowe

Śluza mała, foto S. Januszewski

budując w roku 1872 jaz zasuwowy na Młynówce na potrzeby elektrowni. W roku 1897 na wtórnym odgałęzieniu Młynówki powstaje nowy jaz na potrzeby drugiej elektrowni przy walcowni blachy cynkowej. W roku 1917 na przekopanym kanale powstała, użytkowana do dziś, wielka śluza pociągowa wraz z usytuowanym w jej sąsiedztwie portem przeładunkowym, do którego od dworca kolejowego poprowadzono linię kolejki wąskotorowej. W roku 1936 śluzę komorową z przestawionymi głowami (powstałą w 1848 w miejscu starszej, drewnianej) na kanale poprzecznym adaptowano na suchy dok (obecnie w ruinie), a kanał zlikwidowano.

Z początkiem XXI w., wykorzystując jaz na głównym krycie Odry powstała na rzece elektrownia wodna, a elektrownie wodne na kanale Młynówki działają do dziś. Powyżej wysp Zwierzynieckich, na głównym korycie Odry, na wysokości miejscowości Ścinawa Polska, zbudowano zaś marinę, w której cumować mogą małe jednostki wodne. Można tam też wypożyczyć rowery wodne i kajaki czy też popłynąć do Brzegu bądź Wrocławia. Od kilku lat, z początkiem czerwca na południowo-wschodnim cyplu wyspy nad kanałem śluzy organizowany jest festiwal wodny „Piana Bosmana".

Powstałe w czasie budowy kanału śluzy na wyspie pomiędzy jej kanałem a Kanałem Młyńskim stawy, tzw. „Piachy", od wielu lat wykorzystywane są przez oławian, jako miejsce wypoczynku oraz przez wędkarzy, jako świetne łowisko. Miejsce to wymaga dalszego zagospodarowania i rozwoju. Może ono w przyszłości stanowić miejsce wypoczynku z zapleczem noclegowym.

Nieużytkowana śluza na głównym korycie Odry obok jazu, po przebudowie i automatyzacji, mogłaby być wykorzystywana do śluzowania jednostek sportowych i turystycznych, a popadający w ruinę suchy dok, po odbudowie i modernizacji, z powodzeniem mógłby służyć do remontów i napraw małych jednostek wodnych.

Oława od wieków była związana z rzekami przez nią przepływającymi. Może i powinna otwierać się na szersze ich wykorzystanie z myślą o transporcie towarowym, rekreacji, sportom wodnym i turystyce.

Dmitrij Mitiurin
Lengidprojekt SA
Aleksander Sokołow
Uniwersytet Petersburski

Река Свирь как «шея» России
Rzeka Świr jako szyja Rosji

Mowa o jednej z większych rzek północnego-zachodu Rosji – Swiri, łączącej baseny morza Kaspijskiego i Bałtyckiego i stanowiącej część Wołżańsko-Bałtyckiej śródlądowej drogi wodnej. Na jej brzegach znajduje się rezerwat Niżnie Swirski, powstanie którego umożliwiło ochronę lęgowisk ryb, a także licznych gatunków ptactwa. Powstałe Na Swiri w latach 1920-1940 elektrownie wodne poszerzyły jej możliwości transportowe, pozwalając też na produkcję taniej energii elektrycznej dla przemysłu Leningradu – Sankt Petersburga. Miłośników historii zachwyca z kolei Aleksandro-Swirski monastyr, jeden z najbardziej znanych ośrodków życia religijnego Rosji. Popularnością wśród turystów, wśród których znajdujemy także przedstawicieli politycznej i kulturalnej elity Rosji, cieszy się wieś Wierchnije Mandrogi, przyciągająca unikatowym folklorem. Jednakże unikatowe środowisko przyrodnicze i dziedzictwo kultury materialnej i duchowej regionu nie jest w pełni wykorzystane i do dzisiaj nie pełni roli „lokomotywy" miejscowej ekonomii.

Статья рассказывает об одной из самых крупных рек Северо-Запада России – Свири, соединяющей бассейны Каспийского и Балтийского морей и являющейся часть Волго-Балтийской судоходной системы. На ее берегах расположен Нижне-Свирский заповедник, создание которого помогло сохранить места нереста рыб, а также многие виды птиц, занесенных в Красную книгу России. Построенные в 1920-1940-х годах на Свири гидроэлектростанции расширили ее судоходные возможности, а также позволили обеспечить дешевой энергией промышленность Ленинграда – Санкт-Петербурга. Любителям истории интересен Александро-Свирский монастырь – один из самых известных религиозных центров России. Популярностью у туристов, в том числе у представителей российской политической и культурной элиты, пользуется фольклорная деревня Верхние Мандроги. Однако, уникальная экология и культурные богатства края используются ни в полной мере, так пока и не став «локомотивом» для местной экономики.

От викингов до Свирьлага

Карта Свири

Река Свирь является важной частью Волго-Балтийского водного пути, соединяющего бассейны Каспийского и Балтийского морей и имеющего длину более 1100 километров.

Создание этой грандиозной судоходной системы началось на рубеже XVIII-XIX веков и первоначально она называлась Мариинской в честь – императрицы Марии Федоровны (1759-1828), супруги императора Павла I, матери Александра I и Николая I, а также цесаревича Константина Павловича.

Система постоянно расширялась и после завершения в 1964 году самой масштабной реконструкции получила название Волго-Балтийский путь имени Ленина, или сокращенно Волго-Балт[34].

Финальный отрезок Волго-Балта начинается в Ладожском озере (самом большом озере Европы) в которое с севера-запада впадает река Свирь, вытекающая из Онежского озера. Далее Онежское озеро соединяется с Белым морем Беломорско-Балтийским каналом, сооруженном в 1931-1933 гг. трудами узников ГУЛАГа.

34 В. В. Лапин, А. Н. Чистиков, Волго-Балт. От Волги до Балтики. Альбом, Санкт-Петербург 2004, с. 12-104

По самой убедительной версии название Свирь имеет северогерманское происхождение - от древнеисландского svíri - «шея»[35]. В какой-то мере это толкование можно назвать символическим. Если говорить именно о речных системах, то Свирь, словно «шея» соединяет «голову» России (Санкт-Петербург) с ее огромным «телом» (Приуральем, Уралом, Сибирью).

Хотя река и протекает по сравнительно малонаселенной местности, еще в раннем Средневековье по ней плавали викинги. В более позднее время она приобрела значение в качестве транспортной артерии, связывавшей Москву и Новгород с подвластными им территориями, населенными угро-финскими племенами карелов, вепсов, ижоров.

Река Свирь

На теплоходе по Свири

Название расположенного на реке города Лодейное Поле происходит от слова «ладья» - обозначавшего в Древней Руси небольшое судно и напоминает о том, что в начале XVIII века здесь по распоряжению Петра I строились первые военные корабли для Балтийского флота[36].

Длина реки составляет 224 километра, минимальная ширина – 100 метров, но в районе Ивинского разлива достигает 12 километров. Скорость течения изменяется от 0,5 до 10,6 км/ч.

Гидроэлектростанции – стражи Свири

Экономическое значение Свири обусловлено не только использованием реки в качестве транспортной артерии, но и наличием на ней двух мощных гидроэлектростанций (ГЭС) – Нижне-Свирской и Верхне-Свирской.

Первый проект использование водных ресурсов Свири в целях производства энергии был разработан в 1916 году инженером В. Д. Никольским. В следующем году инженер И. В. Егиазаров предложил еще один проект, предусматривавший постройку трех гидроэлектростанций. Осенью 1918 года даже начались работы по их возведению, но в условиях Гражданской войны реализация проекта оказалась приостановлена[37].

35 И. В. Петрашень, Мариинская система 1810—1910, СПб 1910, с. 16

36 П.Васильев, Лодейное Поле: путь сквозь века, Подпорожье 2010, с. 8-42

37 В. И. Дмитриевский, Гидротехнические сооружения Нижнесвирской гидроэлектрической силовой установки (Свирь-III), Ленинград 1934, с. 14

В декабре 1920 года большевистским правительством был принят план ГОЭЛРО, предусматривавший ускоренное развитие гидроэнергетики. На Свири вместо трех станций решили возвести две, начав с сооружения той, которая была расположена ниже по течению, вблизи Лодейного Поля.

Нижне-Свирская ГЭС

Строительство велось в 1927-1932 гг. под непосредственным кураторством тогдашнего руководителя Ленинграда и Ленинградской области, второго по влиятельности (после Сталина) деятеля партии Сергея Мироновича Кирова (1886-1934). При реализации проекта широко использовался труд заключенных из так называемого Свирьлага – системы временных лагерей рассчитанных примерно на 70 тысяч узников[38]. Впервые в мировой практике ГЭС сооружалась на мягких грунтах, что обусловило использование целого ряда оригинальных технических решений.

В промышленную эксплуатацию Нижне-Свирская ГЭС была сдана в 1936 году и при мощности в 96 МВт сыграла заметную роль в ускорении экономического развития: с ее пуском выработка электроэнергии в регионе выросла на 35%[39]. Кроме того, благодаря подъему уровня реки затопленным оказался участок с порогами, что сделало ее доступной для судов более крупного тоннажа.

В 1938 году вблизи Подпорожья началось строительство Верхне-Свирской ГЭС – последней из предусмотренных планом ГОЭЛРО. К 1941 году был отрыт котлован под здание станции, начались бетонные работы.

После начала боевых действий, в сентябре 1941 года, когда по Свири прошла линия фронта, основные объекты как Нижне-Свирской, так и Верхне-Свирской станций были разрушены, как в ходе боев.

В 1948 году Нижне-Свирскую ГЭС восстановили, а в 1951 году завершилось строительство Верхне-Свирской ГЭС. Сейчас они составляют единое предприятие, успешное функционирование которого позволяет решать сразу три задачи: генерацию электроэнергии, обеспечение судоходства и пропуск воды в период половодья[40].

38 И. Л. Солоневич, Россия в концлагере, Санкт-Петербург 2013, с. 16-124

39 По Ленинскому плану. К 50-летию Нижне-Свирской ГЭС имени академика Г.О. Графтио, Ленинград 1983, с. 82-86

40 И. В. Слива, История гидроэнергетики России, Тверь 2014, с. 156-178

Самыми крупными сооружениями Нижне-Свирской ГЭС являются правобережная и левобережная земляные дамбы, а также русловая плотина длиной 70 м и высотой 28 м, расположенная между зданием ГЭС и судоходным шлюзом, на естественном острове Негежма.
Здание ГЭС имеет длину 129,4 м, возведено из монолитного железобетона и разделено на 6 секций, включающих щитовое отделение, машинный зал и помещение распределительных устройств.

Нижне-Свирская ГЭС. Шлюз

Верхне-Свирская ГЭС

В машинном зале размещены четыре вертикальных гидроагрегата с поворотно-лопастными турбинами - две мощностью по 27,5 МВт и два мощностью по 22 МВт.
На левом берегу, между русловой плотиной и левобережной дамбой, расположен судоходный шлюз. Напорные сооружения ГЭС образуют Нижне-Свирское водохранилище площадью 24,4 квадратных километра.
Мощность построенной позже Верхне-Свирской ГЭС составляет 160 МВт. Самыми крупными объектами являются водосбросная бетонная плотина длиной 111 м, земляная намывная плотина длиной 312,8 м и наибольшей высотой 31 м, земляная дамба длиной 350 м, здание ГЭС длиной 118 м, а также шлюз.
Созданное в 1951 году для регулирования водного режима реки Верхне-Свирское водохранилище, представляет собой огромное по размерам искусственное озеро площадью 9945 квадратных километров[41].
Две гидроэлектростанции представляют большой интерес для тех, кто интересуется историей техники и промышленной архитектуры, поскольку и сегодня от их функционирования зависит хозяйственная жизнь огромного региона. Специальные экскурсии на них не организуются, но рассмотреть основные объекты ГЭС можно во время речного круиза, когда теплоход проходит через шлюзы.

41 А.Б.Авакян, В. А. Шарапов, Водохранилища гидроэлектростанций СССР, Москва-Ленинград 1962, с. 2-24

Заповедник на туристическом маршруте

На реке Свирь расположено два города - Лодейное Поле (население 20 тысяч человек) и Подпорожье (население 18 тысяч человек). Кроме них существуют поселки Вознесенье, Никольский, Важины, Свирьстрой, Нижние Шоткусы, Свирица (с населением от 50 до 2800 человек), село Пидьма, деревни Красный Бор, Плотично, Хевроньино, Усланка, Верхние Мандроги, Харевщина, Лаптьевщина, Заостровье, Ковкеницы, Каномы (с населением от 13 до 280 человек). Показательно, что по данным официальной переписи в еще одном формально существующем населенном пункте - деревне Мятусово в 2010 году проживало всего 2 человека[42].

Деревня Пидьма

Нормальному развитию поселков и деревень Присвирья препятствует слабое развитие сети автомобильных и железных дорог, что, в свою очередь повышает значение реки как транспортной коммуникации. Доходы от туризма могли бы стать одной из основных статей доходов местного бюджета, при условии создания соответствующей инфраструктуры. Дело в том, что по Свири проходят маршруты круизных теплоходов, доставляющих туристов к такому популярному объекту как музей-заповедник Кижи (на Онежском озере), известный возведенной без единого гвоздя Церковью Преображения Господня, другими шедеврами деревянного зодчества и фольклорной деревней. Однако туристический потенциал собственно Свири и прилегающих к ней территорий, только начинает разрабатываться[43].

Учитывая близость Свири к таким промышленно развитым и популярным у туристов регионам как Санкт-Петербург и Ленинградская область, особые перспективы связаны с использованием уникальной экологии.

В 1980 году был создан Нижне-Свирский государственный природный

42 Административно-территориальное деление Ленинградской области, Санкт-Петербург 2007, с. 86

43 А. В. Ополовников, Кижи, Москва 1976, с. 5-26

заповедник, общей площадью 41,4 тысячи гектаров, из которых 36 тысяч гектаров занимает суша, оставшаяся – водная акватория.

Создание заповедника объяснялось необходимостью охраны уникальных

Лось в Нижне-Свирском заповеднике

видов птиц, а также мест нереста рыб и существующих экологических систем в целом. Во время Второй мировой войны финские войска смогли продвинуться до Свири, после чего в сентябре 1941 года по реке прошла линия фронта, державшаяся вплоть до июня 1944 года.

В ходе боевых действий, вследствие артиллерийских обстрелов, авиационных налетов и вызванных ими пожаров, леса понесли серьезный ущерб, а уже после окончания войны подвергались почти неконтролируемой вырубке.

Создание заповедника позволило изменить ситуацию. Прекратилась вырубка лесов, возросло количество бобровых поселений, увеличилась численность серых журавлей и стали появляться, исчезнувшие еще в 1960-х годах серые гуси.

В настоящее время на территории заповедника зарегистрировано 256 видов птиц (в том числе, занесенные в Красную книгу России орлан-белохвост, скопа, черный аист, бородатая неясыть и др.) и 44 вида млекопитающих (бурый медведь, лось, барсук, белка-летяга, выдра, бобр, рысь и др.).

Значительная часть заповедника покрыта болотами, на берегах Ладожского озера встречаются редкие для области виды растений (плаун заливаемый), а в Свирской губе – нерестилища щуки, леща, язя, судака, окуня, плотвы[44].

Однако, несмотря на уникальную экологию и значительную территорию, проекты экологического туризма находятся в заповеднике в зачаточном состоянии.

Общая протяженность экологических маршрутов составляет 93,5 километра, но

44 В. В. Дежкин, В мире заповедной природы, Москва 1989, с. 165-185

Медведь в Нижне-Свирском заповеднике

организованный на границе заповедника в деревне Ковкеницы экологический стационар рассчитан всего на 25 человек. Соответственно в год заповедник посещает около 300-400 человек - в основном учащиеся школ и институтов, а также педагоги и специалисты-экологи. Наиболее логичным было бы налаживание партнерских отношений между администрацией заповедника и представителями туристических компаний, занимающихся организацией речных круизов. Такой подход предполагает дополнительные финансовые вложения в инфраструктуру с целью организации причалов, торговых точек, составления экскурсионных программ и расширения штатов, а также ликвидацией определенных организационных, бюрократических барьеров, связанных с особым статусом заповедных территорий.

Элитное место Верхние Мандроги

Образцом удачного бизнес подхода с использованием уникального туристического и экологического потенциала Свири можно считать, расположенную выше по течению фольклорную деревню Верхние Мандроги.

Впервые эта деревня упоминается в 1844 году на карте Ф. Ф. Шуберта, как имеющая 18 дворов с 47 жителями мужского и 49 жительницами женского пола. В 1933 году численность населения деревни составила 439 человек[45]. С 1 сентября 1941 года по 31 мая 1944 года Верхние Мандроги находились на территории занятой финскими войсками, и в ходе боевых действий оказались полностью разрушены. Жители погибли, эвакуировались, либо были депортированы оккупационными властями.

После войны деревня не восстанавливалась, но в 1996 году, в период экономического кризиса, на ее месте началось строительство крупного туристического центра, ориентированного на обслуживание пассажиров круизных пароходов. Проект был хорошо проработан и оказался коммерчески

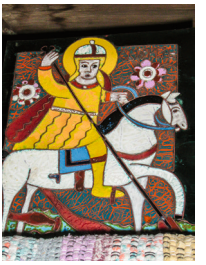
45 Административно-территориальное деление Ленинградской области, Ленинград 1933. с. 267

успешным. Благодаря строительству причалов на речном маршруте появился пункт, в котором туристам предлагаются самые разнообразные развлечения и сувенирная продукция.
В 1999 году коммерческий комплекс получил название «деревня Верхние Мандроги», хотя, строго говоря, деревней с постоянным населением он не является. В период навигации на Свири (с 30 октября по 15 ноября) здесь проживают работники гостиничного бизнеса, обслуживающий персонал аттракционов, продавцы сувенирной продукции и производящие такую продукцию ремесленники. Многие из селятся на летний сезон вместе с семьями, что обусловливает наличие объектов социальной инфраструктуры (детский сад, медицинский пункт)[46].

Прогулка по Верхним Мандрогам

Посетителей этой деревни она оглушает и подавляет обилием предлагаемых развлечений, сувениров, выпивок и закусок. Кузнецы, столяры, гончары, резчики, ткачихи на глазах клиента сделают игрушку и помогут ему изготовить такую же. Со всех сторон раздаются звуки гармоней, свирелей, балалаек. В торговых рядах, представлен едва ли не весь ассортимент сувенирной продукции, традиционно вывозимой туристами из России - от свистулек до красноармейских буденовок и шинелей. Диапазон изделий ремесленников максимально широк – от китчевых товаров до настоящих шедевров декоративно-прикладного искусства.
К услугам детей качели, площадки, где можно пострелять из арбалетов или маленьких пушечек, катание на лошадях, парк «Лукоморье» со зверями в открытых вольерах и резными деревянными фигурами сказочных персонажей из одноименного стихотворения А. С. Пушкина.
В «Лукоморье» можно попасть только на пароме, которым правят работающие посменно колоритные добры-молодцы, в свободное время живописно спящие на лавочке. Взрослые, посетители особенно тянуться к «Музею русской водки»

46 Административно-территориальное деление Ленинградской области, Ленинград 2007, с. 122



Продукция ремесленников в Верхних Мандрогах

в котором представлены 2800 сортов напитка на авторство которого наряду с русскими претендуют также поляки. Любая привезенная с собой бутылка водки может быть обменена в музее на водку, произведенную в Санкт-Петербурге.

Не составляет проблемы снять на несколько дней номер в гостинице, или отдельный деревянный домик с баней. Кроме того, в деревне существует небольшой зоопарк со статусом реабилитационного центра. Все находящиеся в нем звери и птицы были либо сбиты машиной, либо подстрелены браконьерами. Успешному продвижению Верхних Мандрог способствовали посещения этой деревни Владимиром Путиным. Первый его приезд состоялся в 2001 году, когда президент России прожил несколько дней в одном из построенных в древнерусском стиле домиков. Во время прогулки Владимир Путин оценил одно из мест, с которого открывался красивый вид на реку, после чего здесь также возвели гостевой дом.

Следуя примеру президента в Верхние Мандроги стали приезжать известные в России политики, артисты, деятели культуры. Таким образом, созданная заново и превращенная в развлекательный комплекс деревня является единственным предназначенным для туристов объектом непосредственно на Свири.

Тихая обитель

Еще один интересный для туристов объект расположен от нее на расстоянии в 6 километров. Речь идет об Александро-Свирском монастыре, названном так в честь основавшего его святого русской православной церкви Александра Свирского (1448-1533), как предполагается вепса по национальности[47]. В 1918 году монастырь был разорен большевиками. В дальнейшем его здания использовались для содержания политических заключенных, затем под детский и инвалидный дома, а в 1953 году были переданы дому для умалишенных. Уникальные по сохранности мощи Александра Свирского, как «представляющие научный интерес» попали в Медицинскую академию[48]. В настоящее время мощи возвращены в восстановленный монастырь, который является одним из самых почитаемых религиозных центров Северо-Запада России.

47 Александро-Свирский монастырь, Нива 1886, №25, с. 14-18

48 История второго обретения мощей преподобного Александра Свирского, Журнал Московской Патриархии, Москва 2000, № 5, Москва, с. 17-25

Музей водки в Верхних Мандрогах

Ближайший пригодный для круизных теплоходов причал находится в поселке Свирьстрой от которого до монастыря нужно добираться на автобусе еще 30 километров, что, конечно, предполагает достаточно сложную логистическую цепочку для составителей туристического маршрута. Однако, благодаря развитию паломнического туризма посещение монастыря практически входит в обязательную программу для пассажиров всех круизных пароходов.

Выводы

Благодаря своему географическому расположению, экологии, а также наличию интересных исторических и этнографических объектов, существуют широкие возможности для повышения туристической привлекательности Свири, что, в свою очередь, должно стать источником дополнительных доходов для региона, а также способствовать решению социальных задач, связанных с созданием новых рабочих мест и возрождением деревень, считающихся «мертвыми» и «не перспективными». Слабое использование потенциала Свири в значительной степени объясняется не согласованностью в действиях властей двух регионов, не способных координировать собственную политику в сфере туризма и экологии.

Основные туристические потоки прибывают на Северо-Запад России через Санкт-Петербург и растворяются в этом гигантском и насыщенном историческими памятниками мегаполисе. На достопримечательности

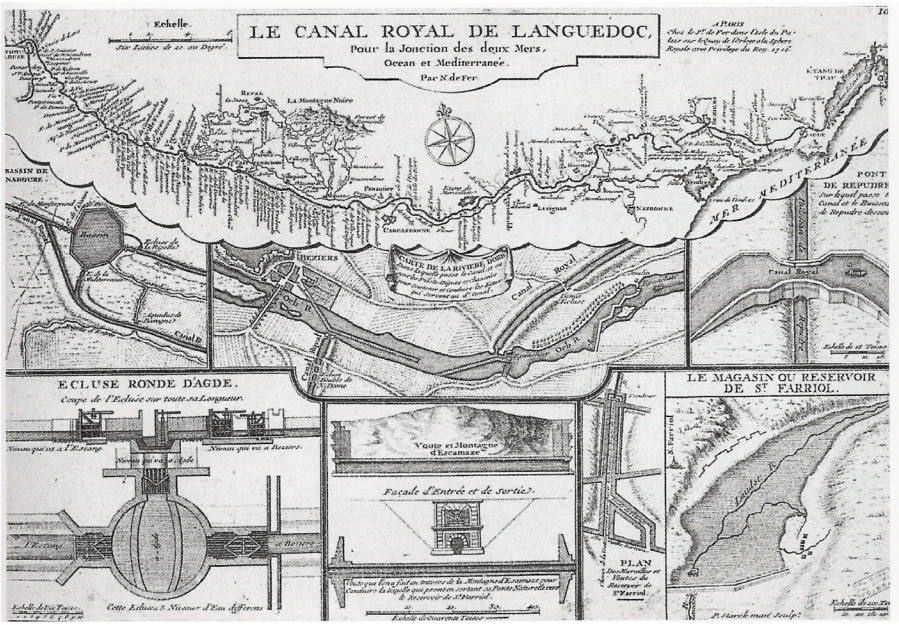
Ленинградской области у туристов, как правило, не остается времени, тем более, что их транспортная доступность является весьма невысокой.
Свирь находится в одном из самых удаленных от Санкт-Петербурга «углов» Ленинградской области и знакомство с достопримечательностями этой реки возможно в случае приобретения путевки на речной круиз, что сопряжено со значительными финансовыми расходами.
Поездки в Верхние Мандроги или Александро-Свирский монастырь возможны также на туристическом автобусе, однако большая часть затраченного на подобное путешествие дня, будет проведена непосредственно в дороге.
Практически не используются возможности Нижне-Свирского музея заповедника, хотя экологический туризм имеет здесь неплохие перспективы. В проекты экологического туризма никак не вписываются и расположенные по берегам реки «умирающие» деревни.
В то же время пример Верхних Мандрог демонстрирует, что при наличии предпринимательской инициативы даже малозначимые с исторической точки зрения объекты, могут работать с максимальной эффективностью. Авторы соответствующего проекта эффективно использовали такие преимущества, как расположение деревни на маршруте круизных теплоходов, интерес к этнографии края со стороны не только российских, но и иностранных (прежде всего финских) туристов, а также наличие красивых пейзажей и здоровую экологию.
Успешное возрождение Александро-Свирского монастыря также, в значительной степени, объясняется паломническим туризмом, доходы от которого способствуют процветанию обители. И эти примеры должны обязательно учитываться как работающими в сфере туризма предпринимателями, так и властями Ленинградской области.

Александро-Свирский монастырь

Stanisław Januszewski
Fundacja Otwartego Muzeum Techniki

Canal du Midi – pomnik inżynierii

Kanał du Midi, zwany kanałem dwu mórz, wiąże morze Śródziemne z Oceanem Atlantyckim, przez kanał lateralny i żeglowną Garonnę. Kanałem Rodanu łączy się z Renem i drogami żeglownymi Europy.



Trasa techniczna Kanału i jego wybrane budowle, wg. planu z 1716 r.

Zbudowany w latach 1666-1681, z inicjatywy Pierra-Paula Riquet i ministra skarbu Ludwika XIV Jeana Baptiste Colberta jest najstarszym kanałem Europy pozostającym w eksploatacji. Od lat 90. XX w. służy wyłącznie żegludze turystycznej (400 łodzi motorowych do wynajęcia, 400.000 zwiedzających rocznie tylko na stopniu wodnym w Bezier).

Paul Riquet był nie tylko autorem budowli hydrotechnicznych kanału, przede wszystkim – co było kluczem otwierającym drogę inwestycji - rozwiązał kwestię jego zaopatrzenia w wodę, budując sztuczne zbiorniki wodne w Górach Czarnych, służące również rolnictwu i zaopatrzeniu mieszkańców regionu w wodę pitną. Zbiornik Saint Ferreol z masywną zaporą ziemną dł. 780 i wys. 35 m był największym w ówczesnym świecie.

Revel. Zapora jez. St. Ferroul, wszystkie foto S. Januszewski

Upust zasilający Kanał w wodę na stanowisku szczytowym Nauroze

Paul Riquet dokonał udanej syntezy sztuki budownictwa wodnego XVII stulecia. Jego dzieło rozwijali m.in. mistrz fortyfikacji Sebastian Vauban i najwybitniejsi inżynierowie budownictwa wodnego ostatnich trzech stuleci. Ku rozwiązaniom technicznym Kanału dwu mórz sięgali w XVIII/XIX w. twórcy pierwszych dużych kanałów żeglownych Anglii i USA, Niemiec i Holandii, Kanału Augustowskiego i Elbląskiego w Polsce. W 1996 Canal du Midi znalazł miejsce na liście dziedzictwa cywilizacyjnego UNESCO.

Początek bierze w Tuluzie, gdzie w basenie portu Embouchure przy Ponts Jumeaux zbiegają się szlaki wodne Kanału Lateralnego Garonny, Kanału de Brienne i Kanału du

Tuluza. Port Embouchure. Pont Jumeaux łączy Kanał Lateralny Garonny, Canal du Midi i Canal du Brienne

Castelnaudary. Miasto z suchego doku przy basenie alimentującym w wodę śluzę St. Roch

Paraza. Most kanałowy Repudre – pierwszy most kanałowy Francji

Upust wody z kanału do rzeki Argent Double

Ścieżka holownicza przed Carcasonne

Port du Segala

Vivier. Śluza 2-komorowa

Śluza Fonseranes, dzisiaj 7-komorowa

Midi. Stąd, do jego ujścia w Etang de Thau i portów w Marseilles i Sète prowadzony jest na długości 240 km, ze stanowiskiem szczytowym w Nauroze. Od Nauroze do Tuluzy, na dystansie ok. 50 km, pokonywany jest spadek 58 m, od Nauroze do morza Śródziemnego 189 m. Przy budowie kanału pracowało 12.000 robotników nadając mu szerokość 20 m i głębokość żeglugową 1,6/1,4 m, prowadząc jego trasę techniczną w gruncie, trawersami wzniesień, a na niektórych odcinkach wynosząc kanał ponad poziom terenu. Koło Enserune kanał przechodzi pod wzgórzem tunelem Malpas o długości 173 m, co było pierwszym tego typu rozwiązaniem na świecie. Na Kanale znajdujemy dzisiaj 350 budowli technicznych. To m.in. 126 mostów, 55 przepustów rzek i cieków wodnych, kilkanaście spustów wody z kanału, 7 mostów kanałowych, 6 sztucznych zbiorników alimentujących kanał w wodę, wiele basenów portowych. Niezmienny podziw budzą 63 śluzy o oryginalnym, opracowanym przez Riqueta eliptycznym planie, każda o spadzie ok. 2,27 m i wymiarze komór śluzowych 30,0 x 5,35 m. Jedna z nich, w Agde, zyskała plan koła i trzy wrota, z których jedne wprowadzają do Kanału wody rzeki Hèrault. 19 śluz zbudowano jako dwustopniowe (m.in. Montgiscard, Sanglier, Lalande), trzy - jak w Laurens, Vivier, Trebes – trzystopniowe, jedną w Castelnaudary – czterostopniową. Śluza Fonseranes w Béziers liczyła 9 stopni, dzisiaj po modernizacjach prowadzonych w XIX i XX w. wciąż zadziwia siedmioma.

Béziers. Most kanałowy Orb

Niemniej interesujące są dzieła powstałe w toku przemiany technicznej drogi wodnej. Pomnikiem techniki XIX stulecia pozostaje most kanałowy nad rzeką Orb w Béziers, powstały w latach 1854-1858, dzieło inżyniera Jeana Maguès. Wcześniej, na tym odcinku żeglugę prowadzono rzeką Orb co było i kłopotliwe i bardzo niebezpieczne. Straty generowały również wezbrania rzeki, wprowadzające jej wody do Kanału. Wody samego zaś Kanału corocznie zalewały dolne miasto. O budowie mostu kanałowego w XVII wieku myślał już Vauban, w XVIII stuleciu dojrzały projekt opracował inż. Garipuy, ale trudności techniczne związane z jego realizacją, wysokie koszty inwestycji i niepewna przed Rewolucją Francuską sytuacja społeczno-gospodarcza sprawiły, ze pozostał na papierze. Koniunktura gospodarcza Francji lat 40. XIX w., wyraźne ożywienie handlu i żeglugi stworzyły klimat sprzyjający gruntownej modernizacji stopnia wodnego. Powstał nie tylko imponujący, kamienny most kanałowy, o architekturze operującej formami znanymi z klasycyzmu XVII stulecia, ale również nowy odcinek kanału, prowadzący jego wody od śluz Fonse-

ranes do nowopowstałego portu (Port Neuf). Poniżej mostu kanałowego zbudowano nową śluzę – Orb.

Stary odcinek kanału, od śluz Fonseranes do rzeki Orb, z portem i śluzą Notre Dame utracił swe wcześniejsze znaczenie. W połowie XX w. zupełnie wyłączono go z ruchu. Do dzisiaj obszar cywilizacyjny tego portu znaczą utrzymane magazyny portowe i klasyczna dla XVII stulecia eliptyczna śluza jednokomorowa. Szkoda, że nie podejmuje się tutaj działań rewaloryzacyjnych, że zabytkowe budowle obumierają, że nie zabiega się o włączenie tego obszaru do ruchu turystycznego, a kryje w sobie ogromny w tym względzie potencjał.

Budowa mostu kanałowego Orb, kosztującego fortunę, była ostatnią wielką inwestycją na kanale du Midi. Koronowała jego dzieło w chwili gdy społeczność Béziers fascynował już nie tyle Kanał co rodząca się tutaj kolej żelazna. Jej konkurencji Kanał uległ.

Inną, niemniej spektakularną inwestycją XIX stulecia, była przebudowa wrót przeciwpowodziowych chroniących Kanał przed wodami rzeki Libron.

Béziers. Śluza Notre Dame

Libron prowadzi zwykle niewiele wody, potrafi też być suchy. Ale w okresie opadów potrafi nagle przybrać, powodując też katastrofalne powodzie. Budowniczowie Canal du Midi znali kaprysy Libronu. By je pokonać należało rozwiązać problem, w XVII stuleciu z rzędu kwadratury koła. Otóż na skrzyżowaniu kanału z rzeką prowadzony jest on terenem depresyjnym, od 1 - 3 metrów poniżej poziomu morza Śródziemnego, tutaj całkiem niedalekiego, raptem kilka kilometrów. Nie sposób było czerpać ze standardowego sposobu przepuszczania wód wielu rzek przepustami pod Kanałem lub mostami kanałowymi, takimi jak ten nad rzeką Repudre, pierwszym mostem kanałowym zbudowanym we Francji. By chronić

Wrota powodziowe Libron

kanał przed wodami powodziowymi Libronu trzeba było znaleźć inne rozwiązanie. Pierre Paul Riquet sposób taki znalazł. Zastosował system przesuwnych skrzyń formujących w przypadku wezbrania Libronu koryto dla jego wód w poprzek Kanału.

Zasada, na jakiej oparł swoją budowlę Riquet funkcjonuje do dzisiaj, chociaż w zmodyfikowanym w XVII i XIX stuleciu kształcie.

Do skrzyżowania rzeki z kanałem poprowadzono ją dwoma ramionami. Stykają się z masywnym wysokim murem kamiennym, którym na obu brzegach otoczono kanał. Na wysokości jednego i drugiego ramienia rzeki w murach wprowadzono po cztery murowane kanały, arkadami otwarte na kanał żeglowny. Od góry i dołu rzeki zamknięte są drewnianymi zasuwami, których położenie można zmieniać prostym mechanizmem korbowym. Zamknięte, izolują Kanał od wód rzeki i pozwalają na spokojne prowadzenie żeglugi. W korytarzach arkad z kolei znajdują się metalowe skrzynie, wykształcone w formie podestu i dwu ścian, prostopadłych do drogi wodnej. Podwieszone są do czterokołowych wózków, kołowrotem przesuwanych na stalowych szynach prowadzonych ponad arkadami. W przypadku wezbrania wód Libronu zasuwy są otwierane a przeciwległe skrzynie przesuwane do osi Kanału. Zamykają go, formując sztuczne koryto, którym rzeka przecina Kanał, a zapobiega to również jego zamulaniu, czy wypełnianiu kamieniem. W tym czasie żegluga na Kanale jest przerwana.

Współczesne nam wrota przeciwpowodziowe powstały w 1858 roku. Zbudował je znakomity inżynier epoki - Urbain Maguès, ojciec Jeana, absolwent słynnej paryskiej Szkoły Dróg i Mostów, w którego rękach od 1852 r. spoczywała administracja kanałem du Midi. Masywną kamienną budowlą zastąpił dzieło starsze, pochodzące

Szlak Kanału pod budowlą wrót powodziowych

Kołowroty napędowe zastawek i wózków wrót powodziowych

z 1767 r., charakterystyczne zespołem pontonów połączonych tratwami Wprowadzano je do Kanału formując pomiędzy pontonami sztuczne koryto Libronu. W tamtym czasie pojedyncze, krzyżujące się z Kanałem nieco na wschód od dzieła XIX-wiecznego, wciąż funkcjonującego i niezmiennie budzącego podziw.

Dominika Sala-Wójcik
Urząd Miasta i Gminy w Krapkowicach

Żagle ustawione na Odrę

Transport

Odra od zawsze pełniła funkcję wodnej drogi transportowej. Świadczące o tym wzmianki pojawiają się już w XIII wieku, a zainicjowanie odrzańskiego transportu przypisuje się cystersom z Lubiąża. 15 kwietnia 1211 r. książę wrocławski Henryk I wydał przywilej, który stwierdzał, że braciom lubiąskim zezwala, by raz w roku „udawali się dwoma statkami na Pomorze po śledzie i dwa razy w roku także dwoma statkami po sól do Gubina i Lubusza, bez cła przez całą ziemię i władztwo nasze”[49].

W średniowieczu i renesansie jedynie odcinki rzeki wykorzystywane były do transportu. Odrą przewożono wtedy śledzie, sól, ale też wydobywaną z jej dna glinę, piasek i żwir. Dolny odcinek rzeki stanowił drogę wodną do transportu zbóż i drewna. Towary dostarczane były między innymi do Wolina i Kamienia Pomorskiego. Możliwością wywozu zboża przez port szczeciński zainteresowany był król Kazimierz Wielki, gdy Gdańsk zajęli Krzyżacy. Szczecin stał się wtedy najważniejszym portem obsługującym wywóz zbóż na południu Bałtyku.

Od 1879 roku rozpoczęto regulację wszystkich rzek niemieckich. Działania podjęte pod koniec XIX wieku stworzyły z Odry nowoczesny szlak żeglugowy. Rzeka została skanalizowana. Wybudowanie tranzytowego szlaku wodnego umożliwiło dużym jednostkom opłynięcie Wrocławia. Nastały złote czasy dla rozwoju wodnego transportu na Odrze. Dla przykładu przez śluzę koło Oławy w latach 1895-1899 przepływało ponad 7 tysięcy jednostek, w latach 1900-1904 już 12 tysięcy, a w 1910-1914 ponad 16 tysięcy jednostek. Transportowi sprzyjał rozwijający się na Śląsku przemysł ciężki. Odrą przewożono głównie węgiel i wyroby hutnicze. Wzrosła wielkość transportowanych towarów, szczególnie, gdy zmodernizowano flotyllę i pojawiły się statki o napędzie parowym.

Przed II wojną światową Koźle były największym portem śródlądowym w Europie. Jeszcze w latach 80. XX w. rocznie wypływało stamtąd 3,5 tysiąca barek.

49 E. Marszałek, Odra jako szlak komunikacyjno-transportowy oraz turystyczny, patrz: http://www.krajobraz .kulturowy.us.edu.pl/publikacje.artykuly/doliny/marszalek.pdf, s. 206, 207, 25 września 2015.

Transport na Odrze znacznie podupadł po II wojnie światowej. Polacy ponieśli ogromne koszty udrożnienia rzeki. Musieli usunąć wraki i zwalone mosty, odbudować zniszczone nabrzeża. Przewozy drogą wodną zaczęły ustępować miejsca transportom kolejowym i samochodowym. Niewielki wzrost odnotowano w latach 70. i 80. ubiegłego wieku. Przewożono wówczas ok. 20 mln ton rocznie. W 2008 roku już tylko 5 mln ton.

Po wstąpieniu Polski do Unii Europejskiej odrzański szlak żeglugowy włączony został do systemu europejskich dróg wodnych. W 2003 roku na rzece eksploatowanych było 11 portów publicznych i 18 portów i przeładowni zakładowych. Droga wodna na Odrze na najdłuższym odcinku, czyli od Kanału Gliwickiego po ujście Warty oceniania była jako droga II i III klasy.

W 2006 roku Komisja Europejska opracowała „Zintegrowany europejski program działań na rzecz rozwoju żeglugi śródlądowej oraz drogi wodnej" NAIADES. Parlament Europejski w 2005 roku uchwalił Dyrektywę 44/WE w sprawie zharmonizowanych usług informacji rzecznej z wykorzystaniem najnowszych technologii informacyjnych i telekomunikacyjnych. Dziś Odra od Kędzierzyna-Koźla do końca biegu jest rzeką żeglowną. Dzięki istniejącemu systemowi kanałów posiada połączenie żeglugowe ze Sprewą i Hawelą we wschodnich Niemczech i stanowi element europejskiej sieci dróg wodnych. Na odcinku Kędzierzyn-Koźle – Brzeg Dolny, Odra ma charakter rzeki skanalizowanej[50].

Niezbędną modernizację szlaku przewidywał także rządowy „Program dla Odry – 2006". Według jego założeń do 2015 roku zrealizowane powinny zostać niezbędne inwestycje przeciwpowodziowe. Uwzględniono w nim także poprawę żeglowności Odry dzięki ujednoliceniu jej głębokości.

Mimo szeregu programów, rzece daleko dziś jednak do miana wodnej autostrady. Z planowanych w ramach „Programu dla Odry – 2006" inwestycji, do dziś udało się zrealizować tylko jedną - przebudowę Wrocławskiego Węzła Wodnego. W dalszym ciągu prace trwają na zbiorniku retencyjnym w Raciborzu i śluzie w Malczycach.

Obecnie Ministerstwo Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej, zgodnie z wcześniejszymi zapowiedziami, przygotowało projekt strategii, której celem jest rozwój dróg wodnych w Polsce do 2020 roku z perspektywą do roku 2030. Priorytetem jest dostosowanie dróg wodnych do parametrów co najmniej IV klasy żeglowności. Jednym z trzech śródlądowych szlaków przebiegających przez terytorium Polski jest droga E-30, łącząca Morze Bałtyckie z Dunajem w Bratysławie, obejmująca na terenie Polski rzekę Odrę, od Świnoujścia do granicy z Czechami. Ministerstwo Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej już prowadzi działania mające na celu przystąpienie Polski do Porozumienia AGN. Szacunkowe koszty

50 MasterPlan dla obszaru dorzecza Odry, patrz: https://www.mos.gov.pl/g2/big/2014_08/62e978e553f29a937 dfa6bb74d523a27.pdf, s. 11, 27 września 2015.

budowy i modernizacji wybranych polskich śródlądowych dróg wodnych są zróżnicowane. Zależą od przyjętej koncepcji oraz wariantów realizacji. Dla Odrzańskiej Drogi Wodnej, wraz z Kanałem Gliwickim i połączeniem Odra-Dunaj wynoszą od 16,5 do 22,6 mld zł. Pamiętać należy jednak, że zainwestowane w drogę wodną środki służyć będą nie tylko żegludze, ale także innym ważnym funkcjom gospodarczym, m.in. przeciwpowodziowym, przemysłowym, komunalnym, rolniczym czy leśnym. Wraz z poprawą parametrów eksploatacyjnych dróg wodnych, wzrośnie także znaczenie i udział żeglugi śródlądowej w rynku usług transportowych. Według szacunków ekspertów do roku 2020 przewozy te wzrosną do 20 mln ton na Odrzańskiej Drodze Wodnej. W perspektywie długoterminowej szacuje się wzrost przewozów na drodze wodnej E-30 do 25 mln ton[51].

Ogromny potencjał Odry jako transportowej drogi wodnej widzą między innymi władze czeskie, widzą też polscy żeglarze. Ich zdaniem jednak brak jest dobrej woli ze strony polskiego rządu. Polityków nie przekonuje ekonomia i przedstawiane im kalkulacje. Barka jednorazowo może zabrać 1 tysiąc ton ładunku, tir 25 ton. By napędzić wodną jednostkę wystarczą silniki, które w ruch wprawiają dwa tiry.

Członkowie „Rady Kapitanów Żeglugi Śródlądowej" poszli krok dalej. W 2014 roku w ramach projektu „Odra Nasza" wyruszyli w rejs badawczy „Odzieramy Odrę z mitów". Udowodnili, że już dziś od Szczecina do Koźla możliwe jest przewożenie Odrą dwóch warstw kontenerów. I to bez konieczności przeprowadzania skomplikowanych prac, czyli podnoszenia 50 mostów, co sugerowali żeglarzom rządowi doradcy. Całą trasę pokonano z ładunkiem wysokości 5,2 m z dodatkowym zapasem 1 m. To oznacza, że mosty przy stanach wód w górnej strefie stanów średnich mają ponad 6 metrowe prześwity nad lustrem wody. Dodatkowo, jedynie poprawa nielicznych odcinków, które limitują obecnie głębokość szlaku i odtworzenie na całej długości Odry swobodnie płynącej zabudowy regulacyjnej, pozwoliłyby na wykorzystanie maksymalnego zanurzenia dla obecnie stosowanej floty. Rada Kapitanów zwróciła także uwagę na konieczność podjęcia odpowiednich działań politycznych, organizacyjnych i legislacyjnych, które określą rzeczywiste parametry Odrzańskiej Drogi Wodnej. Konieczne jest także zweryfikowanie dotychczasowych opracowań opartych na nierzetelnych parametrach. Przede wszystkim dotyczy to kosztów przywrócenia Odrze funkcji transportowej i modernizacji jej do klasy wyższej[52].

Mimo, że od rejsu minął rok, to kroków w kierunku poprawy żeglowności Odry ze strony rządu brak. Nie ma odzewu, jest za to ogromne zapotrzebowanie. Tylko z Portu Gliwickiego do Wrocławia codziennie do wodnego przewozu przeznaczanych byłoby co najmniej 200 kontenerów. Dziś towar ten pakowany jest na 200 tirów. Wodnym transportem zainteresowane są także duże fir-

51 Ministerstwo Gospodarki Morskiej i i Żeglugi Śródlądowej, https://www.mgm.gov.pl/185-konferencja-prasowa-strategia-rozwoju-srodladowych-drog-wodnych-w-polsce, 14 kwietnia 2016.

52 Rejs badawczy Odrą od Szczecina do Koźla – raport, s. [6,7].

my z okolic Krapkowic i Kędzierzyna-Koźla. Byłoby oszczędniej, ale i łatwiej. Ponadgabarytowe ładunki, które dzisiaj przed transportem należy rozłożyć na części pierwsze, tylko po to, by znów na miejscu ponownie je złożyć, w całości trafiałyby na barki. Dziś generują koszty przedsiębiorców i blokują polskie drogi. Zapotrzebowanie na transport ponadgabarytowy będzie rosło wraz z rozwojem gospodarki. Tylko w dzielnicy Opola, Metalchemie powstają hale, gdzie produkowane będą ogromne urządzenia. To właśnie ta dzielnica budowana była z myślą o Odrze. Stoi tam dźwig, do niedawna największy w Europie, który jednorazowo jest w stanie podnieść 500 ton.

Odra (foto A. Matuszkiewicz)

Śluza w Krapkowicach (foto A. Matuszkiewicz)

Śluza w Krapkowicach (foto A. Matuszkiewicz)

Turystyka i rekreacja

Rozwój transportu na Odrze pozwoliłby także na swobodniejszy rozwój jej funkcji turystyczno-rekreacyjnej. Wtedy większy nacisk zostałby położony na jej administrowanie, tak, by była żeglowna.

Funkcję turystyczną Odra pełniła już w XVIII wieku. W tym czasie nad jej brzegami zaczęły powstawać ośrodki sportowe i wypoczynkowe. Przystanie kajakowe, wędkarskie i żeglarskie zaczęły pojawiać się od połowy XIX wieku. Największą atrakcję stanowiły wycieczkowe statki parowe. Od Opola po Szczecin, wzdłuż całej rzeki powstały związki sportowe i turystyczne. Rozwój wodnej turystyki przerwała II wojna światowa. Rejsy wycieczkowe wznowiono po 1947 roku. W kolejnych latach funkcja turystyczna rzeki zaczęła zanikać. Trudnym czasem była także transformacja gospodarcza.

Most na Odrze w Krapkowicach (foto. R. Patej)

Dziś funkcja turystyczno-rekreacyjna rzeki dyna-

micznie się rozwija. Miasta położone u brzegów Odry powołały Stowarzyszenie na Rzecz Miast i Gmin Nadodrzańskich. Jego celem jest między innymi troska o wspólne dziedzictwo kulturowe, propagowanie walorów turystycznych regionów nadodrzańskich czy wspieranie rozwoju portów i żeglugi towarowo-pasażerskiej na Odrze. Od 1996 roku regularnie organizowany jest także Flis Odrzański. Spływ rozpoczyna się w Brzegu a kończy w Szczecinie. Kilkadziesiąt tratw, żaglówek, jachtów i innych jednostek pływających promuje w ten sposób turystyczne i rekreacyjne zagospodarowanie Odry. Wydarzenie integruje także mieszkańców nadodrzańskich gmin po polskiej i niemieckiej stronie. Propaguje też walory przyrodnicze, krajobrazowe i kulturowe regionów nadodrzańskich. Podczas flisu w poszczególnych miejscowościach odbywają się Dni Rzeki Odry[53].

Na mapie rzeki coraz mniej jest także białych plam. W wielu miastach powstały nadodrzańskie przystanie. Od Gliwic po Szczecin czekają na nas co 25-40 km. W 2014 roku mariny na szlaku górnej Odry powołały Stowarzyszenie Marin Odrzańskich SMO. Wodniacy w ten sposób chcą zwrócić uwagę na szeroki wachlarz możliwości jakie daje żegluga śródlądowa. Chcą stworzyć tak bogatą paletę usług, by czas spędzony w rejsie stał się niezapomnianym wrażeniem i skłaniał do powrotu na wodny szlak[54].

1. Port Jachtowy Krapkowice

Mariny to najczęściej miejsca, które powstały dzięki wielkiemu zaangażowaniu miłośników żeglarstwa, podobnie było w Krapkowicach. Tu marina w dużej mierze powstała społecznie. Część środków pochodziła z członkowskich składek, część z dotacji przyznanych przez Stowarzyszenie „Kraina św. Anny". W budowie portu pomogli także gminni samorządowcy i prywatni darczyńcy.

Port Jachtowy w Krapkowicach (foto T. Ślęzak)

53 Flis Odrzański, http://www.flisodrzanski.pl/, 27 września 2015.

54 Stowarzyszenie Marin Odrzańskich, http://www.smo-odra.pl/, 27 września 2015.

Krapkowiccy wodniacy nabrali wiatru w żagle i dynamicznie rozwijają wachlarz proponowanych usług. W marinie organizowane są sekcje kajakowe. Można tu popływać także łódką, motorówką, rowerkiem wodnym czy wyruszyć w rejs turystyczno-krajoznawczy. Żeglarze prowadzą także szkolenia na temat bezpiecznego korzystania z Odry, motorowodne i radiowe. By poszerzyć ofertę, przy marinie powstał także camper port z całym zapleczem sanitarnym.

Wyścig Smoczych Łodzi (foto UMiG w Krapkowicach)

Wodniacy stale współpracują z gminnymi placówkami, m.in. z lokalnymi szkołami, Krapkowickim Domem Kultury oraz Miejską i Gminną Biblioteką Publiczną. We wrześniu 2015 roku zorganizowano tu niezapomniany wieczór ze sztuką. Zamiast tradycyjnej sceny była pływająca tratwa, a zamiast ustawianej i naszpikowanej multimediami scenografii, woda i łodzie. W takiej scenerii aktorzy Teatru Ekostudio z Opola wystawili sztukę „Na pełnym morzu" według Sławomira Mrożka. Wodniacy co roku współorganizują także Piknik Odrzański. W jego ramach odbywają się m.in. wyścigi smoczych łodzi czy wyprawy w poszukiwaniu skarbu pirata.

Spektakl na pływającej scenie pt. „Na pełnym morzu" według Sławomira Mrożka (foto UMiG w Krapkowicach)

Stowarzyszenie Port Jachtowy Krapkowice zrzesza prawdziwych pasjonatów. Jego członkowie uczestniczą między innymi w zawodach żeglarskich. Dwie załogi pływają w Pucharze Śląska. Ekipy plasują się w pierwszej dziesiątce.

W stowarzyszeniu prężnie działa także najlepszy szkutnik na górnej Odrze, Andrzej Dembiński. Wodniak zbudował jacht, który ma ponad 13 metrów długości i 4 sze-

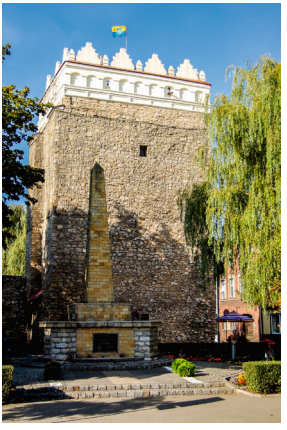
rokości. To prawdziwy Mercedes wśród jachtów. Łódź budowana była przez cztery lata, pod nadzorem Polskiego Rejestru Statków. Choć Krapkowice leżą kilkaset kilometrów od morza, to jacht już w maju tego roku wypłynął na wody Bałtyku.

Dzięki wielu podejmowanym inicjatywom port jachtowy i gmina Krapkowice wyróżnieni zostali za rozwój turystyki na Odrze. Nagrodę przyznała Opolska Regionalna Organizacja Turystyczna.

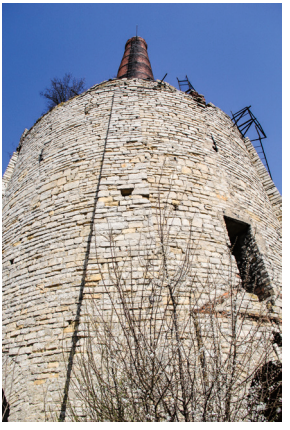
2. Fauna i flora terenów nadodrzańskich

Motorem napędowym dla rozwoju funkcji turystyczno-rekreacyjnej Odry są niewątpliwie nieugięci ludzie z pasją, którzy potrafią dostrzec drzemiący w rzece potencjał. Na uwagę zasługuje jednak nie tylko Odra, ale także tereny wokół niej. Rzeka z kompleksami lasów łęgowych, starorzeczy i wilgotnych łąk, stanowi jeden z najważniejszych korytarzy ekologicznych Europy Środkowej. Obszar ten zamieszkuje ponad 130 gatunków zwierząt określonych jako kluczowe w europejskiej sieci ostoi Natura 2000[55]. Nad Odrą żyje siedem gatunków gadów, m.in. jaszczurka zwinka czy padalec. Liczne są zaskrońce, rzadziej spotkamy gniewosza plamistego czy żmiję zygzakowatą. Najbardziej różnorodne są jednak gatunki występujących nad rzeką ptaków. Rybitwy, perkozy, zimorodki, czajki, czaple siwe a nawet bocian czarny czy orzeł bielik to tylko niektóre z nich[56]. Odra przyciąga także wędkarzy. W jej wodach pływa 40 gatunków ryb. Najczęściej, bo aż w 93% występuje leszcz. Złowić możemy też sandacza, szczupaka, klenia czy suma.

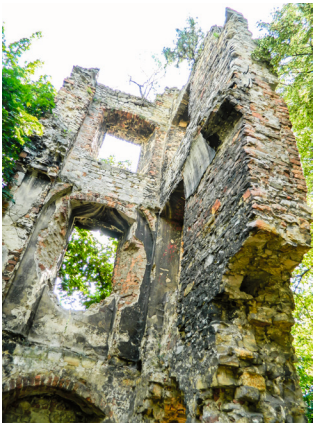
3. Zabytki nadodrzańskiego odcinka wodnego w Gminie Krapkowice



Baszta (foto R. Patej)



Piec wapienniczy szybowy (foto UMiG w Krapkowicach)



Ruiny zamku w Otmęcie (foto T. Ślęzak)

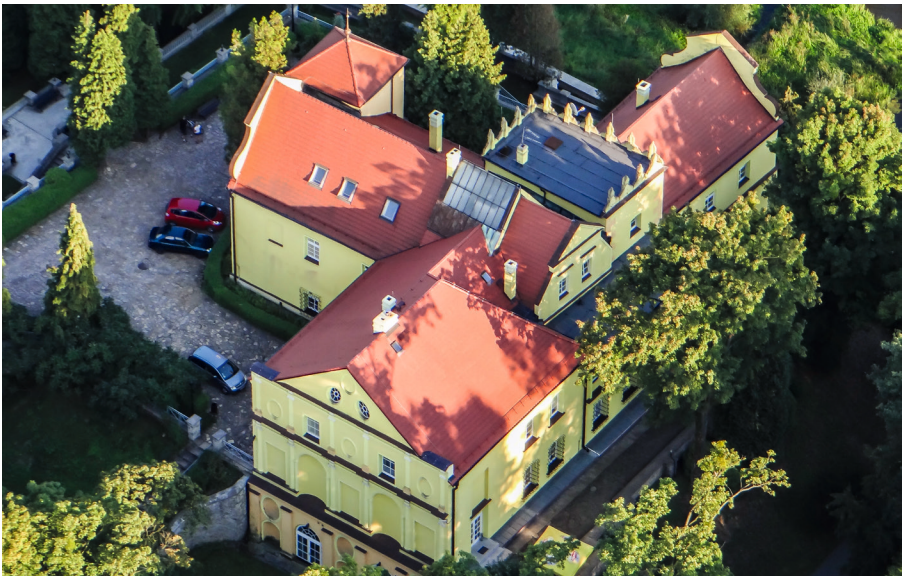
55 Opolskie kwitnące. Szlaki wodne. Opole, s. 8

56 H. Wojewódzka, Przyroda Doliny Odry. Nowa Sól 2003, s. 23-25.

Zamek rodów Redernów i Haugwitzów w Krapkowicach (foto UMiG w Krapkowicach)

Na uwagę zasługuje nie tylko bogactwo fauny i flory, ale także liczne zabytki architektury przemysłowej, obronnej i sakralnej, które podziwiać możemy między innymi wzdłuż linii rzeki. Na terenie gminy znajdują się zabytki wpisane na listę Narodowego Instytutu Dziedzictwa: Stare Miasto, Baszta czyli wieża Bramy Górnej z XIV wieku, fragment murów obronnych, zamek rodów Redernów i Haugwitzów, kościoły: pw. Św. Mikołaja i Najświętszej Marii Panny, ruiny zamku w Otmęcie, szybowe piece wapiennicze czy żydowski cmentarz. W Rogowie Opolskim znajduje się, zbudowany przez ród Rogoyskich, renesansowy zamek z malowniczym parkiem.

Obok zabytków wpisanych na listę Narodowego Instytutu Dziedzictwa, w Krapkowicach nie brakuje obiektów, które przeszły umiejętną rewitalizację. Doskonałym przykładem jest, najstarszy z czterech znajdujących się niegdyś w Krapkowicach, młynów. W powstałym w 1852 roku „Zamkowym Młynie" dziś, na 3 tys. m^2, mieści się restauracja, pokoje hotelowe, sala balowa, sala konferencyjna oraz kawiarnia i pub z bilardem[57].



Zamek w Rogowie Opolskim (foto A. Matuszkiewicz)

57 Krapkowice – Zamkowy Młyn, http://szlakiibezdroza.blogspot.com/2014/11/krapkowice-zamkowy-myn.html, 06.04. 2016.

Hotel i restauracja „Zamkowy młyn" po rewitalizacji (foto UMiG w Krapkowicach).

Podsumowanie

Odra może ponownie zostać ważnym żeglugowym szlakiem transportowym i to nie tylko dla naszego kraju. Uzależnione jest to jednak od szeregu inwestycji, które należy wykonać na całej Odrzańskiej Drodze Wodnej. Najważniejszymi są: stopień wodny w Malczycach i budowa zbiornika w Raciborzu. Realizacja rządowego programu rozbudowy żeglugi śródlądowej może doprowadzić do dostosowania Odrzańskiej Drogi Wodnej do parametrów co najmniej IV klasy żeglowności. Rozwój funkcji transportowej nie jest sprzeczny z funkcją turystyczno-rekreacyjną. Żeglowna Odra może stanowić lokomotywę dla ożywienia gospodarczego nadodrzańskich gmin. Jest także szansą na współpracę ponad administracyjnymi granicami krajów, które nad nią leżą.

Turystyczno-rekreacyjna funkcja rzeki zaczyna odgrywać coraz ważniejszą rolę w propagowaniu dziedzictwa kulturowego. Jej dynamiczny rozwój wynika z szerokiego wachlarza proponowanych przez żeglarzy usług. Budując mariny i propagując aktywną turystykę wodną, wypełnili oni niszę na turystyczno-rekreacyjnym rynku Polski. Doskonale wpisali się także w rosnący popyt. Stale odnotowuje się bowiem wzrost zapotrzebowania na aktywne spędzanie czasu wolnego. A to, dla gmin położonych u brzegów Odry, oznacza także wzrost gospodarczy. Na zainteresowanie rozwojem infrastruktury turystycznej niewątpliwy wpływ mają także zabytki wpisane na listę narodowego dziedzictwa kulturowego oraz flora i fauna terenów nadodrzańskich. W celu pełnego wykorzystania potencjału rzeki, konieczne jest jednak „ustawienie żagli" w jej stronę. W Krapkowicach dla nadodrzańskich inwestycji świeci zielone światło. Dla samorządowców jednym z priorytetów jest rozwój funkcji turystyczno-rekreacyjnej rzeki. Miasto na szlakach Europy stanowi gościnną przystań, zarówno do życia, zwiedzania, jak i inwestycji.

Bibliografia

- Chrząszcz Johannes, Historia miasta Krapkowice na Górnym Śląsku AD 1914. Krapkowice, Drukarnia „Sady" 2011.
- Flis Odrzański, http://www.flisodrzanski.pl/, 27 września 2015.
- Kliszewski Szymon, Kiedyś, gdy Odra żyła…, w: Nowiny Krapkowickie, 22 września 2015, s. 15-16.
- Krapkowice. Katowice 1973.
- Krapkowice – Zamkowy Młyn, http://szlakiibezdroza.blogspot.com/2014/11/krapkowice-zamkowy-myn. html, 06.04.2016.
- Marszałek Elżbieta, Odra jako szlak komunikacyjno-transportowy oraz turystyczny, http://www.krajobraz.kulturowy.us.edu.pl/publikacje.artykuly/ doliny/marszalek.pdf, 25 września 2015.
- MasterPlan dla obszaru dorzecza Odry, https://www.mos.gov.pl/g2/big/2014_08/62e978e553f29a937dfa6bb74d523a27.pdf, 27 września 2015.
- Ministerstwo Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej, https://www.mgm.gov.pl/185-konferencja-prasowa-strategia-rozwoju-srodladowych-drog-wodnych-w-polsce, 14 kwietnia 2016.
- Odra dla turystów 2014, http://www.odra2014.pl/article,pl,3,historia.html, 25 września 2015
- Opolskie kwitnące. Szlaki wodne. Urząd Marszałkowski Województwa Opolskiego. Opole.
- Stowarzyszenie „Rada Kapitanów Żeglugi Śródlądowej", Rejs badawczy Odrą od Szczecina do Koźla – raport.
- Stowarzyszenie Marin Odrzańskich, http://www.smo-odra.pl/, 27 września 2015.
- Viadrus – zapomniany bóg Odry, http://wroclawnadodra.pl/viadrus-zapomniany-bog-odry/, 25 września 2015.
- Wojewódzka Halina, Przyroda Doliny Odry. Nowa Sól, Muzeum Miejskie w Nowej Soli 2003.
- Żegluga śródlądowa, http://www.zegluga.wroclaw.pl/articles.php?article_id=61, 26 września 2015.

Andrzej Solski
Wydział Architektury, Urbanistyki i Planowania Przestrzennego
Urzędu Miejskiego w Oławie

Rzeka Odra w Oławie – kierunki rozwoju

Opracowano na podstawie zapisów Studium uwarunkoiwań i kierunków zagospodarowania przestrzennego miasta Oława, dokumentu przyjętego przez Radę Miejską m. Oławy. Zapisy Studium przywołujemy in extenso. Stanowią wystarczającą wykładnię kierunków działania rozwijających relacje miasta z rzeką.

Tereny wód otwartych

W „Studium" oznaczono rzeki: Odrę i Oławę wraz z kanałami, a także stawy w starorzeczu na wyspie Zwierzynieckiej oraz w parku miejskim. Wody otwarte stanowią około 6 % powierzchni administracyjnej miasta. Każde działanie mające w przyszłości na celu zwiększenie powierzchni wód otwartych winno być uznane za zgodne ze „Studium".

Morfologia i ukształtowanie terenu

Oława leży w obrębie rozległej równiny rozciągającej się po obu stronach rzeki Odry, zwanej Kotliną Śląską. Teren miasta, mimo niewielkich różnic wysokości, jest znacznie urozmaicony pod względem morfologicznym. Wynika to z nakładania się w tym rejonie procesów akumulacyjno - erozyjnych rzeki Odry i Oławy, dodatkowo w rejonie Śródmieścia rzeźba jest zmieniona przez długoletnią działalność człowieka. Teren badań prawie w całości położony jest w dolinie rzeki Odry i Oławy. Jedynie jego niewielkie fragmenty są położone na obszarach pozadolinnych. Pod względem morfologicznym można tu wyróżnić następujące jednostki:

- Wysoczyzna plejstoceńska - (południowa część miasta) w terenie jest bardzo słabo zaznaczona (wys. 135 - 140 m npm). Teren wysoczyzny jest wzniesiony powyżej teras dolinnych o 2-3 metry, tworząc łagodny skłon o nieznacznym nachyleniu ku północy - w stronę rzeki Odry. Spadki terenu wynoszą około 1%.

- Dolina rzeki Oławy - szerokość dna Doliny Oławy wynosi około 300 m w części południowej i około 600 m w części północnej. Dno doliny jest prawie płaskie,

łagodnie nachylone w kierunku północnym. Oława posiada jedynie terasę zalewową akumulacyjną, wzniesioną 1-3 metrów nad poziom wody w rzece. Dolina Oławy w części południowej podkreślona jest miejscami krawędzią dochodzącą nawet do wysokości kilku metrów. W części zachodniej od terasy nadzalewowej rzeki Odry jest oddzielona krawędzią lub wyraźną granicą morfologiczną w formie skłonu o wysokości 2-3 metrów.

- Terasa akumulacyjna plejstoceńska rzeki Odry - wzniesiona jest na wysokości 129 - 135 m n.p.m. Jest ona na ogół płaska, łagodnie nachylona w kierunku północnym tj. w kierunku rzeki Odry, wzniesiona około 2-3 metry nad średni poziom wody w rzece i występuje głównie w zachodniej części miasta. Terasa rozcięta jest doliną Oławy na dwie części. Różnice wysokości w tym rejonie wynoszą 3-5 m. Spadki terenu wynoszą do około 0,5%.

- Terasa zalewowa Odry - występuje fragmentarycznie. Jej szerokość wynosi około 20 - 100 m, wysokość nad poziomem wody w rzece około 1 -2 m.

- Starorzecza - zaznaczają się bardzo wyraźnie w części wschodniej terasy akumulacyjnej. Wysokość krawędzi otaczających starorzecza waha się od 0,5 do 2,0 m. W obrębie starorzeczy występują niewielkie podmokłości i rowy odwadniające.

W rejonie Śródmieścia, a zwłaszcza Starego Miasta wielowiekowa zabudowa zamaskowała przebieg granic morfologicznych. Dodatkowo działalność ta doprowadziła do nadbudowania niektórych terenów warstwą osadów o miąższości kil-

Oława jaz, foto S. Januszewski

ku metrów. Do form sztucznych należy jeszcze zaliczyć wały przeciwpowodziowe. Znajdują się one zarówno wzdłuż rzeki Odry, jak i rzeki Oławy. Wzdłuż Odry wały przeciwpowodziowe posiadają wysokość 2-3,5 metra, wzdłuż rzeki Oławy wały mają zróżnicowaną wysokość, średnio około 1-2 metra. Najczęściej spotykanymi formami sztucznymi są wyrobiska po eksploatacji piasków i glin. Większe wyrobiska występują w części północno-zachodniej w dolinie rzeki Odry, gdzie miała miejsce eksploatacja glin (mad rzecznych) obok nieistniejącej już cegielni.

Budowa geologiczna

Na terenie miasta występują osady trzeciorzędowe i czwartorzędowe. Utwory trzeciorzędowe zbudowane są z iłów miopliocenskich o znacznej miąższości z nielicznymi przewarstwieniami piasków. Strop tych warstw zalega na głębokości około 10-25 metrów. Na wymienionych osadach występuje seria utworów czwartorzędowych.

Tereny pozadolinne zbudowane są z glin morenowych o miąższości 5-10 m., przykrytych na znacznej części piaskami, których miąższość jest bardzo zmienna: od kilkudziesięciu centymetrów do 3-8 metrów; miejscami glina morenowa występuje bezpośrednio pod glebą.

W północnej części terenu osady morenowe i fluwioglacjalne są przykryte warstwą piasków wydmowych. Osady plejstoceńskie w obrębie doliny rzeki Odry i Oławy występują najczęściej na głębokości 4-12 m.; płycej w części południowej, głębiej w części północnej.

W rejonie Śródmieścia stwierdzono również występowanie w kilku miejscach utworów typu zastoiskowego, bliżej nieokreślonej genezy. Osady teras holoceńskich, zarówno rzeki Odry jak i Oławy, posiadają podobną budowę geologiczną. Warstwa spągowa to najczęściej kilkumetrowej miąższości żwiry lub pospółki. Na nich zalegają piaski średnie i drobne, również kilkumetrowej miąższości. Warstwa spągowa to mady najczęściej gliniaste, czasami są to utwory organiczne, których miąższość jest dość zróżnicowana, najczęściej w przedziale 1-2 m., ale czasami jest większa. Miejscami, zwłaszcza w rejonie Śródmieścia wśród piasków występują przewarstwienia mad.

Powierzchniową warstwę w rejonie Starego Miasta i Śródmieścia stanowią nasypy, których miąższość wynosi na terenie Starego Miasta 2-4 m, na terenie Śródmieścia 1-2 m, na części terenu jest ich brak. W przewadze są to nasypy mineralno-gruzowe, w miejscach poprzednio zabudowanych - gruzowe.

Warunki klimatyczne

Według klasyfikacji pluwiotermicznej A. Schnucka, teren miasta położony jest w regionie nadodrzańskim, uważanym za jeden z najcieplejszych w Polsce. Obejmuje on Nizinę Śląską, położoną między Brzegiem a Środą Śląską. Okres

wegetacji wynosi tutaj 210-215 dni, średnia temperatura roczna około 8.5 C, okres zimy trwa około 60 dni; opad roczny nie przekracza 600 mm. Rozpatrując warunki klimatu lokalnego, z uwagi na mało urozmaiconą rzeźbę, są one w niewielkim stopniu zróżnicowane. Obszary dolinne charakteryzują się inwersyjnością temperatur, zwiększoną wilgotnością względną powietrza, częstszym występowaniem przygruntowych przymrozków. Występuje w obrębie dolin również większą ilość cisz i wiatrów o małej szybkości. W obrębie dolin występują również okresowo mało korzystne warunki do rozpraszania się zanieczyszczeń. Najmniej korzystne warunki klimatu lokalnego posiada cześć w obrębie międzywala, gdzie warunki topoklimatu pogarsza bliskość wody i wały utrudniające grawitacyjny spływ zimnych mas powietrza. Stosunkowo lepsze warunki klimatu lokalnego posiadają niewielkie fragmenty wysoczyzny, które są wyżej wzniesione. Dotyczy to zwłaszcza terenu położonego w części północnej. Na tych obszarach przymrozki radiacyjne występują z mniejszą intensywnością.

Warunki wodne

- Wody powierzchniowe. Obszar miasta położony jest w dorzeczu rzeki Odry, w zlewni Odry i Oławy. Wyznaczenie wododziału miedzy zlewniami tych dwóch rzek jest trudne z uwagi na częściowo wspólną dolinę oraz płaski teren. Rzeka Oława winna posiadać I klasę czystości wód. Nakłada to określone obowiązki w zakresie ochrony wód, stwarzając szereg ograniczeń w gospodarce wodno-ściekowej, tj.: zabronienie lokalizacji zakładów wodochłonnych o bezzwrotnym procesie produkcyjnym, zakaz spuszczania wód i ścieków do wód i gruntu, używania pewnych środków ochrony roślin. Istotne znaczenie dla potrzeb planowania przestrzennego ma zasięg zalewów przez wody powodziowe, który ogranicza możliwości swobodnego zagospodarowania terenu. Biorąc pod uwagę wieloletnie obserwacje IMGW w zakresie wodostanów rzeki Odry (maks. absolutne 677 cm) i rzeki Oławy (415 cm), oraz analizując stan zabezpieczeń w postaci wałów przeciwpowodziowych i polderów należy się liczyć z możliwością przekroczenia przez wody powodziowe wałów przez wody katastrofalne. Zasięg powodzi w 1997 r. pokazał konieczność budowy nowych zabezpieczeń..

- Wody gruntowe. Charakter występowania pierwszego poziomu wód gruntowych zależny jest od morfologii terenu, wzniesienia w m. n.p.m., odległości od głównych rzek tj. Odry i Oławy, przepuszczalności podłoża, głębokości występowania warstw trudno-przepuszczalnych i możliwości magazynowania wody. W obrębie współczesnych dolin rzeki Odry i Oławy oraz terasy nadzalewowej, pierwszy poziom wody gruntowej tworzy generalnie zwierciadło swobodne w przepuszczalnych utworach piaszczystych na głębokości 0,5 m do 2-3 m, w zależności od morfologii, głębiej jedynie w rejonie Starego Miasta, gdzie teren jest podwyższony warstwą nasypów i na terasach wyżej wzniesionych. Wahania

wody gruntowej w obrębie dolin są nieco większe niż na terenach pozadolinnych; miejscami, tam gdzie występują mady, zwierciadło wody gruntowej może być nieznacznie napięte. Badania chemiczne wód gruntowych wykonane w ramach sporządzonych dokumentacji geologiczno-inżynierskich wykazują, że w przewadze wody posiadają charakter agresywny w stosunku do betonu. W obrębie wysoczyzny zbudowanej z utworów przepuszczalnych, woda gruntowa występuje na podobnej głębokości mimo, że teren jest nieco wyżej wzniesiony. Wynika to z faktu, że w podłożu pod piaskami występują gliny trudnoprzepuszczalne, a wody w tej sytuacji posiadają charakter wód podpartych. Wahania poziomu wody w obrębie wysoczyzny są mniejsze i zależą jedynie od intensywności alimentacji wodami opadowymi. W obrębie niewielkich płatów utworów trudnoprzepuszczalnych zbudowanych z glin morenowych od powierzchni, wody gruntowe nie tworzą jednolitego zwierciadła, lecz występują w postaci niewielkich sączeń, najczęściej okresowych, na różnych głębokościach i o różnej wydajności, sączenia są uzależnione jedynie od opadów atmosferycznych, ich intensywności, mogą się również pojawiać w okresie roztopów.

Warunki hydrogeologiczne

Na terenie miasta występują dwa poziomy hydrogeologiczne: poziom trzeciorzędowy i poziom czwartorzędowy.

Poziom trzeciorzędowy reprezentowany jest przez przewarstwienia piaszczyste wśród warstw iłów. Przewarstwienia o największej miąższości i rokujące największe nadzieje na osiągnięcie stosunkowo dużych wydajności, występują na głębokości 50-80 m. Uzyskane wydajności wód podziemnych z tego poziomu są zmienne i wahają się w granicach 20-80 m^3/h. Poziom czwartorzędowy reprezentowany jest przez warstwy wodonośne śródglinowe izolowanych przewarstwień piaszczystych, występujących na różnych głębokościach: od kilku do kilkunastu metrów, o różnej miąższości, małym zasięgu i małej wydajności. Warstwy te nie stanowią poziomu perspektywicznego dla budowy ujęć wód podziemnych. Bardziej powszechne warstwy wodonośne to piaszczyste utwory rzeczne, występujące na obszarach dolinnych. Zasoby wód tego poziomu są znaczne, lecz wody te posiadają niekorzystne parametry chemiczne, a często i bakteriologiczne, wymagają kosztownych zabiegów uzdatniania.

Tereny szczególnie cenne przyrodniczo

Położenie miasta Oławy w dolinie rzek Odry i Oławy stwarza zróżnicowane warunki środowiska przyrodniczego, bogate pod względem liczebności przedstawicieli flory i fauny. Zachowane fragmenty naturalne środowiska przyrodniczego, charakterystyczne dla dolin rzecznych, znajdujące się w pobliżu m. Oławy, objęte zostały szczególną ochroną.

- Rezerwat „Zwierzyniec" Tuż za wschodnią granicą administracyjną miasta znajduje się rezerwat przyrody „Zwierzyniec", utworzony w 1964 r. Jego nazwa jest pozostałością dawnych czasów, kiedy to lasy te obfitowały w zwierzynę. W granicach rezerwatu znajduje się 8,96 ha lasu (leśnictwo Oława), na terenie zarośniętego starorzecza, o charakterystycznym zbiorowisku lasu dębowo-grabowego. Zbiorowisko to jest mocno zdegradowane. W skład drzewostanu wchodzą: lipa drobnolistna, dąb szypułkowy, klon polny, grab zwyczajny, wiąz, domieszka świerka. Wśród krzewów występują: leszczyna, czeremcha, tarnina, głogi, wśród roślin zielnych: gwiazdnica wielkokwiatowa, wiechlina gajowa, pokrzywa, kupówka pospolita. Rezerwat utworzony został w celu zachowania lasu o charakterze naturalnym z udziałem dębu oraz domieszką innych gatunków liściastych porastających teren zalewiskowy Odry. Na terenie rezerwatu występują chronione gatunki roślin: konwalia majowa, śnieżyczka przebiśnieg, kopytnik pospolity, kruszyna pospolita, kalina koralowa. Występował tu również storczyk - gnieźnik leśny, lecz ostatnio nie znaleziono jego stanowisk. Bezpośrednie sąsiedztwo miasta negatywnie odbija się na stanie rezerwatu, widoczne są objawy wandalizmu i negatywne skutki ruchu turystycznego. Występują również objawy schnięcia konarów, co może być spowodowane zmianami poziomu wód gruntowych, jak i zanieczyszczeniem środowiska.

- Natura 2000 Grądy Odrzańskie. Na terenie Oławy znajduje się fragment Obszaru Natura 2000 – Grądy Odrzańskie (PLB020002). To około 70 kilometrowy odcinek doliny rzeki Odry pomiędzy Wrocławiem a Dobrzeniem Małym. Cały obszar zajmuje 20 461,3 ha, z tego na województwo dolnośląskie przypada 12 581,5ha. Na terenie powiatu oławskiego ochroną objęte jest 8 180,2 ha, w tym 1000,3 ha na terenie Miasta Oława, co stanowi ponad 1/3 jego obszaru i obejmuje północno-wschodnią część miasta. Jest to jeden z najcenniejszych obszarów przyrodniczych na całym odcinku górnej Odry, w którego wschodniej części zachowane zostały duże partie lasów łęgowych i grądowych o wysokich walorach przyrodniczych. Ekstensywna gospodarka rolna, prowadzona w całym obszarze skutkuje też dobrym stanem zachowania zbiorowisk nieleśnych, zaś szerokie międzywale na odcinku zachodnim pozwalało na w miarę regularne zalewy przy wysokich stanach wód. Poza rzeką Odrą, na tym terenie jest duża ilość starorzeczy i jeziorek oraz terenów podmokłych. Obszar bardzo zróżnicowany pod względem siedlisk - cześć wschodnią zajmuje kompleks leśny z przewagą grądów żyznych i podsychających postaci łęgu wiązowo jesionowego. W niewielkich płatach występują tu także łęgi wierzbowo-topolowe, starorzecza, łąki zalewowe i kośne. W części zachodniej zachowało się znacznie mniej fragmentów leśnych, za to duże obszary zajmują łąki kośne, szuwary i turzycowiska, starorzecza oraz różne stadia rozwojowe łęgów wierzbowo-topolowych.

- Natura 2000 Grądy w Dolinie Odry . Położony w bezpośrednim sąsiedztwie- na granicy z miastem planowany obszar ochrony siedlisk („Dyrektywa Siedliskowa") ma objąć obszar 6 945,9 ha w 99 % położony na terenie naszego województwa. Ma on chronić osiem typów siedlisk poddanych ochronie zgodnie z załącznikiem nr 1 do dyrektywy (starorzecza i inne naturalne, eutroficzne zbiorniki wodne; zmiennowilgotne łąki trzęślicowe; niżowe ziołorośla nadrzeczne i okrajkowe; łąki selernicowe; niżowe łąki użytkowane ekstensywnie; grąd środkowoeuropejski; lasy łęgowe i nadrzeczne zarośla wierzbowe; łęgowe lasy dębowo- wiązowo-jesionowe). Ma się składać z czterech odrębnych obszarów. Pierwszy – „Polder Lipki" o pow. około 2 800 ha, przylegający od wschodu do granic miasta, to w 70 % lasy, pozostała część to łąki,. Drugi – „Łacha Jelcz" obejmuje 1 800 ha to lasy (50 %), łąki (30 %) i starorzecza (20%). W obszarze tym znajduje się północny kraniec naszego miasta. Na obu tych terenach brak jest praktycznie pól uprawnych. Trzeci – „Lasy Kotowickie" (około 1 500 ha) to lasy (50%), łąki (30 %) oraz wody i zbiorowiska szuwarowe (10 %). Ostatni z obszarów obejmuje tereny wodonośne między Wrocławiem a Siechnicami.

Główne zagrożenia dla tego obszaru to zmiana dotychczasowego sposobu użytkowania łąk i pastwisk oraz ich zaorywanie, zręby zupełne i osuszanie podmokłych fragmentów lasów, eksploatacja piasku i żwiru, zanieczyszczenie wód ściekami i odpadami, niekontrolowana turystyka i wędkarstwo, inwestycje związane ze zmianą stosunków wodnych a także zamiana gruntów rolnych na działki budowlane. Wymienione powyżej obszary natura 2000 w znacznej części się pokrywają.

- Nadodrzański Oławsko – Wrocławski Park Krajobrazowy, dawniej„Dolina Odry i Oławy" lub Dolina Odry II. Jest to obszar obejmujący wyróżniający się krajobrazowo teren o różnych typach ekosystemów w północnej i wschodniej część obszaru miasta. Granica projektowanego parku obejmuje dolinę Oławy i Odry wraz z kompleksem leśnym, przylegającym od wschodu do obszaru miasta. Na obszarze objętym ochroną znajdują się tereny szczególnie cenne pod względem ornitologicznym. Do najciekawszych należą łąki w międzywalu rz. Odry od Oławy do granicy gminy. Występują tu takie gatunki, jak: nurogęś, pustułka, dziwoń, stokosz, jarzębatka, strumieniówka, świerszczak, świergotek łąkowy. W kompleksie leśnym między Oławą a Bystrzycą Oławską gniazdują m.in.: bocian czarny, bocian kania, kania rdzawa, kruk, trzmielojad, muchówka białoszyja, dzięcioły: zielono-siwy i średni, siniak, kolusz, jastrząb. Tereny rozlewisk rzecznych są miejscem żerowisk i odpoczynku ptactwa wędrownego. Fragmenty starorzeczy i pozostałości sztucznych wyrobisk, zarośnięte roślinnością szuwarową stanowią miejsca występowania drobnej zwierzyny i ptactwa. W pradolinie Odry, na północ od miasta występują wydmy porośnięte lasem /bór suchy/, stanowiące

pozostałość z okresu lodowcowego. Malowniczy przebieg koryt Odry i Oławy tworzą atrakcyjne krajobrazy, miejsce spacerów mieszkańców Oławy. Cały obszar chronionego krajobrazu wymaga oddzielnego opracowania, z określeniem zasad korzystania ze środowiska i uchwalenia go przez samorządy lokalne gmin, które objęte są jego zasięgiem. Zagospodarowanie tego terenu powinno zapewniać stan równowagi ekologicznej systemów przyrodniczych.

W oznaczonych w Studium granicach projektowanego parku krajobrazowego, do czasu jego utworzenia w opracowaniach szczegółowych (planach zagospodarowania) należy przeanalizować wprowadzenie następujących zakazów związanych z zagospodarowaniem terenów:

1. zakaz realizacji przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko w rozumieniu ustawy prawo ochrony środowiska;
2. zakaz likwidowania i niszczenia zadrzewień śródpolnych, przydrożnych i nadwodnych, jeżeli nie wynikają z potrzeby ochrony przeciwpowodziowej lub zapewnienia bezpieczeństwa ruchu drogowego lub wodnego lub budowy, odbudowy, utrzymania, remontów lub naprawy urządzeń wodnych;
3. zakaz wykonywania prac ziemnych trwale zniekształcających rzeźbę terenu, z wyjątkiem prac związanych z zabezpieczeniem, przeciwpowodziowym lub przeciw-osuwiskowym lub budową, odbudową, utrzymaniem, remontem lub naprawą urządzeń wodnych;
4. zakaz dokonywania zmian stosunków wodnych, jeżeli zmiany te nie służą ochronie przyrody lub racjonalnej gospodarce rolnej, leśnej, wodnej lub rybackiej;
5. zakaz budowania nowych obiektów budowlanych w pasie szerokości 100 m od linii brzegów rzek, jezior i innych zbiorników wodnych, z wyjątkiem obiektów służących turystyce wodnej, gospodarce wodnej lub rybackiej;
6. zakaz likwidowania, zasypywania i przekształcania zbiorników wodnych, starorzeczy oraz obszarów wodno-błotnych;
7. zakaz realizacji obiektów związanych z prowadzeniem chowu i hodowli zwierząt metodą bezściółkową;
8. zakaz realizacji oraz utrzymywania otwartych rowów ściekowych i zbiorników ściekowych;
9. zakaz zagospodarowania terenów dla potrzeb związanych z organizowaniem rajdów motorowych i samochodowych.

Po utworzeniu parku krajobrazowego w drodze rozporządzenia wojewody, będą obowiązywać zakazy i ustalenia zawarte w wymienionym dokumencie.

Zagrożenie powodziowe

Oława jako miasto położone nad Odrą i Oławą jest zagrożona wylewami po-

wodziowymi rzek. Istniejące zabezpieczenia powodziowe okazały się niewystarczające i ich stan techniczny nie jest zadowalający. Zasięg zalewu katastrofalnego w roku 1997 dzięki wysiłkom mieszkańców został znacznie ograniczony w stosunku do potencjalnego zagrożenia. Znaczne zagrożenie spowodowało zalanie wodami powodziowymi oczyszczalni ścieków.

W Studium oznaczono obszary zagrożone zalaniem wodami powodziowymi Q1% (woda stuletnia), w obrębie których należy ograniczać lokalizację nowych inwestycji, a w szczególności inwestycji stanowiących potencjalne zagrożenie dla środowiska przyrodniczego.

Sposoby przeciwdziałania zagrożeniom powodziowym

W Studium oznaczono zasięg zalania wodami powodziowymi z 1997 r. Do czasu modernizacji systemu obwałowań przeciwpowodziowych, strefę tą uznano za potencjalnie zagrożoną zalewami i podsiąkaniem wód powodziowych. W Studium oznaczono również przebieg projektowanych wałów.

Zgodnie z opracowanym Studium Wykonalności i modernizacji systemu ochrony przed powodzią Wrocławskiego Węzła Wodnego dla przeciwdziałania katastrofalnym skutkom powodzi docelowo przewiduje się:

- właściwe użytkowanie polderu Lipki –Oława,
- realizację obwałowań: remont wałów istniejących i budowa nowych odcinków oznaczonych na rysunku Studium,
- realizację polderu przepływowego Kotowice,
- wprowadzenie ograniczeń w inwestowaniu na terenach zagrożonych zalewem (na terenach zalanych w 1997r nie przewiduje się zabudowy do czasu realizacji zabezpieczeń).

Inne zadania o chrakterze ponadgminnym

W Studium uwzględnia się potrzebę realizacji następujących innych zadań służących realizacji ponadlokalnych celów publicznych o charakterze ponadgminnym:

w zakresie turystyki i rekreacji:

- przystosowanie rzeki Odry dla potrzeb żeglugi turystycznej;

w zakresie gospodarki wodnej:

- systemowa modernizacja obwałowań rzeki Odry,
- zwiększenie przepustowości istniejących koryt i kanałów,
- modernizacja istniejących obwałowań rzeki Oławy,
- modernizacja polderu Lipki-Oława,
- budowa przepławki dla ryb na jazie Oława,
- budowa elektrowni wodnej przy jazie Oława na Odrze,
- przebudowa jazu Oława na Odrze z konstrukcji stalowej na ruchomą;

w zakresie komunikacji:

- budowa nowego mostu na rzece Odrze i trasy północnej obwodnicy Oławy,
- przebudowa i dostosowanie linii kolejowej nr 132 Wrocław - Opole do prędkości 160 km/h oraz budowę przystanku kolejowego po zachodniej części miasta (os. Sobieskiego),
- realizacja południowej obwodnicy miasta – łącznika pomiędzy drogą krajową nr 94 ze wsią Ścinawa Polska;

w zakresie ochrony środowiska:

- zachowanie i pielęgnacja ekosystemów wodno – leśnych w oparciu o rzekę Odrę i Oławę.

Zadania wymagające współpracy z sąsiednimi gminami

W Studium miasta, w zakresie współpracy z sąsiadującą gminą wiejską Oława, określono następujące zadania:

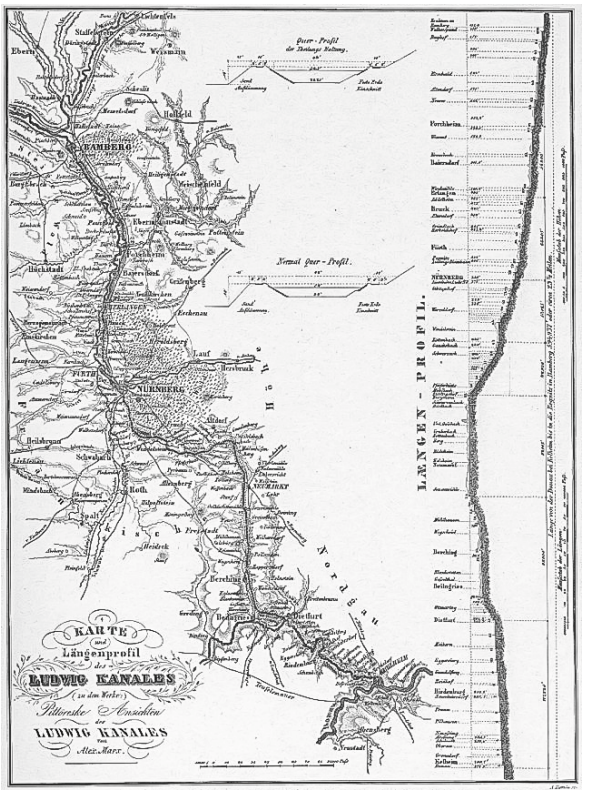
- budowa zabezpieczeń przeciwpowodziowych na rzece Odrze i Oławie:
- remont i budowa nowych odcinków wałów,
- budowa wspólnego systemu wodociągowego – przesył wody z ujęć położonych w gminie wiejskiej,
- budowa systemu kanalizacji – przesył ścieków do oczyszczalni miejskiej,

W oparciu o ustalenia Studium wydano decyzje na realizację przystani w Ścinawie Polskiej i slipu. Pierwsze zadanie zostało wdrożone, drugie nie.. Realizacja innych zadań wskazywanych w Studium pozostaje wciąż w fazie studialnej. Ich wdrożenie może nastąpić w przyszłości.

Stanisław Januszewski
Fundacja Otwartego Muzeum Techniki

Kanał Ludwika

Powstał w latach 1836 – 1846, łącząc Dunaj w Kelheim z Menem w Bambergu. Stanowił część drogi wodnej między Morzem Północnym w Rotterdamie i Czarnym w Konstancy. Na jego trasie długości 172,4 km powstało 100 śluz, niektóre w skanalizowanych odcinkach rzek Altmühl i Rednitz. Pokonano nimi pionowy spadek trasy, wysokości 80 m. od stanowiska szczytowego do Dunaju i 184 m. do Menu. Historycznym następcą opuszczonego od 1950 r. Ludwig Donau-Main Kanal stał się Kanał Ren – Men – Dunaj, zbudowany w latach 1960 – 1992, ale do dzisiaj – między Beilngries a Norymbergą - utrzymano spore jego odcinki, na trasie 65 kilometrów 67 śluz, mosty kanałowe, akwedukty, wiele budowli upustowych, mostów drogowych i innych. Suche odcinki koryta znajdziemy również przed Beilngries, niewielkie, tutaj bowiem nowy kanał prowadzono trasą starego.



Trasa Kanału Ludwika i jego przekrój pionowy

Pomysł połączenia Dunaju z Menem zrodził się już w czasach imperium Franków. W roku 793 Karol Wielki zbudował tzw.

Fossa Carolina, znaną też pod mianem Karlsgraben. Budowlami regulacyjnymi były tutaj jazy, a żegludze służyły jedynie pochylnie. Kanał ten miał krótki żywot, jego utrzymanie wymagało wielkiego wysiłku, którego nie rekompensowała mizerna żegluga, prowadzona słabo zaludnionymi obszarami.

Idea kanału odżyła w XVII wieku, po wojnie 30-letniej. Zainteresowała się nim m.in. rada miasta Norymbergi, ale na zainteresowaniu się skończyło, ale w XVIII stuleciu pomysł odbudowy karolińskiego kanału powracał już częściej. Nowych impulsów zyskał w czasie z koncem XVIII wieku do Niemiec dotarły idee angielskiej rewolucji przemysłowej. Zyskały na sile po upadku Napoleona, gdy w Niemczech rozpoczął się proces uprzemysłowienia kraju. Nadszedł czas poważnych dyskusji, a kluczowym był problem zasilania kanału w wodę.

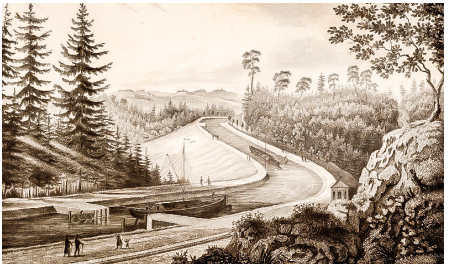
Problemy techniczne szczęśliwie pokonał Heinrich Freiherr von Pechmann, któremu w 1825 roku król Bawarii Ludwik I polecił opracowanie projektu Kanału. Swe prace zakończył on w 1830 r., a w 1832 ich wyniki opublikował. W 1834 r. Ludwik I wydał akt stanowiący podstawy prawne inwestycji, a w 1835 rozwiązano problemy związane z jej finansowaniem. W 1836, z udziałem 9000 robotników, rozpoczęto prace ziemne. Początkowo planowano ich zakończenie do 1842 r. Do roku 1840 zakończono budowę koryta kanału, 90 ze 100 śluz, ścieżek holowniczych, ale okazało się, że większych nakładów pracy od przewidywanych, wymagała m.in. regulacja rzeki Altmühl, niezbędna by Kanał zasilić w wodę. W maju 1843 uruchomiono żeglugę między Norymberg a Bambergiem. Roboty na południowym odcinku Kanału trwały dłużej, spowalniane i problemami geologicznymi i powodziami. Żeglugę na nim uruchomiono dopiero w lipcu 1846. Upamiętniono to pomnikiem zbudowanym w Erlangen, wg. projektu Leona von Klenze i Ludwika Michaela Schwanthalera – rzeźbiarza, autora grupy figur, symbolizującej połączenie dwu rzek – Dunaju i Menu.

Koryto kanału prowadzono w wykopach, czasami bardzo głębokich, jak tym pod Bacher w km 78,9, sięgającym 23 m na długości 580 m, czy pod Dörlbacher

Koryto kanału prowadzone w wykopie pod Dörlbacher, w km 82,1 w 1845 r., źródło: internet

w km 82,1 głębokim na 14,5 m na długości 870 m, wykonywanym z użyciem parowej koparki skonstruowanej przez Maschinenfabrik Wilhelm Späth z Norymbergi. Wilhelm Späth, twórca pierwszej niemieckiej lokomotywy kolejowej, dla potrzeb budowy kanału opracował również pompy ślimakowe do usuwania wody z wykopów, dźwigi portowe, stalowe konstrukcje jazów, wrota śluzowe.

Akwedukt Kettenbachdamm w km 76,0, foto S. Januszewski

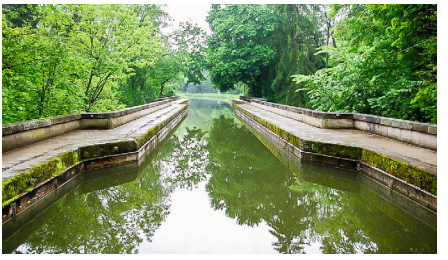


Akwedukt Distellochdamm w km 84,8 1845 r., źródło: internet

Koryto prowadzono również w tarasowych zboczach , od doliny zabezpieczając je wysokimi groblami, nie uciekano również od prowadzenia go ziemnymi akweduktami, w całości ponad poziomem terenu. Do największych należały akwedukty kanałowe Kettenbachdamm (wysokości 18,5 m, prowadzony na długości 435 m) i Gruberbachdamm w Berg k/Neumarkt (w km 76,0) oraz Schwarzenbachdamm (km 84,2) i Distellochdamm (km 84,8), wysokości 20,0 m, prowadzony na długości 319 m. w okolicy Schwarzenbach (Burgthann).

Obok tego, ponad dolinami, wody kanału prowadzono kamiennymi mostami kanałowymi, których zbudowano aż dziesięć. Opinię arcydzieła technicznego zyskał powstały w 1841 most kanałowy Schwarzenbach – Brückkanal, prowadzony w km 95,2, między śluzami nr 59 i 60, 17,5 m., o szerokości 14,6 m i długości 90,0 m. Do dzisiaj przetrwał również most kanałowy Gauch Bach, o wysokości 8,5 m, szerokości 11,6 m i długości 42,5 m. oraz Gößelthal-Brückkanal koło Beilngries, którego kanał nie prowadzi już dzisiaj wody.

Most kanałowy Schwarzenbach na sztychu grawerowanym w stali w 1845 r , źródło: internet



Koryto kanału Ludwika prowadzone mostem kanałowym Schwarzenbach, foto Hans Grüner foto S. Januszewski

Standardowym dla kanału było koryto o głębokości 1,60 m i szerokości w dnie 9,92 m a na poziopmie zwierciadła wody 15,76 m, ze skarpami nachylonymi pod katem 26 stopni, by zapobiec ich erozji powodowanej falowaniem. Koryto nie było utwardzane lub w inny sposób zagęszczane. Wystarczały warstwy gliny i iłów, a nawet piaszczysta gleba, by utrzymać właściwe dla żeglugi poziomy wody kanału, obficie zasilanego z rzek Pilsach, Rednitz i Altmühl. Poziom wód kontrolowano śluzami, upustami wałowymi i bramami powodziowymi.

Brama powodziowa między śluzą nr 64 i 65, foto Hans Grüner

Oszczędnościowa śluza komorowa nr 24 w Berching, foto Stanisław Januszewski

Śluza nr 32 na południowym stanowisku szczytowym w Sengenthal, foto Stanisław Januszewski

Komory śluz zyskały obudowę murowaną z kamienia, łączonego zaprawą hydrauliczną. Nadano im szerokość 4,67 m i długość 34,5 m. Zamykano je dębowymi wrotami wspornymi, opieranymi na pionowych drewnianych wałach. Wiekszość śluz zabudowano jako oszczędnościowe, wprowadzając trzecie wrota, od górnej głowy skracające komorę do 28,3 m. Śluz oszczędnościowych z założenia nie budowano na skanalizowanej Altmühl i Rednitz, tam bowiem nie było potrzeby oszczędzania wody. Spad wody na stopniach wodnych siegał 2,33 – 3,20 m. Napełnianie i opróżnianie komór odbywało się przez drewniane zastawki we wrotach górnych i dolnych, przesuwające się po stalowej listwie zębatej, sterowane ręcznymi lewarkami. Śluzowanie statku trwało zwykle 10 – 15 minut.

Budynek mieszkalny obslugi śluzy nr 100 w Bambergu, foto Andre Kraut

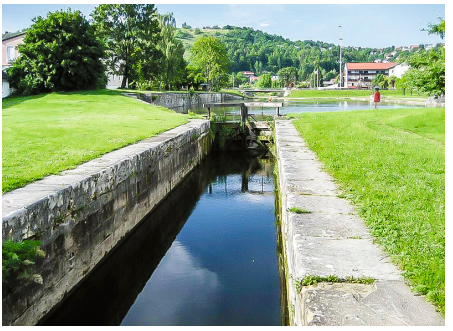
Na stopniach wodnych powstały budynki mieszkalne personelu obsługującego śluzy, a przy nich budynki gospodarcze, w których hodowano zwierzęta oraz ogrody warzywne. Personel o którym mowa odpowiedzialny był nie tylko za ob-

sługę śluzy, także za właściwą konserwację i utrzymanie kanału. Na szczycie jego hierarchii stali mistrzowie kanałowi, którzy prace nadzorowali, dzierżawili grunty wzdłuż kanału i 40.000 drzew owocowych posadzonych na jego trasie. Do dzisiaj utrzymano domy śluzowych, m.in. w Kelheim, Berching, Sengenthal, Burgthan, Worzeldorf, Norymberdze, Forchheim i Bambergu.

Most kamienny, sklepiony w Sorges, foto Hans Grüner

Beilngries. Most drogowy z jezdnią drewnianą położony przy zlikwidowanej śluzie nr 21, foto Stanisław Januszewski

Na trasie kanału powstało także 117 mostów drogowych i kładek. Około połowy zbudowano z kamienia, inne, wsparte na kamiennych przyczółkach, ze względów oszczędnościowych, zyskały drewniane jezdnie. W większości przypadków przęsła żeglowne sklepione były łukiem aby światło mostów wystarczało dla przejścia masztów żaglowych barek, bez potrzeby kłopotliwego ich ich składania. Szerokość kanału między przyczółkami mostów zmniejszała się do 5,84 m.



Kelheim. Śluza nr 1 i port, foto Andre Kraut

Bamberg. Port na Kanale Ludwika z kamiennym nabrzeżem, foto Stanisław Januszewski

Na kanale powstało 8 portów (Kelheim, Beilngries, Neumarkt, Norymberga, Fürth, Erlangen, Forchheim, Bamberg) i 15 przeładowni, tam nabrzeża kanału wykonano jako pionowe, kamienne, długości ok. 58 m. Wiele z nich powstało przy zakładach przemysłowych, znaleźć je można i dzisiaj , m.in. w Wendel-

stein, Pfeifferhütte, Rasch i Berching. W Pfeifferhütte dokonywano głównie przeładunków zboża, w Worzeldorf i Wendelstein przede wszystkim kamienia z pobliskich kamieniołomów i cegieł z miejscowych cegielni, dostarczanych zwłaszcza dla Norymbergi. Z biegiem czasu liczba przeładowni rosła, w 1893 było ich już 27.

Bamberg. Dźwig portowy z 1845 r., foto Stanisław Januszewski

Standardowymi dla portów były baseny z pionowymi, kamiennymi nabrzeżami – w największym porcie w Norymberdze długości 300 i szerokości 50 m, magazyny towarowe i dźwigi sytuowane na nabrzeżach. Takie porty, budowane czasami przy roszerzonym tylko w ich miejscu kanale, utrzymano do dzisiaj w Kelheim, Beilngries, Neumarkt Worzeldorf i Bambergu. Ikonografia pokazuje, jak niewiele zmieniło się tam na przestrzeni lat: baseny portowe, kamienne nabrzeża, magazyny towarowe, dźwigi, w znacznej mierze zachowano tam w oryginalnym stanie, jak w Bambergu. Inne porty funkcjonowały niegdyś w Fürth, Erlangen i Forchheim. Do załadunku i rozładunku służyły zaprojektowane i wykonane przez Wilhelma Späth dźwigi o nośności 3 ton. Znajdujemy je w wielu miejscach, m.in. w Neumarkt i w Bambergu.

Pierwsze barki miały długość 24,0 m, maksymalnie 30,0. Ich szerokośc nie mogła przekraczać 4,2 m, a zanurzenie 1,16 m. Mogły transportować do 120 ton ładunku. Wzdłuż kanału istniały ścieżki holownicze. Barki korzystały z żagli lub przeciągano je końmi bądź wołami, prowadzonymi po ścieżkach holowniczych. Czasami czerpano z siły mięśni ludzi. Z przełomem XIX/XX w. burłaczenie straciło na znaczeniu, pracę zwierząt lub ludzi zastąpiły parowe holowniki.

Statki poruszające się z prędkością 3 km/godz. potrzebowały 6 dni na przebycie trasy od Dunaju do Menu. Rejs z Amsterdamu do Wiednia trwał zwykle dobre dwa miesiące. Korzystanie z kanału i jego portów, dźwigów, placów i magazynów było płatne, rokrocznie publikowano taryfy opłat kanałowych i portowych. Wysokość opłat uzależniona była od tonażu ładunków i długości drrogi jego transportu. Obciążane były nimi także barki puste. Z czasem wysokość opłat obniżano. Zakładano, że możliwości transportowe kanału sięgać będą 100.000 ton rocznie. W pierwszym pełnym roku działalności kanałem przewieziono już jednak 175.000 ton towarów, a w 1850 już niemal 200.000 ton. Później transport ładunków zaczął się zmniejszać, by

w roku 1900 osiągnąć 150.000 ton, ale później ponownie spadł do 60.000 w 1912, 22.000 z 1925 i 35.000 ton w 1940. Transportowano głównie drewno, kamień, węgiel i produkty rolne.

Już w kilka lat po powstaniu kanał spotkał się z konkurencją ze strony kolei żelaznej. Próbowano temu przeciwdziałać przez obniżki opłat. Ale konkurencyjności nie sprzyjały też parametry techniczne kanału, zbyt niskie dla statków pływających po Renie i Dunaju, dłuższych, szerszych i o większym zanurzeniu od dopuszczalnego na Kanale Ludwika. Stąd już w latach 90. XIX w. pojawiły się głosy postulujace zdecydowana przebudowe kanału, ale możliwe stało się to dopiero w drugiej połowie XX stulecia.

W XX stuleciu kanał zyskiwał rangę atrakcji turystycznej, coraz szerzej wkraczała w jego obszar turystyka piesza i rowerowa, pojawił się także statek pasażerski, wraz z upadkiem gospodarczego znaczenia kanału rosła jego wartość rekreacyjna, miejsce do pływania, uprawiania zimą łyżwiarstwa, wędkowania i połowu ryb. Nad kanałem wyrastać poczęły knajpy i kawiarnie, pojawiły się pensjonaty. Jednym z ostatnich pożytków był transport kanałem w 1944 r. kutrów torpedowych w kierunku morza Czarnego.

Nowy kanał Ren – Men – Dunaj na wysokości Beilngries, foto Stanisław Januszewski

II wojna światowa nie oszczędziła kanału, chociaż zniszczenia nie były wielkie. Szybko je usunięto, chociaż nie było jasne jaką rolę kanał mógłby pełnić. Transportowano nim głównie materiały budowlane i gruz. W 1950 zrezygnowano z utrzymywania na kanale żeglugi, część kanału osuszono, na odcinku od Norymbergi do Bambergu drogę wodną przebudowano. W 1962 przystąpiono do budowy nowego kanału na południu od Norymbergi, prowadząc go czasami starą trasą i niszcząc historyczny przekrój koryta, wiele śluz i innych budowli hydrotechnicznych. Prace te zintensyfikowano od 1986 i 1996 r., kiedy to obchodzono 150 rocznice rozpoczęcia i zakończenia

Relikt starego Kanału Ludwika, wokół którego poprowadzono ścieżkę edukacyjną, foto Stanisław Januszewski

budowy kanału. Zrewitalizowano mosty kanałowe Gauchsbach i Schwarzenbach, wyremontowano a nawet odbudowano wiele śluz, bram przeciwpowodziowych, wrót wspornych, które z uwagi na materiał winny być co 20 lat wymieniane.

Ścieżki holownicze przysposobiono do roli tras rowerowych. P)rzy wszystkich budowlach wodnych, sluzach, mostach, a nawet przy reliktach dawnego koryta – jak w Beilngries - ustawiono tablice informacyjne, mówiące o miejscach w których turysta się znalazł, ich przemianie, o budowlach, które ogląda, czasami wokół reliktów kanału poprowadzono krótkie ścieżki edukacyjne. Na utrzymanych odcinkach kanału władze wodne Norymbergi i Ratyzbony utrzymują dwie zabytkowe barki, na których prowadzone są krótkie rejsy pasażerskie, z użyciem .pociągu zwierzęcego. Barka E*lfriede* działa w sekcji stanowiska szczytowego, między śluzami nr 32 i 33, a barka A*lma-Viktoria* między śluzami 24 i 25. W. południowej części zamku w Burgthan otworzono Ludwik Canal Muzeum i Centrum Informacji o Kanale. Kanałem interesują się nie tylko turyści, także artyści, którzy w rejonie Neumarkt realizują projekt „Sztuki na kanale", w ramach którego powstaje unikatowa, plenerowa ekspozycja rzeźby.

Dla zmęczonych rowerzystów lub pieszych przy kanale lub w okolicznych wioskach znajdujemy wiele zacienionych ogródków piwnych i przytulnych, niedrogich zajazdów, w których można odpocząć i cieszyć się smakowaniem dań kuchni frankońskiej. Warte uwagi są również zabytki kultury w osadach tych pieczołowicie pielęgnowane. Tak oto otwarta, żywa księga historii budownictwa wodnego i żeglugi śródlądowej, jaką Kanał Ludwika, osadzony w krajobrazie kulturowym Bawarii i Frankonii, pozostaje prowadzi nas ku dziedzictwie kultury materialnej i duchowej, wspólnej śródziemnomorskiemu kręgowi kultury. Ujawnia jak mocno Kanał Ludwika w dziedzictwie tym był i jest osadzony.

Barka Elfriede, foto Hans Grüner

Leszek Mulka

Rozwój turystyki wodnej na Odrze

Odra jest drugą co wielkości rzeką Polski. Wypływa z Gór Odrzańskich w Sudetach Wschodnich na terenie Czech. Jej długość wynosi 854 km, z czego 742 km znajduje się w Polsce, a 112 km w Czechach. W górnym biegu na krótkim odcinku 8 km jest rzeką graniczną między Polską a Czechami, a w dolnym na odcinku 161,7 km stanowi granicę między Polską i Niemcami. Ma zróżnicowany przebieg i wspaniałe otoczenie przyrodnicze, odmienne dla poszczególnych odcinków swego biegu. Posiada odcinki górskie o rwącym, wręcz dzikim nurcie, oraz nizinne o nurcie wolnym, majestatycznym. Odcinek od Kędzierzyna-Koźla do Brzegu Dolnego o długości 186 km jest skanalizowany. Znajduje się na nim 30 śluz, w tym 24 na głównym szlaku żeglugowym. Odra posiada niezwykle urozmaicone otoczenie – wzdłuż jej biegu znajduje się 9 parków krajobrazowych i 15 rezerwatów przyrody oraz zabytkowe miasta (Brzeg, Wrocław, Głogów, Szczecin).

Znaczna długość i połączenia z innymi szlakami wodnymi Polski oraz z systemem szlaków wodnych Europy umożliwiają dalekie wielodniowe wyprawy. Przez

Atrakcje Górnej Odry, foto Paweł Żółciński

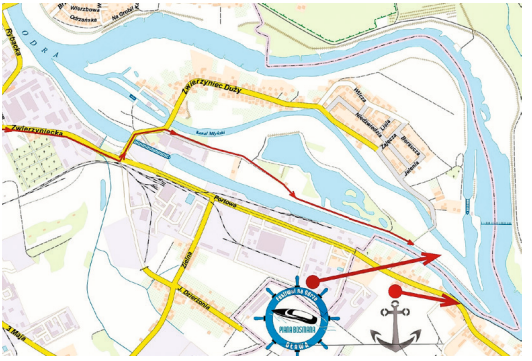
Wartę, Noteć, Kanał Bydgoski i Wisłę można dopłynąć do Gdańska, a dalej przez Zatokę Gdańską, Zalew Wiślany i Kanał Elbląski na pojezierze Iławsko-Ostródzkie. Ewentualnie przez Wisłę, Narew i Pisę dotrzeć można na Wielkie Jeziora Mazurskie. Połączenia przez kanały Odra-Szprewa i Odra-Havela umożliwiają żeglugę nie tylko do Berlina, ale także do Morza Północnego i kanału La Manche, a nawet do Morza Czarnego.

Dzięki walorom przyrodniczym, krajobrazowym i turystycznym Odra może zadowolić turystów o bardzo różnych upodobaniach – kajakarzy, żeglarzy i motorowodniaków, a także miłośników przyrody i pięknych krajobrazów, architektury i zabytkowych budowli wodnych.

Bardzo atrakcyjny jest górny odcinek Odry o wyraźnie górskim charakterze, wykorzystywany głównie przez kajakarzy i wioślarzy. Spływy górskim odcinkiem Odry i jej dopływami cieszą się dużym powodzeniem i gromadzą setki uczestników z Czech i Polski – to wielka frajda i dla uczestników i dla widzów.

Atrakcją turystyczną górnej Odry jest także Kanał Gliwicki oraz relikty nieistniejącego już Kanału Kłodnickiego w Gliwicach i Kędzierzynie-Koźlu. Warto zobaczyć „bezkolizyjne skrzyżowanie" Kanału Gliwickiego i rzeki Kłodnicy, która przepływa pod kanałem, zwane „syfonem Kłodnicy", znajdujące się kilka kilometrów od centrum Kędzierzyna. Jest to jedno z kilku takich „skrzyżowań" cieków wodnych w Polsce.

Interesującym, ale mało znanym fragmentem Odry jest Oławski Węzeł Wodny. Tworzy go koryto Odry i dwa ramiona boczne: kanał żeglugowy i Kanał Młynówki. Znajdują się na nim dwie śluzy, dwa jazy, elektrownia wodna i port rzeczny. Dużą atrakcją jest marina w Ścinawie Polskiej i statek pasażerski „Oława", który w sezonie prowadzi rejsy z Oławy do Brzegu i z Oławy do Wrocławia. Turystów przyciąga także popularna wśród wodniaków Tawerna Kapitańska oraz wspaniały wodniacki festiwal „Piana Bosmana".

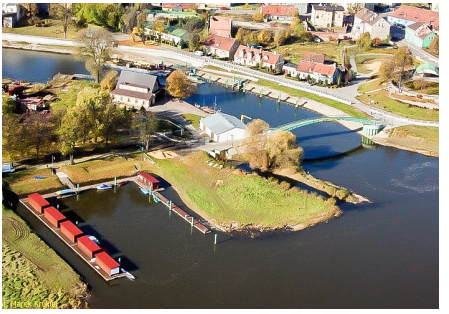


Oławski Węzeł Wodny, archiwum autora

Największym i najbardziej rozbudowanym węzłem wodnym na Odrze i w Polsce jest Wrocławski Węzeł Wodny. Rozciąga się na 25 kilometrowym odcinku Odry, a łączna długość szlaków żeglugowych na nim wynosi 45 km. Tworzą go koryta Odry, łączące je kanały oraz cztery dopływy: Oława, Ślęza, Bystrzyca i Widawa. Na jego obszarze znajduje się 10 śluz. Najbardziej atrakcyjnym jego

fragmentem jest Śródmiejski Węzeł Wodny – akwen niezwykle urozmaicony i bogaty w obiekty hydrotechniczne. W jego obrębie Odra dzieli się na dwa koryta – Odrę Północną i Odrę Południową, które za Kępą Mieszczańską, ponownie się łączą. Na jego obszarze znajduje się 6 wysp, 10 mostów i kładek; 2 zabytkowe, ale działające elektrownie wodne; 2 zabytkowe śluzy komorowe z XVIII w. – Piaskowa i Mieszczańska (jedna z niewielu zachowanych w Europie śluz komorowych o przesuniętych głowach); 6 różnego typu jazów. Z nurtu rzeki widać zabytkowe kościoły Ostrowa Tumskiego, okazały gmach Uniwersytetu i wiele innych zabytkowych budowli Wrocławia. Wspaniałe te zabytki oglądane z wody nabierają dodatkowego uroku.

Widok na Ostrów Tumski, archiwum autora



Port w Nowej Soli, źródło: internet

Coraz większą rolę w turystyce wodnej na Odrze odgrywa lubuski szlak odrzański, obejmujący 220-kilometrowy odcinek Odry swobodnie płynącej od Głogowa do Kostrzyna nad Odrą. Znajduje się na nim 9 dobrze wyposażonych, gościnnych marin i przystani: w Głogowie, Bytomiu Odrzańskim, Nowej Soli, Cigacicach, Krośnie Odrzańskim, Słubicach i Kostrzynie nad Odrą oraz po stronie niemieckie w Eisenhüttenstadt i Frankfurcie n/O. Na tym odcinku Odry pływają dwa statki pasażerskie („Laguna" i „Zefir"), które w każdym rejsie zabierają po 120 pasażerów. Turystyczne rejsy tymi statkami odbywają się codziennie od połowy kwietnia do końca października.

Niezwykle ciekawy dla turystów wodniaków jest północny odcinek Odry od Widuchowej do ujścia rzeki do Zalewu Szczecińskiego i jeziora Dąbie, o długości prawie 40 km. We wsi Widuchowa, na 704 km biegu, Odra rozdziela się na dwa koryta – Odrę Zachodnią, która płynie przez Szczecin i uchodzi do Zalewu Szczecińskiego oraz Odrę Wschodnią, która przechodzi w Regalicę uchodzącą do jeziora Dąbie. W okolicy Szczecina Odra płynie już kilkoma korytami, z których główne to Duńczyca, Parnica i Święta. Przez Zalew Szczeciński Odra trzema ramionami (Dziwną, Świną i Pianą) dociera do Morza Bałtyckiego. Szczecin

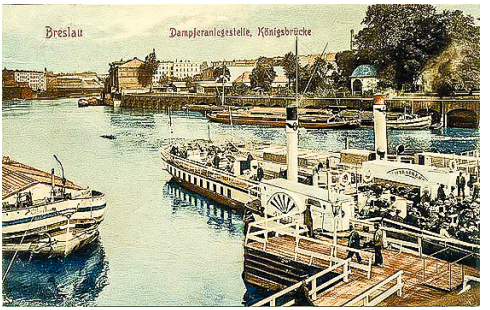
i jego okolice jest znakomicie zagospodarowanym pod względem turystycznym obszarem – znajdujemy tam wiele atrakcji oraz nowoczesnych i gościnnych marin.

Walory przyrodnicze, krajobrazowe i turystyczne Odry stanowią o jej wielkim potencjale turystycznym i dużej atrakcyjności. Mimo niezwykłego uroku, wielu atrakcji i międzynarodowego charakteru Odra nie jest obecnie w pełni turystycznie wykorzystana. Iinfrastruktura turystyczna jest jeszcze niewystarczająca, a Odra nie jest drożna wzdłuż całego biegu. Wąskim gardłem jest nieuregulowany środkowy odcinek Odry poniżej Brzegu Dolnego. Nie jest też w pełni drożny Wrocławski Węzeł Wodny – obecnie jedyny szlak wodny prowadzi kanałem nawigacyjnym omijającym centrum Wrocławia.

Marina na wyspie Grodzkiej w Szczecinie, foto Piotr Budzyński

Jednak nie zawsze tak było. Odra od dawna pełniła rolę turystyczną i rekreacyjną, ale dopiero w połowie XVIII w. nastąpił wyraźny rozwój turystyki, rekreacji i sportów wodnych, a przebywanie nad wodą stało się ulubioną formą spędzania czasu wolnego mieszkańców nadodrzańskich miejscowości. Nad brzegiem Odry zaczęły powstawać ośrodki sportowe i wypoczynkowe oraz liczne przystanie kajakowe, wioślarskie i żeglarskie. Na Odrze pojawiły się wycieczkowe statki parowe – często były to bocznokołowce. Jednym z największych był bocznokołowiec „*Fürst von Hatzfeld, Herzog zu Trachenberg*" o długości 46 m i szerokości 8 m, który na pokład zabierał nawet 512 pasażerów. Modne stały się wycieczki mieszkańców Wrocławia do pobliskich miejscowości: Oławy, Brzegu, Ścinawy, Lubiąża i Głogowa, a nawet do Szczecina. Na przełomie XIX i XX w. Odra przeżywała okres świetności. Była w pełni wykorzystywana do uprawiania turystyki, rekreacji i sportów wodnych – pełno na niej było żaglówek, kajaków,

łodzi wiosłowych, gondoli i parowych statków pasażerskich. W 1876 r. we Wrocławiu powstał pierwszy klub wioślarski, a już pięć lat później w 1881 r. odbyły się pierwsze w Europie wyścigi wioślarskie. Przybywało chętnych do spędzania czasu nad wodą. Przybywało także przystani i marin – przed II wojną światową było ich ponad 70.



Dawny port przy moście Królewskim (Sikorskiego) we Wrocławiu, źródło: internet

Żywiołowy rozwój turystyki wodnej i rekreacji na Odrze przerwała II wojna światowa. W wyniku działań wojennych w dużym stopniu została zniszczona infrastruktura turystyczna i sprzęt pływający. Mimo tego, zaczęły powstawać (polskie tym razem) kluby kajakowe, wioślarskie i żeglarskie. Na Odrze pojawiły się kajaki, łodzie i jachty. Powoli zaczęła się odradzać turystyka wodna i rekreacja. Korzystając z poniemieckich jednostek uruchomiono rejsy wycieczkowe. We Wrocławiu popularne były rejsy na Wyspę Opatowicką. Jednak z czasem ruch pasażerski zaczął zamierać. Na graniczącym z Niemcami odcinku Odry przez wiele lat nie można było pływać turystycznie. Lata 90. XX w. również nie sprzyjały uprawianiu turystyki i rekreacji na Odrze. Brakowało niezbędnej infrastruktury turystycznej, portów, przystani i marin. Niewielkie też było zainteresowanie władz i mieszkańców nadodrzańskich miejscowości turystycznym wykorzystaniem rzeki.

Na szczęście w ostatnich latach wiele zmieniło się na lepsze. Z inicjatywy Stowarzyszenia na Rzecz Miast i Gmin Nadodrzańskich w 2002 r. została opracowana „Koncepcja turystycznego i rekreacyjnego zagospodarowania Odry", która zakładała budowę wzdłuż Odry całego łańcucha przystani turystycznych. Koncepcję tę wsparli marszałkowie czterech nadodrzańskich województw: opolskiego, dolnośląskiego, lubuskiego i zachodniopomorskiego, którzy w 2004 r. podpisali list intencyjny do władz miast nadodrzańskich, deklarując pomoc w realizacji przedsięwzięć związanych z turystyką wodną. List ten został uroczyście odnowiony w 2009 r. w czasie Dni Odry w Szczecinie.

Walory turystyczne Odry i wypływające z nich korzyści dostrzegło wiele nadodrzańskich miast i gmin, a także firmy, organizacje pozarządowe i osoby prywatne. Podejmowane przez nich inicjatywy i realizowane inwestycje dały już konkretne efekty. Kosztem wielu milionów złotych zbudowano na Odrze (nie licząc Wrocławia i Szczecina) 15 nowoczesnych i przyjaznych dla wodniaków marin i przystani: w Gliwicach, Kędzierzynie-Koźlu, Krapkowicach, Opolu, Brzegu, Ścinawie Polskiej, Urazie, Ścinawie, Głogowie, Bytomiu Odrzańskim,

Cigacicach, Nowej Soli, Krośnie Odrzańskim, Słubicach i Kostrzynie. W większości posiadają one niezbędną infrastrukturę turystyczną i odpowiednie zaplecze i z reguły organizują ciekawe wodniackie imprezy. Swoją turystyczną ofertą zaczynają przyciągać również turystów z krajów Europy Zachodniej. Dzięki tym inwestycjom Odra odżyła i znów zaczyna wypełniać swoją funkcję turystyczną i rekreacyjną.

Jednak zagospodarowanie turystyczne Odry jest nierównomierne i w dużej mierze zależy od zaangażowania lokalnych społeczności i możliwości finansowych władz samorządowych. Dobrym przykładem pozytywnego działania jest program „Odra dla turystów 2014 – rozwój turystyki wodnej na transgranicznym obszarze Doliny Środkowej Odry" realizowany w latach 2010-2014 przez trzy

Port Uraz, archiwum autora

Marina w Głogowie, foto Grażyna Szyszka

gminy województwa lubuskiego: Nową Sól, Bytom Odrzański i Sulechów. W ramach tego programu wybudowano nowe i rozbudowano istniejące już przystanie oraz porty dla statków pasażerskich. Zakupiono także dwa statki pasażerskie. Na ten cel samorządy otrzymały z funduszy UE 20 mln zł. W marcu 2016 r. została otwarta nowa marina w Głogowie, której budowa trwała dwa lata i kosztowała ponad 5 mln zł.

Ogromną rolę w zagospodarowaniu turystycznym Odry i rozwoju turystyki wodnej na Odrze odegrał Flis Odrzański – ekspedycja wodna Ligi Morskiej i Rzecznej organizowana corocznie od 1996 r. Na przełomie czerwca i lipca przez dwa tygodnie Odrą spływają flisackie tratwy zbudowane z pni sosnowych oraz galary, kajaki, żaglówki, motorówki i inne jednostki pływające. Flis rozpoczyna się w Brzegu, a kończy w Szczecinie. Uczestnicy są gorąco witani wzdłuż całej rzeki przez mieszkańców nadodrzańskich miejscowości, którzy organizują festyny, zabawy, konkursy, a nawet dni Odry. To wspaniała promocja Odry i turystyki wodnej, a także świetna okazja do integracji nadodrzańskich miejscowości wokół programu turystycznego ożywienia Odry.

Dużą rolę w rozwoju turystyki wodnej na Odrze odgrywają stowarzyszenia i kluby wodniackie. Warto tu wymienić Stowarzyszenie Marin Odrzańskich, gru-

pujące 11 marin od Gliwic do Urazu, oraz Stowarzyszenie „Odra dla Turystów" z Nowej Soli.

Rozwija się również turystyczna żegluga pasażerska na Odrze, głównie we Wrocławiu, Szczecinie i Nowej Soli. Wzrasta ilość statków pasażerskich i rośnie zainteresowanie turystyką wodną. We Wrocławiu pływa obecnie 12 statków pasażerskich oraz kilka mniejszych jednostek, które prowadzą rejsy po Wrocławskim Węźle Wodnym. Niestety, przeszkodą dla turystki wodnej we Wrocławiu jest zamknięty Kanał Miejski i nieczynna od lat Śluza Mieszczańska. Odbudowana po zniszczeniach wojennych i uruchomiona w 2004 r. działała zaledwie trzy lata i to sporadycznie.

Flis Odrzański – Ścinawa 2014 r., foto Mariola Kosenko

Śluza Mieszczańska 2004 r., foto Stanisław Januszewski

Ale główną przeszkodą w dalszym rozwoju turystyki wodnej na Odrze jest nieuregulowany środkowy odcinek Odry poniżej Brzegu Dolnego. Jego udrożnienie umożliwi turystyczne rejsy większych jednostek na całej długości rzeki, a także rejsy statków pasażerskich z krajów Europy zachodniej do Wrocławia przez cały sezon nawigacyjny. Zagraniczni turyści chętnie przypłyną do Wrocławia czy do Opola. Już teraz przypływają do Wrocławia duże hotelowce („Saxonia", „Sans Souci", „Johannes Brahms") z turystami z Europy zachodniej, niestety tylko wiosną i jesienią, kiedy poziom wody na Odrze jest odpowiednio wysoki. Dlatego niezwykle ważne jest szybkie dokończenie budowy stopnia wodnego w Malczycach, którego budowa trwa już 19 lat (!).

Statek wycieczkowy „Sans Souci", czasopismo logistyka.pl

Turystyka wodna cieszy się ogromnym zainteresowaniem i jest jedną z ulubionych form spędzania czasu wolnego współczesnych społeczeństw. Jej rozwój jest uważany za istotny czynnik wzrostu gospodarczego i spo-

łecznego. Również w Polsce zapotrzebowanie na turystykę wodną stale rośnie, gdyż korzyści wynikające z rozwoju turystyki wodnej są niezaprzeczalne. Turystyka wodna tworzy nowe obszary dla działalności gospodarczej i stwarza warunki dla inwestycji krajowych i zagranicznych. Wpływa na aktywizację gospodarczą i społeczną miejscowości leżących nad rzekami i jeziorami, a także zwiększa ich atrakcyjność turystyczną. W powiązaniu ze szlakami lądowymi wpływa na rozwój innych form turystyki, gdyż stwarza możliwości organizowania kombinowanych imprez turystycznych, łączących np. turystykę pieszą lub rowerową z odcinkami spływów kajakowych i rejsów pasażerskich. Wszystkie te formy turystyki, powiązane z promocją atrakcji znajdujących się na brzegach i w ich sąsiedztwie, można z powodzeniem realizować wzdłuż Odry, począwszy od kanału Gliwickiego po Zalew Szczeciński. Odra, najbardziej atrakcyjna i najlepiej zagospodarowana turystycznie rzeka Polski, może i powinna ponownie stać się ważnym międzynarodowym wodnym szlakiem turystycznym.

Bibliografia

- Czerny M., Program „Szlaki Wodne Polski", CTW PTTK, Warszawa, 2006.
- Januszewski S, Odra czasu Nadbora, FOMT, Wrocław 2001
- Kosicki M., Żegluga turystyczna i sportowa na Wrocławskim Węźle Wodnym, [w:] „Dziedzictwo morskie i rzeczne Polski", pod red. S. Januszewskiego, FOMT, Wrocław 2006.
- Liszewski S., Możliwości i kierunki rozwoju turystyki w Dolinie Odry, Łódzkie Towarzystwo Naukowe, Łódź 2003.
- Marszałek E., Koncepcja turystycznego i rekreacyjnego zagospodarowania Odry, WSE-T, Szczecin 2002.,
- Marszałek E., Odrzański szlak wodny. Informator turystyczny, WSE-T, Szczecin, 2003.
- Marszałek E., Odra jako szlak komunikacyjno-transportowy oraz turystyczno rekreacyjny, WSE-T, Szczecin, 2010.
- Marszałek E., Transportowa i turystyczno-rekreacyjna funkcja rzeki Odry, Logistyka Nr 6/2011.
- Materiały z konferencji „Dzisiejszy obraz Odry. Stan jej turystycznego i rekreacyjnego zagospodarowania" WST-E, Szczecin 2005.
- Wrocław a Odra, Urząd Miejski Wrocławia, Wrocław 1999.
- Pyś J., Administracja jako pomoc i utrudnienie dla turystyki wodnej. II Forum turystyki wodnej, Warszawa 2012.
- Pyś J., Odra, Rzecz o żegludze i polityce, FOMT, Wrocław 2014.
- Pyś J., Odrzańska Droga Wodna – europejskie dziedzictwo, w: Prosto z Pokładu (red. S. Januszewski), cykl artykułów publikowany w latach 2013-2014.
- Pyś J., Odrzańska Turystyka Wodna, w: Prosto z Pokładu, (red. S. Januszewski), nr 128/2014.
- Uściński K., Odra – szansa dla Wrocławia, Kalendarz wrocławski 2002, rocznik XLIII; TMW Wrocław.
- Wrocławski Węzeł Wodny. Przewodnik turystyczny, pod red. S. Januszewskiego, FOMT, Wrocław 2008.

Stefan Bartosiewicz
Fundacja Otwartego Muzeum Techniki

Rodowód kładki rowerowo-pieszej na śluzie Bartoszowice

Opowiem historię tej kładki, wiązać się bowiem może z pewnymi procedurami wartymi wdrożenia gdy mowa o zwrocie miast nadodrzańskich ku Odrze, budzeniu świadomości walorów historyczno-technicznych i gospodarczych rzeki, jej kulturotwórczych ról. Historia którą opowiem pozbawiona jest wielkich odniesień, ale nasze codzienne życie formują rzeczy niewielkie. One w końcu składają się na dziedzictwo z którego bezustannie czerpiemy. Stąd równą pomnikom wagę posiadają nad Odrą także rzeczy zdawałoby się banalne, ale prowadzące ku złozonym relacjom rzeki z lądem i vice bersa.

W latach 80. XX w. do zarządu dorzecza środkowej Odry - Okręgowej Dyrekcji Gospodarki Wodnej we Wrocławiu (obecnym spadkobiercą prawnym tej jednostki jest RZGW) – często nadsyłano wnioski w sprawie stworzenia bezpiecznego przekroczenia kanału żeglugowego na stopniu Bartoszowice, w przekroju śluzy (dolna głowa). Zawsze chodziło o udostępnienie dla pieszych i rowerzystów trasy do Strachocina i do basenów powyrobiskowych Bajkał.

Każdy kto śledzi historię rozwoju infrastruktury hydrotechnicznej na Odrze, dopatrzy się na starych planach, że nad głową dolną śluzy już w roku 1918 istniała kładka pieszo –jezdna. Niestety w wyniku działań wojennych została zlikwidowana. Społeczna potrzeba odtworzenia jej stale istniała. Ciągłe, chroniczne niedofinansowywanie stanu utrzymywania majątku wodnego w Polsce, nie stwarzało sprzyjającej atmosfery dla planowania pilnych zadań odtworzeniowych w całym dorzeczu, tym bardziej dla kładki nad śluzą. Wreszcier po latach zapaliło się dla niej zielone światełko.

W związku z modernizacją drogi wodnej Odry w przekroju czynnego stopnia wodnego „Lipki" (woj. opolskie) przebudowywano stary jaz kozłowy na nowoczesny obiekt hydrotechniczny. Była to inwestycja centralna. W ramach projektu zdecydowano o likwidacji starej kładki śluzowej, planując budowę nowego mostu technicznego dla stopnia. Ustrój konstrukcji starej kładki - nitowanej wykonanej ze stali niespawalnej - miał być przeznaczony na złom.

Wówczas zdecydowałem o odstąpieniu od decyzji jej złomowania i pozostawieniem w zasobach eksploatacji. W 2000 roku jako dyrektor ds. technicznych byłem przekonany, że pomysł wtórnego wykorzystania mostowego przęsła nośnego, gdziekolwiek na innym obiekcie wodnym, ma uzasadnienie ekonomiczne, choćby w kontekście słabego finansowania gospodarki wodnej.

Rozpatrywaliśmy wtórne wykorzystania tej konstrukcji wariantowo, albo na zbiorniku Międzygórze, poniżej zapory, albo poniżej zapory Stronie Śląskie, biorąc pod uwagę i inne lokalizacje. Pomysł przewiezienia kładki do Międzygórza lub do Stronia upadł. Najbardziej realne wydawało się więc wykorzystanie konstrukcji na śluzie Bartoszowice.

Zlecenie na wykonanie stosownego projektu otrzymało hydrotechniczne biuro projektowe Water Service, kierowane przez prezesa Zbigniewa Szymanowskiego. Inwentaryzacja starej konstrukcji stalowej oraz ocena warunków technicznych konstrukcji budowlanej na głowie śluzy unaoczniły nowe problemy . Między innymi konstrukcja stalowa była krótsza o ok. 90 cm niż odległość między istniejącymi przyczółkami, co pod znakiem zapytania stawiało możliwość posadowienia kładki. W tym czasie, w związku z awarią na śluzie Bartoszowice, pilnie rozpoczęto realizację innego projektu, związanego z wymianą wrót i ich napędów. Osłabiło to pilotowanie pomysłu z odtworzeniem kładki. Zapowiadało się czasowe odroczenie.projektu jej zabudowy na Bartoszowicach.

Piętrzącym się trudnościom planu wykorzystania starej zabytkowej konstrukcji kładki z Lipek nie uległ, pracujący w dyrekcji mgr inż. Mirosław Chlebowicz. To właśnie on znalazł spos ob na uporanie się z dysproporcjami wymiarowymi poszczeg. ólnych elementów. Teraz szybko wykonano projekt techniczny i budowlany. Uzyskanbo niezbędne zezwolenia i w 2003 RZGW ujął w planie na najbliższy rok budżetowy odtworzenie kładki mostowej nad dolną głową śluzy Bartoszowice.

Wykonawcą zadania zajęło się działające w ramach Zarządu, własne Gospodarstwo Pomocnicze, którym kierował wówczas mgr inż. Chlebowicz. Konstrukcja została na miejscu w Lipkach przygotowana technicznie i logistycznie do przetransportowania. Dokonano tego własnym taborem rzecznym i przy użyciu dźwigów pływających. Przy realizacji zadania przez Gospodarstwoa Pomocnicze duże zaangażowanie wykazał także inż. Norbert Olszewski, koordynujący prace.

Formalny odbiór robót budowlanych nastąpił 10 października 2004 roku. Na uroczystość otwarcia ruchu pieszego i rowerowego byli zaproszeni przedstawiciele Urzędu Miasta Wrocławia. Nbikt z nich nie przybył ale ważnym było, że stawili się reprezentanci organizacji cyklistów. Licznie stawili się też mieszkańcy Biskupina, którzy często śledzili postęp prac. Podjąłem wówczas decyzję , by główną osobą do przecięcia wstęgi otwarcia ruchu, był losowo wybrany ktoś właśnie przybyły z mieszkańców pobliskiego biskupińskiego osiedla – i tak się stało.

Kładka Ryczyńska nad głową dolną śluzy Bartoszowice, foto S. Bartosiewicz

Dzisiaj powiem, że „Dziękuję wszystkim, którzy wspierali mnie przy realizacji tego ważnego lokalnie przedsięwzięcia"

Taka była inwestycyjno – techniczna historia powstania kładki pieszo – rowerowej w ciągu drogi łączącej osiedla Biskupin, Bartoszowice z osiedlami Strachocin, Wojnów.

Moim następcom pozostał jeszcze jeden inżynieryjny temat – budowa kładki pieszo rowerowej nad śluzą Opatowice, tak by zwiększyć horyzonty dla rowerzystów i połączyć Biskupin z Opatowicami. W RZGW znajduje się koncepcja techniczna przepreawy, opracowana przez prof. Jana Biliszczuka (projektanta mostu Rędzińskiego).

Pozostał wówczas do załatwienia ostatni problem – jak nazwać tę odtworzoną kładkę?

W ciągu kilku najbliższych lat temat ledwie się tlił. Brakowało dobrych pomysłów. Padały propozycje by kładce nadać imię Prezydenta Gabriela Narutowicza, „Kładki Śluzowej" lub „Bartoszowickiej", bądź "Kładki Lipka", ale żadna z nich nie wytrzymywała krytyki. „Kładka Lipka" miałaby być śladem i metryką pochodzenia konstrukcji ze stopnia „Lipki". Ale od jakiegoś czasu chodziła mi po głowie jeszcze inna nazwa „Kładka Ryczyńska". W tym czasie z pasją studiowałem informacje z dziejów Śląska wiążące się z rzekami.

Osobliwą była dla mnie historia powstania w średniowieczu nadodrzańskiej osady - Ryczyn. Ślady jej istnienia w lasach, w pobliżu wsi Lipki są mocno udo-

kumentowane archeologicznie i oznaczone w terenie. Kiedyś Ryczyn był znaną piastowską kasztelanią, znaną rownie dobrze jak Wrocław i Opole. Osada mogła istnieć, być może już w epoce Wielkiego Księstwa Morawskiego.

Osada wyjątkowo była zlokalizowana na prawym brzegu Odry. Nad Odrą spośród 24 miast, aż 18 jest zlokalizowanych na lewym brzegu – koryto rzeki miało stanowić naturalną ochronę przed barbarzyństwem ze wschodu. W czasie najazdu Tatarów w 1241 roku owa Kasztelania Ryczyn uległa zagładzie – została jedynie sentymentalna piastowska historia. Trzeba przyjąć, że wieś lub skupisko domostw Lipki (być może rejon przeprawy kasztelańskiej) mogła kiedyś należeć do Kasztelanii Ryczyn.

Z punktu widzenia dogodności wyboru przeprawy przez Odrę miejsce zdecydowanie nie było najlepsze. To też ważyło na tym, że po tatarkim najeździe gród nie został odbudowany, a osada się wyludniła. Jednym z powodów było to, że gród i osada zlokalizowana była na odcinku Odry przedzierającym się w obszarze przełomu, w którym koryto rzeki charakteryzuje się zwartym jednośladowym układem morfologicznym, inaczej niż na odcinkach pradolinnych (układ meandrujący i wielokorytowy).

Każdy bród rzeczny na odcinku przełomu jest trudny do pokonania. Można stąd w nosdić, że ruch handlowynim prowadzony był niewielki. Proste, drewniane przeprawy mostowe nigdy nie mogły być ustrojami długotrwałymi, zwykle szybko ulegały pochodom lodów i powodziom.

Myśląc o tej historii uznałem zatem, że kładce wywodzącej się z dawnego obszaru kasztelanii ryczyńskiej należy dać nazwę „Kładka Ryczyńska" (a nie - Lipska). Od niej można ciągnąć się rowerowym dalekim szlakiem w górę rzeki, prawym brzegiem Odry, właśnie do Lipek i do historycznego miejsca ryczyńskiego..

W ostatnich latach mojej pracy w gospodarce wodnej, w służbie dla prawdziwie dobrej sprawy – hydrotechniki dorzecza Odry, w Regionalnym Zarządzie Gospodarki Wodnej we Wrocławiu piastowałem stanowisko dyrektora naczelnego (2007- 2009). Przed odejściem na emeryturę marzyłem o tym, by kladka zyskała formalną nazwę „Kładki Ryczyńskiej", kładki pieszo – rowerowej. Nośność eksploatacyjno- użytkowa 7,5 tony na co też wskazuje tablica informacyjna na obiekcie umieszczona.

Formalnościom stało się zadość, gdy jako dyrektor naczelny RZGW wydałem stosowne zarządzenie, które po dziś dzień zachowuje się w aktach archiwalnych zarządu.

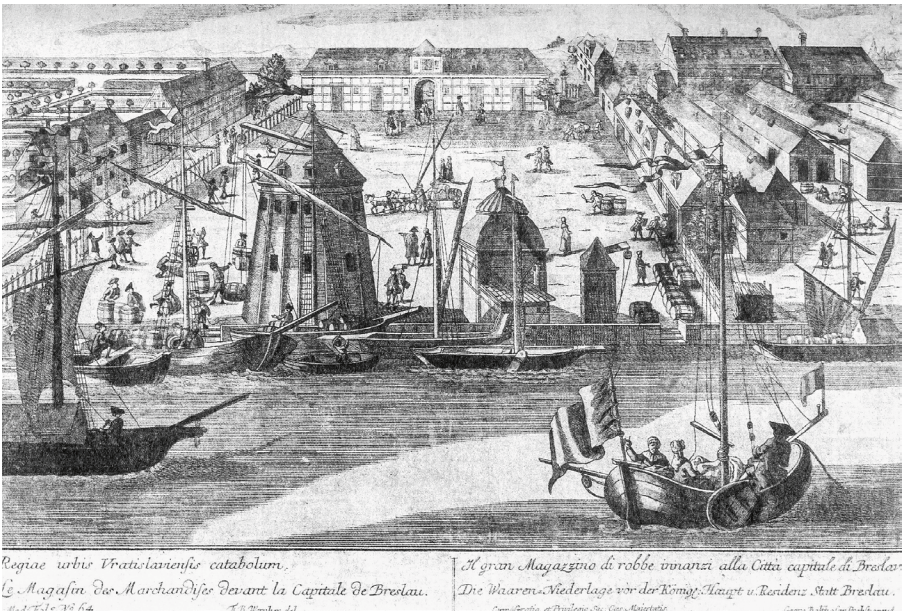
„Zarządzenie Nr 0230/19/2008 - Dyrektora Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej we Wrocławiu z dnia 22 września 2008 r. „w sprawie ustalenia nazwy dla Kładki na Śluzie Bartoszowice." Czytamy: „Z dniem 22 września 2008 r. ustalam dla kładki pieszo-jezdnej umiejscowionej na sluzie Bartoszowice, stanowiącej urządzenie pozostające w zarządzie Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej we Wrocławiu nazwę „Kładka Ryczyńska".

Janusz Fąfara
Bractwo Mokrego Pokładu

Porty i stocznie Wrocławia

Nie jest to studium naukowe lecz tylko uwagi do historycznej dokumentacji zgromadzonej przez hobbystę - emerytowanego odrzańskiego kapitana. Zasadnicze znaczenie dla funkcjonowania śródlądowego transportu wodnego ma infrastruktura hydrotechniczna. Składają się na nią również przeładownie, porty oraz stocznie rzeczne, które są podstawowym czynnikiem tworzenia i funkcjonowania śródlądowego transportu wodnego. Aby śródlądowy transport wodny mógł być jeśli nie konkurencyjny, to traktowany na równi z transportem lądowym, to muszą być spełnione odpowiednie warunki - musi istnieć droga wodna, odpowiedni tabor pływający, muszą działać stocznie, które ten tabor zbudują i będą w stanie go remontować, no i oczywiście musi być rzecz najważniejsza czyli zapotrzebowanie na usługi transportowe drogą wodną. Wrocław z racji swego położenia jest jednym z ważniejszych ogniw Odrzańskiej Drogi Wodnej, a jej istnienie stanowi – również obecnie - niewątpliwy atut regionu, który dysponuje szlakiem wodnym o korzystnym przebiegu, łączącym aglomeracje i porty w powiązaniach krajowych i międzynarodowych. Żegluga śródlądowa dzięki swoim licznym zaletom może zostać wykorzystana jako gałąź transportu alternatywna wobec transportu drogowego i kolejowego. Miasto Wrocław usytuowane jest po obu stronach Odry, która obszar miejski rozdziela kilkoma odnogami, przez co uformowały się liczne wyspy. Poza tym Odra swym lewym brzegiem przejmuje wody rzeki Oławy, której ujście przez wiele lat wykorzystywano jako port i zimowisko statków odrzańskich. Miasto od południa otoczone jest wielkim łukiem przez Starą Odrę, której górna część jest od 1895-1897 użeglowniona aby duży ruch żeglugowy wyprowadzić poza centrum miasta. Do niej przyłącza się w dolnej części sztuczna droga wodna, która powstała w latach 1913-1917 według projektu Christiana Nakonza jako nowy, drugi wielki szlak żeglugowy, *Breitenbach-Kanal - dzisiaj zwanym Kanałem Żeglugowym lub jak kto woli Kanałem Nawigacyjnym. Wraz z* kanałem przeciwpowodziowym od południa ku północy, szerokim łukiem omija miasto. Nic więc dziwnego, że Odra przepływająca przez Wrocław jak i różne jej odnogi prowadzone wokół miasta liczą ponad 40 kilometrów długości.

Porty Wrocławia



Skład towarów i port na wyspie Kępa Mieszczańska nieznanego artysty, źródło: Olgierd Czerner Wrocław na dawnej rycinie.

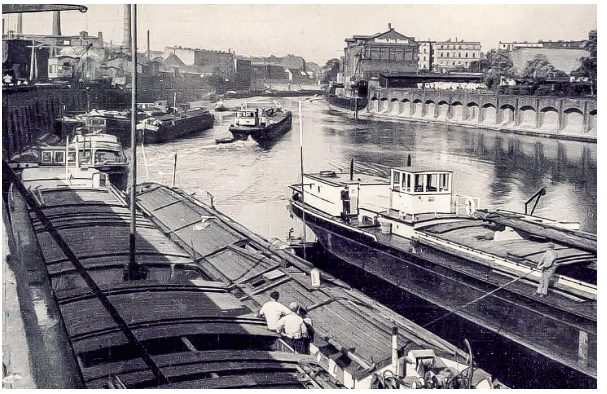
Przechodzące przez Wrocław liczne odnogi Odry po części już w XVI stuleciu były wykorzystywane przez statki rzeczne. Pierwszy port miejski (publiczny) w dawnym Breslau powstał na Kępie Mieszczańskiej u jej południowego brzegu na wprost arsenału i rzeźni miejskiej już w roku 1556. Rozbudowano go po roku 1668, a w roku 1681 postawiono tam pierwszy żuraw portowy, który przetrwał do 1726.

Po powodzi, która spustoszyła Kępę Mieszczańską w 1736, żuraw ten musiano w 1752 wymienić, a w 1768 roku zastąpiono go kolejnym, większym. W 1707 roku zbudowano przy przystani pierwsze magazyny i zaczął się kształtować tzw. Packhof, czyli składy magazynowe. W sąsiedztwie portu w latach 1771-1772 powstała rafineria cukru przerabiająca trzcinę cukrową z importu. Jeden z budynków tej rafinerii, o nieco zmienionej architekturze przetrwał do dzisiaj przy wjeździe z wyspy na most Sikorskiego, co daje też wyobrażenie o lokalizacji portu.

W 1822 roku powstał wybudowany przez gminę miejską skład i magazyny towarów przy Bramie Mikołajskiej. co z kolei spowodowało również zmianę w funkcjonowaniu starego portu. Powstał nowy port, potocznie nazywany Stadtischen Hafen am Packhof. Tak zwany teraz Alt Packhof i port znajdował się na

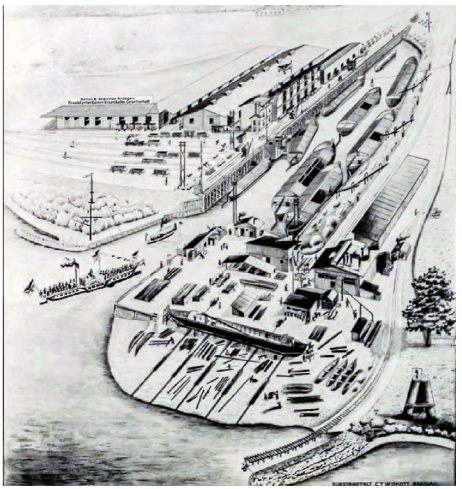
Kępie Mieszczańskiej, natomiast nowe magazyny usytuowano na Przedmieściu Mikołajskim u zbiegu ul. Podwale i Sikorskiego gdzie też dynamicznie rozwijać się począł nowy port.

Budowa pionowego nabrzeża nowo powstałego Stadtischen Hafen am Packhof, archiwum Janusz Fąfara



Widok z Mostu Sikorskiego na Stadtischen Hafen am Packhof, archiwum Janusz Fąfara

Do tego portu i wyżej wspomnianej pierwszej przeładowni dołączały z biegiem czasu dzięki dogodnemu położeniu różnych odnóg rzeki liczne prywatne firmy rozbudowując portową infrastrukturę. Nie spełniała ona jednak wszystkich oczekiwanych wymogów gdyż położone tutaj portowe nabrzeża nie posiadały połączeń z liniami kolejowymi i z powodów natury technicznej nie mogły ich zyskać. Ruch żeglugowy na Odrze ciągle wzrastał, ale kwestia budowy nowego portu wciąż pozostawała w sferze dyskusji. Dopiero gdy w roku 1842 otwarto szlak kolejowy Wrocław – Górny Śląsk wysiłki w sprawie budowy odpowiedniego portu uwieńczone zostały częściowym sukcesem. Na prawym brzegu Odry, poniżej mostu kolejowego powstał mały port który miał już połączenie z koleją. Miał powierzchnie 67 arów, 370 metrów na-



Rycina przedstawiająca stocznię i port Popowice, źródło: Hafen-Anlagen zu Breslau. Denkschrift zur Eröffnung des städtischen Hafens am 3. September 1901

brzeży przeładunkowych, jedną wywrotnicę wagonową i pięć dźwigów. Port ten zlikwidowano w 1903 r., a basen portowy zasypano. Frankfurckie Towarzystwo Kolei Towarowej (Frankfurter Gütereisenbahn-Geselschaft) wybudowało w latach 1887/88 własny port wraz ze stocznią przy lewym brzegu Odry na wrocławskich Popowicach.

Lokalizacja ta obejmująca powierzchnię 9 ha i 52 ary usytuowana była bezpośrednio przy węźle kolejowym Wrocław Popowice i miała z nim bezpośrednie połączenie torowe. Posiadała także dobrą komunikację drogową z centrum miasta. Przy wschodniej stronie portu usytuowano dwustumetrowe nabrzeże wraz z wywrotnicą wagonową do załadunku węgla, trzema parowymi żurawiami o udźwigu 2 – 2,5 ton, ręcznym żurawiem, wagami pomostowymi itp. Zachodnia strona portu służyła za miejsce przeładunku cynku, tarcicy i wyposażona była w odpowiednie urządzenia załadunkowe. Nabrzeże to zakończone było slipami, uzbrojonymi w parową maszynę wyciągową pozostającą na wyposażeniu stoczni. W części magazynowej znalazły się cztery duże kryte magazyny składowe, największy o długości 130 metrów , jak również obszerne place składowe dla magazynowania pod gołym niebem różnych surowców przemysłowych, żywic, drewna, węgla etc. Urządzono tu również składy wolnocłowe. Podczas gdy towar znajdujący się w mieście Wrocław podlegał opodatkowaniu to na terenie portu był wolny od cła. Portowy ruch kolejowy obsługiwany był przez dwie lokomotywy i dziewięć wagonów, a teren portu wyposażono w elektryczną instalację oświetleniową. Operacje przeładunkowe w porcie popowickim - z wagonów, furmanek lub magazynu na statek bądź ze statku do magazynu – z przełomem lat 80/90-tych XIX w. wynosiły średniorocznie 65620 t., zaś z magazynu na wagony lub furmanki – 12160 t.

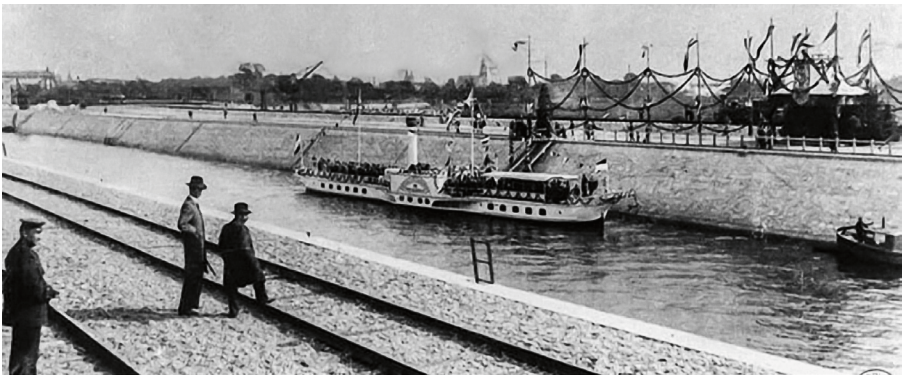
Po zakończeniu II wojny światowej port Popowice przeszedł w ręce P.P. Żegluga na Odrze i doskonale uzupełniał brakujące moce przerobowe Portu Miejskiego. Przede wszystkim prowadzone tu były załadunki węgla przy nabrzeżu zwanym „Formoza", a wschodnie nabrzeże wraz z placami składowymi obsługiwało wyładunek odrzańskich kruszyw . Po przekształceniach własnościowych P.P. Żeglugi na Odrze pierwszym większym przedsięwzięciem nowej spółki Odratrans S.A. była w 2006 sprzedaż Portu Popowice spółce Rank Progress, która szybko doprowadziła go do destrukcji. Oto jak mówiono o tym w liście Towarzystwa Upiększania Miasta Wrocławia:

„Smutny los spotkał Port Popowice , który został zrównany z ziemią, a mógłby stać się dużą atrakcją w przypadku przemyślanej inwestycji. Na całym świecie takie zespoły obiektów nadrzecznych wraz z urządzeniami o charakterze zabytków techniki (dźwigi, żurawie, bocznice) przebudowywane są na nowoczesne centra kultury o silnym potencjale rewitalizacyjnym dla całej okolicy. Port Popowice nie miał tego szczęścia, nie pozwolono mu nawet poczekać na lepsze czasy".

Dźwigi półportalowe na nabrzeżu kruszywowym portu Popowice, foto Janusz Fąfara

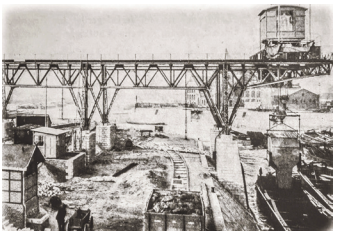
Nabrzeże kruszywowe po wyburzeniu w 2007 roku, foto Janusz Fąfara

Powróćmy jednak do XIX-wiecznej historii wrocławskich portów. Inwestycja w port na Popowicach z biegiem czasu okazała się niewystarczająca. Gwałtownie rosnące potrzeby przewozowe towarów sprawiły, że narodziły się plany budowy nowego portu. Trwające wiele lat negocjacje między miastem, państwem i innymi zainteresowanymi nie dawały odpowiedzi na podstawowe pytanie - kto winien finansować budowę , utrzymanie i ponosić koszty eksploatacji nowego portu. Wreszcie, w końcu 1880 roku, zgromadzenie Rady Miejskiej postanowiło wypuścić obligacje na kwotę dwu milionów marek przeznaczone na budowę portu. Przeciągające się dyskusje spowodowały jednak znaczne opóźnienia w realizacji I etapu kanalizacji Odrzańskiej Drogi Wodnej na obszarze Wrocławskiego Węzła Wodnego. W konsekwencji prace związane z budową nowego portu rozpoczęto dopiero 29 listopada 1897 r. Lokalizacja nowego portu, przez tyle lat stanowiąca przedmiot sporu nie budziła już wątpliwości. Miasto już wystarczająco wcześniej nabyło grunty na Kleczkowie. Uroczyste otwarcie portu nastąpiło 4 września 1901 roku, mimo że prace przy budowie portu nie były w pełni zakończone.

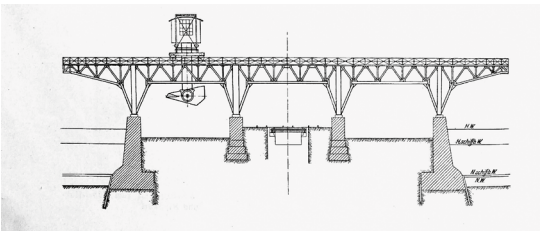


Uroczystość otwarcia Portu Miejskiego w 1901 roku, źródło: Wratislaviae Amici

Przyjrzyjmy się tej inwestycji nieco bliżej. Dostępna powierzchnia gruntów została najpierw podzielona gdyż przewidywano wybudowanie trzech basenów portowych - w rezultacie powstał tylko jeden, a budowę dalszych dwu odłożono na później. Powstał jeden basen portowy o długości 80 m i szerokości 50 m. Prawa strona basenu zyskała pionową ścianę nabrzeża, natomiast lewa skośną. Port oddzielono od rzeki Odry skośną skarpą wykonując łącznie 2,5 kilometra nabrzeży przeładunkowych. Do wszystkich nabrzeży krytych brykiem doprowadzono tory kolejowe dzięki czemu przeładunki z barki na wagon i odwrotnie ale również i na środki transportu lądowego mogły się odbywać bez przeszkód. Ruch środków transportu lądowego w porcie był bardzo duzy, tym bardziej, że czasami znajdowało się w nim ponad sto wozów konnych, którymi z wielkich gospodarstw leżących wokół Wrocławia codziennie dowożono produkty rolne. Operacje wyładunkowe i załadunkowe prowadzono przy pomocy 15 dźwigów o udźwigu od 1500 do 5000 kg oraz 20 zsypów (tylko dla operacji załadunkowych). Na całej szerokości cypla oddzielającego basen portowy od Odry cyplu powstało urządzenie do załadunku węgla, którego kratowa prowadzona była po torowisku cypel przecinającym, zdolne do pracy po obu stronach cypla, które było w stanie w ciągu jednej roboczogodziny przeładować na statki dziesięć piętnastotonowych wagonów. Wywrotnica wagonowa posiadała dwa niezależne od pozostałych urządzeń kolejowych układy torowisk, co przy prawidłowej obsłudze gwarantowało dużą wydajność urządzenia. Załadowane wagony wtaczane były przez lokomotywę dokładnie do miejsca, w którym pierwszy wagon z pomocy przesuwnego elektrycznego kabestanu był unoszony w górę. Z pomostu wagowego przemieszczany był z kolei na tor wywrotnicy gdzie go przechylano i zsypywano węgiel do specjalnego zasobnika, przenoszonego następnie suwnicą nad ładownie statku, co znacznie odbiegało od tradycyjnej metody załadunku przy pomocy wywrotu wagonowego, pozwalało też na załadunek węgla na statki przy każdym stanie wody, której średnie wahania dochodziły w porcie do 7 metrów. Umożliwiało również załadunek statków z niższej wysokości, dzięki czemu wę-



Załadunek węgla na barkę przez suwnicę we wrocławskim Porcie Miejskim, źródło: Breslau das Buch der Stadt



Rysunek przedstawiający suwnicę z pojemnikiem do załadunku węgla we wrocławskim Porcie Miejskim, źródło: Hafen-Anlagen zu Breslau. Denkschrift zur Eröffnung des städtischen Hafens am 3. September 1901

giel wolno zsypywał się z zasobnika, którego wylot mógł być opuszczany do ładowni. Puste wagony samoczynnie toczyły się po torze pustych przejazdów, spod suwnicy docierając aż do stacji. Osiągnięto to dzięki temu, że podstawienie każdego załadowanego wagonu następowało niezależnie od tego, czy puste wagony zostały przetoczone, czego - co jak wiadomo przy wielu podobnych urządzeniach - nigdy nie stosowano. Węglowa wywrotnica wagonowa służyła ponadto także jako dźwig do przeładunków towarów ciężkich. Zamiast pojemnika na węgiel, który mógł być odpinany na suwnicy zawieszano hak. Z jego użyciem dźwig był gotowy do podnoszenia ładunków o masie do 30 ton.

W porcie powstało pięć magazynów o dużej przestrzeni składowania. Łącznie z 42 placami ziemnymi powierzchnia składowania sięgała 31.000 metrów kwadratowych. Spośród nich cztery stanowiły zwykłe magazyny towarowe, a piąty urządzono jako magazyn zboża. Był on wyposażony w nowoczesne urządzenia do selekcji i magazynowania zboża luzem i mógł przyjąć 21.352 tony różnego rodzaju ziarna. Do sortowania i i przemieszczania go luzem stosowano szeroką gamę urządzeń, m.in. 6 elektrycznych przenośników taśmowych, 4 przenośniki kubełkowe, 1 statkowy i 1 brzegowy podnośnik ssący, 7 samowyładowczych pojazdów samochodowych do transportu zboża, 2 maszyny do czyszczenia zboża, 1 urządzenie do odpylania zboża oraz 1 urządzenie do oczyszczania jęczmienia. Wszystkie magazyny zbudowano w bezpośrednim sąsiedztwie basenu portowego, tak że komunikacja na linii statek – magazyn – statek była prosta i łatwa. Poza tym wszystkie zyskały od strony wody i od strony lądu podwójne torowiska. Tory kolejowe od strony lądy wpisano w brukową kostkę, tak że furmanki mogły być odprawiane bezpośrednio przy magazynach. W tym celu trzy magazyny wyposażono w cztery elektryczne dźwigi przyścienne. Ruch kolejowy na terenie portu prowadzony był z pomocą trzech lokomotyw, dwóch wagonów otwartych tzw. lor i ośmiu wagonów kolejowych stanowiących własność miasta. Z pozostałych budynków portowych wymienić należy:

1.budynek administracji w którym mieścił się również dział ekspedycji towarów, urząd celny oraz dziewięć mieszkań służbowych,

2. budynek w którym mieściła się portiernia i trzy mieszkania służbowe,

3. parowozownia z warsztatami mechanicznymi,

4. dwa budynki - hotele robotnicze oraz pięć mniejszych budowli.

Ponadto port posiadał urządzenia do przeładunku i magazynowania przygotowanych do oclenia zagranicznych towarów (miejski magazyn celny). W porcie znajdowała się również węglowa stacja bunkrowa, dzięki której odrzańskie parowce w krótkim czasie mogły uzupełnić zapasy węgla. Przeładunki w porcie w pierwszym roku działalności wyniosły 169.264 tony i z małymi wahaniami ciągle rosły by w roku 1913 osiągną 732.824 ton. Od 1914 wojna i jej następstwa spowodowały znaczny spadek przewozów odrzańskich. W roku 1918 port prze-

ładował tylko 180.270 ton, lecz od tego czasu nastąpiła lekka poprawa koniunktury. W roku 1922 przeładunki wzrosły do 276.427 ton , ale upłynie jeszcze wiele czasu aby ponownie osiągnąć przedwojenny poziom. Przepływ towarów przez magazyny portowe wynosił:

W roku 1902 – 494.240 t,
1905 – 61.230 t,
1910 – 130.324 t,
1913 – 142.553 t
1915 – 56.339 t
1920 – 109.042 t,
1922 – 119.707 t

Na placach składowych i magazynach krytych magazynowano węgiel, papier, saletrę fosfaty, surówkę rudy, kruszywo odrzańskie, ryby morskie, zboża, pasze jutę surową, rośliny strączkowe, ołów, cynk, mąkę, makuchy, cukier nierafinowany, drewno, kamień granitowy i wiele innych. Jeśli chodzi o przyszłość portu, to uważano, że przezwyciężanie następstw I wojny światowej przyczyni się do stopniowego ożywienia międzynarodowej wymiany towarowej a Wrocław będzie miał w tym znaczący udział. Następstwem tego będzie potrzeba dalszej rozbudowy Portu Miejskiego i to jak najszybciej. Plac i dokumentacja techniczna pod rozbudowę były przygotowane. Istniejący duży basen portowy wraz z przewidzianą nową stacją rozrządową tymczasowo powinny zaspokoić zwiększone zapotrzebowania na przeładunki . Plany te wspierały również zamierzenia rozbudowy stacji Wrocław Nadodrze. Niestety, zbrojenia Niemiec lat 30. XX w. i wybuch II wojny światowej skutecznie uniemożliwiły realizację tych planów. Po zakończeniu II wojny światowej, po stopniowym przekazywaniu przez rosyjską administrację poniemieckiego majątku stronie polskiej, na podstawie orzeczenia Ministra Komunikacji nr 12 z dnia 29 maja 1948 r na własność Gminy miasta Wrocławia został przekazany olbrzymi majątek w postaci Portu Miejskiego, „wyładowni" przy ul. Trzebnickiej i przeładowni („piaskowni") przy ul Na Grobli. Z protokołu zdawczo-odbiorczego wiemy, że wszystkie trzy porty zostały przejęte przez administrację Gminy m. Wrocławia już w roku 1945 od ustępujących jednostek Armii Radzieckiej bez protokółu zdawczo-odbiorczego. W 1945 r. infrastruktura techniczna portu była w 80% zniszczona na skutek działań wojennych oraz jak to określono „celowej dewastacji niemieckich sił zbrojnych". Później na podstawie protokołu z dnia 03.01.1951 r. Port Miejski i wyładownia przy ul. Trzebnickiej uchwałą Miejskiej Rady Narodowej zostały przekazane nieodpłatnie Polskiej Żegludze Śródlądowej. Jeszcze do końca lat 90 poprzedniego stulecia Port Miejski pod zarządem PŻŚ, a następnie P.P. Żeglugi na Odrze funkcjonował w miarę dobrze. Z chwilą wprowadzenia systemu pchanego pracował na trzy zmiany, sukcesywnie prowadzono inwestycje i modernizowano urządzenia portowe. Dopiero

regres transportu śródlądowego pod koniec lat 90 zaczął być odczuwalny w funkcjonowaniu portu. Ostatecznym ciosem w jego egzystencję była polityka nowego właściciela portu – spółki Odratrans S.A – obecnie OT Logistics. Zarząd spółki nie był i nie jest zainteresowany działalnością logistyczną we Wrocławiu i pozbawiony kapitału port Miejski powoli umiera.

Wrocławskie stocznie

Nabrzeże przeładunkowe i dwie suwnice we wrocławskim Porcie Miejskim, foto Janusz Fąfara

Na Odrze znajdowało się kilka średnich stoczni w których przede wszystkim wykonywane były remonty odrzańskiej floty Jedynie w stoczniach szczecińskich (Stettiner Oderwerke i Greifenwerft) oraz w stoczni głogowskiej (tuż przed wojną własność Schlesische Dampfer Compagnie) produkowano nowe jednostki. Nowe statki montowano także w porcie Cigacice, którego głównym użytkownikiem była zielonogórska firma Beuchelt Co. produkująca elementy barek typu wrocławskiego. Oprócz wymienionych stoczni, które służyły przede wszystkim dużym armatorom, pomniejsi mieli do dyspozycji stocznie i warsztaty naprawcze rozmieszczone wzdłuż Odry, zlokalizowane przeważnie w pobliżu tradycyjnych punktów postojowych i zimowisk. Najliczniej zlokalizowane były w okolicach Koźla, Wrocławia oraz Malczyc – w tej ostatniej miejscowości aż cztery. Generalnie stocznie i zakłady naprawcze odznaczały się „prymitywnością wyposażenia obrabiarkowego i transportowego". Brakowało pochylni, środków przeładunkowych, a nierzadko dostęp do nich możliwy był tylko od strony wody lub poprzez nieużytki rolne. Sytuację tę przełamała firma *Reederei Caesar Wollheim*,

która przez pierwsze 10 lat swego istnienia zlecała budowę większości statków w stoczni „Kette" mieszczącej się w Dreźnie Übigau. Wraz z wiekiem i wzrostem wielkości floty okazało się, że niezbędne jest posiadanie własnego zaplecza remontowego. Za wyjątkiem stoczni szczecińskich , które głównie budowały statki morskie wzdłuż całej Odry nie było ani jednej prężnej stoczni z pochylnią i wyciągiem. Pierwszą stworzyła w 1890 firma żeglugowa Emanuela Friedlaendera w Zarkau (Żarków) koło Głogowa. Jej śladem poszedł także Edward Arnhold, prawny następca Caesara Wollheima, założyciela firmy żeglugowej w Breslau. Za namową Rischowskiego podjął decyzję o budowie stoczni dla swojej firmy w Cosel (Kozanów), w miejscu położonym około 1 kilometra w dół rzeki od centrum Breslau, na lewym brzegu Odry. Wybrano Breslau, ponieważ był dużym centrum żeglugowym, a poniżej miasta nie było w tym czasie żadnych stopni wodnych oraz śluz (śluza Rędzin powstała dopiero w latach 1913-1917), tak że duże i szerokie parowce mogły swobodnie i bez przeszkód wchodzić i opuszczać stocznię. Roboty budowlane rozpoczęły się w roku 1899 a już wiosną 1901 prace przy najważniejszych urządzeniach były tak dalece zaawansowane, że barki bez napędu jak również i holowniki parowe mogły już być przyjmowane do remontów klasowych. Maszyny, kotły i urządzenia pomocnicze dla parowców sprowadzano początkowo z drezdeńskiej stoczni w Übigau, ale już w 1902 rozpoczęto ich produkcję i remonty w stoczni kozanowskiej. W latach 1900 – 1913 stocznia działała pod firmą „Caesar Wollheim, Werft und Rhederei, Cosel b. Breslau", w latach 1913 – 1930 „Caesar Wollheim Werft und Maschinenfabrik, Kesselschmiede, Eisen – und Metallgießerei, Cocel bei Breslau", zaś w latach 1930 – 1933 – „Werft und Maschinenfabrik vorm. Caesar Wollheim Kom.- Ges., Breslau-Cosel". Stocznię zbudowano według najnowocześniejszych wymogów. Posiadała własną elektrownię, własne ujęcie wody jak również i własną oczyszczalnię ścieków. Wszystkie maszyny, dźwigi i napędy wyciągu były napędzane silnikami elektrycznymi, pomieszczenia w halach i na zewnątrz a także droga dojazdowa z miasta miały elektryczne oświetlenie. Metody produkcji i system opieki socjalnej szybko wzbudziły zainteresowanie branżowych ekspertów. Stocznię i jej zaplecze odwiedzili we wrześniu 1901 roku delegaci piątego niemiecko-węgiersko-austriackiego Kongresu Żeglugi Śródlądowej , a następnie w grudniu 1901 roku członkowie Okręgowej Grupy Stowarzyszenia Niemieckich Inżynierów z Breslau. Kilka lat później stocznię odwiedzili dyrektor Zarządu Regulacji Łaby Rolf, szef Państwowej Stoczni w Magdeburgu oraz wyższy urzędnik w Urzędzie Budowlanym Hancke, aby uzyskać wiedzę w zakresie projektowania nowej stoczni Administracji Regulacji Łaby w Magdeburgu Rothensee. Głównym centrum urządzeń stoczniowych było miejsce budowy statków które w nachyleniu 1:10 opadało do basenu stoczniowego, a wyposażone było w dwa urządzenia wyciągowe o nośności 100 i 300 ton. Urządzenia wyciągowe dostarczyła stocznia z Übigau, a ich

konstrukcja powielała sprawdzony w praktyce model z czterema lub pięcioma parami szyn o pięciometrowej szerokości toru, po których poruszały się z poziomymi platformami. Basen stoczniowy miał wymiary 220 na 50 metrów i mógł pomieścić teoretycznie 24 barki wielkości „Breslauer-Maß-Kähn". Na nabrzeżu przy wejściu do portu stał 15 tonowy żuraw obrotowy który służył do wyposażania statków w kotły i maszyny parowe. Oprócz tego był jeszcze szynowy, 1,5 tonowy dźwig dla zaopatrywania parowców w węgiel bunkrowy. Z budynków warsztatowych wymienić należy stolarnię o wymiarach 25 x 15 m, halę budowy kadłubów o wymiarach 60 x 30 m, mnieszczącą trzy budowane jednostki, halę budowy maszyn o wymiarach 40 x 20 m, kuźnię i odlewnię jak również budynek administracji oraz kilka domów mieszkalnych dla majstra i wykwalifikowanych robotników. Zakład wytwórczy wyposażony był w liczne obrabiarki, halę budowy maszyn wyposażoną w suwnicę, oraz kuźnię z młotem parowym. Dla robotników była do dyspozycji stołówka, pralnia i umywalnia z prysznicami. Stocznia posiadała również wielką trasernię i własne biuro konstrukcyjne. Wśród konstruktorów, którzy przed pierwszą wojną światowa pracowali w stoczni powszechnie znanym był Wilhelm Teubert, syn dyrektora budownictwa wodnego Märkischen Wasserstraßen, oraz Oskar Teubert, który później wydał słynny podręcznik swego ojca - Binnenschifffahrts Handbuch. Stocznię zaprojektowano nie tylko dla przeprowadzania remontów, lecz również dla budowy nowych obiektów pływających. Chociaż stocznia wybudowana została na potrzeby własnej firmy żeglugowej, obsługiwała od samego początku również inne firmy. Tylko w pierwszym ćwierćwieczun istnienia powstało w niej 75 nowych jednostek pływających o łącznym tonażu 13395 t, na których zainstaloiwano silniki o łącznej mocy 3735 KM. Główny rynek zbytu nowych jednostek i usług remontowych odnosił się naturalnie dla rejonu Odry oraz sąsiednich dróg wodnych, ale już w 1905 roku stocznia dostarczyła pierwsze jednostki pływające na Łabę, a wkrótce potem także na Wezerę i na Dunaj. Pierwsze poważne zlecenia z zagranicy datują się na rok 1910. Opiewały na trzy duże parowe promy dla odbiorcy w Konstantynopolu. Największym nowym produktem stoczni Wolheima był parowy holownik bocznokołowy „Johann Knipscheer V" zbudowany w roku 1912 dla firmy żeglugowej w Duisburg Rurhort. Jego przetransportowanie nie obyło się bez problemów. Holowany był bez kół łopatkowych i skrzyń przekładniowych do Szczecina. Tam został kompletnie doposażony w urządzenia napędowe. Następnie już o własnych siłach przez Bałtyk, Kanał Kiloński i Morze Północne dotarł do Rotterdamu wykorzystując dni o małej sile wiatru i małym falowaniu.

Podobne trudności miały miejsce przy przeprowadzeniu parowego holownika tylnokołowego „Schweiz" do Bazylei (850 km) w październiku 1919 roku. W tym przypadku holownik musiał na odcinku od ujścia Łaby do ujścia Wezery przejść Morze Północne i dalej śródlądowymi drogami wodnymi dotrzeć do portu ma-

cierzystego w Bazylei. Do końca 1925 roku stocznia Wollheima przekazała do eksploatacji dziesięć tylnokołowych i śrubowych holowników parowych. Z powodu występujących na Odrze małych głębokościach firmy żeglugowe zmuszone były zamawiać statki o małym zanurzeniu. Już w roku 1889 pruskie Ministerstwo Robót Publicznych ogłosiło konkurs na opracowanie projektu optymalnej barki odrzańskiej. Wtedy to powstał projekt „Breslauer- Maß- Kahn" o długości 55 m, szerokości 8,0 m, nośności 550 t max. zanurzeniu 1,75 m. Stocznia Wollheima zapewniła sobie pozycję lidera w budowie tych barek i podkreślić tu należy, że barki bez napędu tu budowane były szczególnie ekonomiczne, miały największą nośność w stosunku do wymiarów, mały opór holowniczy i co najważniejsze były bardzo trwałe, natomiast zanurzenie budowanych tu holowników wynosiło tylko od 0,8 do 1,2 m. Inżynierowie Wolheima wkładali ze swej strony wiele wysiłku aby osiągnąć ten cel. Już w 1885 roku naczelny inżynier Ernst Dietze, sprowadzony ze stoczni Sachsenberg w Roßlau zaprojektował i zbudował nowy typ holownika tylnokołowego. Posiadał on zamiast jednego koła łopatkowego i niezabudowanej maszyny napędowej dwa oddzielne, niezespolone koła łopatkowe rozdzielone częścią konstrukcji rufowej, w której znajdowały się wał korbowy i korbowody maszyny parowej. Stocznia Wollheima wyspecjalizowała się w projektowaniu i budowie tego typu statków. Ich osiągi były ciągle modernizowane i polepszane i za te osiągnięcia stocznia otrzymała na wystawie międzynarodowej w 1910 roku w Brukseli nagrodę główną Grand Prix. Stocznia Wollheima prowadziła również próby nad zastosowaniem napędu śrubowego typu Thornycroft. Konstruktorzy stoczni doszli do wniosku, że przy takim samym współczynniku sprawności śruby napędowej zanurzenie holownika może być zmniejszone o 35-40 % w zależności od średnicy śruby. I taki właśnie typ konstrukcji rufy został przez stocznię Wolheima opatentowany. Należy jeszcze wspomnieć o pracach nad ciągłym doskonaleniem konstrukcji maszyny parowej, tak by przekładało się to na zwiększenie wydajności zespołu napędowego statku. Stocznia Wollheima jako jedyna budowała dla statków śródlądowych maszyny parowe poczwórnego rozprężania z ciśnieniem pary 20 atm. Pionowa maszyna parowa o mocy 400 KM była wystawiana w 1911 roku na wschodnioniemieckiej wystawie w Poznaniu, a w pochyło leżącą maszynę parową o mocy 1400 KM wyposażono w 1912 roku wspomniany wcześniej holownik bocznokołowy „Johann Knipscheer V". Te typy maszyn parowych zbudowano tylko w ograniczonej ilości egzemplarzy. Oszczędności spalania węgla wykazane w księgach rachunkowych pokazują, że nakłady poniesione na rozwój techniki były opłacalne. Obok budowy statków i maszyn parowych stocznia wykształciła nowy asortyment produkcji budując pogłębiarki ssące i pogłębiarki chwytakowe. Pierwsza pogłębiarka ssąca i chwytakowa była wybudowana w 1903 roku, a pierwsza koparka lądowa (Trockenbagger) w roku 1909. Do roku 1930 wybudowano łącznie 28 pogłębiarek, od wielkiej parowej

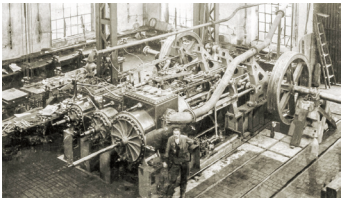
pogłębiarki czerpakowej po małą ręczną pogłębiarkę, przy czym nie ma pewności, czy wszystkie obiekty, a w szczególności koparki lądowe, zostały umieszczone w wykazie budowanych obiektów. Oprócz tego stocznia wybudowała dość znaczną liczbę szaland. Głównymi odbiorcami technicznego sprzętu pływającego był Pruski Zarząd Budownictwa Wodnego jak również różne mniejsze przedsiębiorstwa budowlane. Łącznie, w latach 1901 do końca 1933 w stoczni powstało 761 obiektów. W ciągu pierwszych dziesięciu lat zbudowano około 360 obiektów (średnio 3 w ciągu miesiąca) co odpowiada blisko połowie budowanych obiektów w przeciągu pracy stoczni do 1933 r. Stocznia nie tylko pokrywała całe zapotrzebowanie na nowe statki dla firmy żeglugowej Wollheima, ale realizowała także zamówienia dla innych firm żeglugowych, prywatnych właścicieli i instytucji, początkowo tylko z rejonu Odry, a później z całych Niemiec i zagranicy. W roku 1918 dla Kaserlische Marine zbudowano cztery trałowce min o nazwach „FM 27", „FM 28", „FM 56", „FM 57". Zakupiony przez Polskę „FM 28" wg. źródeł niemieckich wszedł do służby jako „Czajka", a wg polskich jako „Mewa". W 1913 wyodrębniono stoczni ze spółki z firmą żeglugową. Od tej pory firma działała pod nazwą „Caesar Wollheim, Werft und Maschinenfabrik, Cosel bei Breslau". Na stanowisko kierownika stoczni został mianowany w 1914 roku Karl Köhler, który po pierwszej wojnie światowej rozpoczął modernizację zakładu, a w szczególności wprowadził metodę spawania elektrycznego. W dziedzinie technologii napędu Köhler starał się poprzez zakupy licencyjne wdrażać najnowsze technologie. I tak firma Schmidt Heißdampf Gesellschaft z Kassel Wilhelmshöhe udzieliła licencji na przegrzewacz, aby stocznia kozielska mogła oferować swoim klientom najbardziej zaawansowaną technikę wytwarzania pary wodnej.

Ważne i obiecujące na przyszłość było założenie w roku 1924 konsorcjum z fabryką silników spalinowych Deutz. Stocznia uzyskała licencje na produkcję nowoczesnych silników wysokoprężnych bez doładowania przeznaczonych dla potrzeb żeglugi śródlądowej i morskiej. Były one wykonywane pod marką Deutz – Wollheim, a dla ich produkcji wzniesiono nową odlewnię i halę budowy silników. W roku 1925, z okazji jubileuszu 25-lecia stoczni, słusznie można było określać stocznię mianem jednego z najnowocześniejszych tego typu zakładów na kontynencie europejskim. W tym czasie większość stoczni morskich i śródlądowych borykała się z brakami w zamówieniach i z pierwszymi trudnościami finansowymi. Niestety, zaostrzający się światowy kryzys gospodarczy w latach 1929 – 1932 również zaczął negatywnie wpływać na kondycję firmy Wollheim. W maju 1930 roku Zrzeszenie Stoczni Rzecznych skonstatowało, że około dwie trzecie nowych niemieckich statków śródlądowych było budowane w holenderskich stoczniach, ponieważ ceny stali były tam niższe i obciążenia z tytułu świadczeń socjalnych również mniejsze niż w Niemczech. Skarżono się przy tym, że prośby Zrezeszenia kierowane pod adresem władz Rzeszy i władz krajowych

w sprawie cła, podatku i obniżeniu stóp procentowych okazały się bezskuteczne. W samym tylko Szczecinie między 1928 a 1932 działalność zawiesiło aż pięć stoczni, w 1928 słynny szczeciński Vulcan, w 1930 oddział stoczni Wollheima, w 1931 Ostsee Werft i ostatecznie w 1932 szczecińska filia Gebr. Sachsenberg AG. Właściciele firmy Caesar Wollheim próbowali chronić firmę przed zawirowaniami przemysłu stoczniowego i w 1930 roku wydzielili z firmowej spółki stocznię i fabrykę maszyn tworząc „Caesar Wollheim KG", (spółkę komandytową) z siedzibą w Breslau. Stocznia ograniczyła się teraz niemal wyłącznie do usług remontowych. stoczniowe biuro konstrukcyjne w Cosel zostało rozwiązane, oddział stoczni w Stolzenhagen Kratzwieck (Skolwin) koło Szczecina zamknięto, redukując załogę przedsiębiorstwa z 500 osób o blisko połowę.

Z chwilą gdy rząd Rzeszy z początkiem 1933 roku wprowadził zakaz prowadzenia nowych inwestycji i przestały także wpływać zlecenia z Zarządu Dróg Wodnych, właściciele postanowili w marcu 1933 roku zamknąć stocznię. Grunty po stoczni w 1936 sprzedano siłom zbrojnym III Rzeszy, które urządziły tam koszary i place ćwiczeń dla wojsk inżynieryjnych. Od 1945 roku obiekty wykorzystywała Armia Czerwona. W 1992 roku część budynków przejęła policja, a pozostałe zostały przebudowane na mieszkania. W basenie stoczniowym urządzono przystań klubu żeglarskiego. Po II wojnie światowej można było jeszcze spotkać na polskich śródlądowych drogach wodnych obiekty pływające pod polską flagą z rodowodem stoczni Wollheima. Wskażmy tylko holownik „Malbork" (ex „Zacisze" należący do Bydgoskiej Żeglugi na Wiśle, holownik „Osa" (ex „Ewa") tego samego armatora, holownik „Sudety" (ex Bolko I, ex „Friedrich der Grosse") należący do wrocławskiej Żedglugi na Odrze, barki ŻnO: Ż – 7411" i „ Ż – 8425", pogłębiarkę „Cyklop" Rejonu Dróg Wodnych Wrocław i pogłębiarkę „Nysa III" Warszawskiego Zakładu Eksploatacji Kruszywa. O tym, jak dobre to były konstrukcje świadczą słowa pochwały kapitanów odrzańskich holowników, którzy

Widok na nabrzeże wyposażeniowe i pochylnię stoczni Wollheima, źródło: Hafen-Anlagen zu Breslau. Denkschrift zur Eröffnung des städtischen Hafens am 3. September 1901



Hala montażu maszyn parowych stoczni Wollheima, źródło: Bernd Schwarz, Sigbert Zesewitz Caesar Wollheim Werft und Rhederei Cosel bei Breslau

Basen stoczniowy i pochylnia stoczni Wollheima, źródło: Bernd Schwarz, Sigbert Zesewitz Caesar Wollheim Werft und Rhederei Cosel bei Breslau

wręcz wykłócali się aby w składzie ich pociągów holowniczych było jak najwięcej barek pochodzących ze stoczni Wollheima, barek potocznie zwanymi ,,wolhajmkami". O ich doskonałości świadczy też, że głogowska stocznia w latach 50. XX w. budowała barki tzw. ,,wrocławki," przy których projektanci zastosowali obrys części podwodnych skopiowany z ,,Breslauer-Maß-Kähn". O szacunku starych kapitanów dla stoczni Wollheima świadczą liczne przypadki unoszenia czapki do góry przy mijaniu wejścia do byłej stoczni .

Dzisiaj stocznię Caesara Wollheima przypominają jeszcze trzy obiekty muzealne. Na górnej wodzie starej podnośni Henrichenburg znajdujemy parową pogłębiarkę kubłową „Porta", zbudowaną w 1925 roku, którą do 1985 eksploatowano w „Wasser und Schffahrtsamt Hannoversch Münden" oraz pogłębiarkę chwytakową „Crossen:", którą Urząd Budownictwa Wodnego z Krosna nad Odrą zamówił w roku 1920. W Niemieckim Muzeum Żeglugi w Bremerhafen znajdujemy zaś holownik motorowy „Helmut" ex „Aegir", który w roku 1932 zamówiła firma AEG z Berlina.

Podsumowując należy podnieść, że stocznia i firma żeglugowa Caesar Wollheim wniosła znaczący wkład w rozwój żeglugi odrzańskiej. Największy okres rozkwitu firmy przypadał na lata przed pierwszą wojną światową. Do likwidacji stoczni przyczynił się światowy kryzys gospodarczy. Za czasu rządów narodowo-socjalistycznego reżimu firma żeglugowa była dyskryminowana, co ostatecznie zmusiło właścicieli do zmiany jej nazwy. Po stratach poniesionych w czasie drugiej wojny światowej warunki do odtworzenia przedsiębiorstwa były wyjątkowo złe. W roku 1971 firma została wykreślona z rejestru handlowego. Po zakończeniu II wojny światowej i przejęciu administracji przez władze polskie, rozpoczęto również odbudowę zakładów stoczniowych W początkowym okresie stocznie zajmowały się remontami statków i innych jednostek pływających przejętych przez administrację polską lub jednostek zatopionych podczas działań wojennych, a następnie podniesionych z dna rzek i kanałów. Z czasem działalność stoczni została ukierunkowana na budowę nowych jednostek pływających, w tym między innymi pchaczy i barek, a także na remonty i naprawy jednostek niezbędne w okresie ich eksploatacji.

W epoce PRL działały we Wrocławiu dwie stocznie budujące jednostki pływające nie tylko na rynek krajowy ale również na eksport: Wrocławska Stocznia Rzeczna i Remontowa Stocznia Rzeczna. Obecnie znaczna część terenów i dawnych stoczni została zaadoptowana pod inną działalność. Tylko niewielka część dawnej infrastruktury służy działalności związanej z przemysłem stoczniowym. Działalność taką prowadziły spółki a Odratrans – Stocznia i Stocznia KONSTAL - Wrocław Sp. z o.o. Działalność związaną z bieżącymi naprawami prowadziły również we własnym zakresie przedsiębiorstwa żeglugowe, między innymi na akwenach zimowiska Osobowice I. W okresie powojennym moce

przerobowe stoczni odrzańskich w żaden sposób nie wystarczały do przeprowadzania remontów na skalę przemysłową. Brakowało wszystkiego, począwszy od fachowców, a skończywszy na częściach zamiennych. W 1947 roku, w stoczniach pozostających w administracji armatora odrzańskiego, znajdowały się 33 barki i 8 holowników w remoncie. Natomiast na remont oczekiwało 127 barek i 25 holowników zgrupowanych na zimowiskach. W roku 1947 na dnie rzeki leżało jeszcze 315 barek o łącznym tonażu 142.214 tony oraz 26 holowników o łącznej mocy maszyn 5.640 KM. W sprawozdaniu Państwowej Żeglugi Śródlądowej, Oddział we Wrocławiu za rok 1950 zapisano: „Plan odbudowy obiektów pływających został wykonany przez Stocznie zaledwie w 43% i nie było przypadku, by stocznie dotrzymały jakiegokolwiek terminu, pomimo zobowiązań i zapewnień". Wykonawstwo robót prowadzonych przez stocznie zawodziło pod względem solidności, fachowości i terminowości. Prawie zawsze stocznie zgłaszały do odbioru jednostki nienależycie przygotowane i niekompletnie wyposażone. Duży udział w tych niedoróbkach miał zły nadzór Polskiego Rejestru Statków. Stocznie widząc brak reakcji na swoje niedbalstwo ze strony przedstawicieli PRS nie przykładały wagi do sumienności pracy przy remontach. W 1950 roku na 27 holowników, które miały zostać objęte planowym remontem wykonano takowy na 24, natomiast z 25 jednostek bez napędu wykonano remont tylko na trzech jednostkach. W przypadku remontów inwestycyjnych na ogólną ilość 22 holowników, które miały być odbudowane wykonano tylko 12 jednostek, na 98 barek bez napędu remont wykonano na 44, a w przypadku barek z napędem na 5 sztuk wykonano 3, w tym Wrocławskie Stocznie Rzeczne wykonały 14% zaplanowanych remontów holowników i 31% barek. W pierwszym okresie rozwoju stoczni rzecznych po II wojnie światowej, czyli do 1965 roku, zwracano uwagę przede wszystkim na zagadnienia konstrukcyjne, a nie technologiczne, i to głównie ze względu na brak doświadczenia. Równolegle z procesem produkcyjnym stosowano doraźne rozwiązania technologiczne. Dopiero po 1965 r. położono nacisk na rozwiązania konstrukcyjne pozwalające optymalnie wykorzystać zainstalowane maszyny i urządzenia. Z dniem 1 lipca 1965 r. w celu zabezpieczenia zwiększających się potrzeb Żeglugi na Odrze we Wrocławiu w zakresie remontów floty oraz usprawnienia ich organizacji zostało powołane nowe przedsiębiorstwo Remontowe Stocznie Rzeczne we Wrocławiu. W skład tego przedsiębiorstwa weszły przejęte z Żeglugi na Odrze warsztaty stoczniowe Wrocław - Osobowice i Malczyce oraz baza remontowa w Nowej Soli, a ponadto z Wrocławskich Stoczni Rzecznej wydział Odra. Zadaniem nowo powstałego przedsiębiorstwa było przede wszystkim zabezpieczenie remontów floty dla Żeglugi na Odrze, a tylko w niewielkim stopniu wykonywanie nowych jednostek jako produkcji zabezpieczającej front robót dla załogi w okresie nawigacyjnym, kiedy mogło wystąpić niepełne obłożenie posiadanych mocy produkcyjnych remontami statków. Już w pierwszych latach

po powołaniu nowego przedsiębiorstwa podjęto działania inwestycyjne zmierzające przede wszystkim do zwiększenia zdolności produkcyjnych stoczni. W latach 1966-1969 został zmodernizowany wydział w Nowej Soli, a następnie w latach 1971-1972 przeprowadzono rozbudowę stoczni we Wrocławiu (Wydział Odra), przy czym łącznie nakłady na inwestycje poniesiono w Remontowej Stoczni Rzecznej we Wrocławiu sięgały kwoty 55,5 mln zł. Praktyka lat następnych wykazała, że w Remontowej Stoczni Rzecznej we Wrocławiu w coraz większym stopniu zaczęto odchodzić od mniej opłacalnych remontów statków na rzecz budowy nowych jednostek, w tym również produkcji na eksport. Dlatego też zbycie własnego zaplecza remontowego floty przez Żeglugę na Odrze we Wrocławiu okazało się w przyszłości niekorzystne, gdyż stracono możliwość bezpośredniej ingerencji w sprawy remontów własnego taboru rzecznego. W związku z tym na początku lat siedemdziesiątych powrócono do koncepcji posiadania przez Żeglugę na Odrze we Wrocławiu własnych baz remontowych. W wyniku tych decyzji armator odrzański mógł bardziej operatywnie kierować przebiegiem remontów, szczególnie bieżących i awaryjnych, co korzystnie wpłynęło na stan gotowości technicznej floty. Do 1965 roku palmę pierwszeństwa wśród stoczni rzecznych dzierżyła Wrocławska Stocznia Rzeczna. Przez pierwsze dwudziestolecie (do 1965 roku) wybudowano tam łącznie 218 jednostek pływających. Wśród nich było 118 barek motorowych BM-500, w tym 15 dla armatorów w Czechosłowacji. Zbudowano ponadto 5 zbiornikowców i 4 drobnicowce na eksport. Pozostałe 91 jednostek to różnego rodzaju barki holowane i szalandy budowane przy współudziale Wrocławskiej Stoczni Remontowej. W 1965 roku 33% produkcji WSR przeznaczone było na eksport. Największą stocznią Nadodrza była wówczas Wrocławska Stocznia Rzeczna, posiadająca nie tylko największą powierzchnię produkcyjną, ale legitymująca się także największą produkcją i zatrudnieniem. Wrocławska Stocznia Rzeczna była typową stocznią produkcyjną, specjalizującą się w budowie jednostek pływających o najwyższym poziomie technicznym, które w większości przeznaczone było na eksport (drobnicowce, tankowce, kutry portowo-redowe). Ponadto znaczący udział w produkcji miały dostawy kooperacyjne elementow konstrukcyjnych jazów i produkcja specjalna „S". Natomiast na remonty statków przeznaczona była tylko niewielka część dysponowanych mocy produkcyjnych, około 13% w 1979 roku. Pozostałe wrocławskie stocznie rzeczne były stoczniami remontowo-produkcyjnymi, przy czym udział produkcji remontowej w Stoczniach Remontowych Żeglugi Śródlądowej w Kędzierzynie Koźlu i Wrocławiu przekraczał w tym czasie 50% realizowanej produkcji w efektywnych roboczo-godzinach. Stocznia Remontowa we Wrocławiu w ramach nowej budowy, która realizowana była na Wydziale Odra we Wrocławiu specjalizowała się głównie w produkcji barek pchanych na kraj. Dla zabezpieczenia potrzeb Żeglugi na Odrze we Wrocławiu w zakresie remontów floty duże znaczenie miało

posiadanie własnej bazy remontowej, które to zaplecze stanowiły bazy remontowe w Januszkowicach, Koźlu-Cyplu, Wrocławiu-Osobowicach i Szczecinie. Zadaniem wymienionych baz remontowych było przede wszystkim przygotowanie jednostek pływających do sezonu nawigacyjnego poprzez wykonywanie remontów i przeglądów o małym zakresie prac (głównie pokładowych i silnikowych) oraz przygotowanie jednostek do przerwy zimowej. Ponadto w bazach remontowych były również wykonywane remonty dla odnowienia klasy. Bazy remontowe dysponowały stosunkowo niewielkim potencjałem przerobowym, mimo to stanowiły niezmiernie ważne ogniwo w całym systemie organizacji remontów. Było to przede wszystkim związane z możliwością bardzo operatywnego działania tych baz, szczególnie w zakresie remontów bieżących i poawaryjnych. Zwiększenie ilości remontów wykonywanych przez bazy remontowe ŻnO było ograniczone głównie trudnościami w uzupełnianiu zatrudnienia.

Wrocławska Stocznia Rzeczna – rys historyczny (1945 – 1976)

Do końca II wojny światowej w Breslau, przy Koenigsberger Str. istniała stocznia pod nazwą „Wasserbaugehoft Wilhelmsruh", wg innych źródeł „Staatwerft Wilhelmsruhe" powstała w latach 1928-1930 i posiadająca między innymi suchy dok. Stocznia ta wykonywała remonty i budowała nowe jednostki pływające na potrzeby administracji niemieckich dróg wodnych. W latach 1945-1946 teren stoczni wykorzystywała armia radziecka. Po przejęciu stoczni przez polską administrację nosiła nazwę „Państwowa Stocznia i Warsztaty Mechaniczne Wrocław-Zacisze". Początkowo remontowała wraki jednostek wydobytych z rzeki i kanałów odrzańskich. Podlegała Państwowemu Przedsiębiorstwu Stocznie Rzeczne oraz Centralnemu Zarządowi Żeglugi Śródlądowej i Stoczni. Funkcjonowała do 1996 r kiedy to stała się spółką firmy Odratrans S.A funkcjonującą pod nazwą Odratrans Stocznia Sp. z o.o.. Część hal i budynków zajęta jest dzisiaj przez prywatne firmy, a całość przez dzisiejszego właściciela OT. Logistics wystawiona jest do sprzedaży. Do II wojny światowej stocznia zatrudniała ok. 300 osób. Na Odrze prawie do końca pierwszego półrocza 1946 w rękach polskich nie znajdowała się ani jedna czynna stocznia. Powojenna działalność wrocławskiej stoczni rozpoczęła się 15 czerwca 1946, kiedy to Departament Dróg Wodnych Ministerstwa Komunikacji mianował kierownikiem zakładu inż. Zbigniewa Kuszewskiego, którego w pionierskiej działalności wspierali Wincenty Piszcz i Jan Soroko. Prace porządkowe można było rozpocząć dopiero po wyewakuowaniu z terenu stoczni radzieckiego szpitala zakaźnego. W krótkim czasie oczyszczono basen stoczniowy z wraków, uruchomiono dźwigi, pochylnię i suchy dok. W końcu października 1946 zakończono pierwszy remont barki co uświetniono mszą polową i wciągnięciem flagi narodowej na maszt. Praktycznie było to uroczyste uruchomienie Stoczni. Do końca 1949 r. wyremontowano ok.160 jednostek pły-

wających, głównie podniesionych z dna Odry. Jednocześnie w tych pionierskich latach stoczniowcy pomagali miastu i społeczeństwu: wiosną 1947 nie dopuścili do zniszczenia przez powódź jazu w Rędzinie oraz podnieśli/przesunęli nad nurtem Odry przęsło kolejowego Mostu Poznańskiego. W 1949 r. rozpoczęto budowę nowych jednostek rzecznych; do 1958 r. zbudowano 78 statków bez własnego napędu, w tym 70 barek (125, 300 i 550 t) i 8 szaland. Ponadto na przełomie lat 1957-1958 zbudowano pierwszy polski pchacz „Mazur" pracujący w zestawie z barkami 125 t. W ramach rezerw produkcyjnych w latach 1949-1958 Stocznia wykonywała stropnice i wózki kopalniane oraz różne konstrukcje stalowe dla poważnych krajowych inwestycji. Zwrotnym punktem w produkcji stoczniowej było rozpoczęcie seryjnej budowy 500 - tonowych barek motorowych BM-500 wg projektu wrocławskiego Biura Konstrukcyjnego Taboru Rzecznego (BKTR). Uroczyste wodowanie prototypowej barki miało miejsce 22 listopada 1958 z pochylni Stoczni „Odra" usytuowanej przy ulicy Długiej, a stanowiącej wówczas wydział wchodzący w skład „P.P. Wrocławskie Stocznie Rzeczne". Zakończenie budowy prototypu miało miejsce na wydziale wyposażeniowym Stoczni „Zacisze". 21 kwietnia 1959 barka została uroczyście przekazana do eksploatacji wrocławskiemu armatorowi „Żegluga na Odrze" zapoczątkowując budowę najdłuższej serii w dziejach Stoczni. Do 1969 r. Stocznia wybudowała 135 barek BM-500 dla „Żegluga na Odrze" i 15 barek na eksport (w 1964 i 1965 r.) dla armatora „Cesko-Slovenska Plavba Labsko-Oderska". Ponadto wiosną 1962 Stocznia przekazała sąsiadującemu z nią Technikum Żeglugi Śródlądowej zmodyfikowaną barkę BM-500 „Młoda Gwardia". Przed przekazaniem do eksploatacji każda barka była poddawana próbom na uwięzi (na Osobowicach) i w jeździe (pomiędzy ślużami Rędzin i Brzeg Dolny) z udziałem inspektorów Polskiego Rejestru Statków (w próbach barek eksportowanych dodatkowo brał udział przedstawiciel Centrali Handlu Zagranicznego „Centromor"). Od kwietnia 1960 Stocznia została podporządkowana Zjednoczeniu Żeglugi Śródlądowej i Stoczni Rzecznych. Pierwszymi statkami morskimi, zarazem pierwszymi przeznaczonymi na eksport, były zbudowane w Stoczni zbiornikowce paliwowe BMT-500 o nośności 500 t, przekazywane armatorowi egipskiemu w Szczecinie (3 statki w 1960 i 2 w 1961 r.), eksploatowane w Kanale Sueskim i na Morzu Czerwonym pod nazwą „Taawon". W latach 1962-64 Stocznia zbudowała 4 drobnicowce BMD-500, przybrzeżne statki morskie o nośności ok. 500 t, dla armatora indonezyjskiego (port macierzysty Djakarta), nazwane „Sumba" i „Adri". Z początkiem 1963 r. Zakład zmienił nazwę na „Wrocławska Stocznia Rzeczna" (w skrócie WSRz).

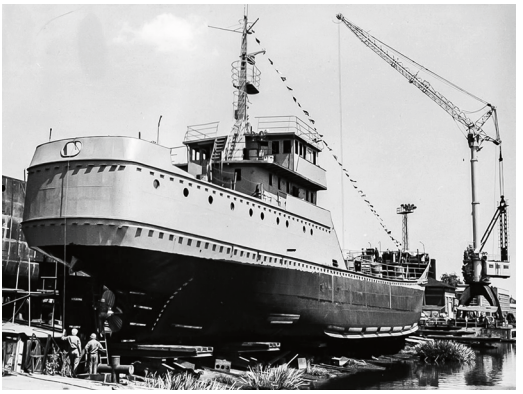
W latach 1964-1966 WSRz zbudowała dla armatora „Żegluga na Odrze" (w skrócie „ŻnO") 20 barek BP-600 przystosowanych do pracy w zestawie z pchaczem typu Bizon. W 1966 r. Stocznia zbudowała dwie barki motorowe BM-600 dla „ŻnO" (długość 70 m, nośność 650/750 t). Wiosną 1967 oddano do użyt-

ku duży biurowiec stoczniowy. W 1967 r. Stocznia zbudowała po raz pierwszy statki przeznaczone do eksploatacji na Bałtyku; były to 2 kabotażowce KŻ-450 o nazwie „Flora" i „Emilia" służące do przewozu drobnicy i ładunków masowych między portami Bałtyku, eksploatowane przez armatora „Żegluga Szczecińska". W latach 1968-1971 zbudowano 5 zbiornikowców ZB-700 do przewozu paliw płynnych w portach i w rejonie morskich wód przybrzeżnych. Były to największe z dotychczas budowanych statków (nośność 720 t, kilka pokładów, szerokość 9 m). Oprócz problemów technicznych związanych z budową tak dużych obiektów w stoczni śródlądowej, dochodził poważny problem ich transportu rzeką aż do Szczecina. Najbliższym problemem było przejście śluz Zacisze i Różanka ze względu na szerokość i wysokość jednostki transportowanej. Zmuszało to stoczniowców do stosowania specyficznych rozwiązań technologicznych, w czym wielką pomysłowością wyróżniał się budowniczy zbiornikowców Jan Ola. Po próbnym montażu całego kadłuba i wyposażenia na terenie Stoczni-górne partie nadbudówek i wyposażenia znajdujące się powyżej 7,1 m od stępki były demontowane i transportowane oddzielnie. Po dotarciu transportu do Szczecina ekipa wrocławskich stoczniowców kompletowała statek, przeprowadzała (na Zalewie Szczecińskim i na Zatoce Pomorskiej) próby fabryczne, klasyfikacyjne i zdawczo-odbiorcze. Prototypową bunkierkę „Runek" przekazano w Szczecinie 5 listopada 1968 armatorowi „Port-Service" Gdynia, bunkierkę nr bud. 4 „Tarnica" przekazano 19 grudnia 1970 szczecińskiemu armatorowi „Ship-Service", natomiast statki nr bud. 2, 3 i 5 (o nazwie „Minol-11", -12" i -13") przekazano armatorowi VEB Minol z NRD. We wrześniu 1969 zbudowane w Płockiej Stoczni Rzecznej dwa kadłuby pchacza Bizon III (nr proj. B 372) przejmuje WSRz celem ich wyposażenia i zakończenia budowy. W 1970 r. pchacze zostały przekazane „ŻnO". Wiosną 1970 z Warszawy do Wrocławia przeniesiono Zjednoczenie Żeglugi Śródlądowej i Stoczni Rzecznych. Wrocław stał się centralnym ośrodkiem polskiego śródlądzia. W drugiej połowie 1970 r. Stocznia zakończyła budowę dwóch zbiornikowców typu Tracz (B-199) zamówionych przez Marynarkę Wojenną. Po pozytywnych próbach morskich okręty „Z-8" i „Z-3" zostały w Świnoujściu przekazane do służby. W tym okresie (1970-1971) Stocznia zbudowano, także dla Marynarki Wojennej, 2 kadłuby stacji demagnetyzacyjnej „SD-12"i -13" (typu Wrona, B-208) które przejęła Stocznia Marynarki Wojennej w Gdyni. W latach 1971-1976 Stocznia przekazała także Marynarce Wojennej 10 kutrów (portowo-redowych) zbudowanych wg projektu B 306. W latach 1971-1972 w kooperacji z Kozielską Stocznią Rzeczną, która wykonała kadłuby WSRz zbudowała 11 rzecznych zbiornikowców paliw (typu B-334) o nośności 1340 t, spełniających wymogi przepisów Germanischer Lloyd, na zamówienie zachodnio-niemieckiej firmy Schiffwerft Oberwinter. Zamawiającemu przekazano – za pośrednictwem CHZ Centromor i wrocławskiej firmy Naviga – jedynie 4 pierwsze barki; po-

zostałe statki sprzedano przypadkowym armatorom holenderskim i belgijskim. W latach 1971-1973 Stocznia-w oparciu o dokumentację klienta-wykonała 11 kompletów pokryw lukowych typu Mac Gregor przeznaczonych do montażu na statkach morskich w Norwegii i Anglii. Budowę pokryw nadzorowało Norweskie Towarzystwo Klasyfikacyjne Det Norske Veritas. Kontrakt z klientem norweskim zawarto za pośrednictwem CHZ Centromor i Biura Dostaw Eksportowych Naviga.

Z początkiem 1972 r. w Stoczni uruchomiono produkcję stalowych form kabin sanitarnych dla Wrocławskiej Fabryki Domów. W lutym 1972 zakończono budowę nowej hali produkcyjnej dla wydziału W-3 specjalizującego się w produkcji dla Wojsk Inżynieryjnych LWP. Niezwłocznie przystosowano halę do produkcji Parków Pontonowych PP-64 „Wstęga" (B 156) przeznaczonych do budowy przepraw mostowych przez rzeki (do tej pory ta produkcja była zlokalizowana w części hali wydziału kadłubowego W-1). W latach 1964-1989 WSRz przekazała Wojsku Polskiemu 81 parków PP-64 oraz 6 Parków Pontonowych Morskich PPM-71 „Wstęga Morska" (B 333) przeznaczonych do budowy przepraw przy brzegu morza. W latach 1972-1973 Stocznia przekazała armatorowi holenderskiemu 3 zbiornikowce paliw ZB-1200 (o nazwie „Union Tank-5",-6" i -7") zbudowane wg przepisów i pod nadzorem francuskiego Towarzystwa Klasyfikacyjnego Burea Veritas. W tych samych latach (1972-1973) przekazano do eksploatacji armatorowi VEB Minol (NRD) 3 zbiornikowce-bunkierki ZB-

Uroczyste podniesienie bandery na barce motorowej typu BM – 500, źródło: archiwum Aleksandra Kałamarskiego, foto Adam Czelny



Przygotowanie do wodowania zbiornikowca bunkierki ZB–400 dla Centrali Produktów Naftowych, źródło: archiwum Aleksandra Kałamarskiego, foto Adam Czelny

Budowa barki motorowej typu BM – 600, źródło: archiwum Aleksandra Kałamarskiego, foto Adam Czelny

400 (wrzesień 1972 –„Minol-14", czerwiec i grudzień 1973 –„Minol-15" i -16"). W latach 1973-1974 Stocznia zbudowała dla armatorów holenderskich 4 barki chemikaliowce BMZCH-1500/1600 (nazwane „Dordrecht-25" i -26" oraz „Johaan" i „Lisette"). Barki spełniały wymogi angielskiego Towarzystwa Klasyfikacyjnego Lloyds Register. Między grudniem 1974 a czerwcem 1975 (raptem 6 miesięcy!) WSRz zdołała przekazać (w Szczecinie!) do eksploatacji 4 zbiornikowce-bunkierki ZB-400. Centrala Produktów Naftowych przejmując bunkierki „Smerek", „Groń", „Szrenica" i „Nosal" wymalowane w kolorze pomarańczowym – stała się armatorem tzw. „pomarańczowej floty". Tuż przed sylwestrem 1974 r. basen WSRz opuścił – po pozytywnych próbach na Odrze – pchacz rzeczny „Weredi" (B 481), płynąc aż do Antwerpii o własnych siłach (jednak po częściowym demontażu sterówki i kanałów wydechowych spalin). Wiosną 1975 – po skompletowaniu statku i końcowych próbach – pchacz przekazano armatorowi belgijskiemu.

W latach 1975-1976 Stocznia zbudowała 3 kutry hydrograficzne (B 447) dla Marynarki Wojennej.

Stocznia Ratowice

Dziś już prawie zapomniana jest historia stoczni w Ratowicach która również w pewnych okresach czasu związana była z wrocławskim ośrodkiem żeglugowym.

W 1865 r. niejaki Christian Maskos wybudował w Jelczu stocznie remontową. Istniała ona do 1897 roku kiedy właściciel z powodu zamulenia tamtejszego odcinka starorzecza Odry przeniósł swój zakład do Ratowic. Z początku budo-

wano tam barki drewniane, później stalowe z drewnianymi pokładami a w końcu nowoczesne, motorowe o nośności do 700 ton. Z powodu trudności finansowych wystawiono stocznię na sprzedaż. W 1929 roku objął ją w posiadanie przybyły z Koźla Adolf Gasde. Początki były niezwykle trudne. Długotrwałe zimy i światowy kryzys gospodarczy lat trzydziestych sprawiły, że ruch na Odrze był znikomy. Zleceń na remonty niemalże nie było. Pierwsza od podstaw wybudowana w Ratowicach barka o nazwie „Europa" powstała w 1930 r. na zamówienie mieszkańca Ratowic Franza Stobrawy. Od 1934 r. wraz z rozwojem gospodarki niemieckiej zaczął się dobry czas dla stoczni. Oprócz licznych remontów zaczęły także napływać zlecenia na budowę barek motorowych. Jedna z nich „Irene" miała 16 m długości, 4,6 szerokości i 220 PS. Kolejne były jeszcze większe i nowocześniejsze. Nabrzeże stoczniowe miało ok.100 m długości, a pochylnia z wyciągiem miała 50 m szerokości Jednocześnie na pochylni mogły stać 4 barki. Na terenie zakładu mieściła się również stolarnia, kuźnia, hala z maszynami, budynek biurowy oraz dom rodziny właściciela, który uległ zniszczeniu podczas bombardowania pod koniec wojny. Stocznia w swoim najlepszym okresie zatrudniała 60 osób i wyszkoliła 18 szkutników. W 1942 r. rozpoczęto budowę dużej, 400-tonowej, motorowej barki. W momencie zajęcia Ratowic przez Rosjan jednostka była już w 80% gotowa. Żołnierze radzieccy przetransportowali ją droga rzeczną do Oławy, gdzie pełniła rolę zniszczonego przez działania wojenne mostu. Później ,barkę zabrano do Kaliningradu. Podobny los spotkał większość statków i część parku maszynowego. Po zakończeniu wojny stocznia z powodzeniem kontynuowała swoją działalność. Żadna nowa jednostka już nie powstała, natomiast naprawiano stare barki, których w okolicy znajdowało się wiele. W latach 1948-1952 zakład został wydzierżawiony przez Czechów i działał pod zarządem Czechosłowackiej Żeglugi na Odrze. W 1959 r. ponownie objęła go Polska Żegluga na Odrze.

Po wojnie stocznia zatrudniała ok.120 osób, zarówno kobiet jak i mężczyzn i przed powstaniem Jelczańskich Zakładów Samochodowych stanowiła główne źródło utrzymania dla większości ratowickich rodzin. Jeszcze przez wiele lat po 1945 roku, w starym dorzeczu Odry zacumowane były skorodowane statki, które stały się ulubionym miejscem zabaw zażywającej kąpieli dzieciarni. Później przetransportowano je do Wrocławia, gdzie trafiły na złom. Jedna z barek ocalała i nadal znajduje się na terenie Ratowic, o czym wiedzą już tylko najstarsi mieszkańcy osady. Zima 1946 r. trwała długo i była szczególnie mroźna. Odra zamarzła i w wyniku spiętrzającej się kry nastąpiło przerwanie wału na wysokości miejsca, gdzie planowana była budowa elektrowni wodnej. Aby zlikwidować powstałą wyrwę, przetransportowano ze stoczni jedną z barek (niestety już nikt nie pamięta jak to się odbyło) i wstawiono w wał. Następnie, przez kilka miesięcy ludność zarówno polska jak i niemiecka woziła taczkami ziemię, by zasypać barkę i uformować na nowo uszkodzony fragment nabrzeża. Może ktoś pokusi się kiedyś

o wydobycie barki, która mogłaby się stać nie lada atrakcją Ratowic.

Foto 33, Załoga stoczni w Ratowicach lata 50 ubiegłego stulecia, źródło: Krystyna Skowera, Ratowice, Ratowice Moja mała ojczyzna

Dzisiaj w ślad za zamierającym wodnym transportem śródlądowym zniknęły z krajobrazu Wrocławia nadodrzańskie stocznie. Ożyły jedynie pochylnie dawnej stoczni Odra. Na mniejszej rozwijają działalność stocznia „Hubertus" i „Malbo", na większej zaś oddział stoczni nowosolskiej. Zniknęły bezpowrotnie wszystkie małe warsztaty remontowe, małe przeładownie, a Port Popowice jedynie straszy swoim wyglądem. Istniejący jeszcze Port Miejski zdaje się też już mieć dni policzone. Tak oto Wrocław, do niedawna tętniący życiem prężny ośrodek żeglugowy, mimo idealnego wręcz położenia względem rzeki, naturalnej arterii transportowej, stał się, podobnie jak i inne centra żeglugi odrzańskiej w Kędzierzynie-Koźlu czy Szczecinie pustynią na europejskich śródlądowych szlakach wodnych.

Bibliografia

- Georg Hallama, Breslau Das Buch der Stadt
- Bernd Schwarz, Sigbert Zesewitz, Caesar Wollheim Werft und Rhederei Cosel bei Breslau
- Adolf Szponar, Anita M. Szponar, Geologia i paleogeografia Wrocławia
- Aleksander Kałamarski, Historia Wrocławskiej Stoczni Rzecznej
- Krystyna Skowera, Ratowice, moja mała ojczyzna
- Marek Zawadka, Tabor odrzański w XX wieku

Tadeusz Sobiegraj
Bractwo Mokrego Pokładu

Bractwo Mokrego Pokładu

Jest rok 2002. Branża żeglugi śródlądowej chyli się ku upadkowi. Odczuwamy to szczególnie we Wrocławiu. Przewozy barkami na długiej trasie do Szczecina prawie zanikły. To z powodu obniżenia się poziomu wody poniżej śluzy Brzeg Dolny i przez, w ślimaczym tempie budowany, stopień wodny Malczyce. Starzejący się tabor jest złomowany, o nowych jednostkach pływających nie ma co marzyć. Nic też dziwnego, że likwidowane są stocznie Zacisze i remontówka „Odra", upada Przedsiębiorstwo Budownictwa Hydrotechnicznego „Odra 2", szerokie zaplecze obsługujące żeglugę i przeładunki. W takiej sytuacji władze miasta stwierdziły, że nie potrzebne jest też szkolnictwo zawodowe związane z żeglugą śródlądową. Kompleks budynków z odpowiednio wyposażonymi pracowniami do nauki zawodu marynarza, stoczniowca, ochrony środowiska, z warsztatami i statkiem szkolnym przekazane zostały liceum ogólnokształcącemu i gimnazjum. Zespół Szkół Żeglugi Śródlądowej, szkoła z ponad 50-letnią tradycją przestała istnieć.

Uwagę na sytuację w branży żeglugi śródlądowej zwrócił profesor Politechniki Wrocławskiej Stanisław Januszewski, twórca i prezes Fundacji Otwartego

BMP na DP Wróblin w kwietniu 2016, archiwum FOMT

Muzeum Techniki. Pasjonat ochrony dziedzictwa przemysłowego w szerokim zakresie obejmującym górnictwo, energetykę, architekturę przemysłową, lotnictwo. W polu widzenia autora koncepcji stworzenia we Wrocławiu Otwartego (przestrzennego) Muzeum Techniki nie mogło zabraknąć miejsca na aktywną ochronę zabytkowej floty odrzańskiej. Profesor S. Januszewski utworzył Muzeum Odry, gromadząc i udostępniając zwiedzającym zabytkowe statki: holownik parowy „Nadbor" z 1949 r., dźwig pływający „Wróblin" z 1939 r., barkę „Irena" z 1936 r.

Właśnie zabytkowe statki, jako miejsce spotkań pracowników zakładów upadającej branży żeglugi śródlądowej były źródłem pomysłu stworzenia organizacji, która promowałaby gospodarcze i turystyczne wykorzystanie Odry, pomagała w rewaloryzacji i utrzymaniu historycznej floty. Profesor podzielił się tą ideą ze Zbigniewem Priebe, jednym z pierwszych absolwentów Technikum Żeglugi Śródlądowej we Wrocławiu (rocznik 1957), emerytowanym pracownikiem PP Żeglugi na Odrze i „Navigi" oraz z Marianem Kosickim, emerytowanym kapitanem żeglugi odrzańskiej.

Zbigniew Priebe pomysł ten rozpowszechnił na Zjeździe Absolwentów prowadzonym z okazji 55- lecia Zespołu Szkół Żeglugi Śródlądowej. Inicjatywa spotkała się z aprobatą i tak doszło w dniu 6 czerwca 2002 roku do pierwszego spotkania grupy osób na HP „Nadbor". Byli to weterani żeglugi śródlądowej, stoczniowcy, pracownicy instytucji gospodarki wodnej, przedsiębiorstw hydrotechnicznych, zainteresowani ożywieniem Odry, jako drogi wodnej, problemami gospodarki wodnej, a także dziejami techniki i ochroną dziedzictwa kultury technicznej. Podjęty został pomysł założenia Fan Klubu Fundacji Otwartego Muzeum Techniki. Ustalono formy i zasady działania, członkostwa, projekty zadań, organizacji spotkań, sposobu wyboru władz. Ustalono, że spotkania odbywać się będą w każdy pierwwszy czwartek miesiąca, o godzinie 17-tej.

Na kolejnym spotkaniu w lipcu zastanawiano się nad nazwą Fanklubu. Padał deszcz, pokład „Nadbora" był mokry. Do miana „Bractwa Mokrego Pokładu" był tylko krok. Przewodniczącym Bractwa, inaczej mówiąc starszym bratem, został Zbigniew Priebe, który funkcję tę pełnił do grudnia 2014 roku. Ustanowiono też honorową funkcję komodora, którą powierzono kmdr por. Mieczysławowi Wróblewskiemu, weteranowi II wojny światowej, obrońcy polskiego Wybrzeża, wieloletniemu kierownikowi Inspektoratu Żeglugi Śródlądowej we Wrocławiu. Odszedł na wieczną wachtę 26 czerwca 2009 roku.

Bractwo Mokrego Pokładu, będąc klubem działającym w oparciu o sentymenty do przedmiotów, które przestały pełnić już tradycyjne role, a dzięki swym wartościom historycznym zyskały rangę dóbr kultury narodowej, skupia ludzi zarówno młodych, starszych, jak i w wieku emerytalnym. Wszystkim współbraciom przyświeca dewiza: „kto kocha starocie, ma młode serce". Nie jest to stowarzyszenie o osobowości prawnej, nie ma statutu. Jest luźnym, nieformalnym klubem – po prostu Bractwem.

Z czasem wyartykułowały się problemy i kierunki zainteresowań Bractwa. Na spotkaniach podjęto omawianie aktualnej sytuacji żeglugi na Odrze, stanu dróg wodnych kraju. Na tym tle dużego znaczenia nabrało przypominanie historii rozwoju dróg wodnych i żeglugi na przestrzeni wieków. Świeżych rumieńców przydają temu wspomnienia członków z przebiegu pracy zawodowej, czy osobiste przeżycia, zwykle nikomu, poza ich bohaterem, nieznane, a rzucające światło na czasy, w jakich z rzekami wiązaliśmy swe życie, nie tylko zawodowe. A były to czasy ciekawe. Żegluga rozwijała się, przybywały nowe typy statków, wprowadzano nowe systemy eksploatacyjne. Stali za tym ludzie pełni pasji, oddani swojej pracy. Wielu z nich, to współbracia na mokrym pokładzie.

Spotkania Bractwa nabrały atrakcyjności, gdy na dźwigu pływającym „Wróblin" wygospodarowane zostało pomieszczenie w formie messy, która jako sala wykładowa i projekcyjna służy różnego rodzaju spotkaniom. Teraz swobodnie mogło się spotykać znacznie większe grono przyjaciół wspólnej sprawy. Zapraszani są różne osobistości władzy, polityki, biznesu, ludzie ciekawi, a także tacy, którzy mogą coś wnieść do Bractwa czy Fundacji. Na pokładzie „Nadbora" obecni byli między innymi przedstawiciele samorządu i władz miasta Wrocławia, nauki, prasy, gospodarki, armatorów, przewoźników drogowych i zaprzyjaźnionego lotniczego klubu „Loteczka". Dużą atrakcją było spotkanie z profesorem Janem Stańdą. Jako student Politechniki Wrocławskiej, wraz z kolegą Stefanem Ścibor-Rylskim, w 1946 roku przepłynęli kajakiem z Wrocławia do Szczecina. Niezwykłość tego spływu polegała na tym, że należało mieć zezwolenie (co nie było wówczas łatwe) wojskowych władz polskich i radzieckich. Poza zwalonymi mostami i zalegającymi szlak żeglowny wrakami statków utrudniającymi spływ, dreszczu emocji dodawało biwakowanie na brzegu rzeki, gdzie zalegały jeszcze pola minowe.

W 2003 roku Bractwo, wespół z Fundacją Otwartego Muzeum Techniki, rozpoczęło wydawanie biuletynu „Prosto z pokładu" w intencji popularyzacji interesujących zagadnień związanych z żeglugą, gospodarką wodną, ochroną zabytków techniki. Dystrybucja biuletynu w wersji papierowej i elektronicznej pozwoliła pozyskać sympatyków Bractwa w innych regionach Polski. Nawiązane zostały kontakty ze Szczecinem, Gdańskiem, Gdynią, Elblągiem, Bydgoszczą i Warszawą. Korespondencja z Braćmi z innych ośrodków pozwoliła na poszerzenie tematyki biuletynu, podniosło jego atrakcyjność. W sierpniu 2005 r. na pokładzie „Nadbora" zorganizowane zostało dwudniowe spotkanie sympatyków Fundacji i Bractwa z terenu całej Polski. Fundacja prowadziła w tym czasie Krajową Konferencje Muzealnictwa Morskiego i Rzecznego. Mogliśmy poznać się osobiście, przedstawić osiągnięcia i planowane kierunki działania. Przy okazji goście zwiedzili Wrocław – z jego najpiękniejszej strony. Spotkania takie na pewno warto powtarzać, gdyż przynoszą korzyści Bractwu, jego członkom i oczywiście zapro-

szonym z kraju sympatykom. Pozwalają podtrzymywać stare i nawiązywać nowe znajomości z ludźmi, którym ochrona dziedzictwa kultury technicznej, ożywienia rzek polskich, gospodarki wodnej, leży na sercu.

Obecnie biuletyn „Prosto z pokładu" liczy już 152 numery. Zamieszczone tam materiały w głównej mierze propagują Idee Otwartego Muzeum Techniki, popularyzując dzieła kultury technicznej Polski, upamiętniając osiągnięcia na polu techniki. W szerokim zakresie poruszana jest problematyka żeglugowa. Poczesne miejsce zajmuje przywracanie wiedzy o Odrze, jako drodze wodnej. To fascynujące, jak człowiek na przestrzeni stuleci, przystosowywał jej bieg do swych potrzeb, od wykorzystania energii wody płynącej dla obracania kamieni młyńskich, napędzania urządzeń przemysłowych po spław tratew i barek.

W tym zakresie szczególne miejsce zajmują opisy przemiany Odry w obrębie miasta Wrocławia i kształtowanie się tzw. Wrocławskiego Węzła Wodnego. Wrocławski system rozrządu wód może być znakomitą lekcją poglądową, wskazującą na różnorodne i jakże bogate relacje między rzeką, lądem i miastem z gospodarką, kulturą, życiem społecznym, z transportem, rekreacją i sportami wodnymi.

W biuletynie Bractwo Mokrego Pokładu stara się utrwalać odrzańskie tradycje żeglugowe, przypominając czasy, kiedy na barkach pływano całymi rodzinami. Inspirowany tym tematem jeden z naszych braci Janusz Fąfara, na podstawie zdjęć Mieczysława Wróblewskiego stworzył wystawę zatytułowaną „Dzieci Odry". Obrazowo przedstawia życie rodzin marynarskich na barkach, zabawy dzieci w kajutach, na pokładzie i nabrzeżach portowych. Większość z nich w dorosłym życiu związała się zawodowo z Odrą. Wiele miejsca w publikacjach zajmuje budownictwo okrętowe, którego tradycje po wojnie rozwinęło we Wrocławiu Biuro Projektów Taboru Rzecznego, zwane później „Navicentrum". Tutaj powstawały prototypy statków i rozwiązań jednostek pływających unikatowych na skalę europejską, budowanych dla armatorów krajowych, a także dla Czechosłowacji, Niemiec, Egiptu, Kuby i Indonezji. Wykreowany został w biuletynie cykl przybliżający statki projektowane we Wrocławiu. Ten przegląd myśli technicznej dla żeglugi i dróg wodnych spotkał się z dużym zainteresowaniem. Wyróżnił się tutaj brat Wojciech Śladkowski, konstruktor, który prezentował cykl od prototypu pchacza z okresu narodzin systemu pchanego w Europie, prowadząc dalej w dzieje i tajniki konstrukcji holowników, towarowców, lodołamaczy, aż do statków i urządzeń technicznych. Na łamach biuletynu poruszane były również aktualne problemy związane z wykorzystaniem Odry. Publikowany był cykl artykułów Ryszarda Majewicza promujący jego autorską koncepcję tramwaju wodnego we Wrocławiu. R. Majewicz wskazywał konkretne rozwiązania tego rodzaju transportu miejskiego. Władze miasta, jednak na razie, nie skorzystały z tej propozycji. Wielu autorów krytycznie oceniało przebieg prac rewaloryzacyjnych Wrocławskiego Węzła Wodnego. Zabrakło tu miejsca dla towarowej żeglugi śródlądowej,

zabrakło uwagi dla przeładowni, budowy stanowisk cumowniczych z możliwością poboru energii, wody pitnej, oddania ścieków etc. Od wielu lat nie schodzi ze szpalt biuletynu temat najbardziej aktualny, ale wciąż nierozwiązany. To sprawa docelowego miejsca postojowego zabytkowej floty Fundacji. Statki Muzeum Odry zacumowane są do jednej dalby w górnym awanporcie śluzy Szczytniki i ze strony miasta nie ma zapewnienia, że będzie to stałe miejsce postoju HP „Nadbor", DP „Wróblin" i barki „Irena". Do ekspozycji czekają w kolejce dalsze zabytkowe obiekty..

Twórcą biuletynu „Prosto z pokładu" i jego pierwszym redaktorem naczelnym był brat Marian Kosicki, człowiek wielkiej wiedzy, fachowiec branży żeglugi i hydrotechniki. Ukończył elbląską szkołę szturmanów, pływał w PP Żegluga na Odrze na parowcach, w tym jako kapitan na HP „Perkun", tzw. dużym holendrze. Po ukończeniu studiów hydrotechnicznych podjął pracę w „Navicentrum". Należał do grona założycieli Bractwa Mokrego Pokładu. Odszedł na wieczną wachtę w 2007 roku, kiedy przygotował do druku 50-ty numer biuletynu. Jego felietony sygnowane były „myk" i przypominały o ciekawych ludziach z żeglugi, z branży, zdarzeniach, powiedzonkach, żargonie i łodziarskich tradycjach. Znane są jego prace i opinie na temat rewitalizacji i organizacji turystyki wodnej, ze szczególnym uwzględnieniem Wrocławskiego Węzła Wodnego. W 2008 r. przy współudziale Bractwa, Fundacja wydała publikację pt. „Leksykon odrzański Mariana Kosickiego". Obecnie funkcję redaktora naczelnego biuletynu „Prosto z pokładu" pełni profesor Stanisław Januszewski, spod jego ręki wyszło kolejnych ponad 100 jego numerów.

Z chwilą powstania Bractwo Mokrego Pokładu włączyło się czynnie w realizacje idei Fundacji Otwartego Muzeum Techniki uruchomienia maszyny parowej na HP „Nadbór", tak, aby holownik o własnych siłach mógł popłynąć na zlot parowców do Rotterdamu i do Gorinchem, gdzie w 1949 r. został zbudowany. Członkowie Bractwa utworzyli zespół do rewitalizacji HP „Nadbor", któremu przewodniczył marynarz, praktyk, konstruktor Wojciech Śladkowski. Do pomocy ma Zbigniewa Lasotę – konstruktora, przedsiębiorcę specjalizującego się w remontach statków, Rainera Pietrasika – naukowca, praktyka, żeglarza, Rajmunda Toby – żeglugowca ds. technicznych, Jerzego Onderkę – mechanika statków, który obsługiwał maszyny parowe. W trakcie prac remontowych do zespołu dołączyli: Włodzimierz Choynacki – okrętowiec, handlowiec i administrator w branży, Jerzy Laska – naukowiec, praktyk, żeglarz, Ryszard Cendro – stoczniowiec, elektryk, przedsiębiorca, Juliusz Chwalana – długoletni szef nadzoru technicznego we Wrocławskiej Stoczni Remontowej „Odra". Jerzy Laska „prześwietlił" płaszcz kotła parowego, co pozwoliło określić jego przydatność do dalszej eksploatacji. W ten sposób zaoszczędzone zostały fundusze. Pozwoliło to również porzucić wcześniejszą, budzącą nasz wewnętrzny sprzeciw sugestię demontażu kotła, prze-

Danuta i Janusz Fąfara – prace porządkowe na barce, foto S. Januszewski

wiezienia go do specjalistycznej firmy w kieleckiem i ponownego montażu na statku. Kocioł został oczyszczony z kamienia, wymieniono zawory i inną armaturę. Ryszard Cendro zajął się instalacją elektryczną. Przeprowadzona została pomyślnie próba ciśnieniowa kotła. Niestety na remont maszyny parowej zabrakło funduszy. Idea rejsu HP „Nadbora" do Rotterdamu pozostaje nadal żywa i zarówno Fundacja jak i Bractwo, nadal mamy nadzieję, że znajdzie się sponsor, któremu serce mocniej zabije na widok dymu z komina holownika i dobywającego się z siłowni szumu maszyny parowej.

Póki, co bracia zjednoczeni w Bractwie uczestniczyli w pracach remontowych na dźwigu pływającym „Wróblin". Przy współudziale studentów Politechniki Wrocławskiej w dawnych pomieszczeniach załogi urządzona została na dźwigu sala wykładowa. Profesor Januszewski prowadził tam wykłady z historii techniki i archeologii przemysłowej dla studentów PWr, organizowano w niej wystawy, prelekcje, spotkania, lekcje muzealne. DP „Wróblin" szybko awansował do roli siedziby Bractwa Mokrego Pokładu, stając się na wiele lat jego statkiem flagowym i miejscem ekspozycji przynoszonych przez braci drogich sercu pamiątek.

W działalności Bractwa Mokrego Pokładu za sukces poczytywana jest nawiązana współpraca z Powiatowym Zespołem Szkół nr 3 w Sobótce. Na pokłady „Nadbora" i „Wróblina" przybywają nauczyciele i uczniowie szkoły wnosząc powiew młodości i entuzjazmu. Młodzież brala udział w międzynarodowym pro-

gramie Sokrates-Comenius. W ramach tego programu realizowała projekt pt. „Woda fundamentem życia", którego głównym tematem jest „Woda przyjaciel człowieka". Wymogiem przystąpienia do programu było nawiązanie współpracy ze szkołami z innych krajów. Szkoła może pochwalić się bezpośrednimi kontaktami ze szkołami w Niemczech, Holandii i Włoszech. Między nimi następuje nie tylko wymiana doświadczeń, ale odbywają się także wizyty uczniów i nauczycieli. Dzięki tej współpracy młodzież z Sobótki brała udział w badaniach flory i fauny w parku krajobrazowym Renu. Na swym terenie prowadziła badania składu chemicznego i właściwości źródeł masywu Ślęży. We współpracy z Fundacją i Bractwem uczniowie stworzyli album ludzi związanych z Odrą. Prace te uwieńczyła publikacja broszury i płyty multimedialnej.

Od 2012 r. Fundacja Otwartego Muzeum Techniki uczestniczy w realizowanym przez gminę Wrocław programie „Szkoła w mieście". W obiektach muzealnych i instytucjach kultury odbywają się specjalne cykle zajęć edukacyjnych. Na statkach Muzeum Odry prowadzone są zajęcia z zakresu historii techniki i gospodarki. Przedstawiciele Bractwa opowiadają o pracy na barkach, zasadach uprawiania żeglugi, o przewożonych ładunkach, sposobach ładowania i opróżniania ładowni barek.

Jak wyglądała kiedyś żegluga śródlądowa? Które elementy hydrotechniczne Odry pozostały do dziś? Do czego służą? Tego dowiadywali się młodzi ludzie podczas warsztatów prowadzonych przez dawnych kapitanów i pracowników żeglugi z Bractwa Mokrego Pokładu. Był to realizowany przez Fundację Otwartego Muzeum Techniki w okresie od września 2013 r. do czerwca 2014 r. projekt pt. „Cicha woda", realizowany w ramach cyklu „Seniorzy w akcji", wspartego przez Towarzystwo Inicjatyw Twórczych „ę" oraz Polsko-Amerykańską Fundację „Wolność".

Trzonem projektu były wycieczki piesze, rowerowe, kajakowe po Wrocławskim Węźle Wodnym. Młodzież z kolei wprowadzała seniorów w przestrzeń informatyczną komputerów. Utworzony został wspólnie blog z interaktywną mapą szlaków dziedzictwa odrzańskiego. Była to okazja do spisania wspomnień związanych z pracą na Odrze, dzięki czemu zostały one utrwalone i udostępnione szerokiemu odbiorcy.

Kolejnym realizowanym w okresie od marca do grudnia 2015 r. przez FOMT był projekt pt. „Kapitańskie opowieści". Członkowi Bractwa Mokrego Pokładu, kapitanowie i pracownicy branży opowiadali swoje historie związane z pracą zawodową. Udokumentowane zostały w ten sposób dzieje żeglownej Odry, kiedyś pełnej parowców, pchaczy, barek, portów, przeładowni, stoczni, tętniących życiem i pracą. Snuto opowieści o barkach płynących w dół rzeki samospławem, o holownikach parowych i motorowych, systemah pchanych „kombi" czy typu Tur, Bizon, Muflon. Wspominano o czasach rozbudowy infrastruktury na Odrze, gdy

rzeką przewożono ponad 10 mln ton różnego rodzaju towarów, aż do czasów zmierzchu odrzańskiej żeglugi. Prace te uwieńczył film dokumentalny „Kapitańskie opowieści – krótka historia odrzańskiej żeglugi".

Zgromadzony materiał audio-dokumentalny, jak i ikonograficzny poprzez pryzmat wspomnień przywołuje obraz świata odpływającego w przeszłość. Podkreślić należy, że opisanymi projektami kierowała kustosz Muzeum Odry Wioletta Wrona-Gaj, wykazująca się dużą aktywnością siostra w Bractwie Mokrego Pokładu.

W ostatnich dwóch latach szczególna uwaga Fundacji i Bractwa skupiona była na remoncie barki „Irena". Fundacja zakupiła ją od Żeglugi Bydgoskiej w 2003 r. Stała zacumowana na Parnicy w Szczecinie. Do Wrocławia trafiła w grudniu 2004 r. i zacumowała przy statkach Muzeum Odry. Przez 10 lat czekała na zebranie funduszy, aby wymienić przerdzewiałe blachy poszycia, pokładu, zmienić wygląd ładowni dla potrzeb interaktywnego i mobilnego muzeum odrzańskiego. Pomogła w końcu dotacja w wysokości 380 tys. złotych od Gminy Wrocław. Remontu, na zasadzie wygranego przetargu, podjęła się wrocławska stocznia „Hubertus". Prace remontowe, które nadzorował prof. Stanisław Januszewski przebiegały dość sprawnie, choć nie bezproblemowo. Dzięki zabiegom profesora „Irena" zyskała spore grono sponsorów. Uwie}cyono ich na tablicy umieszczonej na zrębnicy w ładowni barki. Nie obyło się też bez fizycznej pracy dużej grupy wolontariatu. Wskazuje j a druga tablica umieszczona w ładowni dziobowej barki. Większość tych nazwisk to członkowie Bractwa Mokrego Pokładu.!

18 marca 2016 r. odbył się uroczysty chrzest „Ireny" i nastąpiło oficjalne otwarcie podwoi barki. Spotkania Bractwa Mokrego Pokładu odbywają się już na „Irenie" i wkrótce stanie się ona statkiem flagowym Bractwa. Choć biorąc pod uwagę jej funkcję mobilnego Muzeum Odry, będzie zmieniała miejsce swojego postoju. Od czasu do czasu trzeba będzie przepraszać DP „Wróblin" i korzystać z jego pomieszczenia.

Nasze doświadczenia i praca Bractwa Mokrego Pokładu wskazują, że tradycja i spadek przeszłości nie stanowią zamkniętego rozdziału, tym bardziej, że żyją w naszych biografiach. To otwarta księga, w której przeszłość spogląda w przyszłość i zawiera też niezapisane karty. Członkowie Bractwa stając na pokładzie zabytkowych statków pragną, aby Odra o nich pamiętała i jej chcą nadal służyć.

Stanisław Januszewski
Fundacja Otwartego Muzeum Techniki

Muzeum Odry FOMT

Mowa o Muzeum Odry FOMT, zasadzonym na zabytkowych statkach, na HP Nadbor, DP Wróblin, barce towarowej Ż-2107 Irena. Mówimy o ich dziejach i przydanych im współczesnie funkcjach, o pracach konserwatorskich prowadzonych z udziałem wolontariatu, o rewitalizacji barki towarowej, w latach 2014-1016 przysposobionej do roli komponentu oświatowo-edukacyjnego muzeum na rzece. Dokonano tego drogą odpowiedniej adaptacji ładowni towarowych, ich technicznemu uzbrojeniu i wyposażeniu w elektroniczny sprzęt audiowizualny, umożliwiający efektywne prowadzenie na barce, o pow. użytkowej 200 m^2, warsztatów i lekcji muzealnych, debat, spotkań, prezentacji, wystaw etc.

HP Nadbor pod Brzegiem Dolnym w 1958, foto kmdr por. Mieczysław Wróblewski

W 1998 Biuro Studiów i Dokumentacji Zabytków Techniki przejęło od Odratrans SA zabytkowy, jedyny z utrzymanych w Polsce, śródlądowy holownik parowy Nadbor, użyczając go Fundacji Otwartego Muzeum Techniki. Podjęto jego rewaloryzację, przysposabiając go do roli statku – muzeum, statku – szkoły, statku – laboratorium. W latach 1998 – 2011 prowadzono na nim wykłady z historii techniki i ochrony zabytków techniki, adresowane do studentów Politechniki Wrocławskiej. Dzisiaj na nim i pozyskanym w 2001 r. dźwigu pływającym Wróblin, prowadzone jest Międzynarodowe Studium Archeologii Przemysłowej

FOMT, comiesięczne konwersatoria Dolnośląskiej Akademii Lotniczej, lekcje muzealne dla dzieci i młodzieży, przyjmowani są turyści. Od 2003 r. na pokładach zabytkowych jednostek rozwija działalność Bractwo Mokrego Pokładu – fanklub Fundacji, skupiający dzisiaj ponad 100 weteranów żeglugi odrzańskiej. Muzealne statki stanowią oparcie działań organizowanych przez Jacht Klub Wrocław, prowadzone są na nich również kursy motorowodne, różne imprezy, przygotowywane m.in. z okazji Urodzin Nadbora (marzec), Nocy Muzeów (maj), Dni Wrocławia i Dni Odry (czerwiec) Europejskich Dni Dziedzictwa (wrzesień).

002. 003. Statki Fundacji, objęte ochroną prawną przez wpis do rejestru zabytków, utrzymywane są w oryginalnych kształtach, eksponowane są na wodzie, utrzymują również – jak DP Wróblin - właściwe im funkcje, zaś w przypadku HP Nadbor pełne uzbrojenie techniczne pokładu właściwe dla holownika, zaś w maszynowni i kotłowni kocioł oraz maszynę parową, kompletną, ostatni raz pracującą

Bractwo Mokrego Pokładu na DP Wróblin

Noc Muzeów na HP Nadbor, 2014

w 1986 r. Od wielu lat myślimy o jej odbudowiue, uruchomieniu napędu parowego holownika, o rejsie Odrą, Szprewą do Berlina, a dalej do Magdeburga i kanałem Mittelland do Renu i Gorinchem gdzie Nadbor się w narodził i skąd trasą, którą chcemy powtórzyć na Odrę w 1949 roku przybył, wraz z bliźniaczymi, powstałymi w Holandii „małymi" i „dużymi holendrami" otwierając na Odrze prawdziwie polską kartę dziejów żeglugi śródlądowej. Upadła, ale wrocławskie Muzeum Odry stworzyliśmy również dlatego by o rzekę się upominało, by stale przypominało, że stoi przed nami zadanie – przywrócenia na niej żeglugi towarowej, że Odra odżyje, kanałem Odra – Dunaj łącząc morze Bałtyckie i Północne z morzem Czarnym. Mówić o tym chcemy w rejsie do Holandii, z międzynarodową załogą na pokładzie, z załogą promująca dziedzictwo Odry i śródlądowych dróg wodnych Europy, ochrony dziedzictwa kultury technicznej Śląska, Polski, Europy.

Utrzymanie statków na wodzie wymaga bezustannego prowadzenia prac konserwatorskich, utrzymania klasy PRS, świadectw zdolności żeglugowej, bazy logistycznej i materiałowej jednostek służącej interpretacji dziedzictwa Odrzańskiej Drogi Wodnej, jego popularyzacji i realizacji zadań oświatowo-edukacyjnych.

W 2004 r. zakupiliśmy barkę towarową typu noteckiego, berlinkę, z myślą o poszerzeniu oferty oświatowo-edukacyjnej Muzeum Odry, przez stworzenie na niej Centrum Interpretacji Dziedzictwa Technicznego Odry. W 2014, dzięki dotacji Gminy Wrocław i pomocy ponad 60-ciu polskich przedsiębiorstw, usytuowanych nie tylko nad Odrą, także w Małopolsce, na Górnym Śląsku, Podbeskidziu, Mazowszu, w Wielkopolsce, na Pomorzu podjęliśmy rewaloryzację barki. Jej powtórne „chrzciny" i w nowej już roli udostępnienie społeczeństwu miało miejsce 18 marca 2016 r., w roku, w którym Wrocław odgrywa rolę Europejskiej Stolicy Kultury.

Barka na pochylni wrocławskiej stoczni Hubertus, 2014

Odbudowa barki była zadaniem ambitnym i niełatwym, tym bardziej, że wymagało zaangażowania i energii, i wsparcia wielu podmiotów gospodarczych, bez których pomocy nie bylibyśmy w stanie jednostki rewaloryzować. Żadne bowiem środki finansowe – a te również były niezbędne – nie podołają rozwiązaniu wielu wyłaniającym się bezustannie problemów natury technicznej. Stało za nami Bractwo Mokrego Pokładu – doskonały zespół specjalistów i ekspertów, kadra wrocławskiej stoczni Hubertus, emocjonalnie w dzieło odbudowy barki zaangażowana, wielu wolontariuszy.

Posiadamy również dwa promy samochodowo-pasażerskie, do roku 2012 pracujące na Odrze, w Chobieni i w Ciechanowie. Pochodzą z 1967 i 1988 roku. Utrzymujemy je w Głogowie licząc, że znajdziemy warunki dla sprowadzenia ich

na Odrę wrocławską. To również zadanie niełatwe, wymaga urządzenia przystani Muzeum Odry, oddania do jego dyspozycji portu Ujście Oławy (znanego pod mianem Schlung – Gardziel lub Portu Węglowego), powstałego w 1842-1844 roku dla zimowania statków pasażerskich, jedynego na współczesnej Odrze który utrzymał oryginalny kształt basenu i kanału portowego, skarpowe, umacniane kamieniem nabrzeża, plac przeładunkowy. To zabytek unikatowy w skali Europy, jego ochronie najlepiej sprzyjać może funkcja muzealn. Szkopuł w tym, że o port ten upominają się również dewelopperzy, właściciele łodzi motorowych, widzący tutaj albo apartamentowce, albo własną marinę. Szkopuł w tym, że i miasto Wrocław zdaje się nie zauważać potrzeby stworzenia stałego, bezpiecznego stanowiska dla statków muzealnych. Mysląc o porcie Ujście Oławy czy stanowiącym dla Muzeum Odry rezerwę akwatyczną ujśiu rzeki Oławy do Odry preferuje zbycie go inwestorowi, który uwolni miasto od inwestowania w zniszczonż infrastrukturę. Dla nas zasadniczą wagę ma to, że to nie tylko zabytek, ale i jedyne miejsce na Odrze bliskie centrum miasta, bezpieczne od wielkiej wody. Zderzając się z komercją i utylitaryzmem, za nic mających sobie kulturę, skazani jesteśmy na klęskę, o ile nie zechcecie nas tutaj wesprzeć, lobbując za przekazaniem portu Ujście Oławy Muzeum Odry FOMT i pomagając nam później w jego odbudowie, przez ostatnich 70 lat port, rabunkowo eksploatowany, został bowiem zdegradowany.

Muzeum Odry FOMT
HP Nadbor

HP Nadbor jest owocem polsko - holenderskiej umowy handlowej, opiewającej na 30 milionów guldenów, podpisanej 18 grudnia 1946 roku w celu zakupu holowników dla rzeki Odry. Wybudowano dziewięć holowników o mocy 500

HP Nadbor na stanowisku cumowniczym w awanporcie śluzy Szczytniki, foto Mateusz Haglauer 2008

koni mechanicznych oraz trzynaście o mocy 250 KM i jesienią 1949 roku pracę na Odrze skanalizowanej, od Gliwic i Koźla po Wrocław, rozpoczęły „małe holendry", takie jak Nadbor, na Odrze zaś swobodnie płynącej, od Wrocławia po Szczecin, ruch pociągów holowniczych prowadziły, „duże holendry" klasy Jarowid.

Siostrzane jednostki Nadbora to: Światopełk (ukończony jako pierwszy. Od jego nazwy wzięło się określanie całej klasy – Światopełk), Bożydar, Bożymir, Bronisz, Chwalisław, Jurand, Mestwin, Mściwój, Nadbór, Radosław, Ścibór, Zbyszko, Sędziwój. Kadłub i nadbudówka powstały w stoczni Bijkers Maatschapij w Gorinchem (numer budowy 19/266/115), a parowa maszyna główna i urządzenia wyposażenia maszynowni w N.V. Boeles Scheepswerven Maschinenfabriek (numer budowy 120). Główne parametry to: długość – 28,0 m, szerokość na pokładzie – 6,60 m, wysokość nad wodą 3,9 m, zanurzenie 1,1 a z bunkrami załadowanymi 10 tonami węgla 1,4 m. W 1954 roku, polska stocznia w Koźlu wybudowała dwa dodatkowe holowniki wg projektów holenderskich. Nazwano je Bogumił i Bogusław. Różniły się od holowników holenderskich m.in. zaokrąglona rufą, zamiast kanciastej, jak w holownikach holenderskich.

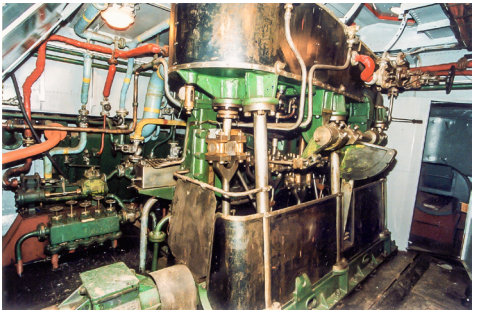
Nadbor pracował holując barki na Odrze do połowy lat 60. XX w. Po wycofaniu statków parowych z eksploatacji, używano go jako pływającej kotłowni dla stoczni remontowej odrzańskiej żeglugi śródlądowej, od 1968 do 1975. Później, w latach 1975 – 1981, holownik służył w roli siłowni energetycznej i wytwornicy pary technologicznej na budowach hydrotechnicznych w byłej Czechosłowacji (w Mělníku na Wełtawie, gdzie budowano jej połączenie z Łabą) i dla tego celu, w rufowych kajutach załogi zainstalowano spalinowy agregar prądotwórczy oraz rozdzielnię energetyczną.

Po powrocie do kraju w 1982 roku podejmowano próby użycia holownika jako lodołamacza w rejonie działania Okręgowej Dyrekcji Gospodarki Wodnej. Do 10 grudnia 1982 roku w stoczni Malczyce ukończono przeróbkę statku na lodołamacz. Jednak wkrótce okazało się, że holownik ze względu na kształt dziobnicy nie był zdolny do łamania lodu. Nie wchodził na lód by go łamać, ale tylko go kruszył wbijając się weń. Pierwsze próby prowadzone na Bartoszowicach wskazały na nieskuteczność jego pracy. Po wbiciu się w lód przez kilka godzin go z niego wyciągano, przy użyciu pchaczy. Uznano, że praca Nadbora jako holownika jest również niebezpieczna dla konstrukcji statku. W końcu, w 1983 roku, holownik zacumowano w porcie Osobowice I. W 1986/87, dzięki inicjatywie inż. Mariana Szwarca, dr Stanisława Januszewskiego, kpt. Mariana Kosickiego i mgr Andrzeja Szafrańskiego – dyrektora PP „Żegluga na Odrze", armatora jednostki, zdecydowano się zachować holownik, nie złomując go, który to los spotkał inne „małe holendry". W 1998, PP „Żegluga na Odrze", przekazała holownik BSiDZT S. Januszewski.

Prace konserwatorskie w maszynowni HP Nadbor

W 1998-1999 we wrocławskich stoczniach Zacisze i Odra wykonano remont kadłuba, odbudowano instalacje elektryczne, antykorozyjnie zabezpieczono kadłub i pokład, kajuty przysposobiono do roli pracowni BSiDZT, biura Fundacji i lektorium. W następnych latach, z udziałem wolontariatu konserwowano pokład, osprzęt i wyposażenie techniczne jednostki, okresowo prowadzono prace konserwacyjne silnika i kotła parowego, opracowywano dokumentację techniczną jednostki, różne ekspertyzy służące konstrukcji programu odbudowy i uruchomienia napędu parowego statku. W 2012 z dotacji Gminy Wrocław wykonano prace konserwatorskie kadłuba i pokładu (powłoki antykorozyjne), instalacji elektrycznej, zabudowano system centralnego ogrzewania (olejowy).

Dzisiaj stoimy przed zadaniem kapitalnego remontu kotła parowego, wymiany armatury, zaworów, rurociągów prowadzących wodę do kotła i parę z kotła do maszyny parowej, przeglądu pomp, wszystkich urządzeń maszynowni, przezwojenia generatora i uruchomienia parowego agregatu prądotwórczego mocy 38 kW, przeglądu wału napędoweggo, wymiany śruby, remontu wału jednego z płetwowych sterów, przeglądu maszyny sterowej i usterzenia, przeglądu kadłuba i wymiany wszystkich blach poszycia, których grubość będzie niższa od 4 mm. Koszt tych robót szacujemy na 700.000,00 zł. Po ich wykonaniu Polska zyskałaby jedyny, wyjątkowy śródlądowy holownik parowy, a statków takich w Europie jest ledwie ok. 15, przy czym tam ruch rekonstrukcyjny zabytkowych jednostek parowych z każdym rokiem przybiera na sile.



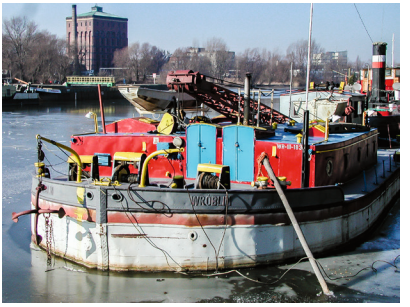
Silnik parowy typu campound w maszynowni HP Nadbor

DP Wróblin

Dźwig pływający zbudowany został w latach 1938-1939 w stoczni A. Riedel w Fürstenbergu nad Odrą. Po

zakończeniu II wojny światowej wydobyto go z dna Odry na stopniu wodnym Wróblin – stąd nazwa jednostki. Wraz z innym statkami technicznymi - pogłębiarkami, szalandami, pontonami itp. przekazany został Rejonowi Dróg Wodnych we Wrocławiu, który później przekształcono w Zarząd Odrzańskiej Drogi Wodnej. Kolejna transformacja firmy nastąpiła w 1973 roku. Utworzona wówczas Okręgowa Dyrekcja Gospodarki Wodnej we Wrocławiu przekazała niemalże cały tabor techniczny powstałemu równocześnie Przedsiębiorstwu Budownictwa Hydrotechnicznego „Odra-2". W liczbie tych jednostek znalazł się dźwig pływający Wróblin, który do 2002 roku z powodzeniem pracował na budowach prowadzonych przez „Odrę-2".

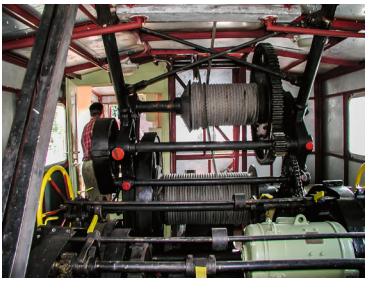
DP Wróblin na Odrze, pod Brzegiem Dolnym w 1958 r., foto kmdr por. M. Wróblewski



DP Wróblin na stanowisku cumowniczym Muzeum Odry FOMT

Dźwig pływający Wróblin pracował nieprzerwanie do 19 marca 1954 roku, kiedy to pękły cylinder i blok silnika S-64 napędzającego agregat prądotwórczy, dostarczający energii elektrycznej silnikom napędowym dźwigu (obrotu i podnoszenia). Wróblin skierowano do stoczni Zacisze we Wrocławiu. Tam, a następnie w Kozielskich Stoczniach Rzecznych do 1959 r. prowadzono prace remontowe jednostki. Wyremontowano silnik, generator i wyposażenie dodatkowe agregatu prądotwórczego o mocy 60 KM, 1500 obr./min. W 1959 zamierzano również przebudowę urządzenia dźwigowego, głównie ramienia dźwigu z konstrukcji nitowanej na spawaną. Jednak odpowiedni projekt opracowano dopiero w lipcu 1967. Dokładna data zamontowania nowego wysięgnika nie jest dzisiaj możliwa do ustalenia, podobnie jak data demontażu urządzenia sterowego. Jednostka bowiem, pierwotnie holowana, posiadała ster płytowy, uruchamiany sterociągami z odkrytego podestu sterowego na pokładzie śródokręcia. Z chwilą wycofania z ruchu holowników i zastąpienia ich w połowie lat 60. pchaczami urządzenie sterowe było już zbędne i zdemontowano je, z przełomem lat 60/70. XX w.

Dźwig pływający Wróblin, o długości 24,2 m, szerokości 9,05 m i zanurzeniu 0,67 m, to statek jedyny tego typu na polskich wodach śródlądowych. Wyróżnia



Kołowroty w maszynowni dźwigu

go konstrukcja kadłuba ściśle związana z urządzeniem dźwigowym, którego maszynownia i 11-metrowy żuraw może się przemieszczać w promieniu 360°, z prędkością 4,3 m/min.

Dźwig zasilany jest energią elektryczną prądu stałego 110 V, dostarczaną z własnego agregatu prądotwórczego o napędzie spalinowym. Współcześnie ma udźwig ograniczony do 8 ton, podnoszony jest z szybkością 9 m/min, wystarczającą dla prowadzenia robót budowlanych, prac remontowych jazów, śluz lub akcji ratowniczych. Fundacja utrzymuje go w stanie sprawnym technicznie.

Dźwig pływający Wróblin to dzisiaj jedyna jednostka tego typu na Odrze. Przez wiele lat eksploatowano go przy remontach odrzańskich stopni wodnych i mostów. Bezpośrednio po wojnie z wód Starej Odry dobywał zatopione jednostki. Szczególnie zasłużył się przy budowie stopnia wodnego Brzeg Dolny (1954 – 1958) – jazu, śluzy, elektrowni wodnej „Wały"

Wielokrotnie używano go w akcjach ratowniczych, jak tej na Rędzinie, gdy pod jazem zatonęła motorówka „Bystrzyca" z załogą. Raz nawet ratowano sam dźwig, który spłynął na jaz rędziński. Czasami występował w roli pogłębiarki.

Jego właściciel zbankrutował, przedsiębiorstwo „Odra-2" znalazło się od 2001 r. w upadłości. 3 czerwca 2002 r. w wyniku wygranego przetargu, Fundacja Otwartego Muzeum Techniki zakupiła dźwig pływający Wróblin od syndyka masy upadłościowej PBH „Odra-2". Fundacja już wcześniej się nim interesowała. Z jej inicjatywy w 1998 r. DP Wróblin objęto ochroną prawną – jako zabytek techniki.

Z pomocą studentów Politechniki Wrocławskiej odbudowano urządzenie dźwigowe, maszynownię i spalinowy agregat prądotwórczy. W 2003 r. dźwig

Studencki warsztat konserwatorski na pokładzie DP Wróblin

Wykład pod pokładem DP Wróblin

pływający postawiono do dyspozycji Miejskiego Sztabu Antykryzysowego do działania na Wrocławskim Węźle Wodnym w sytuacjach awaryjnych i w akcjach ratowniczych. W sali wykładowej urządzonej w dawnych pomieszczeniach socjalnych załogi podjęto wykłady z historii techniki i archeologii przemysłowej dla studentów Politechniki Wrocławskiej, warsztaty i lekcje muzealne dla dzieci i młodziezy, organizację wystaw, prelekcji, spotkań.

Wróblin szybko awansował do roli siedziby „Bractwa Mokrego Pokładu", stając się jego statkiem flagowym i miejscem ekspozycji pamiątek drogich sercu odrzańskich kapitanów. Tutaj rozwija aktywność również Dolnośląska Akademia Lotnicza, Pracownia Architektoniczna Fundacji i niewielki warsztat konserwatorski prowadzony przez wieloletniego kapitana jednostki – Mieczysława Balcerkiewicza, pod którego kierunkiem pracuje również wolontariat Muzeum Odry FOMT, także pod- i na pokładach HP „Nadbor" i barki „Ż-2107".

Barka towarowa Ż-2107 Irena

Powstała w 1936 r. w Bydgoszczy. Wiemy, że budowana była na łace, i spiuszczona na Brdę po spiętrzeniu wody na rzece. Wiemy, że budował ja Saturnin Marzątka, że za budowę jednostki na łące ukarany został mandatem lkarnym, że na cześć swojej żony nadał barce imię Irena. Odebrano mu ją po wojnie ale nadal i on i jego syn na niej pracowali. Do 1989 r. eksploatowana była na Kanale Bydgoskim, na Noteci, Warcie i na Odrzańskiej Drodze Wodnej, Wartą docierała do Poznania, Wisłą do Gdańska. W 1990 r. przeprowadzono ją do Szczecina i wykorzystywano w roli magazynu – depozytu sprzętu pochodzącego z innych barek. W ładowni rufowej urządzono koszarkę, zaś w rufowej kajucie socjalnej stację dyspozytorską i dozoru jednostek Żeglugi Bydgoskiej. W tych rolach barkę (na postoju) eksploatowano do 1998 r. W 2003 dzięki życzliwości dr Edwarda Ossowskiego, Prezesa Zarządu Żeglugi Bydgoskiej przeszła w ręce Fundacji Otwartego Muzeum Techniki. W 2004 w szczecińskiej stoczni Porta Odra wymieniono część zniszczonego poszycia dna i sprowadzono barkę do Wrocławia. Tutaj siłami wolontariatu prowadzono roboty porządkowe i antykorozyjnie, prace przygotowujące barkę do remontu (dokumentacja techniczna i żeglugowa), stworzono również strukturę kierującą realizacją programu odbudowy barki, ustalono specyfikację robót, w styczniu 2014 złożono wniosek na wsparcie projektu rewaloryzacji barki, uwieńczony powodzeniem – dotacją Gminy Wrocław.

Najstarsze dotyczące naszej barki zapisy znaleźliśmy w Książce Głównej Remontów, której fragmenty do grudnia 2003 r. spoczywały na jej pokładzie. 18 kwietnia 1955 r. szyper odnotował wymianę – w stoczni Chełmno – poszycia lewej burty przy dziobie – nakazanego w 1954 r., naprawę polera przy prawej burcie, remont skorodowanej rury łańcucha kotwicznego na prawej burcie rufy. Wiosną 1958 odnotował uszkodzenia poszycia wewnętrznego kajut (zgniłe de-

ski i płyty), z 12 marca 1958 r. pochodzi nota o uszkodzeniu płetwy sterowej w lodach w Gdańsku – płetwa została pogięta a deski uszkodzone. Interesującą jest notatka z 23 kwietnia 1958 r. mówiąca o potrzebie naprawy drewnianego przekrycia nad ładowniami (forderki) lub jego wymiany na żelazny – „tak jak się obiecuje". Temu życzeniu stało się w końcu zadość, ładownie przykryto blachą falistą. Śledząc zapisy w odnalezionych również w grudniu 2003 r. na pokładzie barki niekompletnych Książkach Inspekcji Statku dowiadujemy się, że w czasie kontroli przeprowadzonej 23.05.1981 inspektor Waldemar Danielewicz zastał na jednostce „ogólny nieporządek. Szyper w stanie nietrzeźwym". We wnioskach pokontrolnych łaskawie zalecił „doprowadzić barkę do porządku". Co najmniej od 1984 r. szyprem był Tadeusz Juszczak. W roli marynarzy pływali z nim m.in. Janusz Schulz, Roman Wysocki i Mariusz Miłkowski. Krypa przysparzała szyprowi wielu kłopotów. 5.04.1984 przeprowadził próbny alarm ratunkowy „człowiek za burtą", którego zapis opatrzył w Książce Inspekcji Statku adnotacją „szmelc", podobną ocenę zyskał osprzęt pokładowy po przeprowadzeniu 3.04.1984 r. próbnego alarmu awaryjnego – zakładaniu z bosmanem poduszki (stempla awaryjnego).

Ostatni przegląd dla odnowienia klasy Polski Rejestr Statków przeprowadził we wrześniu 1986 r. Ważność Świadectwa Klasy (nr 320048) ustała w marcu 1989 r. 7 maja 1990 r. Kierownik Inspektoratu Żeglugi Sródlądowej w Bydgoszczy wydał jednorazowe zezwolenie na przejście barki z Czarnkowa do Szczecina. Wg. oświadczenia dyrektora PP Żegluga Bydgoska obiekt był sprawny technicznie, po remoncie klasowym w Bazie Remontowej Czarnków.

Po przeprowadzeniu barki do Szczecina została ona zacumowana na rz. Parnica, przy nabrzeżu Śląskim, w rejonie straży pożarnej. 15 czerwca 1990 r. w Szczecinie szyper Tadeusz Juszczak komisyjnie przekazał barkę Józefowi Surmie. 27 czerwca 1990 r. dyrektor Żeglugi Bydgoskiej Mieczysław Kozłowski podpisał umowę z załogą barki – Józefem Surmą i marynarzem Andrzejem Chojnackim, o wspólnej odpowiedzialności materialnej za mienie znajdujące się na barce – materiał, osprzęt statkowy, części zapasowe maszyn i inne, w tym i za sprzęt hotelowy. Tego dnia utworzony został na barce magazyn części pomocniczych osprzętu, materiałów i osprzętowych depozytów statkowych. Na barce urządzono również pomieszczenie hotelowe na 8 miejsc dla pracowników Żeglugi Bydgoskiej, adaptując dla tego celu ładownię rufową.

Załoga barki, dowodzonej do 1998 r. przez Józefa Surmę (a przewinęli się przez jej pokład m.in. Andrzej Chojnacki, Mirosław Górecki, Eugeniusz Sójka, Andrzej Podgórecki, Józef Majer, Janusz Nowicki, Jan Stępień, Jan Kończak oraz Józef Janczarek), sprawowała również dozór jednostek Żeglugi Bydgoskiej na postoju. W tych rolach barka była eksploatowana co najmniej do 1998 r. Później zrezygnowano z jej eksploatacji, tym bardziej, że w międzyczasie, w trakcie manewru przy nabrzeżu, przebito w kilku punktach dno. Prowizorycznie je zabezpieczono,

Pierwsze sprzątanie po sprowadzeniu barki do Wrocławia

wyprowadzono barkę z Parnicy i oparto ją na skarpie nabrzeża Regalicy. Tam też ją odnaleźliśmy i z wielkimi emocjami (zatonie, nie zatonie) załoga Bizona 104 pod kapitanem Zygmuntem Szczerkiem. przeprowadziła ją 20 grudnia 2003 r. do stoczni. Stanęła na pochylni. Tam dokonano wymiany ok. 50 m^2 poszycia dna i przygotowano jednostkę do podróży do Wrocławia. Udział w tym miała także szczecińska placówka Polskiego Rejestru Statków i Urząd Żeglugi Śródlądowej. Zlitowały się nad „złomem". Gdyby nie to i „odwrócony wzrok" barka do końca świata spoczywałaby na dnie Regalicy, budząc po wiekach radość archeologów. Dowód hartu dał również kapitan Bizona, tym bardziej, że drugi pchacz zagubił się gdzieś wśród fal Parnicy, Regalicy, Odry szczecińskiej, hartu tym większego, że postawiliśmy przed nim trudne zadanie – co jak co, ale zabytek musi dotrzeć do stoczni a jeśli coś ma tonąć to co najwyżej pchacz. Operacja transportu „dziurawej" barki zakończyła się sukcesem. Byliśmy pewni, że bogowie zabytków nad nią czuwają.

We Wrocławiu stanęliśmy w grudniu 2004 r. Siłami wolontariatu, studentów Politechniki Wrocławskiej w ciągu kilku lat barkę uporządkowaliśmy i antykorozyjnie zabezpieczyliśmy, ale te proste rezerwy szybko sięgnęły kresu i podjęliśmy starania o pozyskanie wsparcia, które umożliwiłoby kompleksowy remont jednostki, prowadzony w warunkach stoczniowych. W końcu zakończyły się powodzeniem, a myśleliśmy już o zbyciu barki jednemu z miast nadodrzańskich i wyprowadzeniu jej z Wrocławia. W międzyczasie uporządkowaliśmy status formalno-prawny barki, na nasz wniosek Dolnośląski Wojewódzki Konserwator

Zabytków objął ją ochroną prawną – przez wpis do rejestru zabytków, w 2012 r. zyskaliśmy Świadectwo Pomiarowe barki i Świadectewo Zdolności Żeglugowej.

W roku 2014, dzięki pomocy Gminy Wrocław i wielu mecenasów wykonaliśmy roboty stoczniowe barki, wymieniliśmy całe poszycie dna, usunęliśmy uszkodzenia kadłuba i pokładu, do grodzi między ładowniami wprowadziliśmy ofiarowane nam przez Bohamet SA drzwi strugoszczelne, w zrębicach pokładu

Roboty stoczniowe – wymiana poszycia dna barki

Odbudowa przekrycia ładowni

zabudowaliśmy 36 iluminator,ów, odbudowaliśmy urządzenia pokładowe barki i sterówkę, powłokami malarskimi zabezpieczyliśmy antykorozyjnie kadłub, pokład i burty ładowni. W 2015, czerpiąc z kolejnej dotacji podjęliśmy rewaloryzację ładowni, zabudowując w nich sufity, izolując termicznie i antyskroplinowo kadłub, kryjąc deskowaniem burty, odbudowując ster,ówkę, w ładowniach urządzając pomieszczenie administracyjno-socjalne, sanitariaty, magazyn bosmański, kubryk i kotlownię, instalując na barce pompę cieplną powietrze-powietrze, urządzenia klimatyzacyjne i wentylacyjne w pełni skryte w bryle kadłuba, uzbrajając barkę w instalacje elektryczne, wodno-kanalizacyjne, w zbiorniki nieczystośi, wody technologicznej i pitnej, w aparaturę alarmu przeciwpożarowego i antywłamaniowego, pochodząca z darów firm Cooper Polska i Satel. Szeroko czerpaliśmy przy tym ze wsparcia przedsiębiorstw produkujących przewody elektryczne, materiały i urządzenia elektroinstalacyjne, lampy oświetleniowe, stolarkę drzwiową, pompy, przedsiębiorstw wskazywanych na stronach internetowych Fundacji rewaloryzacji barki dedykowanych. 77 mecenasom dedykowalismy również tablicę na stałe w ładowni barki zamontowaną, podobnie uhonorowaliśmy 75 wolontariuszy w pracach przy odbudowie barki zaangażowanych.

Prace na barce, dzieki uspołecznieniu programu jej rewitalizacji pochłonęły kwotę ledwie 400.000 złotych, w 95% pochodzących z dotacji Gminy Wrocław. Z początkiem 2016 r., już w oparciu o środki własne .i pomoc producentów i przedsiębiorstw - mecenasów kultury, barkę umeblowaliśmy i wyposażyliśmy

Zabudowa stelaży stalowo-drewnianych pod deskowanie sufitów i burt

Natrysk izolacj

Wolontariat przy pracach konserwacyjnych deskowania ładowni

Prace w ładowni

Montaż podłóg

w urządzenia ekspozycyjne, w sprzęt elektroniczny i multimedia służące realizacji zadań oświatowo-edukacyjnych. Pod sufitami ładowni zainstalowaliśmy projektory multimedialne i elektrycznie sterowane ekrany – dar firmy Viz-Art. Automation, na grodzi ładowni dużej (90 m^2) zawiesiliśmy telewizor o dużej przekątnej ekranu, produkcji LG Electronics Wrocław Sp. z o.o., w ładowniach znalazły się interaktywne stoły i kioski, monitory interaktywne, dotykowe, z udziałem których beneficjentów naszego Muzeum wprowadzamy w świat Odry, śródlądowych dróg wodnych Polski i Europy, dziedzictwa wciąż żywego, potencjału mogącego służyć nowym programom rozwojowym nie tylko Odry i Nadodrza.

18 marca 2016 z udziałem zaproszonych mecenasów projektu, wolontariuszy i wielu znakomitych gości barkę ochrzczono mianem "Irena", takim jakie nadał jej w 1936 jej budowniczy Saturnin Marzątka. Matką chrzestną została Danuta Fąfara, córka odrzańskiego szypra, której dzieciństwo na pokładzie barki płynęło,

Spotkanie wigilijne 2015

Seminarium Dolnośląskiej Akademii Lotniczej

Chrzciny barki

Pierwsza lekcja muzealna prowadzona w dniu chrzcin

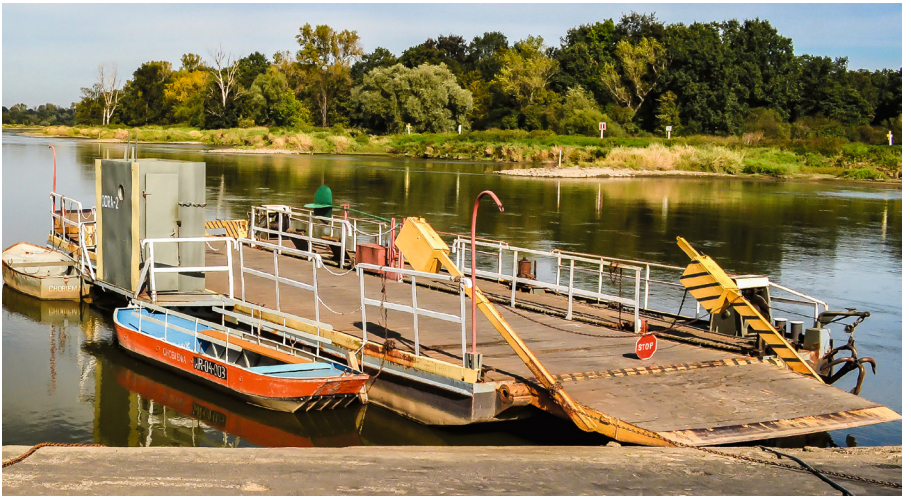
Goście w ładowni

która jako dziecko wprowadziła pociąg holowniczy do portu Popowice we Wrocławiu. Ojcem chrzestnym został Andrzej Sajnaga, Prezes Grupy Asmet, członek zwyczajny Akademii Inżynierskiej, członek Rady Fundacji Otwartego Muzeum Techniki, w plebiscycie czytelników „Przeglądu Technicznego" uhonorowany tytułem „Diamentowego Inżyniera 2014".

Barka otworzyła swe ładownie wszystkim zainteresowanym dziedzictwem Odrzańskiej Drogi Wodnej, zainaugurowaliśmy prowadzenie nieustannej debaty na temat kulturotwórczej roli rzeki, wczoraj i dzisiaj, warsztatów i lekcji muzealnych, prezentacji multimedialnych, wystaw etc. Ale eksploatację barki w nowej jej roli podjęliśmy już wcześniej. 1 grudnia 2015 sprowadziliśmy jednostkę ze stoczni na stanowisko Muzeum Odry w awanporcie górnym śluzy Szczytniki, 8 grudnia w ładowni małej (dziobowej) prowadzilismy 34 już seminarium Dolnośląskiej Akademii Lotniczej, 10 grudnia wraz z Bractwem Mokrego Pokładu urządziliśmy w ładowni dużej (połączone ładownie śródokręcia i rufowa) spotkanie wigilijne, z udziałem niemal 50 gości, 14 grudnia spotkali się na barce członkowie wrocławskiego Jacht Klubu.

Prom samochodowo-pasażerski Chobienia

O numerze rejestracyjnym WR 03256, z liną prowadzona dołem, zbudowany został w Stoczni Rzecznej Sandomierz w 1967. Liczy 15,98 m długości użytkowej i 20,44 m całkowitej oraz odpowiednio 5,97 i 7,33 m szerokości. Zanurzenie z ładunkiem sięga 0,47 m (0,35 m pustego). Przeprawiał samochody i ludzi, do chwili oddania do eksploatacji mostu zbudowanego Ciechanowie na Odrze, w ciągu drogi wojewódzkiej 323, między miejscowościami Ciechanów



Prom Chobienia

i Radoszyce w woj. dolnośląskim. W 2013 r. prom przejęliśmy od Dolnośląskiego Urzędu Marszałkowskiego, zakładając, że mógłby stanowić pomost cumowniczy lub oparcie kawiarenki na wodzie naszego Muzeum. Dla takich też programów użytkowych poszukujemy partnerów eksploatacji leciwych promów.

Prom samochodowo-pasażerski Ciechanów

Prom Ciechanów

O numerze rejestracyjnym WR 03255, z liną prowadzoną górą, zbudowany w stoczni sandomierskiej w 1988 r. Liczy 15,0 m długości użytkowej i 22,13 m całkowitej oraz odpowiednio 6,02 i 6,61 m szerokości, a jego zanurzenie wynosi 0,40 m, zaś z ładunkiem 0,60 m.

Gdy w 2012 r. w Ciechanowie powstał most nad Odrą, prom wycofano z eksploatacji. Nowa 9-przęsłowa przeprawa mostowa o długości 525,5 m i szerokości 14,87 m zapewnia wyższą nośność i przepustowość niezbędną dla rosnącego ruchu towarowego pojazdów ciężkich w tym rejonie kraju.

Także ten prom przekazał nam w 2013 r. Dolnośląski Urząd Marszałkowski licząc, że Fundacja włączy go do kolekcji zabytkowych statków Muzeum Odry, już w nowej roli.

Port Ujście Oławy

Nie należy do Fundacji, jest własnością Gminy Wrocław, administruje nim jednoosobowa spółka Gminy Wrocław – Miejskie Przedsiębiorstwo Wodociągów i Kanalizacji. W latach 2004, 2012, 2014 i 2015 proponowaliśmy władzom miasta Wrocław przejęcie portu „Ujście Oławy", położonego w obrębie Śródmiejskiego Węzła Wodnego, który mógłby stanowić znakomity basen dla stat-

ków muzeum odrzańskiego. Spotykaliśmy się z odmową, a za naszym postulatem przemawiają m.in.:

- bezpieczeństwo cumowanych tam jednostek, także w przypadku zagrożenia powodziowego. Obok awanportu górnego śluzy Szczytniki to optymalne z uwagi na warunki hydrograficzne, stanowisko dla Muzeum Odry

- zabytkowy charakter portu, powstałego w latach 1842-1844 dla zimowania statków parowych, pasażerskich, od 1866 zaopatrującego plac budowy wodociągów miejskich w materiały budowlane, od 1871 pełniący rolę portu węglowego Zakładu Wodociągowego „Na Grobli", od 1945 do 2014 – portu zaopatrującego miasto również w kruszywa i piasek. To jedyny port na Odrze, który utrzymał oryginalny – z czasu powstania – kształt basenu i kanału wejściowego i oryginalne skarpowe nabrzeża, umocnione kamieniem,

- lokalizacja portu, w centrum miasta, dostępnego różnymi środkami komunikacji, także od wody, w pobliżu Zakładu Wodociągowego „Na Grobli", jednego z najciekawszych pomników techniki Wrocławia i Europy, którego udostępnienie społeczeństwu w roli muzeum techniki Fundacja promuje od 1986 r., który to postulat stanowił również jedną z przesłanek powołania w 1992 r. Fundacji Otwartego Muzeum Techniki do życia, ze znakomitym zresztą udziałem władz miasta,

Port Ujście Oławy – optymalny port muzealny Wrocławskiego Węzła Wodnego

- walory kulturowe obszaru w widłach Odry i Oławy, wyjątkowe w skali Europy, mogące stanowić doskonałe oparcie programów rekreacyjnych, kulturalnych, oświatowych, edukacyjnych, a także turystyki, w tym industrialnej. Obszar ten spełnia wszystkie warunki uzasadniajace stworzenie na jego terenie Parku Kulturowego, a może i podjęcie działań w kieunku wpisania go na listę Dziedzictwa Światowego UNESCO

- Przejęcie portu przez Fundację sprzyjać będzie promocji tego obszaru i jego przysposobieniu do nowych zadań:

- portu muzealnego

- portu jachtowego

- skansenu zabytków związanych przede wszystkim z żeglugą i budownictwem wodnym – na działce między basenem portowym a rzeką Oławą.

Użyczenie portu Fundacji może być tym atrakcyjniejsze, że program jego odbudowy i eksploatacji możnaby wiązać z programem budowy we Wrocławiu w obszarze Śródmiejskiego Węzła Wodnego Otwartego (Przestrzennego) Muzeum Techniki, na którego globalną kolekcję złożyłyby się m.in. i wrocławskie elektrownie wodne, i śluzy komorowe, nabrzeża, Zakład Wodociągowy „Na Grobli" oraz zabytkowe jednostki pływające. Zakładamy, że dynamicznie rozwijająca się we Wrocławiu ich kolekcja – a zyskała międzynarodowe uznanie – w ciągu kilku najbliższych lat powiększy się o dalsze jednostki, dla których port „Ujście Oławy" stanowić może naturalne oparcie, wpisując w obszar kulturowy Odry śródmiejskiej także program sprzyjający ochronie zabytkowego portu i jego otwarciu na centrum miasta. Wydaje się to o tyle istotne, że można zakładać, że obszar w widłach Odry i Oławy stanie się w najbliższej przyszłości terenem intensywnych działań inwestycyjnych, co również – o ile działania tutaj podejmowane zgodne będą z prawami natury i rozumu - może sprzyjać programom ochrony dziedzictwa obszaru cywilizacyjnego wideł Odry i Oławy i udostępnienia jego walorów społeczeństwu

Najpilniejsze potrzeby Muzeum Odry wiążą się z:

- zapewnieniem środków materiałowych i finansowych gwarantujących stałe, bieżące utrzymanie, udostępnianie i prowadzenie prac konserwatorskich statków Muzeum Odry FOMT, utrzymanie klas PRS i Świadectw Zdolności Żeglugowej,

- użyczeniem Muzeum Odry stałego stanowiska cumowniczego na Odrze wrocławskiej, w obszarze nasyconym dziełami kultury technicznej z Odrą, z budownictwem wodnym, żeglugą, energetyka wodną, przemysłem związanym, bezpiecznego, wyposażonego w odpowiednią infrastrukturę techniczna, dobrze komunikacyjnie dostępnego,

- pozyskaniem wsparcia finansowego, materiałowego i kadrowego dla wdrożenia programu odbudowy napędu parowego holownika Nadbor.

Spis treści

Stanisław Januszewski	Wstęp	7
Stanisław Januszewski	Dziedzictwo Odry – z myślą o przyszłości	11
Dominika Muszyńska-Jeleszyńska Żaneta Marciniak Stanisław Wroński	Rzeka w mieście: polsko – niemieckie studium przypadku	23
Jan Pyś	Odra będzie żeglowna	41
Edward Nycz	Rola spławnej rzeki i sieci kanałów w życiu społeczno-gospodarczym regionu i jego mieszkańców na przestrzeni dziejów.	55
Wioletta Wrona Gaj	Miasto nad wodą	67
Ryszard Majewicz	Fenomeny Odry wrocławskiej	75
Jan Kubik	Opole nad Odrą	81
Mirosław Czerny	WWW – nie tylko Wrocławski, lecz i Warszawski Węzeł Wodny	89
Jan Mosio	Oława - miasto dwóch rzek	99
Dmitrij Mitiurin Aleksander Sokołow	Река Свирь как «шея» России (Rzeka Świr jako szyja Rosji)	103
Stanisław Januszewski	Canal du Midi	115
Dominika Sala-Wójcik	Żagle ustawione na Odrę	121
Andrzej Solski	Rzeka Odra w Oławie – kierunki rozwoju	131
Stanisław Januszewski	Między Dunajem a Menem - Kanał Ludwika	141
Leszek Mulka	Rozwój turystyki wodnej na Odrze.	149
Stefan Bartosiewicz	Rodowód kładki rowerowo-pieszej na śluzie Bartoszowice	157
Janusz Fąfara	Porty i stocznie Wrocławia	161
Tadeusz Sobiegraj	Bractwo Mokrego Pokładu	185
Stanisław Januszewski	Muzeum Odry FOMT	193