

Elżbieta MARSZAŁEK

Wyższa Szkoła Ekonomiczno-Turystyczna w Szczecinie

Szczecin, Polska

e-mail: elzbietamarszalek@wset.pl

ODRA JAKO SZLAK KOMUNIKACYJNO-TRANSPORTOWY ORAZ TURYSTYCZNY

THE ODER AS WATERWAY, TRANSPORT AND TOURIST ROUTE

Słowa kluczowe: Odra, droga wodna, zmiany funkcji transportowej i krajobrazu kulturowego

Key words : *The Oder , waterway , changes in transport function and cultural landscape*

Streszczenie W pracy ukazana jest specyfika dziejowych zmian funkcji pełnionych przez Odrę. Rzeka od zarania dziejów tworzyła ważny szlak komunikacyjny, transportowy, oś rozwoju gospodarczego. Podziały polityczne dorzecza na długo ograniczały funkcję transportową. W XVII-XX w. Niemcy budując kanały włączyli Odrę w system śródlądowych europejskich dróg wodnych. Inwestycje regulacyjne i przeciwpowodziowe w dolinie przekształciły Odrę w nowoczesny szlak żeglugowy. W XX w. rozwinęły się funkcje turystyczno-rekreacyjne. Dziś Odra ma ograniczone możliwości transportowe natomiast wyraźnie zaznacza się funkcja turystyczna rzeki.

Dolina Odry to obszar ścierających się od wieków kultur słowiańskiej i germańskiej, stanowi ważne dziedzictwo kulturowe krajów dawniej zwaśnionych, dziś żyjących we wspólnocie. Odmienna sytuacja polityczna dorzecza Odry sprawiła, że odegrała ona w dziejach Polski odmienną rolę niż Wisła, na inny okres przypadł rozkwit żeglugi, inaczej ukształtowały się krajobrazy kulturowe w dolinach.

Abstract *The article presents changes in functions served by the Oder river through the ages. The river has long history as important waterway, transport route and the axis of economic development. Political divisions of the river's basin used to restrict its transport function for a long time. The Germans, having built canals (17th – 20th), included the Oder into European inland waterway network. Further river and flood-control investments in the river valley turned it into a modern navigable waterway.*

At present, the Oder's transport capability is limited whereas the tourist function is clearly developing. The Oder valley has always been the meeting point of two cultures – Slavic and Germanic, formerly at war – now living in peaceful union. The Oder, due to the political situation in its basin, served a different role in the history of Poland as compared to the Vistula river. Both rivers had different periods of navigation development and created distinctive cultural landscapes

WPROWADZENIE

Od zarania dziejów rzeki były wiernymi sprzymierzeńcami człowieka. Obszary nadrzeczne zapewniały pożywienie, łatwy dostęp do wody pitnej i naturalną ochronę przed nieprzyjacielem. Na wyspach, stromych brzegach i w trudnodostępnych widłach rzek zakładano osady, potem warowne grody i miasta. Niejednokrotnie koryta rzek były naturalnymi granicami obszarów plemiennych i jednostek politycznych oraz administracyjnych. Ale rzeki nie tylko dzieliły ale i łączyły, wśród zwarłych lasów i nieprzebranych mokradeł tworzyły szlaki komunikacyjne, wzdłuż rzek rozwijał się handel, miejscowości położone nad rzekami współpracowały ze sobą tworząc osie rozwoju gospodarczego (por. np. Romer, 1903).

Od niepamiętnych czasów takie funkcje pełni Odra dla ziem położonych w jej dorzeczu. Warto prześledzić, jak w ciągu wieków zmieniało się znaczenie komunikacyjne Odry, jak przekształcano koryto rzeki do funkcji transportowej, a także jak ewoluował krajobraz kulturowy wzdłuż jej biegu. Wieloletnie własne obserwacje rzeki, badania ankietowe wśród ludzi zamieszkujących ten obszar i przekształcających krajobraz, a także działania podejmowane przez władze rządowe i lokalne pozwalają na szersze spojrzenie na transportową i rekreacyjną rolę Odry w systemie śródlądowych rzek Unii Europejskiej. Celem pracy jest ukazanie specyfiki dziejowych zmian funkcji pełnionych przez Odrę. Odmienna sytuacja polityczna sprawiła, że odegrała ona w dziejach odmienną rolę niż Wisła, na inny okres przypadł rozkwit żeglugi, inaczej kształtowały się funkcje turystyczno-rekreacyjne, odmienna jest też symbolika rzeki w świadomości Polaków. Zagadnienia te wciąż pozostają mało znane.

Obecnie rzeka Odra przepływa przez terytoria trzech państw: Czech, Polski i Niemiec¹. Wypływa z Gór Odrzańskich (Oderskich) w Sudetach Wschodnich w Czechach, przepływa przez Bramę Morawską, wypływa na obszar nizinny. Wykorzystuje obniżenia pradolin wrocławsko-magdeburgskiej i warszawsko-berlińskiej, przecina niziny Śląską i Wielkopolską, następnie Ziemię Lubuską i Pomorze Zachodnie. Poniżej Widuchowej (km 704,1) Odra rozdziela się na 2 ramiona – Odrę Zachodnią i Odrę Wschodnią (od Żydowic - km 730,5 - zwaną Regalicą), która na km 741,6 wpływa do jeziora Dąbie. Odra, poprzez Roztokę Odrzańską i Zalew Szczeciński trzema ramionami, tj. Dziwną, Świną i Pianą dociera do Morza Bałtyckiego. Długość rzeki wynosi 854 km, z tego 742 km znajdują się w Polsce². Dorzecze Odry jest wyraźnie asymetryczne, główny dopływ stanowi Warta. Odra ma dobre warunki do pełnienia funkcji transportowej: jest rzeką nizinną, niesie sporą ilość wody, ponieważ jednak zasilana jest głównie przez dopływy

¹ Odcinki graniczne Odry: - od miejscowości Chałupy na długości 8 km - granica polsko-czeska; - od ujścia Nysy Łużyckiej (km 542,4) do Widuchowej (km 704,1) i dalej Odrą Zachodnią (od km 0,0) do miejscowości Pargowa km 17,15 - granica polsko-niemiecka.

² Punkt, w którym rzeka Opawa wpływa do Odry, został przyjęty w polskim i czeskim systemie hydrologicznym za kilometr 0,0 rzeki.

spływające z Sudetów, występują okresowo duże wahania stanów, a niekiedy katastrofalnie wielkie wezbrania. Odra zachwyca bogactwem świata przyrody. Dolina rzeki ze swymi przyrodniczymi walorami zaliczana jest do cennych korytarzy ekologicznych Europy.

Dzieje historyczne obszarów nadodrzańskich (Korcz, 1998; Liszewski, 2003; Przyłęcki, 2003; Zaleski, 2001), miały znaczący wpływ na rozwój i ewolucję krajobrazu kulturowego Doliny Odry. Przez większość czasu dorzecze zasiedlone było między różne zwaśnione plemiona, a następnie należało do walczących między sobą i konkurujących gospodarczo państw. W okresie tworzenia się państwa polskiego (czasy Mieszka I) kulturotwórczą funkcję wypełniały plemiona Słowiańskie, m.in. Opolanie, Ślężanie, Łużyczanie, Dziadoszanie, Lubuszenie, Pyrzyczanie, Pomorzanie i Wolińanie. W średniowieczu historię obszarów górnego i środkowego biegu tworzyli książęta i królowie dynastii piastowskiej, natomiast terenem Pomorza u ujścia Odry władali słowiańscy książęta z dynastii Gryfitów. Południową część Pomorza zajmowała Brandenburgia, tworząc w XIII w. tzw. Nową Marchię. Wzdłuż Odry na dużą skalę karczowano lasy, zamieniając je na pola i łąki. Powstawały warowne grody z zamkami obronnymi, (które stawały się siedzibami kasztelanii, stolicami książęcymi, siedzibami rodów rycerskich). Ogromną rolę w rolniczym zagospodarowaniu dorzecza Odry pełniły wielkie zgromadzenia zakonne cystersów (także cysterek), joannitów i templariuszy, o czym świadczą ogromne zabudowania klasztorne (np. w Lubiążu, Kołbaczu) i okazałe świątynie.

Począwszy od XV w. krajobrazy kulturowe górnego i środkowego Nadodrza tworzyli jednak kolejni władcy. W Brandenburgii byli to (od 1411 aż do 1918 r.) Hohenzollernowie. Gospodarzami na Dolnym Śląsku byli nadal Piastowie (do wymarcia dynastii w 1675 r.) uznający zwierzchność lenną władców Czech, a przez to poddani cesarza (m.in. dynastii Luksemburgów i Habsburgów). Po wymarciu dynastii Gryfitów (1637 r.) dolny odcinek Odry przejęli Szwedzi, powiększyły się też ziemie Brandenburgii. W okresie Odrodzenia i reformacji zamki utraciły swoją funkcję obronną i znacząco zmieniły wygląd architektoniczny. Często na ich miejscu pojawiały się pałace z pięknymi parkami i ogrodami, tworząc zespoły pałacowo-parkowe. Po sekularyzacji zakonów (nie objęła ona Śląska), wielkie majątki należące do duchownych przejęli książęta. Niektóre miasta nad Odrą ufortyfikowano i pełniły rolę miast-twierdz (klasycznym przykładem jest Szczecin). Liczne przetaczające się wojny (zwłaszcza trzydziestoletnia) spowodowały ogromne zniszczenia.

TRANSPORTOWA FUNKCJA ODRY

Rzeka Odra od zawsze pełniła funkcję wodnej drogi transportowej. Zainicjowanie odrzańskiego transportu wodnego przypisuje się cystersom z Lubiąża. Potwierdzeniem tego jest wydany 15 kwietnia 1211 r. przez księcia wrocławskiego Henryka I przywilej, który stwierdza m.in.

„... pozwalamy ponadto braciom lubiąskim aby raz w roku swobodnie 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...” (Dopierała, 1976; Przyłęcki, 2003).

W średniowieczu i renesansie Odra wykorzystywana była jako droga wodna nie na całym biegu, ale odcinkami (zwłaszcza bieg górny i dolny). Funkcja transportowa rzeki była ograniczona przez trudny do żeglowania środkowy odcinek Odry (od Wrocławia do ujścia Warty). Rzeką transportowano nie tylko wspomniane śledzie i sól, ale też wydobywane z jej dna materiały budowlane tj. glinę, piasek i żwir, flisacy tratwami spławiali też pnie drzew. Dolny odcinek Odry wykorzystywany był jako droga wodna do transportu zbóż i drewna. Towary transportowane drogą wodną dostarczane były do Wolina i Kamienia Pomorskiego, także do portu szczecińskiego i innych portów u ujścia rzeki. Możliwością wywozu polskiego zboża przez port szczeciński zainteresowany był również polski król Kazimierz Wielki, gdy Gdańsk zajęli Krzyżacy. Szczecin stał się wówczas najważniejszym portem obsługującym wywóz zbóż na południu Bałtyku, wykorzystując także bliskie zaplecze – żyzne ziemie okolic Pyrzyc.

Część miast nadodrzańskich należała do związku Hanzy i posiadała prawa składu, co dawało kupcom znaczne korzyści materialne. Najsilniejszymi ośrodkami były wówczas, konkurujące ze sobą, Frankfurt i Szczecin.

W okresie największego rozkwitu handlu wiślanego, aż do schyłku XVIII wieku żeglugę i transport Odrą utrudniał podział polityczny dorzecza. Znaczna jego część (Wielkopolska) należała do Polski. Na mocy traktatu westfalskiego dolny odcinek rzeki kontrolowany był przez Szwecję. Brandenburgia, a następnie Prusy, zainteresowane rozwojem żeglugi i handlu, by ominąć barierę polityczną, transportowały towary z górnego i środkowego dorzecza Odry do Berlina Kanałem Odra-Sprewa przekopanym w 1669 r. oraz Kanałem Odra-Havela wykopanym w 1746 r. Z Berlina rzeką Łabą towary transportowane były nad Morze Północne do portu w Hamburgu. Kanały te włączyły dorzecze Odry w wielki system dróg wodnych Europy. Odcięta granicami politycznymi od morza Wielkopolska skazana była na bardzo wysokie cła graniczne, bądź uciążliwy transport lądowy w kierunku Wisły.

Kiedy król Prus Fryderyk Wilhelm I w latach 1713-20 włączył do swego państwa szwedzkie Pomorze, a jego następcy po wygranych wojnach (1740-63) zdobyli Śląsk, Odra stała się wewnętrzną rzeką nowego imperium, do którego niebawem włączono też Wielkopolskę. Dało to szansę na rozwój żeglugi i gospodarki. Rząd pruski podjął szeroko zakrojone prace regulacyjne pod kątem zabezpieczeń przeciwpowodziowych oraz melioracji doliny (by pozyskać nowe regiony rolnicze). (Müller, 2008). Prace hydrotechniczne przyspieszały odpływ wody, skracając bieg rzeki o około 150 km. Nie oznaczało to jednak udrożnienia dla celów żeglugowych całej Odry. Główne strumienie towarów przepływały nadal między Śląskiem z Wrocławiem a Berlinem poprzez kanał Odra-Sprewa, a także kanałem Odra-Havela między Szczecinem a Berlinem. Niemalże znaczenie dla uaktywnienia rzeki Odry na dolnym odcinku, pomiędzy Wartą, Notecią i Wisłą była budowa w 1774 roku, a więc tuż po I rozbiórce Polski, Kanału Bydgoskiego. W 1792 roku rozpoczęto budowę Kanału Kłodnickiego, łączącego Gliwice z Odrą.

Krajobraz kulturowy doliny Odry wzbogacił się o nowe obiekty, wśród których znajdowały się place składowe, mosty, śluzy oraz porty rzeczne m.in. w Malczycach, Brzegu Dolnym i Nowej Soli³, a od I połowy XIX w. dworce kolejowe. W strukturze przewożonych towarów dużą rolę odgrywały teraz sukno i wyroby włókiennicze. Stałymi towarami transportowanymi rzeką do Bałtyku były materiały budowlane, w tym kamienie z kamieniołomu w Strzegomiu ładowane na statki w Malczycach⁴. Odrą transportowano również węgiel kamienny i wyroby hutnicze.

Po zjednoczeniu w 1871 roku ziem niemieckich w skład II Rzeszy weszło również Państwo Pruskie. Od 1879 roku rozpoczęto regulację wszystkich rzek niemieckich, w tym również Odry (Müller, 2008). Działania podjęte w latach 1888-1897 przekształciły Odrę w „nowoczesny szlak żeglugowy” (Giesecke, 1940). Rzeka została skanalizowana, m.in. pobudowano śluzę na odcinku od Koźła po Brzeg i Oławę (fot. 1,2). Wybudowanie tranzytowego szlaku wodnego umożliwiło dużym jednostkom opłynięcie Wrocławia. Był to okres bardzo pomyślny dla rozwoju transportu na Odrze. Ruch na śluzie koło Oławy wynosił w okresie 1895-1899 ponad 7 tys. jednostek. W kolejnych latach 1900-1904 ponad 12 tys. jednostek, a w latach 1910-14 ponad 16 tys. Jednostek (Müller, 2008). Przewozom sprzyjał intensywnie rozwijający się na Śląsku przemysł ciężki, który wpłynął na zwiększenie transportu surowców i wywozu węgla oraz wyrobów hutniczych. Zwielokrotniła się dotychczasowa wielkość przewożonych Odrą towarów, zwłaszcza gdy zmodernizowano flotyllę i pojawiły się statki o napędzie parowym.

Wąskim gardłem dla przewoźników pozostawał jednak nadal nieuregulowany środkowy odcinek Odry, uniemożliwiający stały ruch statków pomiędzy Śląskiem a Szczecinem.

Na modernizowanym do 1936 r. 190 - kilometrowym odcinku Odry od Koźła po Wrocław zbudowano 24 stopnie wodne ze śluzami i w większości z elektrowniami. Na dolnym odcinku Odry Zachodniej dla poprawienia żeglowności i dostępu do Schwedt zbudowano kanał Hohensaaten-Friedrichsthaler Wasserstraße, tworząc alternatywną drogę wodną do Szczecina. Rozpoczęto budowę kanału Gliwice-Koźle (Hitler A. Kanał), który zastąpił stary Kanał Kłodnicki. Niemieckie plany zakładały również budowę kanału Odra-Dunaj, plany te nie zostały jednak zrealizowane, chociaż kilkakrotnie powracano do nich i w latach powojennych i obecnie również.

Infrastruktura Doliny Odry po II wojnie światowej zniszczona zastała w znacznym stopniu: zburzone miasta, wysadzone mosty, uszkodzone nabrzeża portowe i zniszczony sprzęt pływający. Po wojnie, na mocy układów jałtańskiego i poczdamskiego Polacy stali się gospodarzami Ziem Zachodnich, a Odra stała się rzeką graniczną, dzielącą Polskę i Niemcy. Polska musiała ponieść ogromne koszty udrożnienia nieżeglownej rzeki po działaniach wojennych (należało usunąć wraki, zwalone

³ Do Nowej Soli transportowano solankę, a następnie wywożono wyprodukowaną w Nowej Soli sól.

⁴ Do Malczyc dotarły także statki transportujące słynny norweski kościół Wang (świątynia Wang), który następnie lądem dotarł do Karpacza.

mosty i odbudować uszkodzone nabrzeża) (fot. 3, 4). Za wielkie wydarzenie lat 50. XX w. trzeba uznać budowę stopnia wodnego w Brzegu Dolnym. Usprawnił on żeglugę na tym odcinku rzeki. Transport rzeczny odbywał się na pozostawionym przez Niemców szlaku żeglugowym, który niedoinwestowany należycie w kolejnych latach ulegał stałej degradacji. Przewozy drogą wodną ciągle spadały, stopniowo ustępując miejsca kolejowym i samochodowym (fot. 5).

Niewielki wzrost rozmiarów żeglugi odnotowano w latach 70. i 80. Wynosiły one wówczas ponad 20 mln ton rocznie. Obecnie przewozy towarów Odrą wynoszą ok. 5 mln ton i odbywają się głównie na odcinku górnym: Śląsk-Berlin i porty Europy Zachodniej oraz na odcinku dolnym: Szczecin-Berlin i porty Europy Zachodniej Zmiany natężenie ruchu żeglugowego na Odrze przedstawia tab. 1.

Tab. 1. Natężenie ruchu żeglugowego na Odrze na podstawie liczby statków prześluzowanych w Brzegu Dolnym w latach 1973-2008

Tab. 1. Volume of traffic on the Oder based on the number of vessels serviced at the lock in Brzeg Dolny in the years 1973 - 2008

Rok Year	Liczba prześluzowanych statków <i>Number of vessels locked</i>	
	w górę <i>upstream</i>	w dół <i>downstream</i>
1973	2889	2931
1978	3812	3798
1990	222	212
1994	47	43
2001	306	326
2003	94	127
2008	178	244

Źródło: opracowanie własne na podstawie materiałów statystycznych RZGW Wrocław oraz Woś. K., 2010.

Source: own work based on statistics of RZGW Wrocław.

Po wstąpieniu Polski do Unii Europejskiej szlak żeglugowy Odry włączony został do wielkiego systemu dróg wodnych. Rzeka graniczna, która wcześniej dzieliła, teraz ma łączyć sąsiadujące ze sobą narody w Europie bez granic (fot. 6). Koniecznym jest jednak dostosowanie parametrów żeglugowych w obrębie całego systemu (Kołodziejki, 1999; Woś, 2005).

W 2003 r. na Odrze eksploatowanych było 11 portów publicznych oraz 18 portów i przeładowni zakładowych. Odrzańska droga wodna oceniana jest na najdłuższym odcinku, tj. od Kanalu Gliwickiego po ujście Warty, jako droga II i III klasy.

Klasę Vb rzeka uzyskuje dopiero na odcinku od Warty do morskich granic wodnych w Szczecinie (Linde, 2003)⁵. Na tym odcinku Odra zasilana jest dzięki cofce, czyli również wodami morskimi.

Konieczną modernizację szlaku wodnego planował opracowany przez polski rząd „Program dla Odry-2006”, przewidujący do 2015 roku realizację niezbędnych inwestycji przeciwpowodziowych. Jednocześnie uwzględniono w nim poprawę żeglowności rzeki dzięki ujednoczeniu jej głębokości (wynoszącą 1,8 m), która jest niezbędna dla lodołamaczy i umożliwia żeglugę barek i statków pasażerskich. Program ten jest wdrażany tylko częściowo.

W 2006 roku Komisja Europejska, wspierając żeglugę śródlądową, 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. Program znacznie poprawi bezpieczeństwo żeglugi.

Polska w ramach wdrażania Odrzańskiej Drogi Wodnej, zgodnie z „Programem dla Odry-2006”, winna jak najszybciej zakończyć budowę stopnia wodnego w Malczycach i zbudować zbiornik retencyjny w Raciborzu. Będzie to ważny krok umożliwiający zwiększenie bezpieczeństwa przeciwpowodziowego i ożywienie transportu śródlądowego nie tylko na rzece Odrze, ale również na połączonych z nią szlakach wodnych Europy Zachodniej i Wschodniej.

TURYSTYCZNA I REKREACYJNA FUNKCJA ODRY I JEJ DOLINY

Odra jako rzeka transportowa wypełniała od dawna również funkcję turystyczną i rekreacyjną. Już w połowie XVIII w. nad Odrą na dużą skalę zaczęła rozwijać się turystyka jako nowa dziedzina aktywności społeczeństwa żyjącego nad rzeką. Nad brzegiem Odry powstawały ośrodki sportowe i wypoczynkowe. Od połowy XIX w. powstawały turystyczno-sportowe przystanie kajakowe, wioślarskie i żeglarskie oraz wędkarskie (fot. 7) Obok przystani lokowano infrastrukturę turystyczną, tj. hotele, gospody, mariny, łaki rekreacyjne, warsztaty szkutnicze i stocznie. Mieszkańcy miejscowości nadodrzańskich upodabali sobie spędzanie wolnego czasu nad rzeką i na rzece. W krajobrazie kulturowym Doliny Odry pojawiły się wycieczkowe statki parowe - często były to bocznokołowce. Modne stały się wycieczki całych rodzin do pobliskich interesujących obiektów historycznych i miejscowości, np.: do Lubiąża, Siedliska, Głogowa, Wrocławia i Brzegu, ze Szczecina natomiast do Goławia i Wieży Bismarcka. W miejscowościach wzdłuż całej rzeki, od Opolą po Szczecin, powstało wiele związków sportowych i turystycznych (żeglarskich, wioślarskich i pływackich).

⁵ Europejskie klasy dróg wodnych: system klasyfikacji na podstawie następujących parametrów: długość, szerokość, ładowność jednostki pływającej, a także wysokość przeprawy pod mostem, np. klasa V = 110 m x 11,40 m x 2,80 m (dla statków motorowych) lub 185 m x 11,40 m x 2,50 m (dla zestawu pchaczy).

Stocznia w Nowej Soli wyspecjalizowała się w budowie łodzi żaglowych i motorowych. Ten wspinały okres rozkwitu rekreacyjno-turystycznej rzeki Odry, podobnie jak i funkcji transportowej, przerwała II wojna światowa.

Po wojnie, w okresie od 1947 roku, ponownie zaczęła się ożywiać wodna turystyka na Odrze. Statki pasażerskie, tj. biała flota, którą dysponowała Polska, pozwoliły na uruchomienie rejsów wycieczkowych, które trwały tak długo, jak długo statki nadawały się do eksploatacji. Z biegiem lat ruch pasażerski zaczął jednak powoli zamierać. Przez wiele lat Odra stanowiła mocno strzeżoną granicę, dzielącą i izolującą państwa nad nią leżące, a bez swobodnego dostępu do rzeki nie mogły wytworzyć się nad nią tradycje wypoczywania czy uprawiania sportów wodnych.

Okres transformacji gospodarczej lat 90. XX w. nie sprzyjał rozwojowi funkcji turystycznej i rekreacyjnej rzeki. Brakowało infrastruktury, ale również zainteresowania ze strony mieszkańców rzeką i jej wykorzystaniem.

Dzisiaj obraz rzeki wygląda inaczej. Miasta nadodrzańskie zintegrowały się wokół problematyki rzeki, powołując Stowarzyszenie na Rzecz Miast i Gmin Nadodrzańskich. Mieszkańcy zaczęli interesować się historią i dziedzictwem kulturowym swojego regionu. Ogromną rolę w promowaniu potrzeby zagospodarowania Odry odegrał i odgrywa Flis Odrzański - ekspedycja wodna Ligi Morskiej i Rzecznej organizowana corocznie od 1996 roku przez studentów Wyższej Szkoły Ekonomiczno-Turystycznej ze Szczecina (Marszałek 2002; 2003) fot. 8. Na przełomie czerwca i lipca przez dwa tygodnie spływają Odrą flisackie tratwy zbudowane z pni sosnowych⁶, galary⁷, kajaki, żaglówki, jachty motorowodne, motorówki, (flagową jednostką jest statek inspekcyjny Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej w Szczecinie), w sumie kilkadziesiąt jednostek pływających.⁸ Flis rozpoczyna się w Brzegu, a kończy w Szczecinie. Uczestnicy gorąco witani są wzdłuż całej rzeki przez mieszkańców, organizują festyny, święto Odry, zabawy i konkursy, promując turystykę, ochronę środowiska, a jednocześnie poznając kulturę i zabytki regionu oraz prowadząc różnorakie badania (percepcja Odry przez mieszkańców, stopień zagospodarowania turystycznego doliny, pomiary czystości wody). Flis integruje leżące nad rzeką gminy i ich samorządy. Konstruktywne działania podejmują również gospodarze województw nadodrzańskich, realizując m.in. program „Studium zagospodarowania przestrzennego pasma Odry”, opracowany pod kierunkiem J. Zaleskiego. Ważną rolę dla rzeki odgrywa także wspomniany „Program dla Odry 2006”. Inicjatywy lokalne podejmowane przez gminy i organizacje społeczne dały już konkretne efekty.

⁶ Flisacy z Ulanowa budują 70 m. tratwy i spławiają je z południa Polski do morza, odradzają tradycje na Wiśle, Odrze, Sanie i Narwi spławu drewna tratwami. Wzbudzają sensację wśród turystów i mieszkańców miejscowości.

⁷ Galary są to łodzie płaskodenne (miniaturowe repliki dawnych galarów, które pływały na Odrze i Wiśle).

⁸ Każdego roku w czasie Flisu Odrzańskiego na odcinku rzeki od Oławy do Szczecina spławiana jest tratwa budowana przez flisaków z Ulanowa, nawiązujących do dawnych tradycji spławu tratwami drewna do morza.



Fot. 1. Jaz na stopniu wodnym w Ratowicach.

Photo 1. Weir on a barrage in Ratowice.

Fot. 2. Wjazd do śluzy w Oławie.

Photo 2. Entrance to a lock in Oława.

Fot. 3. Nabrzeże portowe przy Wałach Chrobrego w Szczecinie.

Photo 3. Chrobry Embankment in Szczecin.

Fot. 4. Port rzeczny dla małych i dużych jednostek pasażerskich w Krośnie Odrzańskim.

Photo 4. River port for small and large passenger vessels in Krosno Odrzańskie.

Fot. 5. Taka Ryba!!

Photo 5. What a fish!

Fot. 6. Przeprawa promowa łącząca Polskę z Niemcami w Gozdowicach.

Photo 6. Ferry crossing between Poland and Germany in Gozdowice.

Fot. 7. Most na drodze Świecko – Frankfurt.

Photo 7. Bridge on the road from Świecko to Frankfurt.

Fot. 8. Tratwy spławiane odnogą kanału powodziowego we Wrocławiu.

Photo 8. Rafts on a floodway in Wrocław.

Wszystkie zdjęcia E. Marszałek.

All photo E. Marszałek.

Dzięki nim rzeka odżyła i zaczyna powoli wypełniać swoją dawną funkcję turystyczną i rekreacyjną. W gromadzonej podczas flisów dokumentacji widać, jak każdego roku pojawiają się kolejne stacje wodne. Nad Odrą istnieje obecnie aż 10 nowych przystani turystycznych (nie licząc przystani we Wrocławiu i Szczecinie), wyposażonych w większości w odpowiednie zaplecze i infrastrukturę turystyczną, wypożyczających sprzęt i organizujących imprezy. Odra zaczyna dziś swoim krajobrazem kulturowym przypominać dawne czasy świetności rzeki, kiedy społeczeństwo korzystało z jej uroków krajobrazowych, przyrodniczych, kulturowych i rekreacyjnych. Rozwijająca się funkcja turystyczna Odry zaczyna odgrywać coraz ważniejszą rolę w propagowaniu dziedzictwa kulturowego oraz rozwoju różnych form turystyki i rekreacji na rzece, a także nad rzeką w powiązaniu ze szlakami lądowymi, pieszymi i rowerowymi (Marszałek, 2002). Swoją atrakcyjną ofertą miejscowości nadodrzańskie zaczynają przyciągać również turystów z krajów Europy Zachodniej.

PORÓWNANIE SZLAKÓW ŻEGLUGOWYCH WISŁY I ODRY

Tab. 2. Różnice w stopniu zagospodarowania i historycznej roli transportu Wisły i Odry

Tab. 2. Historical differences between the Vistula and the Oder with reference to their respective infrastructure and transport functions

	Wisła <i>Vistula</i>	Odra <i>Oder</i>
Funkcja arterii transportowo – komunikacyjnej od XIII do XVIII w.	Na całej długości	Na odcinku górnym i dolnym
Funkcja arterii transportowo – komunikacyjnej w XIX i XX w.	Żegluga zamiera, gdy podzielono dorzecze między zaborców	Żegluga rozkwita, gdy cały bieg rzeki (prócz odcinka źródłowego) znalazł się w obrębie jednego państwa
Główne towary transportowane	Zboże, drewno, popiół, potaż, zwierzęta, sól, śledzie	Sól, śledzie, artykuły włókiennicze, drewno, kruszywa, węgiel, żelazo, wyroby hutnicze
Infrastruktura hydrotechniczna umożliwiająca żeglugę	Nieliczna	Istniejąca na całej długości rzeki, wymaga modernizacji
Regulacja rzeki	Uregulowana; obwałowanie wzdłuż koryta, skanalizowanie górnego i ujściowego odcinka, ostrogi na całej długości	Częściowo uregulowana: obwałowanie wzdłuż koryta, skanalizowanie większości koryta, ostrogi na całej długości
Połączenia kanałami z innymi dorzeczami	Kanał Bydgoski (1774), Kanał Augustowski (1838) Kanał Królewski (Dniepr-Bug; pierwszy transport 1784, ukończony 1843)	Kanał Odra-Sprewa (1669), Kanał Odra-Havela (1746), Kanał Bydgoski (1774), Kanał Kłodnicki (1792), Kanał Gliwicki (1939) Hohensaaten-Friedrichsthaler Wasserstraße (ok. 1910)
Funkcja arterii transportowo – komunikacyjnej w XXI w.	Głównie na dolnym odcinku	Na odcinku górnym i dolnym

Źródło: opracowanie własne.

Source: own work.

PERSPEKTYWY

Rzeka Odra była – i może stać się ponownie, włączona w śródlądowy system wodny krajów Unii Europejskiej - ważnym żeglugowym szlakiem transportowym nie tylko dla Polski. Warunkiem pełnienia tych funkcji jest jednak wykonanie niezbędnych prac inwestycyjnych usprawniających żeglugę na całej Odrzańskiej Drodze Wodnej. Jednymi z najważniejszych są inwestycje wynikające z „Programu dla Odry-2006”, w tym stopień wodny w Malczycach i budowa zbiornika w Raciborzu.

Odrzańska Droga Wodna powinna też pełnić funkcję osi Zielonego Środkowoeuropejskiego Korytarza Transportowego (CETC-ROUTE 65), pod warunkiem pobudowania między innymi wspólnie z Czechami kanału Odra-Dunaj.

Wpisanie Zielonego Środkowoeuropejskiego Korytarza Transportowego do transeuropejskiej sieci korytarzy transportowych TEN-T, zgodnie z oczekiwaniami krajów, przez które przechodzi korytarz, podniesie rangę funkcji transportowej Odry i zwiększy szanse uzyskiwania unijnych środków finansowych na odrzańskie inwestycje.

Rozwój funkcji transportowej nie pozostaje w sprzeczności z funkcją turystyczną, co więcej, w dużej mierze (wycieczkowce rzeczne) warunkuje. Odra, zachwycająca swoimi niepowtarzalnymi walorami krajobrazowymi, kulturowymi (w tym zabytkami techniki infrastruktury wodnej), przyrodniczymi, architektonicznymi, zagospodarowaniem pod względem turystycznym i rekreacyjnym zgodnie z wymogami ochrony środowiska, będzie atrakcją turystyczną nie tylko dla mieszkańców Doliny Odry, ale także turystów z innych regionów Polski i innych krajów.

Żeglowna i zagospodarowana Odra jest szansą na ożywienie gospodarcze miast i gmin nadodrzańskich, a także podniesienie poziomu życia ich mieszkańców. Jest szansą na rozwój transgranicznej współpracy z krajami nad nią leżącymi.

Dolina Odry to obszar ścierających się od wieków kultur słowiańskiej i germańskiej, stanowi ważne dziedzictwo kulturowe krajów dawniej zwaśnionych, dziś żyjących w przyjaźni we wspólnocie.

LITERATURA

- Dopierała B., 1976: Zarys dziejów Odry. [w:] Odra i Nadodrza. Książka i Wiedza, Warszawa, s.18-65.
- Giesecke G., 1940: Oderschiffahrts und Oderwirtschaftsfragen, Breslau
- Kołodziejcki J., 1999: Rzeki w perspektywie integracji przestrzeni europejskiej XXI w. [w:] Rzeki – kultura-cywilizacja-historia, (red.) Kułtuniak J., Śląsk Sp. z o.o., Wydawnictwo Naukowe, tom 8, Katowice, s. 12-44.
- Korcz W., 1998: Odra w dziejach Polski. Lubuskie Towarzystwo Naukowe, Zielona Góra.
- Linde H., 2008: Transport i budownictwo wodne na terenie Nadodrza, [w:] Odra-Oder Panorama europejskiej rzeki. Wydawnictwo Instytutowe, Skórzyn, rozdz. 3, s. 163-175.
- Liszewski S. (red) 2003: Możliwości i kierunki rozwoju turystyki w Dolinie Odry. Katedra Geografii Miast i Turyzmu Uniwersytetu Łódzkiego, Łódzkie Towarzystwo Naukowe, Łódź.
- Marszałek E., 2001: Flis Odrzański czyli 3T dla Odry, [w:] Odra przyszłość regionów, Unitex, Bydgoszcz, rozdz. 9, s. 102-111.
- Marszałek E., 2002: Koncepcja turystycznego i rekreacyjnego zagospodarowania Odry. Wyższa Szkoła Ekonomiczno-Turystyczna, Szczecin.
- Marszałek E., 2003: Odrzański szlak wodny. Informator turystyczny, Wyższa Szkoła Ekonomiczno-Turystyczna, Szczecin.

- Müller U., 2008: Odra w środkowoeuropejskiej sieci transportowej a pruska polityka dróg wodnych w okresie industrializacji. [w:] Odra-Oder Panorama europejskiej rzeki. Wydawnictwo Instytutowe, Skórczyn, rozdz. 3, s. 149-161.
- Przyłęcki M., 2003: Uwarunkowania historyczne środowiska nadodrzańskiego, [w:] Praca jako czynnik twórczy w zagospodarowaniu Odry. Katolickie Stowarzyszenie Civitas Christiana, Wrocław-Poznań-Warszawa, Zeszyty nr 14/7, s. 16-27.
- Romer E., 1901: Rola rzek w historii i geografii narodów, Przewodnik Naukowy i Literacki, t. 29, z. 1, Lwów.
- Woś K., 2005: Kierunki aktywizacji działalności żeglugi śródlądowej w rejonie ujścia Odry w warunkach integracji Polski z Unią Europejską, Oficyna Wydawnicza „Sadyba”, Warszawa.
- Zaleski J., 2003: Odra 2006 jej szanse i nadzieje [w:] „Praca jako czynnik twórczy w zagospodarowaniu Odry. Katolickie Stowarzyszenie Civitas Christiana, Wrocław-Poznań-Warszawa, Zeszyty nr 14/7, s. 88-96.
- Zawadka M., 2008: Od zaniedbanej prowincji do granicznej ruiny, czyli Odra jako arteria transportowa w XX w., [w:] Odra-Oder Panorama europejskiej rzeki. Wydawnictwo Instytutowe, Skórczyn, rozdz. 3, s. 177-186.

