

## Żegluga na Odrze / Sailing on the Odra river/ Schifffahrt auf der Oder / Lodní doprava po Odře



Port w Koźlu w roku 1999.

Bardzo prawdopodobne, że pierwszą osadą w okolicy dzisiejszego Koźla była osada rybacka, w której zatrzymywali się dla odpoczynku czy noclegu ci, którzy wozili wodą towary w górę i w dół rzeki. Bo Odrą towary wozono od najdawniejszych czasów, od chwili, kiedy spuszczone na wodę pierwszą dłubanek (było to co najmniej 5000 lat temu), a zapewne jeszcze wcześniej tratwę z powiązanych belek.

Dopiero później pojawiły się szlaki lądowe, ale też najpierw tylko wzdłuż rzek, tak jak wzdłuż Odry biegła jedna z nitek słynnego Bursztynowego Szlaku znad Bałtyku nad Morze Śródziemne. Dopiero później powstały szlaki z Zachodu na Wschód, ale także ten szlak przechodził przez okolice dzisiejszego Koźla – widocznie był tu dogodny bród, czy jak to mówili Słowianie, przechód przez Odrę.

Skrzyżowanie handlowych szlaków lądowych i wodnych musiało zaowocować powstaniem miasta i to miasta bogatego. Dochody mieszkańców z handlu miały się jeszcze bardziej zwiększyć, gdy w początkach XIX wieku uruchomiono Kanał Kłodnicki łączący położoną opodal Koźla odrzańską przystań z rozwijającym się wówczas bardzo dynamicznie górnośląskim okręgiem przemysłowym. Idea połączenia górnośląskiego okręgu przemysłowego z odrzańską drogą wodną powstała w roku 1788. Już w rok później opracowano pierwszy projekt kanału znanego jako Kanał Kłodnicki. Miał on długość 46 km i łącząc Gliwice z Koźlem, niebagatelnie przyczynił się do zdynamizowania rozwoju górnośląskiego przemysłu. Barkami transportowano w głąb Niemiec zarówno surowce jak węgiel i

drewno, jak i produkty górnośląskiego przemysłu metalurgicznego. Prawdopodobnie inicjatorem budowy tego kanału był król pruski Fryderyk Wilhelm II. Kanałem Kłodnickim poruszały się barki o wyporności do 500 ton, holowane końmi lub wołami a niekiedy wspomagane żaglami. W połowie XIX wieku po Kanale Kłodnickim pływało rocznie ponad 1000 różnego rodzaju statków transportowych. Wkrótce po budowie Kolei Górnośląskiej - w roku 1861 do przystani w Koźlu doprowadzono boczną kolejową, co wyraźnie zwiększyło liczbę tutejszych przeładunków. W latach 1891-1908 w pobliżu ujścia Kanału Kłodnickiego do Odry wybudowano trzybasenowy port rzeczny, który wkrótce uznano za drugi co do wielkości port śródlądowy w Europie. W końcu XIX wieku przeładowywano tu 4 mln ton towarów rocznie. Wielkość transportowanej barkami masy towarowej spowodowała, że w latach 30. XX wieku trzeba było pomyśleć o budowie nowego, szerszego kanału przystosowanego do obsługi większych i nowocześniejszych barek. Nie chcąc ani na chwilę zatrzymać transportu węgla dla Berlina we wrześniu 1933 roku zdecydowano o budowie całkiem nowego kanału o niemal równoległym przebiegu. Taka była geneza Kanału Gliwickiego, zwanego także Kanałem Górnośląskim, a przez lata II wojny światowej Kanałem Adolfa Hitlera.

Pierwsze prace rozpoczęły się w roku 1935, a uroczyste przekazanie nowej drogi wodnej do użytku odbyło się 8 grudnia 1939 roku. Nowy kanał był znacznie szerszy i wyposażony w obszerne nowoczesne śluzy pozwalające na żeglugę barek o wyporności do 1000 ton. Jego długość wynosi 40,6 km, a maksymalna głębokość 3,5 metra. Różnica poziomów wody na początku i końcu kanału to 43,6 m. Możliwość żeglugi mimo tej różnicy poziomów zapewnia sześć śluz. Najwyższą z nich zbudowano w sąsiedztwie wsi Kłodnica, będącej dziś dzielnicą Kędzierzyna-Koźla. Jej różnica poziomów wynosi 10,4 m.

Kanał przebiega częściowo w wykopie, a częściowo w nasypie. Jego szerokość waha się od 38 do 41 m. Głównymi źródłami zasilania kanału w wodę są rzeka Kłodnica oraz jeziora Dzierżno Duże i Dzierżno Małe. Intensywne wykorzystywanie odrzańskiej drogi wodnej zakończyło się wraz z upadkiem PRL-u. W nowej - kapitalistycznej rzeczywistości niedoinwestowana infrastruktura odrzańska przegrała z transportem kołowym.

*Oprac. Bolesław Bezeg*

