

Schifffahrt auf der Oder

Seit den frühesten Zeiten wurden auf der Oder Güter transportiert. Ab dem Moment, als der erste Einbaum zu Wasser ging, also vor mindestens 5.000 Jahren. Erst später tauchten Landwege auf, aber zunächst nur entlang der Flüsse, so wie entlang der Oder ein Zweig des Bernsteinweges von der Ostsee zum Mittelmeer verlief. Erst später wurden die Wege von West nach Ost angelegt, aber dieser Weg führte auch durch die Umgebung vom heutigen Koźle.

Die Kreuzung von Gewerbe- und Wasserwegen muss zur Schaffung einer Stadt und zwar einer reichen Stadt geführt haben. Das Einkommen der Einwohner aus dem Handel sollte noch weiter steigen, als Anfang des 19. Jahrhunderts der Kłodnica-Kanal eröffnet wurde, der den in der Nähe von Koźle gelegenen Hafen an der Oder mit dem sich damals sehr dynamisch entwickelnden oberschlesischen Industriegebiet verband.

Die Idee, den Kanal zu bauen, wurde 1788 geboren. Ein Jahr später wurde das erste Projekt des als Kłodnica-Kanal bekannten Kanals entwickelt. Sowohl Rohstoffe wie Kohle und Holz als auch Produkte der oberschlesischen metallurgischen Industrie wurden per Lastkahn weit nach Deutschland transportiert. Der Kłodnica-Kanal wurde von Frachtkähnen mit einer Verdrängung von bis zu 500 Tonnen genutzt, die von Pferden oder Ochsen gezogen und manchmal von Segeln getragen wurden.

Der ständige Ausbau der Infrastruktur und der Transportmittel machte den Hafen in Koźle zu Beginn des 20. Jahrhunderts zum größten Binnenhafen Europas. Die Größe der von Frachtkähnen transportierten Frachtmasse machte es in den 1930er Jahren erforderlich, über den Bau eines neuen, breiteren Kanals nachzudenken, der für größere und modernere Frachtkähne geeignet war. Um den Kohletransport nach Berlin nicht zu stoppen, wurde im September 1933 beschlossen, einen völlig neuen Kanal mit fast parallelem Verlauf zu bauen. Dies war die Entstehung des Gliwice-Kanals, auch als Oberschlesischer Kanal bekannt, und während der Jahre des Zweiten Weltkriegs des Adolf-Hitler-Kanals.

Die ersten Arbeiten begannen 1935 und die feierliche Inbetriebnahme der neuen Wasserstraße erfolgte am 8. Dezember 1939. Der neue Kanal war viel breiter und mit geräumigen modernen Schleusen ausgestattet, die die Navigation von Schiffen mit einer Verdrängung von bis zu 1.000 Tonnen ermöglichten. Seine Länge betrug 40,6 km und die maximale Tiefe betrug 3,5 Meter.

Die intensive Nutzung der Oderwasserstraße endete mit dem Fall der Polnischen Volksrepublik. In der neuen kapitalistischen Realität hat die unterinvestierte Infrastruktur der Oder mit dem Straßenverkehr verloren.