

Lodní doprava po Odře

Po Odře bylo zboží dopravováno od nepamětných časů, od chvíle, kdy byla na vodu spuštěna první vydlaná kánoe, a to bylo nejméně před 5000 let. Teprve později se objevily pozemní trasy, ale i ty nejdříve vedly podél řek, tak jako podél Odry vedla jedna z odnoží slavné Jantarové stezky vedoucí od baltského ke Středozemnímu moři. Teprve později pak vznikly trasy vedoucí ze západu na východ, ale i jedna z těchto tras vedla okolím dnešního Kožle.

Křižovatka pozemních a vodních obchodních tras musela přinést ovoce v podobě vzniku města, a to města bohatého. Příjmy obyvatel plynoucí z obchodu se měly ještě zvýšit, když byl na počátku XIX. století zprovozněn Klodnický kanál, který propojil nedaleko Kožle ležící říční přístav s Hornoslezským průmyslovým obvodem, který se v té době již velmi dynamicky rozvíjel.

Idea výstavby kanálu vznikla v roce 1788. Již o rok později byl vypracován první projekt budoucího kanálu zvaného Klodnický kanál. Na nákladních člunech byly do vnitrozemí Německa dopravovány nejen suroviny jako uhlí a dřevo, ale i zboží vyráběné hornoslezským metalurgickým průmyslem. Klodnickým kanálem proplouvaly nákladní čluny o výtlačku do 500 tun, které byly taženy koňmi nebo voly, a někdy jejich pohybu pomáhaly i plachty.

Neustálé rozšiřování infrastruktury a množství zařízení a plavidel nakonec způsobilo, že se na počátku XX. století kozielský přístav stal největším vnitrozemním přístavem v Evropě. Množství hmoty dopravované na nákladních člunech vyvolala v 30. letech XX. století nutnost výstavby nového širšího kanálu, který by byl přizpůsoben obsluze větších a modernějších nákladních člunů. Protože nešlo ani na chvíli zastavit dopravu uhlí do Berlína, bylo v září 1933 rozhodnuto o výstavbě zcela nového kanálu se zcela rovnoběžnou trasou. To je historie zrodu Glivického kanálu, který byl nazýván také jako Hornoslezský kanál a po dobu II. světové války jako Kanál Adolfa Hitlera.

První práce na jeho výstavbě začaly v roce 1935 a slavnostní předání nové vodní cesty k užívání proběhlo 8. prosince 1939. Nový kanál byl značně širší a byl vybaven velkými moderními plavebními komorami, které umožňovaly lodní dopravu na nákladních člunech s výtlakem do 1000 tun. Délka kanálu je 40,6 km, a maximální hloubka je 3,5 metru.

Intenzivní využívání lodní dopravy na Odře skončilo současně s pádem komunismu. V nové kapitalistické skutečnosti nedofinancovaná infrastruktura na Odře prohrála s dopravou na kolech.