

Elżbieta Marszałek

ODRA JAKO SZLAK KOMUNIKACYJNO-TRANSPORTOWY ORAZ TURYSTYCZNO-REKREACYJNY

THE ODER AS WATERWAY, TRANSPORT AND TOURIST ROUTE

Wyższa Szkoła Bankowa w Poznaniu, Wydział Ekonomiczny w Szczecinie
al. Wojska Polskiego 128, 70-491 Szczecin, e.mail: elzbieta.marszalek@wsb.szczecin.pl

Summary. The Oder river has long history of being an important waterway and transport route, thus making a significant factor in the process of creation of the Polish state. However, it was vulnerable to historical events such as invasions or border divisions which prevented the development of its transport function. The situation improved owing to the Oder – Spree Canal and, later the Oder –Havel Canal. Important river and flood-control investments introduced by the Prussians and the Germans (eg. numerous locks) turned the river into a modern navigable waterway. Modernization of the river came along with the introduction of the steamship and was followed by the development of the river's tourist and recreational functions. After the Second World War, when the Oder became the state border, both the functions decreased. Currently Poland is vitally interested in creating the Central European Transport Corridor CETC-ROUTE65 with the Oder as important part of it. Also, over the last few years, the importance of the river for tourism and recreation has been on the increase. Combining the transport and tourist functions will stimulate rapid development of the Oder region.

Słowa kluczowe: korytarz transportowy, krajobraz kulturowy rzeki, odrzańska droga wodna (ODW), transport rzeczny, turystyka i rekreacja.

Key words: transport corridor, river cultural landscape, Oder waterway (ODW), waterway transport, tourism and recreation.

WSTĘP

Celem pracy jest ukazanie transportowej i turystyczno-rekreacyjnej funkcji rzeki z okresami jej zamierania i obecnego ponownego odradzania. Zastosowane metody badawcze to przede wszystkim:

- badania ankietowe i wywiady przeprowadzone wśród mieszkańców i gospodarzy miejscowości nadodrzańskich;
- dokumentacja zdjęciowa zebrana podczas ekspedycji wodnej Flis Odrzański w ciągu 17 lat (od 1996 do 2012 r.);
- analiza materiałów z konferencji naukowych poświęconych Odrze, m.in. „Dzisiejszy obraz Odry. Stan jej turystycznego i rekreacyjnego zagospodarowania” (2005), oraz z polsko-niemieckich konferencji organizowanych podczas ekspedycji Flisy Odrzańskie wspólnie z Unią Izb Gospodarczych Łaba / Odra 2010 we Frankfurcie, w Szczecinie, Brzegu, we Wrocławiu i w Nowej Soli;
- analiza programów rządowych i regionalnych dotyczących strategii rozwoju regionów;

- analiza dokumentów rządowych i regionalnych dotyczących strategii rozwoju regionów;
- analiza literatury przedmiotu.

Rzeka Odra przepływa obecnie przez terytorium trzech państw: Czech, Polski i Niemiec. Odra uważana jest dziś za ważną środkowoeuropejską rzekę Unii Europejskiej. Wypływa z Gór Oderskich w Czechach, przepływa przez Sudety, Bramę Morawską, Nizinę Śląską, Wielkopolskę z ziemią lubuską i Pomorze Zachodnie. Długość rzeki wynosi 854 km, z tego 742 km znajduje się w Polsce.

Poniżej Widuchowej (na kilometrze 704,1) Odra rozdziela się na dwa ramiona – Odrę Zachodnią i Odrę Wschodnią (od Żydowiec – na kilometrze 730,5 – zwaną Regalicą), która na kilometrze 741,6 wpływa do jeziora Dąbie. Odra, poprzez Roztokę Odrzańską i Zalew Szczeciński, trzema ramionami, tj. Dziwną, Świną i Pianą, dociera do Morza Bałtyckiego. Dla celów nawigacyjnych został wytyczony od Gliwic do Szczecina szlak komunikacyjny, zwany Odrzańską Droga Wodną, o długości 693,3 km, podzielony na następujące odcinki:

- Kanał Gliwicki;
- odcinek Odry skanalizowanej od Kędzierzyna Koźła do Brzegu Dolnego, zwany odcinkiem górnym;
- odcinek Odry swobodnie płynącej od Brzegu Dolnego do ujścia Nysy Łużyckiej, zwany odcinkiem środkowym;
- odcinek Odry swobodnie płynącej od ujścia Nysy Łużyckiej do ujścia Warty (Kostrzyn), zwany również odcinkiem środkowym;
- odcinek Odry swobodnie płynącej od ujścia Warty do Szczecina, zwany odcinkiem dolnym (Marszałek 2003).

Od zarania dziejów rzeki były sprzymierzeńcami człowieka. Obszary nadrzeczne zapewniały pożywienie i naturalną ochronę przed nieprzyjacielem. Nad rzekami rozwijały się żegluga, rybołówstwo i handel. Rzeki tworzyły ważne szlaki komunikacyjne.

Często stanowiły one oś rozwoju gospodarczego regionu, przez który przepływały. Wytyczały również naturalne granice między terenami plemiennymi, później pomiędzy księstwami a państwami. Taką osią rozwoju i graniczną rzeką za czasów piastowskich była Odra. Warto prześledzić dokonujące się na przestrzeni dziejów zmiany kulturowe i komunikacyjne rzeki Odry oraz ustalić przyczyny tych zmian.

Dzieje historyczne obszarów nadodrzańskich, zwanych w literaturze m.in. doliną Odry (Liszewski 2003) czy pasmem Odry (Przyłęcki 2003, Zaleski 2003), miały znaczny wpływ na zmiany kulturowe krajobrazu tego regionu.

Na rozwój i ewolucję krajobrazu kulturowego doliny Odry, na który składają się między innymi walory geograficzne, przyrodnicze i demograficzne, w dużym stopniu oddziaływały przemiany polityczne, gospodarcze, demograficzne, obyczajowe i religijne (Plit i in. 2006). Duży wpływ miały również działania militarne na tym terenie na przestrzeni dziejów (Przyłęcki 2003). W okresie tworzenia się państwa polskiego (w czasach Mieszka I) kulturową funkcję pełniły plemiona słowiańskie, m.in. Opolanie, Ślężanie, Łużyczanie, Dziadoszanie, Lubuszanie, Pырzyczanie, Pomorzanie i Wolinianie. W okresie średniowiecza historię obszarów górnego i środkowego biegu Odry tworzyli zamieszkujący nad rzeką książęta, królowie i władcy dynastii

piastowskiej, a na terenie Pomorza u ujścia Odry – książęta z dynastii Gryfitów. Południową część Pomorza zajmowała Brandenburgia, tworząc tzw. Nową Marchię. Nowe krajobrazy kulturowe obszarów Nadodrza górnego i środkowego tworzyli kolejni władcy. Byli to Habsburgowie (rody austriackie), następnie Hohenzollernowie (rody pruskie) i Niemcy. Dolny odcinek Odry należał do Szwecji (taki stan utrzymał się do 1720 r. na Nizinie Szczecińskiej ze Szczecinem i do 1815 r. na Rugii, Meklemburgii i Pomorzu Przednim). Dziś krajobraz kulturowy doliny Odry tworzą Polacy, którzy przybyli w 1945 r. na Ziemię Odzyskaną, przywracając historię i tradycje piastowskie tych ziem oraz wnosząc tradycje kulturowe miejscowości i regionów, z których przybyli. Można jednoznacznie stwierdzić, że dolina Odry to obszar ścierających się od wieków kultur słowiańskiej i germańskiej, które stanowią ważne dziedzictwo kulturowe krajów dawniej zwaśnionych, a dziś żyjących w przyjaźni we wspólnocie Unii Europejskiej bez granic.

KOMUNIKACYJNO-TRANSPORTOWA FUNKCJA ODRY

Rzeka Odra od zawsze pełniła funkcję wodnego szlaku komunikacyjnego¹. Nad rzeką powstawały grody warowne, zamki, miasta, wsie i osady rybackie. Przybywający z Europy Zachodniej zakładali klasztory, budowali kościoły. W dogodnych miejscach wytyczano brody i budowano mosty, które sprzyjały rozwojowi komunikacji i handlu. Zainicjowanie odrzańskiego transportu wodnego przypisuje się Zakonowi Cystersów z Lubiąża. Potwierdzeniem tego jest wydany 15 kwietnia 1211 r. przez księcia wrocławskiego Henryka I przywilej, w którym stwierdza się 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, s. 18; Przyłęcki 2003).

We wczesnym średniowieczu rzeką transportowano wydobywane z jej dna materiały budowlane, tj. glinę, piasek i żwir. Flisacy tratwami spławiali też pnie drzew niezbędne do budowy drewnianych konstrukcji wieńcowych dachów. Na rzece stawiano również młyny wodne. Dolny odcinek Odry wykorzystywany był jako droga wodna do transportu zbóż i runa leśnego z rolniczych i leśnych regionów Pomorza i Wielkopolski. Towary transportowane drogą wodną dostarczane były do Wolina i Kamienia Pomorskiego, a także do portu szczecińskiego i innych portów u ujścia rzeki. Możliwością wywozu polskiego zboża przez port szczeciński zainteresowany był również polski król Kazimierz Wielki. Gdańsk, zajęty w owym czasie podstępnie przez Krzyżaków, był niedostępny dla polskich kupców i żeglarzy. Szczecin stał się wówczas najważniejszym portem obsługującym wywóz zbóż na południu Bałtyku.

Miasta nadodrzańskie należące do związku Hanzy zabiegały o uzyskanie tzw. prawa składu, co dawało im, a w szczególności kupcom, ogromne korzyści materialne.

Najsilniejszymi ośrodkami, które posiadały prawo składu i konkurowały ze sobą, były Frankfurt i Szczecin. Funkcja transportowa Odry była, niestety, ograniczona przez niesprawny i niedostosowany do swobodnego żeglowania środkowy odcinek Odry (od Wrocławia do ujścia Warty).

¹ Szlak komunikacyjny ma wiele synonimów; są wśród nich: droga, arteria, ciąg komunikacyjny. Transport to przemieszczanie osób lub ładunków wzdłuż określonej drogi za pomocą środka transportowego. W przypadku Odry jest to transport wodny obsługiwany przez żeglugę śródlądową (Wrona i Rek 2001).

Brandenburgia, a następnie Prusy, miały ograniczone możliwości handlu zamorskiego przez porty ujścia Odry, ponieważ znajdowały się na mocy traktatu westfalskiego pod rządami Szwecji, z którą Brandenburgia i Prusy były w stałym konflikcie. Towary z górnego i środkowego odcinka Odry transportowane były zatem do Berlina, z którym Odra połączona została przekopaniem w 1669 r. kanałem Odra–Sprewa, a następnie od 1746 r. kanałem Odra–Havela. Z Berlina rzeką Łabą towary transportowane były do portu w Hamburgu. Podzielona od wieków przez zwaśnione państwa Odra nie mogła więc być wykorzystywana pod względem transportowym na całym odcinku od Śląska po Morze Bałtyckie. Kiedy król Prus wykupił od Szwedów Szczecin i opanował w 1740 r. Śląsk, Odra stała się wewnętrzną rzeką nowego państwa pruskiego. To dało rzece szansę na rozwój żeglugi i gospodarki, jakiej nie miała nigdy dotąd.

Rząd pruski podjął szeroko zakrojone prace regulacyjne na Odrze, szczególnie pod kątem zabezpieczeń przeciwpowodziowych oraz melioracji (dzięki melioracji Fryderyk II pozyskał nowe regiony rolnicze) – Müller (2008). Prace regulacyjne zlikwidowały meandry, skracając bieg rzeki o 150 km. Nie oznaczało to jednak udrożnienia dla celów żeglugowych całej Odry. Towary transportowano nadal pomiędzy Śląskiem, Wrocławiem a Berlinem kanałem Odra–Sprewa, a także pomiędzy Szczecinem a Berlinem – kanałem Odra–Havela. Niemalże znaczenie dla uaktywnienia rzeki Odry na dolnym odcinku, pomiędzy Wartą, Notecią a Wisłą, miała budowa w 1774 r. Kanału Bydgoskiego. W 1792 r. rozpoczęto również budowę Kanału Kłodnickiego, łączącego Gliwice z Odrą w pobliżu Koźła (Müller 2008); prace zakończono w 1822 r. (Dopierała 1976).

Atrakcyjność szlaku odrzańskiego jako drogi transportowej zmalała, gdy nastąpił rozwój kolei i połączeń kolejowych między centrami gospodarczymi Śląska, Wrocławia, Berlina i Szczecina. Niemalą konkurencją były drogi dla ruchu kołowego biegnące często równoległe wzdłuż rzeki. W kulturowym krajobrazie odrzańskim pojawiły się nowe obiekty, wśród których znajdowały się dworce kolejowe, place składowe, mosty. Powstały też nowe porty rzeczne, m.in. w Malczycach, Brzegu Dolnym, Nowej Soli (dotychczas transportowano solankę, a następnie wywożono sól wyprodukowaną w Nowej Soli). Stałymi towarami transportowanymi rzeką do Bałtyku były materiały budowlane, w tym kamienie z kamieniołomu w Strzegomiu ładowane na statki w porcie Malczyce. Do Malczyc docierały także statki transportujące elementy słynnego norweskiego kościoła Wang (świątyni Wang), które następnie łodem dotarły do Bierutowic koło Karpacza i stanowią do dziś wielką atrakcję turystyczną.

Wśród rozbudowujących się lub powstających nowych obiektów, zmieniających krajobraz kulturowy rzeki, znalazły się zamki, pałace, twierdze i fortyfikacje. W burzliwych czasach wojennych większość z nich została bardzo zniszczona i zrujnowana. Odbudowywane dziś obiekty historyczne i zabezpieczane ruiny przywracają dawny kulturowy obraz rzeki.

W skład II Rzeszy, a następnie Cesarstwa Niemieckiego po zjednoczeniu w 1871 r. ziem niemieckich weszły Prusy. Był to okres bardzo pomyślny dla rozwoju transportu na rzece Odrze. Od 1879 r. rozpoczęto planową regulację wszystkich rzek niemieckich, w tym również Odry (Müller 2008).

Wszystkie podjęte działania, szczególnie w latach 1888–1897, przekształciły Odrę w „nowoczesny szlak żeglugowy” (Giesecke 1940). W tym czasie rzeka została skanalizowana, m.in. pobudowano śluzy na odcinku od Koźła po Brzeg i Oławę. Wybudowanie we Wrocławiu

północnej drogi tranzytowej umożliwiło dużym jednostkom opłynięcie miasta. Wyraźnie wzrósł transport towarów na rzece. Ruch na śluzie koło Oławy związany był w latach 1895–1899 z ponad 7 tys. jednostek, w kolejnych latach (1900–1904) – z ponad 12 tys. jednostek, a w latach 1910–1914 – z ponad 16 tys. jednostek (Müller 2008). Jak widać, prawdziwy rozkwit żeglugi na Odrze przypadł na koniec XIX i początek XX wieku. Przewozom sprzyjał intensywnie rozwijający się na Śląsku przemysł ciężki, który wpłynął na zwiększenie transportu surowców i wywozu węgla oraz wyrobów hutniczych. Z wielokrotnością się więc dotychczasowa wielkość przewożonych Odrą towarów. Wąskim gardłem dla przewoźników był nadal nieuregulowany środkowy odcinek Odry, uniemożliwiający stały ruch statków pomiędzy Śląskiem a Szczecinem.

Symbolem modernizacji żeglugi odrzańskiej stały się statki o napędzie parowym. Zmieniły one zupełnie spojrzenie na nadrzeczne krajobrazy Odry. Romantyzmu temu nowoczesnemu krajobrazowi dodawali niewątpliwie flisacy, spławiający – oprócz pływających parowców – drewno uformowane w tratwy.

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 pobudowano kanał Hohensaaten-Friedrichsthaler Wasserstraße, tworząc alternatywną drogę wodną do Szczecina.

Po dojściu w Niemczech do władzy Adolfa Hitlera rozpoczęto budowę kanału Koźle–Gliwice (Adolf Hitler Kanal), który zastąpił stary Kanał Kłodnicki (Zawadka 2008).

Niemieckie plany zakładały również budowę kanału Odra–Dunaj. Niestety, plany te nie zostały zrealizowane. Potrzeba budowy takiego kanału jest do dziś aktualna.

Krajobraz doliny Odry po przejściu linii frontu II wojny światowej wyglądał dramatycznie. Był to widok okaleczonych miast, ze śladami po umocowaniach i zasiekach linii obrony, były to wysadzone mosty, uszkodzone nabrzeża portowe i zniszczony sprzęt pływający. Listę tych smutnych powojennych obrazów Odry uzupełniają cmentarze żołnierzy poległych w walkach podczas forsowania Odry. Po wojnie na mocy układów jałtańskiego i poczdamskiego Odra stała się rzeką graniczną, dzielącą Polskę i Niemcy. Ale to już na szczęście historia. Dziś łączą nas z sąsiadami współpraca transgraniczna i Unia Europejska.

Kiedy po wojnie Polacy stali się gospodarzami ziem zachodnich graniczna rzeka Odra nie była postrzegana w gospodarce kraju jako rzeka transportowa. Państwo nie okazywało większego zainteresowania rozwojem żeglugi na rzece. Potrzeba utrzymania żeglugowego szlaku i jego rozbudowy nie znajdowały zrozumienia u rządzących. W pierwszych latach powojennych zarówno port szczeciński, jak i cała rzeka podporządkowane były władzy radzieckiej. Polska musiała ponieść ogromne koszty udrożnienia nieżeglownej rzeki po działaniach wojennych (należało usunąć wraki, zwalone mosty i uszkodzone nabrzeża). Za wielkie wydarzenie lat 50-tych trzeba uznać budowę stopnia wodnego w Brzegu Dolnym, który usprawnił żeglugę na tym odcinku Odry. Przewozy drogą wodną ustępowały, niestety, miejsca przewozom kolejowym i lądowym. Transport rzeczny odbywał się na pozostawionym przez Niemców szlaku żeglugowym, który niedoinwestowany w kolejnych latach ulegał stałej degradacji. Roczne przewozy i przeładunki towarów zmniejszały się ciągle. Niewielki ich wzrost zauważamy w latach 70. i 80. ub. wieku; wynosiły one wówczas ponad 20 mln ton.

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 Zachodnie)). Transport towarów zabezpieczają armatorzy żegludowi niemieccy i polscy, a wśród nich największy z polskich armatorów – Odratrans (OT Logistics SA). W 2008 r. przewozy na górnym odcinku rzeki dotyczyły głównie ładunków krajowych, które wynosiły 2179 tys. ton, natomiast na odcinku dolnym przewozy wyniosły ogółem 2954 tys. ton, w tym największej w relacji międzynarodowej – 1737 tys. ton (Woś 2010).

Istotnym powodem dla poważnego potraktowania problematyki rzeki Odry była powódź, która w 1997 r. uświadomiła władzom i społeczeństwu, że rzeki nie należy zaniedbywać. Powstał rządowy „Program dla Odry 2006”, przewidujący realizację niezbędnych inwestycji przeciwpowodziowych, które jednocześnie miały poprawić żeglowność rzeki. Niestety, realizacja programu, dzięki któremu m.in. miała być zapewniona głębokość tranzytowa rzeki, wynosząca 1,8 m, niezbędna dla łodołamaczy pełniących funkcje przeciwpowodziowe, nadal jest opóźniana. Tranzytowa głębokość umożliwiłaby równocześnie żeglugę barek i statków pasażerskich. Aktualnie odrzańska droga wodna oceniana jest na najdłuższym odcinku, tj. od Kanału 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 2008)². Na tym odcinku Odra zasilana jest dzięki cofce również wodami morskimi.

Oprócz „Programu dla Odry 2006”, którego realizacja planowana była do 2015 r., opracowane zostało przez przedstawicieli pięciu województw nadodrzańskich „Studium zagospodarowania przestrzennego pasma Odry” pod kierunkiem prof. Janusza Zaleskiego³. Studium powiązane jest tematycznie z „Programem dla Odry 2006” i jest częścią planu zagospodarowania przestrzennego poszczególnych województw (Ruzikowska-Chmiel 2003). Program zakłada szeroko pojętą ochronę środowiska, szczególnie związaną z europejską siecią ekologiczną „Natura 2000”. Program zwraca uwagę na potrzebę ochrony dziedzictwa kulturowego, w tym przewiduje potrzebę powstania dziesięciu parków kulturowych i pięciu kulturowych rezerwatów. Dokument podkreśla, że pasmo Odry jest obszarem o wysokim potencjale turystycznym ze względu na walory przyrodnicze, krajobrazowe i kulturowe. Dokument przewiduje też zwiększenie rangi i usprawnienie żeglugi, a także transportu wodnego, tj. zaliczenie rzeki Odry na odcinku Kędzierzyn-Koźle–ujście Warty do III klasy (obecnie zaliczany jest on do II / III klasy) – Woś (2010).

Żegluga śródlądowa w Polsce nigdy nie odgrywała znacznej roli w transporcie. Jej udział w ogólnych przewozach nie przekracza 2%. W transporcie krajowym dominuje przewóz samochodowy i kolejowy. Wśród rzek polskich główną rzeką transportową jest od lat Odra. Nie ma wątpliwości, że transport wodny jest najbardziej przyjazny środowisku naturalnemu. Jest to sposób najtańszy, najbardziej ekologiczny, zużywający najmniej energii na przemieszczanie ładunków, w porównaniu z najbardziej szkodliwym transportem, jakim jest transport drogowy i nieco mniej szkodliwy transport kolejowy. Należy oczekiwać, że Polska, zgodnie z unijnymi dyrektywami, podejmie systemowe działania zmierzające do tworzenia warunków przenoszenia masy towarowej z dróg i kolei na trasy wodne, jak to czyni od dawna większość krajów Europy (Kwapiszewski 2001). Polityka transportowa Unii Europejskiej zapowiada renesans

² Europejskie klasy dróg wodnych to 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).

³ Dokumentacja w nadodrzańskich urzędach marszałkowskich.

żeglugi śródlądowej (Woś 2010). Główne kierunki polityki transportowej Unii zamieszczone zostały w Białej Księdze (2011) opartej na dokumencie „Strategia Unii Europejskiej na rzecz zrównoważonego rozwoju” (2001). Dokument zwraca uwagę na potrzebę zwiększenia konkurencyjności kolei, żeglugi śródlądowej i publicznego transportu pasażerskiego w stosunku do transportu drogowego. W 2006 r. Komisja Europejska, wspierając żeglugę śródlądową, opracowała „Zintegrowany europejski program działań na rzecz rozwoju żeglugi śródlądowej oraz drogi wodnej NAIADES” (2006). Parlament Europejski w 2005 r. uchwalił Dyrektywę 44/WE w sprawie zharmonizowania usług informacji rzecznej (tzw. RIS), opracowaną na bazie najnowszych technologii informacyjnych i telekomunikacyjnych. Program znacznie poprawi bezpieczeństwo żeglugi. Dla dolnego odcinka rzeki Odry opracowany został program RIS przez zespół pod kierunkiem dr. Krzysztofa Wosia, dyrektora Żeglugi Śródlądowej w Szczecinie.

Unia Europejska oczekuje od Polski ratyfikowania umowy AGN Agreement on Main Inland Waterway of International Importance z 1996 r., której głównym celem jest integracja krajów wokół europejskiego śródlądowego transportu.

Na podstawie porozumienia AGN opracowana została w 1998 r. przez Unię Niebieska Księga, w której znalazły się trzy szlaki wodne przebiegające przez Polskę:

- E-30 – od Morza Bałtyckiego, przez rzekę Odrę do Czech, Chorwacji, po Morze Śródziemne;
- E-40 – od Morza Bałtyckiego do Gdańska, przez Wisłę i Bug, po Morze Czarne;
- E-70 – przez kanał Odra–Havela, Kostrzyn, Wartę i Noteć, Bydgoszcz, dolną Wisłę do Rosji.

Odrzańska droga wodna wraz z lądową międzynarodową drogą E-65 (S-3) i kolejowymi E-59 i CE-59 tworzą wspólnie odrzański korytarz transportowy. Jest on częścią tworzącego się „zielonego” środkowoeuropejskiego korytarza transportowego (CETC-Route65 – Central European Transport Corridor), łączącego kraje skandynawskie z Adriatykiem. Państwa, przez które przebiega korytarz, tj. Szwecja, Polska, Czechy, Słowacja, Węgry i Chorwacja, zabiegają, aby został on wpisany do europejskiej sieci korytarzy transportowych TEN-T. Czesi i Polacy deklarują budowę kanału Odra–Dunaj, który znacznie zwiększy znaczenie korytarza, stanowiącego najkrótsze połączenie między Północą a Południem Europy. Polska w ramach udrażniania odrzańskiej drogi wodnej, zgodnie z „Programem dla Odry 2006”, powinna jak najszybciej zakończyć budowę stopnia wodnego w Malczycach i zbudować zbiornik retencyjny w Raciborzu. Będzie to ważny krok w podnoszeniu bezpieczeństwa przeciwpowodziowego i ożywienia transportu śródlądowego nie tylko na rzece Odrze, ale również na połączonych z nią szlakach wodnych Europy Zachodniej i Wschodniej.

TURYSTYCZNA I REKREACYJNA FUNKCJA ODRY

Odra jako rzeka transportowa pełni od dawna również funkcje turystyczną i rekreacyjną⁴. Już w połowie XVIII w., w czasach panowania państwa pruskiego i w kolejnych latach po zjedno-

⁴ Turystyczna i rekreacyjna funkcja rzeki to możliwość: pływania po rzece w celach wypoczynkowych, rekreacyjnych, a także uprawiania turystyki kwalifikowanej; wypoczynku i przebywania nad rzeką podczas spacerów, zabaw, festynów, plażowania, biwakowania, itp. Warunki bezpiecznego pływania i przebywania nad wodą zapewniają odpowiedni tabor pływający i przystanie turystyczne z pełną infrastrukturą turystyczną na zapleczu. Według Gaworeckiego (2003), który powołuje się na opinię Światowej Organizacji Turystycznej przy ONZ, a także na Brytyjskie Towarzystwo Turystyczne, pojęcie „turystyka” nie jest synonimem pojęcia „rekreacja”. Rekreacja wychodzi znacznie poza turystykę i dotyczy również „spędzania czasu wolnego w domu lub wokół niego”. Dotyczy to również spędzania czasu wolnego nad rzeką lub na rzece przez mieszkańców, których w danym momencie nie możemy zakwalifikować do grupy turystów.

czeniu Niemiec, nad Odrą zaczęła się na dużą skalę rozwijać turystyka jako nowa dziedzina aktywności społeczeństwa żyjącego nad rzeką. Nad brzegiem Odry zaczęły powstawać ośrodki sportowe i wypoczynkowe. Nową odmianą rybołówstwa stało się wędkarstwo. Od połowy XIX w. powstawały nad brzegiem rzeki turystyczno-sportowe przystanie kajakowe, wioślarskie i żeglarskie. Obok przystani zaczęła rozwijać się infrastruktura turystyczna, tj. hotele, gospody, mariny, łąki rekreacyjne, warsztaty i stocznie. Mieszkańcy miejscowości nadodrzańskich upodobili sobie spędzanie wolnego czasu nad rzeką i na rzece. W krajobrazie kulturowym doliny Odry pojawiły się statki parowe z pasażerami na pokładzie – często były to bocznokółowce. Modne stały się wycieczki całych rodzin do pobliskich ciekawych obiektów historycznych i miejscowości, np. do Lubiąża, Siedliska, Głogowa, Wrocławia i Brzegu; ze Szczecina natomiast do Gocławia i Wieży Bismarcka. Na całej rzece od Opola po Szczecin powstało wiele związków sportowych i turystycznych (żeglarskich, wioślarskich i pływackich). Stocznia w Nowej Soli wyspecjalizowała się w budowie łodzi żaglowych i motorowych. Ten wspaniały okres rozkwitu funkcji transportowej i turystycznej rzeki Odry przerwała II wojna światowa.

Po wojnie, po 1947 roku, ponownie zaczęła ożywać turystyka wodna 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. Okres transformacji gospodarczej lat 90. ub. wieku nie sprzyjał rozwojowi funkcji turystycznej i rekreacyjnej rzeki. Wyniki badań ankietowych, prowadzonych w 1998 r. wśród mieszkańców nadodrzańskich miejscowości przez uczestników dwutygodniowej ekspedycji wodnej Flis Odrzański (od Wrocławia do Szczecina), wykazały brak na całej Odrze (poza Wrocławiem i Szczecinem) przystani rzecznych przeznaczonych na rekreację, sport i turystykę. Brakowało również zainteresowania ze strony mieszkańców rzeką i jej wykorzystaniem. W zasadzie trudno się temu dziwić, gdyż 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. Słusznie powiedział prof. Roman Galar z Politechniki Wrocławskiej, że o zagospodarowaniu turystycznym decydują nie tylko uwarunkowania technologiczne, inwestycyjne czy marketingowe; równie ważne są uwarunkowania cywilizacyjne. Nie ma turystyki, bo nie ma w społeczeństwie nadodrzańskim nawyku pływania i spędzania nad rzeką wolnego czasu (na miejsce wysiedlonej ludności niemieckiej napłynęła ludność ze Wschodu, dla której Odra była rzeką obcą) – Przybyszewska (2001).

Dzisiaj obraz rzeki wygląda inaczej. Miasta nadodrzańskie zintegrowały się wokół 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 odgrywa wspomniany Flis Odrzański – ekspedycja wodna Ligi Morskiej i Rzecznej, organizowana przez Zespół Szkół Ekonomicznych nr 2 w Szczecinie (obecnie Zespół Szkół nr 8) oraz Wyższą Szkołę Ekonomiczno-Turystyczną (WSE-T) w Szczecinie (obecnie Wyższą Szkołę Bankową w Poznaniu, Wydział Ekonomiczny w Szczecinie). Konstrukttywne działania podejmują również gospodarze województw nadodrzańskich, realizując m.in. program „Studium zagospodarowania przestrzennego pasma Odry”, opracowany pod kierunkiem Zaleskiego. Ważną rolę dla rzeki odgrywa także realizowany „Program dla Odry 2006”⁵.

⁵ Rząd podjął 27.08.2014 r. decyzję o wycofaniu „Programu dla Odry 2006”; zastąpiono go tzw. masterplanem.

Inicjatywy lokalne, podejmowane przez gminy i organizacje społeczne, dały już konkretne efekty. Dzięki nim rzeka odżyła i zaczyna powoli pełnić swoje dawne funkcje – turystyczną i rekreacyjną. Według dokumentów, zebranych podczas corocznych flisów przez studentów i pracowników naukowych WSE-T ze Szczecina, wynika, że każdego roku pojawiają się na Odrze kolejne przystanie, zgodnie z przyjętą przez Stowarzyszenie na rzecz Miast i Gmin Nadodrzańskich, a opracowaną przez WSE-T w Szczecinie pod kierunkiem Marszałek (2002) „Koncepcją turystycznego i rekreacyjnego zagospodarowania Odry”. Cennych wskazówek dostarcza również program pt. „Możliwości turystycznego i rekreacyjnego zagospodarowania Odry”, opracowany przez naukowców Katedry Turyzmu Uniwersytetu Łódzkiego pod kierunkiem prof. Liszewskiego (2003).

Produkty turystyczne doliny Odry, wg Liszewskiego (2003), mogą występować pod hasłem:

- dolina Odry europejskim korytarzem ekologicznym;
- dolina Odry skansenem europejskiego dziedzictwa kulturalnego;
- Odra nowym ogniwem europejskich szlaków wodnych;
- Odra – rzeka, która łączy.

Nad Odrą istnieje obecnie aż 10 nowych przystani turystycznych (nie licząc przystani we Wrocławiu i w Szczecinie), wyposażonych w większości w odpowiednie zaplecze i infrastrukturę turystyczną. Odra zaczyna dziś swoim krajobrazem kulturowym przypominać dawne czasy świetności, kiedy społeczeństwo korzystało z jej uroków krajobrazowych, przyrodniczych, kulturowych i rekreacyjnych. 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. 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. Swoją atrakcyjną ofertą miejscowości nadodrzańskie zaczynają przyciągać również turystów z krajów Europy Zachodniej.

Spodziewany ruch na Odrze po jej udrożnieniu na całej długości, tj. od Wrocławia do Szczecina, i pełnym zagospodarowaniu ma obejmować:

- imprezy kajakowe, żeglarskie i flisy o charakterze lokalnym, krajowym i międzynarodowym;
- wycieczki i imprezy organizowane przez gospodarzy miast nadodrzańskich na odcinku Odry w regionie;
- rejsy tranzytowe turystów płynących z Berlina nad Morze Bałtyckie;
- rejsy statków pasażerskich i wycieczkowych z Niemiec zawijające do Wrocławia, Głogowa, Krosna Odrzańskiego, Szczecina itp.;
- indywidualne wycieczki turystów z krajów Unii Europejskiej na łodziach motorowych (mieszkalnych) po Odrze;
- imprezy integracyjne dla dzieci i młodzieży oraz dorosłych turystów z krajów Unii Europejskiej;
- „zielone” szkoły;
- zimowe hotele na wodzie.

PODSUMOWANIE

Rzeka Odra może stać się ważnym żeglugowym szlakiem transportowym nie tylko dla Polski; powinna być także – po uregulowaniu całej rzeki – włączona w śródlądowy system wodny

krajów Unii Europejskiej. Szansą na podjęcie takiej funkcji jest wykonanie niezbędnych prac inwestycyjnych usprawniających żeglugę na całej odrzańskiej drodze wodnej. Do najważniejszych należą inwestycje wynikające z dawnego „Programu dla Odry 2006”, w tym stopień wodny w Malczycach i budowa zbiornika w Raciborzu. Odrzańska droga wodna powinna pełnić funkcję osi „zielonego” środkowoeuropejskiego korytarza transportowego (CETC-ROUTE65), pod warunkiem wybudowania 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 szansę na uzyskanie unijnych środków finansowych na odrzańskie inwestycje.

Odra, zachwycając swoimi niepowtarzalnymi walorami krajobrazowymi, kulturowymi, przyrodniczymi, architektonicznymi, zagospodarowania pod względem turystycznym i rekreacyjnym, zgodnie z wymogami ochrony środowiska, będzie atrakcją turystyczną nie tylko dla mieszkańców doliny Odry, ale także dla turystów z innych krajów.

Oceniając obecny stan zagospodarowania turystycznego polskich rzek, można stwierdzić, że rzeka Odra na całej swej długości od Wrocławia po Szczecin jest dobrze przygotowana do pełnienia funkcji śródlądowego szlaku turystycznego. Prawie na całej Odrze zapewnione są odpowiednie odległości między przystaniami dla żaglówek i jachtów motorowych (15–50 km), a także przystanie lub porty dla statków pasażerskich (do 70 km). W celu pełnego wykorzystania przygotowanej już infrastruktury niezbędne jest udrożnienie brakującego odcinka, tj. od Brzegu Dolnego do ujścia Warty (ok. 336 km). Zapewni to żeglugę dla transportu towarowego i pasażerskiego.

Rzeka Odra w przyszłości po jej transportowym i turystyczno-rekreacyjnym zagospodarowaniu może przynosić znaczne korzyści gospodarcze i regionotwórcze, takie jak:

- efekt ekonomiczny związany z zasileniem lokalnego budżetu;
- nowe miejsca pracy i dodatkowe dochody dla mieszkańców;
- rozbudowana infrastruktura turystyczna z bogatą ofertą rekreacji i wypoczynku na rzece i nad rzeką, podniesienie jakości życia mieszkańców nadodrzańskich miejscowości;
- wzrost atrakcyjności miejscowości jako miejsc działalności gospodarczej, kulturalnej i społecznej;
- uaktywnienie działań prywatnych inwestorów;
- napływ nowych technologii.

WNIOSKI

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.

PIŚMIENNICTWO

- Biała Księga: Plan utworzenia jednolitego europejskiego obszaru transportu – dążenie do osiągnięcia konkurencyjnego i zasobooszczędnego systemu transportu.** Bruksela, 28.03.2011, COM (2011), 144.
- Commission Staff working document. Annex to the Communication from the Commission on the promotion of inland waterway transport „NAIADES”.** Brussels, 17.01.2006. SEC (2006) 34/3 COM (2006), 6 Final.
- Dopierała B.** 1976. Zarys dziejów Odry, w: Odra i Nadodrze. Warszawa, KiW, 18–65.
- Dyrektywa Parlamentu 2005/44/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 7 września 2005 r. w sprawie zharmonizowania usług informacji rzecznej (RIS) na śródlądowych drogach wodnych we Wspólnocie.** DzU UE L 255/152, www.ris-odra.pl/?page_id=42, dostęp: 10.06.2014.
- Gaworecki W.** 2003. Turystyka. Warszawa, PWE, 19–20.
- Giesecke G.** 1940. Oderschiffahrts und Oderwirtschaftsfragen. Breslau, [b.w.].
- Kwapiszewski A.** 2001. Barką do Szczecina, w: Odra przyszłość regionów, Bydgoszcz, Unitex, 26–37.
- Linde H.** 2008. Transport i budownictwo wodne na terenie Nadodrza, w: Odra–Oder Panorama europejskiej rzeki, Skórzyn, Wydaw. Instytutowe, 163–175.
- Liszewski S.** 2003. Możliwości i kierunki rozwoju turystyki w Dolinie Odry, Łódź, Łódzkie Tow. Nauk.
- Marszałek E.** 2002. Koncepcja turystycznego i rekreacyjnego zagospodarowania Odry. Szczecin, WSE-T.
- Marszałek E.** 2003. Odrzański szlak wodny. Informator turystyczny. Szczecin, WSE-T.
- Müller U.** 2008. Odra w środkowoeuropejskiej sieci transportowej a pruska polityka dróg wodnych w okresie industrializacji, w: Odra–Oder Panorama europejskiej rzeki. Skórzyn, Wydaw. Instytutowe, 149–161.
- Plit J.** 2006. Granice w krajobrazach kulturowych i ich trwałość. Granice w krajobrazach kulturowych. Pr. Komis. Krajobr. Kultur. PTG 5, 55–64.
- Przybyszewska J.** 2001. Połączenia Odry z międzynarodową siecią dróg wodnych, w: Odra przyszłość regionów. Bydgoszcz, Unitex, 38–47.
- Przyłęcki M.** 2003. Uwarunkowania historyczne środowiska nadodrzańskiego. Praca jako czynnik twórczy w zagospodarowaniu Odry. Zesz. Katol. Stow. Civitas Christiana 14(7), 16–27.
- Ruzikowska-Chmiel A.** 2003. Studium zagospodarowania przestrzennego pasma Odry. Praca jako czynnik twórczy w zagospodarowaniu Odry. Zesz. Katol. Stow. Civitas Christiana 14(7), 97–102.
- Strategia Unii Europejskiej na rzecz zrównoważonego rozwoju 2001. Biała Księga.** pl.wikipedia.org/wiki/transport.
- Śródlądowe drogi wodne,** pl.wikipedia.org/wiki/śródlądowe_drogi_wodne, dostęp: 10.06.2014.
- Transport,** pl.wikipedia.org/wiki/transport, dostęp: 10.06.2014.
- Ustawa z dnia 6.07.2001 r. o ustanowieniu programu wieloletniego „Program dla Odry 2006”.** DzU z 2001 r., nr 98, poz. 1067.
- Woś K.** 2010. Możliwości zwiększenia gospodarczego wykorzystania rzeki Odry na przykładzie granicznego i dolnego odcinka. Zesz. Nauk. Uniw. Szczec. 589, 225–239.
- Woś K.** 2010. Żegluga Śródlądowa – szanse rozwoju, w: Morze Bałtyckie i rzeki – szansą rozwoju Polski. W 90-lecie powrotu Polski nad Bałtyk, Warszawa 25 lutego 2010. Gdynia, Wydaw. WSA i B, 69–86.
- Wrona J., Rek J.** 2001. Podstawy geografii ekonomicznej. Warszawa, PWE, 315–316.
- Zaleski J.** 2003. Odra 2006 jej szanse i nadzieje. Praca jako czynnik twórczy w zagospodarowaniu Odry. Zesz. Katol. Stow. Civitas Christiana 14(7), 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. Skórzyn, Wydaw. Instytutowe, 180.
- Zintegrowany Europejski Program Działań na rzecz Żeglugi Śródlądowej,** www.zegluga.wroclaw.pl/news.php?readmore=17, dostęp: 10.06.2014.
- Zintegrowany europejski program działań na rzecz rozwoju żeglugi śródlądowej oraz drogi wodnej NAIADES.** 2006. Bruksela, Komisja Europejska Unii Europejskiej, <http://www.europarl.europa.eu/sides/getDoc.do?pubRef=-//EP//TEXT+REPORT+A6-2006-0299+0+DOC+XML+V0//PL>, dostęp: 10.06.2014.

