

Elżbieta MARSZAŁEK¹

Transportowa i turystyczno-rekreacyjna funkcja rzeki Odry

1. WSTĘP

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 zwartych lasów i nieprzebytych mokradeł tworzyły szlaki komunikacyjne, wzdłuż rzek rozwijał się handel, miejscowości położone nad rzekami współpracowały ze sobą tworząc osie rozwoju gospodarczego (por. np. E. 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.

¹ Wyższa Szkoła Ekonomiczno-Transportowa w Szczecinie

Obecnie rzeka Odra przepływa przez terytoria trzech państw: Czech, Polski i Niemiec². 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 Żydowiec - 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 Polsce³. Dorzecze Odry jest wyraźnie asymetryczne, główny dopływ stanowi Warta. Odra ma dobre warunki do pełnienia funkcji transportowej: jest rzeką niziną, niesie sporą ilość wody, ponieważ jednak zasilana jest głównie przez dopływy 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 (Korc 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, Łużycanie, Dziadoszanie, Lubuszanie, Pyrzycanie, Pomorzanie i Wolinianie. 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,

² 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.

³Punkt, w którym rzeka Opawa wpływa do Odry, został przyjęty w polskim i czeskim systemie hydrologicznym za kilometr 0,0 rzeki.

o czym świadczą ogromne zabudowania klasztorne (np. w Lubiążu, Kołbaczu) i okazałe świątynie.

Począwszy od XV w. krajobrazy kulturowe górnego i środkowego Nadodrza tworzyli kolejni władcy. W Brandenburgii byli to Hohenzollernowie. Na Dolnym Śląsku 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 obszary należące do 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.

Dziś krajobraz kulturowy Doliny Odry tworzą Polacy, którzy przybyli w 1945 roku na tzw. Ziemie Odzyskane, przywracając czasy dawne tych ziem oraz wnosząc tradycje kulturowe miejscowości i regionów, z których przybyli.

Warto odnotować interesujące inicjatywy, jakie podejmują gospodarze i mieszkańcy miast nadodrzańskich, aby uatrakcyjnić pobyt turystów, w tym uczestników Flisu Odrzańskiego⁴ w ich miejscowościach:

- Uaktywniają istniejące już lub powołują nowe stowarzyszenia, skupiające entuzjastów i miłośników rzeki i swojego regionu, szczególnie w Bytomiu Odrzańskim, Słubicach, Krośnie Odrzańskim, Głogowie, Kostrzynie n/Odrą, Widuchowej i Nietkowie.
- Zintegrowane powiaty: wołowski i głogowski podjęły działania pod hasłem „Zachowaj na Odrę”.
- Wójt Wietszyc wraz z mieszkańcami zbudował stary gród słowiański. Odkrył historię słowiańskiego plemienia Dziadoszan, które żyło w dawnych wiekach na terenach nadodrzańskich. Mieszkańcy opracowali inscenizację, w której występują, jako Dziadoszanie, a wójt, jako wódz plemienia. Powołano w tym celu Stowarzyszenie „Nadodrzański Zakątek”.
- W miejscowości Gostchorze mieszkańcy wraz z władzami sołectwa zagospodarowali dla celów turystyki kulturowej niedawno odkryte grodzisko słowiańskie. Przygotowali

⁴ Flis Odrzański to ekspedycja wodna organizowana od 16 lat przez Ligę Morską i Rzeczną na Odrze od Brzegu po Szczecin.

inscenizację przypominającą słowiańskie korzenie swojej ziemi. Są, podobnie jak mieszkańcy Wietszyc, aktorami w inscenizacji. Po raz pierwszy zaprezentowali się na przybliżeniu Flisu Odrzańskiego.

- W Krośnie Odrzańskim realizowany jest projekt powiązania funkcji portu turystycznego na Odrze z ofertą kulturalną w odbudowanym zamku. W pobliżu miasta powstają gospodarstwa agroturystyczne, rozwija się rzemiosło artystyczne. Wizyta Flisu Odrzańskiego jest okazją do zaprezentowania flisakom kolejnych efektów realizowanego projektu.
- W Widuchowej działa polsko-niemieckie proekologiczne stowarzyszenie „Stary Zagon”, które organizuje festyny i wystawy nad Odrą.
- Nietków i Połęczko specjalizują się w tradycjach wodniackich i regionalnej kuchni.

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.

2. 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 B. 1976; Przyłęcki M. 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 przekopany w 1669 r. oraz Kanałem Odra-Havela wykopany 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 część Pomorza ze Szczecinem, a jego następcy po wygranych wojnach (1740-63) zdobyli Śląsk, Odra stała się wewnętrzną rzeką nowego imperium, do którego niebawem po rozbiorach Polski 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 U., 2008). Prace hydrotechniczne przyspieszały odpływ wody, skracając bieg rzeki o około 150 km. Nie oznaczało to jednak udroźnienia 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. Niemałe znaczenie dla uaktywnienia rzeki Odry na dolnym odcinku, pomiędzy Wartą, Notecią i Wisłą była budowa w 1774 roku, a więc tuż po I rozbiorze 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 Soli⁵, a od I połowy XIX w. dworce kolejowe. W strukturze przewożonych

⁵ Do Nowej Soli transportowano solankę, a następnie wywożono wyprodukowaną w Nowej Soli sól.

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 Malczycach⁶. 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”, Szczecin zmienił swoją funkcję z miasta twierdzy w nowoczesny port rzeczno-morski nad Bałtykiem (Giesecke 1940). Rzeka została skanalizowana, m.in. pobudowano śluzy na odcinku od Koźła po Brzeg i Oławę. 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.

⁶ Do Malczyc dotarły także statki transportujące słynny norweski kościół Wang (świątynia Wang), który następnie lądem dotarł do Karpacza.

Polska musiała ponieść ogromne koszty udroźnienia niezeglownej rzeki po działaniach wojennych rzeki (należało usunąć wraki, zwalone mosty i odbudować uszkodzone nabrzeża) Na potrzebę rozwoju transportu śródlądowego w oparciu o rzekę Odrę połączoną Kanałem Gliwickim ze Śląskiem zwracał uwagę w swoich raportach i wystąpieniach inż. E.Kwiatkowski Pełnomocnik Rządu ds. żeglugi – budowniczy portu w Gdyni. 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.

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 Tabela 1.

Tabela 1. Natężenie ruchu żeglugowego na Odrze na podstawie liczby statków prześluzowanych w Brzegu Dolnym w latach 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

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. Koniecznym jest jednak dostosowanie parametrów żeglugowych w obrębie całego systemu (Kołodziejcki 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 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 H. 2003)⁷. 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 poprzez uzyskanie tranzytowej głębokości wynoszącej 1,8 m. Głębokość ta 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 udrażniania 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.

Odrzańska Droga Wodna od Kanału Gliwickiego przez Kędzierzyn Koźle po Szczecin w programach Unii Europejskiej stanowi międzynarodowy szlak wodny E-30. Szlak ten wraz z drogą E-65 (S-3) oraz kolejowymi E-59 i CE-59 jest częścią tworzącego się Zielonego Środkowoeuropejskiego Korytarza Transportowego (CETC – ROUTE 65), łączącego kraje skandynawskie z Adriatykiem. Kraje, przez które przebiega korytarz, zabiegają o wpisanie Zielonego Środkowoeuropejskiego Korytarza Turystycznego do transeuropejskiej sieci korytarzy transportowych TEN-T, co podniosłoby rangę Odry, a tym samym również ważną funkcję transportową, w tym również dla żeglugi pasażerskiej.

⁷ 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).

3. TURYSTYCZNA I REKREACYJNA FUNKCJA ODRY I JEJ DOLINY

Odra jako rzeka transportowa wypełniała od dawna również funkcję turystyczną i rekreacyjną⁸. 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. Obok przystani lokowano infrastrukturę turystyczną, tj. hotele, gospody, mariny, łąki 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 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 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.

⁸ Turystyka i rekreacja związana z żeglarstwem to rejsy statkami wycieczkowymi, hotelowymi, łodziami motorowymi, barkami turystycznymi żagłówkami i kajakami. Turystyka i rekreacja to także wypoczynek nad rzeką na terenie kąpielisk, parków wodnych, pól biwakowych, łąk rekreacyjnych. To możliwość organizowania spotkań, festynów, gier i zabaw w wodzie i nad wodą. (Gaworecki W.W., 2003).

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 uczniów Zespołu Szkół Ekonomicznych Nr 2 i studentów Wyższej Szkoły Ekonomiczno-Turystycznej ze Szczecina (Marszałek 2002;2003). Na przełomie czerwca i lipca przez dwa tygodnie spływają Odrą flisackie tratwy zbudowane z pni sosnowych⁹, galary¹⁰, kajaki, żaglówki, jachty motorowodne, motorówki, (flagową jednostką jest statek inspekcyjny Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej w Szczecinie), w sumie kilkadziesiąt jednostek pływających.¹¹ 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 samorzady. Konstrukttywne 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. 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. Dzięki nim rzeka odżyła i zaczyna powoli wypełniać swoją dawną funkcję 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 E. Marszałek, „Koncepcją turystycznego i rekreacyjnego zagospodarowania Odry”. Cennych wskazówek dostarcza również program pt. „Możliwości turystycznego

⁹ 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.

¹⁰ Galary są to łodzie płaskodenne (miniatureowe repliki dawnych galarów, które pływały na Odrze i Wiśle)

¹¹ 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.

i rekreacyjnego zagospodarowania Odry” opracowany przez naukowców katedry turystyki Uniwersytetu Łódzkiego pod kierunkiem prof. Stanisława Liszewskiego.

W opracowaniu S. Liszewskiego znajdujemy propozycję tworzenia produktów turystycznych Doliny Odry, które 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.

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.

W Tabeli 2. zaprezentowane zostały przystanie i porty turystyczne, które pobudowały miasta i gminy nadodrzańskie w okresie od 1997 do 2010 roku. Klasyfikacja portów została opracowana według własnej koncepcji autora, ponieważ takiej klasyfikacji portów turystycznych w Polsce jeszcze nie wprowadzono. Odra zaczyna dziś swoim krajobrazem kulturowym przypominać dawne czasy świetności rzeki, kiedy społeczeństwo korzystało z jej uroków krajobrazowych, przyrodniczych, kulturowych i rekreacyjnych.

Portom i przystaniom turystycznym na Odrze na odcinku Brzeg – Szczecin przyznano:

1. **dwugwiazdkową klasę** – jeżeli posiadają nabrzeża przystosowane do przyjmowania małych i dużych jednostek pasażerskich. Zapewniają możliwość podłączenia mediów (prąd, woda) i zrzutu nieczystości. Posiadają zaplecze sanitarne (toalety, prysznice) oraz hotelowo-gastronomiczne.
2. **jednogwiazdkową klasę** – jeżeli spełniają w większości wymogi dwóch gwiazdek, brak jednak pełnej infrastruktury turystycznej, np. hotelu, restauracji lub możliwości podłączenia do mediów.
3. **pozaklasowe** – stare nabrzeża wymagające remontu i stworzenia turystycznej infrastruktury.
4. **Dziki pola biwakowe** – to miejsca do cumowania między ostrogami lub przy opaskach brzegowych bez jakiegokolwiek infrastruktury turystycznej, jednak ważne ze względu na atrakcyjność turystyczną miejscowości.

Tabela 2. Odrzańskie porty, przystanie i nabrzeża turystyczne wg przyznanej im klasy na odcinku Odry od Brzegu do Szczecina

Porty i przystanie turystyczne **	Porty i przystanie turystyczne *	Przystanie pozaklasowe	Dzikię pola biwakowe - miejsca przy ostrogach (wybrane przykłady)
<p>Wrocław</p> <ul style="list-style-type: none"> • Hotel Wodnik tel. 71 343 36 67 • „Stanica” Harcerski Ośrodek Wodny, tel. 71 348 69 10 <p>Uraz</p> <ul style="list-style-type: none"> • Port Uraz, tel. 71 31083 83 <p>Bytom Odrzański ¹⁾</p> <ul style="list-style-type: none"> • Nadzór Wodny tel. 68 385 12 31 <p>Nowa Sól</p> <ul style="list-style-type: none"> • Marina tel. 68 387 19 44 <p>Krosno Odrzańskie¹⁾</p> <ul style="list-style-type: none"> • Port, tel. 68 383 54 26 • Klub Wodnik, tel. 509 591 277 <p>Szczecin j. Dąbie</p> <ul style="list-style-type: none"> • „Zielona Marina” Stowarzyszenie Euro Jachtklub “Pogoń”, tel. 91 462-46-57 • Jacht Klub AZS tel. 91 4612 734 • Jacht Klub AZS, Camping PTTK Marina, tel. 91 460-11-65, • Centrum Żeglarskie, tel. 91 460 03 19, • Harcerski Ośrodek Morski, tel. 91 460-08-52. 	<p>Ścinawa Polska</p> <p>Ścinawa</p> <ul style="list-style-type: none"> • Ścinawa, tel. 76 845 64 76 <p>Słubice</p> <ul style="list-style-type: none"> • Nadzór Wodny, tel. 95 758 27 22 <p>Kostrzyn</p> <ul style="list-style-type: none"> • Urząd Miasta, tel. 95 727 81 00 <p>Cigacice nad Odrą</p> <ul style="list-style-type: none"> • Towarzystwo Wodniaków „Odra” tel. 601 733 082 • Ośrodek szkoleniowy „Orka” , tel. 601 572 882 <p>Cigacice w kanale portowym</p> <ul style="list-style-type: none"> • Centrum Szkoleń Motorowodnych „Orka”, tel. 68 327 52 30 • port Urzędu Miasta Sulechów tel. 68 385 11 00 • Nadzór Wodny tel. 68 385 12 31 <p>Widuchowa</p> <ul style="list-style-type: none"> • Nadzór Wodny, tel. 91 416 72 37 • Przystań na terenie dawnego punktu granicznego <p>Szczecin</p> <p>Wały Chrobrego</p>	<p>Wały / Brzeg Dolny</p> <ul style="list-style-type: none"> • Nadzór Wodny w Brzegu Dolnym tel. 71 319 53 40 <p>Głogów</p> <ul style="list-style-type: none"> • Urząd Miasta, tel. 76 72654 01 <p>Ognica</p> <p>Stara Wieś²⁾ (przed Nową Solą)</p> <p>Gryfino</p> <p>Krajnik Dolny</p> <p>Malczyce</p> <p>Chobienia</p> <p>Osinów Dolny</p>	<p>Brzeg</p> <ul style="list-style-type: none"> • Urząd Miasta, tel. 77 416 99 50 <p>Oława</p> <ul style="list-style-type: none"> • Nadzór Wodny, tel. 71 313 25 36 <p>Lubiąż</p> <p>Wietszyce</p> <p>Siedlisko</p> <p>Nietków</p> <p>Gostchorze</p> <p>Połęcko</p> <p>Gozdowice³⁾</p> <p>Rybaczkówka nad Zatoką (gospodarstwo agroturystyczne przed Głogowem)</p>

Źródło: opracowanie własne

W tabeli nie umieszczono przystani prywatnych, a także nabrzeży małych miejscowości nad Odrą, które jeszcze nie wykorzystują właściwie swojego nadodrzańskiego położenia.

¹⁾ Zaplecze hotelowo-gastronomiczne w niewielkiej odległości od portu.

²⁾ Przystań dla małych jednostek z gospodarstwem agroturystycznym na zapleczu.

³⁾ W pobliżu przeprawy promowej nabrzeże dla dużych jednostek Nadzoru Wodnego Gozdowice.

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. Stanowi ona ogromną atrakcję dla turystów i mieszkańców z nadodrzańskich miejscowości, którzy coraz liczniej przybywają na jej brzeg. 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. Już dziś mieszkańcy miejscowości nadodrzańskich wykazują wiele inicjatyw sprzyjających rozwojowi kulturotwórczej funkcji rzeki. Na szlakach żeglugi powstają skanseny, grody słowiańskie, odrestaurowywane są zamki i pałace nad Odrą, stanowiące dużą atrakcję dla turystów żeglujących rzeką. Odradzająca się żegluga pasażerska na Odrze to również szansa na rozwój współpracy transgranicznej z krajami UE.

Spodziewany ruch na Odrze po jej pełnym zagospodarowaniu to:

- 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;
- Wycieczki polskich turystów na polskich statkach wycieczkowych, w przyszłości również pasażerskich;
- Wycieczki i imprezy organizowane przez gospodarzy miast nadodrzańskich na odcinku Odry w obszarze swojego regionu;
- Imprezy kajakowe, żeglarskie i flisy o charakterze lokalnym, krajowym i międzynarodowym;
- Wycieczki studyjne dla dzieci i młodzieży w ramach programu edukacji regionalnej;
- Rejsy dla dzieci i młodzieży w ramach programu „zielona szkoła”;
- Imprezy integracyjne dla dzieci i młodzieży oraz dorosłych turystów z krajów Unii Europejskiej.

Odra po zagospodarowaniu podniesie znacznie swoją funkcję gospodarczą i regionotwórczą. Gospodarcze znaczenie turystyki wodnej w regionie nadodrzańskim to przede wszystkim :

- 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, podnosząca jakość życia mieszkańców nadodrzańskich miejscowości,
- wzrost atrakcyjności miejscowości, jako miejsc działalności gospodarczej, kulturalnej i społecznej,
- uaktywnienie działań prywatnych inwestorów,
- napływ nowych technologii.

Rzeka Odra, zachwycająca swoimi niepowtarzalnymi walorami krajobrazowymi, kulturowymi, przyrodniczymi, architektonicznymi, zagospodarowania pod względem transportowym i turystycznym zgodnie z wymogami ochrony środowiska, będzie stanowić znaczącą oś dla Zielonego Środkowoeuropejskiego Korytarza Transportowego CETC.

4. PORÓWNANIE SZLAKÓW ŻEGLUGOWYCH WISŁY I ODRY

Tabela 3. Różnice w stopniu zagospodarowania i historycznej roli transportu Wisły i Odry przedstawiono skrótowo w poniższej tabeli.

	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

Oceniając obecny stan zagospodarowania turystycznego polskich rzek można stwierdzić, że rzeka Odra na całej swej długości, tj. od Wrocławia po Szczecin jest najlepiej zagospodarowana i przygotowaną do pełnienia funkcji śródlądowego szlaku turystycznego. Prawie na całym szlaku odrzańskim zapewnione są odpowiednie odległości między przystaniami dla żaglówek i jachtów motorowych (15-50 m), a także przystanie/porty dla statków pasażerskich (do 70 km). Niezbędne są jeszcze porty turystyczne w Głogowie i Gryfinie oraz przystanie postojowe (kładki, pomosty) w miejscowościach z wyjątkowymi atrakcjami turystycznymi, np. Lubiążu, Siedlisku, Wietszycach, Nietkowie, itp. Dalszej rozbudowy wymaga również zaplecze z infrastrukturą turystyczną na już istniejących przystaniach, np. w Widuchowej.

Polską sieć przystani i portów na Odrze uzupełniają podobne przystanie i porty po stronie niemieckiej. Lokalizacja polskich przystani wg kategoryzacji zaprezentowana została na mapie turystycznej „Odrzański Szlak Wodny” (wydawana przez Sekretariat Techniczny CETC Urzędu Marszałkowskiego Województwa Zachodniopomorskiego).

Odrzański szlak żeglugowy wykorzystują również armatorzy niemieccy, organizując rejsy po wodach Europy Zachodniej i Odry w kierunku Głogowa i Wrocławia. Z dużym powodzeniem rozwija się żegluga turystyczna dużymi statkami pasażerskim na trasie Berlin – Szczecin – porty Zalewu Szczecińskiego (o ile w czasie planowanych rejsów szlak jest żeglowny). Dla pełnego wykorzystania przygotowanej już infrastruktury niezbędne jest udrożnienie brakującego odcinka szlaku, tj. od Brzegu Dolnego do ujścia Warty (ok. 336 km).

Turystyczny szlak żeglugowy po udrożnieniu będzie wynosił ponad 644 km i ze względu na połączenia kanałami ze szlakami Europy Zachodniej będzie miał znaczenie transgraniczne jak i międzynarodowe.

5. 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) ją 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.

6. WNIOSKI KOŃCOWE

1. Priorytetowym zadaniem dla Polski powinna się stać rewitalizacja międzynarodowych szlaków żeglugowych w tym w pierwszej kolejności. Odrzańskiej Drogi Wodnej E-30, Użegłownienie rzeki Odry, czyli przywrócenie jej parametrów III kl. na odcinku od Brzegu Dolnego po ujście Warty, uczyni rzekę dostępną dla transportu towarowego i pasażerskiego na całym ponad 685 km odcinku, tj. od Gliwic po Szczecin. Znaczenie Szlaku Odrzańskiego podnoszą połączenia kanałowe ze szlaki śródlądowymi Zachodniej Europy. Koszty inwestycji są realne i możliwe do poniesienia, ponieważ dotyczą głównie (zdaniem fachowców) dokończenia stopnia wodnego Malczyce i zbiornika retencyjnego w Raciborzu (obie inwestycje realizowane są w ramach „Programu dla Odra-2006”). Dzięki tym inwestycjom nastąpi znaczące, choć jeszcze niepewne udrożnienie całej Odrzańskiej Drogi Wodnej z zachodnioeuropejskimi szlakami śródlądowymi. Ożywi to transport towarowy i turystyczny z krajami UE, które zainteresowane są żeglowaniem po polskich wodach;
2. Oceniając obecny stan zagospodarowania turystycznego polskich rzek można stwierdzić, że rzeka Odra na całej swej długości, tj. od Wrocławia po Szczecin jest najlepiej zagospodarowaną i przygotowaną do pełnienia funkcji śródlądowego szlaku turystycznego. Prawie na całym szlaku odrzańskim zapewnione są odpowiednie odległości między przystaniami dla żaglówek i jachtów motorowych (15 – 50 km), a także przystanie/porty dla statków pasażerskich (do 70 km). Dla pełnego wykorzystania przygotowanej już infrastruktury niezbędne jest udrożnienie brakującego odcinka szlaku, tj. od Brzegu Dolnego do ujścia Warty (ok. 336 km). Zapewni to żeglugę dla transportu towarowego i pasażerskiego.
3. Równoległe do tworzonej przez samorządy i organizacje społeczne (często z wykorzystaniem środków unijnych) sieci przystani i infrastruktury turystycznej na Odrze powinna być prowadzona przez państwo rewitalizacja Odrzańskiej Drogi Wodnej, a także nadal podnoszona jakość i czystość wody.

TRANSPORTOWA I TURYSTYCZNO-REKREACYJNA FUNKCJA RZEKI ODRY

Streszczenie

Odra od zarania dziejów tworzyła ważny szlak komunikacyjny, którego funkcję transportową ograniczały zmieniające się podziały polityczne dorzecza rzeki. W XVII-XX w. Prusacy i 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. Rzeka jest szansą na rozwój transgranicznej współpracy z krajami nad nią leżącymi. 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.

TRANSPORT, TOURIST AND RECREATIONAL FUNCTIONS OF THE ODER RIVER

Summary

The Odra river has a long history as an important waterway, transport route and the axis of economic development. Political divisions of the river's basin restricted its transport function for a long time. The Germans, having built canals (17th – 20th century), included the Odra into the European inland waterway network. At present, the Odra's transport capability is limited whereas the tourist function is clearly developing. The Odra valley has always been the meeting point of two cultures – Slavic and Germanic. It is now an important cultural heritage of two nations, formerly at war – now living in peaceful union. It is the prospective chance for cross-border cooperation between the bordering countries. The Odra river, 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.

LITERATURA

- [1] Dopierała B., 1976: Zarys dziejów Odry. [w:] Odra i Nadodrze. Książka i Wiedza, Warszawa, s.18-65.
- [2] Giesecke G., 1940: Oderschiffahrts und Oderwirtschaftsfragen, Breslau
- [3] Kołodziejski 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.
- [4] Korcz W., 1998: Odra w dziejach Polski. Lubuskie Towarzystwo Naukowe, Zielona Góra.
- [5] Linde H., 2008: Transport i budownictwo wodne na terenie Nadodrza, [w:] Odra-Oder Panorama europejskiej rzeki. Wydawnictwo Instytutowe, Skórzyn, rozdz. 3, s. 163-175.
- [6] Liszewski S. (red) 2003: Możliwości i kierunki rozwoju turystyki w Dolinie Odry. Katedra Geografii Miast i Turyzmu Uniwersytetu Łódzkiego, Łódzkie Towarzystwo Naukowe, Łódź.
- [7] Marszałek E., 2001: Flis Odrzański czyli 3T dla Odry, [w:] Odra przyszłość regionów, Unitex, Bydgoszcz, rozdz. 9, s. 102-111.
- [8] Marszałek E., 2002: Koncepcja turystycznego i rekreacyjnego zagospodarowania Odry. Wyższa Szkoła Ekonomiczno-Turystyczna, Szczecin.
- [9] Marszałek E., 2003: Odrzański szlak wodny. Informator turystyczny, Wyższa Szkoła Ekonomiczno-Turystyczna, Szczecin.
- [10] Müller U., 2008: „Odra w środkowoeuropejskiej sieci transportowej a pruska polityka dróg wodnych w okresie industrializacji. [w:] Odra-Oder Panorama europejskiej rzeki. Wydawnictwo Instytutowe, Skórzyn, rozdz. 3, s. 149-161.
- [11] 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.
- [12] Romer E., 1901, Rola rzek w historii i geografii narodów, Przewodnik Naukowy i Literacki, t. 29, z. 1, Lwów.
- [13] Woś K., 2005: Kierunki aktywizacji działalności żeglugi śródlądowej w rejonie ujścia Odry w warunkach integracji Polski z Unią Europejską, Oficyna Wydawnicza „Sadyba”, Warszawa.
- [14] 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.
- [15] 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, Skórzyn, rozdz. 3, s. 177-186