

# Kanał ze słoniny

W dobie rozwoju i modernizacji sieci drogowych i kolejowych, nieco na uboczu i w ciszy waży się przyszłość transportu z wykorzystaniem naturalnych szlaków, jakimi są rzeki. Najbliższe miesiące będą decydujące dla tej gałęzi transportu, gdyż ma się rozstrzygnąć przyszłość kilku wielkich inwestycji, które są planowane w celu próby przywrócenia należnej rangi rzekom i kanałom jako szlakom towarowym. W naszym regionie również może się tak stać, za sprawą Kanału Gliwickiego, który jest nie tylko szlakiem towarowym, lecz również atrakcją turystyczną.

Tekst **JERZY GOŚCIŃSKI**

Jesienią 1933 roku zapadła decyzja o budowie nowego szlaku wodnego między śląską aglomeracją przemysłową a Odrą. Plany uruchomienia żeglugi na większą skalę na tym odcinku istniały od początku XX wieku, lecz dopiero w latach 30. udało się je zrealizować. Docelowo projekt miał objąć utworzenie połączenia Odry z Dunajem (o tym poniżej), a budowa Kanału Gliwickiego miała być jej pierwszym etapem. Niemcy chętnie inwestowali w takie rozwiązania – z bardzo prostego powodu. Transport wodny wtedy był (i nadal jest) tańszy od drogowego i kolejowego.

## Hitler potrzebował węgla i stali

14 maja 1934 roku wmurowany został kamień węgielny pod budowę Kanału Gliwickiego. III Rzesza potrzebowała coraz więcej węgla i stali ze Śląska, a najlepszym sposobem dostarczania tych surowców w głąb Niemiec był transport wodny. Sama budowa nie była zajęciem prostym. Nie wszędzie bowiem dało się dotrzeć ówczesnym sprzętem budowlanym. Mimo to powstał jeden z najnowocześniejszych kanałów ówczesnej Europy. Jego długość to 40,6 kilometra, a różnica poziomów wody na początku i końcu kanału wynosi 43,6 metrów. Wykonany jest częściowo w wykopie, a częściowo na nasypie. Jedną z jego nie-

zwykłych cech jest system oszczędzania wody na śluzach – nie pobiera się wody z głównego nurtu, lecz przepompowuje ją z niższych poziomów na wyższe.

Wśród miejsc godnych uwagi warto zwrócić uwagę na syfon Kłodnicy – unikatowe bezkolizyjne skrzyżowanie rzeki i kanału w Kędzierzynie-Koźlu. Rzeka przepływa pod kanałem, a wody obu cieków się nie stykają. Na wysokości Lenartowic, jednego z osiedli Kędzierzyna-Koźla, Kłodnica wpływa do szerokiej rury, poprowadzonej pod dnem kanału, następnie po drugiej stronie rzeka ponownie wpada do swojego koryta. Poza Kanałem Gliwickim podobny syfon w Polsce oglądać można jeszcze tylko w Fojutowie na Kanale Bydgoskim.

## Żywe muzea techniki

Niezwykłe są też same śluzy Kanału Gliwickiego – sześć potężnych budowli, z których największa znajduje się w okolicach kędzierzyńskiego osiedla Kłodnica. Różnica poziomów wody wynosi tu aż 10,4 metra, a komory zamykane są potężnymi zasuwami. Równie wysoka jest śluza Dzierżno, o różnicy poziomów 10,3 metra. Maszynownie śluz to dziś prawdziwe żywe muzea techniki – kable czy łańcuchy muszą ulegać okresowej wymianie, urządzenia są też komputeryzowane, lecz główne elementy, takie

### ► Streszczenie

Czy rzeki i kanały wodne wrócą do łask jako alternatywa dla transportu kolejowego i drogowego? Atrakcją turystyczną już są. Ostatnio odżyła idea budowy wielkiego kanału, który połączyłby Odrę z Dunajem. Jego początkiem ma być Kanał Kędzierzyński, port w Koźlu i Kanał Gliwicki. Drugim wariantem transportu towarów drogą wodną jest linia Dunaj – Odra – porty bałtyckie. Przed wojną Odrą transportowano nawet 11 milionów ton towarów. W ubiegłym roku jedynie 300 tysięcy ton. Wiadomo, że powrót do dawnych wielkości przewozów będzie możliwy przez działania podejmowane nie tylko w Polsce. Więcej w tekście Jerzego Gościńskiego pt. „Kanał ze słoniny”.

### ► Summary

#### **The Pork Fat Canal**

Will rivers and canals be appreciated again as an alternative for the rail and road transport? They are already a tourist attraction. Lately the idea to build the great canal to connect the Oder and the Danube has revived. The Kędzierzyn Canal, the port in Koźle and the Gliwice Canal would be its beginning. Another option of freight transport is the route Danube-Oder-Baltic ports. Before World War II as much as 11 million tonnes of cargo were transported by the Oder. Last year it was only 300 thousand tonnes. The previous transport volumes could be back, when some actions are taken, not only in Poland. One may read more in the text written by Jerzy Gościński, entitled „The Pork Fat Canal”.

jak silniki i zasuw, pracują niezmiennie od 70 lat.

Główna uroczystość zakończenia budowy ponad 40-kilometrowego szlaku wodnego miała miejsce 8 grudnia 1939 roku na śluzie w Dzierżnie, przy obiekcie, który powstał dzięki pomysłowości inżynierów. Postawiono go na kurzawce, w miejscu, gdzie każdy wykop był błyskawicznie zalewany wodami gruntowymi. Gdy kanał budowano, nie znano jeszcze metod pozwalających przeciwdziałać temu zjawisku. Poradzono sobie jednak z wszechobecną wodą za pomocą... słoniny. Po wykonaniu wykopu jak najprędzej układano go tym tłuszczem, stawiano szalunek i całość zalewano betonem, oczywiście wraz ze słoniną, która w dużych ilościach pozostała na zawsze w konstrukcji śluzy.

### **Prawie wszystko zrabowali Sowieci**

Pełną zdolność transportową uzyskano tutaj w 1941 roku. Szlak nazywany jest (bądź był) Kanałem Górnośląskim lub Kanałem Gliwickim. Wraz z wkroczeniem na Górną Śląsk i Opolszczyznę armii sowieckiej rozpoczął się masowy rabunek tutejszego przemysłu i samego kanału. W latach 1945-46 Odrą i Kanałem Gliwickim spławiano całe rozmontowane fabryki z terenu Pomorza Zachodniego, Ziemi Lubuskiej i Dolnego Śląska. W Gliwicach pakowano urządzenia do pociągów i wysyłano na wschód. Jeśli chodzi o wyposażenie kanału, z samego tylko szlaku wodnego Gliwice – Szczecin Rosjanie wywieźli około dwóch tysięcy jednostek pływających różnej wielkości, a także część infrastruktury kanału. Pozostały tylko opustoszałe nabrzeża i stare, częściowo zatopione barki oraz holowniki pamiętające XIX wiek.

### **Transport 17 milionów ton towaru**

Z czasem barek ponownie zaczęło przybywać i pod koniec lat 70. Kanał Gliwicki był wielką wodną autostradą, którą z Gliwic do Szczecina spławiano węgiel i stal, zaś z powrotem transportowano żwir, artykuły przemysłowe, a nawet spożywcze. Aktualnie żegluga na kanale trwa od 15 marca do 15 grudnia. Przygotowywane są różne plany modernizacji kanału, by ponownie stworzyć z niego szlak towarowy zdolny konkurować z koleją i transportem drogowym. W tym celu trzeba jednak wykonać szereg kosztownych prac. Paradoksem jest bowiem, że choć dzisiejszy transport barkami na przykład węgla jest bardzo utrudniony, skomplikowany, czasochłonny i niepraktyczny, to i tak nadal jest tańszy od transportu drogowego czy kolejowego.

Wiadomo jednak, że ilość towarów, które będą tym sposobem transportowane, zależy przede wszystkim od żeglowności Odry. W latach 30. ubiegłego wieku Odrą transportowano 11 milionów ton towarów. W latach 70. było to aż 17 milionów ton. Niestety, w ubiegłym roku Odrą przewieziono jedynie 300 tysięcy ton, co daje tylko 3 procent tego, co w roku 1935. Wiadomo, że powrót do tych wielkości przewozów będzie możliwy jedynie dzięki działaniom podejmowanym nie tylko w Polsce, ale również w innych krajach.

Ostatnio odżyła idea budowy wielkiego kanału, który połączyłby Odrę z Dunajem. Jego początkiem

ma być zbudowany w latach 70. Kanał Kędzierzyński, port w Kozłu i Kanał Gliwicki. Koszt tego ogromnego przedsięwzięcia jest szacowany na 30 miliardów euro.

Drugim wariantem możliwości transportu towarów drogą wodną na linii Dunaj – Odra – porty bałtyckie (rozpatrywanym przez głównie przez kraje ościenne) jest opcja przewidująca wykorzystanie słowackiej rzeki Wąg (Vah) na odcinku Bratysława – Żylinia. Tamże planowane jest stworzenie potężnego terminalu i centrum przeładunkowego, gdzie towary mają być pakowane na pociągi. Kolejną ładunki będą kierowane do czeskiego Bogumina, który nie dość, że jest bardzo ważnym węzłem kolejowym, to ma w przyszłości stać się podobnym centrum transportu wodnego.

Wybór tego miejsca nie jest przypadkowy. Po pierwsze, właśnie w Boguminie Olza wpada do Odry i od tego miejsca druga pod względem długości nasza rzeka staje się żeglowna. Po drugie, szlak kolejowy między Boguminem a Żylinią właśnie został zmodernizowany do bardzo wysokich standardów, co ma pomóc w podjęciu decyzji o budowie baz przeładunkowych w obu tych ośrodkach. Jeśli dojdzie do realizacji tych zamierzeń, obojętne w której wersji, wówczas z pewnością transport towarów Odrą dostanie drugą szansę, co przełoży się także na rangę samego portu w Gliwicach, jak i całego Kanału Gliwickiego.

### **Można korzystać z uroków Kanału Gliwickiego**

Bez względu na to, jak zakończą się te starania, już teraz można korzystać z uroków kanału. W Gliwicach funkcjonuje wypożyczalnia kabinowych łodzi motorowych do rejsów samodzielnych lub ze sternikiem po porcie, Kanale Gliwickim oraz Odrze. Posiadający stosowne uprawnienia mają do dyspozycji motorówki, specjalne jachty, a w niedziele i święta jest możliwość odbycia po porcie i przez Śluzę Łabędy rejsu statkiem wycieczkowym. Jeśli nie ma się doświadczenia w prowadzeniu łodzi motorowej niewymagającej uprawnień, można w gliwickiej marinie wypożyczyć łódź z instruktorem i przejść trwające godzinę przeszkolenie. Po jego zakończeniu otrzymuje się certyfikat uprawniający do wypożyczania tego typu łodzi bez konieczności posiadania patentu.

Inną możliwością jest wynajęcie barki i uczestnictwo w rejsie na trasie Wrocław – Gliwice – Wrocław. Długość trasy w obie strony liczy około 380 kilometrów. Aby dotrzeć do Gliwic, należy pokonać 26 śluz, z czego 20 na Odrze i 6 na Kanale Gliwickim. Najciekawsze miasta na szlaku to: Oława, Brzeg, Opole, Krapkowice, Lasoki i Gliwice. W każdej z tych miejscowości zlokalizowana jest dogodna przystań. Choć godne podziwu i polecenia są zabytki Wrocławia, Opola, Oławy czy Brzegu, to jednak samo przepłynięcie Kanału Gliwickiego jest największą atrakcją tej wyprawy. ■



**Jerzy Gościński** | redaktor naczelny portalu [silesiainfotransport.pl](http://silesiainfotransport.pl)