OPOLSKA DROGA RZECZNA. ASPEKTY

Odra – rzeka wspomnień i wyzwań

ARCHIWUM PAŃSTWOWE W OPOLU

GŁOS ZAODRZA

niepodległa
POLSKA STULECIE ODZYSKANIA NIEPODLEGŁOŚCI

OPOLSKA DROGA RZECZNA. ASPEKTY

Odra – rzeka wspomnień i wyzwań

Odra w rejonie Kędzierzyna-Koźla, 2016 r., fot. J. Stemplewski
Archiwum Państwowe w Opolu, sygn. 45/3790

Życie ludzkie w swoim wymiarze fizjologicznym uzależnione jest od dostępu do wody i pożywienia. Prawda ta, powtarzana wielokrotnie w kontekście powstania i rozwoju starożytnych cywilizacji, uświadamia nam nierozłączną więź człowieka z wodą, którą postrzegał z czasem nie tylko jako podstawę własnej egzystencji, ale również jako źródło refleksji nad sensem własnego istnienia. Obserwacja niepowtarzalnych w swojej formie i dynamice nurtów rzek i strumieni rodziła w umysłach filozofów i pisarzy rozmyślania nad nieustanną zmiennością świata czy też krótkością i przygodnością ludzkiego życia. Niemożność zatrzymania lub odwrócenia biegu wodnych szlaków, ich niszczycielska a zarazem łagodząca najtwardsze brzegi siła, wartość komunikacyjna jako naturalnej drogi otwierającej u kresu swego biegu horyzonty poznania tego, co odległe i nieznane, wpisała się na trwałe w ludzki język komunikując sprawy doniosłe i istotne dla zrozumienia nie tylko otaczającej nas przyrody, ale przede wszystkim natury samego człowieka.

Interesujące i niejednokrotnie intrygujące archiwalia wyeksponowane na planszach wystawy prezentują wagę rzeki Odry dla Opolszczyzny oraz miasta będącego stolicą tego regionu, ukazują wiekowe zmagania z jej nurtem mieszkańców tych ziem, pozwalają lepiej zrozumieć rolę, jaką odegrała w rozwoju położonych wzdłuż niej terenów. Ukazana w ten sposób rzeka staje się nam jeszcze bardziej bliska i warta uwagi.

Przedstawione materiały pochodzą z zespołów archiwalnych: nr 22 Akta miasta Opola z lat 1322-1945, nr 1191 Rejencja Opolska z lat [1704-1815] 1816-1945 [1949], nr 540 Zarząd Wodny w Opolu z lat 1830-1944 [1948], nr 589 Wydział Powiatowy w Koźlu z lat 1945-1950. Uzupełniono je fotografiami z Technische Universität Berlin Architekturmuseum oraz zdjęciami Jerzego Stemplewskiego. Teksty zaczerpnięto z publikacji wydanej w 2018 r. przez Archiwum Państwowe w Opolu pt. „Odra – rzeka wspomnień i wyzwań": cz. 1 „Ocalone dla przyszłości. Odrzańska droga wodna: studia i materiały", cz. 2 „Zatrzymane w nurcie czasu. Odra w obiektywie Jerzego Stemplewskiego".

Wystawa prezentowana jest z inicjatywy i dzięki wsparciu finansowemu Rady Dzielnicy Nadodrze oraz Rady Dzielnicy Zaodrze.

Zapraszamy do wspólnej archiwalnej wędrówki z nurtem Odry.

OPOLSKA DROGA RZECZNA. ASPEKTY

Odra – rzeka wspomnień i wyzwań

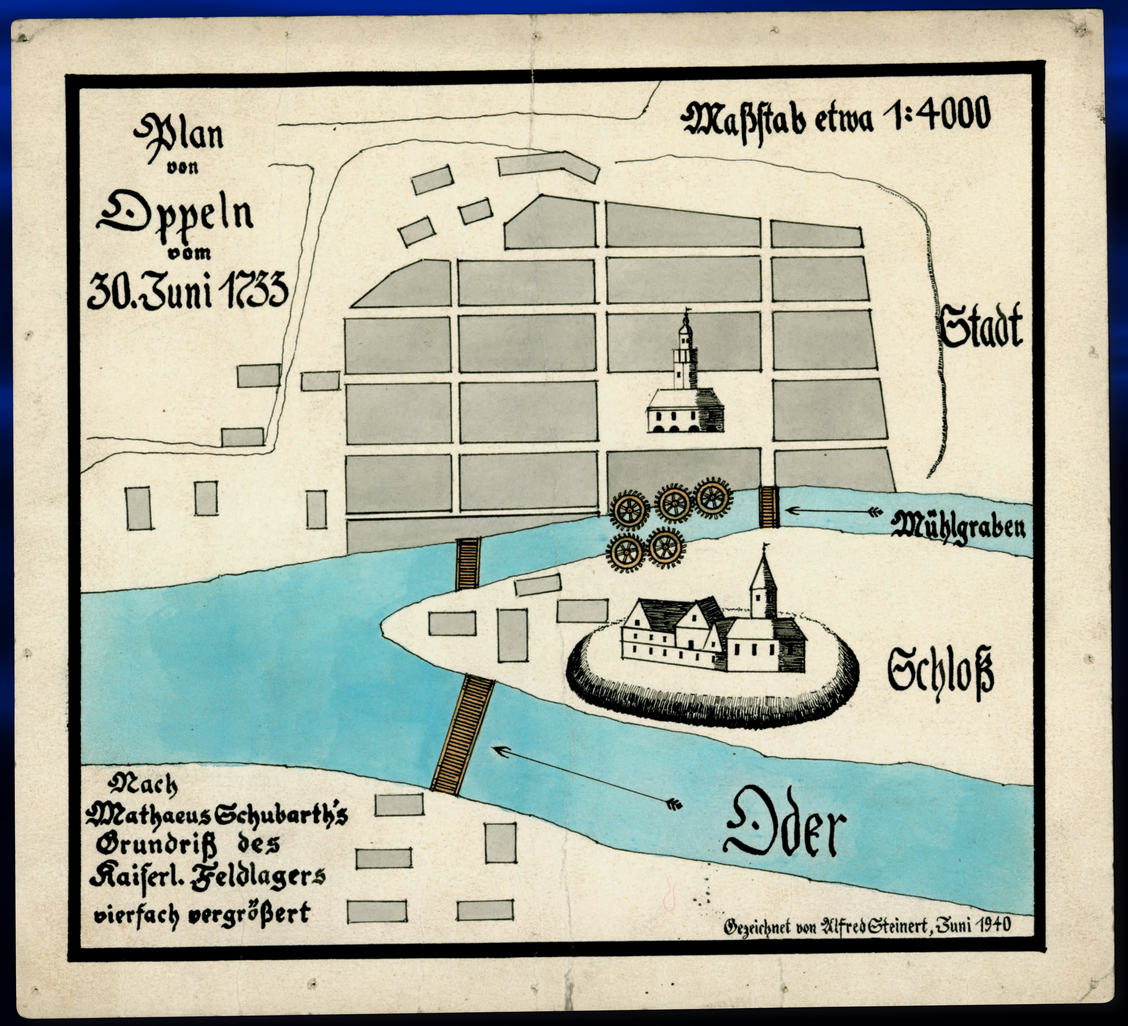
Odra, główna rzeka Śląska, będąc życiodajną siłą, niejednokrotnie objawiała także swój niszczycielski charakter. Jednakże nie ulega wątpliwości, że od wieków stanowiła ważny szlak komunikacyjny na Śląsku oraz pełniła, i nadal pełni, istotną rolę w życiu mieszkańców nadbrzeżnych terenów.

W okresie panowania Piastów opolskich żegluga rzeczna zaczynała nabierać znaczenia, chociaż korzystanie z Odry jako szlaku komunikacyjnego utrudniał zbudowany w Opolu jaz. W początkach XIV w. większy ruch transportowy zaczynał się poniżej Opola. Na barkach przewożono głównie sól, wosk, cegły i wapno.

Kwestię transportu rzecznego regulował dokument księcia wrocławskiego Henryka I wydany 15 kwietnia 1211 r., w myśl którego cystersi z Lubiąża otrzymali przywilej swobodnego przewożenia śledzi i soli bez uiszczania cła za przeprawę. Rzeką spławiano także glinę, piasek czy pnie drzew. W 1557 r. Ferdynand I zezwolił Opolu na pobieranie opłaty mostowej. W 1560 r. cesarz wydał kolejny dokument, w którym wyraził zgodę, by przez okres trzech lat dochody z opłat celnych były przeznaczane na naprawę mostów, dróg i brzegów. Ostatecznie kwestia cła mostowego rozstrzygnięta została w 1595 r., kiedy to Rudolf II nadał miastu Opolu prawo do pobierania wspomnianego cła „na wieczne czasy”.

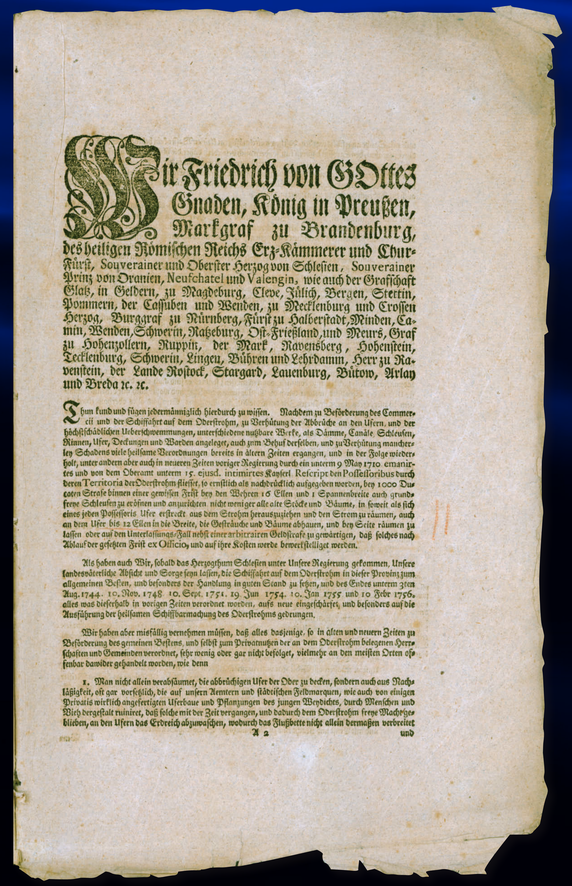
Dokument cesarza Ferdynanda I z 1560 r.,
w którym zezwala na przeznaczenie opłat celnych na naprawę mostów, dróg i brzegów
Archiwum Państwowe w Opolu, sygn. 45/22/31

Odra – rzeka wspomnień i wyzwań



Plan Opola z 1733 r.
Archiwum Państwowe w Opolu,
sygn. 45/2634/235

Z przechowywanych w opolskim archiwum materiałów poświęconych Odrze wynika, że niezwykle istotnym zagadnieniem na przestrzeni wieków była regulacja rzeki. Król pruski Fryderyk II po objęciu panowania nad Śląskiem nie szczędził wysiłków w celu poprawienia stanu odrzańskiej drogi wodnej. Od tego momentu podjęto prace, by wyrównać koryto rzeki, obwałować brzegi tak, by powodzie nie zagrażały okolicznym mieszkańcom, a błotniste tereny wysuszyć i przeznaczyć pod zabudowę. Wszystkie te prace prowadzone były jednak w sposób doraźny i nieuregulowany prawnie. Podejmowane działania miały przede wszystkim zabezpieczać brzegi przed powodziami, a realizację inwestycji niejednokrotnie utrudniał fakt podziału politycznego terenów leżących nad Odrą. Pomimo, że proces regulacji rzeki rozpoczął się już w 1740 r., to jej pierwsze kompleksowe zasady zostały opisane dopiero w 1819 r. w tzw. Protokole bogumińskim.



Wir Friedrich von GOttes
Gnaden, König in Preußen,
Marckgraf zu Brandenburg,
des heiligen Römischen Reichs Erz-Kämmerer und Chur-
Fürst, Souverainer und Oberster Herzog von Schlesien, Souverainer
Printz von Oranien, Neufchatel und Vaiengin, wie auch der Grafschaft
Glatz, in Geldern, zu Magdeburg, Cleve, Jülich, Berg, en, Stettin,
Pommern, der Cassuben und Wenden, zu Mecklenburg und Crossen
Herzog, Burggraf zu Nürnberg, Fürst zu Halberstadt, Minden, Ca-
min, Wenden, Schwerin, Ratzeburg, Ost-Friesland, und Meurs, Graf
zu Hohenzollern, Ruppin, der Mark, Ravensberg, Hohenstein,
Tecklenburg, Schwerin, Lingen, Bühren und Lehrdamm, Herr zu Ra-
venstein, der Lande Rostock, Stargard, Lauenburg, Bütow, Arlay
und Breda ꝛc. ꝛc.

Thun kund und fügen jedermänniglich hierdurch zu wissen. Nachdem zu Beförderung des Commercii und der Schiffahrt auf dem Oderstrohm, zu Verhütung der Abbrüche an den Ufern, und der jährlichen Überschwemmungen, unterschiedene nutzbare Werke, als Dämme, Canäle, Schleusen, Rämmen, Ufer, Deckungen und Warden angeleget, auch zum Behuf derselben, und zu Verhütung mancherley Schadens viele heilsame Verordnungen bereits in ältern Zeiten ergangen, und in der Folge wiederholt, unter andern aber auch in neuern Zeiten voriger Regierung durch ein unterm 9 May 1720 emaniertes und von dem Obramt unterm 15 eiusd. intimirtes Kayserl. Rescript den Posselioribus durch deren Territoria der Oderstrohm fliesset, so ernstlich als nachdrücklich aufgegeben worden, bey 1000 Ducaten Strafe binnen einer gewissen Frist bey den Wehren 10 Ellen und 1 Spannenbreite auch grunds freye Schleusen zu erbauen und anzurichten, nicht weniger alle saite Stücke und Bäume, in soweit als sich eines jeden Possessoris Ufer erstreckt, aus dem Strohm herauszuziehen und den Strom zu räumen, auch an dem Ufer bis 12 Ellen in die Breite, die Gesträuche und Bäume abhauen, und bey Seite räumen zu lassen, oder auf den Unterlassungs-Fall nebst einer arbitrairen Geldstrafe zu gewärtigen, daß solches nach Ablauf der gesetzten Frist ex Officio und auf ihre Kosten werde bewerkstelliget werden.

Als haben auch Wir, sobald das Herzogthum Schlesien unter Unsere Regierung gekommen, Unsere landesväterliche Absicht und Sorge seyn lassen, die Schiffahrt auf dem Oderstrohm in dieser Provintz zum allgemeinen Besten, und besonders der Handlung in guten Stand zu setzen, und des Endes unterm 30sten Aug. 1744. 10. Nov. 1748. 10. Sept. 1751. 19. Jun. 1754. 10. Jun. 1755 und 10. Febr. 1756. alles was deshalb in vorigen Zeiten verordnet worden, aufs neue eingeschärfet, und besonders auf die Aufräumung der heilsamen Schiffahrtmachung des Oderstrohms gedrungen.

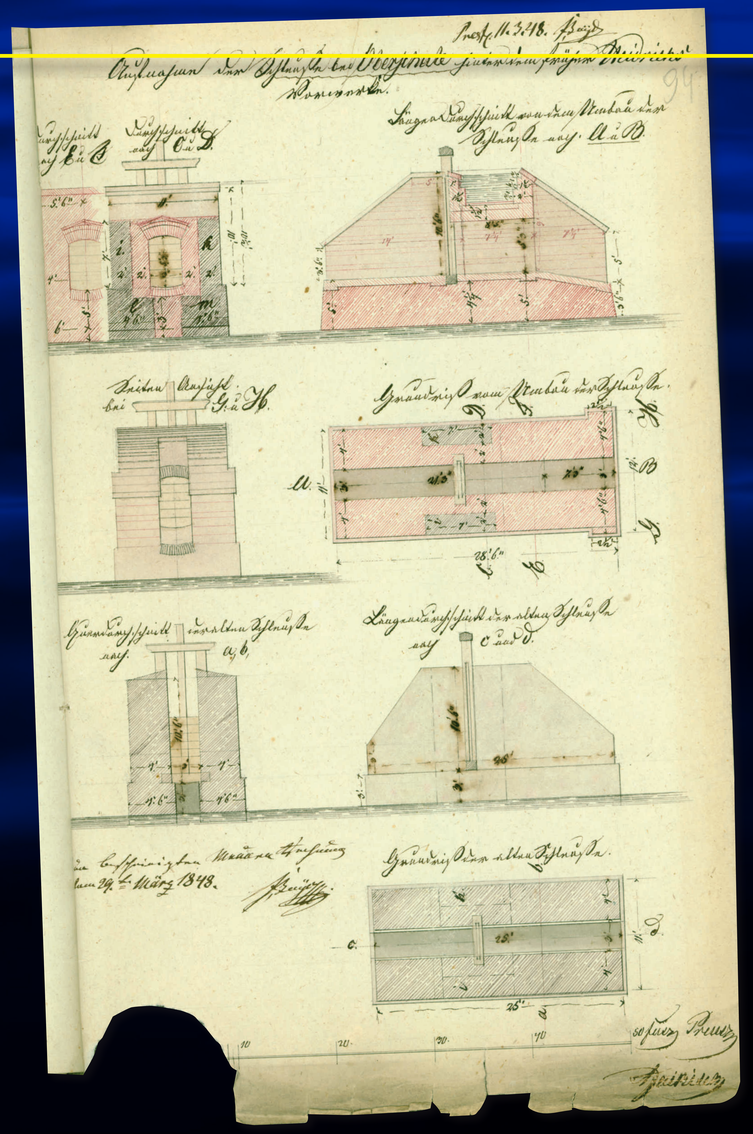
Wir haben aber misfällig vernehmen müssen, daß alles dasjenige, so in alten und neuern Zeiten zu Beförderung des gemeinen Besten, und selbst zum Privatnutzen der an dem Oderstrohm belegenen Herrschaften und Gemeinden verordnet, sehr wenig oder gar nicht befolget, vielmehr an den meisten Orten offenbar dawider gehandelt worden, wie denn

1. Man nicht allein verabsäumet, die abbrüchigen Ufer der Oder zu decken, sondern auch aus Nachlässigkeit, oft gar vorsätzlich, die auf unsern Ämtern und städtischen Feldmarquen, wie auch von einigen Privatis wirklich angefertigten Uferbaue und Pflanzungen des jungen Weydichts, durch Menschen und Vieh dergestalt ruiniret, daß solche mit der Zeit vergangen, und dadurch dem Oderstrohm freye Wachtheye blieben, an den Ufern das Erdreich abzuwaschen, wodurch das Flußbette nicht allein dermaßen verbreitert und

Zarządzenie Fryderyka II
w sprawie regulacji Odry z 1763 r.
Archiwum Państwowe w Opolu,
sygn. 45/1191/586

OPOLSKA DROGA RZECZNA. ASPEKTY

Odra – rzeka wspomnień i wyzwań



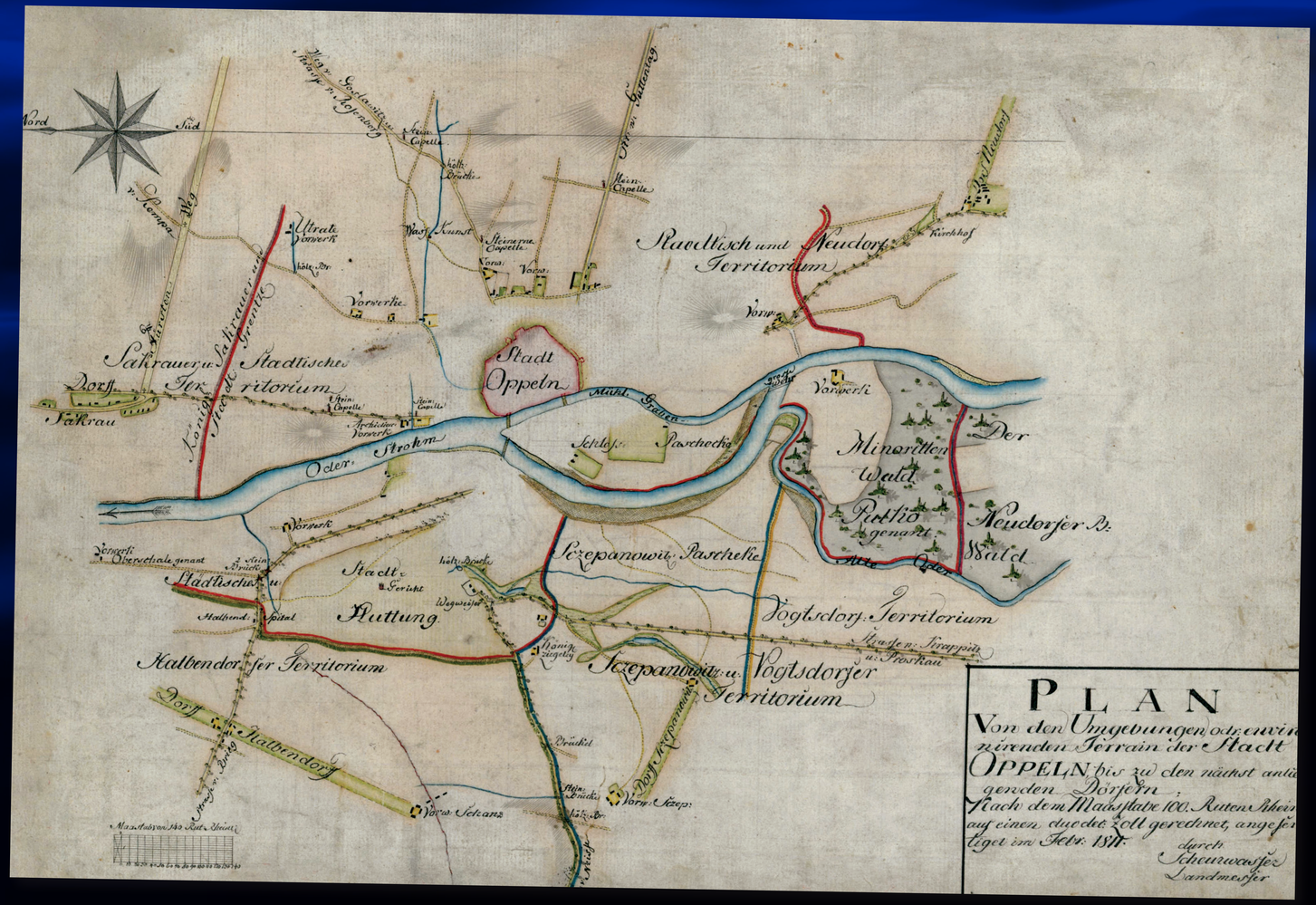
Znaczna część materiałów archiwalnych poświęconych tematyce regulacji Odry dotyczy budowy śluz, jazów i mostów. Prace związane z opolskim odcinkiem rzeki były prowadzone i nadzorowane przez Zarząd Wodny w Opolu. Stąd też w zachowanych archiwaliach pochodzących z tego urzędu odnaleźć można m.in. dokumentację dzierżaw i wykupu gruntów przylegających do rzeki. Materiały te są uzupełnione mapkami katastralnymi oraz szacunkami wartości nadodrzańskich terenów. Kapitalną dokumentację stanowią akta poświęcone sprawom budowy śluz, jazów czy zabudowań znajdujących się w ich okolicy, np. plan techniczny jazu w Zawadzie, rysunki techniczne śluzy w Rogowie Opolskim, kosztorys budowy śluzy w Opolu, plany zapory w Krapkowicach, szkice jazu i przepustu dla statków w Groszowicach, a także szkice statków i promów. W zespole tym znajdują się ponadto archiwalia poświęcone kanałom żeglownym, m.in. dokumentacja kanału Odra – Sprewa, kanału gliwickiego czy kanału kłodnickiego.

Szkice śluz na Odrze z 1848 r.
Archiwum Państwowe w Opolu, sygn. 45/22/3153

Prace murarskie przy budowie jazu na Młynówce, sierpień 1892 r.
Zbiory TU Architekturmuseum Berlin, Nr inw. BZ-F 15,001

OPOLSKA DROGA RZECZNA. ASPEKTY

Odra – rzeka wspomnień i wyzwań



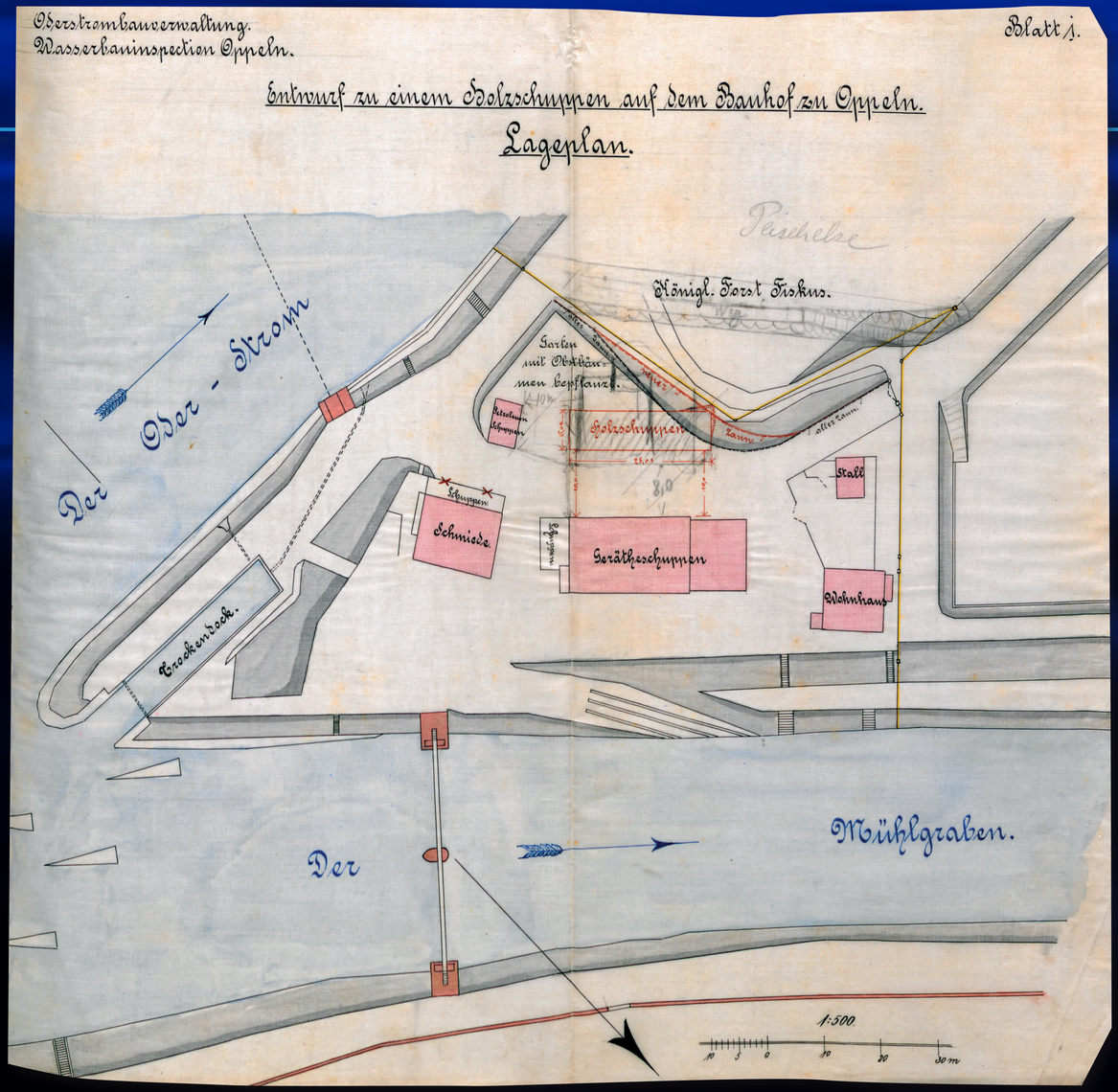
Niezwykle istotne w procesie usprawnienia żeglugi na Odrze było tworzenie portów rzecznych. W archiwalnym zbiorze Zarząd Wodny w Opolu zachowały się dokumenty poświęcone rozbudowie portu w Koźlu i kosztom z tym związanym. Również problematyka dotycząca budowy i utrzymania portu w Opolu znalazła swoje odzwierciedlenie w aktach zespołu. Ważną kwestią było np. utrzymanie opolskiego portu zimą, co zdaniem urzędników miejskich było mało opłacalną inwestycją. Zarząd Wodny w Opolu, poza budową portów, śluz i jazów, wykupem terenów niezbędnych w procesie regulacji rzeki, zajmował się również utrzymaniem i administrowaniem dróg wodnych.

Plan okolic Opola z 1811 r.
Archiwum Państwowe w Opolu,
sygn. 45/1191/17/66

Opolska Droga Rzeczna. Aspekty

Odra – rzeka wspomnień i wyzwań

Pracownicy opolskich urzędów zajmowali się kwestią przepływu statków przez opolski kanał – Młynówkę. Istotny był w szczególności czas zimowy, kiedy to przyjezdni żeglarze cumowali swoje łodzie przy kanale. Zimę spędzali w Opolu wraz ze swoimi rodzinami. Wiązało się to z koniecznością uczęszczania ich dzieci do opolskich szkół, co powodowało brak miejsc w lokalnych placówkach. Wnioskowano, by kanał zamykać na zimę lub pobierać wówczas wyższe opłaty.

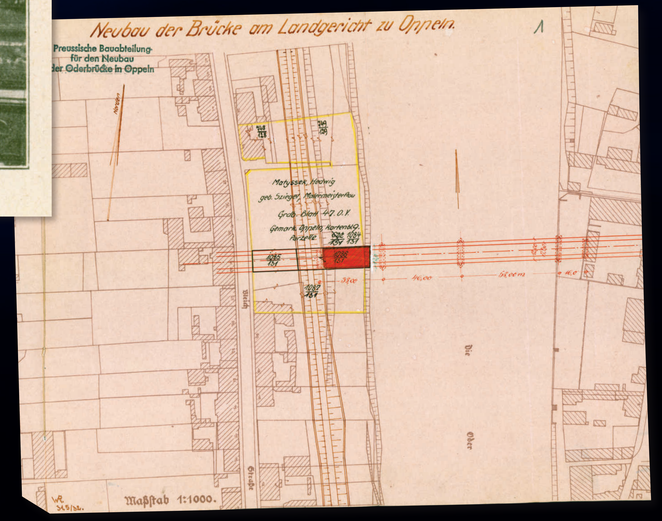


Projekt zabudowań gospodarczych z zaznaczoną Młynówką i korytem Odry
Archiwum Państwowe w Opolu, sygn. 45/540/837

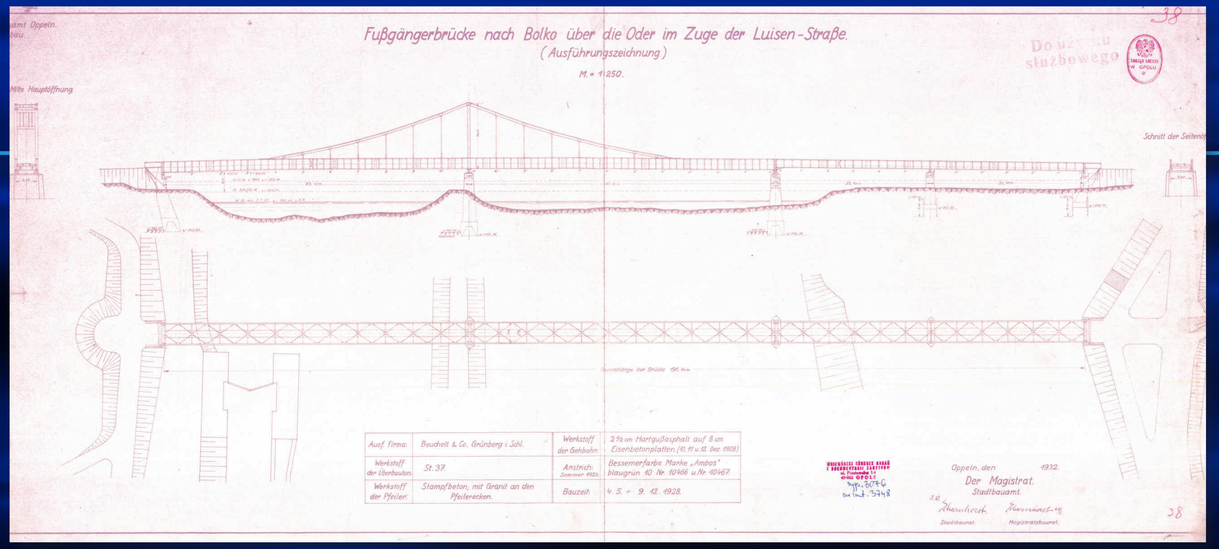
Opolska Droga Rzeczna. Aspekty

Odra – rzeka wspomnień i wyzwań

Most spacerowy na wyspę Bolko
Zasób biblioteczny Archiwum Państwowego w Opolu,
„Oppelner Heimat-Kalender" 1931 r.



Plan Mostu Stulecia z 1932 r.
Archiwum Państwowe w Opolu, sygn. 45/1191/8644



Rysunek wykonawczy mostu dla pieszych na wyspę Bolko przez Odrę z 1932 r.
Archiwum Państwowe w Opolu,
sygn. 45/22/4947

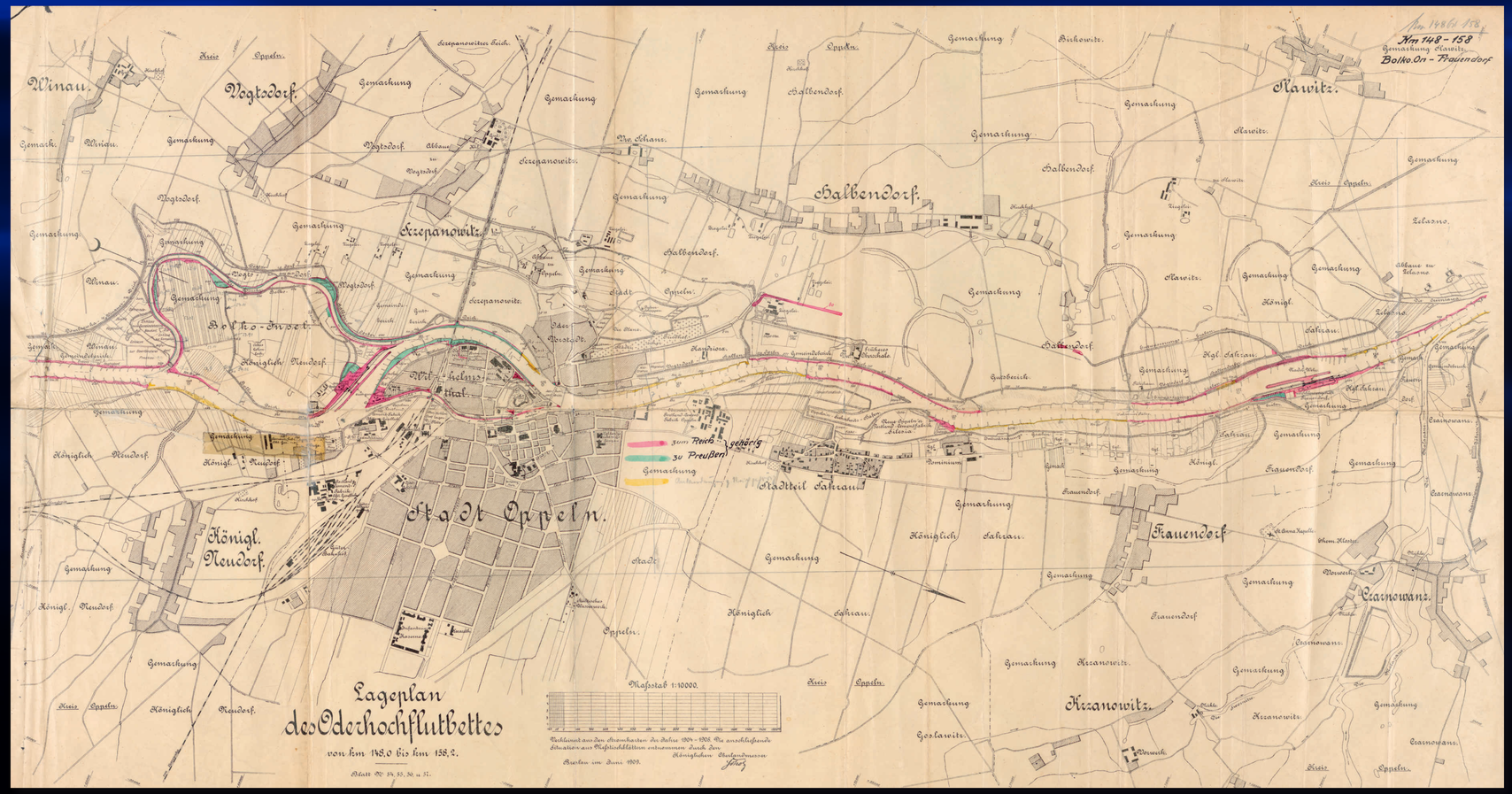
Wraz z rozwojem miasta niezbędna okazała się budowa nowych mostów. W zbiorze Akta miasta Opola znajdujemy rysunki techniczne Mostu Groszowego, zwanego także „zielonym mostkiem". Zachowały się również archiwalia dotyczące budowy Mostu Stulecia, dzisiejszego Mostu Piastowskiego. Niezwykle ciekawym materiałem jest dokumentacja poświęcona kwestii ulokowania kół ratunkowych wzdłuż mostów na Odrze. W piśmie z 1937 r. podkreślano, że w trosce o bezpieczeństwo mieszkańców rozmieszczenie kół ratunkowych jest sprawą najwyższego priorytetu. Zarząd Miasta Opola postanowił, że wzdłuż Adolf Hitlerbrücke, dzisiejszego mostu Pamięci Sybiraków, rozmieszczone zostaną trzy koła ratunkowe, wzdłuż Jahrhundertbrücke (Most Piastowski) – 2 koła, wzdłuż Oderthorbrücke (Most Katedralny) – 1, wzdłuż Schloßrücke (Most Zamkowy) – 1, wzdłuż Pfennigbrücke (Most Groszowy) – 1, wzdłuż Schlageterbrücke (Most Alberta Schlagetera) – 1, wzdłuż Bolkobrücke (Most im. Ireny Sendlerowej) – 2, wzdłuż ścieżki pod mostem kolejowym – 1 koło. W piśmie tym wystosowano także prośbę do mieszkańców miasta, by wszelkie kradzieże kół ratunkowych zgłaszać na posterunek policji.

Z zachowanych archiwaliów poświęconych budowie Mostu Stulecia wynika, że miała to być konstrukcja żelbetowa, a lokalny przemysł cementowy miał dostarczyć budulca. Na etapie projektowania pojawił się dylemat, czy aby na pewno żelbeton jest odpowiednim materiałem do budowy tak dużego mostu. Podkreślano, że pozostałe opolskie mosty mają konstrukcję żelazną. W lokalnych gazetach projekt ten określano mianem najważniejszej budowy ostatnich lat.

OPOLSKA DROGA RZECZNA. ASPEKTY

Odra – rzeka wspomnień i wyzwań

Dokumentacja zgromadzona w Archiwum Państwowym w Opolu obrazuje groźne zjawiska, które wielokrotnie nawiedzały miasto Opole, a mianowicie powodzie. Już w 1737 r. starano się rozwiązać problem likwidacji szkód popowodziowych oraz zapobiegać ogromnym stratom wywołanym przez wodę. W zasobie archiwalnym znajdują się m.in. sprawy związane z powodziami, które przeszły przez Opole w 1876 r., 1925 czy 1930 r. W aktach odnajdziemy informacje dotyczące rozmiaru szkód wyrządzonych przez niszczycielski żywioł, zapomóg udzielanych poszkodowanym, a także wnioski o wspomnianą pomoc.



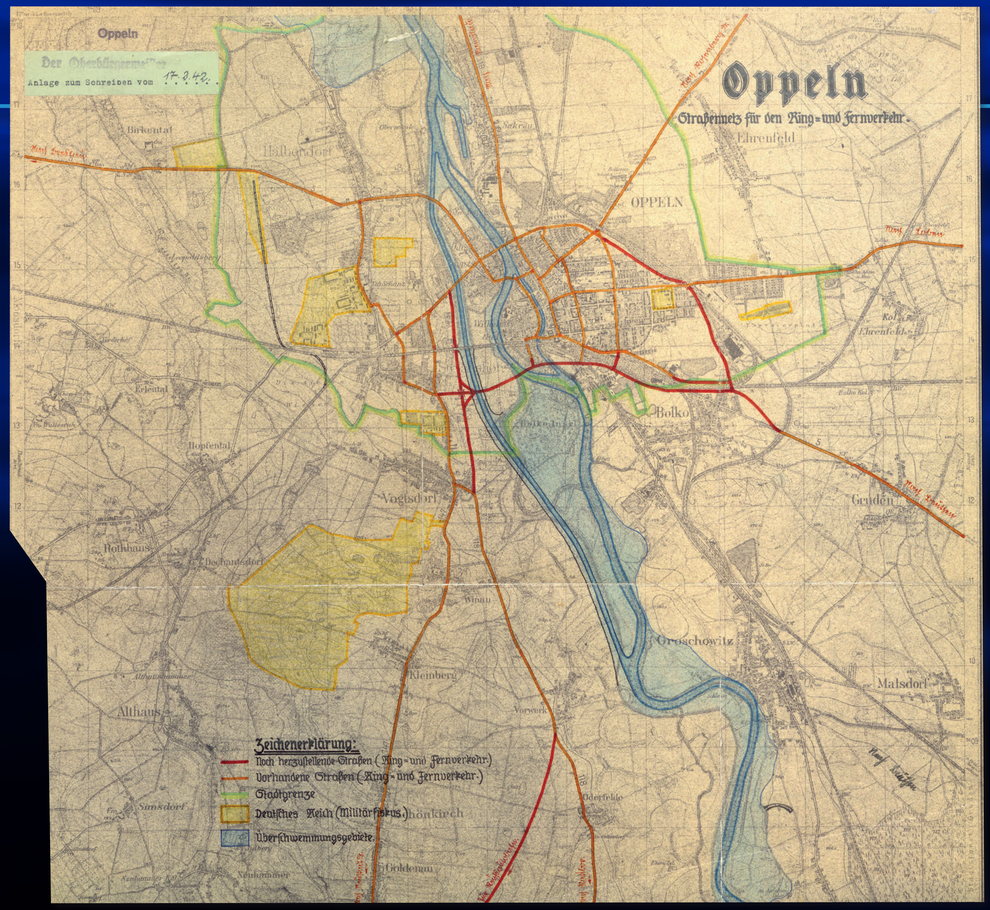
Plan sytuacyjny zabezpieczeń przeciwpowodziowych na Odrze z 1903 r.
Archiwum Państwowe w Opolu, sygn. 45/540/2386

Opolska Droga Rzeczna. Aspekty

Odra – rzeka wspomnień i wyzwań

Plan Opola z zaznaczeniem terenu nad Młynówką, I poł. XX w.
Archiwum Państwowe w Opolu, sygn. 45/22/2932

Jednym z najistotniejszych problemów, z jakimi zmagały się opolskie władze, było zabezpieczenie ludności przed powodziami i ich skutkami. Po wielkiej powodzi w 1903 r. poruszono sprawę podniesienia wałów przeciwpowodziowych, a w 1905 r. wydano zarządzenie dotyczące ochrony przeciwpowodziowej na Odrze. W zachowanych archiwaliach można odnaleźć zapisy telefonicznych meldunków dotyczących poziomów wody na Odrze w poszczególnych miejscowościach. W raportach tych podawano wysokość poziomu wody i określano tempo jego wzrostu lub opadania. Z akt wynika, że w latach kolejnych urzędnicy Rejencji Opolskiej skupili się na potrzebach związanych z zabezpieczeniem poszczególnych dzielnic Opola przed skutkami „wielkiej wody".



Plan Opola z zaznaczeniem obszaru zalewowego, I poł. XX w.
Archiwum Państwowe w Opolu, sygn. 45/22/2926

OPOLSKA DROGA RZECZNA. ASPEKTY

Odra – rzeka wspomnień i wyzwań

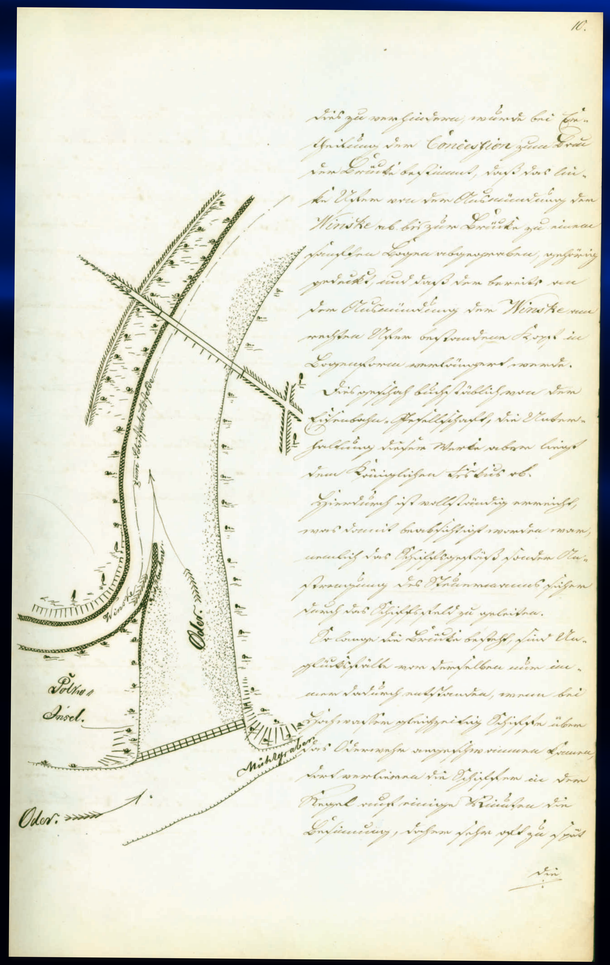
Plan sytuacyjny Wyspy Bolko z 1885 r.
Archiwum Państwowe w Opolu, sygn. 45/2634/653

Ciekawych informacji dotyczących terenów położonych nad Odrą dostarcza kronika kanału odrzańskiego od Wielmierzowic – Zdzieszowic do Nysy, na którą składa się wykaz miejscowości znajdujących się na prawym i lewym brzegu Odry. Co istotne, opisy nadbrzeżnych terenów zawierają fragmenty lokalnych urbarzy oraz odręczne szkice poszczególnych odcinków Odry.

Położona pomiędzy rzeką Odrą, Kanałem Ulgi i pozostałością Kanału Wińskiego wyspa Bolko przez lata stanowiła ulubione miejsce wypoczynkowe opolan oraz turystów.

O jej walorach przyrodniczych przekonani byli już w 1910 r. radni Opola, którzy podjęli decyzję o utworzeniu tam parku ludowego. Ponieważ tereny wyspy Bolko nie należały do miasta, postanowiono wykupić je od Paula Pietrzyka i jego żony Sophie z domu Gambietz.

Pomysłodawcą utworzenia parku był nadburmistrz, dr August Neugebauer, który zadanie to powierzył Andreasowi Ulbrichowi, miejskiemu ogrodnikowi. Projektując ogród Ulbrich wzorował się na parkach angielskich. Uroczyste otwarcie parku odbyło się w niedzielę 8 czerwca 1913 r. W ramach imprezy odsłonięto pamiątkowy kamień, ważący ponad dwie tony głaz granitu, na którym złotymi literami napisano: „Niniejszy Park Ludowy ufundowało miasto Opole i zadedykowało go cesarzowi i królowi Wilhelmowi II ku pamięci jego 25-letniego pokojowego panowania. Czerwiec 1913".



Fragment kroniki kanału odrzańskiego ze szkicem odcinka Odry przy Wyspie Bolko w Opolu
Archiwum Państwowe w Opolu, sygn. 45/540/1463

OPOLSKA DROGA RZECZNA. ASPEKTY

Odra – rzeka wspomnień i wyzwań

Zdjęcie lotnicze wyspy Bolko, pocz. XX w.
Archiwum Państwowe w Opolu, sygn. 45/22/5068

W czasie I wojny światowej część gruntów Wyspy Bolko przeznaczono pod uprawę warzyw i owoców. Renesans wyspa przeżyła w okresie międzywojennym. W 1930 r. miasto przeznaczyło środki na budowę wałów. Część tych pieniędzy przekazano na budowę Kanału Ulgi. Na wyspie powstały schronisko młodzieżowe i restauracja. Po stawie przed restauracją można było pływać łódkami i gondolami. W pobliżu znajdowały się także place do gry oraz mały basen dla dzieci. Największa atrakcja pojawiła się w 1932 r. Wówczas to dzięki staraniom lokalnego Związku Ogrodów Zoologicznych otwarto ogród zoologiczny.

Artykuły o opolskim parku pojawiały się w różnych czasopismach, dzięki czemu do Opola przybywało wielu turystów. W jednym z takich artykułów z 1937 r. nieznany autor z zachwytem pisał o otwartym kilka lat wcześniej zoo i podkreślał zasługi opiekuna ogrodu, radnego miejskiego Fahrtmanna.

Opiekun parku zwierzęcego, radny miasta Fahrtmann
Zasób biblioteczny Archiwum Państwowego w Opolu,
„Oppelner Heimat-Kalender" 1937 r.

Stadtrat Fahrtmann, der Betreuer des Tierparks

W opolskim zoo można było wówczas zobaczyć kolorowe papugi, białe i różowe flamingi, lwy berberyjskie, pumę, niedźwiedzia polarnego i brunatnego, bizona, wielbłąda, szympansa, rodzinę wilków, szopa pracza, bażanty, daniele, lisy, kuny oraz inne ciekawe gatunki. Na uwagę zasługiwało również piękne otoczenie ogrodu ubogacone gęstymi żywopłotami i dużymi rabatami kwiatowymi.

OPOLSKA DROGA RZECZNA. ASPEKTY

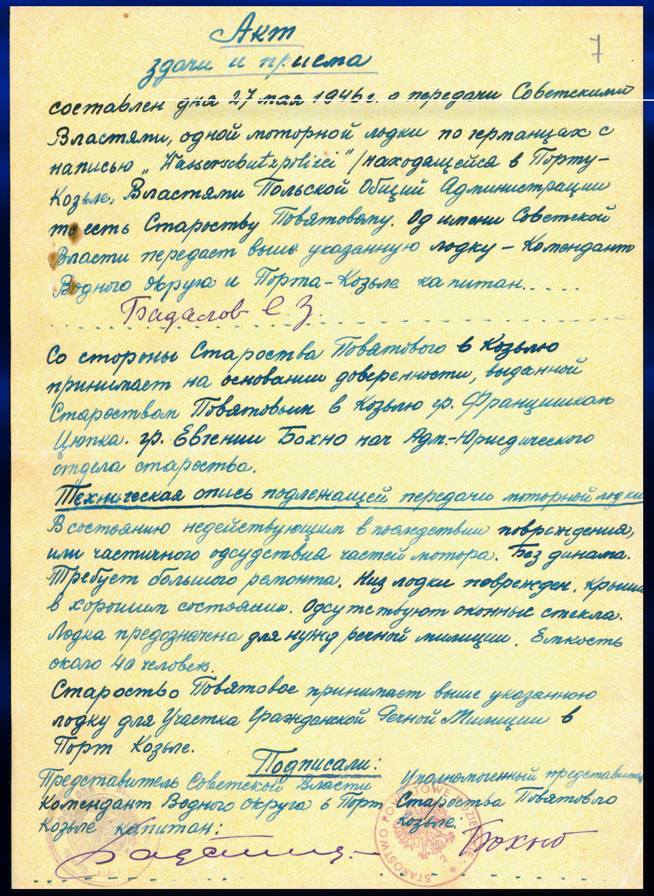
Odra – rzeka wspomnień i wyzwań

Proces związany z regulacją i modernizacją szlaku wodnego na Odrze przerwała II wojna światowa. Po jej zakończeniu Polska musiała ponieść ogromne koszty udrożnienia nieżeglownej rzeki (usuwanie wraków, zwalonych mostów, odbudowa uszkodzonego nadbrzeża).

W przeciwieństwie do innych dziedzin gospodarki, Odra wraz z jej infrastrukturą została formalnie przekazana stronie polskiej dopiero w połowie 1946 r. Do tego czasu władze radzieckie odstąpiły lub udostępniły części nabrzeży portowych oraz elementy wyposażenia portów i stoczni, a także przekazały kilkadziesiąt jednostek, z których większość nadawała się jeszcze do eksploatacji.

Zarówno wojskowa administracja radziecka, jak i władze polskie przystąpiły do uruchamiania transportu wodnego na Odrze. Strona radziecka posiadała sieć komendantur rejonowych, które zakresem swojej działalności objęły wszystkie porty, stocznie i śluzy na Odrze, a obsługujące je jednostki wojskowe wchodziły w skład Odrzańskiego Oddziału Dróg Wodnych, którego kwatera główna mieściła się w Nowej Soli. W tym samym czasie trwały również prace nad ukształtowaniem jednostek polskiej administracji na Odrze. Głównym ośrodkiem dyspozycyjnym w zakresie transportu na Odrze został Wrocław. W Gliwicach, Koźlu i Opolu powstały państwowe zarządy wodne.

22 maja 1945 r. Urząd Wojewódzki w Katowicach został powiadomiony o decyzji strony radzieckiej, dotyczącej przekazania władzom polskim urządzeń portowych i taboru rzecznego.



Акт
здачи и приема

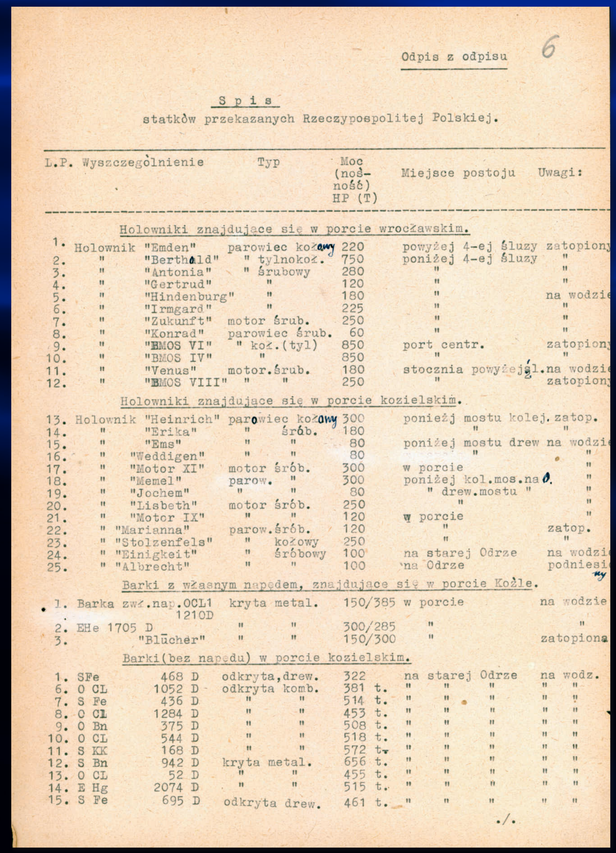
составлен дня 27 мая 1946 г. о передаче Советскими Властями, одной моторной лодки по германцах с написью „Kaiserswitzpritzel" /находящейся в Порту-Козьле, Властями Польской Общей Администрации тому Старосту Повятовому. От имени Советской Власти передает вышеуказанную лодку – Комендант Водного Округа и Порта-Козьле на плтан.....
Гладасов С.З.

Со стороны Старосства Повятового в Козьлю принимает на основании доверенности, выданной Старостом Повятовым в Козьлю гр. Францишком Цюпка, гр. Евгении Бохно нач. Отд.-Юридического отдела старосты.

Техническая опись подлежащей передачи моторной лодки
В состоянию недействующим в настоящем повреждения, или частичного отсутствия частей мотора). Без динама.
Требует большого ремонта. Нид лодки поврежден. крыша в хорошим состоянии. Отсутствуют оконные стекла.
Лодка предназначена для нужд военной милиции. Вместимость около 40 человек.
Старосство Повятовое принимает выше указанную лодку для Участка Гражданской Военной Милиции в Порт Козьле.

Подписали:
Представитель Советской Власти Комендант Водного округа в Порт Козьле капитан:
Уполномоченный представитель Старосства Повятового Козьле:

Plan sytuacyjny Wyspy Bolko z 1885 r.
Archiwum Państwowe w Opolu, sygn. 45/2634/653



Odpis z odpisu 6

Spis
statków przekazanych Rzeczypospolitej Polskiej.

L.P.	Wyszczególnienie	Typ	Moc (nośność) HP (T)	Miejsce postoju	Uwagi:
	Holowniki znajdujące się w porcie wrocławskim.				
1.	Holownik "Emden"	parowiec kozowy	220	powyżej 4-ej śluzy	zatopiony
2.	" "Berthold"	" tylnokoz.	750	poniżej 4-ej śluzy	"
3.	" "Antonia"	" śrubowy	280	"	"
4.	" "Gertrud"	"	120	"	"
5.	" "Hindenburg"	"	180	"	na wodzie
6.	" "Irmgard"	"	225	"	"
7.	" "Zukunft"	motor śrub.	250	"	"
8.	" "Konrad"	parowiec śrub.	60	"	"
9.	" "EMOS VI"	" koz.(tyl)	850	port centr.	zatopiony
10.	" "EMOS IV"	"	850	"	"
11.	" "Venus"	motor.śrub.	180	stocznia powyżej	na wodzie
12.	" "EMOS VIII"	"	250	"	zatopiony
	Holowniki znajdujące się w porcie kozielskim.				
13.	Holownik "Heinrich"	parowiec kozowy	300	poniżej mostu kolej.	zatop.
14.	" "Erika"	" śrób.	180	"	"
15.	" "Ems"	"	80	poniżej mostu drew	na wodzie
16.	" "Weddigen"	" "	80	"	"
17.	" "Motor XI"	motor śrób.	300	w porcie	"
18.	" "Memel"	parow. "	300	poniżej kol.mos.	na "
19.	" "Jochem"	" "	80	" drew.mostu	"
20.	" "Lisbeth"	motor śrób.	250	"	"
21.	" "Motor IX"	" "	120	w porcie	"
22.	" "Marianna"	parow.śrób.	120	"	zatop.
23.	" "Stolzenfels"	" kozowy	250	"	"
24.	" "Dinigkeit"	" śrobowy	100	na starej Odrze	na wodzie
25.	" "Alurecht"	"	100	na Odrze	podniesiony
	Barki z własnym napędem, znajdujące się w porcie Koźle.				
1.	Barka zwł.nap.OCL1 1210D	kryta metal.	150/385	w porcie	na wodzie
2.	EHe 1705 D	" "	300/285	"	"
3.	"Blücher"	" "	150/300	"	zatopiona
	Barki(bez napędu) w porcie kozielskim.				
1.	SFe 468 D	odkryta,drew.	322	na starej Odrze	na wodz.
6.	O CL 1052 D	odkryta komb.	381 t.	" " "	" "
7.	S Fe 436 D	" "	514 t.	" " "	" "
8.	O Cl 1284 D	" "	453 t.	" " "	" "
9.	O Bn 375 D	" "	508 t.	" " "	" "
10.	O CL 544 D	" "	518 t.	" " "	" "
11.	S KK 168 D	" "	572 t.	" " "	" "
12.	S Bn 942 D	kryta metal.	656 t.	" " "	" "
13.	O CL 52 D	" "	455 t.	" " "	" "
14.	E Hg 2074 D	" "	515 t.	" " "	" "
15.	S Fe 695 D	odkryta drew.	461 t.	" " "	" "

./.

Fragment kroniki kanału odrzańskiego ze szkicem odcinka Odry przy Wyspie Bolko w Opolu
Archiwum Państwowe w Opolu, sygn. 45/540/1463

Opolska Droga Rzeczna. Aspekty

Odra – rzeka wspomnień i wyzwań

Opole z lotu ptaka, fot. J. Stemplewski, 2004 r.
Archiwum Państwowe w Opolu, sygn. 45/3790

Opolska Droga Rzeczna. Aspekty

Odra – rzeka wspomnień i wyzwań

Opole, fot. J. Stemplewski, 2008 r.
Archiwum Państwowe w Opolu, sygn. 45/3790

Opolska Droga Rzeczna. Aspekty

Odra – rzeka wspomnień i wyzwań

Opole, fot. J. Stemplewski, 2008 r.
Archiwum Państwowe w Opolu, sygn. 45/3790

Opolska Droga Rzeczna. Aspekty

Odra – rzeka wspomnień i wyzwań

Budowa mostu na obwodnicy Opola, fot. J. Stemplewski, ok. 2000 r.
Archiwum Państwowe w Opolu, sygn. 45/3790

Okolice Czarnowąs, fot. J. Stemplewski, 2010 r.
Archiwum Państwowe w Opolu, sygn. 45/3790

OPOLSKA DROGA RZECZNA. ASPEKTY

Odra – rzeka wspomnień i wyzwań

Opolska Droga Rzeczna. Aspekty

Odra – rzeka wspomnień i wyzwań

Opole, fot. J. Stemplewski
Archiwum Państwowe w Opolu, sygn. 45/3790

OPOLSKA DROGA RZECZNA. ASPEKTY

Odra – rzeka wspomnień i wyzwań

Kanał Młynówka w Opolu, fot. J. Stemplewski, 2013 r.
Archiwum Państwowe w Opolu, sygn. 45/3790