

# Mirosław Przyłęcki

---

## Historyczna rola Odry w rozwoju zachodnich regionów Rzeczypospolitej

---

Piotrkowskie Zeszyty Historyczne 5, 293-313

---

2003

Artykuł został zdigitalizowany i opracowany do udostępnienia w internecie przez Muzeum Historii Polski w ramach prac podejmowanych na rzecz zapewnienia otwartego, powszechnego i trwałego dostępu do polskiego dorobku naukowego i kulturalnego. Artykuł jest umieszczony w kolekcji cyfrowej [bazhum.muzhp.pl](http://bazhum.muzhp.pl), gromadzącej zawartość polskich czasopism humanistycznych i społecznych.

Tekst jest udostępniony do wykorzystania w ramach dozwolonego użytku.

Mirosław Przyłęcki

## HISTORYCZNA ROLA ODRY W ROZWOJU ZACHODNICH REGIONÓW RZECZYPOSPOLITEJ

Od początków formowania się Państwa Polskiego rzeka Odra wyznaczała jego zachodnią i południowo-zachodnie granice. W jej dorzeczach stykały się rubieże Polan, Lubuszan, Pomorzan, Wolinian, Dziadoszan, Trzebowian, Opolan a zwłaszcza Ślązan<sup>1</sup>. To w dużym stopniu ich opola i grody stanowiły organizacyjne załączki słowiańskiego państwa, które pod wodzą wielkopolskich Piastów już w IX i poł. X w. określiło swoje podstawowe obszary z granicą zachodnią właśnie na Odrze i jej górnołużyckim dopływie – Kwisie. Dawne słowiańskie, plemienne nadodrzańskie centra – przede wszystkim Wrocław, Opole, Głogów i Krosno – stawały się ważnymi ośrodkami tworzonego i rozwijającego się nowoczesnego organizmu państwowego – Księstwa, a od 1025 r. Królestwa Polskiego<sup>2</sup>. Bardzo wczesne źródła pisane (Widukind) przekazują informacje o walkach ks. Mieszka I z Wioletami u ujścia Warty nad Odrą już w r. 963. To początek ekspansji państwa Polan na Pomorze. Zdobyte (a może odzyskane?) obszary umocnił system grodów obronnych wznoszonych lub przebudowywanych nad Odrą i Ruzycą. W trzy lata później – ok. roku 965 władca Polan atakuje nadbałtyckie ziemie Wolinian. Potwierdza to zapis arabskiego podróżnika – Ibrahima Ibn Jakuba. W r. 967 Mieszko wspierany przez jazdę czeską pokonuje wojska Wolinian dowodzone przez Wichmana. Opanowuje znany już w IX w. gród i wielki port bałtycki – Wolin, a także wczesnośredniowieczne miasto i port odrzański – Szczecin. W 972 r. nieopodal dawnego plemiennego gródka w Cedyni – rozbudowanego przez Mieszka I w nadgraniczną odrzańską

---

<sup>1</sup> Struktury plemienne na ziemiach późniejszego Państwa Polskiego przedstawiają m.in. a) W. H e n s e l, *Słowiańszczyzna średniowieczna*, wyd. 3. Wrocław, Warszawa, Kraków 1965, b) J. K o s t r z e w s k i, W. C h m i e l e w s k i, K. J a ż d z e w s k i, *Pradzieje Polski*, wyd. 2, Wrocław – Warszawa – Kraków 1965, c) S. T r a w k o w s k i, *Jak powstawała Polska*, wyd. 4, Warszawa 1966 i d) S. M i z i a, *Historia Śląska. Popularny zarys dziejów*, Wrocław 1997.

Wczesne dzieje portów bałtyckich przedstawia C. F i l i p o w i a k, *Początki gospodarki morskiej w dobie pierwszych Piastów*, [w:] *Monografia Muzeum Narodowego w Poznaniu*, t. 1, Poznań 1968, s. 154.

<sup>2</sup> Poza bardzo już dziś licznymi monografiami wczesnopolskich grodów i osad przekształcanych w miasta opisano je w: *Początki Państwa Polskiego – Księga Tysiąclecia*, t. I i II, Ossolineum 1967. Bardzo interesujące i szczegółowe dane dotyczące miast nad środkową Odrą i Dolną Wartą przedstawiono w opracowaniu zbiorowym *Studia nad początkami i rozplanowaniem miast nad środkową i Dolną Wartą*, t. II, Zielona Góra 1970.

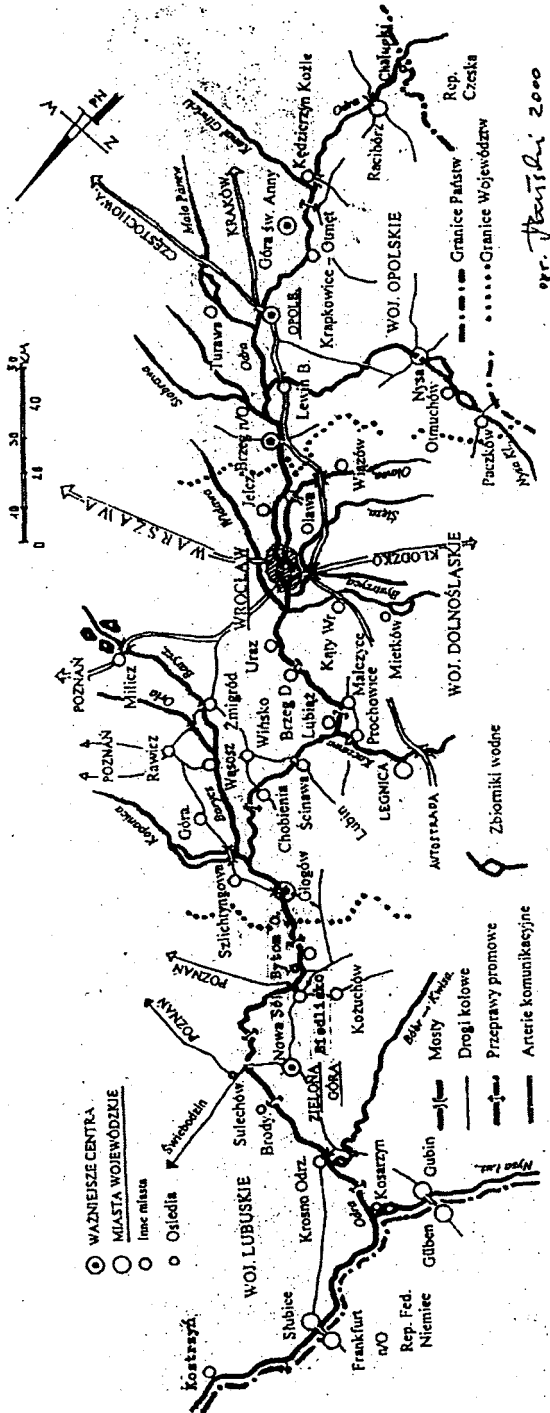
warownię – ten pierwszy historyczny władca Polski wraz z bratem Cziborem, broniąc Pomorza rozgromił w 972 r. wojska margrabiów niemieckich (brandenburskich) Zygfryda i Hodona.

To z nie tak dawno opanowanego grodu wrocławskiego położonego na wyspie (ostrowie) odrzańskiej syn Mieszka I – Bolesław I – kierował obroną obleganego przez armię Cesarza Niemiec Henryka II, prastarego – sięgającego początkami VIII w. – grodu w Niemczy w 1017 r.<sup>3</sup> Ten militarny wielki sukces Bolesława w Niemczy przesądził o pozostaniu Śląska w granicach Państwa Piastów, a także zapewne o politycznym umocnieniu tego państwa uwieńczonym koronacją Bolesława na króla Polski w 1025 r. To wreszcie dawny gród Dziadoszan w Głogowie rozbudowany w X w. w potężną odrzańską twierdzę odparł w r. 1109 oblężenie kolejnego cesarza niemieckiego – Henryka V, umożliwiając Bolesławowi Krzywoustemu skuteczną walkę z armią cesarską i jej rozgromienie zakończone na przedpolach Wrocławia, określane później jako bitwa na Psim Polu<sup>4</sup>. Kolejno – w r. 1121 Krzywousty odzyskał Szczecin, który po śmierci Chrobrego odłączył się od jego państwa jako republika kupiecka – samodzielny organizm państwowy. Jednak najwyraźniej wpisała się Odra w historię i krajobraz Śląska – regionu, którego była główną arterią wodną i jedną z ważniejszych osi rozwoju gospodarczego, politycznego i militarnego. Źródła Odry znajdują się na ziemi czeskiej. Ale już w swym górnym biegu rzeka przekracza granice Polski i wpływa na ziemie Śląskie. Na tej granicy polskiego Śląska, we wsi Chałupki, na wzgórzu nieopodal Odry stanęła pod koniec XIII w. historyczna warownia, niewielki zamek, zwany Nowym Zamkiem (Novum Castrum w dokumencie z 1295 r.) strzegący granic księstwa Bolka I Surowego i przeprawy przez Odrę dróg do Raciborza (a dalej do Opola i Wrocławia) oraz do księstwa Siewierskiego (i dalej ku Mazowszu i Litwie). Po upadku księstwa ziebickiego obsadzili zamek rycerze – rozbójnicy. W 1440 r. zdobył go husycki dowódca Hynko Krušina (Krušina). W latach wojny XXX-to letniej zamek został zburzony. Jego ostatnie relikty (m.in. wieżę) rozebrano w 1830 r. To pierwsza miejscowość na szlaku polskiego biegu naszej rzeki. I pierwsza geograficznie warownia odrzańska.

---

<sup>3</sup> Niezwykle interesujący opis tej bitwy kronikarza niemieckiego przedstawia M. Z. J e d l i c k i, *Kronika Thietmara*, Poznań 1953. Nowe światło na grody niemczańskie rzuciły też badania archeologiczne prowadzone po 1950 r. publ. m.in. w: J. K a ż m i e r c z y k, *Kamiennie elementy obronne grodów śląskich w VIII-XII w.* w opr. zb. *Początki zamków w Polsce*, Prace Naukowe Instytutu Historii Architektury, Sztuki i Techniki Politechniki Wrocławskiej. Wrocław 1978, s. 33.

<sup>4</sup> Informacja o bitwie na Psim Polu pojawiła się dopiero w *Kronice* W. Kadłubka. W świetle przeprowadzonych w latach 60-tych badań archeologicznych (kier. W. Sarnowska – Muzeum Archeologiczne we Wrocławiu) oraz późniejszych ustaleń i analiz, do bitwy takiej nie doszło. Armia Henryka V została osłabiona atakami oddziałów Krzywoustego i odcięta od wystarczającego zaopatrzenia do tego stopnia, że nie podjęła oblężenia wrocławskiego grodu i zawróciła na jego przedpolach.



Śląski odcinek Odry (woj. woj. opolskie, dolnośląskie i lubuskie) szkic planu.

Rys. M. Przytycki

Ich długą listę zamknie zamek szczeciński i relikty prastarego grodu na wyspie Wolin na Bałtyku oraz miasto i port Świnoujście wznoszone od XIII w. na miejscu słowiańskiej osady z IX w., książęcej komory celnej z XII w. i wreszcie portu Swina odnotowanego po raz pierwszy w 1297 r.<sup>5</sup> Grody plemienia Opolan, Ślęzan, Dziadoszan, Pomorzan i Wolinian. Warownie Polski Piastowskiej. Od poł. XIV w. zamki i fortyfikacje miejskie Królestwa Czech. Niektóre – były także punktami obrony wojsk węgierskich w walkach o tron czeski z Maciejem Korwinem czy szwedzkich w czasie XXX-to letniej Wojny. Po tej wojnie Księstwo Szczecińskie, w tym także porty odrzańskie Szczecin, Wolin i Świnoujście włączono do Korony Szwedzkiej. Po kilkudziesięciu latach – w r. 1738 opanowali je Prusacy. Forty Cesarstwa Austrii w XVI i XVII w. Od ok. 1742 r. fortece Królestwa Prus, Cesarstwa Niemiec i wreszcie III Rzeszy Niemieckiej.

Przeprawy przez Odrę, zwłaszcza głównych historycznych szlaków handlowych – Szlaku Bursztynowego łączącego wybrzeża Adriatyku i Morza Tyrreńskiego z Bałtykiem – i Wysokiej Drogi łączącej ziemie galijskie z Rusią Kijowską i wybrzeżem Morza Czarnego już od wczesnego średniowiecza kształtowały centra plemienne, głównie Ślęzan, Opolan i Dziadoszan. W VIII w. te śląskie plemiona zostały zdominowane przez pierwsze państwo słowiańskie – Wielką Morawę<sup>6</sup>, a po jej upadku – w IX w. przez czeskie księstwo Sławników z centrum w Libicach. To właśnie Sławnikowie rozpoczęli chrystianizację Śląska. Z ich rodu wywodził się biskup praski – Wojciech – późniejszy misjonarz Chrobrego i pierwszy Patron Polski. To on zapewne ok. połowy X w. wznosił pierwszą mурowaną świątynię we Wrocławiu. Świątynia ta – w r. 1000 stała się katedrą nowo utworzonego biskupstwa wrocławskiego<sup>7</sup>.

Wzdłuż biegu Odry na jej brzegach powstawały liczne grody warowne, osady i wsie. I tak np. na obszarze dzisiejszego Wrocławia odkryto osiedla z neolitu (młodsza epoka kamienia 2500-1700 lat p.n.e.) na Oporowie, Gądowie i Krzykach. Były to osady nie związane bezpośrednio z Odrą i dość oddalone od jej brzegów. Ale już w okresie kultury łużyckiej (1300-400 lat p.n.e.) powstały nad Odrą grody na dzisiejszych Osobowicach – dokładniej na tzw. Szańcach Szwedzkich i Górze Ka-

<sup>5</sup> Szersze informacje zawarte są w wyżej przytoczonych pracach *Miasta Polskie w Tysiącleciu* (op. cit.) i *Studia nad początkami...* (op. cit.). Por. także opr. zb. *Historia Śląska*, t. 1-3, Wrocław 1960-85. Wiadomości dot. Pomorza uzupełnia m.in. opr. zb. *Śląsk i Pomorze w historii stosunków polsko-niemieckich w średniowieczu*, Wrocław 1983.

<sup>6</sup> Hipoteza dominacji państwa Wielkomorawskiego na terenach państwa Wiślan, Czech i Śląska zyskuje coraz więcej zwolenników. Potwierdzają ją od l. 50-tych prowadzone badania archeologiczne m.in. w rejonie Niemczy. Zagadkowy gród w Niemczy datowany przez J. Kaźmierczyka (m.in. w *Kamienne elementy...* op. cit.) na VIII w. n.e. mógł być swego rodzaju fortecą graniczną na zachodnich rubieżach Wielkiej Morawy. Patrz też M. P r z y ł ę c k i, *Rola Niemczy w historii Polski i Śląska*, „Dolny Śląsk” nr 5, wyd. DTSK, Wrocław 1998, s. 98.

<sup>7</sup> Odkrycia tego dokonał przed paroma laty prof. arch. Edmund Małachowicz badający szczegółowo podziemia Katedry Wrocławskiej. Zidentyfikował relikty kamiennej świątyni z 2 połowy X w. wzorowanej na świątyni w Libicach. Patrz E. M a ł a c h o w i c z, *Najnowsze dzieje najstarszego Wrocławia*, Wrocław 2001.

plicznej. Grody te strzegły przepraw przez Odrę na długo przed uformowaniem się narodowych państw<sup>8</sup>.

Wczesnośredniowieczne (IX, X, XI w.) osady rybackie powstawały m.in. w Brzegu n/O, Opolu, Raciborzu, Lubiążu, Głogowie, Bytomiu O., Krośnie i w innych<sup>9</sup>. Szereg z nich już na przełomie XII-XIII w. pełniło funkcje miast – ośrodków handlu i rzemiosła. Centralne miasto odrzańskie – Wrocław w r. 1000 stał się stolicą nowoutworzonego biskupstwa, a w poł. XII w., w wyniku podziału państwa na dzielnice dokonanej przez Bolesława Krzywoustego, stolicą najważniejszej – senioralnej dzielnicy Państwa Polskiego. Stolicami kolejnych rozdrabniających się księstw śląskich zostawały średniowieczne nadodrzańskie grody: Opole, Głogów, Racibórz i Brzeg. Jeszcze później Koźle i Ścinawa. Ale z tym wczesnym okresem wiążą się i inne nadodrzańskie grody o wysokiej randze kasztelanii. To przede wszystkim Ryczyn k. Oławy i Uraz. Ich rola później zanikła. W Urazie powstał średniowieczny zamek – zachowany w ruinie do dzisiaj, a w XVII wieku rozwinęło się niewielkie miasteczko. Ryczyn uległ zagładzie – pozostały dziś tylko resztki wałów zarośnięte lasem. Swoją wielką rolę obronną utracił już w średniowieczu Bytom Odrzański, stając się niewielkim miastem otwartym. Podobnie wczesnośredniowieczny gródek w Brodach, strzegący przeprawy przez okoliczne bagna i rzekę. Nowożytny miasteczko i zespół pałacowy powstały tu dopiero w XVI w., a rozwinęły się w XVII i XVIII w. dzięki inicjatywie króla Polski – Augusta II Sasa i jego kanclerza Brühla – nobilitowanego w Polsce<sup>10</sup>.

Zdegradowany został obronny gród w Widuchowej z X w., a także wyrosłe tu później średniowieczne miasteczko. Wczesnośredniowieczny gród plemienny z IX w. w Cedyni stanowiący graniczną warownię Państwa Pierwszych Piastów był świadkiem wspomnianej wyżej, militarnej rozprawy wojów tego państwa pod wodzą Mieszka I z oddziałami brandenburskich margrabiów w 972 r. Jego rola, jako warowni granicznej, od XII w. także jako kasztelanii, zanikła pod koniec średniowiecza. Książę Śląski Henryk I Brodaty wznosił tu jeszcze ok. 1253 r. murowany zamek (to chyba czwarte palatium tego władcy po Legnicy, Niemczy i Wrocławiu), ale miasteczko lokowane na prawie miejskim pod koniec XIII w. stało się wkrótce własnością Brandenburgii, a w pierwszej poł. XV w. – Zakonu Krzyżowego. Port i osada Swina u ujścia rzeki Świny do Bałtyku rozrosły się do rangi miasteczka. Ok. r. 1738 zostały rozbudowane jako nowoczesny port państwa pruskiego, a w r. 1765 uzyskały oficjalne prawa miejskie.

Szeroka i długa rzeka zapewniała założycielom i mieszkańcom najstarszych osad pitną wodę dla ludzi i bydła. Jej wody obfitowały w ryby, a brzegi w łowieckie

---

<sup>8</sup> Informacje te w nowszych wydawnictwach podają m.in. A. i A. G a l a s, *Dzieje Śląska w datach*, Wrocław 2001.

<sup>9</sup> O grodach, osadach, później miastach nadodrzańskich pisze M. P r z y ł ę c k i, *Week-end nad rzeką*, [w:] *Odra – przyszłość regionów*, Wyd. Unitex, Bydgoszcz 2001, s. 88.

<sup>10</sup> M. P r z y ł ę c k i, *Przykłady związków polsko-saksońskich w architekturze Dolnego Śląska*, [w:] *Polska – Saksonia w czasach Unii (1697-1763)*, Wyd. Lubuskie Towarzystwo Naukowe, Zielona Góra 1998, s. 23.

ptactwo wodne. Warunkowało to powstawanie i egzystencję wczesnych wiosek rybackich z towarzyszącym im także gospodarczym programem hodowlanym i rolniczym. Pasma wodne z towarzyszącymi mu brzegami – czasem urwistymi, czasem podmokłymi o charakterze bagiennym, wzmacniało także obronę takich osad. Z kolei przeprawy dróg kołowych przez rzekę (brody, mosty, jednostki promowe) sprzyjały rozwojowi komunikacji i handlu. To przyciągało kupców i rzemieślników. Początkowe – typowo wiejskie rodzaje produkcji jak rybołówstwo, rolnictwo i hodowla bydła wzbogacały się o nowe czynniki miastotwórcze takie jak: handel, rzemiosło, administracja, oświata. Rozwijały się czynniki warunkujące dość szybkie (XIII-XIV w.) przekształcanie się dawnych wsi i osad w miasta średniowieczne o pełnym programie funkcjonalnym<sup>11</sup>. Tylko bardzo nieliczne miasta nadodrzańskie zakładano na tzw. „surowym korzeniu”. Rozpoczęta z początkiem XIII- tego w. przez księcia wrocławskiego Henryka I Brodatego wielka reforma urbanizacyjna i gospodarcza nazwana przez niego „melioratio terrae nostrae” owocowała nadawaniem licznym miastom nadodrzańskim, powstałym na tzw. „prawie polskim” lub „prawie rycerskim” nowego, nowoczesnego prawa miejskiego<sup>12</sup>. Prawa najczęściej magdeburskiego, zwanego prawem niemieckim (*ius teutonicus*). Później od ok. poł. XIII w. także prawa średzkiego (*ius novum forensis*) – adaptowanej w podwrocławskiej Środzie Śląskiej wersji prawa magdeburskiego. Zapoczątkowana ok. poł. X w. misja chrystianizacyjna – zwłaszcza po utworzeniu biskupstwa we Wrocławiu, owocowała powstawaniem licznych świątyń, a kolejno także parafii – przeważnie miejskich. Do tych średniowiecznych miast, o szybko rozwijających się funkcjach gospodarczo-administracyjnych, a często i obronnych, ściągały zakony. Głównie franciszkanie i dominikanie, czasem benedyktyni, bernardyni i cystersi. Ich żeńskie odpowiedniki i specjalne zakony żeńskie jak np. klaryski.

Nadodrzański wczesnośredniowieczny gród i osada przy brodowej przeprawie przez rzekę – Lubiąż już w 1175 r. stał się macierzystą bazą wielkiego zgromadzenia cystersów rewolucjonizującego śląską gospodarkę, kulturę, naukę i sztukę. To zapewne właśnie cystersi – oprócz udoskonalenia metod rybołówstwa zakładali pierwsze hodowle ryb w swoich stawach, zwłaszcza w rejonie Milicza. To właśnie cystersi z Lubiąża (sprowadzeni tu z saksońskiej Pforty przez wrocławskiego księcia Bolesława Wysokiego) zainicjowali odrzański transport wodny. Potwierdza to rewelacyjny przywilej wspomnianego już wyżej księcia wrocławskiego Henryka I, wydany 15 kwietnia 1211 r. w Rokitnicy, 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...”<sup>13</sup>

<sup>11</sup> Szeroko analizuje i przedstawia temat na przykładach miast Dolnego Śląska M. Przyłęcki, *Zabytkowe miasta Dolnego Śląska – powstanie i rozwój*, Wrocław 1968.

<sup>12</sup> H. Münch, *Melioratio terrae nostrae*, „Kwartalnik Architektury i Urbanistyki” z. 2, 1965, s. 65.

<sup>13</sup> Cytat ten i spojrzenie na początki transportu odrzańskiego przedstawia M. Zawałdka, *Historyczne oblicza rzeki, [w:] Odra – przyszłość regionów, op. cit., s. 7.*

W XIII w. prawo składu otrzymał port wrocławski obok wcześniej funkcjonujących portów Frankfurtu n/O i Szczecina.

Ważną rolę odegrały też inne zakony w nadodrzańskich miastach jak zwłaszcza benedyktyni (od XII w. na wrocławskim Ołbinie), dominikanie (od pocz. XIII w. we Wrocławiu i Raciborzu) i franciszkanie (od XIII w. we Wrocławiu, Brzegu i Głogowie). Augustianie zwani Kanonikami Regularnymi zostali sprowadzeni na Śląsk w XII w. przez legendarnego komesa Piotra Dunina Włosta i osadzeni w jego dobrach na górze Ślęży i w Sobótce. Żona Piotra – ruska księżniczka Maria przeniosła ich na odrzańską Wyspę Piaskową we Wrocławiu.

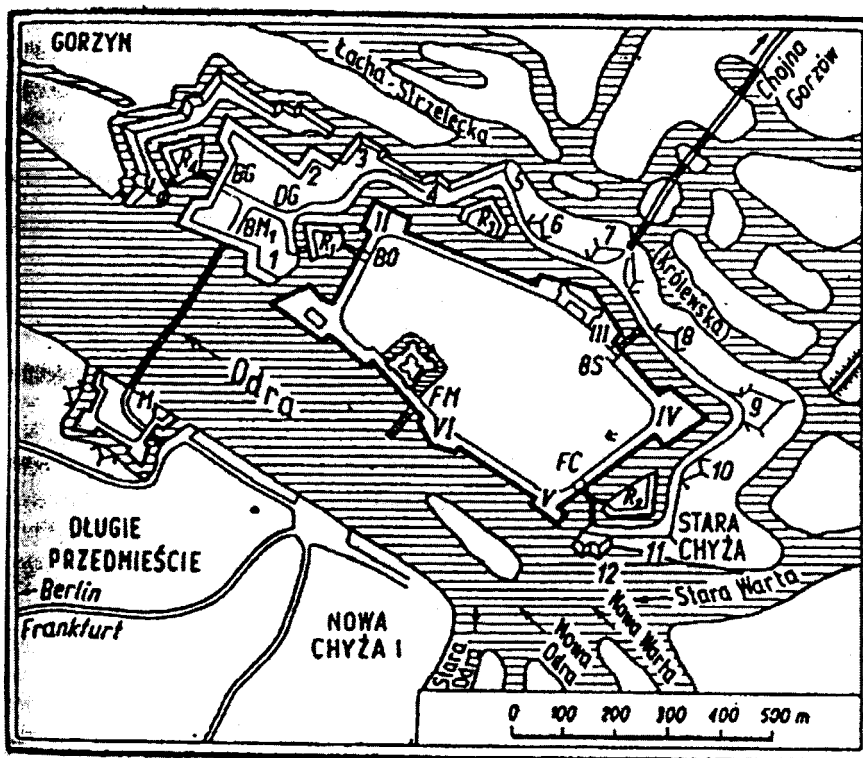
Dramatycznie czasem ewoluujący rozwój stosunków politycznych, gospodarczych i militarnych bardzo szybko doprowadził do przekształcenia się dawnych osad obronnych i grodów z X i XI w. w nowoczesne zespoły obronne o konstrukcjach murowanych. Jako pierwsze miasta na Śląsku – i zarazem w całej Polsce – takie właśnie ceglane obwarowania zaczęto budować w nadodrzańskich miastach<sup>14</sup>; w Opolu (I-sza poł. XIII w.) i we Wrocławiu (ok. poł. XIII w.). We Wrocławiu powstał także pierwszy, obok Legnicy, murowany zamek – palatium na terenie grodu z X w. na Ostrowie Tumskim. Był to m.in. wynik strategicznej roli tych nadodrzańskich miast w rozległym regionie Państwa Piastów, potwierdzonej działaniami militarnymi w 1017 r. (wyprawa cesarza Henryka II niechlubnie zakończona pod Niemczą) i w 1109 r. (obrona grodów w Krośnie i Bytomiu Odrzańskim, a zwłaszcza bohatercko odporne oblężenie Głogowa oraz klęska wojsk cesarza Henryka IV i jego odwrót z przedpola grodu wrocławskiego określony później przez Wincentego Kadłubka „Bitwą na Psim Polu”). Nie powiodła się obrona nadodrzańskich grodów w 1039 r. przed atakiem wielkiej armii księcia czeskiego Brzetysława. Jednak gród wrocławski ocalał w 1241 r. w trakcie tragicznie zakończonego pod Legnicą najazdu Mongołów. Miasto zostało spalone przez mieszczan. Grodu na Ostrowie Mongołowie nie opanowali. Jednak śmierć wrocławskiego Piasta – Henryka II Pobożnego na polu bitwy, syna wielkiej Niemki – św. Jadwigi von Andechs-Meran i męża czeskiej księżniczki Anny kończy wspomniały okres wrocławskiego księstwa i kładzie kres zabiegom śląskich władców o restytucję zjednoczonej monarchii polskiej. Zaczyna się wielka kolonizacja. Na zniszczone ziemie napływają liczni „goście” (*hospites*) zwłaszcza z krajów niemieckich. Ich potomkowie w następnych wiekach zgermanizują Śląsk, a zwłaszcza jego zachodnią część do linii tzw. „przesieki” na wschód od Odry. W XIII, XIV i XV w. dziewięć nadodrzańskich miast staje się średniowiecznymi warowniami otoczonymi ceglanyimi murami obronnymi i więkzości z położonymi w obwodzie obronnymi zamkami miejskimi<sup>15</sup>.

---

<sup>14</sup> Bardzo szeroko omawia średniowieczne obwarowania miast Dolnego Śląska M. P r z y ł ę c k i, *Miejskie fortyfikacje średniowieczne na Dolnym Śląsku. Ochrona, konserwacja i ekspozycja 1850-1980*, Wyd. PKZ, Warszawa 1987.

<sup>15</sup> M. P r z y ł ę c k i, *Budowle i zespoły obronne na Śląsku*, wyd. Towarzystwa Opieki nad Zabytkami, Warszawa 1998. Tam charakterystyka i analiza obwarowań od VIII w. do połowy XVII wieku z licznymi przykładami grodów, zamków, fortyfikacji miejskich, inkastelowanych kościołów i in.





Kostrzyn. Plan twierdzy po rozbudowie w 1 poł. XVIII w.

To Wrocław, Głogów, Opole, Racibórz, Brzeg n/O, Oława, Krapkowice, Ścinawa i Kostrzyn. W poł. XIV w. Śląsk opanowała politycznie sprzymierzona z Zakonem Krzyżowym Korona Czeska. Utrzymała go do początków XVI w. i przejścia przez Austrię w 1526 r. Do upadku Królestwa Czech.

Oprócz tych potężnych średniowiecznych fortec miejskich funkcjonowały mniejsze nadodrzańskie warownie jak np. zamki w Urazie i Cedyni. Rozbudowywał się wielki zamek książąt Pomorskich w Szczecinie i obwarowania miasta.

Już w XVI w. wzniesiono duży dwór obronny w Chobieni chroniący przeprawy i nieobronnego miasteczka położonego na bardzo stromym, wysokim, zachodnim brzegu Odry. Te średniowieczne warownie odegrają jeszcze swoją rolę w późniejszych wzajemnych walkach książąt śląskich; w walkach z czeskimi Husytami w XV w. oraz w walkach wojsk króla czeskiego Jerzego z Podiebradów z wojskami rywalizującego z nim o koronę Czech króla Węgier Macieja Korwina (Corvinusa) i sprzyjających mu Wrocławian. Największą z nich była tzw. Bitwa Ołbińska w 1459 r. we Wrocławiu, w trakcie której zginął sojusznik króla Jerzego – ks. cieszyńsko-głogowski Włodko. Niektóre z tych warowni przydadzą się jeszcze i później w bitwach okrutnej Wojny XXX-to letniej w l. 1618-1648 i austriacko-pruskich wojnach o Śląsk w poł. XVIII-tego wieku, czy w walkach Prusaków ze Szwedami o Pomorze.

W początkach osadnictwa i urbanizacji Śląska Odra zapewne nie stanowiła waż-

niejszego wodnego szlaku komunikacyjnego. Najstarsze łodzie (ok. X w.) odkryte przez archeologów śląskich i pomorskich, to niewielkie tzw. dłubanki wyciosane w jednym pniu, mogące pomieścić najwyżej kilku wiosłarzy. Może z napędem „na pych”, czyli odbijanie od dna i brzegów długą żerdzią. Wykorzystywane zapewne przy łowieniu ryb i przeprawach przez rzekę. O niewielkiej ładowności i niewielkim zasięgu. Można przypuszczać, że innymi jednostkami pływającymi w tych pierwszych wiekach mogły być także tratwy zbite z pni drzewnych i umożliwiające dalszy transport wodny – ale tylko z prądem – w dół rzeki<sup>16</sup>. Rzadkim ewenementem były tu wymienione w XIII w. statki towarowe (śledzie, sól) lubiąskiego zakonu. Były to zapewne barki poruszane wiosłami, może z wykorzystaniem pojedynczego żagla – typu barkasu. Najdalsze ich rejsy prowadziły być może do portów morskich – Wolina i Szczecina – i to jak wynika z cytowanego dokumentu Henryka I – dwa razy rocznie. Te większe statki w górę rzeki były holowane na linach przez konie lub woły. Większe łodzie (barki) żaglowe kursujące bardziej regularnie pojawić się mogły na Odrze ok. XIV w. w okresie rozwijającej się gospodarki towarowej. Przewoziły płody rolne, owoce, mięso, ryby itp. Nieuregulowane brzegi, a zwłaszcza dno rzeki o zmiennym profilu, nie sprzyjały rozwojowi komunikacji rzecznej, zwłaszcza jednostek o głębokim zanurzeniu i większej ładowności. Udoskonalały się natomiast łodzie rybackie. Prymitywne dłubanki zastępowały łodzie o drewnianej konstrukcji szkieletowej, burtach i dnie wykonanych z desek uszczelnianych pakułami i smołą. Takie łodzie miały już ster ułatwiający nawigację. Powiększały się ich rozmiary i ładowność. Z reguły były ożaglowane<sup>17</sup>.

Brzegi Odry dostarczały wielu tak przydatnych we wczesnym średniowieczu materiałów budowlanych, jak wiklina (często spotykana w chatach z XII i XIII w.) do budowy ścian, czy trzcina do krycia budynków gospodarczych, rzadziej domów mieszkalnych. Z dna rzeki pozyskiwano też glinę, piasek i żwir zwłaszcza do zapraw budowlanych i tynków. Być może na krótkich odcinkach Odrą transportowano flisem pnie drzew używane do budowy masywnych konstrukcji wieńcowych, masowo wznoszonych (zwłaszcza na wschód od Odry), aż do XIX w. Nurt Odry zasilał też liczne młyny wodne poruszając koła młyńskie. Najśłynniejsze z tych młynów to Młyny Św. Klary z XIII w. na Wyspie Bielarskiej i Młyńskiej (Słodowej) we Wrocławiu położone naprzeciwko dawnego grodu z X w., później murowanego zamku – palatium z początków XIII w. Zmodernizowane i przebudowane w XVIII w., funkcjonowały do 1945 r. zwłaszcza w czasie oblężenia Twierdzy Wrocław. Zachowały się w ruinie (wraz z resztkami urządzeń napędowych i wielkiego koła młyńskiego) do 1974 r.

Miały być odbudowane na muzeum etnograficzne z rekonstrukcją elementów

---

<sup>16</sup> Informacje na temat dłubanek i innych jednostek pływających z IX-XII w. zawdzięczam archeologom śląskim, przede wszystkim W. Sarnowskiej i H. Śledzik-Kamińskiej.

<sup>17</sup> Obszerniejsze informacje na temat transportu wodnego na Odrze i urządzeń technicznych gromadzi i eksponuje St. Januszewski z Wrocławia – propagator organizacji Muzeum Odrzańskiego z ekspozycją historycznych urządzeń technicznych i ich reliktyw wzdłuż całego brzegu rzeki.

młyna<sup>18</sup>. W r. 1974 decyzją ówczesnego prezydenta Wrocławia zostały bezmyślnie wysadzone w powietrze wywołując „skandal nad Odrą”.

Już z XVI w. pochodzą informacje o rozwijającej się żegludze odrzańskiej, o portach rzecznych m.in. we Wrocławiu, Opolu, Brzegu i Głogowie. W tymże stuleciu powstaje nowy port w niewielkiej nadodrzańskiej osadzie – Nowej Soli. Obok portu – magazyny soli. Jeden z nich zachował się do dzisiaj i przekształcony został w muzeum. Port i handel solą (przejęty z wczesnośredniowiecznego Gubina) stał się podstawowym czynnikiem rozwoju osady, podniesionej do rangi miasta dopiero w 1743 r.

Intensyfikację żeglugi odrzańskiej przynosi w XVII w. budowa kanałów łączących Odrę z Hawelą (1605-1620) i Sprewą (1660-1669), a tym samym połączenie wodne z rozrastającym się Berlinem. W 1648 r. Prusacy opanowują sukcesywnie Pomorze Zachodnie, a w r. 1729 podbijają ostatecznie główną metropolię i warowne miasto Pomorza Zachodniego – Szczecin. W XVIII w. zachodzą także na Śląsku poważne zmiany polityczne. Od r. 1740 Fryderyk II – król Prus atakuje Śląsk – zdobywa m.in. nadodrzańskie nowożytnie twierdze Wrocław, Głogów, Oławę, Brzeg n/O i w wyniku kilkuletnich wojen opanowuje całkowicie ten region wydzierając go austriackiemu imperium Habsburgów. Odra staje się wewnętrzną rzeką nowego imperium pruskiego. Rozbudowywane przez Austriaków m.in. bastionowe fortece nadodrzańskie Wrocławia, Brzegu, Oławy, Głogowa – obok Kostrzyna stają się militarnymi ostojami Prus uzupełnionymi fortcami w Kłodzku, Świdnicy, Legnicy, Nysie, a zwłaszcza w Srebrnej Górze. Prusacy budują też nowy zespół forteczny w Koźlu<sup>19</sup>. Te nowoczesne pruskie fortece odrzańskie nie obroniły się jednak przed natarciem Wielkiej Armii cesarza Francuzów – Napoleona I. Twierdza Koźle po krótkiej obronie kapitulowała w 1806 r. Podała się również twierdza Głogów. Największą i najpotężniejszą z nich – twierdzę Wrocław – opanowały 5 stycznia 1807 r. oddziały marszałka Francji – Hieronima Bonapartego. W tym czasie powstał we Wrocławiu na osi ul. Świdnickiej nowy reprezentacyjny plac projektowany na wzór paryskiego placu Vandomme. Nadano mu nazwę pl. Tauentziena. Pruski gen. Friedrich Bogislav Tauentzien był bohaterem wcześniejszego oblężenia nadodrzańskiej twierdzy przez wojska austriackie w 1760 r. w czasie wojny siedmioletniej.

Sam „bóg wojny” – Napoleon I przekroczył Odrę w r. 1813 wracając po moskiewskiej klęsce. Zatrzymał się we Wrocławiu u księcia Hatzfelda w jego okazałym pałacu (dzisiejsza galeria sztuki „Awangarda”) przy ul. Wita Stwosza<sup>20</sup>.

---

<sup>18</sup> We wrocławskiej pracowni PP PKZ opracowano nawet projekt techniczny takiej rekonstrukcji (proj. J. Bachmiński i M. Przyłęcki) z 1958. vide 1951-1971 – *Miasto Wrocław. Katalog dokumentacji i prac konserwatorskich PP PKZ*, Wyd. PKZ Warszawa 1973, s. 21, poz. 264.

<sup>19</sup> O nowożytnych fortyfikacjach austriackich i pruskich szersze informacje zawierają m.in. publikacje Towarzystwa Przyjaciół Fortyfikacji. Najnowsza z nich to *Fortyfikacja – europejskim dziedzictwem kultury*, Warszawa 2000. Tam m.in. M. P r z y ł ę c k i, *Wielonarodowe tradycje w obiektach dziedzictwa kulturowego na Śląsku ze szczególnym uwzględnieniem dzieł obronnych*, s. 11.

<sup>20</sup> Tą informację przekazał mi osobiście w dawnym pałacu Hatzfeldtów (obecnie Galeria Wystaw „Awangarda”) Edmund ks. von Hatzfeldt, z którym zaprzyjaźniłem się w r. 1990.

W l. 1772-1774 przekopuje się Kanał Bydgoski łączący Odrę z Prusami Wschodnimi i Pomorzem Środkowym, a w l. 1789-1822 Kanał Kłodnicki na Górnym Śląsku. Wielka powódź w 1736 r. powoduje przystąpienie do szeroko zakrojonej regulacji Odry. W poł. XVIII w. po Odrze pływają już liczne statki żaglowe o różnych typach ożaglowania. Tzw. Protokołem Bogumińskim z 1812r. ustala się parametry szerokości i głębokości rzeki poczynając już od Raciborza. W r. 1838 otwarto linię Wrocław – Hamburg obsługiwana statkami parowymi. W l. 1907-1917 przekopano we Wrocławiu tzw. Współczesny Kanał Żeglugowy<sup>21</sup>.

Ta nowa zaistniała od poł. XVIII w. sytuacja geopolityczna sprzyja rozwojowi transportu rzeczno-geopolitycznego na Odrze, modernizacji lub budowie nowych portów rzecznych.



Jednomasztowe łodzie odrzańskie we Wrocławiu ok. poł. XVIII w.  
(rys. F. B. Wernher)

W drugiej poł. XIX w. drewniane konstrukcje i poszycia kadłubów jednostek pływających wypierają nowoczesne konstrukcje stalowe łączone nitowaniem (później spawane) i stalowe blachy. Rozwija się port rzeczny np. w niewielkiej osadzie Malczyce, łącząc transporty rzeczne płynące ze Szczecina z komunikacją kołową i transportem lądowym. Spektakularnym tego przykładem jest taki kombinowany transport słynnego norweskiego kościoła Wang, którego elementy dopływały w l. 1842-1845 do Malczyc Odrą a stąd pojazdami konnymi przewieziono zostały na Czarną Górę do Bierutowic k. Karpacza<sup>22</sup>. Port w Malczycach przejmował też m.in.

---

Niestety ten znany śląski arystokrata poszukujący materiałów dotyczących Jego rodziny i Śląska, potomek grafa Melchiora von Hatzfeldta – wyzwoliciela Krakowa spod okupacji szwedzkiej i przyjaciela króla Polski Jana Kazimierza, zmarł tragicznie w r. 1997.

<sup>21</sup> M. Z a w a d k a, *Historyczne oblicza rzeki*, op. cit.

<sup>22</sup> To bardzo znany i spektakularny przykład XIX-to wiecznego transportu odrzańskiego.

transporty kamienia budowlanego z kamieniołomów strzegomskich i po przeładunku na barki rzeczne kierował je do portów Bałtyku – przede wszystkim Szczecina, a przez w/w kanały również do Berlina. To były bardzo poważne impulsy rozwoju gospodarczego, demograficznego i kulturowego na nadodrzańskich, śląskich ziemiach. Rozwijał się port we Wrocławiu – zwłaszcza po sukcesywnym uruchamianiu linii kolei żelaznej od r. 1843 i rozbudowie dworców i kolejowych magazynów przeładunkowych. Podobnie rozwijały się w XIX w. porty rzeczne w Brzegu n/O, Głogowie, Opolu, Nowej Soli i innych miastach. Powstał nowy port w Brzegu Dolnym. Po przetrasowaniu Kanału Kłodnickiego (po modernizacji w l. 30-tych XX w. zw. „Gliwickim” albo „Kanałem Hitlera”) zintensyfikował się transport rzeczny węgla i wyrobów stalowych z kopalni i hut Górnego Śląska. Powstał nowy port w Kędzierzynie, a obok stocznia barek rzecznych i innych jednostek pływających. Rozbudowywała się stocznia we Wrocławiu. W końcu XIX w. powstał dość duży port rzeczny w Ścinawie w związku z rozbudową nowego węzła kolejowego. Ten wzmożony ruch statków odrzańskich powodował też w XIX i pocz. XX w. rozbudowę i modernizację portów w Szczecinie i Świnoujściu<sup>23</sup>. Od początków w. XIX nasiliły się też prace przy regulacji Odry dowodnie rozpoczęte już w XV w. Skrócono główny brzeg rzeki o ok. 100 km. Umocniono odcinki nadbrzeży budując m.in. liczne ostrogi stabilizowane blokami kamiennymi i palowaniem.

Od XIX w. wzniesiono liczne śluzy m.in. w Oławie, Janowicach, Wrocławiu i Brzegu Dolnym i stopnie wodne, z których najczęściej wymienianym jest „jaz na Odrze” koło ogrodu zoologicznego. Radykalnie przebudowano wrocławski węzeł wodny budując na północ od centrum miasta nowoczesny system kanałów przeciwpowodziowych od Opatowic i Bartoszowic po Osobowice. Północne koryto ograniczające pierwotną wyspę – czyli Ostrów Tumski zasypano. Rozbudowano port miejski, a zwłaszcza Popowice, urządzenia przeładunkowe i stocznie. Urządzono zimowisko barek, holowników i pchaczy. W pocz. XX w. tuż przy Starym Mieście wzniesiono nowoczesną elektrownię wodną w forsowanym przez głównego architekta miasta – słynnego Maxa Berga stylu modernistycznym. Brzegi koryta Odry od ujścia Oławy do Osobowic zabezpieczono ceglanyymi lub kamiennymi (Ostrów Tumski) wysokimi murami oporowymi. W XIX w. przebudowano liczne mosty odrzańskie. W 1910 r. otwarto wspinały Most Cesarski (dzisiejszy Most Grunwaldzki) o nowoczesnej konstrukcji tzw. wiszącej tj. o stalowych nitowanych taśmach podpartych na przyczółkach wysokimi granitowymi filarami spiętymi łukiem pełnym. Zabytkowy charakter mają też inne mosty wrocławskie; jak malowniczy „most zielony” pomiędzy Wyspą Piaskową i Ostrowem Tumskim, Most Piaskowy o widocznych kratownicach nośnych pomiędzy Wyspą Piaskową Starym Miastem lewo-

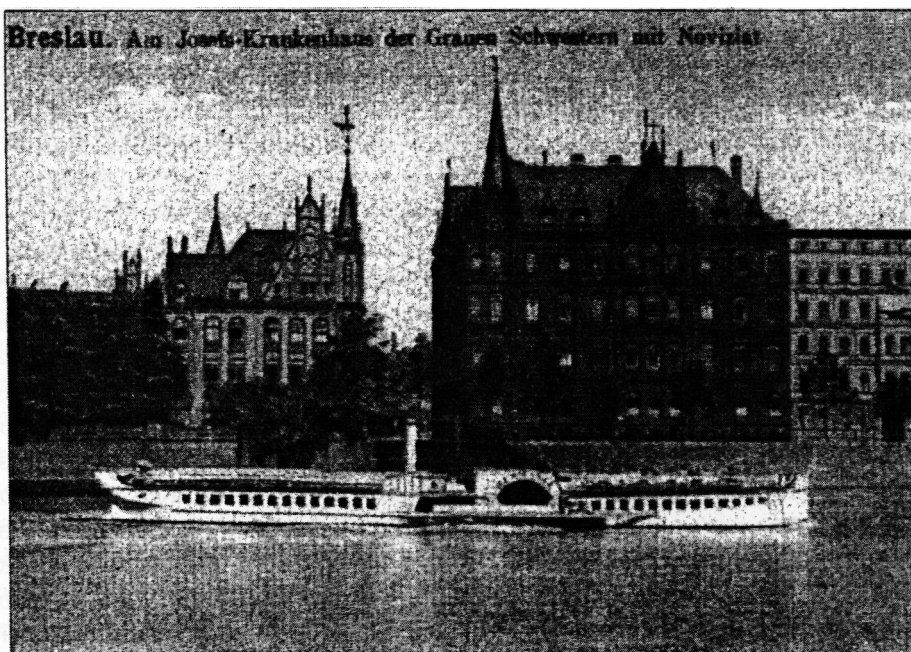
---

Kościół Vang jest unikatowym egzemplarzem romańskiego budownictwa skandynawskiego związanego m.in. z Wikingami. Pod patronatem króla Prus został przeniesiony przez hr. von Reden na Śląsk. Jest od lat wielką atrakcją turystyczną i jedną z niewielu czynnych świątyń ewangelickich na Dolnym Śląsku.

<sup>23</sup> Informacje te podają m.in. obszernie opr. zbiorowe *Miasta Polskie w 1000-leciu i Studia nad początkami...* Patrz przypis 2.

brzeżnym, czy Most Uniwersytecki o kamiennych łękach i balustradach (w 1998 r. na jednym z jego filarów ustawiono rzeźbę „powodzianki” upamiętniającą „powódź 1000-lecia” w 1997 r.) i inne<sup>24</sup>.

W 1870 r. zaczęto budować wycieczkowe statki pasażerskie. Powstało Towarzystwo Żeglugowe „Krause u. Nagel”, przekształcone na przełomie XIX i XX w. w Reederei Vereinigter Schieffer, zarządzane od 1907 r. przez Śląską Kompanię Parowców we Wrocławiu (Schlesische Dampfer Compagnie Action Gesellschaft Breslau). Dysponowało czterema parowcami: „Natalie”, „Germania”, „Keiser Wilhelm” i „Oder”. Równoległe od r. 1875 Towarzystwo Żeglugowe „Schierse u. Schmidt” eksploatowało dwa parowce odrzańskie „Breslau” i „Silesia”.



Pasażerski statek odrzański „Germania”, ok. 1920 r. (Fotowidokówka)

Działalność pasażersko-wycieczkową prowadziły też na Odrze od pocz. XX w. Towarzystwo Żeglugowe „R. Kattein” z Wrocławia, Towarzystwo „Motorschiffs – Reederei Oder (GmbH)” i „Luise – Schiffs – fahrts – Gesellschaft (GmbH)”. Najbardziej popularnymi statkami odrzańskimi były parowce „Wintermärchen”, „Sommernachtstraum” i bardzo luksusowy „Fürst von Hatzfeldt” dla 512 pasażerów i ok. 20 marynarzy obsługi. Statek ten miał 46 m długości i 8 m szerokości. Na przełomie 1944 i 45 r. duża część tych statków odpłynęła z Wrocławia. Kilka zo-

<sup>24</sup> Bardziej szczegółowe informacje podane są w opublikowanej w r. 2000 obszernej *Encyklopedii Wrocławia* m. in. hasła „Mosty” (s. 521), „Porty” (s. 666), czy „Żegluga na Odrze” (s. 967).

stało zatopionych na Odrze. M.in. stary parowiec bocznokołowy z 1877 r. „King”, który wydobyto z dna Odry w 1947 r. koło Mostu Grunwaldzkiego. Eksploatowany był jako „Lenino” aż do 1965 r.<sup>25</sup>

W 1912 r. zbudowano nowy duży port rzeczny w Opolu. Również i tu uregulowano bieg Odry, a jej brzegi wzmocniono tak jak we Wrocławiu stromymi, pionowymi murami oporowymi. Rozbudował się znacznie port i stocznia w Głogowie. Rozwijały się porty w Nowej Soli, Kostrzynie, Szczecinie i Wolinie. Zmodernizowany port szczeciński uzupełnił nowoczesny port w Świnoujściu położony bezpośrednio nad Bałtykiem. Tu zlokalizowano też bazę niemieckich łodzi podwodnych – słynnych U-botów niszczących w latach 1940-43 alianckie konwoje wojenne. Pod koniec XIX w. liczba zarejestrowanych jednostek pływających na Odrze przekroczyła 2500. Pływało ich praktycznie jednak więcej – ponad 2700, ponieważ część z nich była rejestrowana na innych szlakach wodnych Niemiec. W 1943 r. ilość ta wzrosła do 3461 obejmując tabor rzeczny zarekwirowany przez Niemców w podbitej Czechosłowacji i w Polsce (jednostki głównie wiślane). Rozrosły się port i zimowiska w okolicach Wrocławia, Koźła, Malczyc i Głogowa. Liczne jednostki odrzańskie stacjonowały też w okolicach portu Szczecin. Intensywny ruch transportu rzecznego w I. 30 tych XX w. ilustruje m.in. liczba śluzowań, np. w r. 1936 na śluzie Wrocław – Rędzin odnotowano prawie 30.000 śluzowań (dokładnie 20.995), a na śluzie oławskiej – 16.695. Port Koźle obsługiwał w tym czasie ok. 7750 do 8680 jednostek pływających, port Wrocław 2683 do 4378 jednostek, port w Malczycach ok. 4400 jednostek, a port w Nowej Soli ok. 1100. Największa liczba przeładunków w Koźlu wskazuje, że był to niejako port wyjściowy lub docelowy. Pozostałe porty odrzańskie, zwłaszcza porty na dolnej Odrze były częściej omijane, a jednostki pływające zmierzały bezpośrednio do Szczecina i Świnoujścia. Kursowały liczne statki i barki parowe i motorowe, jachty żaglowe i łodzie poruszane wiosłami. Porty dolnośląskie miały połączenia m.in. z Berlinem, Szczecinem, Hanowerem, a nawet Hamburgiem. Przed 1939 odrzański transport rzeczny stanowił ok. 14% transportu rzeczno-rzeszy Niemieckiej ustępując w intensywności tylko takiemu transportowi na Renie i Łabie. Już wtedy podejmowano koncepcje kanałowego połączenia Odry poprzez Czechosłowację z Dunajem, co otwierało perspektywy wodnego połączenia Bałtyku z Morzem Czarnym, a więc także bezpośrednich kontaktów handlowych, pasażerskich i turystycznych z Austrią, Czechosłowacją, Węgrami i Rumunią. Pośrednio z Mołdawią i Ukrainą – Republikami sowieckimi nad M. Czarnym<sup>26</sup>.

Już od ok. poł. XVIII – tego wieku pojawiła się nowa dziedzina aktywności ludzkiej – turystyka. W ramy organizacyjne ujęto sport. Na pograniczu tych dziedzin zaczęły się rozwijać nowe formy wypoczynku – tzw. rekreacja towarzysząca okresom zwłaszcza urlopowym, wakacyjnym czy już w XX w. określonym z angiels-

---

<sup>25</sup> Por. „Żegluga na Odrze” w: *Encyklopedia Wrocławia* (op. cit.) i J. P r z y b y s z e w s k a, *Połączenia Odry z międzynarodową siecią dróg wodnych*, [w:] *Odra – przyszłość regionów*, op. cit., s. 38.

<sup>26</sup> „Żegluga na Odrze” j.w.

skiego „week-endom”<sup>27</sup>. Nadało to nowe formy np. odmianom rybołówstwa zwanym wędkowaniem, a połączonym z przebywaniem nad wodą, czasem podnoszonym do rangi „sportu wędkarskiego”. Na brzegach Odry od poł. XIX w. powstawały turystyczno-sportowe przystanie kajakowe, żeglarskie i wioślarskie. Obok nich hotele, gospody. Po I Wojnie Światowej konstituowały się różne związki sportowe (wioślarskie, żeglarskie, pływackie) i właśnie turystyczne. Organizowano spływy Odrą, wycieczki i spacery specjalnie przystosowanymi statkami i łodziami. Zachowywały się zdjęcia i widokówki takich statków pływających po Odrze z przystaniami (portami pasażerskimi) m.in. we Wrocławiu, Opolu, Głogowie i Brzegu. W Nowej Soli wyspecjalizowała się stocznia budująca żaglowe i motorowe jachty rzeczne. We Wrocławiu (również w Głogowie i Opolu) urządzono klubowe stacje sportowe żeglarskie i wioślarskie. Coraz bardziej popularne stawały się spływy kajakowe.

Rozwijały się też nadodrzańskie zespoły dworskie i pałacowo-folwarczne. Do okazałego, bardzo reprezentacyjnego, renesansowego zespołu w Siedliszku i barokowego zespołu w Brodach dołączały następne, jak np. XVIII wieczny zespół w Przyborowie, czy założony już w pocz. XX w. zespół w Bełczu Wielkim. Najwspanialszym zespołem pozostał jednak świetny – sekularyzowany w 1813 r. poklasztorny zespół cysterski w Lubiążu – największy zespół zabytkowy na Śląsku i jeden z kilku największych w Polsce niebywale przebudowany w szczytowym okresie baroku. Po I Wojnie Światowej przekształcony został w szpital psychiatryczny.

Nadodrzańskie historyczne regiony Państwa Piastów zostały przez Polskę utracone już w średniowieczu. Nie powiodły się zbrojne próby odzyskania Śląska przez króla Kazimierza Wielkiego w latach 1345-1348. Jego jagiellońscy następcy na tronie polskim zreorientowali politykę Rzeczypospolitej Obojga Narodów w kierunku wschodnim. Ich krewni – Władysław i Ludwik – królowie Czech i Węgier władali także Śląskiem w końcu XV i l ćw. XVI w. (do śmierci Ludwika Jagiellończyka na polu bitwy z Turkami pod Mohaczem w 1526 r.) powierzając namiestnictwo swym braciom – Janowi Olbrachtowi i Zygmuntowi – późniejszym królom Rzeczypospolitej Obojga Narodów. Później Śląsk opanowali Habsburgowie.

W r. 1741 opanowawszy wcześniej rejony dolnego biegu Odry skuteczny podbój ziem śląskich rozpoczął król Prus Fryderyk II zw. Wielkim. Próbę odzyskania wschodniej części tego nadodrzańskiego regionu (aż po Opole) dla Odrodzonej Rzeczypospolitej Polskiej podjęli powstańcy śląscy i wspierający ich żołnierze POW w l. 1919, 1920 i 1921. W trakcie walk III-go Powstania opanowali m.in. nadodrzański Kędzierzyn i port w Koźlu. Najcięższe walki toczyły się o położoną w pobliżu Odry Górę Św. Anny<sup>28</sup>.

<sup>27</sup> Temat ten rozwija M. P r z y ł ę c k i m.in. *Turystyczne zagospodarowanie Odry. Propozycja do Programu dla Odry 2006*, „Bezpieczna Odra – Biuletyn mieszkańców dorzecza” nr 7. Wrocław 2000, s. 9, *Programy rozwoju turystyki i rekreacji w paśmie Odry*, w: *Studia nad rozwojem Dolnego Śląska. Urząd Marszałkowski Dolnego Śląska*, nr 4, Wrocław 2001, s. 25, czy *Weekend nad rzeką*, op. cit.

<sup>28</sup> Informacje historyczne z A. i A. G a l a s o w i e, *Dzieje Śląska w datach*, op. cit. Bardziej szczegółowe dane z okresu do ok. 1975 podaje też H. W e c z e r k a, *Handbuch der hi-*



Prowadzona już w czasach pruskich i niemieckich ewolucja Odry i intensyfikacja gospodarcza miast i miejscowości na jej brzegach trwały do ok. 1943 r. Rozpętana w 1939 r. przez Führera III Rzeszy Niemieckiej – popieranego przez większość narodu niemieckiego II Wojna Światowa przynosiła zmiany. Dramatyczne.

W Lubiążu uruchomiono produkcję sprzętu wojskowego, przy której zatrudniano wojennych jeńców armii holenderskiej i sowieckiej. W Brzegu Dolnym nad Odrą utworzono jedną z większych filii obozu koncentracyjnego Gross – Rosen. Nadodrzańskie miasta Wrocław, Opole, Głogów i Kostrzyń ogłoszono twierdzami III Rzeszy (Festungen), które miały się bronić aż do samozagłady. Inne miasta – Racibórz, Brzeg n/O, Oławę i Ścinawę przekształcono w umocnione pozycje obronne – tzw. „łamacze fal” (Wellenbrecher) – współczesne warownie mające powstrzymać („ryglować”) natarcie Armii Czerwonej i opóźnić jej marsz na zachód. To były najmocniejsze punkty oporu w naprędcie tworzonej przez gen. Guderiana – szefa sztabu Wehrmachtu tzw. „Linii Nibelungów” – ostatniego na wschodzie pasma obrony centrum III Rzeszy. Odra miała bronić, a przynajmniej utrudnić i opóźnić sowiecki przemarsz. Niemieccy mieszkańcy ziem nadodrzańskich zaczęli masowo uciekać na zachód. Tysiące Wrocławian, Głogowian i Opolan z początkiem 1945 r. wypędziły niemieckie władze „twierdz”, zarządzając przymusową ewakuację w warunkach ostrego – dochodzącego do minus 22°C mrozu. W paśmie Odry gorączkowo kopano rowy przeciwczołgowe, wznoszono żelbetowe bunkry i stanowiska artyleryjskie, w miastach urządzano schrony przeciwlotnicze. Odcinki brzegów rzeki i podejścia do nich zaminowywano.

Obrona Odry wiązana była z nadziejami kierownictwa III Rzeszy na wywołanie zbrojnego konfliktu pomiędzy aliantami zachodnimi a związkiem sowieckim, zawarciu kompromisowego pokoju i wspólną obronę Europy (w tym przede wszystkim Niemiec) przed bolszewizmem. To była ostatnia szansa hitlerowskiego imperium, a Odra miała tu odegrać wielką i historyczną rolę. Ale Stalin także brał to pod uwagę. 12 stycznia 1945 r. Armia Czerwona rozpoczęła wielką ofensywę zimową przełamując linie niemieckie nad Wisłą. Wkrótce zajęto m.in. Górny Śląsk, a w drugiej połowie stycznia oddziały I Frontu Ukraińskiego marszałka Koniewa forsując w walkach Odrę uchwyciły dwa przyczółki na jej lewym brzegu: koło Brzegu n/O i w Ścinawie (22.01.45), a wkrótce potem trzeci w Oławie. 7 lutego Sowietci zdobyli odrzańską twierdzę Brzeg n/O i odrzańską pozycję ryglową („Falochron”) Oławę. Zakończyły się kontrnatarcia niemieckie w rejonie Ścinawy. 13 lutego nacierające od południa i północy trzy armie I Frontu Ukraińskiego zamknęły pod Domasławem pierścień oblężenia twierdzy Wrocław. Obroną twierdzy dowodził gen von Ahlfen, a później gen. Niehoff, ale despotyczne rządy faktycznie sprawował osławiony gauleiter NSDAP – Hanke mianowany przez Hitlera następcą Reichsführera SS – Himmlera. Wobec błyskawicznych postępów rozpoczętej 8 lutego operacji dolnośląskiej Sowietów wojska niemieckie wysadziły mosty odrzańskie. Np. 10 lutego wysadzono

---

*storischen Stätten – Schlesien*, Stuttgart 1977. Zwracają uwagę bardzo nieraz drobiazgowo opisy miejscowości oparte m.in. także na licznych publikacjach polskich z lat 1945-75.

mosty w Bytomiu Odrzańskim i Nowej Soli. 12 lutego w okrażeniu znalazła się twierdza Głogów. Następnego dnia Sowieci zajęli Bytom Odrzański, 14 lutego Nową Sól i Zieloną Górę. Odra – na odcinku dolnośląskim została przekroczona, a jej obrona przelamana. Kolejno padały odrzańskie twierdze III Rzeszy, Kostrzyn i Głogów. 26. kwietnia padł Szczecin, wkrótce potem baza Kriegsmarine w Świnoujściu. Jako ostatnia – w dniu 6 maja 1945 r. kapitulowała twierdza Wrocław – Festung Breslau. W cztery dni po poddaniu stolicy – Berlina i na dwa dni przed kapitulacją III Rzeszy, na dwa dni przed z końcem Wielkiej Wojny w Europie<sup>29</sup>. To prastare miasto nad Odrą stało się ostatnim walczącym bastionem Niemiec hitlerowskich. Tu – nad Odrą – kończył się mit „1000-letniej Rzeszy”. W walkach o Dolny Śląsk brali udział również polscy żołnierze. W czasie oblężenia twierdzy wrocławskiej – przy budowie polowego lotniska w wyburzonych blokach pomiędzy korytami Odry (dziś Plac Grunwaldzki) od sowieckich bomb zginęli AK-owcy z grupy „Młota” (Zgrupowanie Radomsko – Kieleckie „Jodła”) pracujący tu jako więźniowie.

Oddziały II Armii Wojska Polskiego skoncentrowano w marcu i początkach kwietnia w rejonie Trzebnicy i Oleśnicy. Miały atakować oblegany Wrocław.

Artyleria polska ostrzeliwała twierdzę ze wzgórz trzebnickich. Ale rozkazy zmieniono. Szybkimi marszami żołnierzy II Armii i I Korpusu Pancernego przetrzucano w rejon Nysy Łużyckiej na południe od jej wpływu do Odry. Tu na odcinku Prędocic i Sanic 16 kwietnia 1944 r. żołnierze polscy forsowali Nysę ponosząc bardzo krwawe straty. Duży cmentarz wojenny w Zgorzelcu stał się miejscem ostatecznego spoczynku setek polskich żołnierzy poległych nad Nysą i na Łużycach. Inni spoczywają na wojennym cmentarzu polskim we Wrocławiu, a partyzanci „Młota” na kwaterze AK na cmentarzu Sępolna<sup>30</sup>. W kwietniowych bojach o Szczecin brali udział żołnierze I Armii WP.

Odrzańskie miasta w trakcie walk w styczniu, lutym, kwietniu i początkach maja 1945 r. uległy wielkim zniszczeniom. Centra Wrocławia, Głogowa, Widuchowej i Wolina zgruzowano w 70-80%. Jeszcze bardziej zniszczone zostało historyczne centrum Kostrzyna. W granicach ok. lub poniżej 50% zniszczono centra Opola, Brzegu n/O, Oławy, Raciborza, Ścinawy, Cedyni i Świnoujścia. Zniszczone zostały rozległe dzielnice Szczecina. Nieco mniejsze, choć ewidentne zniszczenia odnotowano w Bytomiu Odrzańskim, Nowej Soli, Raciborzu. Koniec krwawej, tragicznej i

---

<sup>29</sup> Bliższe okoliczności niemieckiej obrony pasma Odry i Dolnego Śląska oraz związanych z nią zniszczeń wojennych omawia m.in. M. P r z y ł ę c k i, *Wielonarodowe dziedzictwo kulturowe na Dolnym Śląsku i jego ochrona po 1945 r.* Patrz rozdz. II *Zniszczenia wojenne zabytków dolnośląskich*, s. 74, Wyd. Elipsa, Warszawa 2002; tenże *Die Kriegszerstörungen und Wiederaufbau der historische Städte Niederschlesiens*, [w:] „Neue Heimat” nr 12, Hamburg 1979, s. 38; tenże *Umocnienia polowe i adaptacja zabytkowych miast i obiektów do działań obronnych w latach 1944-45*, [w:] *Fortyfikacja*, t. III, Warszawa – Kraków 1995, s. 137.

<sup>30</sup> Udział żołnierzy polskich w walkach 1945 r. i pamiątki z nimi związane przypomina m.in. M. P r z y ł ę c k i, *XX lat działalności Wojewódzkiego Komitetu Ochrony Pomników Walk i Męczeństwa*, „Rocznik Dolnośląski”, t. IX, Wrocław 1985, s. 175.

wyniszczającej Wielkiej Wojny przyniósł zasadnicze zmiany również m.in. na ziemiach nadodrzańskich. Zgodnie z ustaleniami Wielkiej Trójki, a później Wielkiej Czwórki – zwycięskich mocarstw koalicji w Teheranie, Jałcie i ostatecznie w 1946 r. w Poczdamie, Dolny Śląsk, Ziemia Lubuska i Pomorze Zachodnie znalazły się w nowych granicach znacznie okrojonej od wschodu do linii Bugu (tzw. „Linii Curzona”) Polski. Państwa przemianowanego na Polską Rzeczpospolitą Ludową. Dolny bieg Odry, od ujścia Nysy Łużyckiej po Zalew Pomorski stał się rzeką graniczną z sowiecką strefą okupacyjną przemianowaną później na Niemiecką Republikę Demokratyczną. Decyzją w/w Wielkich Mocarstw pozostałych po masowych ucieczkach i ewakuacjach, ocalałych w trakcie walk i bombardowań Niemców wysiedlono („wypędzono”) na zachód. Na ich miejsce przypędzono („repatriowano”) Polaków z utraconych Kresów Wschodnich. Osiedlali się też Polacy z tzw. Polski Centralnej, m.in. ze zgruchotanej w czasie Powstania w 1944 r. Warszawy. Osiedlano tu Łemków i Ukraińców z Bieszczad ogarniętych „akcją Wisła”, emigrantów komunistycznych z Grecji i Macedonii czy ocalałych z Holocaustu Żydów. W bardzo ciężkich warunkach gospodarczych i politycznych rozpoczynano odbudowę i zagospodarowanie tzw. Ziemi Zachodnich i Północnych zwanych czasem „Ziemiemi Odzyskanymi”. W tym ziem, miast i wsi nadodrzańskich. W r. 1945 rozpoczął się nowy okres historii Odry. Okres bardzo trudnej odbudowy i zagospodarowywania przez ludność polską. W warunkach ciężkiej powojennej biedy, w abstrakcyjnych ekonomicznie warunkach „gospodarki socjalistycznej” i dyktatury sterowanej z Moskwy komunistycznej partii. Odra traktowana była jako potencjalna linia obrony przed zapowiadaną przez komunistyczne władze agresją „rewizjonistów”, „imperialistów” itp. wrogów klasy robotniczej i miłujących pokój narodów ZSRR i krajów tzw. „demokracji ludowej”, czyli państw militarnego Układu Warszawskiego.

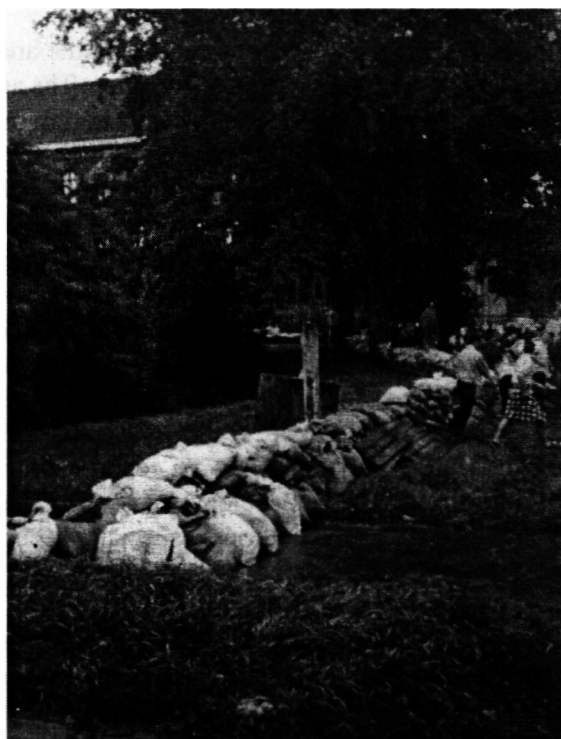
Nad brzegami Odry zlokalizowano garnizony wojskowe Grupy Północnej Armii Sowieckiej, organizowano liczne manewry i ćwiczenia sojuszniczych wojsk kierowane przez dowódców sowieckich.

Sytuacja uległa radykalnej zmianie w 1989 r. W r. 1990 wojskowe oddziały sowieckie zaczęły opuszczać ziemie III Rzeczypospolitej. W r. 1993 ostatni „krasnoarmiejcy” opuszczali nadodrzańskie ziemie. W r. 1998 niepodległa Polska przystąpiła do Północno-Atlantyckiego Sojuszu Obronnego – NATO. Odra stała się wewnętrzną rzeką państw tego sojuszu, granicą pomiędzy członkowskimi państwami RFN i Rzeczpospolitą Polską potwierdzoną traktatem warszawskim z 14 listopada 1990 r.

W lipcu 1997 r. Odra i jej dopływy katastrofalnie wystąpiły z brzegów. Ogłoszono „Powódź 1000-lecia”. Zalane zostały rozległe dzielnice m.in. Raciborza, Opola, Wrocławia, Głogowa, Nowej Soli. Podtopione liczne wsie i osady położone nad Odrą i jej dopływem – Nysą Kłodzką, nad Baryczą, Bobrem i Wartą. Akcje ratunkowe wspomagali również Niemcy, Czesi, a nawet Holendrzy i Litwini. To był widoczny sygnał jednoczącej się Europy. Może jedna z zapowiedzi przyszłego wstąpienia Polski do Unii Europejskiej?



Zatopione nadbrzeże bastionu Ceglarskiego we Wrocławiu fot. M. Przyłęcki



Przeciwpowodziowe barykady z worków z piaskiem w okolicach Muzeum Narodowego we Wrocławiu. Fot. M. Przyłęcki

Po tej powodziowej klęsce Sejm RP przyjął rozległy i kosztowny „Program dla Odry 2006”. Rozpoczęto już jego realizację budową zbiornika retencyjnego w Raciborzu i restrukturyzacją wyspy „Pasieka” w Opolu. Odra zaczyna odzyskiwać swoją rolę. Rolę wodnego szlaku o znaczeniu międzynarodowym. Od kilku lat np. dopływają do Brzegu n/O turystyczne statki niemieckie, a ich pasażerowie biorą udział w spotkaniach na odrestaurowanym w l. 1970-90 wspaniałym zamku brzeskim – Muzeum Piastów Śląskich<sup>31</sup>. W r. 2001 na kanale odrzańskim we Wrocławiu cumowały pierwsze statki pasażerskie z Berlina, a rok później przyłynął tu z Hanoweru luksusowy statek pasażerski. Statek był niemiecki, ale nosił bliskie nam imię „Frederic Chopin”. Jego osiemdziesięciu pasażerów zwiedzało Wrocław – ze wspaniale odrestaurowanym po powodzi Rynkiem, monumentalnymi zabytkami Ostrowa Tumskiego i innymi zabytkami kumulującymi tradycje polskie, czeskie, austriackie i w dużym stopniu właśnie niemieckie. Wielonarodowe tradycje związane także z Odrą i burzliwą historią ziem nad jej brzegami położonych<sup>32</sup>.

## SUMMARY

### **A Historical Role of the Oder in Development of Western Regions of the Republic of Poland**

The article is a summary of the most important events in the area of the Oder in the time of tribes and the beginning of Polish country formation. The author reminds the period when these areas were under the rule of Slav tribe, for instance Ślężanie, Trzebowianie, Dziadoszanie, Lubuszanie and Wolinianie (VII-X centuries). He draws attention to the organizational and military achievements of the tribes (settlements, strongholds) and their continuation already in the country of the Poles of Mieszko I and Bolesław Chrobry (the second part of X and XI – th centuries). The article discusses the influences of the Great Moravia and the Czech country – especially the duchy of the Slavniks in the Silesia (IX to the middle of X –th centuries) and the important changes connected with bringing Christianity to the areas around the Oder and final creation of bishoprics in Wrocław and Kołobrzeg in 1000. It reminds a great role of the Oder area in Silesia in seigniorial province of Poland, and particularly pioneering changes in XIII and XIV – th centuries initiated by Henry I Brodaty. Later on the author discusses the development of the Oder areas under the dominance of the Czechs (XIV –XVI-th centuries) especially rebuilding of Silesian and Western Pomerania towns and historical changes under the rule of Austria (Silesia), Denmark and Sweden (Western Pomerania) in XVI and XVII-th centuries. The author draws attention to radical changes taking place in the Oder area and Prussia (from about the middle of XVIII-th century), and later in the German empire, the Republic and the Third Reich. Finally, the author reminds the times of World War

---

<sup>31</sup> Informacje te zawdzięczam Dyrektorowi Muzeum w Brzegu Pawłowi Kozerskiemu.

<sup>32</sup> Temat rozwija M. P r z y ł ę c k i, *Wielonarodowe dziedzictwo kulturowe... op. cit.* w przyp. 29.

II, huge war destructions, the exchange of people and after-war ruling of the land in a totalitarian system of the Polish People's Republic to 1989. The situation in the Oder area regions on the verge of XX and XXI-st centuries in a uniting Europe is characterized. On the basis of these politically-demographical, economic and cultural changes the author mentions the topic of the Oder area towns, river transport, military value of fortresses and strongholds on the Oder river and its tributary. The author also touches the problem of tourist development of the Oder and its banks, and conservatory protection of numerous monuments, towns and historical buildings, and the protection and the right transformation of the environment and landscape of the regions in the Oder area. He emphasizes dramatically actual problem of flood dams, after the flood of 1997. He also mentions future possible usage of the Oder as an international communicative route joining Western Europe with the Danube and the Black Sea shore.

The article is supported by chosen illustrations and bibliography.