Wielu geografów i historyków uważa, że nasz region powinniśmy nazywać nie tyle Ziemią Lubuską, co Środkowym Nadodrzem. Dlaczego? Spójrzcie na mapę i przestudiujcie historię. Dzieje tej krainy krążyły wokół rzeki, jak wokół osi. A i historia tej rzeki, jej ujarzmiania jest niezwykła. Bo czy słyszeliście o bitwie na Odrze między Gubinem i Krosnem Odrz.?

Najpierw pochylmy się nad nazwą? W dokumentach pomorskich znajdujemy określenie Odora. Otto I w 949 roku użył miana Odera, a Mieszko I w dokumencie Dagome Iudex pisze Oddera. W 1272 roku biskup magdeburski wspomina o Edrze. W zasadzie z niczym się ona nie kojarzy, ale… Okazuje się, że w języku Pomorzan słowo to oznacza „rzeka, która odziera brzegi tworząc rozlewiska wodne tzw. odrzyska”. Czyli najpierw były „odrzyska”, a dopiero później „Odra”.

Jednak to nie było jedyne miano. Na mapach geograficznych rzymskich i greckich pojawia się nazwa „Viadrina”, stąd miano frankfurcko-słubickiej uczelni i euroregionu. Rzymianie doskonale wiedzieli o jej istnieniu, gdyż stykał się z nią słynny szlak bursztynowy. Obecna nazwa pojawia się w „Kronice Polskiej” Galla Anonima. Wspominając czasy Bolesława Krzywoustego pisał on: „(...) z iloma mógł, z tylu rycerzami wyruszył i nakazał zastawić na wszelki sposób przejścia i brody na rzece Odrze”. Z kolei Jan Długosz w „Rocznikach, czyli kronikach sławnego Królestwa Polskiego”. pisał: „Odra jakby odzierająca, że w biegu bystrym łupy z pól i lasów ze sobą unosi. U pisarzy łacińskich zwana jest Guttalus”. Na przełomie XIII i XIV wieku nazwa zostaje zniemczona na Oder.

Z drogi śledzie

Odra od najdawniejszych czasów była osią osadnictwa. Wzdłuż rzeki budowano obronne grody i zamki, które przekształcały się w miasta. Rzeką pływali wikingowie i Goci. Jednak i kolejnych stuleciach poważniejsza żegluga po dzikiej rzece była bardzo skomplikowana, niebezpieczna i kosztowna. Przed barką jechali pachołkowie na koniach i wytyczali wiechami nurt. Jednak i tak łodzie często rozbijały się o wystające z dna pnie drzew.

Poważniej Odrę jako szlak handlowy jako pierwsze potraktowały klasztory, które często leżały w obronnych widłach rzek. Dużo działo się także na lubuskim odcinku rzeki. W 1211 Henryk I wydając przywilej dla lubiąskich cystersów pisał o prawie do wysyłania dwóch statków rocznie po śledzie i dwóch po sól do Gubina i Lubusza. Mniej więcej w tym samym czasie zaczęto się zastanawiać nad tym, jak powstrzymać kaprysy rzeki, która zalewała żyzne tereny doliny. Stąd możemy znaleźć namiastki wałów zbudowanych już w XII wieku. Były to budowle faszynowo-ziemne obsadzane wikliną, która również miała znaczenie gospodarcze. W kolejnym wieku zaczęto budować na Odrze jazy do napędzania młynów.

Z XVI wieku pochodzą informacje o rozwijającej się żegludze. W tymże stuleciu powstaje nowy port w nadodrzańskiej osadzie Nowej Soli, która wypiera z rynku słynący wcześniej z soli Gubin. Rozwój żeglugi przynosi budowa w XVII wieku kanałów spinających Odrę z Hawelą i Sprewą, a tym samym połączenie z rozrastającym się Berlinem. I jeszcze ciekawostka. W 1629 roku u ujścia Nysy do Odry bitwę stoczyły łodzie gubińskie i krośnieńskie. Jedna ze stron transportowała łodziami m.in. piwo a Krosno nie miało w owym czasie praw wodnych. Zresztą do rywalizacji na tym odcinku rzeki włączał się również Frankfurt, oczywiście ten nad Odrą. Wiek XVII to również nadodrzańskie obozy szwedzki zlokalizowane nad Odrą pozwalały skandynawskim najeźdźcom spławiać łupy w dół rzeki.

Dla rzeki Fryderyk był wielki

W XVIII wieku zostaje przekopany Kanał Bydgoski i Kanał Kłodnicki. Jednak to tylko jeden fakt. To stulecie przyniósło prawdziwą rewolucję, a wielkie zasługi poczynił Fryderyk II Wielki. Jeszcze zanim nastał, w 1729 r., rozpoczęto regulację Odry przy pomocy, stosowanej już w poprzednim stuleciu, przekopów przecinających meandry. Tempa pracom nadała wielka powódź w roku 1736, która spustoszyła pola i łąki nad rzeką. Dzięki temu porównywalna powódź w 1780 roku nie była już taką katastrofą. Wówczas skrócono Odrę o około 20 proc. - z 1020 do 860 km. Próbując opanować tzw. wielką wodę pracowano nad ustaleniem przekroju wody średniej i niskiej przez zabudowę biologiczną. Kontynuowano zabezpieczenie brzegów przy pomocy... zakładania plantacji wikliny, co okazało się sposobem tanim, skutecznym, szybkim w realizacji i trwałym w skutkach - zabezpieczało to brzegi, ale i wpływało na pogłębianie się koryta.

Na potrzeby żeglugi budowano śluzy i likwidowano jazy. Nawiasem mówiąc właściciele nie kwapili się i wiele jazów - na przykład w Bytomiu Odrzańskim - długo jeszcze przeszkadzało w żegludze. I oczywiście likwidowano mosty, które funkcjonowały na zasadzie grobli z przepustami. Równolegle zmieniono technologię budowy opasek brzegowych stosując naprzemienne układanie warstw wiązek wiklinowych wraz ze skarpowaniem brzegu i obsadzaniem go faszyną. Od 1791 r. w opaskach brzegowych wklęsłych zaczęto formować występy z trójkątnymi główkami, które były prototypem znanych nam ostróg.

Dekret Fryderyka II z 1763 r. nakładał na właścicieli nadodrzańskich pól obowiązek utrzymania brzegów, nakazywał oczyszczenie koryta Odry z pni i kłód drzewa a także karczowanie brzegów. Już po śmierci Fryderyka II postanowiono wykorzystać jego koncepcję wykorzystania rzek do transportu wojska. Stąd w 1790 r. przystąpiono do wielkiego oczyszczenie Odry. Wydobyto wówczas z jej koryta 336 dębów, 1.204 kłody i 509 pni.

Miała to być wodna autostrada

Kolejne stulecie i kolejna rewolucja. W 1812 roku tzw. Traktatem Bogumińskim ustalono parametry szerokości i głębokości rzeki poczynając od Raciborza (przy ujściu Nysy Łużyckiej miało to być 150 m szerokości), siedem lat później powstał jednolity plan zagospodarowania Odry, ścinano brzegi, ale stwierdzono, że prostowanie zakoli często okazuje się obusiecznym mieczem. Co ważne, postanowiono, że koszty „obsługi” Odry poniesie państwo.

I znów Odra stała się krótsza, tym razem o sto kilometrów, ale pozwoliło to na ożywienie żeglugi. Porównajmy - W XIII wieku rzeką pływały barki 10-tonowe, do 1819 25-. Jednak już w 1835 pojawiły się jednostki 75-tonowe, a 1859 75-tonowe.

W roku 1838 otwarto linię Wrocław - Hamburg obsługiwaną przez parowce. Niestety nie mogły one pływać w górę rzeki, za sprawą przestarzałych śluz. Stąd prace nad odrzańską „autostradą” rozciągnięto również na tereny powyżej Wrocławia. W okresie międzywojennym pojawił się nawet pomysł przekopania przez Czechy kanału łączącego Odrę z Dunajem, czyli z Morzem Czarnym.

Portów było coraz więcej. Na przełomie XIX i XX wieku nasiliły się prace przy regulacji, pojawiają się kamienne ostrogi - od 1843 roku wykonano ich… 5.432. Nie obyło się jednak bez porażek. Jedną z nich było oprotestowanie przez resort rolnictwa planów budowy zbiornika w Otmuchowie. Wówczas także stwierdzono, że jedyną szansą zapewnienia żeglowności Odrą z Wrocławia do Szczecina jest skanalizowanie Odry aż do ujścia Warty…

Ta opowieść może trwać jeszcze długo. Czy możemy znaleźć ślady tej historii? Oczywiście. Mamy ślady grodzisk, relikty łodzi odraków, wrota „cofkowe” w Bobrownikach, mosty Beuchelta, ale to już całkiem inna historia…

Odrzańscy ludzie

O czym szemrze Odra? Również o swojej historii. Wystarczy pokręcić się wzdłuż jej brzegów, by skompletować bogaty szlak turystyczny. Oto latem 2007 roku znaleziono w Krośnie wraki dwóch barek. Dzięki niskiemu stanowi wody i zapaleńcom, miejscowym miłośnikom historii. Statki nieprzypadkowo znalazły się w Krośnie. Obok Wrocławia, Bytomia Odrzańskiego, Nowej Soli, Kostrzyna i Szczecina to miasto było ośrodkiem skupiającym szyprów i budowniczych łodzi. W 1749 roku mieszkało tutaj 39 szyprów i rybaków oraz 32 żeglarzy.

To byli prawdziwi odrzańscy ludzie, a statek z wielkim, czworokątnym żaglem był ich domem. Jego właścicielem był szyper, który zazwyczaj pływał po Odrze, jej dopływach i kanałach wraz z całą rodziną.

Do obsługi statku potrzeba było czterech - pięciu ludzi. Badania dendrologiczne jednej z desek pobranych z dna potwierdziły, że drzewo, z którego ten fragment statku wykonano, sądząc po słojach, ścięto w 1774 roku. To najprawdopodobniej data budowy statku. Z kolei próbki pobrane z burt mówią o tym, że po roku 1785 remontowano najbardziej wystającą jej krawędź. Wiadomo także, że statek pływał jeszcze po roku 1799, o czym świadczą datowania próbek z desek sosnowych pokładu. Ta jednostka była wyjątkowo długowieczna - pływała ponad ćwierć wieku, a zgodnie ze źródłami odraki służyły zazwyczaj najwyżej 12 lat.

Drugi z wraków pochodzi zapewne z lat 70. XIX wieku i był to tzw. Butzkahn. Oceniono to na podstawie konstrukcji - w tym czasie zaczęto korzystać bowiem z tzw. stewy belkowej (metalowego wzmocnienia), którą zastosowano ze względu na parowce używane do holowania i konieczności zmniejszenia oporu statków.