

# Krajobraz Nowej Soli widziany od Odry

Nowa Sól  
Seen from  
the Riverside

Najnowsza ustawa *Program dla Odry 2006*<sup>1</sup> postuluje odwrócenie się miast frontem ku rzece, wprowadzenie ładu przestrzennego wzdłuż doliny Odry, zachowanie ciągłości korytarzy ekologicznych oraz uporządkowanie krajobrazu nabrzeży z uwzględnieniem rozmaitych aspektów ochrony przeciwpowodziowej i zasad zrównoważonego rozwoju. Nawiązując do ustawy, w *Studium zagospodarowania przestrzennego pasma Odry dla województwa lubuskiego*<sup>2</sup>, odniesiono się do budowy i modernizacji systemu obwałowań i zabezpieczeń przeciwpowodziowych Nowej Soli. Zalecenia obejmują przebudowę nabrzeża na bulwar miejski oraz odtworzenie naturalnych krajobrazów rzeki z typowymi ekosystemami. Postuluje się także rewaloryzację historycznego portu i zapewnienie standardów żeglugowych na Odrze.

## Rzeka

Planowane działania powinny nawiązywać do tradycji historycznych miasta, dla którego Odra długo była najważniejszym traktem komunikacyjnym, a większość mieszkańców „żyła z rzeki”. Nowa Sól rozwinęła się nad lewym ramieniem Odry, rozwidlającej się w tym miejscu i tworzącej wyspę. Przebieg nurtu ma tutaj charakter niemal dokładnie południkowy, a rzeka tworzy szerokie zakola. Niski brzeg rzeki pod Nową Solą charakteryzuje się rozległymi polami zalewowymi z tra-

wiastymi łąkami i miejscowym starodrzewiem. Prawy brzeg Odry stanowią pozostałości *Starej Odry*, której martwe koryto ma prawie 8 km długości (jedno z najdłuższych paleokoryt Odry) i jest oddalone od współczesnego nurtu o 1 do 1,5 km. Ślady starorzecza, bardzo krętego, miejscami meandrującego, tworzą odcięte zakola, często wypełnione wodą. Z obu stron jest ono otoczone kompleksem dobrze zachowanych wilgotnych lasów liściastych, łągów i łąk.

Już w średniowieczu rozwijająca się sieć osadnicza przetworzyła naturalny krajobraz w krajobraz miejski, z większością do dziś istniejących dominant architektonicznych. Jednak do dnia dzisiejszego najważniejszym elementem jest nadal sama rzeka, której towarzyszą urządzenia wodne w postaci wałów przeciwpowodziowych i polderów, powstałych w wyniku prac regulacyjnych Odry, prowadzonych od XVIII wieku.

Do czasu wybudowania kolei, Odra była dla Nowej Soli główną magistralą komunikacyjną<sup>3</sup>, wokół której skupiał się handel i rozwijał przemysł. Specjalnością miasta był handel solą. Obok warzelni soli powstały też warsztaty szkutnicze, a później rzeczna stocznia remontowa<sup>4</sup>. Urządzenie portu rozpoczęło się w XVI wieku zamknięciem od wschodu odnogi odrzańskiej, oblewającej wysepkę zwaną Małym Laskiem. W XIX wieku port w Nowej Soli zyskał nowy, w zasadzie istniejący do

dziś kształt. Nabrzeża umocniono w 1831 roku, a w 1897 przystosowano je do przyjmowania większych statków parowych. Od tego czasu ranga portu rosła. Przyczyniły się do tego nowe urządzenia i ulepszenia budowlane: zmieniono drewniane umocnienia brzegów na metalowe, rozbudowano magazyny i składy. W miejsce dawnych warsztatów szkutniczych<sup>5</sup> powstała stocznia remontowa<sup>6</sup>.

Płynąc z nurtem rzeki, można do dzisiaj podziwiać dobrze zachowaną panoramę miasta. Tuż przed portem widać usypany kopczyk, z którego w noc Kupały rzucono do wody wianki. Plotły je dzieci i sprzedawały przechodniom. Tradycja utrzymała się jeszcze kilka lat po wojnie. Dalej, w rozwinięciu widokowym od strony Odry, dominuje port. Na pierwszym planie rysuje się most portowy, który jako jeden z nielicznych obiektów tego typu w Polsce zaliczany jest do najciekawszych zabytków techniki XX wieku. Wcześniej stał w tym miejscu pomost, później wraz z przebudową portu wybudowano większy, dwukłapowy most drewniany, zamieniony w początkach XX wieku na ruchomy, stalowy, podnoszony pionowo.

Za mostem widać wnętrze portu<sup>7</sup>. Dawniej znajdowały się tu żurawie i dźwigi z mostkami ładunkowymi (dziś zostały po nich tylko pale wystające z wody), za nimi zaś ciągnęły się magazyny i spichlerze. W porcie stały statki parowe, często

wycieczkowe i małe łodzie rybackie przymocowane do nabrzeża. Zawijały tu także tzw. *pociągi holownicze*, czyli holowniki odrzańskie z barkami, przewożące głównie węgiel. Mieszkały na nich całe rodziny marynarzy, często nawet z domowym inwentarzem.

Odra dostarczała żywności w postaci świeżych ryb, które zawsze można było kupić w pobliżu. Pomimo zanieczyszczenia rzeki do dziś utrzymały się zawody wędkarskie „Złota rybka” połączone z piknikiem.

## Port

U wejścia do portu witał przyjezdnych budynek kapitanatu portu, przy nim zaś – przystań wioślarska, z czasem rozbudowana. Działał tu przed wojną klub wioślarski „Möwe”, a po wojnie klub żeglarski Ligi Przyjaciół Żołnierza. Wokół portu mieściły się liczne restauracje i portowe tawerny. Niedzielny wypoczynek kojarzył się mieszkańcom Nowej Soli z pływaniem po Odrze i starorzeczu kajakami wynajętymi w klubie. Było też wielu przewoźników, którzy świadczyli usługi wożąc mieszkańców na łąki.

Kładziono duży nacisk na rozwój tężyzny fizycznej mieszkańców i zapewnienie im atrakcyjnych form wypoczynku na świeżym powietrzu. Służyły temu liczne obiekty sportowe, na przykład, przed kapitanatem portu w wydrążonych nieckach zbudowano baseny z ruchomymi trapami, co zapewniało przynajmniej mi-

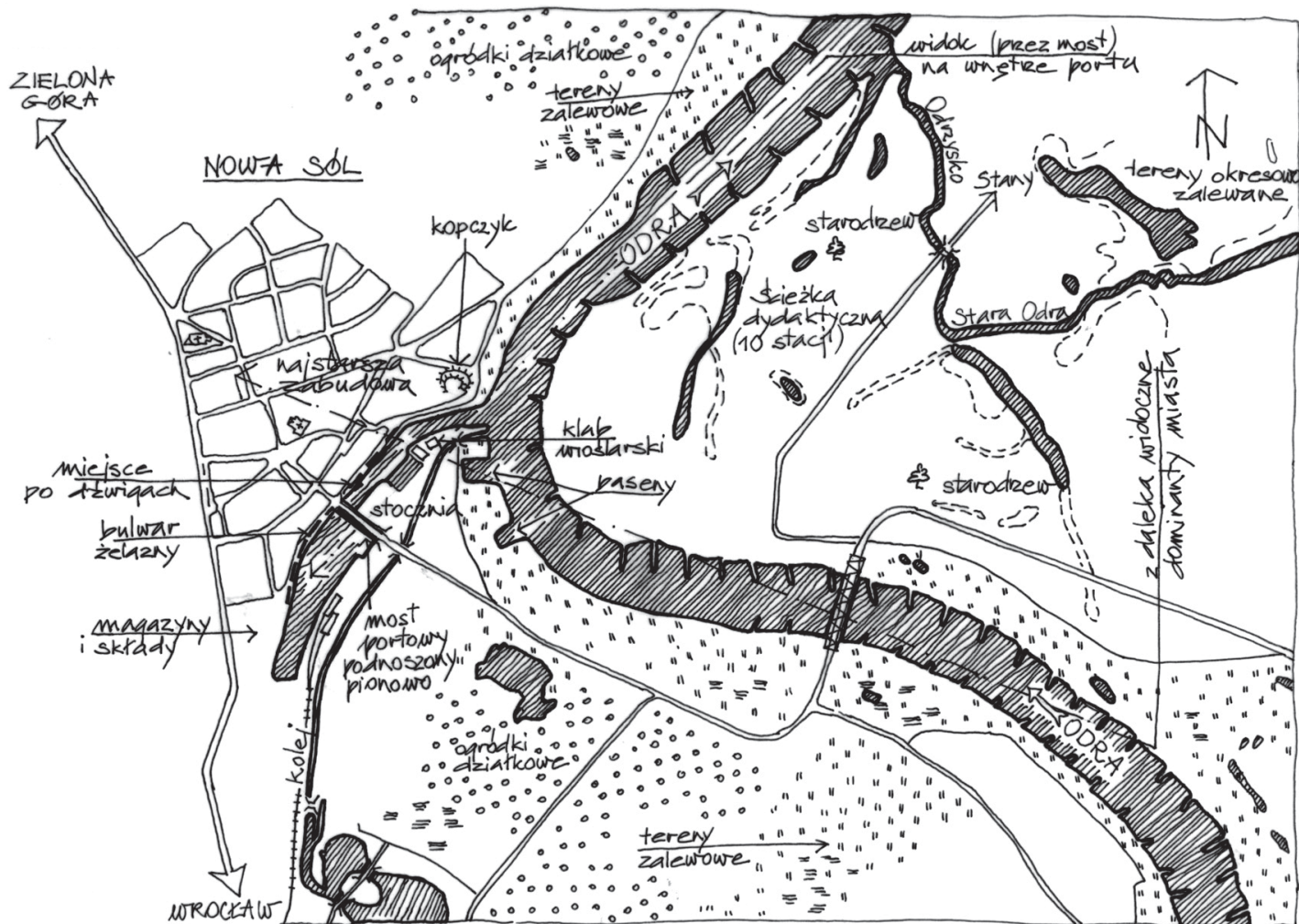
nimum bezpieczeństwa pływającym. Tuż obok prosperowała nieźle gospoda „Alte Fischerhütte”, z której tarasu widać było płynącą rzekę.

Zgodnie ze zwyczajem, w dni wolne i święta szło się na spacer nad Odrę. Tu organizowano festyny, czasem nawet ze sztucznymi ogniami. Jeśli przyjeżdżał do miasta cyrk lub wesołe miasteczko, to obozował nad rzeką, na przygotowanych do tego terenach. W 1947 roku, z inicjatywy Ministerstwa Kultury i Sztuki, przybył do portu statek wycieczkowy z zespołem Opery Wrocławskiej na pokładzie. Dla mieszkańców, zgromadzonych na nabrzeżu, wystawiono operę „Flis”. Tło i scenerię tworzyła Odra i gęsty las na drugim brzegu.

W latach 1967-1968 pływała po Odrze barka *Złota Kaczka*<sup>8</sup> – obiekt propagandowy z wystawą *Sztuka Podhala*, którą obowiązkowo zwiedzali uczniowie szkół podstawowych.

Gdy natężenie ruchu na Odrze wzrastało, Ministerstwo Żeglugi wydawało rozkłady jazdy, dotyczące głównie pociągów holowniczych. W sezonie letnim, na pokładach nielicznych statków pasażerskich odbywały się regularne rejsy do miejscowości położonych nad Odrą (Bytom Odrzański, Głogów)<sup>9</sup>. Przez wiele powojennych lat była utrzymywana flota parowa, a wodny transport opłacał się ze względu na niską cenę węgla.

Przez długie lata, kiedy ludność miejscowa żyła z rzeki, utrzymywał



się w społecznej świadomości ogromny szacunek dla natury. Ta rzeka żywiła, dawała pracę i choć czasami była groźna, uczono się z nią obchodzić. Widoczna była dbałość mieszkańców i władz miasta o rzekę i jej nabrzeża. Codziennym widokiem były pracujące na rzece bagry, jak nazywano pogłębiarki regulujące koryto. Utrzymywano porty, baseny i zimujące barki, statki pasażerskie i wycieczkowe. Nikt nie wyrzucał śmieci za wały przeciwpowodziowe. Dziś w porcie jest pusto, nie ma tu nawet rybaków. Nie widać kajaków ani łąk kwitnących, a niebagrowane starorzecze zarosło. Nieremontowany po wojnie basen niszczał. Miasto odwróciło się od swojej rzeki.

## Przyszłość

Przyczyny takiego stanu rzeczy leżą głównie w warunkach społeczno-politycznych (rzeka graniczna) i zmianach priorytetów gospodarczych (gwałtowny rozwój transportu lądowego). Jeszcze na początku lat 70., kiedy długość okresu nawigacyjnego wynosiła od 250 do 270 dni (zależnie od warunków klimatycznych), planowano przedłużenie tego okresu do 300 dni w 1990 roku. Tymczasem w latach 1990-1993 okres żeglugowy na tym odcinku Odry wynosił zaledwie 55 dni<sup>10</sup>. Odra jako szlak transportowy straciła swoje znaczenie. I to, być może, doprowadzi do odzyskania rzeki jako tradycyjne-

go miejsca wypoczynku i rekreacji. Widać już tego pierwsze symptomy. W wyniku współpracy Muzeum Miejskiego z Nowosolskim Oddziałem Polskiego Klubu Ekologicznego, utworzono w 1994 roku w starorzeczu Odry ścieżkę dydaktyczną, pozwalającą poznać prawie naturalne środowisko przyrodnicze.

W lokalnej gazecie „Krag” można przeczytać o kolejnej, dwutygodniowej wyprawie tratwami z Nowej Soli do Szczecina na imprezę z okazji Dni Morza, a także o polsko-niemieckim splywie kajakowym uczniów szkół średnich z Nowej Soli do Berlina. Z pewnością takie imprezy rozszerzać będą, tradycyjne przecież, zamiłowanie do sportów

wodnych. Sprzyjać temu będzie poprawiająca się czystość wód niesionych przez Odrę.

Aktualny miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego Nowej Soli dla terenów sąsiadujących z rzeką zakłada („po wyburzeniu zabudowy wzdłuż północnego nabrzeża basenu i kanału portowego, co może nastąpić po technicznej amortyzacji budynków”) urządzenie bulwaru z lokalizacją przystani żeglugi pasażerskiej (wycieczki) oraz powiększenie o ponad 50% powierzchni ogródków działkowych. Natomiast w *Strategii dla miasta* zapisano dwa punkty odnoszące się do Odry: pełny system zabezpieczeń przeciwpowodziowych oraz – wykorzystanie rzeki w celach rekreacyjnych i gospodarczych<sup>11</sup>.

Zamierzenia władz lokalnych, jak i krajowych dają nadzieję, że Odra odzyska swoje tradycyjne znaczenie dla wypoczynku i rekreacji mieszkańców. Choć wspomniany wyżej plan powiększenia terenów zajętych przez ogródki działkowe na terenach zalewowych nie wydaje się szczególnie trafny<sup>12</sup>, pocieszeniem mogą być jednak korzyści, jakie odniesie miejscowe społeczeństwo z praktycznej realizacji idei *odwrócenia miasta w kierunku rzeki*.

**Marta Skiba**

Zakład Architektury i Budownictwa  
Wydział Inżynierii Lądowej i Środowiska  
Uniwersytet Zielonogórski  
Architecture and Buildings Division  
Faculty of Civil Engineering  
and Sanitary Engineering  
Technical University of Zielona Góra

## Przypisy

<sup>1</sup> *Program dla Odry – 2006*, Projekt. Materiały Rządu RP, *Strategia modernizacji Odrzańskiego Systemu Wodnego*, Wrocław, 31 maja 2000.

<sup>2</sup> *Studium zagospodarowania przestrzennego Pasma Odry dla województwa lubuskiego*, opracowywane przez Instytut Gospodarki Przestrzennej i Komunalnej w Warszawie, będzie zakończone w roku 2001.

<sup>3</sup> *Monografia Odry* (pod red. A. Grodka i M. Kielczewskiej-Zaleskiej), Poznań 1948.

<sup>4</sup> Nowosolską stocznnię założył Otto Gurschke w 1880 roku. Budowano tu i remontowano barki rzeczne, zwłaszcza tzw. *odrzańskie* o wyporności 350 ton i *wrocławskie* o wyporności 500 ton.

<sup>5</sup> Pruski spis miejski z 1784 roku ujawnia pięć zakładów szkutniczych.

<sup>6</sup> W 1925 roku syn założyciela stoczni sprzedał zakład Wschodniemu Towarzystwu Ubezpieczeniowemu dla Żeglugi Rzecznej. Krótko po wojnie administracja polska uruchomiła stocznnię, która przez długi czas była jednym z ważniejszych zakładów przemysłowych.

<sup>7</sup> Wg danych z 1948 roku – z ogólnej powierzchni portu 58.027 m<sup>2</sup> na wodę przypadało 31 197 m<sup>2</sup>; szerokość basenów wynosiła 45 i 75 m, głębokość zaś przy średniej wodzie – 2,0 m, przy małej – 1,4 m. Port był połączony bocznica z dworcem towarowym w Nowej Soli; vide: *Monografia Odry*, op. cit., s. 535.

<sup>8</sup> Obecnie *Złota Kaczka* zakotwiczona jest w dawnej stoczni Besta i służy Związkowi Harcerstwa Rzeczypospolitej jako harcówka, vide: Januszewski S., *Odra czasu Nadbora*, Wrocław 2001.

<sup>9</sup> Według wspomnień p. Majcherek, która przyjechała do Nowej Soli w lutym 1946 roku.

<sup>10</sup> *Odra i Nadodrze*, Warszawa 1976.

<sup>11</sup> *Strategia Miasta Nowa Sól*, Nowa Sól 2000.

<sup>12</sup> Nie uwzględnia bowiem, że takie usytuowanie ogródków powoduje ich coroczne zalewanie zanieczyszczoną wodą, która utrzymuje się często nawet przez kilka miesięcy, zatruwając ziemię i jej płody. Ponadto, ulokowanie ogródków działkowych przy rzece powoduje zmniejszenie przestrzeni publicznej, utrudniając zagospodarowanie nabrzeży.