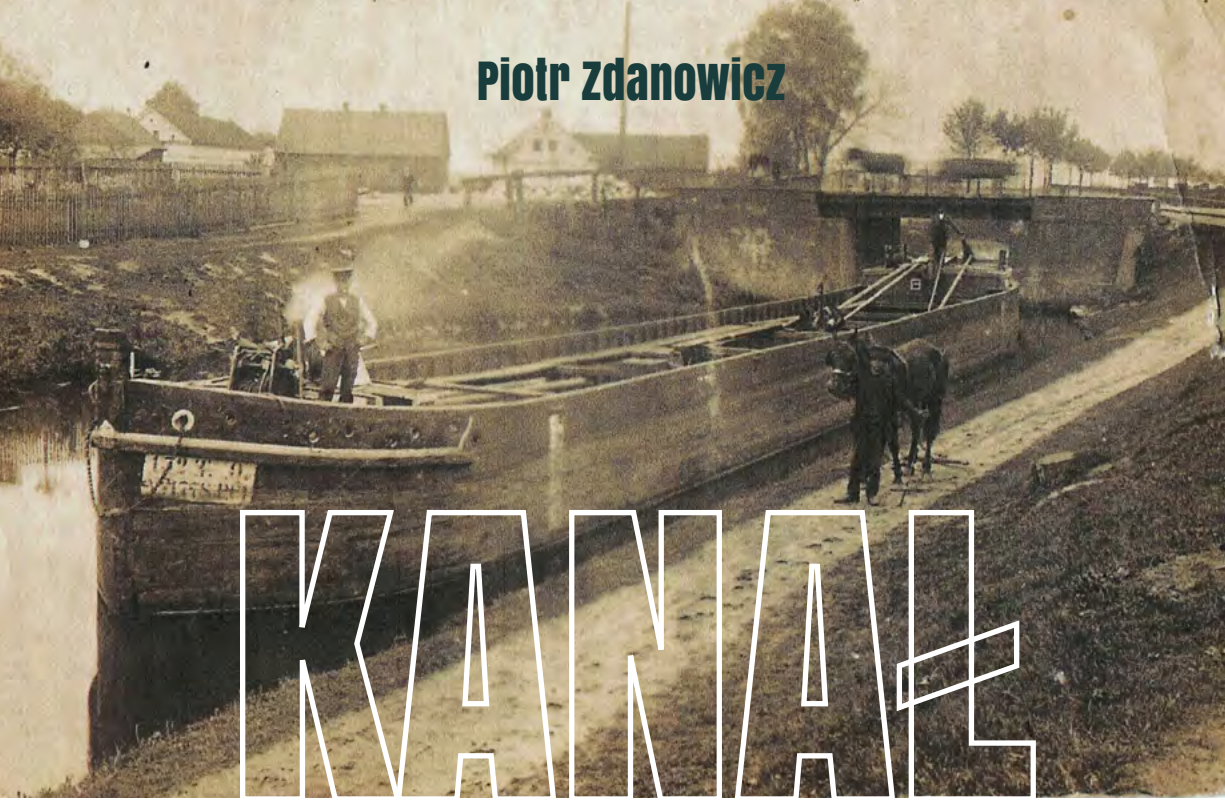
KANAŁ KŁODNICKI

nieznany świadek górnośląskich dziejów

Piotr Zdanowicz

Piotr Zdanowicz



KANAŁ KŁODNICKI

nieznany świadek górnośląskich dziejów

Województwo Śląskie

Śląskie. Budżet Obywatelski

Zadanie finansowane w ramach
II edycji Marszałkowskiego Budżetu Obywatelskiego Województwa Śląskiego na rok 2021

Publikacja powstała w ramach Budżetu Obywatelskiego Województwa Śląskiego, dzięki projektowi Inicjatywy na Rzecz Ochrony Reliktów Kanału Kłodnickiego: *Ocalić od zapomnienia: Kanał Kłodnicki - historia o dziejach górnośląskiego przemysłu.*

Katowice 2021

Autor: Piotr Zdanowicz

Redakcja: Piotr Zdanowicz

Opracowanie graficzne: Ewa Głogowska

Przygotowanie do druku: Studio BLENDA Grzegorz Głogowski
59-600 Chmielno 31
tel. +48 604 961 998

Opracowanie graficzne okładki: Krzysztof Kubicki

Wydawca: Instytut Myśli Polskiej im. Wojciecha Korfantego w Katowicach

ISBN: 978-83-960932-2-6

Wszystkie niepodpisane fotografie współczesne autorstwa Piotra Zdanowicza

Publikacja powstała w ramach drugiej edycji Budżetu Obywatelskiego Województwa Śląskiego, dzięki projektowi Inicjatywy na Rzecz Ochrony Reliktów Kanału Kłodnickiego: „Ocalić od zapomnienia: Kanał Kłodnicki - historia o dziejach górnośląskiego przemysłu".
Autorka projektu obywatelskiego: Katarzyna Florjańska

Koordynacja wykonawcza projektu: dr Małgorzata Tkacz-Janik, Małgorzata Pietrzak

Katowice 2021

GDZIE, KIEDY I DLACZEGO...
CZYLI KANAŁOWE VADEMECUM

I.

DZIEDZICTWO GÓRNOŚLĄSKIEGO BOGA... MÓRZ

Kiedy znajdziemy się na urokliwym rynku staromiejskim w górnośląskich Gliwicach, zauważymy zapewne fontannę z posągiem Neptuna. Oczywiście rzeźby morskich bóstw znajdziemy w wielu miastach na całym świecie, ale zazwyczaj są to miejscowości nadmorskie, a tymczasem z Gliwic do najbliższego morza jest kilkaset kilometrów.

Okazuje się jednak, że gliwicki Neptun nie wziął się z niczego, chociaż... z drugiej strony... zaistniał on właśnie za sprawą Nietschego, a mówiąc precyzyjnie - rzeźbiarza ze śląskiej Opawy, Johannesa Nietschego. Było to w roku 1794, a morskie bóstwo miało upamiętnić budowę Kanału Kłodnickiego, za sprawą którego - poprzez rzekę Odrę – Gliwice zostały połączone szlakiem żeglownym z Morzem Bałtyckim.

Fontanna z rzeźbą Neptuna na Gliwickim rynku *(foto – Piotr Zdanowicz)*

GDZIE JEST „STARY KANAŁ"

Część odpowiedzi znajdujemy w stwierdzeniu, iż Kanał Kłodnicki jest najstarszą sztuczną drogą wodną na obszarze Śląska. Chodzi jednak o Śląsk w znaczeniu historycznym, a więc o krainę, która rozciąga się od Zielonej Góry po Mysłowice, a nie o Śląsk w znaczeniu potocznym, czyli obszar wokół Katowic, Gliwic czy Bytomia, który kojarzony był z przemysłem hutniczym i wydobywczym.

Obszar Śląska zaznaczony na mapie Mercatora, *Polonia et Silesia (Polska i Śląsk)*, pochodzącej z początku XVII w.

Oczywiście Kanał Kłodnicki nie łączył też nigdy Górnego Śląska z rzeką Odrą, Koźlem oraz tak zwaną Opolszczyzną – jak informują nas niektóre artykuły - bowiem Koźle (dawne miasto, a obecnie część Kędzierzyna-Koźla) – gdzie kanał wpływa do Odry, również położone jest na Górnym Śląsku i to niemal idealnie w jego centrum.

Natomiast termin „Opolszczyzna" jest socrealistycznym pseudo historycznym dziwolągiem, który pojawił się w 1960 r. Nazwa ta, pomimo że dziś upowszechniona, nie ma nic wspólnego z tradycją ziem, w ramach których funkcjonuje i faktycznie utrwala nazewniczy chaos oraz dysonans pomiędzy właściwym i potocznym (dziś obowiązującym) znaczeniem terminu „Górny Śląsk".

Zatem reasumując: Kanał Kłodnicki jest najstarszą sztuczną drogą wodną na całym historycznym Śląsku, ale w całości położony jest na Górnym Śląsku, płynąc ze zurbanizowanego wschodu tej krainy do jej centrum, gdzie łączy się z rzeką Odrą.

KOMU BYŁ POTRZEBNY...

Odpowiedź będzie krótka i zdecydowana: Kanał Kłodnicki potrzebny był rewolucji... Nie jest to jednak parafraza cytatu z przemówienia niejakiego Fidela Castro, bo na szczęście, tym razem chodzi jedynie o rewolucję przemysłową, która w odróżnieniu od tych zbrojnych przyniosła społeczeństwom rzeczywisty postęp cywilizacyjny.

Aby lepiej pojąć sens powyższego stwierdzenia oraz zrozumieć, jaką rolę odegrał Kanał Kłodnicki w czasach najważniejszych dla późniejszych losów Górnego Śląska - musimy się cofnąć o parę stuleci, aby nakreślić kontekst dla interesujących nas wydarzeń.

ZANIM POWSTAŁ KANAŁ KŁODNICKI

Krótką dziejową retrospekcję zaczniemy od meldunku z przełomu XIII i XIV w., kiedy to poszczególne księstwa tworzące Śląsk stają się lennem króla Czech. Ważna jest data 1348, gdy po wcześniejszym (w 1335 r.) zrzeczeniu się polskiego króla, Kazimierza Wielkiego, wszelkich praw do Śląska, kraj ten zostaje inkorporowany do czeskiej korony.

W ten sposób Śląsk w randze księstwa staje się oficjalnie - obok królewskich Czech oraz marchii: Moraw i Łużyc - już nie lennem, ale jednym z krajów tworzących czeską Koronę św. Wacława. Zyskuje przy tym sporą niezależność polityczną: własny parlament, generalnego starostę oraz własne wojsko.

Czeskie władztwo było wówczas silnym państwem, a rządzący czeską koroną władcy z dynastii Luksemburgów byli jednocześnie cesarzami Świętego Cesarstwa Rzymskiego Narodu Niemieckiego – nadrzędnego władztwa dla środka i częściowo zachodu Europy. Zresztą, na przełomie średniowiecza i czasów nowożytnych cesarstwo było właściwie związkiem wolnych państw na wzór obecnej Unii Europejską.

Później władzę niemieckich cesarzy rzymskich przejęli Habsburgowie i władztwo to ewoluowało w kierunku coraz wyraźniejszej autokracji. Wreszcie u zarania wieku XVII, na kanwie działań w ramach kontrreformacji, rządząca Czechami dynastia Habsburgów dąży do zniesienia w tym protestanckim kraju wszelkich swobód religijnych. Czesi nie godzą się na to i w 1618 r. wybucha jeden z najbardziej krwawych konfliktów zbrojnych w dziejach nowożytnej Europy zwany *wojną trzydziestoletnią*.

Rok później do wojny po stronie Czech przystępuje również Śląsk i zupełnie nieoczekiwanie wojska czeskie i śląskie w koalicji z silną armią węgierską Gabora Bethlena, wspomagane przez zbrojne zaciągi z Niderlandów, spychają armię Cesarstwa pod Wiedeń i nawet oblegają stolicę największego ówczesnego imperium Europy.

Ostatecznie jednak, wojska cesarskie oraz ich sprzymierzeńcy (w dużej mierze przy pomocy polskich lisowczyków przysłanych cesarzowi w geście katolickiej solidarności), przełamują oblężenie, a rok później w bitwie na Białej Górze zadają ostateczną klęskę protestanckim wojskom po-

wstańczym. Przez kolejnych 28 lat przez śląską ziemię, ku utrapieniu jej mieszkańców, przetaczają się różne armie: wojacy habsburscy, czescy, węgierscy, saksońscy, duńscy oraz ponownie polscy lisowczycy i Szwedzi, które to wojska najbardziej negatywnie zapadły w pamięć mieszkańcom Śląska.

Wojna trzydziestoletnia zakończyła się w 1648 r. i chociaż nie było wówczas środków masowego rażenia, na Śląsku – jak w całej niemal Europie – życie straciła trzecia część ludności. Królestwo Czech stało się marionetkowym władztwem i wraz ze Śląskiem wcielone zostało do habsburskiej Austrii.

Sto lat później w Europie rozpętało się kolejne piekło, za sprawą konfliktów zwanych *wojnami śląskimi*, w które po raz kolejny uwikłane zostały niemal wszystkie europejskie nacje. To wtedy narodziła się nowa potęga europejska - Prusy, które wraz ze swymi sojusznikami pokonały koalicję państw związanych z habsburską Austrią i zagarnęły cały niemal Śląsk z wyjątkiem części ziemi cieszyńskiej i opawskiej.

W ten sposób dobrnęliśmy do ostatnich dekad XVIII stulecia, kiedy to Europa, a wraz z nią także Śląsk, stanęła u progu wydarzeń mających na przestrzeni kilkudziesięciu lat zmienić oblicze świata w sposób bardziej wyrazisty niż wcześniejsze kilkadziesiąt wieków.

GÓRNOŚLĄSKIE METAMORFOZY

Kiedy władca Prus, Fryderyk Wielki, stał się zwycięzcą wojen śląskich, zastanawiał się czy w ogóle przejmować od Austrii Górny Śląsk będący wówczas zaściankową, leśną krainą bez specjalnych perspektyw rozwojowych.

Jeszcze w ostatnich dekadach XVIII w., nie tylko śląskie życie kulturalne, ale także przemysł skupiony był na Dolnym Śląsku. Tam również żyła ogromna większość mieszkańców Śląska, zaś Śląsk Górny porastała głównie puszcza poprzetykana wioskami i niewielkimi miastami. Ostatecznie jednak Fryderyk I wcielił Górny Śląsk do swego państwa i – jak się miało niebawem okazać – intuicja go nie zawiodła.

Zanim jednak rozwiniemy tę myśl, opowiedzmy o pewnym osobliwym wydarzeniu, które w bardzo prosty sposób ukazuje związek przyczynowo-skutkowy pomiędzy rozwojem przemysłu i faktem zaistnienia Kanału Kłodnickiego.

Otóż jest rok 1771 i na Górnym Śląsku działają już dwie koncesjonowane kopalnie węgla kamiennego: *Emanuelssegen* – czyli dzisiejsze Murcki na południu Katowic oraz kopalnia *Brandenburg* na terenie współczesnej Rudy Śląskiej.

Oczywiście zwrotu „działały już dwie kopalnie" użyliśmy nieco z przekąsem, bowiem na Dolnym Śląsku było wówczas 19 kopalń węgla, a najstarsza z nich o nazwie *Joseph*, powstała w pierwszej połowie wieku XV., a więc przeszło 300 lat wcześniej od najstarszej górnośląskiej kopalni węgla.

Anonsowana wcześniej historia wiąże się z dziejami kopalni *Emanuelssegen*, czyli późniejsze *Murcki*, kiedy to właściciel kopalni, władca Wolnego Państwa Pszczyna - książę Fryderyk Erdmann von Anhalt Köthen, wymyślił wielce osobliwy chwyt marketingowy.

Szukając rynków zbytu na bardziej rozwiniętym Dolnym Śląsku, załadował wydobyty w swej kopalni węgiel na sto wozów konnych, które z Murcek przez Mikołów i Orzesze dotarły do Raciborza. Tam przeładowano towar na kilka odrzańskich barek i spławiono Odrą w stronę Wrocławia, przy czym lądowa podróż z Murcek do Raciborza trwała dłużej niż spław węgla Odrą na kilkakrotnie dłuższej trasie.

Tak czy inaczej, w 1771 roku górnośląski węgiel był jeszcze ciekawostką, ale już dwie dekady później, gdy okazało się, że górnośląskie złoża są ogromne, a węgiel doskonałej jakości - stał się on obok cynku potencjalnie najcenniejszym górnośląskim produktem eksportowym.

Jednak w tym momencie pojawia się zasadniczy problem natury logistycznej, który w obrazowy sposób zilustrowało przedsięwzięcie pszczyńskiego władcy. - Po drogach, które w czasie

deszczów i roztopów zamieniały się w błotne bajora, jeździły tylko ślamazarne furmanki, a kolej żelazna miała się pojawić na Śląsku w połowie XIX wieku.

Bardziej mobilny był transport wodny - bowiem jedna odrzańska barka zabierała tyle węgla, co kilkanaście wozów konnych, ale znane wówczas pola wydobywcze znajdowały się 40 km od spławnej rzeki Odry. Zatem warunkiem absolutnie koniecznym, aby rozwijający się górnośląski przemysł mógł zbywać swe produkty także na obcych rynkach, stała się budowa drogi wodnej łączącej przemysłową część Górnego Śląska z jego centrum, gdzie płynęła rzeka Odra.

KONKRETNIE O PRZYCZYNACH

Takie były ogólne, historyczne okoliczności budowy kłodnickiej drogi wodnej, ale pomysł wspomagania górnośląskiego przemysłu przez Kanał Kłodnicki miał również charakter jak najbardziej konkretny.

Zacznijmy od tego, że w ostatniej dekadzie XVIII stulecia powstały w Zabrzu i Chorzowie dwie pierwsze państwowe, królewskie kopalnie węgla: *König*, czyli *Król* oraz *Königin Luise*, czyli *Królowa Luiza*. W tym samym czasie w sąsiednich Gliwicach zbudowano królewską hutę i odlewnię żeliwa, który to kompleks metalurgiczny należał wówczas do najnowocześniejszych w Europie.

Jednym z symptomów owej nowoczesności był zbudowany w 1796 r. przez Johanna Weddinga i Johna Baildona (według planów ogólnych Efraima Abtsa) – pierwszy na obszarze Europy kontynentalnej wielki piec hutniczy opalany koksem (wcześniej paliwem było drewno lub węgiel drzewny).

Kopalnia *Königin Luise* na fotografii z przełomu XIX i XX w. *(ze zbiorów autora)* oraz królewska odlewnia w Gliwicach na litografii z I połowy XIX w. *(domena publiczna)*

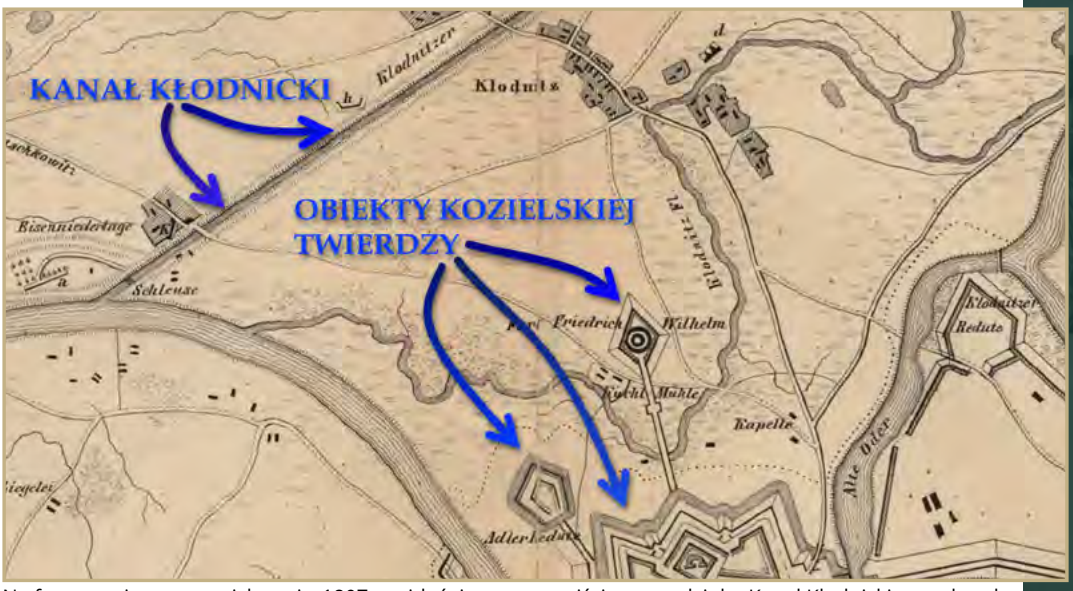
Zatem najważniejsze zadania, którym miał podołać Kanał Kłodnicki w początkach swego istnienia, było zaopatrzenie gliwickiej odlewni i huty w węgiel z państwowych kopalń w Zabrzu i Chorzowie, a także transport węgla i innych produktów górnośląskiego przemysłu oraz słynnych wyrobów gliwickiej giserni, w kierunku rzeki Odry i dalej do kolejnych europejskich odbiorców.

MOZOLNE BUDOWANIE

Budowa Kanału Kłodnickiego to prawie „niekończąca się opowieść". Kiedy pruski minister Śląska, Karl von Hoym, wydał w roku 1789 zezwolenie na tę inwestycję i kiedy w 1792 r. rozpoczęto budowę, przewidywano jej zakończenie w 1806 roku. Rzeczywiście, popłynęła wtedy kanałem pierwsza barka, ale wiele budowli hydrotechnicznych kanału już wówczas wymagało remontu. Praktyka pokazała też, że kanał stworzony według pierwotnej idei projektowej okazał się mało funkcjonalny i archaiczny.

Również sam proces budowy był bardzo skomplikowany. Najpierw powstawał on według planów inspektora wałowego z Brzegu o nazwisku Geschke. Potem jego funkcję przejął inspektor Promnitz, a później inspektor Feller. Swoje projekty zgłaszał wielce zasłużony dla Śląska szef Wyższego Urzędu Górniczego z Wrocławia, hrabia Friedrich von Reden. Jeszcze inną koncepcję miał inspektor Johann Weding. Przy kanale pracował też John Baildon i wielu innych.

Budowniczowie nie mieli też szczęścia do okoliczności, w których przyszło im prowadzić inwestycję, bowiem mnożyły się powodzie i epidemie. Wreszcie w 1806 r. wybuchła wojna z Napoleonem, a rok później, dokładnie w miejscu budowy kanału (opodal kozielskiej twierdzy) zjawiła się napoleońska armia. Po wojnie nastąpił kryzys i odpływ siły roboczej, a prace wznowiono dopiero w 1810 roku.



Na fragmencie mapy wojskowej z 1807 r. widać, że w swym ujściowym odcinku Kanał Kłodnicki przepływał opodal obwarowań Twierdzy Koźle *(oprac. graf. – Piotr Zdanowicz)*

Należy też pamiętać o tym, że Kanał Kłodnicki był pierwszą taką budowlą wodną na terenie Śląska. Śląsk zaś, był w państwie pruskim prowincją mającą największą autonomię, a tym samym najbardziej niezależną od władz centralnych w Berlinie.

Jednak fakt, iż berlińscy urzędnicy niespecjalnie mieszali się w śląskie sprawy, akurat Kanałowi Kłodnickiemu nie przysłużył się zbyt dobrze. Chodzi o to, że w ogóle nie posiłkowano się wiedzą bardziej doświadczonych inżynierów z centrum Prus, a w projekty i nadzór nad budową kanału zaangażowani byli wyłącznie śląscy technicy i przemysłowcy, dla których był to prawdziwy poligon doświadczalny.

Dlatego też Kanał Kłodnicki jako produkt finalny był swego rodzaju projektowym i realizacyjnym kompromisem i to kompromisem skleconym w sposób dość chaotyczny. Ostatecznie powstał on jako lateralny (boczny) względem rzeki Kłodnicy, która zaopatrywała kanał w wodę oraz tworzyła z nim układ hydrologiczny i funkcjonalny.

Pierwszy całościowy odbiór robót nastąpił w 1812 r., ale także wówczas kanał miał tak wiele słabych punktów i usterek, że na ich usunięcie potrzebna była cała kolejna dekada. Zbyt mała była głębokość, a ponadto wody Kłodnicy zasilały kanał w sposób całkowicie niekontrolowany, co powodowało jego nieustanne zamulanie oraz stałe niebezpieczeństwo powodzi.

Na dodatek pierwszych 6 śluz (od strony Koźla) było budowlami drewnianymi, które już wówczas wymagały remontów, zaś cztery ostatnie śluzy (od XIV do XVIII) oraz koryto kanału na tym odcinku, były zdecydowanie węższe od pozostałych. Jeszcze węższy był kanał sztolniowy, czyli tzw. Kanał Kłodnicki górny.

Dlatego też towary płynące kanałem, pokonujące nieco ponad 50 km, musiały być 3 razy przeładowywane na barki o różnych parametrach, albo transportowane łodziami o zaniżonym tonażu. Wszystko to sprawiało, że kłodnicka droga wodna nie zachęcała do korzystania z jej usług.

Dopiero w latach 1816-1822 przebudowywano 6 pierwszych śluz (od Koźla po Blachownię Śląską) z drewnianych na murowane. Powstały też w miejscach skrzyżowań obydwu cieków specjalne śluzy regulujące dopływ wód Kłodnicy do kanału. U ujścia Kanału Kłodnickiego do Odry dobudowano śluzę piętrzącą (wrota powodziowe), a na bocznych ciekach kanału i Kłodnicy - kilka tak zwanych śluz powodziowych oraz inne obiekty hydrotechniczne.

Oddzielono też w sposób ostateczny przebieg kanału od nurtu Kłodnicy (wcześniej na kilkuset metrach na terenie współczesnego Kędzierzyna-Koźla - pomiędzy Pogorzelcem i Żabieńcem - kanał płynął korytem rzeki). Poszerzono też kanał od śluzy XIV do śluzy XVIII (miały teraz, jak pozostałe, przeszło 4 m szerokości) oraz zwiększono jego średnią głębokość do 1,6 m. Dopiero po zakończeniu wszystkich tych prac na Kanał Kłodnicki mogły wpływać odrzańskie barki o nośności przekraczającej 60 ton i docierać aż do gliwickiej huty, poza ostatnią śluzę nr XVIII.

Oczywiście prace na Kanale Kłodnickim prowadzono także później, ale można przyjąć, że ostateczny kształt zyskał on właśnie w 1822 r., mając około 53 km długości (od ujścia w Koźlu do wypływu sztolni dziedzicznej w Zabrzu) przy szerokości lustra wody około 8,5 metra. Różnicę poziomów niemal 49 m, pomiędzy początkiem kanału w Koźlu oraz Gliwicami, niwelowało 18 śluz komorowych, zaś różnicę poziomów 17. m na kanale górnym - pomiędzy sztolnią w Zabrzu i odlewnią w Gliwicach - niwelowały dwie suche pochylnie.

ZWYCZAJNY LECZ WYJĄTKOWY

Biorąc pod uwagę wszystko, co dotąd wybrzmiało na temat Kanału Kłodnickiego, można mieć wątpliwości, czy rzeczywiście obiekt ten zasługuje na to, aby aż tak promować jego historię i chronić kanałowe relikty.

Prawdą jest bowiem, że parametry kłodnickiej drogi wodnej nie rzucają na kolana, a dzieje jej budowy to raczej historia kolejnych pomyłek i sposobów ich naprawy. Kanał Kłodnicki był też sporo węższy od starszego Kanału Bydgoskiego, który dwie dekady wcześniej był budowany - nie 30, ale 3 lata. Owszem, był Kanał Kłodnicki najstarszy na Śląsku, lecz są przecież w Europie, a nawet na terenie współczesnej Polski, relikty kanałów, których historia sięga średniowiecza.

Jest jednak coś, co czyni kłodnicką drogę wodną obiektem wyjątkowym i unikatowym. Otóż nie ma na terenie Polski i mało jest na terenie Europy kanałów, których losy byłyby tak ściśle związane z przemysłem. To zaś sprawiło, że w systemie funkcjonalnym Kanału Kłodnickiego działało wiele obiektów i urządzeń stanowiących awangardę ówczesnej światowej myśli technicznej.

PIĘĆDZIESIĄT KILOMETRÓW I DWA STULECIA

II.

Spróbujmy zatem wyruszyć w podróż śladami Kanału Kłodnickiego (chociaż w przeważającej mierze będą to ślady znikome), by po drodze opowiedzieć o wszystkich wcześniej anonsowanych kanałowych ciekawostkach, które uczyniły z kłodnickiej drogi wodnej obiekt niebanalny, charakterystyczny i unikatowy.

PODRÓŻ DO WNĘTRZA ZIEMI

Jedną z osobliwości Kanału Kłodnickiego jest fakt, iż brał on swój początek... pod ziemią. Jak już wspomnieliśmy, jednym z zadań kanału było zaopatrywanie królewskiej odlewni w Gliwicach w węgiel z państwowych kopalń z Zabrza i Chorzowa. W tym kontekście fantazja projektantów była całkiem spora, bo wymyślili oni, aby węgiel do huty przybywał kanałem wprost z podziemnych wyrobisk.

Oczywiście znawcy kanałowej tematyki mogą mieć sporo zastrzeżeń do stwierdzenia, iż Kanał Kłodnicki rozpoczynał swój bieg pod ziemią, bo owa podziemna trasa miała własną nazwę. Jednak podziemny szlak pomiędzy kopalnią *König* w Chorzowie, a jego wylotem na terenie Zabrza, jest przecież początkiem drogi wodnej, której kontynuacją był Kanał Kłodnicki, rzeka Odra i kolejne magistrale wodne zachodniej Europy.

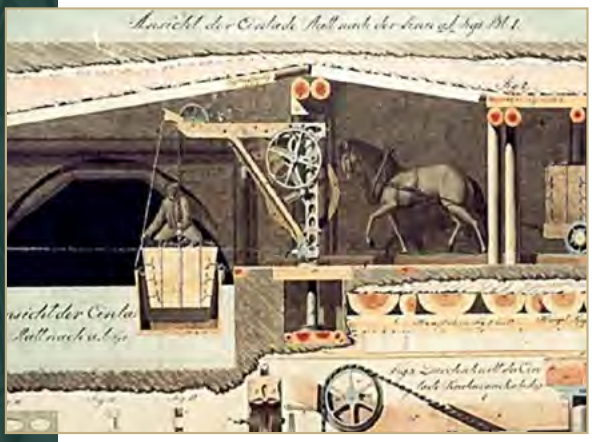
Zatem czym była wspomniana podziemna trasa transportowa? Była po prostu sztolnią, ale jednak sztolnią niezwykłą. Przypomnijmy przy tej okazji, że w głąb kopalnianych wyrobisk prowadzą szyby lub sztolnie. Szyby są drążone pionowo, a sztolnie poziomo pod niewielkim skosem, aby możliwy był za ich przyczyną wypływ na zewnątrz kopalnianych wód dołowych. Oczywiście sztolnie można było drążyć wyłącznie w terenie górskim lub wyżynnym, aby ich wylot mógł się znajdować na skłonie nierówności terenu.

Generalnie rzecz biorąc sztolnie odprowadzały z kopalni wody dołowe, ale nieliczne służyły też celom transportowym. Znana była *Sztolnia Lisia* w dolnośląskim Wałbrzychu, którą już w XIX w. odwiedzali turyści. Na Górnym Śląsku, spośród kopalń węgla, sztolnię transportową miała wspomniana już kopalnia *Emanuelssegen* w dzisiejszych Murckach na południu Katowic, ale niekwestionowany prym, jeśli chodzi o zaawansowanie technologiczne, wiodła zabrska *Główna Kluczowa Sztolnia Dziedziczna*.

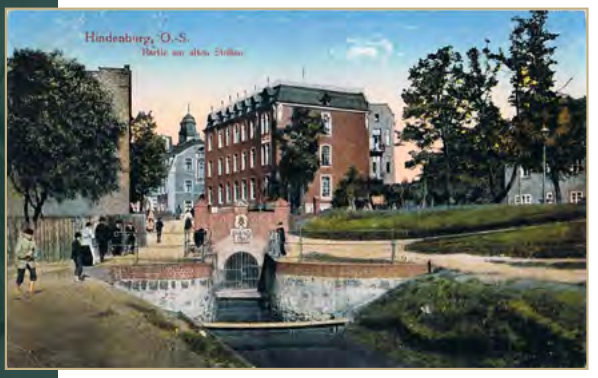
Wnętrze *Kluczowej Sztolni Dziedzicznej* w Zabrzu *(foto – Krzysztof Kubicki)*

Sztolnia dziedziczna w Zabrzu była w momencie budowy najdłuższym tego typu obiektem w europejskim, a według niektórych źródeł – także w światowym górnictwie węgla kamiennego. Miała mieć docelowo 15 km długości oraz trzy podziemne porty (miejsca załadunku), gdzie na łodzie - spięte po 3 lub 4 – ładowano 4 tony węgla, więc za sprawą jednego zestawu wypływało na powierzchnię 12 do 16 ton urobku.

U wylotu sztolni był kolejny plac przeładunkowy, gdzie towar ładowano na inne łodzie i teraz płynęły one w kierunku Gliwic kanałem sztolniowym, zwanym też Kanałem Kłodnickim górnym.



Fragment ryciny przedstawiającej podziemne miejsce przeładunku zabrskiej sztolni dziedzicznej *(oryginał w Muzeum Górnictwa Węglowego w Zabrzu)*



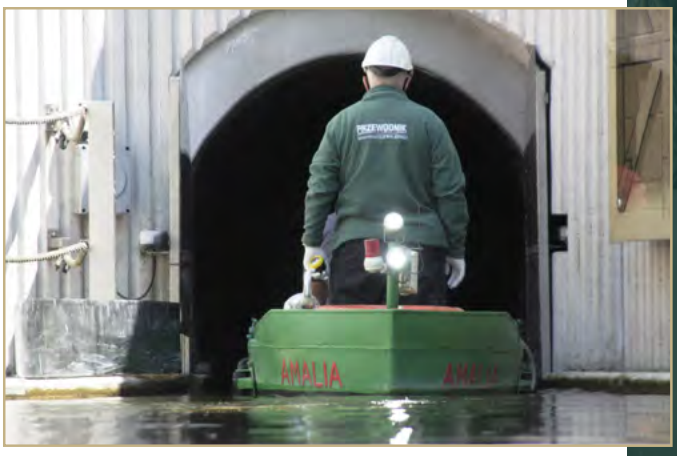
Wylot Głównej Kluczowej Sztolni Dziedzicznej w Zabrzu na pocztówce z początku XX w. *(z kolekcji Leonarda Seichtera)* oraz to samo miejsce współcześnie po odbudowie *(foto - Piotr Zdanowicz)*

Jednak pomimo tego, że pomysł spławiania węgla wprost z kopalnianych wyrobisk był nowatorski i nietuzinkowy, to jednak błyskawiczny postęp techniczny w początkach rewolucji przemysłowej, a także lawinowy wzrost wydobycia oraz stałe udoskonalanie naziemnych środków transportu, sprawiły, że spław węgla z pomocą sztolni stał się już w trzeciej dekadzie XIX w. mało opłacalny.

Dlatego też po 1836 r. sztolnia dziedziczna była wykorzystywane już tylko do odprowadzania wód kopalnianych, zaś w wieku XX została zasypana. W latach 50-tych XX stulecia zniszczono też ozdobną obudowę wypływu sztolni, do czego peerelowskich „speców od demolki" przekonał zapewne w sposób ostateczny znajdujący się na portalu napis *Glück Auf*, czyli niemieckojęzyczna wersja górniczego pozdrowienia: *Szczęść Boże*.

Historia sztolni dziedzicznej kończy się jednak happy endem, bowiem w XXI wieku, ogromnym nakładem sił i środków, sztolnię udrożniono oraz odtworzono jej wylot, u którego zbudowano też zaplecze do obsługi ruchu turystycznego.

Obecnie jako *Sztolnia Królowa Luiza*, obiekt ten, działający w strukturach *Muzeum Górnictwa Węglowego w Zabrzu*, jest jedną z największych atrakcji spośród wielu zabrskich zabytków industrialnych oraz jednym z obiektów na trasie słynnego już *Szlaku Zabytków Techniki Województwa Śląskiego*.



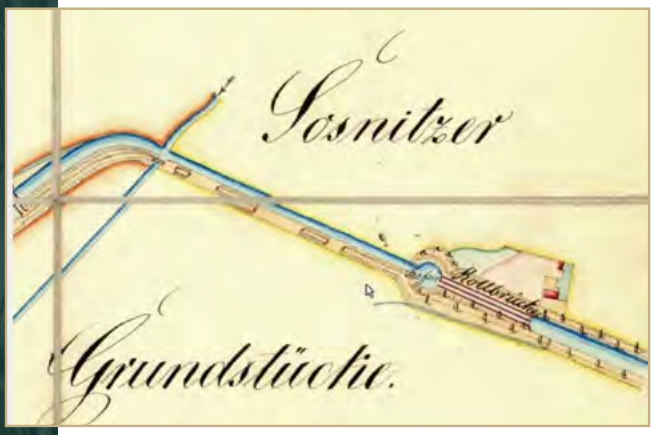
Łódź z turystami wpływająca do podziemi zabrskiej sztolni *(foto – Piotr Zdanowicz)*

KIERUNEK GLIWICE - CZYLI KOLEJNE CUDA TECHNIKI

Od sztolni w Zabrzu, Kanał Kłodnicki zwany w tym fragmencie *górnym* lub *sztolniowym*, zmierzał w kierunku gliwickiej huty, ale budowa tego odcinka napotkała na spory problem natury technicznej. Otóż wylot sztolni na terenie Zabrza położony jest prawie 17 m wyżej od terenu, gdzie w dolinie Kłodnicy znajdowała się królewska odlewnia.

Gdyby zastosowano typowe dla Kanału Kłodnickiego śluzy komorowe, to musiano by ich zbudować osiem na długości niespełna 9 km. To zaś sprawiłoby, że ten odcinek kanału byłby jednym z najdroższych na świecie, a jego przepustowość wyrażałaby się wartością dążącą do zera.

Mapa z połowy XIX w. ukazująca przebieg Kanału Kłodnickiego pomiędzy Zabrzem i Gliwicami *(na planszy informacyjnej zaplecza turystycznego Sztolni Królowa Luiza w Zabrzu)*



Pochylnia nr II na fragmencie planu z początku XIX w. oraz współczesne ujęcie terenu pomiędzy linią kolejową, autostradą A4 i doliną Bytomki, gdzie znajdowała się pochylnia nr II *(foto – Piotr Krysiak)*

Zamiast śluz komorowych postanowiono więc zbudować dwie suche pochylnie. Były to urządzenia działające na podobnej zasadzie, co znane dziś pochylnie na Kanale Elbląskim. Jednak pochylnie gliwickie były starsze o 60 lat i w ogóle były pierwszymi tego typu obiektami w kontynentalnej części Europy. Oczywiście suche pochylnie były od 1778 r. znane na Wyspach Brytyjskich i stamtąd też czerpali inspirację konstruktorzy pochylni na Kanale Kłodnickim.

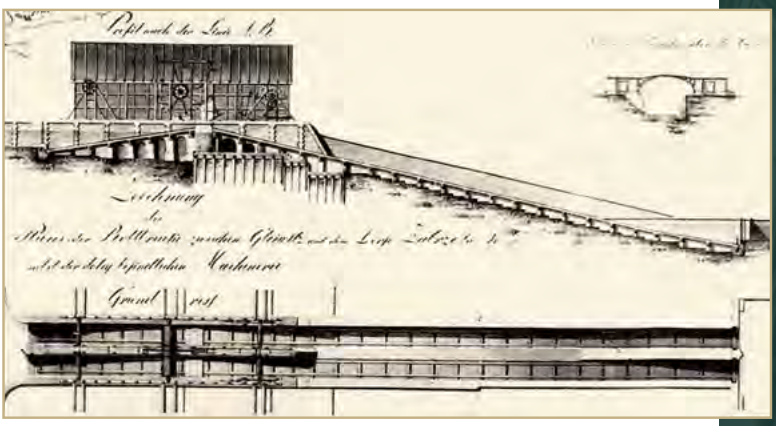
Pierwsza od strony wschodniej (pochylnia nr II) znajdowała się na terenie obecnej dzielnicy Gliwic, a niegdyś osobnej osady o nazwie Sośnica. W pobliżu linii kolejowej, pomiędzy rzeką Bytomką oraz istniejącą tam obecnie autostradą A1, przebiega w terenie (od północnego wschodu) uskok ponad doliną Bytomki i właśnie tam umiejscowiono pochylnię.

Na górnym stanowisku pochylni znajdowała się maszynownia oraz dwie niewielkie równoległe śluzy komorowe, gdzie wpływały barki przybywające od strony Zabrza, a następnie na specjalnym wózku były za pomocą lin i odpowiednich mechanizmów opuszczane po szynach na dolną wodę znajdującą się 11,5 m niżej. Całość operacji trwała około 20 minut, w czasie których pochylnia mogła obsługiwać dwie barki płynące w odwrotnych kierunkach. Oczywiście barki płynące od Gliwic były w taki sam sposób wciągane w górę.

Jednak poniżej uskoku terenu (po stronie gliwickiej) nie poprowadzono kanału bezpośrednio doliną Bytomki (była zbyt wąska), ale nieco ponad jej krawędzią. Dlatego też w pobliżu pochylni

znajdował się kolejny ciekawy obiekt - mający 12 m długości, murowany akwedukt przewieszony ponad dnem rzecznej doliny.

Pierwsza barka płynąca od Zabrza pokonała obydwie pochylnie późną jesienią 1811 r. (według innego źródła - w maju 1812 r.). Jednak, kiedy przestano korzystać ze sztolni dziedzicznej, również odcinek kanału pomiędzy Zabrzem oraz gliwicką hutą przestał być potrzebny i w 1839 r. pochylnię w Sośnicy rozebrano (inne źródła informują o rozbiórce po roku 1846). Tym samym nie pozostała po niej żadna dokumentacja fotograficzna, a jedynie oryginalne plany i rysunki konstrukcyjne znajdujące się w *Muzeum Górnictwa Węglowego w Zabrzu* oraz berlińskim *Muzeum Techniki*.



Rysunek projektowy pochylni na Kanale Kłodnickim *(oryginał w Muzeum Górnictwa Węglowego w Zabrzu)*

Aby lepiej poznać fragment historii Kanału Kłodnickiego, bezpośrednio związany z zabrską sztolnią, kanałem sztolniowym oraz obsługą transportową dawnych królewskich kopalń, warto odwiedzić rozliczne obiekty *Muzeum Górnictwa Węglowego w Zabrzu*, które oferują spotkanie z turystyką industrialną na najwyższym poziomie.
W kontekście historii Kanału Kłodnickiego, w szczególności godna uwagi jest *Sztolnia Królowa Luiza* (dawna *Główna Kluczowa Sztolnia Dziedziczna*) - działającą również w strukturach zabrskiego *Muzeum Górnictwa Węglowego*, a ponadto będąca jednym z obiektów *Szlaku Zabytków Techniki Województwa Śląskiego*.
Zwiedzając sztolnię będziemy mieli okazję do wypłynięcia w wyjątkowy rejs śladami dawnych kopalnianych *łodziorzy* sprzed 200 lat. Popłyniemy początkiem niezwykłego szlaku wodnego, który brał swój początek we wnętrzu kopalni, a poprzez Kanał Kłodnicki i rzekę Odrę miał swoją kontynuację na szlakach żeglugowych całej zachodniej Europy.

W KRAINIE WYTWORNEGO ŻELIWA

Po pokonaniu pierwszej pochylni (od strony sztolni) - oznaczanej wówczas jako *Rollbrücke II* - kanał płynął teraz łukiem na południowy-zachód śladem istniejącej tam ścieżki będącej przedłużeniem ulicy Przewozowej. Po dotarciu w okolice, gdzie współcześnie przebiega Drogowa Trasa Średnicowa, zmieniał kurs na zachodni.

Wszystkie publikacje twierdzą zgodnie, że kanał sztolniowy już nie istnieje i mają rację... No prawie... ponieważ właśnie w okolicach ul. Przewozowej w Gliwicach są ostatnie ślady górnego odcinka Kanału Kłodnickiego w postaci krótkiego pasa mokradeł. Być może ten ostatni już fragment kanału sztolniowego przestanie jednak niebawem istnieć, ponieważ w chwili, gdy powstaje ta książka, pozostałości koryta kanału są właśnie zasypywane w toku prowadzonych tam prac budowlanych.

Kanał Kłodnicki w drodze do gliwickiej giserni płynął śladem obecnie istniejącej Drogowej Trasy Średnicowej *(foto – Piotr Krysiak)*

Dziwi to niezmiernie, bo abstrahując nawet od aspektu historycznego, wszelkiego rodzaju oczka wodne i mokradła w dobie pogłębiającej się hydrologicznej suszy, powinny być chronione jako obiekty służące małej retencji, a ponadto będące siedliskiem wielu ciekawych roślin i zwierząt. Oczywiście w tej liczbie są również „lubiące" wilgoć komary, ale odkomarzanie polegające na likwidacji cieków i akwenów to chyba słaby pomysł.

Tymczasem docieramy do celu obecnego etapu naszej podróży. Oczywiście gliwickiej królewskiej huty i odlewni już nie znajdziemy, ale w tym samym miejscu znajdują się *Gliwickie Zakłady Urządzeń Technicznych (GZUT)*, które z powodzeniem kontynuują odlewnicze tradycje swej zacnej poprzedniczki, produkując wiele odlewów użytkowych i artystycznych na rynek krajowy i zagraniczny. To tutaj w latach powojennych odlano warszawską Nike czy też katowicki Pomnik Powstańców Śląskich.

Istnieje jeszcze kilka budynków przemysłowych z XIX, a nawet z końca XVIII stulecia, pamiętających lata świetności odlewni. Również obecnie są one obiektami przemysłowymi (w ramach GZUT) oraz pełnią inne funkcje użytkowe.

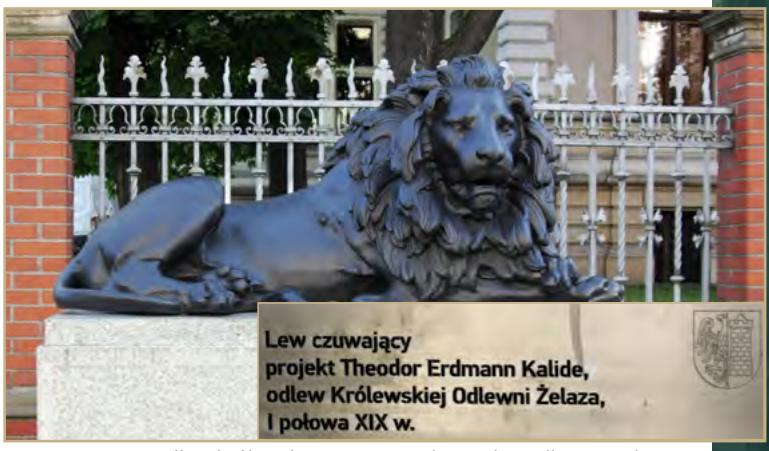
Budowę huty i odlewni w Gliwicach ukończono odpowiednio w 1794 i 1796 r. jako kompleks metalurgiczny powstały z inicjatywy Friedricha Redena i zaprojektowany głównie przez Johanna Weddinga, będący wówczas jednym z najnowocześniejszych tego typu zakładów w Europie.

To właśnie tutaj wspomniany Wedding wraz z Johnem Baildonem zbudowali (według idei konstrukcyjnej Efraima Abtsa) wielki piec hutniczy opalany koksem – pierwszy w kontynentalnej części Europy (w Wielkiej Brytanii takie piece pojawiły się kilkadziesiąt lat wcześniej).

Wielki piec huty w Gliwicach na fragmencie litografii E. Knippela z I połowy XIX w. *(grafika znajduje się w oddziale Odlewnictwa Artystycznego Muzeum w Gliwicach)* oraz fragment jednej z hal zbudowanej ok. 1850 r. *(foto - Krzysztof Kubicki)*

Jednak wspomniany wielki piec to nie jedyny atut gliwickiej „starej huty". Przede wszystkim słynęła ona daleko poza granicami Śląska ze swych wyrobów. W gliwickiej hucie wykonywano armaty i inne części uzbrojenia, ale także elementy mostów dla Berlina, Poczdamu, Wrocławia i wielu innych miast Europy. Jednak bardzo istotną częścią działalności było również odlewnictwo dekoracyjne i artystyczne.

Z zakładem współpracował między innymi sławny śląski rzeźbiarz Theodor Kalide, którego prace: *Lew śpiący, Lew czuwający, Chłopiec z łabędziem, Dziewczyna z lirą,* do dziś można spotkać na terenie Gliwic i innych miast górnośląskich. Z hutą współpracował też równie sławny, związany z berlińską Akademią Sztuk Pięknych - pochodzący z górnośląskich Paprocan, August Kiss.



Lew czuwający – odlew królewskiej giserni w Gliwicach według projektu Theodora Kalide znajduje się obecnie przed zabytkową *Willą Caro* *(foto – Piotr Zdanowicz)*

No dobrze, ale jak do tego wszystkiego ma się Kanał Kłodnicki? To proste – gdyby nie powstała królewska huta w Gliwicach, nie byłoby zapewne kanału w tym kształcie. To właśnie kłodnicka droga wodna miała za zadanie obsługę gliwickiego zakładu. – Od strony Zabrza górnym kanałem (sztolniowym) docierał do huty węgiel potrzebny do opalania hutniczych pieców, zaś w przeciwną stronę – kanałem dolnym (właściwym Kanałem Kłodnickim) płynęły do Koźla i dalej Odrą do krajowych i europejskich odbiorców słynne wyroby gliwickiej giserni.

Zresztą rejon „starej huty" gliwickiej jawi się na mapach z początku XIX w jako swoista wodno-przemysłowa układanka, w której każdy element pełni ściśle określoną rolę. Od wschodu huty kanał docierał do placu przeładunkowego, gdzie następował rozładunek łodzi z węglem, płynących od Zabrza. Natomiast od zachodu huty odpływała od kanału odnoga doprowadzona do placu, gdzie ładowano na barki wyroby hutnicze.

Był też tak zwany kanał fabryczny *(Werk Kanal),* który tocząc wody rzek: Bytomki i Kłodnicy zaopatrywał zakład w wodę potrzebną do procesów hutniczych. Również spiętrzona rzeka Kłodnica dostarczała hucie wodę oraz poruszała mechanizmy urządzeń hutniczych, zanim wszystkie podzespoły zaczęto napędzać parą.

Od zachodniej strony gliwickiej „starej huty" znajdowała się też kolejna pochylnia oznaczana numerem I. Była ona mniejsza od tej z Sośnicy, bowiem łodzie za jej pośrednictwem pokonywały nie 11,5 metra (jak w Sośnicy), a jedynie 5 m.

To właśnie pochylnia przy hucie dzieliła Kanał Kłodnicki na odcinek dolny (od huty w stronę ujścia do Odry) oraz odcinek górny (sztolniowy) prowadzący w kierunku wschodnim - do wylotu zabrskiej sztolni dziedzicznej.

Pochylnia przy hucie była właściwie potrzebna tylko do 1822 r., kiedy odcinek *kanału dolnego* od śluzy XIV do gliwickiej huty (wraz ze śluzami) był sporo węższy i wówczas, aby uniknąć podwójnego, a nawet potrójnego przeładunku towaru, łodzie z węglem od Zabrza płynęły czasem aż do Koźla i dopiero tam towar był ładowany na większe barki odrzańskie.

Fragment planu okolic huty w Gliwicach z połowy XIX w.

Po przebudowie trwającej do 1822 r. cały dolny Kanał Kłodnicki miał już jednakowe parametry i stał się jednocześnie znacznie szerszy od kanału górnego (sztolniowego), więc barki odrzańskie mogły dopływać od zachodu do gliwickiej huty, ale nie pokonywały już pochylni przy hucie, bo *kanał górny* po stronie wschodniej był zbyt wąski. Z kolei węgiel płynący od sztolni w Zabrzu był teraz przy hucie przeładowywany na barki o większym tonażu lub też przeznaczony wyłącznie dla gliwickiej odlewni.

Dlatego też po roku 1822 łodzie typowe dla kanału sztolniowego bardzo rzadko przepływały przez pochylnię w kierunku zachodnim. Pochylni nie mogły też przekraczać szersze barki płynące od zachodu kanału, więc urządzenie przestało być potrzebne i dlatego rozebrano je już w 1824 r. W ten sposób Kanał Kłodnicki dolny (od ujścia do huty) został oddzielony od kanału górnego (sztolniowego) niemożliwym do przepłynięcia fragmentem lądu, znajdującym się w miejscu rozebranej pochylni nr I.

Teraz załadunek lub przeładunek barek z węglem płynących od sztolni w Zabrzu dalej na zachód, odbywał się przy hucie lub w gliwickim porcie. No właśnie, pora powiedzieć kilka słów o pierwszym gliwickim porcie zwanym miejskim, ale zanim tam dotrzemy zajrzymy jeszcze w pewne miejsce, którego nie sposób pominąć opowiadając o czasach górnośląskiej, a zwłaszcza gliwickiej rewolucji przemysłowej.

ENKLAWA INDUSTRIALNEJ NOSTALGII

Opodal dawnej gliwickiej huty królewskiej, przy obecnej ulicy Robotniczej istnieje od 1808 r. sędziwa nekropolia zwana cmentarzem hutniczym. Mało tu było monumentalnych marmurowych grobowców, ale raczej minimalistyczne miejsca pochówku zdobione metalową ornamentyką z gliwickiej odlewni, przez co miejsce to zyskiwało niesamowity klimat.

Spoczęli tam obok siebie katolicy i ewangelicy zasłużeni dla górnośląskiego przemysłu i kultury – między innymi zapomniany, a niegdyś sławny śląski rzeźbiarz, Theodor Kalide. Jest też grobowiec zacnego Szkota, Johna Baildona, który obrał sobie Górny Śląsk na drugą ojczy-

znę i zamieszkał w Gliwicach, żeniąc się z Heleną Galli - córką osiadłego na Śląsku włoskiego kupca, który był też gliwickim armatorem obsługującym ruch transportowy na Kanale Kłodnickim.

Baildon był niezwykle sprawnym konstruktorem. Pracował przy wielu projektach: Kanale Kłodnickim, sztolni dziedzicznej i kanałowych pochylniach. Budował Królewską Hutę w Chorzowie – wówczas największą w Europie, a także gliwicki wielki piec opalany koksem - pierwszy w Europie kontynentalnej.

Z kolei w Ozimku nadzorował odlew najstarszego europejskiego mostu żelaznego, który istniał potem na rzece Strzegomce na Dolnym Śląsku. W tej samej hucie odlano (w 1828 r.) słynny już most wiszący nad Małą Panwią, który był drugą najstarszą tego typu konstrukcją w Europie (o rok straszy był jeden z mostów w Walii). Obecnie zabytek ten zyskał rangę pomnika historii.

Właśnie takim ludziom jak John Baildon, Friedrich Reden, Johann Wedding, Christian Ruberg, Karol Godula i wielu innym, zawdzięcza Górny Śląsk czasy swej świetności, kiedy wraz z rozwojem przemysłu, zaściankowe górnośląskie miasta zmieniły się w lokalne metropolie.

Metalowy korpus pomnika nagrobnego Johna Baildona na gliwickim cmentarzu hutniczym
(foto – Grażyna Zdanowicz)

A cmentarz hutniczy… No cóż… w czasach powojennych, za aprobatą ówczesnych peerelowskich władz, był rujnowany i rozkradany. Dopiero w ostatnich latach, dzięki inicjatywie *Stowarzyszenia Gliwickie Metamorfozy*, miejsce to zwolna odzyskuje część dawnej świetności.

Cmentarz hutniczy w Gliwicach
(foto - Piotr Zdanowicz)

Dawna maszynownia Kopalni Gliwice – obecnie mieści się tam między innymi *Oddział Odlewnictwa Artystycznego Muzeum w Gliwicach (foto – Piotr Zdanowicz)*

W kontekście dziejów Kanału Kłodnickiego związanych z królewską hutą i odlewnią w Gliwicach warto odwiedzić *Oddział Odlewnictwa Artystycznego Muzeum w Gliwicach*, mieszczący się w odremontowanej dawnej maszynowni *Kopalni Gliwice* (wcześniej: *Gleiwitzer Grube*), zaprojektowanej przez słynnych kuzynów Emila i Georga Zillmanów. Znajdziemy tam ciekawostki dotyczące historii królewskiej odlewni w Gliwicach, a także wiele odlewów pochodzących z gliwickiej giserni. Oprócz tego - mnóstwo fotografii oraz cenne litografie autorstwa Ernesta Knippela, które ukazują hutę i odlewnię w Gliwicach, a także inne pejzaże Górnego Śląska sprzed 200 lat. Jedną z atrakcji muzeum jest też interaktywna i multimedialna wystawa stała dotycząca Gliwic.

Ciekawe są też okolice dawnej huty i odlewni przy ul. Robotniczej w Gliwicach, gdzie działają obecnie *Gliwickie Zakłady Urządzeń Technicznych*, kontynuujące odlewnicze tradycje. Wiele hal tego zakładu pamięta początki huty sprzed przeszło 220 lat.

Warto też zajrzeć na cmentarz hutniczy, gdzie znajdziemy nieliczne oryginalne grobowce, ale dzięki ekspozycji przygotowanej przez opiekujące się tym miejsce *Stowarzyszenie Gliwickie Metamorfozy*, możemy się zapoznać z planszami i fotografiami ukazującymi historię rewitalizacji tego miejsca oraz wykaz wszystkich zasłużonych dla Gliwic i Górnego Śląska przemysłowców i artystów, którzy spoczęli na tym cmentarzu.

PORT W CENTRUM MIASTA

Od dawnej gliwickiej odlewni płynął już w kierunku zachodnim dolny kanał, czyli właściwy Kanał Kłodnicki. Podobnie jak jego wcześniejszy odcinek, także ten fragment kanału przebiegał dokładnie tak, jak obecna Drogowa Trasa Średnicowa. Natomiast w miejscu tunelu *Średnicówki*, nieco na wschód od krzyżującej się z nią ulicy Zwycięstwa, istniał kiedyś gliwicki port miejski.

Chociaż Kanał Kłodnicki powstał głównie po to, aby usprawnić transport węgla i wyrobów gliwickiej huty, to jednak przewożono nim również inne produkty. Gdzieś trzeba było je ładować na barki, więc oprócz przemysłowych, niewielkich portów przy wypływie zabrskiej sztolni oraz przy gliwickiej hucie, od pierwszych lat XIX w. funkcjonował również port miejski w centrum Gliwic.

Port ten zaczął być jeszcze bardziej potrzebny, kiedy po ostatecznej modernizacji Kanału Kłodnickiego w 1822 r., barki odrzańskie mogły dopływać aż do Gliwic. To wówczas stał się on miejscem przeładunku wielu różnych produktów, a przede wszystkim węgla, cynku, wyrobów huty w Gliwicach, a nawet soli, bowiem istniał przy porcie magazyn, do którego dostarczano sól głównie z małopolskiej Wieliczki.

Znaczenie gliwickiego portu wzrosło jeszcze bardziej w połowie XIX stulecia, kiedy nastały najlepsze czasy dla Kanału Kłodnickiego. Później, wraz z pojawieniem się kolei żelaznych, Kanał Kłodnicki tracił na znaczeniu i jednocześnie malały przeładunki w gliwickim porcie.

Impulsem do zmiany tej sytuacji miało być doprowadzenie do gliwickiego portu miejskiego w 1897 r. linii kolei wąskotorowej, tym bardziej, że w tym samym roku firma armatorska *Cäsar Wolheim* zainwestowała w obsługę Kanału Kłodnickiego, kierując na kanał kilkadziesiąt barek wykonanych specjalnie dla kłodnickiej drogi wodnej o optymalnych parametrach i wyporności przeszło 140 ton.

Chwilowo sytuacja uległa poprawie, a zainteresowanie Kanałem Kłodnickim jako drogą transportu nieco wzrosło, ale szybko wszystko wróciło do normy, bo supremacja dalekobieżnych

linii kolejowych obsługujących miejscowy przemysł była bezdyskusyjna i sytuację taką mogła zmienić na trwałe jedynie budowa kolejnego nowoczesnego kanału w miejsce archaicznego Kanału Kłodnickiego.

Zdjęcie gliwickiego portu w latach dwudziestych XX w. i to samo ujęcie na współczesnej fotografii. Obiektem orientacyjnym jest widoczna na obydwu ilustracjach, narożna kamienica na rogu obecnych ulic: Zwycięstwa i Aleksandra Fredry *(foto archiwalne z kolekcji Leonarda Seichtera; współczesne foto – Piotr Zdanowicz)*

Lepsze czasy dla portu i kanału przyszły też w latach 20-tych XX w., kiedy skierowano na kanał flotę przekraczającą 6 razy możliwości projektowe kłodnickiego staruszka, ale i ten chwilowo pomyślny trend szybko się odwrócił i ostatecznie w 1932 r., kiedy Kanał Kłodnicki wyłączono z użytkowania, również port miejski w centrum Gliwic przestał być potrzebny.

Gliwicki port na pocztówce z początku XX w. (*z kolekcji Leonarda Seichtera*)

ŚLUZA DWUKROTNIE NIEPOTRZEBNA

Opuszczając gliwicki port, Kanał Kłodnicki kierował się na zachód płynąc wciąż śladem obecnej Drogowej Trasy Średnicowej. W okolicach gliwickiego parku miejskiego (obecnie Park Chopina) opodal palmiarni, w śladzie obecnie istniejącej arterii drogowej znajdowała się pierwsza, a właściwie ostatnia kanałowa śluza komorowa oznaczona numerem XVIII.

Teren, gdzie znajdowała się śluza nr XVIII na współczesnej fotografii *(foto – Piotr Zdanowicz)* oraz ta sama okolica widoczna na starej widokówce ukazującej dawną fabrykę drutu przy *Fabrikstrasse* (obecnie ul. Dubois), biegnącej po północnej stronie Kanału Kłodnickiego (*z kolekcji Leonarda Seichtera*)

Powstała ona w roku 1810, od razu jako murowana, ale podobnie jak śluzy nr XIV; XV; XVI i XVII, była węższa od pierwszych 14. śluz kanałowych, mając jedynie ok. 2,9 m szerokości. Stało się to za sprawą dość niefortunnej decyzjo budowniczych kanału, którzy w ramach oszczędności wody, zaprojektowali kanał na wschód od śluzy nr XIII, aż do huty w Gliwicach jako węższy.

Praktyka pokazała raz jeszcze, że szukanie oszczędności na siłę często przynosi skutek odwrotny i dlatego po 1812 r. postanowiono poszerzyć wąskie fragmenty kanału oraz przebudować wąskie śluzy od numeru XIV. Osiemnastka została przebudowana, a właściwie zbudowana na nowo w 1822 r. W tym samym roku, właśnie na tej śluzie odbyło się uroczyste otwarcie kanału. W niszy głowicy śluzy opatrzonej ozdobną tablicą pamiątkową, umieszczono wtedy kilka przedmiotów charakterystycznych dla czasu i miejsca budowy Kanału Kłodnickiego.

Gdy w 1932 r. kłodnicką drogę wodną wyłączono z użytkowania, wiele jej odcinków pochłonęły postępujące procesy urbanizacyjne. Tak było również ze śluzą nr XVIII, która zniknęła na kilka dekad pod warstwą ziemi i asfaltu.

Odkopana śluza nr XVIII (*foto – Piotr Zdanowicz*)

Kiedy niemal wszyscy zapomnieli już o jej istnieniu, w 2013 r. podczas budowy Drogowej Trasy Średnicowej śluza nr XVIII zyskała swoje drugie, aczkolwiek bardzo krótkie życie. Kopiąc dół pod przyszłą jezdnię natrafiono na śluzę, która – jak się okazało – przetrwała niemal w całości. Budowlę odkopano, ale pomimo sugestii, aby przynajmniej jej część rozebrać i zrekonstruować w innym miejscu, podjęto decyzję o jej całkowitym wyburzeniu.

Szkoda, że tak się stało, bo odtworzone fragmenty dawnej śluzy na skwerze ponad tunelem DTŚ, opodal miejsca jej pierwotnego istnienia, mogłyby stanowić niezwykłą atrakcję ubogacającą miejską przestrzeń o niespotykany w innych miejscowościach, bardzo efektowny historyczny artefakt.

NAD KANAŁEM, KTÓREGO... NIE MA

Na zachodnich rubieżach Gliwic nie ma już fizycznych śladów Kanału Kłodnickiego, który niegdyś płynął zgodnie z obecnym przebiegiem trasy średnicowej, aż do momentu, kiedy arteria zatacza łuk poza rondem dr Stanisława Byliny.

Tam kanał zmieniał kierunek na północno-zachodni i przecinał obecne tereny przemysłowe w Szobiszowicach (dzielnica Gliwic). W czasach istnienia kanału była to osobna osada o nazwie *Petersdorf* i tam znajdowała się kolejna śluza kanałowa nr XVII nosząca nazwę *Schleuse Petersdorf*. Po tej śluzie nie zachował się żaden ślad.

Następnie kanał biegł niemal równolegle do linii kolejowej prowadzącej z Gliwic w kierunku Kędzierzyna-Koźla. Warto dodać, że pierwszy odcinek tej linii dawnej *Kolei Górnośląskiej* (Wrocław-Mysłowice) pomiędzy Wrocławiem i Oławą, powstał już w 1842 r., zatem jest to najstarsza linia kolejowa na współczesnych ziemiach polskich.

Na wysokości Niepaszyc, kanał zbliżał się najbardziej do torowiska i tam była śluza nr XVI nazwana *Steiner Schleuse* (od znajdującego się w sąsiedztwie młyna Steinera). Również po tej śluzie oraz korycie kanału w tej okolicy nie pozostały żadne ślady, bo od lat 30-tych XX w., w miejscu istnienia śluzy znajduje się gliwicki port oraz początek Kanału Górnośląskiego (Gliwickiego). Śluza znajdowała się w rejonie północno-zachodniego basenu portowego.

Kanał Kłodnicki zmierzał teraz na północny-zachód zgodnie z trasą istniejącego obecnie Kanału Gliwickiego, ale nieco za współczesną śluzą Łabędy odbijał na północ przecinając linię kolejową

i biegł dalej śladem dzisiejszych ulic: Głównej i Metalowców w Łabędach (dawna osada, a obecnie dzielnica Gliwic). Następnie płynął śladem istniejących zadrzewień po zachodniej stronie przedszkola nr 37 i dalej przez tereny, które zajmują dzisiaj Huta Łabędy, Bumar Łabędy i inne zakłady przemysłowe.

Śluza nr XV *(Laband Schleuse)* również nie istnieje, chociaż niektórzy znawcy tematu twierdzą, że mogła się zachować pod warstwą ziemi. Pamiątką po Kanale Kłodnickim w tej okolicy jest niewielka, ślepa uliczka *Nad Kanałem*, odchodząca na zachód od ulicy Poli Gojawiczyńskiej. To właśnie jej koniec wyznacza miejsce, gdzie znajdowała się niegdyś śluza nr XV.

W najbliższej okolicy znajdowała się też od 1848 r. *Huta Hermina* (później *Walcownia Metali Nieżelaznych)*, zbudowana przez wrocławskiego przedsiębiorcę żydowskiego pochodzenia Moritza Izaaka Caro – którego wnuk Oscar był budowniczym i właścicielem gliwickiej *Willi Caro,* będącej jednym z obiektów *Muzeum w Gliwicach*. Z kolei syn Moritza, Robert Caro, miał żonę Herminę i to właśnie od jej imienia wziął nazwę łabędzki zakład.

Piszemy o *Hucie Hermina* głównie dlatego, ponieważ korzystała ona również z Kanału Kłodnickiego spławiając nim swoje wyroby (przed hutą Kanał Kłodnicki tworzył basen, gdzie znajdował się plac przeładunkowy). Jednak warto wspomnieć także o tym, że właśnie w tym zakładzie, prawdopodobnie jako pierwszym w Europie, w roku 1882 zainstalowano na halach produkcyjnych oświetlenie elektryczne.

Na tym obszarze przed budową gliwickiego portu znajdowała się śluza nr XVI Kanału Kłodnickiego *(foto – Piotr Krysiak)*

Huta Hermina w Łabędach (teren współczesnych Gliwic) na grafice z XIX w. oraz ten sam zakład na fragmencie mapy z 1934 r., gdzie widać też śluzę nr XV.

Łabędy kojarzą się też z trudną historią. Miejsce to znane jest z istnienia stworzonych przez hitlerowców obozów pracy dla jeńców różnych narodowości, którzy wykonywali niewolniczą pracę w pobliskich zakładach zbrojeniowych, gdy większość mężczyzn z terenów III Rzeszy była na frontach II wojny światowej.

We wspomnianych fabrykach pracowało stale około 20 tys. osób, ale największy dramat rozegrał się tuż przed nadejściem frontu w 1945 r., kiedy to z niemieckich nazistowskich obozów wyruszyły tak zwane marsze śmierci, podczas których jeńcy (w większości byli to Żydzi) pokonywali często nawet kilkaset kilometrów w siarczystym mrozie, a zbyt słabi i chorzy byli zabijani przez specjalne komanda SS.

Taki marsz wyruszył również z Łabęd i po połączeniu z więźniami obozu dla Żydów w Sławięcicach – ogromna kolumna pomaszerowała aż do dolnośląskiego *Gross Rosen* (obecnie Rogoźnica opodal Strzegomia na Dolnym Śląsku), gdzie dotarła niespełna połowa więźniów.

Jednak hitlerowski fragment dziejów łabędzkich obozów to tylko pierwsza część dramatu. Ta druga była przez kilkadziesiąt lat przemilczana, a i teraz często temat ten bywa poruszany niechętnie.

Otóż po wkroczeniu do Łabęd okupacyjnej armii sowieckiej stworzono tam kompleks obozów, gdzie przetrzymywani byli również cywilni mieszkańcy Górnego Śląska, których często jedyną winą było to, że przyszło im żyć w niewłaściwym miejscu w niewłaściwym czasie (sporą część osadzonych stanowiły kobiety i dzieci).

Jeńcy górnośląscy pracowali też przy demontażu urządzeń Huty Hermina, a krańcowo trudne warunki bytowe prowadziły do wycieńczenia i dużej śmiertelności. Na terenie zakładu znajduje się zbiorowa mogiła około 1700. osób zmarłych lub zamordowanych w czasie istnienia sowieckiego obozu NKWD (jest to liczba, która może się zwiększyć w toku prowadzonych badań).

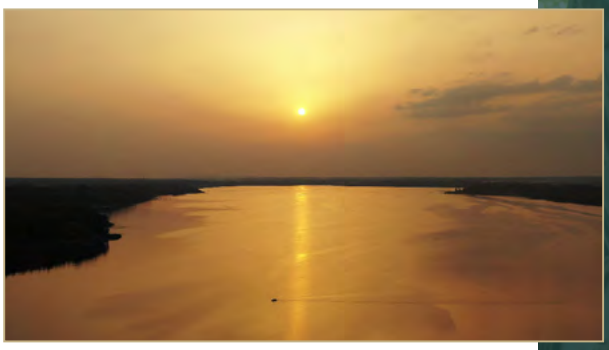
Był też kolejny wątek dramatu ludności Górnego Śląska, zwanego dzisiaj *Tragedią Górnośląską po 1945 r.*, kiedy to dziesiątki tysięcy Górnoślązaków wywożono w głąb Rosji do łagrów i niewolniczej pracy w kopalniach Donbasu oraz innych rosyjskich okręgów przemysłowych.

Łabędy były obok Mysłowic i Oświęcimia jednym z głównych miejsc, skąd wyruszały pociągi wywożące Ślązaków w głąb Związku Sowieckiego. Według badań prowadzonych przez katowicki oddział IPN, do domu wróciła niespełna połowa spośród około 130 tys. jeńców (liczba ustalona na podstawie dotychczas odnalezionych dokumentów), a ci którym się to udało, do końca życia bali się opowiadać o szczegółach dramatu jaki był ich udziałem...

Tymczasem Kanał Kłodnicki od śluzy nr XV biegł śladem obecnych terenów przemysłowych i na wysokości przysiółka Czerwionka oraz istniejącej tam ulicy o tej samej nazwie, krzyżował się z rzeką Kłodnicą i zataczał łuk płynąc teraz na południowy-zachód.

Śluza nr XIV znajdowała się pośrodku akwenu, mniej więcej w 2/5 długości (od strony Gliwic). Obok ten sam prostokąt terenu na mapie z 1934 r. przed budową zbiornika Dzierżno *(oprac. graf. - Piotr Zdanowicz)*

Dokładnie pomiędzy Czerwionką (wówczas *Rotfeld)* oraz Rzeczycami znajdowała się śluza nr XIV (*Karlshofer Schleuse).* Również tej śluzy oraz śladów kanału nie będziemy w stanie odnaleźć, bowiem w tej okolicy znajduje się obecnie zbiornik *Dzierżno Duże*, spiętrzony na rzece Kłodnicy w latach 30-tych XX w. jako rezerwuar wody dla budowanego wówczas Kanału Górnośląskiego (Gliwickiego).



Jezioro Dzierżno z lotu ptaka *(foto – Piotr Krysiak)*

PIERWSZE SPOTKANIE Z KANAŁOWYMI RELIKTAMI

Czternastka jest ostatnią śluzą Kanału Kłodnickiego od strony Gliwic, które zbudowano pierwotnie jako węższe i przebudowano w latach 1816-1822. Następna śluza nr XIII (*Schleuse Tatischau),* powstała od razu (przed rokiem 1806) jako mająca przeszło 4 m szerokości.

Pomiędzy śluzami XIV i XIII Kanał Kłodnicki płynął na północny-zachód, aż do osady Taciszów, przed którą od kanału odchodził ciek łączący go z rzeką Kłodnicą. Fragment koryta Kanału Kłodnickiego przed Taciszowem zlikwidowano podczas budowy zbiornika Dzierżno, ale na zachód od szosy przecinającej miejscowość z południa na północ, na wysokości klasztoru kamilianów odchodzi na zachód polna droga oraz regularny pas śródpolnych zadrzewień, który wskazuje dawny przebieg kanału.

Idąc w tę stronę, po kilkuset metrach natrafimy na istniejącą budowlę związaną ze starym kanałem. Będzie to typowy dla Kanału Kłodnickiego dom śluzowego, które powstały przy każdej śluzie służąc za mieszkanie pracownikowi śluzy oraz jego rodzinie. Śluzowy, oprócz stałej pensji, mógł również prowadzić wyszynk - głównie dla załóg barek płynących kanałem.

Na północ od domu śluzowego zachowały się niewielkie fragmenty ścian śluzy nr X (częściowo zasypane) oraz pojedyncze bloki kamienne i cegły. Począwszy od tej śluzy, na odcinku ok. 400 m w kierunku północno-zachodnim istnieją pozostałości koryta dawnego kanału.

Dom śluzowego oraz pozostałości śluzy nr XIII w Taciszowie *(foto – Piotr Zdanowicz)*

Później rów kanałowego koryta zanika, ale dawny przebieg kanału w terenie jest rozpoznawalny dzięki rosnącemu w jego śladzie szpalerowi drzew. W ten sposób Kanał Kłodnicki docierał do osady Pławniowice, znanej z pięknego pałacu, zbudowanego w latach 1882-1885 w stylu niderlandzkiego neomanieryzmu przez mający włoskie korzenie ród Ballestremów (w miejscu wcze-

śniejszej i skromniejszej budowli rodziny von Stechow), a także ze *zbiornika Pławniowice* powstałego w 1970 r. w wyrobisku po kopalni piasku i będącego w tej chwili znanym w okolicy obiektem wodnej rekreacji.

Współczesny widok pałacu Ballestremów w Pławniowicach *(foto – Piotr Zdanowicz)* oraz stary pałac (zbudowany z XVIII w.) wraz z płynącym obok Kanałem Kłodnickim (jeszcze bez parku) na reprodukcji obrazu z końca XIX w. *(z kolekcji Leonarda Seichtera)*

Pławniowice są też mocno związane z dziejami Kanału Kłodnickiego. Po raz pierwszy od początku, a raczej od końca kanału w Zabrzu, mamy tutaj zachowaną niemal w całości śluzę kanałową nr XII (*Plawniowitzer Hutungschleuse)* oraz wypełniony wodą fragment kanałowego koryta. Zachował się też niewielki most na kanale zbudowany w XIX wieku, a także dom śluzowego. Zresztą, pomimo iż Pławniowice są niewielką miejscowością, aż trzem kanałowym śluzom (X, XI i XII) nadano nazwy wskazujące na ich związek z Pławniowicami.

Fragment koryta Kanału Kłodnickiego w Pławniowicach oraz dolne głowice śluzy nr XII (*foto – Piotr Zdanowicz)*

Ze śluzą nr XII związana jest również pewna ciekawostka. Domy śluzowych zachowały się jeszcze przy 8. śluzach, ale tylko ten przy pławniowickiej dwunastce zamieszkuje rodzina ostatniego przedwojennego śluzowego, Pawła Makselona.

Można też nieco żartobliwie stwierdzić, że pracownik tej śluzy, w odróżnieniu od innych kolegów po fachu, miał wyjątkowo „daleko" do pracy. Chodzi o to, że dom śluzowego nie stoi tutaj przy samym kanale, jak budynki śluzowe na innych śluzach, ale jest od niego oddalony o niemal 100 metrów.

Stało się tak, ponieważ w czwartej dekadzie XIX stulecia, istniejąca od końca XVIII w. pierwotna śluza nr XII, była zagrożona zawaleniem. Dlatego też, aby nie tamować ruchu na kanale, nową śluzę zbudowano obok. Również koryto kanału przełożono na krótkim odcinku nieco na północ, a dom śluzowego pozostał w dawnym miejscu i tym samym oddalił się od śluzy. Warto dodać, że zbudowana w 1846 r. śluza nr XII jest najmłodszą śluzą Kanału Kłodnickiego.

Paweł Makselon z żoną, dziećmi i krewnymi na fotografiach z lat 30-tych XX w., przed swoim domem (śluzowym) oraz w łodzi na „mijance" Kanału Kłodnickiego przed śluzą nr XII *(z archiwum rodziny Makselon)*

Poza śluzą nr XII, Kanał Kłodnicki płynął wciąż na północny-zachód. Przez około 300 m jego koryto jest widoczne w terenie, ale później na długości 0,5 km śladem starego kanału biegnie Kanał Gliwicki. Fragmenty koryta pojawiają się ponownie w okolicy pałacu Ballestermów, po wschodniej stronie ulicy Nad Kanałem.

Istnieje ono przez kolejnych 700 m, by tuż przed mostem autostrady A4 połączyć się ponownie z nowym kanałem, który płynie śladem Kanału Kłodnickiego przez następnych kilka kilometrów.

Jednak pół kilometra od miejsca, gdzie nowy kanał zaczyna płynąć śladem Kanału Kłodnickiego istnieją pozostałości dawnego domu śluzowego śluzy nr XI. Śluzę tę nazwano pierwotnie *Plawniowitzer Eisenhamer,* co sugeruje, że kiedyś znajdowała się w tym miejscu kuźnica żelaza.

Okazuje się jednak, że również dawne nazwy bywają mało precyzyjne. Otóż do połowy XIX w. działał w tej okolicy zakład metalurgiczny, ale była to fryszerka, gdzie świeżono (oczyszczano surówkę) poprzez jej utlenianie w specjalnych ogniach fryszerskich, a nie kuźnica (hamernia), w których to zakładach uszlachetniano żelazo lub przekuwano je w stal za pomocą mechanicznych młotów.

Fragment mapy z 1883 r. ukazujący teren przy śluzie nr XII w Pławniowicach, gdzie w 1846 r. zmieniono bieg kanału oraz miejsce powyżej śluzy, od którego kanał skręcał na północ *(foto – Piotr Zdanowicz)*

Ruiny dawnego domu śluzowego (przed kilku laty budynek częściowo strawił pożar) znajdują się tuż nad Kanałem Górnośląskim po jego północnej stronie. Prawdopodobnie pod warstwą ziemi zachowały się też spore fragmenty samej śluzy. Zresztą teren ten od czasu budowy nowego kanału ulegał stałym przeobrażeniom.

W związku z budową zbiornika Pławniowice, zmieniono również bieg rzeki Kłodnicy, która na pewnym odcinku płynie wraz z Kanałem Gliwickim. Pojawił się też sztuczny ciek łączący Kłodnicę

Śluza nr XI na fragmencie mapy z końca XIX w. jeszcze ze stawem fryszerskim oraz nazwą pobliskiej leśniczówki *Ehemals Frischfeuer*, czyli dawna fryszerka *(oprac. graf. – Piotr Zdanowicz)*, a także budynek śluzowy współcześnie *(foto – Piotr Zdanowicz)*

Umiejscowienie współczesnej *śluzy Rudziniec* względem dawnej topografii terenu na fragmencie mapy z 1883 r. Mapa pokazuje też, że śluzy nr X i IX starego kanału były położone najbliżej siebie, w odległości nieco większej niż kilometr *(oprac. graf. – Piotr Zdanowicz)*

ze zbiornikiem Pławniowice. Natomiast już w latach 30-tych XX w. zniknął staw fryszerski, piętrzący wodę poruszającą koło służące do napędu urządzeń mechanicznych dawnego zakładu.

Poza śluzą nr XI, Kanał Kłodnicki zmieniał kierunek na południowo-zachodni, płynąc tak, jak przebiega obecnie Kanał Gliwicki. Śluza nr X, chociaż pierwotnie nazwana *Plawniowitzer Unterschleuse (dolna śluza Pławniowice)*, zbudowana została na terenach, które przynależą obecnie do miejscowości Rudziniec. Ponieważ znajdowała się ona w śladzie budowanego w latach 30-tych XX w. Kanału Górnośląskiego (Gliwickiego), więc została rozebrana i do naszych czasów nie zachował się żaden jej fragment.

Śluza ta bywa często błędnie umiejscawiana, bowiem można znaleźć informacje, że istniała ona dokładnie w miejscu obecnej *śluzy Rudziniec* na Kanale Gliwickim. Tymczasem z analizy dawnych map wynika, że śluzę Rudziniec zbudowano w miejscu, gdzie niegdyś łączył się z Kanałem Kłodnickim ciek płynący do stawu hutniczego przy śluzie nr XI, a więc 300 m na wschód od miejsca wcześniejszego istnienia śluzy nr X Kanału Kłodnickiego.

Od śluzy nr X, Kanał Kłodnicki płynął wciąż na południowy-zachód, aż do istniejącej współcześnie ulicy Gliwickiej w Rudzińcu, gdzie jego kierunek zmieniał się na zachodni. Około 150 m na zachód od drogi przecinającej kanał istniała śluza nr IX. Dość dziwne jest to, że jej pierwotna nazwa to *Schleuse Niesdrowitz,* chociaż znajdowała się zdecydowanie bliżej Rudzińca niż osady Niezdrowice.

Również na tym odcinku, śladem dawnego Kanału Kłodnickiego płynie obecnie Kanał Gliwicki, więc nie znajdziemy tam żadnych śladów starego kanału oraz kanałowej śluzy.

W okolicy istnieje natomiast zakład produkcyjny znajdujący się w miejscu dawnej *Huty Piela*, która w czasach funkcjonowania korzystała z Kanału Kłodnickiego jako drogi transportowej.

Ten zakład metalurgiczny miał swego czasu sporą renomę, produkując między innymi elementy mostów. Na przykład w roku 1889 w rudzinieckiej hucie wykonano kratownicę wrocławskiego *Mostu Tumskiego*, którego elementy płynęły do odbiorcy Kanałem Kłodnickim i rzeką Odrą.

Zbudowana w połowie XIX w. huta w Rudzińcu, powstała w miejscu wcześniej istniejącego tartaku i stąd nazwa Piela, od słowa „piła" wymawianego w języku śląskim jako „pieła" *(obraz z 1935 r. autorstwa M. Kliety; z kolekcji Leonarda Seichtera)*

PRZEZ BISKUPIĄ ENKLAWĘ DO PAŃSTWA SŁAWIĘCICKICH WŁADCÓW

Dwa kilometry na zachód od Rudzińca, tuż przed miejscowością Niezdrowice, przebiega współczesna granica województw: śląskiego i opolskiego. Wciąż jednak jesteśmy na Górnym Śląsku i właśnie zbliżamy się do jego centrum u zbiegu Kłodnicy i Odry.

Po kolejnych dwóch kilometrach docieramy do pierwszej miejscowości od granic Gliwic mającej prawa miejskie. Ta miejscowość to Ujazd – jedna z najstarszych osad na Górnym Śląsku, wzmiankowana już w 1155 r., a od roku 1223 będąca miastem.

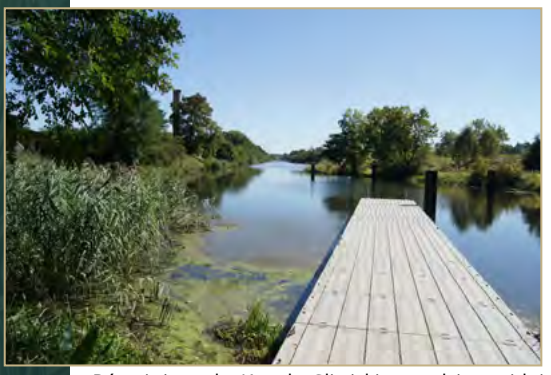
Wspomnieliśmy już, że relikty Kanału Kłodnickiego znajdują się na terenie dwóch województw: śląskiego i opolskiego, więc dodajmy jeszcze, że znajdują się one również na terenie trzech powiatów: gliwickiego (woj. śląskie) oraz strzeleckiego i kędzierzyńsko-kozielskiego (woj. opolskie).

Trasa dawnego Kanału Kłodnickiego przez powiat strzelecki przebiega na długości niespełna trzech kilometrów i potem prowadzi przez powiat kędzierzyńsko-kozielski, a ściślej rzecz biorąc – poprzez tereny współczesnego miasta Kędzierzyna-Koźla, gdzie znajdowało się aż 7 z osiemnastu śluz kanałowych.

Jednak póki co, docieramy dopiero do miejsca, gdzie na południowy-zachód od zabudowań Ujazdu znajdowała się śluza nr VIII *(Schleuse Ujest)*. Odcinek kanału pomiędzy Rudzińcem (śluzą nr IX) oraz Ujazdem uległ likwidacji podczas budowy

Rozlewiska na granicy Ujazdu i Sławięcic tworzą jedne z bardziej urokliwych kanałowych pejzaży *(foto – Piotr Zdanowicz)*

nowego Kanału Górnośląskiego (Gliwickiego), również kolejny odcinek nowego kanału (istniejący na zachód od Ujazdu) wytyczono śladem starego Kanału Kłodnickiego, a jednak na granicy Ujazdu i Kędzierzyna-Koźla (Sławięcic), pomiędzy obecną ulicą Chrobrego oraz *śluzą Sławięcice* na Kanale Gliwickim, zachował się krótki odcinek koryta starego kanału.



Również zatoka Kanału Gliwickiego, gdzie znajduje się obecnie *Marina Ujazd,* jest faktycznie poszerzonym korytem dawnego Kanału Kłodnickiego *(foto – Piotr Zdanowicz)*

Przyczynę istnienia fragmentów Kanału Kłodnickiego właśnie w tym miejscu wyjaśniają dawne mapy. Otóż Kanał Kłodnicki na tym odcinku (począwszy od śluzy nr XI w Pławniowicach) wytyczono jako idealnie proste fragmenty, które w miejscach zmiany kierunku tworzyły kąt rozwarty. Natomiast koryto nowego Kanału Gliwickiego zmieniało kierunek zataczając łuk.

W ten sposób, w miejscach zmiany kierunku obydwu kanałów (tam, gdzie śladem Kanału Kłodnickiego płynie nowy Kanał Gliwicki), linia przebiegu starego kanału tworzy coś na kształt kąta opisanego na okręgu (łuku koryta Kanału Gliwickiego), którego wierzchołek wystaje poza ślad nowego kanału, unikając w ten sposób potrzeby likwidacji.

Do naszych czasów w tej okolicy przetrwały dwa fragmenty koryta Kanału Kłodnickiego (położone na wschód oraz na zachód od dawnej śluzy nr VIII), lecz sama śluza jest w terenie nieobecna.

Jednak od czasu budowy Kanału Gliwickiego w miejscu śluzy nie powstał żaden nowy obiekt (istnieje tam obecnie niewielka wyniosłość terenu).

Rozlewisko w śladzie starego kanału, na odcinku widocznym na fragmencie mapy z 1940 r., już po zbudowaniu nowego Kanału Górnośląskiego (Gliwickiego) *(foto - Piotr Krysiak)*

Dlatego jest bardzo prawdopodobne, że śluza nr VIII zachowała się pod powierzchnią gruntu. Warto też zauważyć, że gdyby udało się odkopać śluzę, to biorąc pod uwagę fakt, iż zbudowano ją przed 1795 rokiem - byłaby to absolutnie najstarsza istniejąca śluza komorowa na terenie współczesnej Polski.

Miejsce na terenie Ujazdu, gdzie pod warstwą ziemi istnieje być może najstarsza zachowana śluza komorowa na terenie Polski *(foto – Piotr Krysiak)*

Tak się składa, że pozostałości koryta starego Kanału Kłodnickiego kończą się dokładnie na granicy Ujazdu i Kędzierzyna-Koźle, a tym samym powiatu strzeleckiego i kędzierzyńsko-kozielskiego. Później Kanał Kłodnicki płynął przez około 300 m dokładnie tak, jak przebiega teraz krawędź niewielkiego lasku po północno-zachodniej stronie Kanału Gliwickiego (na wschód od ul. Dębowskiego).

Koryto Kanału Górnośląskiego pokrywa się na tym odcinku z dawnym nurtem Kanału Kłodnickiego i stary kanał jest znowu nieobecny w terenie. Zanim jednak zajmiemy się dalszym biegiem kanału, powiedzmy cokolwiek o okolicy, w której się znajdujemy, bo jej dzieje „historyczno-administracyjne" są zarazem ciekawe i mocno zagmatwane.

W tytule tego fragmentu zawarliśmy wzmiankę o biskupach i sławięcickich władcach. Napisaliśmy też, że wraz z kanałem wkraczamy na tereny współczesnego Kędzierzyna-Koźla. To prawda, ale kiedy w 1975 r. powstawała ta miejscowość, w jej granicach znalazły się aż cztery odrębne miasta, a także kilka samodzielnych wiosek i osiedli.

Dawne osobne miejscowości tworzące Kędzierzyn-Koźle należą często do różnych tradycji historycznych. Na przykład położona na wschodzie miasta osada Sławięcice, jest tylko nieznacznie młodsza od sąsiedniego Ujazdu. Wraz z niemal wszystkimi dzielnicami Kędzierzyna-Koźla istniejącymi na prawym brzegu Odry, należała ona od XVIII w. do powiatu gliwicko-toszeckiego oraz gliwickiego i dopiero w końcu XIX w. włączono te tereny do powiatu kozielskiego.

Mało tego, od przełomu XVII i XVIII w. Sławięcice stanowiły centrum osobnego państwa stanowego (sławięcickiego), niezależnego od położonego po drugiej stronie Odry, państwa kozielskiego. Zatem jesteśmy w administracyjnych granicach Kędzierzyna-Koźla, ale odrębna tradycja i lokalna tożsamość tych terenów jest wciąż bardzo silna.

Ziemia sławięcicka swoją obecność na Górnym Śląsku zaczęła zaznaczać w sposób wyrazisty w początku XVIII w., gdy włodarzem tutejszych dóbr został Jakob Flemming – zaufany minister władcy Saksonii oraz króla polskiego Augusta II Mocnego, a zarazem polityk znany w całej Europie. Schedę po Flemmingu przejął kolejny minister saskiego władcy – Magnus von Hoym, a pod koniec XVIII w. rządy na Sławięcicach objął pochodzący z Wirtembergii książęcy ród Hohenlohe.

W Sławięcicach, obok istniejącego jeszcze wówczas średniowiecznego zamku piastowskich książąt kozielsko-bytomskich, powstawały wystawne pałace, parki i ogrody, a przemierzający Śląsk, Friedrich Zimmerman, w swej kronikarskiej opowieści z 1791 r. zaliczył Sławięcice do pięciu najbardziej reprezentacyjnych miejscowości rezydencjalnych na Górnym Śląsku.

Jednak Ujazd, graniczący ze Sławięcicami, nie należał do państwa sławięcickiego, ale był enklawą przynależną biskupom wrocławskim. Tak było do 1838 r., kiedy ówczesny władca Sła-

więcic, August Hohenlohe, kupił za sto pięćdziesiąt tysięcy talarów dobra Ujazdu z całym tak zwanym dobrodziejstwem inwentarza.

Później Sławięcicami władał jeden z najbogatszych ludzi całych Niemiec – Hugo Hohenlohe. „Obrzydliwie" bogaty książę nie był jednak typem fircyka trwoniącego majątek, ani też skąpca w typie „dickensowskim". Swoje pieniądze inwestował rozważnie, przyczyniając się do rozkwitu ziemi sławięcickiej oraz zamożności żyjących tutaj ludzi.

Przemysłowe dobra (huty i kopalnie), miał on również na obrzeżach Katowic, a książęce zakłady dawały zatrudnienie 7. tysiącom ludzi. Zdarzało się także księciu działać pro bono. – Wraz z żoną zakładał szkoły, internaty, a elektryczność z prywatnej książęcej elektrowni popłynęła do mieszkańców Sławięcic już w początku XX w. Finansował też badania nad gruźlicą, które przyszły noblista, Robert Koch, prowadził w słynnym wówczas sławięcickim sanatorium.

Nieistniejący zamek w Sławięcicach *(z archiwum autora)* oraz dawne sanatorium, będące swego czasu w opłakanym stanie, niemal w ostatnim momencie uratowane przez prywatnego inwestora *(foto – Piotr Zdanowicz)*

Niewiele pozostało po świetności Sławięcic. Zamek, uprzednio ograbiony przez Sowietów, w latach 70-tych XX w. został rozebrany na cegły, a inne zabytkowe obiekty sukcesywnie niszczeją, chyba że na czas trafią w prywatne ręce.

Jednak oprócz historii związanych z książęcym dworem, w okolicy, już od początku XVIII w., działy się też inne ciekawe rzeczy, i na dodatek były one związane z dziejami Kanału Kłodnickiego. Aby o nich opowiedzieć powrócimy do opisu dalszej trasy przebiegu starego kanału.

Zatem po wykonaniu zwrotu na południowy-zachód na wysokości Ujazdu, nowy Kanał Gliwicki płynie przez 2 km dokładnie tak, jak jego poprzednik, a mimo to zachował się w Sławięcicach pewien znaczący kanałowy relikt. Stojąc na wysokości sławięcickiego parku po po-

Śluza nr VII w Sławięcicach była ostatnią, patrząc od strony Gliwic, którą zbudowano przed 1795 r., od razu jako śluzę murowaną. Zatem mur wygldający jak zwykłe nabrzeże to jeden z najstarszych fragmentów śluzy komorowej we współczesnej Polsce *(foto – Piotr Zdanowicz)*

łudniowej stronie nowego kanału, zauważymy że przeciwległe, północne nabrzeże kanału jest na krótkim odcinku murowane, podczas gdy na pozostałej długości jest naturalna skarpa lub ścianki Larsena.

Ten mur to północna ściana śluzy nr VII *(Schleuse Schlawentzitz),* której zachowanie było możliwe, ponieważ nowy kanał płynie w tym miejscu śladem swego poprzednika w ten sposób, że linia północnej krawędzi jego koryta pokrywa się z północnym brzegiem koryta dawnego Kanału Kłodnickiego.

Okazuje się jednak, że obok śluzy istnieje kolejny sędziwy obiekt, związany po trosze z Kanałem Kłodnickim, ale również z górnośląskim przemysłem. Jednak zanim o nim opowiemy, warto po raz kolejny nakreślić pokrótce tak zwany historyczny kontekst.

W KRAINIE LEŚNYCH HUTNIKÓW

Na samym początku książki wspomnieliśmy, że przed epoką rewolucji przemysłowej był Górny Śląsk krainą zaściankową i słabo rozwiniętą gospodarczo. To prawda, ale również tutaj prowadzono działalność przemysłową. Zanim na wschodzie Górnego Śląska, w okolicy Gliwic, Chorzowa, Rudy, Zabrza czy Bytomia, zaczęły powstawać gigantyczne huty, serce górnośląskiej metalurgii biło w dolinach prawych dopływów Odry: Małej Panwi, Kłodnicy, Bierawki oraz Rudki.

Źródła podają, że w pierwszej dekadzie XVIII w. wspomniany już Jacob Flemming rozbudował istniejące zakłady metalurgiczne w dolinach Bierawki i Kłodnicy, a jego dzieło kontynuował Magnus von Hoym oraz kolejni władcy Sławięcic. Dzięki tym inwestycjom zagłębie metalurgiczne istniejące w ówczesnym państwie sławięcickim stało się w XVIII w. największe na Górnym Śląsku. Jego centrum znajdowało się w osadzie Kotlarnia, nazwanej wówczas *Jakobswalde (Jakubowy Las),* na cześć Jacoba Flemminga, który zapoczątkował rozwój tych zaściankowych dotąd terenów.

Centrum osady hutniczej *Jakobswalde (Kotlarnia)* na fragmencie litografii Ernesta Knippela z połowy XIX wieku *(archiwum autora)*

Pisaliśmy jednak również, że przed epoką industrialną na Górnym Śląsku głównie szumiała puszcza... To też się zgadza, bo dawne huty budowano... w lesie. Dzisiaj byłoby to mało rozsądne, ale wówczas w tutejszych lasach było niemal wszystko, czego potrzebowała ówczesna metalurgia.

Było drewno i wypalany przez śląskich *kurzokōw,* węgiel drzewny, stosowany w hutniczych procesach; była zalegająca na bagnach, a nawet łąkach – ruda darniowa, z której wytapiano żelazo (stąd Rudy, Rudziniec, Rudno i inne nazwy okolicznych miejscowości). Była wreszcie energia wody, czerpana ze spiętrzonego nurtu rzek, nad którymi budowano zakłady.

Jednak w połowie XIX w. nadszedł zmierzch leśnego hutnictwa znad Kłodnicy i Bierawki, bowiem tamtejsze zakłady nie mogły wytrzymać konkurencji ogromnych wielofunkcyjnych kombinatów powstających na wschodzie Górnego Śląska, które na dodatek „tuż za płotem" miały złoża węgla, tak potrzebnego w nowoczesnym hutnictwie.

Najdłużej broniły się huty położone w dolinie Kłodnicy, ponieważ od początku XIX w. mogły spławiać swoje wyroby Kanałem Kłodnickim. Dotyczy to licznych zakładów od śluzy nr VII w Sławięcicach do śluzy nr V w Miedarskiej Hucie na terenach współczesnego Kędzierzyna-Koźla.

Największym okolicznym zakładem była huta w Sławięcicach, gdzie w 1811 r. tak zwany wysoki piec (opalany węglem drzewnym) uruchomił John Baildon, będący dobrym znajomym sławięcickich książąt Hohenlohe (Baildon i rodzina Hohenlohe prowadzili też działalność przemysłową w okolicach Katowic).

Huta w Sławięcicach miała nawet do 1822 r. pewną przewagę nad nowoczesną i ogromną królewską hutą w Gliwicach. Otóż odcinek Kanału Kłodnickiego od Sławięcic do ujścia do Odry, był wprawdzie wyposażony w drewniane śluzy (śluza w Sławięcicach była wtedy ostatnią śluzą murowaną), ale miał od samego początku ponad 4 m szerokości i dzięki temu duże odrzańskie barki docierały do zakładów w Miedarach, Blachowni i Sławięcicach, a nie mogły dopłynąć do huty królewskiej w Gliwicach, ze względu na wąski odcinek kanału pomiędzy Gliwicami i Taciszowem.

Właśnie dlatego sławięcicki zakład zaprzestał działalności dopiero w 1864 r., kiedy transport kanałowy był już zdecydowanie mniej konkurencyjny od transportu kolejowego, a sama huta stała się obiektem przestarzałym. Przez wiele lat był to jednak zakład o sporej renomie, o czym świadczy zdobyty złoty medal na targach hutniczych w Berlinie w 1844 r.

Ostatni budynek sławięcickiej huty na współczesnej fotografii (*foto – Piotr Zdanowicz)* oraz na fragmencie litografii E. Knippela z ok. 1840 roku. Z prawej strony grafiki widać płynący Kanał Kłodnicki oraz wciąż częściowo istniejącą śluzę nr VII.

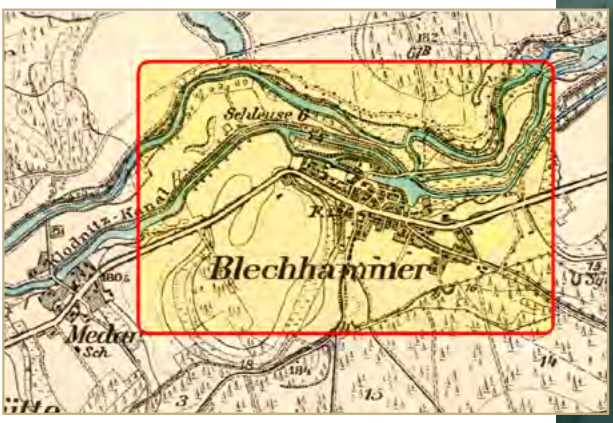
Tymczasem wspomnianą wcześniej, sędziwą pamiątką związaną z historią kanału i przemysłu istniejącą obok reliktów śluzy nr VII jest właśnie ostatni budynek sławięcickiej huty, pochodzący z początku XIX w. Niestety, nawet miejscowi miłośnicy historii, którzy w wielu przypadkach bardzo skutecznie działają na rzecz ochrony lokalnego dziedzictwa – niezbyt interesują się tym tematem, więc obiekt ten za kilka lub kilkanaście lat zapewne przestanie istnieć.

Poza śluzą nr VII, Kanał Kłodnicki jeszcze przez kilometr jest niewidoczny w terenie i dopiero na wysokości enklawy przemysłowej, pomiędzy Sławięcicami a Blachownią Śląską (teren Kędzierzyna-Koźla), koryto starego kanału odgałęzia się od nurtu Kanału Gliwickiego poprzez śluzę spustową. Kolejny kilometr biegu kanału to zarastające koryto miejscowo wypełnione wodą. Później woda i wyraźny zarys kanału znikają, ale istnieją w terenie ślady pozwalające częściowo odtworzyć jego dawną trasę.

Zbliżając się do następnej osady zwanej zwyczajowo *Starą Blachownią*, wkraczamy ponownie na dawne tereny przemysłowe. Od samego początku XVIII w. istniały tam kuźnice blachy, w miejsce których w 1809 r. zbudowano pod nadzorem Johna Baildona nowocześniejsze walcownie (w okolicy były też dwie fryszerki). Później hale walcowni zaadaptowano na papiernię, a w czasach powojennych działał tam jeszcze zakład stolarki przemysłowej.

Ostatnie dekady to powolna agonia miejsca, będącego pamiątką po początkach przemysłu w tej części Górnego Śląska (jakieś zakłady metalurgiczne istniały w tym miejscu już w XVII w.). Na naszych oczach rozpadają się przemysłowe budynki pamiętające początek XIX stulecia. W najlepszej kondycji jest niewielka kolonia robotnicza zbudowana w drugiej lub trzeciej dekadzie XIX w. Jednak jej dzieje są nieznane nawet osobom, które ją zamieszkują...

Opodal dawnych terenów przemysłowych znajduje się również kolejna śluza nr VI Kanału Kłodnickiego *(Schleuse Miedar Blechhammer)*. Przypomina o tym również prowadząca w tym kierunku droga, którą nazwano ulicą *Stara Śluza,*. Dawne miano tej śluzy sugeruje, że znajdowała się ona opodal kuźnic blachy na terenie osady zwanej *Miedarami*. Później tereny te, właśnie od zakładów produkujących blachę oraz powstałego przy nich osiedla, zyskały nazwę Blachowni. Już w XX wieku zbudowano na terenie Blachowni kolejne osiedla, a Miedary są dziś przysiółkiem, o istnieniu którego wiedzą tylko nieliczni mieszkańcy Kędzierzyna-Koźla.



Na fragmencie mapy z 1884 r. widać wodny układ logistyczny na wysokości Blachowni. Boczne cieki i baseny odchodzące od Kanału Kłodnickiego i rzeki Kłodnicy spełniały wielorakie funkcje, wspomagając miejscowe zakłady. Pozostały dziś po nich nieregularne zagłębienia terenu oraz malownicze rozlewiska *(foto – Piotr Zdanowicz)*

Jeżeli chodzi o śluzę nr VI, to zachowała się cała jej północno-zachodnia ściana oraz fragment przeciwległego muru wraz kompletną dolną głowicą. Jest też (w stanie agonalnym) dom śluzowego. Był on jeszcze kilka lat temu zamieszkały, ale gdy opustoszał, częściowo spłonął i stał się ruiną. Ocalał stojący w obejściu dwustuletni kasztanowiec, który być może pamięta pierwszych rezydentów śluzowego budynku.

Śluza nr VI, jak wszystkie zachowane śluzy Kanału Kłodnickiego, jest w bardzo złym stanie, a na dodatek jej komorę wypełniają śmieci i samosiewki drzew liczące już około 50 lat.

Główny budynek walcowni w Blachowni Śląskiej na litografii Knippela z połowy XIX w. oraz ruiny tej samej budowli współcześnie *(foto – Krzysztof Kubicki)*

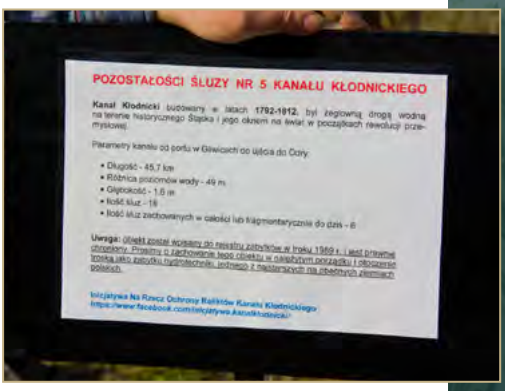
Budynek śluzowego i sędziwy kasztanowiec przy śluzie nr VI *(foto – Piotr Zdanowicz)*

Zatem dobrze, że pobliskiej ulicy nadano nazwę *Stara Śluza*, ale szkoda, że gospodarze tego miejsca nie są zainteresowani ratowaniem samej śluzy, która przecież wciąż jeszcze istnieje.

Na zachód od śluzy nr VI koryto starego kanału jest fragmentarycznie wypełnione wodą. Kanał zatacza łuk i kieruje się na południowy-zachód przez wspomniany przysiółek Miedary. Później ślady kanału są coraz mniej widoczne w terenie, a przed samą śluzą nr V *(Schleuse Miedar Eisenhammer)*, dawną trasę kanału wyznacza jedynie liniowo przebiegająca nierówność terenu oraz porastający ją szpaler drzew.

Współczesne realia śluzy nr VI w kędzierzyńsko-koziel-skiej Blachowni *(foto – Piotr Zdanowicz)*

Zachowane koryto Kanału Kłodnickiego na zachód od śluzy w Blachowni *(foto – Piotr Zdanowicz)*



Pozostałości śluzy nr V znajdują się na terenie ogródków działkowych (istnieje północno-zachodnia ściana, w dużej części zasypana). Na zdjęciach: śluza i efekty działań *Inicjatywy na Rzecz Ochrony Kanału Kłodnickiego*, założonej przez Katarzynę Floriańską (na fotografii w środku) *(foto – Krzysztof Kubicki)*

Opodal śluzy znajdują się zabudowania przysiółka zwanego *Miedarską Hutą*, którego nazwa związana jest z kuźnicą żelaza, założoną w początku XVIII w. Wersję dziewiętnastowieczną dawnej kuźnicy wyburzono w drugiej dekadzie XXI w. Jest też w pobliżu boczny ciek Kłodnicy związany z nieistniejącym już stawem kuźniczym, gdzie obecnie zadomowiła się kolonia bobrów.

Od śluzy nr V Kanał Kłodnicki płynął jeszcze pół kilometra na południowy-zachód i ten odcinek już nie istnieje. Po 300 m i wykonaniu zwrotu na północny-zachód dopływał on w okolice osady Lenartowice (obecnie teren Kędzierzyna-Koźla), gdzie znajdowała się śluza nr IV *(Schleuse Lenartowitz)*. Pozostał po niej jedynie dom śluzowego, stojący teraz nad brzegiem nowego Kanału Górnośląskiego (Gliwickiego).

Dom śluzowego śluzy nr IV nad Brzegiem Kanału Gliwickiego oraz ten sam fragment nowego kanału widoczny z mostu przy śluzie Nowa Wieś *(foto – Piotr Zdanowicz)*

W tym momencie przerwiemy na moment wędrówkę wzdłuż Kanału Kłodnickiego, a myślą cofniemy się do wydarzeń, które rozgrywały się na tym terenie kilkadziesiąt lat wcześniej.

NOWOCZESNY ŚWIADEK MROCZNEJ EPOKI

Wspominaliśmy już, że obiekty i urządzenia techniczne współpracujące z Kanałem Kłodnickim (sztolnia dziedziczna, pochylnie), często stawały się archaiczne już po kilku dekadach funkcjonowania z uwagi na ekspresowe tempo postępu technicznego. Stwierdzenie to dotyczy również samego Kanału Kłodnickiego. Wprawdzie w latach pięćdziesiątych XIX w. kanałowe przewozy

osiągnęły apogeum, ale potem było już tylko gorzej, bowiem transportowi wodnemu rósł potężny rywal w postaci kolei żelaznych.

Pierwsza linia na Śląsku (najstarsza na obecnych ziemiach polskich) z Wrocławia do Mysłowic, była gotowa już w 1845 r. Przebiegała ona przez wszystkie ważne miasta przemysłowe GOP-u: Katowice, Królewską Hutę, Zabrze, Gliwice (z wyjątkiem Bytomia) oraz przez ogromny węzeł kolejowy w ówczesnym Kandrzinie (obecnie część Kędzierzyna-Koźla).

Wkrótce pojawiły się kolejne linie dalekobieżne, a ponadto Górny Śląsk pokrył się siecią lokalnych linii wąskotorowych, które docierały niemal do hal produkcyjnych zakładów oraz do wszystkich miejsc przeładunku. Wprawdzie ówczesne wagony zabierały kilkakrotnie mniej towaru niż współczesne, a siła uciągu lokomotyw była znacznie mniejsza aniżeli współczesnych elektrowozów, ale i to ulegało szybkim zmianom, więc konkurencyjność kolei względem transportu wodnego rosła w postępie niemal geometrycznym.

W końcu niemal cały transport towarów wyjeżdżał z przemysłowych miast wschodu Górnego Śląska koleją i dopiero, gdy na przełomie XIX i XX w. powstał w Koźlu jeden z największych portów śródlądowych w Europie, część towaru przeładowywano na barki i dalej płynęły one rzeką Odrą na północ i zachód Europy. Sytuację pod koniec XIX w. próbowała ratować armatorska firma *Cäsar Wolheim*. Wykonano 27 zoptymalizowanych barek dla Kanału Kłodnickiego, które mogły zabierać do ładowni nawet 140 ton towaru. Przewozy kanałowe nieco drgnęły, ale nadal konkurencja kolei była zbyt duża.

Później był jeszcze łabędzi śpiew kanału w początku lat 20-tych XX w, kiedy to próbowano rozruszać kłodnickiego staruszka ekspediując tam 90 stutonowych barek obsługiwanych przez 20 holowników. Była to skala obciążenia absolutnie graniczna dla Kanału Kłodnickiego (tonaż przewożonych towarów przekroczył sześciokrotnie zakładane możliwości techniczne kanału) i wprawdzie w rekordowym 1920 r. udało się przewieźć kanałem 130 tys. ton towaru, lecz nawet ta liczba stanowiła ledwie kilka procent transportu od strony GOP-u. Jak łatwo się domyślić – resztę transportu realizowała kolej.

Zatem w początku XX w. wytworzyła się kuriozalna sytuacja. Na wschodzie Górnego Śląska istniało największe wówczas zagłębie przemysłowe w Europie, a niespełna 40 km na zachód był jeden z pięciu największych śródlądowych portów Europy. Jednak zagłębie i port nie miały praktycznie połączenia wodnego, bo Kanał Kłodnicki był już obiektem archaicznym i mało funkcjonalnym.

Plany remontu kanału, a także projekty zbudowania nowocześniejszej drogi wodnej pojawiły się już w drugiej połowie XIX w. Niektóre były tak śmiałe, że gdyby podjęto się ich realizacji, to nowy Kanał Kłodnicki byłby jednym z najnowocześniejszych w Europie. Na drodze do realizacji planów stało jednak niezmiennie lobby kolejowe, czerpiące krociowe zyski z transportu towarów ze wschodu Górnego Śląska. Kolej była też pozbawiona jakiejkolwiek konkurencji, bo samochody były wówczas niewiele bardziej mobilne od furmanek, a Kanał Kłodnicki stawał się „obiektem muzealnym".

Jednak, gdyby w jego miejsce pojawiła się nowoczesna droga wodna, po której pływałyby pociągi holownicze (zestawy kilku barek), mogące przewieźć jednorazowo nawet 1500 ton ładunku, to kolejowi przewoźnicy musieliby się podzielić transportowym „torcikiem" w proporcjach mocno dla siebie niekorzystnych.

Nowy kanał powstał jednak dopiero w latach 30-tych XX w., kiedy sprawująca władzę w Niemczech ekipa Hitlera, chcąc uwiarygodnić swoje wyborcze obietnice wdrożyła plan wyjścia z bezrobocia poprzez uruchomienie dodatkowych inwestycji. Były to działania w dużej mierze propagandowe, które zapewniały jedynie dorywczą lub sezonową pracę, ale tak czy inaczej ruszyła wówczas budowa nowego kanału łączącego port w Koźlu z Górnośląskim Okręgiem Przemysłowym. Kanał ten był zwany najpierw *Nowym Kanałem Kłodnickim*, a potem nosił imię Adolfa Hitlera.

Po wojnie stał się Kanałem Górnośląskim, a następnie Gliwickim, chociaż obecnie wielu znawców tematu lansuje bardziej logiczną i adekwatną nazwę: „Kanał Górnośląski", bo przecież

nie znajduje się on jedynie w Gliwicach, za to w całości mieści się na Górnym Śląsku. Można też powiedzieć, że za sprawą budowy Kanału Górnośląskiego dokonał się pewien dziejowy paradoks, bowiem okazało się, że aby powstał najnowocześniejszy obiekt śląskiej hydrotechniki, potrzeba było nastania wyjątkowo mrocznych i mało nowoczesnych czasów.

Robotnicy budujący Kanał Górnośląski (Gliwicki) na zdjęciu z lat 40-tych XX wieku *(z kolekcji Leonarda Seichtera)*

Z Kanałem Gliwickim oraz okolicami Blachowni Śląskiej – podobnie jak z okolicą gliwickich Łabęd – związane są też wydarzenia, które rozgrywały się tutaj w nazistowskich czasach II wojny światowej oraz w stalinowskiej rzeczywistości lat powojennych. Rzesza Niemiecka, przygotowując się do wojny, budowała fabryki mające wspomagać jej potencjał militarny. W okolicach obecnego Kędzierzyna-Koźla powstały filie zakładów *IG Farbenindustrie AG* oraz *Oberschlesische Hydrierwerke AG.*

Według pierwotnych planów, w okolicy Blachowni od Kanału Gliwickiego miała się też odgałęziać droga wodna w kierunku Dunaju. Ostatecznie kanału dunajskiego nie zdołano zbudować, ale istnieje pierwszych kilka kilometrów tej drogi wodnej, funkcjonującej obecnie jako Kanał Kędzierzyński, zbudowany w latach powojennych według niemieckich planów.

W każdym razie strategiczne dla III Rzeszy inwestycje prowadzono w ponurych czasach II wojny światowej, kiedy większość mężczyzn wcielono do armii. Dlatego przy budowie i obsłudze zakładów zbrojeniowych pracowali głównie jeńcy wojenni rozlokowani w 22 obozach pracy, wzdłuż Kanału Gliwickiego, od Blachowni po Sławięcice oraz w okolicach osiedla Azoty i Bierawy.

W szczytowym momencie mogło tam przebywać od 35 do 70 tys. jeńców różnej narodowości (Anglicy, Francuzi, Włosi, Rosjanie, Polacy, Czesi, Belgowie, mieszkańcy dawnej Jugosławii, Ukraińcy oraz jeńcy wielu innych narodowości). Od 1942 r. działał też obóz dla Żydów.

Najmniej represyjne były obozy dla jeńców anglojęzycznych, gdzie starano się przestrzegać postanowień konwencji genewskiej z lipca 1929 r. Gorsze warunki panowały w obozach dla Francuzów, Włochów, południowych Słowian oraz obozach karnych dla Niemców. Również obozy dla Polaków, a zwłaszcza Rosjan cechowała duża śmiertelność z uwagi na ogromne obciążenie pracą i skąpe racje żywnościowe.

Obiektem najbardziej złowrogim był znajdujący się w sławięcickim lesie *Judenlager* (obóz pracy dla Żydów). Powstał on w 1942 r., a dwa lata później stał się filią *K.L. Auschwitz*, przyjmując nazwę *Arbeitslager Blechhammer*. Od kwietnia 1944 do stycznia 1945 r. zginęło tam lub zostało wyselekcjonowanych i zabitych w Auschwitz 248 więźniów.

Potem był rok 1945 i czas sowieckiej okupacji. Podobnie jak w przypadku Łabęd, także tutaj niektóre z dawnych obozów nazistowskich stały się obozami prowadzonymi najpierw przez NKWD, a potem przez komunistyczne władze polskie.

Czasem różni autorzy używają zwrotu: „dawni kaci z lat II wojny stali się po wojnie ofiarami w tych samych obozach". To chwytliwy, ale pusty slogan, krzywdzący wielu niewinnych ludzi. W ogromnej większości były to znowu jedynie ofiary, bo przecież nie esesmani, ani nazistowscy dygnitarze siedzieli w górnośląskich obozach, ale miejscowa ludność (kobiety i dzieci), szeregowi

żołnierze Wehrmachtu (często Ślązacy), członkowie prawicowych organizacji, a nawet dawni powstańcy śląscy.

Dobrze ilustruje to cytat z oficjalnej inspekcji stalinowskiego obozu w Koźlu w sierpniu 1945 r. Czytamy tam: *„(...) Izba baraku zamieszkała przez 3 rodziny, w tym dwoje niemowląt w wieku 4 i 8 miesięcy. Brak łóżek i pomieszczeń do spania. Ludzie śpią na podłodze. Jedna pierzyna do przykrycia (...)"*

Niestety, pomimo że od wielu już lat komunistyczny reżim nie sprawuje władzy w naszym kraju, wciąż podczas uroczystości dotyczących kolejnych rocznic „wyzwolenia" nazistowskich obozów przez armię czerwoną, nikt nie wspomina o tym, że dokonała się wówczas jedynie zmiana składu przetrzymywanych w obozach ludzi oraz zmiana oprawców z niemieckich nazistów na sowieckich i polskich stalinowców.

UJŚCIOWY ODCINEK KANAŁU – CZYLI UŚPIONY POTENCJAŁ

Podczas wędrówki śladami ujściowego odcinka Kanału Kłodnickiego, towarzyszyć nam mogą odczucia ambiwalentne. Z jednej strony napotkamy dwie niemal kompletne śluzy, kilka kilometrów kanałowego koryta wypełnionego wodą oraz inne ciekawe artefakty.

Niestety, zobaczymy też przejawy haniebnych zaniedbań...Trudno doprawdy pojąć, że w czasach, gdy nie tylko w Europie Zachodniej, ale już w wielu rejonach Polski, zabytki industrialne są coraz bardziej cenionym i modnym produktem turystycznym – nikt z gospodarzy kanałowych i portowych obiektów, nie potrafił przez lata dostrzec ich potencjału, który przy właściwym wykorzystaniu i trafnych inwestycjach mógł przynieść wszystkim wymierne korzyści.

Zanim jednak dalszy ciąg wędrówki wzdłuż Kanału Kłodnickiego, powiedzmy jeszcze o nie mniej ciekawym obiekcie hydrotechnicznym związanym z Kanałem Gliwickim oraz rzeką Kłodnicą. Otóż opodal śluzy nr IV, Kanał Kłodnicki, płynący niegdyś nieco na północny-wschód od istniejącego obecnie Kanału Górnośląskiego, wykonywał zwrot niemal dokładnie na zachód. W tym właśnie miejscu nowy kanał przecina ślad swego poprzednika.

Jednak trasa Kanału Górnośląskiego krzyżuje się nie tylko z Kanałem Kłodnickim, ale także z płynącą tuż obok rzeką Kłodnicą. Podczas budowy nowej drogi wodnej, kolidujący z projektem stary kanał po prostu zlikwidowano, ale rzeki Kłodnicy nie sposób zlikwidować, więc projektanci zdecydowali, aby rzeka i nowy kanał krzyżowały się bezkolizyjnie.

W ten sposób powstało miejsce, gdzie Kłodnica przepływa pod dnem Kanału Gliwickiego. Czasem bywa ono nazywane skrzyżowaniem akweduktowym, ale to określenie jest mało precyzyjne, bowiem z takim skrzyżowaniem mamy do czynienia, kiedy płaszczyzny krzyżujących się cieków są względem siebie równoległe.

Tutaj mamy tak zwany przepust syfonowy, co oznacza, że rzeka przepływa pod dnem kanału w betonowych kolektorach zagłębiając się poniżej własnego poziomu, a po drugiej stronie kanału – dążąc do wyrównania - płynie niejako pod górkę wykorzystując zasadę rozkładu ciśnień w naczyniach połączonych.

Syfon Kłodnicy na terenie współczesnego Kędzierzyna-Koźla z lotu ptaka po remoncie mającym miejsce w 2019 roku *(foto – Piotr Krysiak)*

Skrzyżowanie syfonowe jest też bardziej unikatowe, o czym zaświadcza fakt, iż na terenie współczesnej Polski są tylko dwa takie przepusty (drugi znajduje się na Kujawach i związany jest z systemem wodnym Kanału Bydgoskiego).

Na zachód od Lenartowic Kanał Kłodnicki jest wciąż widoczny w terenie, chociaż przypomina już raczej przesychające mokradła. Jeszcze ponad dwie dekady wcześniej tutaj zaczynało się końcowe sześć kilometrów koryta starego kanału wypełnionego wodą, ale później budowano obwodnicę miasta i na kilku odcinkach śladem kanału poprowadzono jezdnie obwodnicy.

Kanał Kłodnicki pomiędzy Lenartowicami i Kędzierzynem *(foto – Piotr Zdanowicz)*

W okolicach współczesnego Ronda Grunwaldzkiego znajdowała się śluza nr III *(Kandrzin Schleuse)*, a obok niej w czasach funkcjonowania kanału była niewielka stocznia remontowa. Obecnie śluza znajduje się (ponoć w całości) pod jezdnią arterii drogowej. Około 700 m dalej obwodnica przebiega pod wiaduktem kolejowym z końca XIX w., który był pierwotnie mostem, pod którym płynął Kanał Kłodnicki.

Szyper Józef Stobrawe – przedstawiciel wielopokoleniowego rodu odrzańskich *łodziorzy* – na swej barce stojącej przy kędzierzyńskiej śluzie nr III w latach dwudziestych XX w. *(ze zbiorów Alberta Stobrawe)*

Od wiaduktu kanał podążał jeszcze 0,5 km na południowy-zachód śladem obecnej obwodnicy, a następnie zmieniał kierunek na północno-zachodni. Przed budową Kanału Kłodnickiego płynęła tędy do Odry jedna z ujściowych odnóg Kłodnicy, a po jego zbudowaniu, w tym właśnie miejscu kanał krzyżował się z zasilającą go rzeką poprzez śluzę regulującą ilość wód Kłodnicy wpływających do kanałowego koryta.

Obecnie nie ma już skrzyżowania cieków, chociaż nie kolidowało ono bezpośrednio z budowaną arterią drogową i do tej pory pomiędzy drogą i rzeką znajdują się zachowane fragmenty kanału. Nie ma też śluzy, a Kanał Kłodnicki odpływający w stronę ujścia (z prawej strony Kłodnicy), oddzielono od nurtu rzeki prowizoryczną groblą, poprzez którą przelewa się w sposób całkowicie spontaniczny część wód Kłodnicy zasilających ujściowy odcinek kanału. Zatem przy braku regulacji wpływu wód, a także braku wrót na śluzie piętrzącej u ujścia kanału, nurt wody jest bardzo wartki, co powoduje podmywanie fundamentów śluz nr I i nr II.

W każdym razie od miejsca dawnego skrzyżowania z Kłodnicą, aż do ujścia do Odry w Koźlu, ostał się trzykilometrowy odcinek zachowanego koryta Kanału Kłodnickiego. Okolica niegdysiejszego skrzyżowania z rzeką (na wysokości dawnej osady Żabieniec) obfituje też w bardzo urokliwe

kanałowe pejzaże; kanał tworzy tu namiastkę przełomu, przecinając wydmy porośnięte przez niewielki las, w którym sporo jest sędziwych dębów.

Stary kanał odpływający z rzeki Kłodnicy w miejscu dawnego skrzyżowania w Kędzierzynie-Koźlu *(foto – Piotr Zdanowicz)*

Zimowy i jesienny pejzaż okolic Kanału Kłodnickiego przepływającego przez żabieniecki lasek *(foto – Piotr Zdanowicz)*

Archiwalna fotografia wykonana przed 100 laty w okolicach Kłodnicy *(z kolekcji Alberta Stobrawe)*

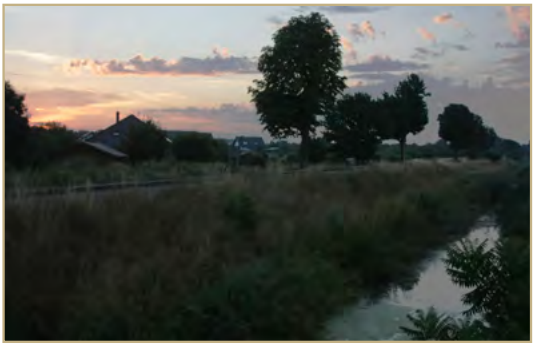
Po zatoczeniu łuku na wysokości lasu, koryto kanału biegnie przez niespełna 3 km idealnie prosto na północny-zachód w kierunku rzeki Odry. Kanałowi towarzyszą teraz pola i łąki oraz zadrzewiona polna droga. To po takich drogach, usytuowanych kiedyś na całej długości kanału, poruszali się ciągnący barki ludzie zwani burłakami, a na Śląsku deptokami. Potem barki ciągnęły zaprzęgi konne, a w początku XX w. pojawiły się parowe holowniki i łodzie z własnym napędem.

Po 400 m Kanał Kłodnicki dociera do dawnej osady o nazwie Kłodnica, będącej przed 1975 r. oddzielnym miastem, a obecnie jedną z dzielnic Kędzierzyna-Koźla. Tak więc mamy w jednym miejscu Kłodnicę w sensie miejscowości, rzekę Kłodnicę i na dokładkę Kanał Kłodnicki.

Jest też śluza nr II, której jednak nie nadano pierwotnie nazwy od miejscowości, w której się znajduje, ale od karczmy *(Arende Schleuse)* znajdującej się w tej okolicy przez przeszło 200 lat. Istnieje jednak śluza o nazwie *Kłodnica*, ale znajduje się ona na nowym Kanale Górnośląskim (Gliwickim). Jest to tak zwana śluza szybowa – trzecia największa na terenie Polski, gdzie wysokość piętrzenia wody (różnica poziomów pomiędzy dolną i górną wodą) wynosi 10,4 m.

Wracając jednak do śluzy nr II Kanału Kłodnickiego, warto zauważyć, że jest to w tej chwili najlepiej zachowana śluza tego kanału. Jest to również jedyna z istniejących śluz, na której istnieje

Śluza II w kierunku górnego progu oraz inskrypcja z datą jej budowy, a także czerwcowy widok ze śluzy w Kłodnicy o świcie i przed zmierzchem *(foto – Piotr Zdanowicz)*



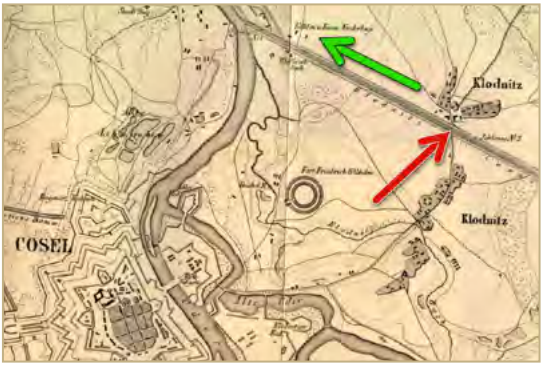
blok kamienny z inskrypcją: *29 Juli 1817,* informującą o dacie oddania śluzy do użytku. Oczywiście wcześniej – przed rokiem 1795 - zbudowano w tym miejscu śluzę drewnianą, która przed budową śluzy murowanej została rozebrana.

Na terenie Polski, spośród istniejących w całości śluz komorowych, starsze są tylko trzy śluzy na *Starym Kanale Bydgoskim* oraz bliźniacza śluza nr I na Kanale Kłodnickim. Zatem śluza w Kłodnicy jest unikatowym obiektem hydrotechnicznym, a mimo to wciąż niszczeje i jeżeli w najbliższym czasie nie zostaną podjęte konkretne działania ratunkowe, to niebawem przestanie istnieć.

Podmywane fundamenty śluzy nr II, pękająca górna głowica oraz nieco drewna pozostałego po wrotach śluzy, leżącego od 23 lat na trawie przy śluzie – to świadectwa zupełnego braku zainteresowania tym obiektem ze strony jego gospodarzy *(foto Piotr Zdanowicz i Krzysztof Kubicki)*

Na śluzie nr II mamy też namacany symbol braku dbałości o ten zabytek. Otóż w 1998 r. drewniane wrota śluzy urwały się z zawiasów i wpadły do wody. Konserwator zabytków zalecił aby je podnieść i zabezpieczyć. Rzeczywiście – wrota podniesiono i „zabezpieczono" kładąc na trawie obok śluzy... Po 23 latach została z nich starta zmurszałego drewna.

Od śluzy nr II stary kanał płynie teraz w stronę osiedla Koźle Port, chociaż w czasach budowy Kanału Kłodnickiego, a nawet jeszcze w początkach XX w., tereny te należały do gminy Kłodnica. To w tej okolicy istniał najpierw niewielki port wraz ze składnicą węgla i materiałów żelaznych, a od przełomu XIX i XX w. - nowoczesny śródlądowy port odrzański *(Cosel Oderhafen)* - jeden z kilku największych w Europie.



Najstarszy odcinek kanału zbudowany do 1794 r. widoczny z mostu drogowego w Kłodnicy oraz ten sam odcinek kanału na fragmencie mapy wojskowej z 1807 r. *(foto – Piotr Zdanowicz)*

Do portu doprowadzono ogromną bocznicę kolejową, a obok powstało portowe osiedle z reprezentacyjnymi gmachami zdobionymi marynistyczną sztukaterią. W początkach XX w. były tam trzy ekskluzywne hotele, kasyna, sale taneczne i teatralne, restauracje, tawerny, biura, przedstawicielstwa firm armatorskich, a także kilkanaście sklepów i zakładów rzemieślniczych... Zresztą, to samo ujęcie na współczesnym zdjęciu i widokówce sprzed stu lat, wydaje się sugerować, że na osiedlu niewiele się zmieniło

Dzielnica portowa w Koźlu (*Fotografia archiwalna z kolekcji Bogusława Rogowskiego; foto współczesne – Piotr Zdanowicz)*

Niestety czar pryska po tak zwanym bliższym poznaniu. Dzisiaj osiedle portowe jest opustoszałą socjalną enklawą, a potencjalnie piękne kamienice rozpadają się na naszych oczach. W ten sposób skazano na powolną agonię miejsce o niepowtarzalnym klimacie, które byłoby ozdobą w każdym europejskim mieście, co pokazują kolejne fotografie.

Już tylko nieliczne detale architektoniczne zdobiące fasady i wnętrza kamienic zaświadczają o dawnej wielkości i unikalnym klimacie kozielskiej portowej dzielnicy.

Skutki wieloletnich zaniedbań w dzielnicy portowej w Koźlu (*Foto – Piotr Zdanowicz)*

Ocalałe detale architektoniczne (*Foto – Grażyna Zdanowicz i Piotr Zdanowicz)*

Nie ma też kozielskiego portu, który przestał być potrzebny w początku lat 90-tych XX w., kiedy ustała żegluga na Odrze i Kanale Gliwickim. Podobny los spotkał kolejową bocznicę portową, która wygląda teraz jak inscenizowana sceneria filmu grozy.

Zdjęcia tego samego pierwszego basenu portowego w początku XX w. w okresie rozkwitu portu *(z archiwum autora)* i puste nabrzeża portowe sto lat później *(foto – Zygfryd Jurek)*

Zdewastowana bocznica przy kozielskim porcie *(foto Grażyna Zdanowicz; Krzysztof Kubicki i Piotr Zdanowicz)*

Od portowego osiedla kanał płynie jeszcze pół kilometra przez zdewastowane tereny przemysłowe, na które zwolna powraca natura, okrywając wstydliwe szare ruiny płaszczem zieleni. U ujścia do Odry jest śluza nr I oraz wrota powodziowe, czyli śluza piętrząca zbudowana w III dekadzie XIX w. Śluza nr I powstała w 1816 r. po tym, jak istniejąca w tym samym miejscu śluza drewniana uległa zawaleniu. Jest to więc najstarsza, istniejąca w całości śluza Kanału Kłodnickiego i 4. najstarsza śluza komorowa na terenie współczesnej Polski.

Również śluza nr I, choć wpisana do rejestru zabytków (podobnie jak śluza nr II) – jest w złym stanie, a i to stwierdzenie wydaje się być eufemizmem. Trafniej byłoby powiedzieć, że dla kanałowych śluz - jak dla całego Kanału Kłodnickiego, już bardzo dawno temu wybrzmiał ostatni dzwonek przynaglający do ratowania tych obiektów. Na jednym z kolejnych zdjęć widać zresztą uszkodzoną głowicę śluzy, która runęła podmyta przez wodę.

Śluza nr I od strony ujścia do Odry *(foto – Krzysztof Kubicki)* oraz oryginalny wodowskaz i tabliczka na górnej głowicy śluzy *(foto – Piotr Zdanowicz)*

W ten sposób, w dość nostalgicznych i niezbyt optymistycznych okolicznościach, Kanał Kłodnicki kończy swój bieg wpadając w ramiona księżnej śląskich rzek. To właśnie tutaj 200 lat temu było transportowe okno na świat dla całej przemysłowej części Górnego Śląska, a dzisiaj miejsce to i jego historia jest zupełnie nieznane, nawet mieszkańcom sąsiedniego osiedla.

Pozostałości głowicy śluzy nr I w Koźlu *(Foto – Piotr Zdanowicz*

KANAŁOWE POST SCRIPTUM

Na koniec spróbujmy jeszcze zadać pytanie, dlaczego warto ratować relikty Kanału Kłodnickiego. Cóż, smutny jest chyba już sam fakt, iż musimy przekonywać o konieczności ochrony obiektów zabytkowych, czyli prawem chronionych... Ponieważ jednak żyjemy w dziwnych czasach, więc zastanówmy się czemu przeszło dwustuletni Kanał Kłodnicki zasługuje na to, aby go ratować.

Po pierwsze, warto abyśmy spróbowali dostrzec Kanał Kłodnicki we właściwej perspektywie. Otóż w czasach Peerelu na potęgę niszczono na Śląsku zamki, pałace, miejskie kamienice i inne obiekty, które stanowiły zbędny w ocenie ówczesnych włodarzy, „historyczny balast". Jednak wciąż sporo mamy zabytków sakralnych, reprezentacyjnych rezydencji czy miejskich starówek. Znacznie mniej jest zabytków związanych z inżynierią wodną. Dlatego też, jeżeli nie ochronimy „resztek" Kanału Kłodnickiego, to zniknie – nie jeden z wielu, jak w wypadku zamków czy pałaców - ale jeden z bardzo nielicznych i na dodatek najstarszy zabytek śląskiej hydrotechniki.

Ponadto Kanał Kłodnicki - pomimo fragmentarycznego lub szczątkowego już istnienia – wydaje się mieć odpowiedni potencjał do tego, aby stać się produktem turystycznym. Można wzdłuż kanału oraz w jego okolicy wytyczać szlaki piesze i rowerowe, a także ścieżki krajoznawcze. Podróżujący nimi turyści,

Ujście Kanału Kłodnickiego do Odry (*Foto – Piotr Krysiak)*

Ścieżka prowadząca wzdłuż Kanału Kłodnickiego na terenie Kłodnicy *(Foto – Piotr Zdanowicz)*

oprócz zalet, jakie niesie z sobą jazda na rowerze czy też piesza wędrówka, mieliby sposobność odkrywania nielicznych już, śląskich hydrotechnicznych skarbów, które współegzystują z pięknem otaczającej przyrody.

Odkrywanie historii, ale także fizycznych śladów Kanału Kłodnickiego byłoby też wdzięcznym tematem dla miłośników turystyki industrialnej, bowiem kanał to przecież najstarszy tego typu zabytek inżynierii wodnej na całym Śląsku.

Ujściowy fragment Kanału Kłodnickiego, po spełnieniu kilku warunków i przeprowadzeniu kilku inwestycji, mógłby być również udostępniony dla turystyki kajakowej. Ten trzykilometrowy odcinek kanału byłby fragmentem dłuższego szlaku wodnego w formie pętli, a przemierzający tę trasę miłośnicy turystyki kajakowej mieliby okazję płynąć również rzekami: Odrą i Kłodnicą oraz Kanałem Gliwickim.

Kajakarze na Kanale Kłodnickim to widok nieco egzotyczny, ale po modernizacji ujściowego odcinka kanału mógłby się on stać bardzo atrakcyjnym fragmentem wielu okolicznych szlaków kajakowych *(foto – Piotr Zdanowicz)*

Oczyma wyobraźni wolno nam też widzieć otoczenie istniejącego odcinka Kanału Kłodnickiego jako zagospodarowaną przestrzeń rekreacyjno-wypoczynkową z zadbaną zielenią, małą architekturą, ścieżkami spacerowymi i oczywiście wyremontowanymi śluzami kanałowymi.

Warto też pomyśleć o walorach edukacyjnych kanałowych obiektów. To oczywiste, że młodzi ludzie poznają nazwiska oraz dzieła artystów, ale warto, aby poznawali również wybitne działa techniki. Wśród śląskich konstruktorów z czasów rewolucji przemysłowej nie znajdziemy wprawdzie nazwisk: Nowak czy Kowalski, a raczej Reden, Wedding, Baildon... ale nikt nie dyskryminuje twórczości Bacha, Beethovena czy Goethego, tylko dlatego, że nie byli Polakami, dlaczego więc Kanał Kłodnicki miałby być traktowany inaczej...

Jest również oczywiste, że aby uchronić *stary kanał* przed unicestwieniem, nie wystarczą dobre chęci garstki pasjonatów, bo oni nie posiadają środków na zagospodarowanie turystyczne kanału czy też remont kanałowych śluz. Dla ratowania najstarszego zabytku śląskiej hydrotechniki, konieczne jest zainteresowanie i zaangażowanie instytucji oraz samorządów dwóch górnośląskich województw: śląskiego i opolskiego, na terenie których znajdują się relikty starego kanału.

To zainteresowanie musi się jednak wyrażać poprzez niezwłoczne podjęcie konkretnych spójnych działań, bo w przeciwnym razie już niedługo naturalne procesy sprawią, że śluzy się rozpadną, a ostatnie fragmenty kanałowego koryta zamienią się w coś, co przypominać będzie już tylko nieco większy rów melioracyjny.

...I jeszcze jedna konkluzja. Otóż, podczas krótkiej opowieści o kłodnickiej drodze wodnej, odnośnie urządzeń „kanałowo-przemysłowych" pojawiały się stwierdzenia: „jeden z największych w Europie", „jedna z najnowocześniejszych w Europie", „jeden z pierwszych w Europie... Zastanówmy się, co dzisiaj musielibyśmy stworzyć, aby obiekt ten zasłużył na takie określenia... Nie łudźmy się, raczej nic takiego nie zbudujemy, więc spróbujmy przynajmniej zachować to, co przejęliśmy po naszych przodkach.

BIBLIOGRAFIA

PUBLIKACJE KSIĄŻKOWE:

Bahlcke J., Kaczmarek R., Gawrecki D. (red): *Historia Górnego Śląska. Polityka, gospodarka i kultura europejskiego regionu;* Gliwice 2011

Christoph H.: *John Baildon – biografia*; Katowice 1996

Herzig A., Juchniewicz K., Juchniewicz M.; *Śląsk i jego dzieje*; Wrocław 2012

Jońca K.: *Dzieje Sławięcic do roku 1945*; Kędzierzyn-Koźle 2007

Nadolski P.: *Dzieje Kanału Kłodnickiego i Gliwickiego;* Gliwice 2019

Niemczuk J., Scholtz-Knobloch T.; *Górnośląskie kanały żeglowne*; 2010

Nowak E.: *Obozy na Śląsku Opolskim w systemie powojennych obozów w Polsce (1945-1950). Historia i implikacje*; Opole 2002.

Nycz E., Senft S.(red): *Kędzierzyn-Koźle. Monografia miasta*; Opole 2000

Piernikarczyk J.: *Historja górnictwa i hutnictwa na Górnym Śląsku*; Katowice 1933

Schmidt J.: *Historia problemów wodnych w Gliwicach*; Gliwice 2002

Sikora M.: *Kuźnia broni III Rzeszy. Niemiecki przemysł zbrojeniowy na Górnym Śląsku podczas II wojny światowej*, Katowice-Kraków 2007

Urbaniak M.: *Dzieła Hydrotechniki w Polsce. Kanał Górnośląski (Gliwicki);* Łódź 2015

Złoty A.: *Vademecum historyczne Górnego Śląska*; Katowice 2007

INNE TEKSTY ŹRÓDŁOWE

Schmidt J.: *Dzieje Kanału Kłodnickiego*, w: *Rocznik Muzeum w Gliwicach*; Gliwice 1990

Zbiegieni A.: *Pochylnie Kanału Kłodnickiego*, w: *Biuletyn Ośrodka Ochrony Zbiorów Publicznych Ministerstwa Kultury i Sztuki (nr 8)*; Ochrona i Konserwacja Zabytków, Warszawa 1998

Zbiegieni A.: *200 lat tradycji Huty Gliwickiej*, w: *Rewitalizacja zabytków Techniki;* Warszawa 1995

TEKSTY I ŹRÓDŁA INTERNETOWE

Jabłoński M.: *Historia Kanału Kłodnickiego – Kanał Sztolniowy*, ze strony: *http://www.gliwiczanie.pl/Reportaz/kanaly/kanal_sztolniowy/kanal/kanal_sztolniowy.htm*

Niemczuk. J.: *Kanał Gliwicki;* ze strony: *http://kanalgliwicki.net/gliwicki/gliwicki_1.html*

Niemczuk. J.: *Kanał Kłodnicki;* ze strony: *http://kanalgliwicki.net/klodnicki/index.html*

Pyś J.: *Odrzańska Droga Wodna – europejskie dziedzictwo (cz. I-VIII)*; ze strony: *https://www.zegluga-rzeczna.pl/articles.php?cat_id=8*

Wieczorek E.: *Zabytki Techniki – Kanał Kłodnicki, Kanał Gliwicki;* ze strony: *http://krajoznawca.org/kg23/165-zabytki-techniki-kanal-klodnicki-kanal-gliwicki*

Wiśniewski L.: *Główna Kluczowa Sztolnia dziedziczna jako zabytek techniki zaliczany do europejskiego dziedzictwa kulturowego*; ze strony: *http://www.gwarkowie.pl/pliki/glowna-kluczowa-sztolnia-dziedziczna-917.pdf*

www.dokumentyslaska.pl

www.gliwiczanie.pl

www.muzeumgornictwa.pl

www.muzeum.gliwice.pl

Województwo Śląskie

Śląskie. Budżet Obywatelski

Zadanie finansowane w ramach
II edycji Marszałkowskiego Budżetu Obywatelskiego Województwa Śląskiego na rok 2021

ISBN: 978-83-960932-2-6

Katowice 2021