

KRÓTKI RYS HISTORYCZNY REGULACJI RZEKI ODRY

PIOTR WARCHOLAK*

Streszczenie

Praca zawiera opis historyczny rozwoju żeglugi na Odrze i związanej z tym modernizacji rzeki. Roboty wykonywane w kolejnych latach, począwszy od XII w. do dzisiaj, przyczyniły się do znacznej regulacji Odry. Prace te często były niweczone przez kolejne powodzie. Letnia powódź 1997 roku dostarczyła wielu wskazówek odnośnie sposobu zagospodarowania doliny Odry, co będzie wykorzystane w kompleksowym programie dotyczącym modernizacji Odry („Program Odra 2006”).

Odra jest drugą po Wiśle co do wielkości rzeką Polski. Ma długość 845 km, w tym 742 km na terenie Polski. Na długości 179 km jest rzeką graniczną z Republiką Federalną Niemiec, a na długości 8 km z Republiką Czeską. Powierzchnia dorzecza Odry wynosi blisko 120 tys. km², z czego 106 km² czyli ponad 88% leży w Polsce i zajmuje 1/3 powierzchni kraju.

Odra dziko płynąca przerzucała swe koryto przez całą szerokość doliny, niekiedy spod jednego wysokiego brzegu na przeciwległy. Do dziś dają się stwierdzić ślady dawnych koryt. W czasie kolejnych wezbrań „przeorywując” dolinę, odsłaniała pnie drzew z zatopionych wcześniej lasów dębowych. Żegluga po takiej rzece była bardzo uciążliwa, stąd pozwolić sobie na nią mogły jedynie najbogatsze z klasztorów sadowiących się w obronnych widłach i odgałęzieniach rzeki. Według wzmianek w dokumentach z 1211 roku należał do nich klasztor w Lubiążu, który sprowadzał na barkach 10-tonowych sól z Gubina.

Żegluga na Odrze była wtedy kosztowna, mozolna i niebezpieczna. Przed barką jechali pacholki na koniach i wytyczali wiechami nurt. Barki bardzo często rozbijały się o wystające z dna pnie drzew.

* Wojewódzki Zarząd Melioracji i Urządzeń Wodnych w Zielonej Górze

Wokół klasztorów powstawały osiedla, dolina zaczęła się zaludniać, zwłaszcza gdy okazało się, że grunt leśny stanowi znakomitą glebę pod pszenicę.

Osiedla i pola uprawne wymagały ochrony przed wielkimi wodami Odry. Toteż już w XII w. zaczęto budować wały i umacniać brzegi rzeki pierwszymi budowlami regulacyjnymi. Były to budowle faszynowo-ziemne obsadzone wikliną.

W XIII w. zaczęto budować na Odrze jazy do napędzania młynów. Na początku XVII w. rozpoczęto regulację Odry przekopami, budowano też coraz więcej jazów. Stanowiły one utrudnienie dla żeglugi, gdyż barki przeciągano przez nie przy pomocy lin. Przełomem w regulacji Odry był rok 1736, kiedy to wielka powódź poczyniła duże straty w gęsto już zaludnionej i zagospodarowanej dolinie. Podjęte na dużą skalę roboty regulacyjne koryta i budowa wałów przyniosły efekty. Powódź w 1780 r., dorównująca objętością przepływu powodzi z 1736 r., w zawężonym korycie poczyniła mniejsze szkody. W 1746 r. władze pruskie ustanowiły stanowisko Królewskiego Nadinspektora Budów Wodnych i Wałów na Górnym i Dolnym Śląsku. Został nim mianowany Neuwertz, który wraz z synem – swoim następcą przeprowadzili wielkie prace regulacyjne. Wykonano szereg przekopów, skracających rzekę z 1020 do 860 km, rozebrano jazy lub pobudowano przy nich śluzy ułatwiające żeglugę. Doliny obwałowano, a na odsypiskach od 1744 r. zaczęto uprawiać wiklinę. Wiklinę uznano za sposób na ochronę brzegów i powolne wyrobienie się koryta. Nie dało to jednak oczekiwanych wyników. Koncentrację koryta i wykształcenie się głębokości osiągnięto dopiero na początku XIX w. po zastosowaniu budowli faszynowych.

Od 1743 r. prowadzono systematyczne pomiary kartograficzne, które zakończono w 1890 r. kilometrowaniem Odry. Prace wykonane w latach od 1791 do 1819 były okresem prób regulacji za pomocą budowli faszynowych nowego typu, jako wstęp do właściwej regulacji zainicjowanej w 1819 r. protokołem bogumińskim.

W Protokole tym odstąpiono od regulacji przekopami, a zmniejszenie ich szkodliwego działania postanowiono skorygować poprzez wytworzenie wijącej się trasy rzeki jako bliższej jej naturze. Przyjęto też zmienną szerokość koryta z biegiem rzeki i tak np.: od 61 m poniżej Raciborza do 150 m poniżej ujścia Nysy Łużyckiej. Przyjęto również, że koszt robót regulacyjnych powinno ponosić Państwo, a roboty miały być koncentrowane w jednym najbardziej tego wymagającym odcinku i kończone. Zaobserwowane skutki miały dać podstawę do dalszych prac. Według tych wytycznych prowadzono roboty regulacyjne od 1843 r. z dobrym wynikiem w wielu miejscach. Wykonano w tym czasie 5432 ostróg i 262,5 km tam równoległych.

W 1842 r. kierownictwo tych prac w Ministerstwie Spraw Wewnętrznych Prus objął Becker. Odstąpił od odcinkowej regulacji, nakazał wykonywanie prac na dłuższych odcinkach z góry w dół rzeki, zmienił sposób budowy ostróg i ich

konstrukcję. Rozpoczął się nowy okres szeroko zakrojonych prac regulacyjnych, do których bodźcem było zwiększeniem ruchu żeglugowego na Odrze.

W XIII w. Odrą pływały barki 10-tonowe, do 1819 r. – 25-tonowe. Jednak już w 1839 r. pływały po rzece barki 75-tonowe, a w roku 1859 100-tonowe. Roboty regulacyjne na Odrze wzmogły się po utworzeniu w 1874 r. osobnej administracji budowlanej we Wrocławiu. Połączono 3 dotychczasowe rejencje: we Wrocławiu, Legnicy i Frankfurcie.

W 1879 r. rozszerzono zasięg działania administracji budowlanej Odry na jej górny bieg, aż do granicy prusko-austriackiej pod Boguminem. W ten sposób Odra na przestrzeni 700 km poddana została jednemu kierownictwu. Do zadań nowej administracji należała przede wszystkim regulacja odcinka Odry poniżej Wrocławia, aby umożliwić transport produktów kopalnianych i hutniczych z Górnego Śląska. Ze względu na niedostatek wody na tym odcinku Odrę skanalizowano.

Ruch na Odrze w tym czasie wzrósł znacznie, np. we Wrocławiu z 50.000 ton do 675.000 ton, a nośność barek wzrosła do 450 ton.

Barki z żaglowych zmieniły się w parowe. Barki te docierały jedynie do Wrocławia. Śluży we Wrocławiu, Oławie, Brzegu Dolnym i Opolu nie były w stanie przepuścić barek 400-tonowych niezbędnych do przewozu produktów z Górnego Śląska do Berlina i Hamburga.

Wielka powódź w 1903 r., która zalała około 900 km² gruntów i spowodowała wielkie straty w gospodarce, szczególnie w rolnictwie, wymusiła wielkie prace regulacyjne w obrębie Wrocławia. Roboty rozpoczęto w 1912 r. i intensywnie prowadzono do 1917 r. Po I wojnie światowej tempo robót zmniejszyło się z powodu braku środków, niemniej zakończono je w 1933 roku.

Wykonane urządzenia przeciwpowodziowe pozytywnie przeszły pierwszą próbę w 1930 roku, w czasie powodzi nie mniejszej niż w 1903 r. Przepływ w rejonie Wrocławia oszacowano wtedy na 2000 m³/sek wobec 2400 m³/sek w 1903 roku.

Wykonane urządzenia wodne otworzyły perspektywy rozwoju dla przemysłu górnośląskiego. Robotami tymi zamknięto pewien etap regulacji Odry. Wykonane prace nie zapewniły jednak całego okresu żeglugowego w latach suchych.

Już na etapie projektowania tych prac uwidoczniły się sprzeczności w interesach rolnictwa i żeglugi.

Budowa zbiornika w Otmuchowie napotykała na duże opory ze strony Ministerstwa Rolnictwa, które nie chciało się zgodzić na uszczuplenie powierzchni rolnej. Wyłoniona komisja w roku 1922 po przeanalizowaniu wielu wariantów doszła do konkluzji, które są aktualne do dziś: „Zapewnienie odpowiedniej głębokości dla żeglugi od Wrocławia do Szczecina będzie prawdopodobnie możliwe dopiero po skanalizowaniu odcinka do ujścia Warty”.

Zestopniowanie odcinka rzeki od Brzegu Dolnego do ujścia Warty spowodowałoby podtopienie użytkowanych rolniczo dolin rzecznych, a także pogorszenie stopnia zabezpieczenia przed powodzią, zwłaszcza zimowymi.

Ostatecznie, jako najlepszą z rozważanych alternatyw przyjęto regulację Odry poniżej Rędzina na małą wodę z równoczesną budową zbiornika Otmuchów, który miał dać możliwość nieprzerwanego ruchu 400-tonowych barek – z wyjątkiem lat suchych.

Pojemność retencyjna zbiorników zapewniających nieprzerwaną żeglugę określono na 540 mln m³.

Odra należy do rzek ubogich w wodę. Proporcjonalnie do wielkości dorzecza jest uboższą w wodę przynajmniej o: 10% od Wisły, 30% od Łaby i aż 100% od Renu.

Przystosowanie Odry do celów żeglugowych odbywało się etapami według ówczesnych potrzeb i poglądów na rozwój żeglugi.

Letnia powódź na Odrze w roku 1997 dostarczyła wielu doświadczeń i wskazań odnośnie sposobu zagospodarowania dolin rzecznych, systemu ochrony przeciwpowodziowej, funkcji koryta i międzywali rzek.

Zamierzeniem łączącym te doświadczenia jest „Program Odra 2006”, który od 1999 roku ma szansę stać się polską częścią programu międzynarodowego modernizacji zabudowy doliny Odry, zgodnie z dominującą obecnie zasadą równoważonego rozwoju. Program ten przewiduje działania na rzecz ochrony przeciwpowodziowej, czystości wody oraz dostosowanie Odrzańskiej drogi Wodnej do parametrów III klasy, a na wybranych odcinkach rzeki do parametrów odpowiadających wymogom międzynarodowym.