

Przemiany krajobrazu w dolinie rzeki Odry we Wrocławiu związane z ochroną przed powodzią w okresie ostatnich 200 lat

Agnieszka Faron-Okoniewska

Landscape Transformation in the Valley of the Oder in Wrocław Relating to Protection Against Floods During the Past 200 Years

Wprowadzenie

Introduction

Każde miasto posiada swoje naturalne piękno. Niektóre z nich wyróżniają się wspaniałą architekturą, inne zaś malowniczymi parkami. Są też miasta typowo finansowe czy handlowe, jednak Wrocław od zarania dziejów swój urok zawdzięcza swoistej więzi z przepływającą przez nie rzeką, Odrą.

Odra w pradolinie Wrocławsko-Magdeburskiej pojawiła się w wyniku ustąpienia lądolodu. Przedzierając się przez teren obecnego Wrocławia tworzyła zakola, starorzecza, mokradła i wiele wysp. To właśnie dzięki istnieniu tych ostatnich w tym miejscu powstały dogodnie przeprawy i utworzyły się na tym terenie pierwsze szlaki handlowe zarówno lądowe, jak i wodne. Nic dziwnego, że pierwsi osadnicy Wrocławia około X wieku na jednej z wysp w dolinie Odry założyli gród. Rzeka niosła zagrożenie powodziowe, zwiększała niebezpieczeństwo epidemii, lecz podnosiła możliwości obronne i jednocześnie dawała mieszkańcom stały dostęp do wody pitnej. W miarę rozwoju, dogodne położenie na przecięciu szlaków komunikacyjnych sprawiło, że Wrocław stał się ważnym punktem wymiany towarów. Od tej pory rozwijał się on w sąsiedztwie rzeki, dopasowując do otaczającego go węzła wodnego i korzystając z dobrodziejstw, jakie dawał. Rozpoczęto budowę pierwszych przepraw, obwało-

Ryc. 1. Widok na stopień wodny Szczytniki

Fig. 1. View of barrage Szczytniki

wań i podpiętrzano stan wody dokonując pierwszych regulacji Odry, która trwa praktycznie do tej pory. Obecnie poprzez regulację rozumiemy przystosowanie rzek do żeglugi, zabezpieczeniu dróg, mostów czy innych obiektów budowlanych przed naporem wody, co wpływa także znacząco na bilans wodny, zapewniając tym samym miastu odpowiednią ilość wody, zużywanej w celach przemysłowych, jak i komunalnych. Stanowi też nieodzowną ochronę przed powodzią, od budowy zbiorników retencyjnych do obwałowania koryta rzeki oraz tworzenia kanałów ulgi i polderów zalewowych. Wszelkie takie działania mają wpływ na krajobraz, czyli na zewnętrzny wyraz aktualnego stanu środowiska geograficznego, w którym zachodzące procesy tworzą charakterystyczne cechy określające rodzaj (czynniki przestrzenne), stan (czynniki historyczne) i typ tego krajobrazu (funkcja pełniona przez dany obszar). Komponenty przyrodnicze oraz zmiany wywołane przez ingerencję człowieka tworzą swoisty geokompleks. Komponenty te przenikają się, tworząc strukturę oddziaływania, reagującą jako całość.

Rozwój miasta i żeglugi

Development of the city and navigation

„Doliny” krajobraz Odry zmienił się w kolejnych latach rozwoju miasta przystosowując rzekę do po-

Ryc. 2. Widok na stopień wodny Bartoszowice

Fig. 2. View of barrage Bartoszowice



trzeb mieszkańców. Powstawały pierwsze budowle hydrotechniczne takie jak: stopnie wodne, przekopy, kanały, wały, nadbrzeża, porty miejskie i przystanie. Wszelkie te zabiegi sprawiły, że woda z rzeki mogła być wykorzystana do zasilania młynów, kuźni i innych warsztatów rzemieślniczych oraz, co najważniejsze, usprawniły żeglugę. To właśnie dla jej potrzeb wybudowano nowe kanały, dzięki którym statki omijały historyczne centrum miasta. Starano się także zapanować, by rzeka nie wylała się poza swoje koryto, przez co zmieniano wielokrotnie jej główny nurt odcinając meandry i budując wały przeciwpowodziowe. W wyniku wszelkich tych regulacji w XVIII i XIX wieku skrócono długość Odry o prawie dwieście kilometrów, nadając jej całkiem nowy kształt. Pod koniec XIX wieku rozpoczęto prace mające na celu poprowadzenie drogi wodnej z ominięciem śródmieścia. Szlak wodny poprowadzono przez stopień wodny Szczytniki (ryc. 1), później starą Odrą spiętrzoną jazem kozłowo-iglicowym Psie Pole. Powyżej jazu nowym kanałem, zwanym Miejskim, prowadzącym równolegle do koryta Odry. Kanał został obwałowany jednostronnie, zamykany od górnej wody bramą przeciwpowodziową, a od dolnej wody wrotami przeciwpowodziowymi, umieszczonymi w głowie dolnej śluzy Miejskiej. Dzięki zainstalowaniu przepompowni przy śluzie Miejskiej i kanału obiegowego w bramie powodziowej możliwe było utrzy-

mywanie stałego potrzebnego poziomu wody w kanale, niezależnie od wahań poziomu wody w Odrze. Przy jazu, jak i przy bramie powstał duży zespół budynków pomocniczych. Brama powodziowa miała za zadanie zabezpieczenie Wrocławia przed wielkimi wodami, jak i utrzymanie odpowiedniego poziomu wody potrzebnego do zimowania statków w kanale.

Powodzie i ich następstwa

Floods and their consequences

Szybki rozwój urbanizacyjny i przemysłowy spowodował powstanie zabudowy przemysłowej i mieszkaniowej na terenach ówczynie zalewowych, co zwiększyło zagrożenie powodzią. Rzeka wylewała już wielokrotnie, ukazując siłę żywiołu. Jednak dopiero, gdy jedna z większych fal powodziowych przeszła przez miasto w 1903 roku spowodowała, że podjęto szereg działań zmierzających do poprawy bezpieczeństwa mieszkańców przed jej skutkami. Straty, jakie wyrządziła przerywając wały i rozlewając się po ulicach miasta, ukazały niedostateczną ochronę przeciwpowodziową w chwili obecnej. Plany ochrony były wielokrotnie modyfikowane, a rozbudowę węzła wodnego nie przerwała ani pierwsza, ani druga wojna światowa i stała się ona priorytetem ówczesnych działań

w mieście. Nadmiar wody występujący w trakcie powodzi postanowiono przerzucić całkowicie poza obręb miasta na południowo-wschodnie przedpole miasta. W tym celu w latach 1913–1917 wybudowano w korycie jednego z dopływów Odry, kanał powodziowy i żeglugowy. Wraz z tą inwestycją powstały nowe stopnie wodne (Bartoszewicki (ryc. 2), Opatowicki (ryc. 3), Zacisze i Różanka) wraz z jazami i śluzami, mosty drogowe (most Swojczycki, most Jagiellońskie, most Warszawski (ryc. 4), most Trzebnicki (ryc. 5), most Osobowicki) oraz most kolejowy. Kanały te połączono z korytem starej Odry, na wysokości mostu Warszawskiego. Stopień wodny Opatowice wraz ze stopniem Bartoszewice miał za zadanie utrzymać bezpieczeństwo powodziowe w części miasta leżącej bezpośrednio przy starym korycie rzeki, kierując nadmiar wody do kanału. Dodatkowo stopień ten, zapewniał odpowiednią retencję dla żeglugi i właściwy poziom wód powyżej Wrocławia.

W celu zmniejszenia wysokości fali zbudowano przy jazu Bartoszewice przepust zwany kanałem ulgi, którym można przelać nadmiar wody do rzeki Widawy. Stopień Zacisze składający się z jazu kozłowo-iglicowego, śluzy i zabudowy mieszkalno-gospodarczej, zbudowany na Kanale Powodziowym, miał za zadanie piętrzenie wody, w celu dostarczenia jej do obiektów sportowych i rekreacyjnych (kąpielisko Morskie Oko i baseny na Stadionie



Ryc. 3. Widok na stopień wodny Opatowice

Fig. 3. View of barrage Opatowice



Olimpijskim). Nad nim rozpościerają się mosty Jagiellońskie. W dalszej części kanału, wody wpadają do Starej Odry, poniżej stopnia wodnego Psie Pole. Stopień ten, jak i znajdujący się za nim Kanał Miejski straciły na swoim znaczeniu. Ruch statków towarowych przejęła nowo wybudowana śluza przy stopniu Różanka (ryc. 6). W miejscu, gdzie rzeka opuszczała już miasto, wykonano stopień wodny Rędzin, który ostateczny kształt uzyskał w roku 1934, kiedy to do istniejącej już śluzy dobudowano równoległe drugą. Jaz Rędzin ma za zadanie od tej pory utrzymanie wystarczającego dla żeglugi spiętrzenia wody na Odrze i ochronę przeciwpowodziową miasta. Połączenie w jazie rozwiązań właściwych dla jazu segmentowego i zasuwowego, obsługiwanych z mostu jazowego, stanowi o wyjątkowych walorach historyczno-technicznych i funkcjonalnych budowli Rędzina, jedynej tego typu na Odrze, na rzekach Polski i unikatowej w Europie. Obecnie w okolicach jazu powstaje nowoczesny most drogowy.

Dzięki tym wszystkim zabiegom zwiększony przyływ wody miał ominąć miasto. Nadbrzeża umocniono na nowo, nadając im formę kamiennych lub ceglanych murów. Wzmocniono także wały ziemne powyżej miasta. Przebudowano budowle hydrotechniczne likwidowanych młynów na dolnym stopniu piętrzącym, które w latach 20. XX wieku ustąpiły miejsca elektrowniom wodnym. Następną wielką falą, która nawiedziła miasto w roku 1930 nie przełała się ponad koronę wałów i nie uszkodziła także żadnego z nich. W takim kształcie zabudowa hydrotechniczna została przejęta przez władze polskie, po drugiej wojnie światowej i była ona tylko modernizowana oraz konserwowana. Uznano, że jest ona wystarczająca do ochrony ludności przed powodzią oraz całkowicie spełnia funkcje potrzebne do sprawnego transportu rzeczno-ego. Nie uchroniła ona jednak Wrocławia w 1997 roku, kiedy to kolejna wielka woda nawiedziła miasto w wyniku, której znów większa jego część została zalana. Po raz kolejny

okazało się, że straty, jakie powoduje żywioł są niewspółmiernie większe, niż wydatki na inwestycje mające na celu poprawienie bezpieczeństwa przed powodzią. W tym celu powstał „Program dla Odry – 2006”. Zapewnia on ochronę przeciwpowodziową na całej długości rzeki razem z jej dopływami, a na terenie Wrocławia przewidziano modernizację i przebudowę istniejących już obiektów, poprawę stanu obwałowań i budowę nowych, w miejscach szczególnie narażonych. Dodatkowo przewidziano zwiększenie przepustowości koryta i przebudowę istniejącego kanału ulgi na Widawie. Osobno planuje się przebudować Kanał Miejski i wprowadzić go do systemu ochrony przeciwpowodziowej miasta. Wszelkie te działania wraz z podjętymi pozostałymi na Odrze powyżej i poniżej Wrocławia, połączone z systemem monitoringu i wczesnego ostrzegania, mają zapewnić miastu jak najlepszą ochronę przed falą powodziową.



Ryc. 4. Widok na Most Warszawski

Fig. 4. View of the Warszawski Bridge

Ryc. 5. Widok na Mosty Trzebnickie

Fig. 5. View of the Trzebnickie Bridges



Wspólny krajobraz

The common landscape

Odra przepływa przez Wrocław z południowego wschodu na północny zachód na długości około 26 km (od 243,5 km do 260,1 km). W granice miasta wpływa jednym korytem, po czym rozdziela się w następujący sposób: Odra Główna na Starą Odrę i Odrę Górną. Odra Górna na Południową i Północną, po czym te dwie odnogi łączą się w jeden nurt Odry Dolnej. Odra Dolna po przyjęciu wód Starej Odry z powrotem tworzy główny nurt, kontynuujący bieg do granic miasta. Obecny kształt Odry jest efektem wielowiekowego współistnienia miasta i rzeki, tworząc między nimi nierozdzielalną więź. System ten jest unikalnym w Europie, zaś większość urządzeń technicznych pochodzących z XIX i XX w. posiada szczególną wartość zabytkową. Wśród najznakomitszych należałoby wymienić Młyn Maria, który pierwotnie jako drewniany powstał w XIV w., natomiast jego obecna

konstrukcja w XIX w. W tym samym czasie powstały pierwsze wodociągi miejskie wraz z wieżą ciśnienia zbudowaną w 1871 roku. Dziś jej rolę przejął nowoczesny zakład na Mokrym Dworze, a ona sama ma szansę stać się muzeum techniki. Cały system uzdatniania wody w bezpośredniej okolicy wieży, po modernizacji funkcjonuje do chwili obecnej. W jej sąsiedztwie stoi majestatyczny, wiszący most Grunwaldzki, który połączył część staromiejską z prawobrzeżną, szybko rozwijającą się częścią miasta. Ukończony w 1910 roku stał się symbolem miasta. Wśród innych zabytków techniki należałoby wspomnieć o moście Zwierzyńskim, Oławskim, Piaskowym czy Młyńskich. Nadal one pełnią swoje zadania łącząc poprzecinane rzekami i kanałami miasto. Wszystkie służą każdego dnia usprawniają żeglugę, a stuletnie jazy nadal regulują poziom wód w rzece. I choć transport rzeczny stracił trochę na znaczeniu, a stocznie oraz porty miejskie nie są już tak użytkowane, jak niegdyś, zaś era młynów rzecznych nie po-

wróci już w całej okazałości, to Wrocław nie może zerwać swojej więzi z rzeką. Do dzisiaj działają elektrownie wodne, a powstałe w tym samym okresie zimowiska barek, nadal pełnią swoją funkcję. Powstały nowe przystanie i zwiększyło się znaczenie sportów wodnych propagowanych przez liczne kluby. Wzrosło znaczenie statków wycieczkowych i tramwajów wodnych, przez co zauważamy nowy etap współistnienia miasta i rzeki. Miasto dba o utrzymanie w należytym stanie technicznym, wszystkich obiektów hydrotechnicznych. Są one remontowane i restaurowane, po wieloletnich zaniedbaniach poprzedniego ustroju. Świadomi dokonania inżynierijno-architektoniczne poprzednich stuleci, obecnie nie pozwolilibyśmy tak jak w latach 70. XX w. na wysadzenie zabytkowych młynów Klary, tylko doprowadzilibyśmy je do stanu poprzedniego tworząc z nich kolejną atrakcję turystyczną. Zamiast ingerować w strukturę istniejących obiektów przy zwiększonych wymaganiach czasów współ-



Ryc. 6. Widok na śluzy Różanka

Fig. 6. View of Różanka sluices

czesnych, stosuje się rozwiązania zastępcze. W ten sposób zamiast wyburzać istniejące już mosty Warszawskie i w ich miejscu budować nową przeprawę, wybudowano obok nich nowy most, a stary odrestaurowano. Przerzucony przez Kanał Miejski i nad nowo wybudowanym kanałem Żegludowym i Powodziowym most z początku XX wieku, w latach 2006–2008 doczekał się nowej przeprawy nawiązującej stylem architektonicznym do pierwotnej. Umożliwiło to szybszą komunikację między południowo-wschodnimi dzielnicami miasta z jego centrum.

Chociaż w XIX wieku zlikwidowano fortyfikacje, to wciąż istnieje fosa miejska. Planowano ją zasypać, włączyć do transportu miejskiego czy wybudować pod nią parking, to jednak wciąż ma ona swoje należne miejsce na mapie miasta. Nie jest już zasilana, jak pierwotnie, wodami rzeki Oława, tylko bezpośrednio z Odry i składa się z oddzielnych odcinków. Parki wzdłuż jej brzegów pełnią funkcje rekreacyjne i wypoczynkowe. Podobnie, jak zaadaptowane na nowo wyspy w ścisłym centrum wraz z odnowionymi bulwarami i nadbrzeżami, które stały się publiczną przestrzenią miejską. Wszelkie te przestrzenie dodają uroku obiektom hydrotechnicznym znajdującym się w ich bezpośrednim sąsiedztwie, jak i zabudowaniom miejskim.

Podsumowanie

Conclusion

Odra we Wrocławiu zmienia się płynąc przez kolejne jej części, zaczynając od przedmieść, gdzie otoczona jest wałami ziemnymi, w ścisłym centrum płynąc wewnątrz kamiennych murów, a kończąc znów pomiędzy wałami opuszczając miasto. Dzięki temu, rzeka wkomponowuje się w różny sposób w jej postrzeganie na tle panoramy miejskiej, uzupełniając ją swoją subtelnością. Chociaż jednym z bardziej charakterystycznych symboli miasta jest ratusz z rynkiem, to o wiele ciekawszą pamiątkę będzie stanowiło zdjęcie katedry Jana Chrzciciela czy Uniwersytetu Wrocławskiego z Odry na pierwszym planie.

Wrocław, jak i każde miasto nad rzeczne ma swój indywidualny charakter, na który składa się szereg powiązanych ze sobą czynników w różnym stopniu kształtujących krajobraz. Jego charakter zależy od umiejętności połączenia walorów środowiska przyrodniczego, kulturowego oraz dobrej kompozycji. W ten sposób nadaje on miastu unikalny wygląd. Odpowiednio zakomponowana przestrzeń nad rzeczna pozwala na wyeksponowanie w mieście zarówno elementów przyrodniczych, jak i otaczających ją powiązań architektonicznych i urbanistycznych.

Rozwój Wrocławia od zawsze był nierozdzielnie związany z rzeką. Jego dalszy wzrost gwarantuje mu

ponowne zwrócenie się ku niej. Możemy obserwować ten postęp teraz, gdy powstają nowe mosty, które będą służyć także przyszłym pokoleniom.

Fotografie wykonała autorka.

Photographs by author.

Agnieszka Faron-Okoniewska

Instytut Architektury Krajobrazu
Uniwersytet Przyrodniczy we Wrocławiu
Institute of Landscape Architecture
Wrocław University of Environmental and Life Sciences

Literatura

1. Bajerowski T., Biłozor A., Cieślak I., Senetra A., Szczepańska A., 2007, *Ocena i wycena krajobrazu*, Olsztyn, s. 5–21.
2. Bakuliński G., Książkiewicz M., Januszewski S., Majewicz R., 2007, *Budowle hydrotechniczne Wrocławskiego Węzła Wodnego*, FOMT, Wrocław.
3. Bakuliński G., Książkiewicz M., Januszewski S., Majewicz R., 2007, *Zabytki Śródmiejskiego Węzła Wodnego*, FOMT, Wrocław.
4. Czerwiński J., Miszewska B., Pawlak W., 1999, *Dzieje Wrocławia i Odry*, Wrocław, s. 12–32.
5. Kolbuszewski J., 1992, *Ochrona przyrody a kultura*, Wrocław, Wyd. 2. popr.
6. Maleczyński K., Morełowski M., Ptaszycka A., 1956, Wrocław – Rozwój urbanistyczny, Warszawa, s. 5–10, 155–158.
7. Panacewicz A., 2004, *Rzeka w krajobrazie miasta*, Gliwice, s. 134–153.