

Początek regulacji Odry Protokół Bohumiński 7 lipca 1819 r

Najważniejszym w historii Odry dokumentem był podpisany 7 lipca 1819 r. w Protokół Bohumiński. Jednak zanim doszło do jego podpisania nastąpiła nacjonalizacja rzek europejskich

W czasach napoleońskich francuski Konwent Narodowy wydał 16 listopada 1792 r. dekret z w sprawie wolności żeglugi na Skaldzie i Mozie. Dekret reprezentował nowe podejście do żeglugi śródlądowej, dostrzegając znaczenie transportu wodnego dla przemysłu oraz likwidował, pochodzące z epoki feudalnej, obciążenia w postaci opłat, ceł, myt, ograniczające, a nierzadko uniemożliwiające uprawianie żeglugę po rzekach. Idee zawarte w dekreście szerzone były przez armię napoleońską w całej Europie. Państwo pruskie przystąpiło do realizacji wytyczonych przez Napoleona nowych porządków zarządzania Odra. Na zmianę podstawowych zasad zarządzania Odrą wpływ miały nowe reguły gospodarcze wprowadzane w Europie przez Napoleona. Nowe zasady dotyczące rzeki zmieniały podmioty zobowiązane do jej regulacji i pokrywania z tym związanych kosztów. Państwo zdjęło ten obowiązek z właścicieli przyległych do rzeki gruntów. Samo podjęło się realizacji oraz finansowania inwestycji odrzańskich. Ze zmianą podmiotów zobowiązanych do finansowania odrzańskich inwestycji, zmieniono także podmioty uprawnione do korzystania z opłat żeglugowych. Obecnie opłaty pobierane za korzystanie z rzeki miały wpływać nie do kasy lokalnych decydentów, lecz do budżetu państwa, z którego finansowana była regulacja.

W dniach 9 lipca 1814, 6 stycznia 1818 i 3 stycznia 1819 r. dokonano objazdów rzeki. Ich inicjatorem było Ministerstwo Handlu, Przemysłu i Robót Publicznych. Zapoznano się ze stanem rzeki i skalą koniecznych inwestycji. Stwierdzono, że rzeka przez punktową realizację inwestycji realizowanych przez właścicieli ziemskich jest rzeką zaniedbaną jej szerokość jest nierówna, a brzegi zaniedbane. Problemem na rzece były częste, gwałtowne zmiany poziomu wody, od powodzi, po susze. Jedynym sposobem zmiany tego stanu rzeczy było poddanie Odry kompleksowej regulacji.

Ogromnym przedsięwzięciem, którego celem było kompleksowe zagospodarowanie Odry, a w tym zabudowa rzeki dla potrzeb transportu wodnego i ochrony przed powodzią, były prace rozpoczęte na podstawie kolejnych postanowień. Zawierał je podpisany 7 lipca 1819 r. w Bohuminie protokół. Pełna nazwa tego dokumentu brzmiała: *Protokół w sprawie przestrzegania zasad przy zabudowie odrzańskiego nurtu (Protokoll über die beim Ausbaue des Oderstroms zu befolgenden Grundsätze)*.

Mottem protokołu a zarazem celem hydrauliki rzek żeglownych był zapis który mówił, że zagospodarowanie Odry należy przeprowadzić tak aby: *dwoistą właściwość nurt rzeki zachować z jednej strony dużą wodę powodziową bez szkód przeprowadzić, z drugiej przy niskiej wodzie głębokość odpowiednią dla transportu wodnego osiągnąć*¹.

Protokół podkreślał, że rzeka posiada odmienne odcinki hydrologiczne, które powinny być w różny sposób regulowane. Autorzy dostrzegali ogromne trudności jakie rzeka sprawia żeglarzom. Ustalono, że należy w rozważny sposób zadbać o właściwe ukształtowanie koryta rzeki tak, aby przepływ wody odbywał się w sposób kontrolowany. Powracała sprawa uporządkowania brzegów rzeki i usunięcia utrudniających swobodny przepływ wody drzew. Istotną sprawą było także pogłębienie koryta rzeki. Należało usunąć mielizny, aby nie utrudniały statkom żeglugi podczas letnich niskich stanów wody. Podkreślono potrzebę wzmocnienia zniszczonych brzegów rzeki przez budowę

¹ Die zweifache Eigenschaft, die der Strom haben soll: das große Wasser, so weit es nach den bekannten Fluthen möglich ist, ohne Nachteil abzuführen, bei niedrigem Wasser dagegen sich einer der Schifffahrt erleichternden Tiefe zu erhalten. Dies zu erreichen "ist der Zweck der Stromregulierung

hydrotechniczne. Do regulacji rzeki i miała być używane dębowe pale oraz specjalne rodzaje witek wierzby tzw. faszyny. Budowle te miały być w tak wznoszone, aby nie ograniczały określonych szerokości szlaku żeglownego. Uznano, że rzekę należy poddać zabudowie na całej długości. Podkreślano przy tym, że wszystkie prace należy prowadzić z ogromną starannością od źródeł rzeki w kierunku do jej ujścia.

Założono, że odcinki rzeki między większymi jej dopływami powinny mieć stałą szerokość w uzyskaniu której miały pomóc tamy poprzeczne, tak zwane główki faszynowe zwięzające nurt. Przez zwięzienie koryta Odry zakładano także uzyskanie odpowiedniej prędkości nurtu, która miała utrzymywać właściwą dla transportu wodnego głębokość szlaku żeglownego. Ze względu na warunki hydrologiczne koryto Odry została podzielona na odcinki, dla których ustalono odpowiednie szerokości rzeki:

2. Ujście Olzy- Racibórz - 61 m
3. Racibórz- Koźle - 68 m
4. Koźle – Krapkowice - 72 m
5. Krapkowice- Mała Panew - 78 m
6. Mała Panew Nysa Kłodzka - 83 m
7. Nysa Kłodzka –Widawa - 90-93 m
8. Widawa- Obra - 105- 113 m
9. Obra- Bóbr - 120 m
10. Bóbr- Nysa Łużycka - 139 m
11. Nysa Łużycka – Warta - 150 m.
12. Poniżej ujścia Warty - 188 m

Zapisy protokołu zakładały także czasowe odstępstwa od ustalonych parametrów, lecz każdy taki przypadek musiał być rozpatrzony przez lokalne urzędy. Zgadzano się, że gdy prowadzone prace regulacyjne nie będą przynosiły pożądanego rezultatu, wówczas należy szukać innych skuteczniejszych metod. Przebudowana Odra gwarantowała transportowi wodnemu minimalną głębokość szlaku wodnego, tak zwaną głębokość tranzytową, która w 1859 r. wynosiła na odcinku od Wrocławia w dół rzeki- 0,75 m, a na odcinku od Wrocławia w górę - 0,53 m. Protokół podpisali radcy budowlani Eytelwein i Günther. Stanowisko zaprezentowane w protokole podzielali zgromadzeni przy podpisaniu dokumentu reprezentanci rad budowlanych i urzędów wodno-budowlanych.

Johann Albert Eytelwein w latach 1816- 1830 był dyrektorem zabudowy nurtu Odry. Od urodzenia był związany z Nadodrzem. Urodził się w 1764 we Frankfurcie nad Odrą w latach 1790-1794 był inspektorem wałowym w Kostrzynie. W 1799 r. Eytelewein był twórcą zasad budowy i konserwacji budowli w faszynowych. Zasady te wykorzystywane były przy zabudowie wszystkich dróg wodnych w Prusach. Zostały spisane w książce pt. *Praktyczne wskazówki przy stawianiu budowli z faszyny*. W latach 1813-1830 Eytelewein zajmował się tworzeniem zasad regulacji takich rzek jak: Odra, Warta, Wisła, Niemen oraz projektowaniem portów morskich w Świnoujściu, Bałtyjsku i Kłajpedzie.

Prace regulacyjne na rzece trwały etapami do 1939 r. Protokół był pierwszym kompleksowym, jednolitym planem regulacji Odry, którego realizację miało podjąć się państwo. Komplementarność zabudowy, zmiana podmiotu zobowiązanego do regulacji Odry oraz zmiana reguł finansowania inwestycji odrzańskich zaprezentowane były w protokole zupełnie nowym podejściem do problemu regulacji rzeki



Rys.1 .Johann Albert Eytelwein 1764-1849



Rys.2 Podręcznik Johann Albert Eytelwein pt.: *Praktyczne wskazówki przy stawianiu budowli z faszyny*

Obecnie *Protokół Bohumiński* posiada wymiar międzynarodowy:

1. podpisany został w Bohuminie, mieście należącym do Republiki Czeskiej
2. protokół podpisał i później nadzorował realizację Johann Albert Eytelwein Niemiec
3. znaczna część Odry należy do Polski, a nasze państwo przygotowuje plan regulacji rzeki.

Okres realizacji celów Protokołu w historii nazywany jest: *Rozbudową od rzeki naturalnej do kulturalnej*. Zwrot ten w doskonały sposób oddaje pożądaną skuteczną przyświecającą autorom regulacji Odry, którym było oddanie człowiekowi rzeki nie tylko gospodarczo użytecznej ale także bezpiecznej i pięknej.