

A B C D E F G H I J K L Ł M N O P R S T U V W X Y Z

Nr

1. Obiekt

ŚLUZA RÓŻANKA

2. Czas powstania

1913 -1917

3. Miejscowość

WROCLAW

11. Zdjęcia, rzut, przekrój, sytuacja, orientacja Widok ogólny śluzy z mostu i w kierunku na most Osobowicki, neg. 200/638/4 i 6

4. Adres

Wrocław - Różanka, 254,01 km biegu Odry,
9-ty km Kanału Nawigacyjnego, Stopień
wodny Różanka

nr hipoteczny

5. Przynależność administracyjna

województwo wrocławskie

gmina Wrocław

6. Poprzednie nazwy miejscowości

Breslau (do 1945 r.)

7. Przynależność administracyjna
przed 1 VI 1975

województwo wrocławskie

powiat Wrocław

8. Właściciel i jego adres

Okręgowa Dyrekcja Gospodarki Wodnej,
Wrocław, ul. C. K. Norwida 34
tel. 21 25 84

9. Użytkownik i jego adres

Okręgowa Dyrekcja Gospodarki Wodnej,
Wrocław, ul. C. K. Norwida 34
tel. 21 25 84

10. Rejestr zabytków

Nr

data

12. Autorzy, historia obiektu, określenia stylu

Próby zagospodarowania rzeki Odry jako szlaku żeglugi, wykorzystania do celów energetycznych, ochrony przed powodzią podejmowano od początków osadnictwa nad rzeką. Burzliwe dzieje ziem leżących nad Odrą, intensywny rozwój miast powstających nad jej brzegami są nierozdzielnie związane z zagospodarowywaniem rzeki. Intensywne prace regulacyjne prowadzone na Odrze w XVIII w. doprowadziły do nadania jej kształtu jaki posiada obecnie, a o zasięgu i skali tych prac Świadczą liczby mówiące o jej długości przed regulacją - 1020 km, a po regulacji 860 km. Skrócenie biegu Odry o 160 km spowodowało z jednej strony znaczne ułatwienie dla żeglugi ale jednocześnie spowodowało szybszy spływ wód i zwiększenie zagrożenia powodziowego terenów nadodrzańskich. Ruch budowlany na Odrze wzmógł się szczególnie od roku 1874 po utworzeniu dla Odry od Wrocławia do Świecia oddzielnej administracji budowlanej (Oderstrombauverwaltung). Jednocześnie ustanowiono urząd dyrektora budowy regulacji rzeki. W 1879 r. rozszerzono zasięg działania administracji Odry na jej górny bieg. Odra na długości 700 km została poddana jednemu kierownictwu. Prace kanalizacyjne Odry prowadzono w kilku etapach. W pierwszym etapie wykonano prace na odcinku od Koźła do ujścia Nisy Kłodzkiej, w drugim natomiast od ujścia Nisy Kł. do Wrocławia. Po wykonaniu tych prac na odcinku od Koźła do Wrocławia Odra mogła przepuścić 5 mln ton, natomiast we Wrocławiu najwyżej 3 mln ton. Sytuacja ta zmusiła do podjęcia decyzji o rozbudowie drogi wodnej w obrębie Wrocławia, aby zapewnić jej minimalną głębokość 1,50 m - jaką miała Odra po przeprowadzeniu prac kanalizacyjnych powyżej Koźła. Dotychczasowe urządzenia zbudowane pod koniec XIX w. nie były wystarczające dla stworzenia pojemnej drogi wodnej przez Wrocław. Dodatkowym czynnikiem, który przyspieszył podjęcie prac w obrębie Wrocławia była wielka powódź w lipcu 1903 r. która przerwała wały przeciwpowodziowe w 16-tu miejscach i zalała ok. 900 km² gruntów. Powódź ta spowodowała wielkie straty w gospodarce, a zwłaszcza w rolnictwie. Rozbudowę drogi wodnej w obrębie Wrocławia rozpoczęto na wiosnę 1913 r.

c. d. w załączniku nr 1

13. Opis (sytuacja, materiał i konstrukcja, rzut, bryła, elewacje, wnętrze, wyposażenie, instalacje)

Śluza Różanka wchodzi w skład systemu wodnego nazywanego Wrocławskim Węzłem Wodnym. Wraz z jazem sektorowym znajdującym się w km 5 + 150 tworzy stopień wodny Różanka. Śluza Różanka położona jest na 254,01 km biegu Odry i 9,0 km Kanału Nawigacyjnego i służy do utrzymania żeglugi na odcinku od Śluzy Zacisze. Charakterystyczne parametry Śluzy: długość użyteczna 185,00 m, szerokość komory w koronie 15,74 m, szerokość komory w dnie 9,60 m, normalny poziom piętrzenia 112,30 npm, normalny poziom wody dolnej 110,30 npm. Komora Śluzy wykonana jest z betonu oblicowana wewnątrz cegłą ceramiczną. Śluza posiada dwa rodzaje zamknięć głównych od strony wody górnej zamknięcie stanowi segment wahadłowy, stalowy, nitowany o żebrowej strukturze nośnej. Segment wspiera się uszczelnieniem drewnianym o próg również wykonany z dębowego drewna. Uszczelnienie boczne segmentu na prowadnicach stalowych wyłożonych drewnem. Segment łożyskowy jest na dwóch łożyskach Ślizgowych. Dwie żeliwne przeciwwagi segmentu umieszczone na stalowych (kratownicowych) wysięgnikach o masach ok. 12 i 10 t powodują obciążenie łożysk masą segmentu tylko w płaszczyźnie pionowej. Segment jednostronnie wyposażony jest w wycinek koła zębatego o średnicy ok. 4 m współpracujący z zębatym kołem napędowym umieszczonym na końcu wału napędowego wychodzącego z maszynowni na zewnątrz. Od strony wody dolnej zamknięcia stanowią wrota wsporcze, stalowe, nitowane, łukowe o żebrowej strukturze nośnej. Skrzydła wrot wspierają się uszczelnieniem drewnianym i stalowymi oporami o metalową obudowę wnęki. Uszczelnienia progowe i na słupie obrotowym wykonane są z drewna, przenoszą one część parcia wody bezpośrednio na próg i obudowę wnęki. Skrzydła wrot na łożysku dolnym mają możliwość samoustawienia się. Na łożysku górnym istnieje możliwość regulacji w płaszczyźnie poziomej. Krótkie kanały obiegowe w dolnej głowie Śluzy zamykane są segmentami. Segment łożyskowy jest Ślizgowo w szybie. Przeciwcieżar umieszczony jest w specjalnym szybie i zwisa swobodnie napinając łańcuch zamknięcia. Kolumna napędowa wewnątrz której znajduje się wałek poziomy oraz przekładnia zębata stożkowa ustawiona jest na fundamencie zakotwionym w głowie Śluzy. Fundament jak również koła zębate łańcuchowe znajdują się poniżej rzędnej głowy Śluzy. Wnęką fundamentowa oraz szyby (zamknięcia i przeciwwagi) przykryte są płytkami z blachy żeberkowej. Wałki i osie mechanizmu z wyjątkiem przekładni Ślimakowej łożyskowane są Ślizgowo. Napęd segmentu na głowie górnej (opis uproszczony - z pominięciem systemu sprzęgieł i hamulców): silnik elektryczny napędzający przekładnię Ślimakową z której wolnobieżny wałek Ślimacznicy przekazuje napęd przez przekładnię zębatą na segment zębaty zamknięcia Śluzy. Ten sam wałek Ślimacznicy przekazuje napęd przez system przekładni na zespół krzywek wyłączników krańcowych. Wyłączniki krańcowe mają na celu przerwanie obwodu sterowania i zatrzymanie napędu. Napęd zespołu krzywek jest zdublowany na wypadek awarii. Pod względem kinematycznym napęd elektryczny segmentów jest identyczny jak odpowiednia część napędu wrot. Śluza może być obsługiwana ręcznie w przypadku braku prądu lub awarii w układzie sterującym. Pierwotnie Śluza była obsługiwana z dwóch stanowisk: z maszynowni i przy głowie dolnej. W latach 70-tych w bliźniaczym budynku maszynowni urządzono centralną sterownię do obsługi Śluzy.

Po północnej stronie górnej głowy Śluzy znajduje się budynek maszynowni. Jest to niewielki dwukondygnacyjny obiekt zbudowany z cegły na planie prostokąta. Budynek stoi na kamiennym cokole. Parter jego posiada półkoliste prześwity i mieści klatkę schodową. Na piętrze znajduje się właściwa kabina maszynowni wyposażona w silnik elektryczny wraz z układem przekładni do napędu segmentu głowy górnej. Posadowienie maszynowni na piętrze chroni ją na tej wysokości przed ewentualną powodzią. Budynek zwieńczony jest czterospadowym dachem krytym na niektórych połaciach dachówką karpiówką podwójną, na innych dachówką holenderską. Otwory okienne i stolarka zachowały się oryginalne. Na wschodniej elewacji - pod gzymsem międzyokiennym umieszczono tablicę z napisem: Śluza Różanka 1916, na miejscu pierwotnej tablicy w języku niemieckim z nazwą Śluzy: Rosentaler Schleuse. W południowej ścianie wyprowadzono wał z osadzonym na nim zębatym kołem napędowym do napędu wycinka koła zębatego osadzonego na ramieniu segmentu zamykającego Śluzy. Po przeciwnej, południowej stronie Śluzy znajduje się również na poziomie głowy górnej bliźniaczy budynek obecnie nastawni. Mimo przebudów zachował on zarówno pierwotny kształt i wielkość cech.

c. d. w załączniku nr 1.

<p>14. Kubatura Nie określa się</p>	<p>15. Powierzchnia użytkowa Komory Śluzy ok 2912 m² długość Śluzy 185 m. szerokość kanału 15,74 m.</p>	<p>16. Przeznaczenie pierwotne Śluzowanie statków - Śluza</p>	<p>17. Użytkowanie obecne Śluzowanie statków - Śluza</p>
<p>18. Prace budowlane i konserwatorskie</p> <p>Śluza Różanka utrzymała kształt i zasadę działania nadane jej w trakcie budowy w latach 1913 - 1917. Podczas II wojny Światowej Śluza uległa niewielkiemu uszkodzeniu przy głowie dolnej, uszkodzenie to zostało szybko usunięte a Śluza została włączona do eksploatacji. W latach 70-tych zbudowano system centralnego sterowania Śluzą, który został umieszczony w budynku położonym naprzeciw maszynowni głowy górnej. W latach 70/80 prowadzone prace uszczelniające, które polegały na zastrzykach z zaprawy betonowej w pobliżu głowy górnej doprowadziły do wypaczenia prawej Ściany komory Śluzy (patrząc w kierunku biegu rzeki). Prace te zostały przerwane. Na przełomie 1993/94 r. podjęto prace remontowe polegające na wymianie zamknięcia głowy górnej. Prace te zostały podjęte na skutek wyeksploatowania zamknięcia segmentowego i jego korozji. Segment zostanie odtworzony w tym samym kształcie i o niezminionej zasadzie działania - wykonany jednak jako spawany (nie nitowany).</p>		<p>19. Stan zachowania (fundamenty, ściany zewnętrzne, ściany wewnętrzne, sklepienia, stropy, konstrukcje dachowe, pokrycie dachu, wyposażenie i instalacje)</p> <p>Śluza jest w dalszym ciągu eksploatowana zgodnie z jej pierwotnym przeznaczeniem. Stan zachowania zarówno Śluzy jak i obiektów z nią związanych - ogólnie dobry. Podlega stalemu nadzorowi i konserwacji.</p>	
		<p>20. Najpilniejsze postulaty konserwatorskie</p> <p>Śluza Różanka ze względu na zasadę działania zamknięcia segmentowego jest unikatowym urządzeniem w skali europejskiej. Jest ona położona w pobliżu mostu Osobowickiego, jest zatem urządzeniem, którego pracę obserwuje wielu mieszkańców miasta i przyjezdnych. Postuluje się zachowanie podczas remontów i przebudów niezmiennego kształtu i zasady działania segmentu w głowie górnej jak również wrót w głowie dolnej. Remonty zabudowy towarzyszącej tzn budynków maszynowni, nastawni jak również budynku Nadzoru Wodnego konsultować z Wojewódzkim Konserwatorem Zabytków jako obiektów nierozzerwalnie związanych ze Śluzą i jej historią. Zespół Śluzy objąć ochroną prawną - wpis do rejestru zabytków.</p>	

21. Akta archiwalne (rodzaj akt, numer i miejsce przechowywania)

- dokumentacja techniczna Śluzy w: archiwum ODGW Wrocław; tamże dokumentacja niemiecka z lat 1916-1920

24. Uwagi różne

25. Opracował; program komputerowy karty - Word for Windows - BSiDZT S. Januszewski

tekst

plany, rysunki

zdjęcia fotogr.

miejsce przechowywania negatywów archiwum BSiDZT S. Januszewski

KARTA PO WYPEŁNIENIU PODLEGA OCHRONIE NA PODSTAWIE PRZEPISÓW PRAWA AUTORSKIEGO !

22. Bibliografia

- R. Bagiński, Budowle wodne, Szczecin 1962
- Monografia Odry, Studium zbiorowe, pod red. A. Grodka, M. Kielczewskiej-Zaleskiej, A. Zierhoffera, Poznań 1948
- Schulte, Die Verbesserung der Schiffahrtsstraße und des Hochwasserabflusses bei Breslau, w: Zeitschrift für Bauwesen, 1924, nr 4-9 (tam opis Śluzy i segmentu oraz liczne rysunki)

26. Adnotacje o inspekcjach, informacje o zmianach (daty, imiona i nazwiska wypełniających)

23. Źródła ikonograficzne i fotograficzne (rodzaj, miejsce przechowywania, sygnatury)

Fotografie Śluzy i poszczególnych elementów stopnia wodnego (m.in. kanał, wrota, budynki, etc.) w: Okręgowa Dyrekcja Gospodarki Wodnej - Archiwum, ul. C. K. Norwida 34, Wrocław (wykonywane w latach 1914-1993).

27. Załączniki

Nr 1 - dokończenie opisu rubr. 12 i 13

1. Miejscowość W R O C Ł A W	2. Obiekt ŚLUZA RÓŻANKA	3. Zawartość wkładki (nazwa obiektu lub materiału uzupełniającego) dokończenie opisu rubryki 12 i 13 oraz sytuacja - verte
---------------------------------	----------------------------	---

c.d. rubr. 12

Obejmowała ona następujące przedsięwzięcia budowlane: 1. Kanał obok istniejącej drogi wodnej dla wielkiej żeglugi, wyposażony w Śluzy pociągowe. 2. Stopień pod Rędzinem w celu uzyskania odpowiednich głębokości powyżej. 3. Stopień ze Śluzą bezpośrednio poniżej odgałęzienia nowego kanału od Odry koło Opatowic. Prace powyższe były rrealizowane jednocześnie z wielkimi robotami przewidzianymi w ustawie z 12 sierpnia 1905 r. mającymi na celu ułatwienie przepływu wielkich wód na górnej i Środkowej Odrze na które zapewniono wielkie kredyty. Prace te były prowadzone z dużą intensywnością rozpoczęte zostały w 1912 r. i trwały do 1917 r. kiedy to były już wykonane kanały żeglugi i ulgi. Podczas zakrojonych na szeroką skalę prac ziemnych wykorzystywano prawdopodobnie do ich prowadzenia jeńców wojennych. Śluza Różanka wchodzi w skład systemu wodnego nazywanego Wrocławskim Węzłem Wodnym. Wraz z jazem tworzy stopień wodny Różanka. Położona jest na 254,01 km biegu Odry i 9,0 km Kanału Nawigacyjnego. Komora Śluzy została zbudowana w roku 1916 oczym Świadczy data na tablicy kamiennej umieszczonej na budynku maszynowni Śluzy. W 1917 r. zbudowano budynek maszynowni Śluzy i zmontowano segment zamykający w głowie górnej i wrota w głowie dolnej. Napęd i układ sterujący zamknięć Śluzy wykonała firma Siemens & Schuckert.

Dnia 25 października 1917 roku Śluza Różanka mogła być przekazana do eksploatacji. Należy przypuszczać, że pełną eksploatację Śluzy rozpoczęto w roku 1918. W momencie oddania do eksploatacji Śluzy był tylko zbudowany budynek maszynowni Śluzy. Pomocniczy budynek zbudowany symetrycznie do budynku maszynowni powstał w terminie późniejszym (1918 r.). Podczas II wojny Światowej Śluza uległa niewielkiemu uszkodzeniu w głowie górnej. Uszkodzenia te zostały szybko usunięte i Śluza została włączona do eksploatacji w roku 1948. Śluza w niezmiennym kształcie i zasadzie działania przetrwała do stycznia 1994 r. kiedy to przystąpiono do wymiany segmentu zamykającego głowy górnej z powodu jego wyeksploatowania, korozji i deformacji. Segment zamykający głowy górnej ma zostać odtworzony w tym samym kształcie i wymiarach wykonany jako spawany. Remont zamknięcia segmentowego Śluzy wykonuje Przedsiębiorstwo Inżynierii i Hydrotechniki TAN. Rozwiązanie zamknięcia w głowie górnej polegające na unoszeniu segmentu do góry jest unikatowym w skali europejskiej.

c, d. rubr. 13

Założony identycznie na planie prostokąta zbudowany z cegły na kamiennym cokole, dwukondygnacyjny, przykryty identycznym co maszynownia, czterospadowym dachem (dachówka karpiówka i holenderska) posiada widoczne na pierwszy rzut oka zmiany w stosunku do wersji zrealizowanej pierwotnie - zabudowany parter (zamknięte przeszwity) oraz otynkowane ściany i przerobione otwory okienne na piętrze.

Budynek Nadzoru Wodnego Okręgowej Dyrekcji Gospodarki Wodnej we Wrocławiu, zbudowany już w 1913 r. podczas budowy Śluzy pełnił funkcję socjalną dla budowniczych Śluzy i nadzoru budowlanego, a po oddaniu Śluzy do eksploatacji służył jako budynek socjalny dla nadzoru nad Śluzą i obsługi. Zbudowany na północ od Śluzy, w oparciu o skarpę odrzańską. Od północy dostępny jest z poziomu ulicy, od południa - różnicę wysokości pokonują zewnętrzne jednobiegowe schody. Pierwotnie budynek stał na palach drewnianych - aby chronić jego wnętrze przed ewentualną powodzią. Później pale zostały zastąpione filarami ceglanyimi, a następnie przestrzeń między filarami zabudowano tworząc tam pomieszczenia gospodarcze. Piętro zachowało oryginalny wygląd: ściany w szkieletowej konstrukcji tzw. pruskiego muru wypełnione nieotynkowaną cegłą, pierwotna stolarka okienna (w jednym z okien zachowały się szklane żaluzje). Wydłużony w planie budynek wieńczy dach o niedużym spadku kryty papą. Do budynku przylegają powojenne zabudowania gospodarcze i socjalne.

Budynek pomocnika Śluzowego znajduje się przy dolnej głowie Śluzy, obecnie jest to budynek Inspektoratu Żeglugi Śródlądowej. Jest to niewielki drewniany obiekt przykryty płaskim namiotowym dachem, założony na planie kwadratu.

Na odrzańskim skarpie, na zachód od budynku ODGW stanęła w latach 20-tych stacja transformatorowa - ładny ceglany obiekt o modernistycznej przemysłowej architekturze.

Wkładkę założył:

Miejsce przechowywania negatywów: BSiDZT S. Januszewski