

KARTA EWIDENCYJNA ZABYTKU NIERUCHOMEGO WPISANEGO DO REJESTRU ZABYTKÓW

1. Nazwa

**ZESPÓŁ ŚLUZY BLIŹNIACZEJ
DWUKOMOROWEJ „KŁODNICA”**

2. Czas powstania

**1936–1939/
ok. 1941/2007**

3. Miejscowość

KĘDZIERZYN-KOŹLE

4. Adres

**Śluza „Kłodnica”, 47–220 Kędzierzyn-Koźle
Km 3,63 Kanału Gliwickiego**

nr ewidencyjny działki

nr księgi wieczystej

11. Sytuacja: 1 – śluza dwukomorowa bliźniacza, 1A – głowa dolna, 1B – głowa górna, 2 – budynek mieszkalny z gospodarczymi, 3 – budynki mieszkalne, 4 – most kolejowy na szlaku Kędzierzyn-Koźle – Opole, 5 – przyczółki mostu kolejowego Kędzierzyn-Koźle – Strzelce Opolskie, AD – awanport dolny, AG – awanport górny

5. Przynależność administracyjna

województwo opolskie

powiat kędzierzyńsko-kozielski

gmina Kędzierzyn-Koźle

6. Współrzędne geograficzne

N 50° 21' E 18° 11'

7. Poprzednie nazwy miejscowości

Kłodnitz (ob. dzielnica Kędzierzyna-Koźle)

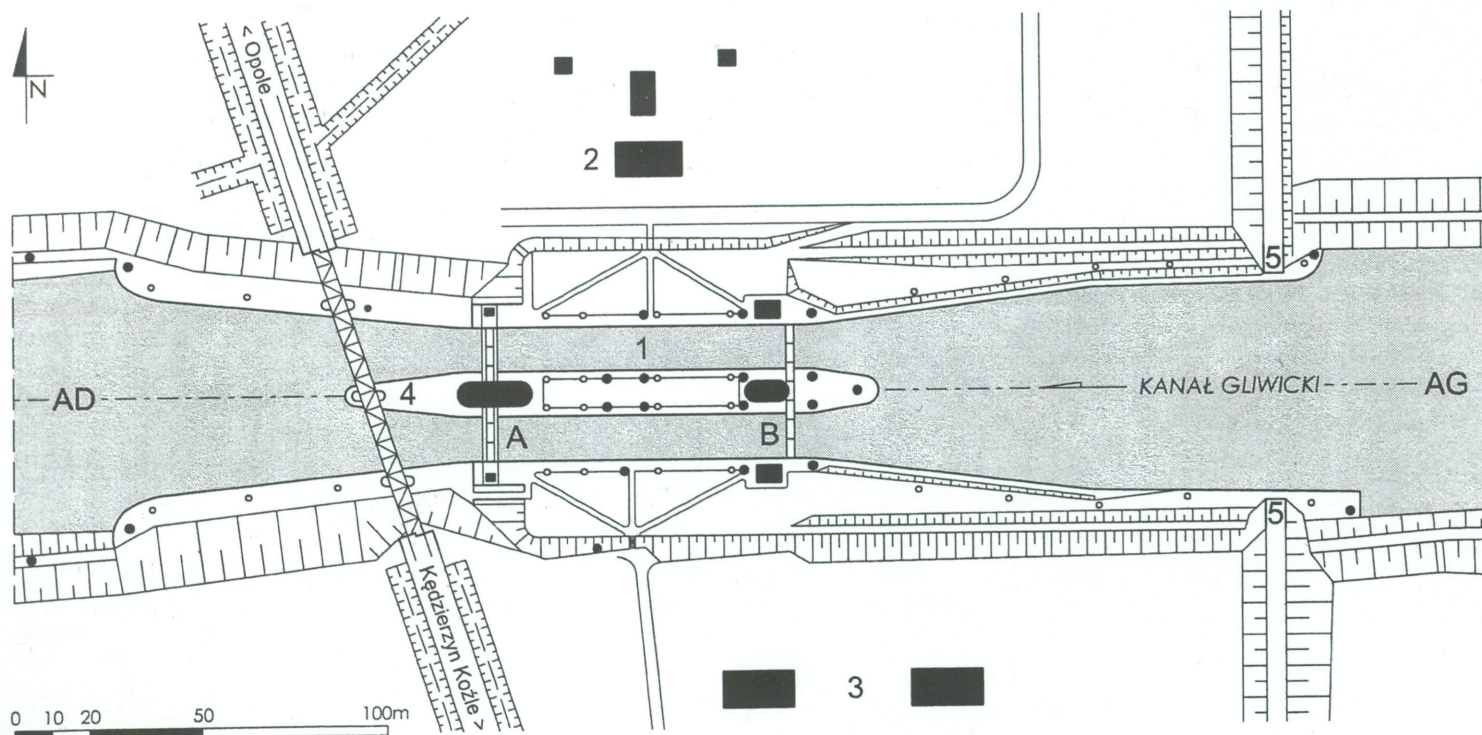
8. Właściciel i jego adres

**Regionalny Zarząd Gospodarki Wodnej w
Gliwicach
Ul. H. Sienkiewicza 2
44–100 Gliwice**

9. Użytkownik i jego adres

**Zarząd Zlewni Kłodnicy i Kanału
Gliwickiego w Kędzierzynie-Koźlu
Ul. Chelmońskiego 1
47–220 Kędzierzyn-Koźle**

10. Formy ochrony



Przygotowania do budowy Kanału Górnośląskiego (Gliwickiego). Budowa kanału Gliwickiego była szeroko dyskutowana na Górnym Śląsku już od lat 20. XX w., a wynikała z ustawowego zobowiązania państwa pruskiego, podjętego jeszcze na przełomie XIX i XX w. Wtedy to, przy okazji negocjacji w sprawie powstania Kanału Śródlądowego wzgl. Centralnego (*Mittelland Kanal – MLK*), łączącego pośrednio Ren z Odrą i umożliwiającego tym samym tańszy transport wodny węgla m.in. z Zagłębia Ruhry do Berlina oraz wschodnich terenów Niemiec, obiecano Górnośląskiemu Okręgowi Przemysłowemu podjęcie nadzwyczajnych środków, pozwalających na utrzymanie konkurencyjności jego węgla i towarów wobec okręgów przemysłowych zachodniej Rzeszy. Chodziło o szereg posunięć, skutkujących m.in. obniżeniem kosztów transportu towarów i węgla. Wśród nich znalazły się np. taryfy wyjątkowe (obniżone) stosowane na transport węgla górnośląskiego przez Pruskie Koleje Państwowe (*Preussische Staatseisenbahnen*); była też obietnica budowy magistrali węglowej z GOP-u do kolejowego portu przeładunkowego w Koźlu (*Kosel*) albo budowy dużego kanału śródlądowego, komunikującego Odrzańską Drogię Żeglugową wzgl. Odrzańską Drogię Wodną (*Oder Schifffahrtstrasse*) z samym okręgiem przemysłowym. Z podjętych w pierwszej dekadzie XX w. zobowiązań państwo pruskie wywiązywało się jedynie poprzez taryfy wyjątkowe, sprawę realizacji magistrali kolejowej albo kanału odkładając w czasie. Przeprowadzeniu tak znaczącej inwestycji stała na przeszkodzie I wojna światowa, a po jej zakończeniu w Niemczech zapanował kryzys. Niemniej jednak kontynuowano budowę *MLK*, co na Dolnym i Górnym Śląsku śledzono z coraz większymi obawami, związanymi z utratą berlińskiego rynku zbytu dla śląskiego węgla. W konsekwencji, w latach 20. XX w. zintensyfikowano starania o budowę najtańszej drogi transportu górnośląskiego węgla do Odry. Ich efektem był m.in. przedłożony w 1928 r. przez Urząd Budownictwa Wodnego w Gliwicach (*Wasserbauamt Gleiwitz*) projekt tzw. Kanału Przemysłowego (*Industriekanal*), kończącego się jednak w Taciszowie (*Tatishau*), a zatem niespełniającego pokładanych nadziei.

Ciąg dalszy tekstu w załączniku nr 1

Sytuacja: Zespół śluzy „Kłodnica”, czyli śluzy nr I, na Kanale Gliwickim położony jest w jego dolnym odcinku, w km 3,63, a więc 3,5 km powyżej – na pn. wsch. – od ujścia kanału w basenie portowym nr III dawnego kolejowego portu przeładunkowego w Kędzierzynie-Koźlu. Kompleks otoczony jest lasem, a dojazd do niego zapewniają jedynie leśne drogi. Usytuowany został ok. 2 km na pn. od stacji kolejowej Kędzierzyn-Koźle i ok. 1,5 km na pn. od koryta rzeki Kłodnicy. Bezpośrednie otoczenie kompleksu budowlanego tworzą od zach. dolny awanport śluzy, od wsch. górny awanport, od pn. i pd. duże polany, ograniczone lasem iglastym.

W skład zespołu śluzy „Kłodnica” wchodzi: 1) śluza 2-komorowa bliźniacza z awanportem dolnym i górnym (1936–1939), 2) budynek mieszkalny z gospodarczymi dla załogi (1936–1937), 3) 2 identyczne kilkurodzinne budynki mieszkalne (ok. 1941 r.), 4) 4-przęsłowy stalowy most kolejowy w konstrukcji blachownicowej (1937–1938/ok. 1946), 5) przyczółki po 1-przęsłowym stalowym moście kolejowym w konstrukcji kratownicowej (1935–1936).

Centrum zespołu wyznacza właściwa śluza, która położona jest w osi kanału, dłuższą linią w kierunku wsch. – zach. Jej lokalizacja zdeteterminowała układ pozostałych elementów zespołu. Logicznym następstwem takiego położenia były 2 awanporty, poprzedzające śluzę od górnej (wsch.) i dolnej (zach.) wody, a będące *de facto* poszerzeniem kanału do szerokości użytkowej ok. 56 m na długości ok. 200 m. W obrębie awanportów wykonano kierownice i cyple międzykomorowe prowadzące do komór śluzy oraz wbito dalby, uniemożliwiające osiadanie statków na mieliźnie brzegowej. Po pn. stronie komór śluzy, na obniżonej nieco polanie stanął w układzie równoleżnikowym piętrowy budynek mieszkalny dla obsługi, śluzy, zaś za nim – na pn. w bezpośrednim sąsiedztwie znalazły się budynki gospodarcze. Dwa pozostałe domy mieszkalne, wzniesione już później, w ramach rozbudowy kompleksu śluzy, najpewniej ok. 1941 r., usytuowano na obniżeniu terenu po pd. stronie śluzy. Budynki funkcjonują na przestronnej polanie wzgl. łące, oddalone ok. 50 m na pd. wsch. od śluzy. Położone są dłuższym bokiem w układzie równoleżnikowym i znajdują się w jednej osi, jakby stanowić miały swoistą kurtynę, skrywającą śluzę od pd. wsch.

W bezpośrednim sąsiedztwie śluzy funkcjonowały 2 mosty kolejowe, obecnie zachował się tylko 1, przecinający dolny awanport. Most 4-przęsłowy w konstrukcji blachownicowej (km 3,56), o rozpiętości pojedynczego przęsła 25,5 m, krzyżuje się z osią kanału pod kątem 70°. Jego przyczółki posadowione są w skarpach kanału, zaś filary stanowiące oparcie dla przęseł stoją w obrębie kierownic oraz na cyplu międzykomorowym od strony dolnej wody. Jest to most 2-torowy na szlaku głównym Kędzierzyn-Koźle – Opole i stanowi integralny element zespołu. Drugi most nie istnieje (km 3,81), a był to most 1-przęsłowy, stalowy w konstrukcji kratownicowej o rozpiętości 62,0 m, krzyżujący się z osią kanału pod kątem prostym. Został wykonany jako 1-torowy dla kolei bocznej Kędzierzyn-Koźle – Strzelce Opolskie. Uszkodzony w 1945 r. nie został już odbudowany, a pozostały po nim jedynie przyczółki wpisane w podwyższone – na odcinku przecięcia kanału – starotorze.

Kompozycja: Założenie śluzy „Kłodnica” komponowano w sposób rozproszony z tendencją do układu geometrycznego i osiowego z osią biegnącą w linii pn. – pd., a w wypadku samej śluzy oś przechodzi w linii wsch. – zach. Centralnym punktem zespołu jest właśnie śluza, flankowana od wsch. i zach. przez awanporty, przecięte pierwotnie przez 2 mosty kolejowe. Na osi idącej południkowo przez komory śluzy, po pn. stronie stanął budynek mieszkalny, odcięty od śluzy przez skwer zieleni, obsadzony od strony pd. szpalerem lipowym. Komunikację pomiędzy budynkiem a śluzą zapewniają uformowane symetrycznie ganki, powtórzone na zasadzie lustrzanego odbicia po pd. stronie komór śluzy. Osiowy układ kompozycji zaburzają położone po pd. stronie obiektu budynki mieszkalne, które zostały przesunięte wyraźnie w kierunku wsch., ale dzięki ich układowi w linii wsch. – zach. sprawiają wrażenie kurtyny, uszczelnionej szpalerem liściastych drzew po pd. stronie komór śluzy. Całość wpisana jest w olbrzymi uskok terenu i kanału, rozpoczynający się wraz z głową dolną (zachodnią) śluzy. Różnica poziomów terenu wynosi tutaj ponad 10 m, stąd konieczność budowy śluzy. Elementem dominującym wertykalnie w kompleksie pozostaje wysoki budynek sterowni w głowie dolnej, wyrastający z całości niczym obronna baszta. W sensie horyzontalnym istotny udział w kompozycji mają obydwa młodsze budynki mieszkalne. Osie widokowe czytelne od wsch. i zach., czyli z koryta kanału, natomiast od pd. z dużej polany.

14. Kubatura	15. Powierzchnia użytkowa ok. 6,5 ha	16. Przeznaczenie pierwotne Zespół śluzy bliźniaczej do śluzowania obiektów na Kanale Gliwickim	17. Użytkowanie obecne Zespół śluzy bliźniaczej do śluzowania obiektów na Kanale Gliwickim
18. Stan zachowania <p>Historyczny układ przestrzenny zespołu zachowany bez zmian oraz istotnych wtórnych interwencji kubaturowych do chwili obecnej; utrzymane wszystkie pierwotne elementy założenia śluzy „Kłodnica”. Do dziś w dużej mierze przetrwał nasadzony planowo drzewostan, czytelne również dawne ciągi komunikacyjne na terenie samej śluzy i w jej bezpośrednim sąsiedztwie. Samo otoczenie zadbane, noszące znamiona pierwotnego, o czym świadczą m.in. relikty kamiennym bruków.</p> <p>Poszczególne obiekty zespołu śluzy „Kłodnica” zachowane w zróżnicowanym stopniu techniczno-budowlanym. W najlepszym stanie utrzymana śluza wraz z awanportami; obiekt nie wykazuje żadnych zniszczeń, wykorzystywany jest zgodnie z historycznym przeznaczeniem, a przeprowadzone na początku XXI w. remonty pomieszczeń powodują, że wnętrza budynku sterowni i maszynowni w głowie dolnej względnie budynków maszynowni w głowie górnej nie wymagają poważniejszych zabiegów remontowo-konserwatorskich. Wymieniona również stolarka okienna i drzwiowa.</p> <p>Budynek mieszkalny po północnej stronie śluzy posiada oryginalne rozwiązania bryły, elewacji oraz materiał, łącznie z tynkami zewnętrznymi. Jego stan techniczno-budowlany można określić jako dobry, niewymagający poważniejszych interwencji konserwatorsko-remontowych. Cechuje się również pierwotną aranżacją otaczającego terenu.</p> <p>W nieco gorszym stanie znajdują się 2 dawne budynki pracowników śluzy, usytuowane po południowej stronie właściwej śluzy, a powstałe kilka lat później niż właściwe założenie. Pod względem bryły i historycznych rozwiązań elewacji posiadają oryginalną aranżację, ale widać ubytki i zmiany w stolarce okiennej oraz drzwiowej, ponadto czytelne ubytki w ceramicznym pokryciu dachu powodują jego nieuszczelność.</p>		19. Istniejące zagrożenia, najpilniejsze postulaty konserwatorskie <p>W związku z planowaną modernizacją wyposażenia techniczno-ruchowego pompowni oraz komory północnej śluzy, pracującej jeszcze przy użyciu oryginalnych elektrycznych napędów mechanicznych z lat 30. XX w., konieczne jest podjęcie natychmiastowego wpisu do rejestru zabytków.</p> <p>Inwentaryzowana śluza posiada już częściowo wymienione napędy wrót południowej komory (z mechanicznych na hydrauliczne), jednak bez demontażu oryginalnych urządzeń, a dalsze zmiany doprowadzą do utraty wzgl. ograniczenia jej walorów zabytkowych jako cennego dzieła techniki.</p> <p>Wartość zespołu śluzy „Kłodnica”, który współtworzą właściwa śluza wraz z mostem kolejowym i budynkami mieszkalnymi obsługującej ją załogi, leży przede wszystkim w fakcie bycia elementem unikatowego dziedzictwa technicznego traktowanego w sposób kompleksowy Kanału Gliwickiego, będącego jedynym tego typu dziełem hydrotechniki powstałym w okresie międzywojennym na terenie współczesnej Polski i Europy. O tym unikatowym charakterze przesądza nie tylko fakt bycia jedynym, ale także autentyzm przejawiający się w oryginalnym układzie przestrzennym przedmiotowego założenia, ponadto historyczne maszyny i urządzenia zachowane na śluzie, służące do obsługi jej wrót czy stacji pomp przerzucającej wodę z dolnej na górną sekcję. Urządzenia te posiadają oryginalne tabliczki znamionowe, a co najważniejsze pracują bezawaryjnie do dziś, przydając całości niezwyklego autentyzmu i oryginalności, decydując o ponadprzeciętnych walorach śluzy jako „żywego” zabytku techniki.</p> <p>Śluza „Kłodnica”, będąca 1 z 6 na Kanale Gliwickim, a zarazem 1 z 2 o spadzie przekraczającym 10,0 m stanowi nie tylko integralny element całego układu hydrotechnicznego Kanału, ale również wybitny unikat w skali Polski. Należy bowiem, wspólnie ze śluzą „Dzierżno”, znajdującą się w km 30,89 Kanału, do największych w naszym kraju. Warto też dodać, że wspólnie ze śluzą „Dzierżno” posiada unikalne wrota podnoszone systemu Stoney’a w głowie dolnej (zmodernizowane), co kwalifikuje obydwie śluzy do grona najcenniejszych zabytków hydrotechniki w kraju, czyni je także niezwykle wartościowymi w skali ogólnoeuropejskiej.</p> <p>Mając na względzie spełnione kluczowe przesłanki, decydujące o zabytkowym charakterze obiektu, czyli: unikatowość, autentyzm oraz oryginalność, a do tego istotny wkład w krajobraz kulturowo-cywilizacyjny Opolszczyzny oraz Górnego Śląska, z całą stanowczością stwierdzić należy, że inwentaryzowane założenie należy bezwzględnie chronić zarówno pod względem układu przestrzennego, brył, elewacji czy materiału, jak i bezcennego, bowiem unikatowego i autentycznego wyposażenia technicznego z okresu międzywojennego. Dodatkowym argumentem przemawiającym za ochroną prawną jest unikatowa aranżacja architektoniczna, nieznajdująca naśladownictwa w Europie.</p> <p>Całość należy chronić <i>in situ</i>, ponieważ pracujące urządzenia pozwalają na zrozumienie specyfiki oraz działania zabytku.</p>	

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

- Archiwum Państwowe we Wrocławiu, Nadprezydium we Wrocławiu, Zarząd Regulacji Rzeki Odry, sygn. 1219, 1220, 2219,

23. Bibliografia

- *Die Arbeiten der Reichswasserstrassenverwaltung im Jahre 1934*, „Ostdeutsche Bauzeitung” 1935, z. 4,
- *Die Arbeiten der Reichswasserstrassenverwaltung im Jahre 1935*, „Ostdeutsche Bauzeitung” 1936, z. 5,
- *Die Arbeiten der Reichswasserstrassenverwaltung im Jahre 1936*, „Ostdeutsche Bauzeitung” 1937, z. 7, 11,
- *Die Arbeiten der Reichswasserstrassenverwaltung im Jahre 1937*, „Ostdeutsche Bauzeitung” 1938, z. 5, 7,
- *Die Arbeiten der Reichswasserstrassenverwaltung im Jahre 1938*, „Ostdeutsche Bauzeitung” 1939, z. 4, 7,
- Bubeck W., *Der Adolf-Hitler-Kanal und seine Bedeutung für die schlesische Wirtschaft*, Breslau 1935,
- Szewczyk A., Januszewski S., *Śluzy Kanalu Gliwickiego [w:] Zabytki przemysłu i techniki w Polsce. Dzieła techniki – Dobra kultury*, pod red. S. Januszewskiego, t. 6, Wrocław 2002,
- *Informator nawigacyjny śródlądowych dróg wodnych regionu wodnego Górnej Odry*, pod red. A. R. Wójcika, Gliwice 2011.

25. Źródła ikonograficzne (rodzaj, miejsce przechowywania)

- *Die Arbeiten der Reichswasserstrassenverwaltung im Jahre 1934*, „Ostdeutsche Bauzeitung” 1935, z. 4,
- *Die Arbeiten der Reichswasserstrassenverwaltung im Jahre 1935*, „Ostdeutsche Bauzeitung” 1936, z. 5,
- *Die Arbeiten der Reichswasserstrassenverwaltung im Jahre 1936*, „Ostdeutsche Bauzeitung” 1937, z. 7, 11,
- *Die Arbeiten der Reichswasserstrassenverwaltung im Jahre 1937*, „Ostdeutsche Bauzeitung” 1938, z. 5, 7,
- *Die Arbeiten der Reichswasserstrassenverwaltung im Jahre 1938*, „Ostdeutsche Bauzeitung” 1939, z. 4, 7,

21. Uwagi

Patrz też karty zespołów dla śluz: „Nowa Wieś” i „Sławięcice”

Należy wykonać też karty zespołów śluz na terenie woj. śląskiego: „Rudziniec”, „Dzierżno” i „Łabędy”

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

24. Opracowanie karty ewidencyjnej (autor, data i podpis)

tekst dr hab. Miron Urbaniak, luty 2013 r.
plany, rysunki dr hab. Miron Urbaniak, luty 2013 r.
fotografie dr hab. Miron Urbaniak, sierpień 2012 r.

dr hab. MIRON URBANIAK
Historia przemysłu i techniki

26. Załączniki

Nr 1–3 – dokończenie tekstu rubryk nr 12,
Nr 4–5 – opis budowlano-techniczny śluzy „Kłodnica”,
Nr 6 – ikonografia archiwalna,
Nr 7 – kartografia archiwalna,
Nr 8–10 – dokumentacja rysunkowa,
Nr 11–22 – dokumentacja fotograficzna.

1. Miejscowość	Kędzierzyn-Koźle	5. Nazwa zabytku (jak w karcie), adres ZESPÓŁ ŚLUZY BLIŹNIACZEJ DWUKOMOROWEJ „KŁODNICA” Śluza „Kłodnica”, 47–220 Kędzierzyn-Koźle Km 3,63 Kanału Gliwickiego	6. Zawartość załącznika Dokończenie tekstu rubryki nr 12
2. Gmina	Kędzierzyn-Koźle		
3. Powiat	kędzierzyńsko-kozielski		
4. Województwo	opolskie		

W odpowiedzi na propozycję państwowego Urzędu Budownictwa Wodnego alternatywne projekty przedstawiły też koła przemysłowe Górnego Śląska. Najpierw, jeszcze w 1928 r., koncepcję budowy magistrali węglowej z okręgu przemysłowego do kolejowego portu przeładunkowego w Koźlu, później w latach 1932–1933 projekt kolei wiszącej systemu Müllera (*Müllersche Schwebezugbahn*). Obydwa nie znalazły jednak skarbowego poparcia i w efekcie nie wyszły poza fazę projektową. Natomiast w ramach wielkiego hitlerowskiego programu robót publicznych (*Öffentliche Arbeiten/Arbeitsbeschaffungsprogramm*) 22 września 1933 r. w Berlinie zapadła uchwała gabinetowa o budowie nowoczesnego kanału śródlądowego, łączącego niemiecką część GOP-u z Odrą w Koźlu. Ów kanał, początkowo nazywano Kanałem Górnośląskim (*Oberschlesischer Kanal*), ale od kwietnia 1934 r. był już Kanałem Adolfa Hitlera (*Adolf Hitler-Kanal – AHK*). Docelowo miał zastąpić stary i nieefektywny Kanał Kłodnicki (*Klodnitz Kanal*) z początku XIX w., ciągnący się na długości niemal 46 km i dysponujący 18 małymi śluzami komorowymi. Został on zamknięty i był likwidowany po uruchomieniu Kanału Gliwickiego.

Budowa Kanału Gliwickiego. Zgodnie z wolą kanclerza Rzeszy roboty przy budowie podjęto natychmiast, w listopadzie 1933 r., a za ich błyskawicznym rozpoczęciem przemawiała chęć złagodzenia bezrobocia na Górnym Śląsku. Pośpiech był uzasadniony również dlatego, że za wszelką cenę chciano zdążyć z uruchomieniem *AHK* do 1938 r., kiedy planowano oddanie do eksploatacji Kanału Śródlądowego. W tym czasie nie dysponowano jeszcze szczegółową dokumentacją techniczną obiektów hydrotechnicznych, a jedynie wstępną trasą przebiegu zatwierdzonego kanału. W związku z tym, na przełomie 1933 i 1934 r., ograniczono się tylko do robót porządkowych oraz wycinki drzew w obrębie potencjalnego biegu koryta *AHK*. Równocześnie pracownicy Urzędu Budownictwa Wodnego w Gliwicach podjęli szczegółowe prace projektowe związane z dokładnym wytyczeniem kanału w terenie oraz planowanymi obiektami hydrotechnicznymi, w tym 6 śluzami, kilkoma jazami segmentowymi z napędem mechanicznym, syfonem Kłodnicy w okolicy Lenartowic (*Lenartowitz/Waldbrücken*) oraz 3 mostami kolejowymi i 20 drogowymi. Większość projektów trafiła do Ministerstwa Komunikacji Rzeszy (*Reichsverkehrsministerium*) do akceptacji w czerwcu 1934 r., choć koncepcje architektoniczne śluz oraz opracowanie wielu detali obiektów hydrotechnicznych zostały wykonane znacznie później. Całkowity koszt inwestycji oszacowano wstępnie na 45 mln marek, ale po korektach przeprowadzonych w Ministerstwie, został obniżony o 1 mln marek. Do tego trzeba jednak doliczyć jeszcze ok. 10 mln marek na budowę portu w Gliwicach, co ostatecznie dało sumę ok. 54 mln marek.

Zasadnicze roboty rozpoczęły się na wiosnę 1934 r., a uroczyste wkopanie kamienia węgielnego pod budowę Kanału odbyło się w połowie maja tegoż roku w porcie przeładunkowym w Koźlu. Tam też zainicjowano kopanie koryta kanału, posuwając się sukcesywnie w górę jego biegu, czyli do powstającego równolegle portu w Gliwicach. Przez cały pierwszy rok koncentrowano wysiłek na budowie samego kanału, bowiem opracowywane sukcesywnie wykonawcze projekty techniczne budowli wzgl. obiektów inżynierskich pozwoliły na podjęcie ich realizacji dopiero w 1935 r. Niemniej jednak już w 1934 r. na placu budowy zatrudnienie znajdowało codziennie 3000–4000 robotników.

Prowadzone odcinkami roboty ziemne oraz budowlane trwały generalnie w latach 1934–1939, a przerywały je wylewy powodziowe Kłodnicy. Uroczyste uruchomienie Kanału Adolfa Hitlera nastąpiło dopiero 8 grudnia 1939 r., choć roboty wykończeniowe i uzupełniające trwały jeszcze w latach 1940–1941.

Szczegółowy przebieg budowy. W końcu **1933 r.** przeprowadzono wstępne prace przygotowawcze na trasie kanału, m.in. wycinkę drzew i krzewów w planowanym biegu. Na wiosnę **1934 r.** ruszyły odcinkami roboty ziemne w dolnej części kanału (km 1,06–16,3), czyli w sąsiedztwie ujścia do basenu nr III w porcie w Koźlu aż powyżej projektowanej śluzy „Sławięcice” (*Slawentzitz*). Oprócz kopania fragmentami koryta i jego uszczelniania gliną, podjęto równolegle budowę żelbetowego mostu płytowego w km 1,67, 4 przyczółków dla 2 stalowych mostów drogowych oraz żelbetowego mostu do przeprowadzenia drogi ponad linią kolejową Kędzierzyn-Koźle – Opole.

Z kolei w **1935 r.**, w związku z przygotowanymi już szczegółowymi planami technicznymi, można było rozpocząć budowę szeregu obiektów hydrotechnicznych. Kontynuowano też roboty ziemne. W efekcie zakończono budowę koryta kanału na odcinku km 1,1–3,6 i wykonano przebiecie do basenu portowego, łącząc dolne stanowisko kanału z Odrą. Równocześnie zakończono budowę płytowego mostu w km 1,67, komunikującego wsie Kłodnica (*Klodnitz*) i Januszkowice (*Januschkowitz*). Przy okazji, w związku z obniżeniem poziomu wód gruntowych na terenie części wsi Kłodnica, zbudowano dla niej ujęcie wody i wykonano centralny system wodociągowy. Rozpoczęła się też realizacja koryta kanału na odcinku km 3,6–6,9, a wraz z nią budowa mostu kolejowego (ob. nie istnieje) na drugorzędnym szlaku żelaznym Kędzierzyn (*Heydebreck*) – Strzelce Opolskie (*Gross Strehlitz*) w km 3,8 kanału oraz 2 mostów drogowych: pomiędzy Kuźniczka (*Kuschnitzka*) i Cisową (*Dünnefeld*) oraz Nową Wsią (*Neudorf*) i Lenartowicami (*Lenartowitz*) w km 5,41 i 7,3. Na tym odcinku kanał krzyżował się także z rzeką Kłodnicą i dlatego w lipcu 1935 r. zainicjowano roboty przy żelbetowym syfonie Kłodnicy. Dalej, na odcinku z Nowej Wsi do Błachowni (*Blechhammer*) sfinalizowano budowę koryta kanału, biegnącego częściowo w nasypie, wraz z uszczelnieniem gliną.

W km 7,8 rozpoczęły się z kolei wykopy i prace ramowe przy śluzie „Nowa Wieś”. Na odcinku z Blachowni do Sławięcice (*Slawentzitz/Ehrenforst*) sfinalizowano koryto kanału, budowane już od 1934 r., i wypełniono je wodą. Jednocześnie zakończono i oddano do użytku most drogowy w Blachowni. Na wschód od gminy Sławięcice wykończony został następny odcinek kanału, ponadto sfinalizowano roboty przy górnym i dolnym awanporcie śluzy „Sławięcice” (km 15,11), przy której rozpoczęły się też prace ramowe. W km 16,3–20,2 stary Kanał Kłodnicki pokrywał się z nowym Kanałem Gliwickim, a zatem przeprowadzono poszerzenie i pogłębienie istniejącego już koryta, co zakończono w 1936 r., bez przerywania żeglugi na czynnym ciągle starym kanale. W maju rozpoczęły się roboty ziemne na odcinku km 20,2–24,1, zakończone w 1936 r. W tym fragmencie kanału znalazły się kolejne 2 mosty drogowe, m.in. przy Hucie Piela (*Pielahütte*). Nieco dalej, w km 24,0, znalazł się jaz segmentowy z maszynownią, stanowiący później upust wód Kłodnicy do jej starego koryta z Kanału Gliwickiego. Jego budowę podjęto w czerwcu 1935 r. i jeszcze w tym samym roku praktycznie zakończono. Z kolei na wschód od km 26,7 kanał wchodził już w strefę innej wielkiej inwestycji, a mianowicie budowy kilku zbiorników retencyjno-powodziowych Dzierżno (*Staubeckenanlage Sersno/Stauwerder*). Tutaj w km 34,9–36,2 nowy kanał znowu pokrywał się ze starym, w związku z czym na początku 1935 r. dokonano poszerzenia i nowego profilowania koryta, wypełniając je wodą i podejmując regularną żeglugę już w maju 1935 r. Jednocześnie jeszcze w zimie 1934/1935 rozpoczęła się budowa 2-komorowej śluzy „Dzierżno” w km 30,89, miała być ona wykorzystana do normalnej żeglugi przed ukończeniem całego kanału. Równolegle trwały też roboty przy unikatowym przewale Kłodnicy na zbiorniku retencyjno-powodziowym, zasilanym przez Kłodnicę oraz mniejszym zbiorniku retencyjno-powodziowym (nr II), gromadzącym wody Dramy. W km 37,3 kanał krzyżował się z kolejnym mostem kolejowym na 2-torowej linii głównej Opole – Gliwice. Aby podjąć jego budowę, w latach 1935–1936 wykonano ponad kilometrową obwodnicę, umożliwiającą puszczenie ruchu kolejowego z ominięciem przyszłego placu budowy. Ogółem z końcem 1935 r. trwały prace budowlane przy 3 śluzach, budynki mieszkalne dla obsługi śluz były już postawione w stanie surowym, do ruchu oddano też 6 mostów, a kolejne 7 było w budowie.

W **1936 r.** praktycznie zakończono prace przy zbiorniku nr II w Dzierżnie, wypełniając go próbnie wodą i uruchamiając system pompowni oraz przelewu lewarowego. Sfinalizowano też końcowe roboty betonowe na przewale Kłodnicy, oddając go tym samym do eksploatacji. Równocześnie śluza „Dzierżno” została wykonana już na tyle, że można było ją w sierpniu 1936 r. pomocniczo uruchomić, prowadząc zarazem montaż reszty urządzeń elektrycznego napędu mechanicznego i dalsze prace wykończeniowe. Okazało się zarazem, że nieusunięta całkowicie warstwa kurzawki powoduje rozstępy i przesunięcia dna wzgl. ścian komór śluzy i trzeba było opracować szczegółowe plany jej rekonstrukcji. W tym samym czasie, dzięki przygotowaniu i zatwierdzeniu szczegółowych projektów śluz oraz innych obiektów hydrotechnicznych można było zintensyfikować roboty przy ich budowie. Trwały zatem prace ramowe w obrębie komór i obu głów na śluzie „Kłodnica”, ukończone na wiosnę 1937 r. Na śluzach „Nowa Wieś” i „Sławięcice” roboty ramowe zakończyły się jeszcze w 1935 r., a teraz zainicjowano prace betonowe. W ciągu roku wykonano też roboty ramowe na śluzie „Rudziniec” (*Lohnia/Hubenland*), zwanej początkowo „Łany”. Jednocześnie wykonano 3 blachownicowe mosty drogowe w km 5,39, 17,76 i 19,33; 2 kolejne rozpoczęto budować – w km 7,30 i 25,80, również blachownicowe, oddane do ruchu w 1937 r. W Łabędach (*Laband*) rozpoczęły się prace przy budowie mostów kolejowych na kanale oraz nad przełożonym korytem Kłodnicy, w wypadku obydwu wykonano przyczółki i podjęto montaż stalowych przęsł. Natomiast nieco dalej na wschód, w km 38,70 prowadzono roboty przy kilkuprzęsłowym moście drogowym, żelbetowym, przecinającym dolny awanport śluzy „Łabędy”. Równocześnie kontynuowano prace ziemne na niewykończonych jeszcze odcinkach kanału, przystąpiono też do budowy portu w Gliwicach, przesuwając m.in. koryto Kłodnicy i wykonując ul. Portową (*Hafenstrasse*), komunikującą przyszły port z autostradą. Oprócz tego rozpoczęło się także układanie bocznic kolejowej do portu.

Kolejny, **1937 r.** przyniósł intensyfikację robót budowlanych w obrębie całego kanału. Odcinek w km 3,7–6,9 ostatecznie ukończono i wypełniono wodą. Podobnie było na fragmencie kanału w km 13,6–14,0. Z kolei na km 20,3–24,1, powyżej śluzy „Rudziniec”, dokonano uszczelnienia koryta gliną, zaś w Pławniowicach (*Plawniowitz/Flössingen*) na odcinku 24,1–26,7 zakończono budowę koryta i skierowano doń rzekę Kłodnicę, upuszczając ją zarazem z kanału przez jaz ulgi w Pławniowicach. Równolegle prowadzono budowę śluz. Na pierwszej, czyli „Kłodnicy”, trwały roboty fundamentowe i betonowe. Z kolei na drugiej („Nowa Wieś”) wykonano nieprzepuszczalne dna komór, wyniesiono budynki głowy dolnej i oblicowano je granitem. Zamontowano również wrota komór śluz i przystąpiono do montażu maszyn oraz elektrycznych napędów mechanicznych. Analogicznie wyglądała sytuacja na śluzie nr III, czyli „Sławięcicach”. Natomiast śluza nr IV, a mianowicie „Rudziniec” była dopiero w fazie robót betonowych. Na śluzie V („Dzierżno”) prowadzono tymczasem rekonstrukcję dna komór oraz roboty związane z uszczelnieniem podłoża pod całością, łącznie z centralnym peronem międzykomorowym. Trwał też montaż wyposażenia mechanicznego obiektu, zakończyły się również prace przy licowaniu górnej i dolnej głowy. Bardzo poważne postępy odnotowano na śluzie nr VI – „Łabędy” – gdzie wykonano prace ramowe i betonowe dla komór oraz obydwu głów. Ponadto przystąpiono do budowy filarów i przyczółków mostu kolejowego w obrębie dolnego awanportu śluzy „Kłodnica”, a w Łabędach ukończono mosty kolejowe nad kanałem i planowanym korytem Kłodnicy, uruchamiając na nich ruch kolejowy. Przy ostatniej śluzie w Łabędach oddano też do eksploatacji most drogowy, zaś kilkaset metrów dalej na wschód trwały roboty w obrębie portu gliwickiego, w tym budowa bocznic kolejowej na kolejową stację portową.

Całą inwestycję kontynuowano w **1938 r.**, kiedy ostatecznie oddano do ruchu zbiornik nr II w Dzierżnie, gromadząc w nim 10 mln m³ wody, niezbędnej do późniejszego zasilania kanału. Jednocześnie podjęto intensywne roboty na odcinku w km 16,3–19,3, gdzie trzeba było też zabudować syfon lewarowy dla tzw. Lisiego Potoku, przeprowadzonego pod korytem kanału. Trwały też prace ziemne w obrębie obrotnicy dla barek, dolnego i górnego awanportu śluzy „Łabędy”, ukończone jednak w kolejnym roku. Natomiast jeszcze w 1938 r. wykonano nowe koryto dla przełożonej Kłodnicy w obrębie Gliwic i Łabęd, a skierowanie jej wód do nowego łóżyska nastąpiło w grudniu. W dalszym ciągu trwały też prace na poszczególnych śluzach. Do końca roku wykończono w sensie budowlanym śluzę „Kłodnica” i można było podjąć montaż wrót oraz maszyn, zakończone w 1939 r. Na śluzie „Nowa Wieś” prowadzono jedynie prace wykończeniowe w zakresie maszynowym i na głowie górnej, natomiast śluza „Sławięcice” została już uruchomiona. Gotowa do ruchu była też śluza „Rudziniec”, a „Dzierżno” podjęło pracę na wiosnę 1938 r. W dalszym ciągu trwały jednak roboty na śluzie „Łabędy”, które, choć zaawansowane, zakończono dopiero w 1939 r.

1. Miejscowość	Kędzierzyn-Koźle	5. Nazwa zabytku (jak w karcie), adres	6. Zawartość załącznika
2. Gmina	Kędzierzyn-Koźle	ZESPÓŁ ŚLUZY BLIŹNIACZEJ DWUKOMOROWEJ „KŁODNICA” Śluza „Kłodnica”, 47–220 Kędzierzyn-Koźle Km 3,63 Kanału Gliwickiego	Dokończenie tekstu rubryki nr 12 z załącznika nr 1
3. Powiat	kędzierzyńsko-kozielski		
4. Województwo	opolskie		

W zakresie mostów odnotować należy wykończenie i oddanie do eksploatacji mostu na linii głównej Kędzierzyn – Opole, przechodzącego przez dolny awanport śluzy „Kłodnica”. Stalowe przęsło blachownicowe otrzymał też most w Lenartowicach, przekazany do eksploatacji w grudniu. Trwała jeszcze budowa mostów drogowych w Nowej Wsi oraz Sławięcicach, ale zakończono budowę mostu parkowego w Sławięcicach. W ruchu były już także mosty kolejowe na przesuniętej Kłodnicy oraz kanale w ciągu 2-torowego szlaku Gliwice – Opole. Niemniej jednak z powodu odczuwalnego już wówczas deficytu rąk do pracy opóźniały się roboty w porcie gliwickim, gdzie oprócz basenów portowych położono dopiero 6 z 28 km torów.

Rok **1939** był ostatnim zasadniczym w budowie Kanału Adolfa Hitlera, którego oficjalne uruchomienie nastąpiło 8 grudnia. W ciągu tego roku oprócz prac wykończeniowych na śluzach „Kłodnica”, „Nowa Wieś” i „Łabędy”, kontynuowano również budowę reszty mostów drogowych i finalne roboty w obrębie fragmentów koryta kanału. Największe zapóźnienia odnotowano jednak w porcie gliwickim, gdzie zainicjowano montaż żurawi oraz innych urządzeń wyposażenia techniczno-ruchowego portu oraz stacji kolejowej. Z końcem roku prace w porcie nie były jeszcze zakończone, ale – z powodu wojny i potrzeb gospodarki wojennej – podjęto decyzję o uruchomieniu całego szlaku wodnego już w grudniu. W konsekwencji prace wykończeniowe trwały jeszcze w 1940 i 1941 r. Wtedy to zbudowano m.in. pomocnicze pompownie na dolnych stanowiskach śluz „Nowa Wieś”, „Sławięcice” i „Rudziniec”; pozostałe śluzy otrzymały instalacje do przepompowywania wody – ze względów oszczędnościowych – już zgodnie z projektami. Najpewniej także wtedy na śluzach „Kłodnica”, „Dzierżno” i „Łabędy” dobudowano dodatkowe domy mieszkalne dla pracowników śluz. Okazało się bowiem, że przewidywana początkowo załoga nie wystarcza do obsługi tak wyłożonego ruchu na wodnym szlaku.

Trasa Kanału Gliwickiego, najważniejsze obiekty hydrotechniczne wzgl. inżynieryjno-techniczne i parametry. Kanał Gliwicki rozpoczynał się w km 98,1 rzeki Odry w basenie portu rzecznoego w Kędzierzynie-Koźlu, a kończył w porcie w Gliwicach, stanowiąc *de facto* sztuczne przedłużenie Odrzańskiej Drogi Wodnej aż do GOP-u Całkowita jego długość wynosi 41 km, z czego 19,8 km przypada dziś na województwo opolskie (Kędzierzyn-Koźle – Ujazd), zaś pozostała część znajduje się w województwie śląskim (Ujazd – Gliwice).

Koryto kanału odgałęziało się z basenu III rzecznoego portu przeładunkowego w ówczesnym Koźlu, biegnąc początkowo po północnej stronie doliny Kłodnicy. W okolicy Lenartowic nastąpiło przecięcie Kłodnicy, a w km 11,0 przejście w dolinę Kłodnicy. Kanał przebiegał w sporej części w linii starego Kanału Kłodnickiego wzgl. dolnym i górnym kanałem systemu zbiorników powodziowo-retencyjnych w Dzierżnie, kończąc się w porcie w Gliwicach. Różnica poziomów wody pomiędzy portem w Kędzierzynie-Koźlu, a portem w Gliwicach wynosi 43,6 m i pokonywana jest przez 6 śluz dwukomorowych w układzie bliźniaczym. Są to śluzy: „Kłodnica” (km 3,63, spad 10,40 m), „Nowa Wieś” (km 7,80, spad 6,20 m), „Sławięcice” (km 15,19, spad 6,25 m), „Rudziniec” (km 21,55, spad 6,25 m), „Dzierżno” (km 30,89, spad 10,30 m) i „Łabędy” (km 38,51, spad 4,20 m). Komory śluz posiadają wymiary 72,0 x 12,0 m i swą szerokością były zbieżne z gabarytami śluz na Odrze wzgl. Kanału Śródlądowym w Niemczech. Dzięki temu śluzy Kanału Gliwickiego dostosowane były do największych pływających ówczesznie po Odrze barek, tzw. nowych Plauerek (*neue Plauer Masskahn*), mogących pomieścić ok. 750 t ładunku. Przewidywano jednak, że śluzy – po wydłużeniu o kilkanaście metrów – będą zdolne obsługiwać również barki o tonażu 1000 t. Największy spad posiadają śluzy „Kłodnica” i „Dzierżno”, obydwie ponad 10,0 m, natomiast najmniejszy jest na śluzie w Łabędach i wynosi 4,20 m. Decydując się na śluzy bliźniacze wzięto pod uwagę przede wszystkim stosunkowo mały przepływ Kłodnicy, zasilającej swymi wodami kanał, a w układach bliźniaczych można było wprowadzić system oszczędnego śluzowania, polegający na przerzucaniu z jednej do drugiej komory niemal 50% wypełniającej ją wody. To dawało znacznie większą przepustowość szlaku, a przede wszystkim niezawodność pracy śluz. Największe z nich, czyli wspomniane „Kłodnica” i „Dzierżno” z uwagi na wysoki spad, zyskały w głowie dolnej wrota podnoszone Stoney’a z zasuwami segmentowymi, zaś w głowie górnej wrota segmentowe, osadzone mimośrodowo. Pozostałe śluzy posiadają w górnej i dolnej głowie wrota wsporne z zasuwami segmentowymi. Ponadto śluzy „Kłodnica” i „Łabędy” mają wbudowane pompownie do przerzucania wody z dolnej sekcji kanału do górnej, a pozostałe śluzy podobne stacje pomp mają w wolnostojących budynkach, na dolnych stanowiskach.

Kanał posiada nieckowaty profil, podobny do profilu Kanału Śródlądowego w Niemczech, a szerokość zwierciadła wody wynosi od 38,0 m we fragmentach prowadzonych w wykopie do 41,0 m na odcinkach biegnących w nasypie. Promienie łuków wahają się od 500 do 3000 m, zaś głębokość tranzytowa ok. 2,7–1,8 m. Uszczelnienie dna wykonano zmienną – pod względem grubości – warstwą gliny, na której zalega warstwa żwiru, natomiast skarpy od strony odwodnej pokrywa narzut kamienny wzgl. płyty betonowe.

Na całej długości kanał krzyżował się pierwotnie m.in. z 3 liniami kolejowymi, przeprowadzonymi za pomocą mostów (linie: Kędzierzyn-Koźle – Opole, Kędzierzyn-Koźle – Strzelce Opolskie – nie istnieje i Gliwice – Opole), ponadto z 9 większymi trasami drogowymi oraz kilkunastoma drogami polnymi, gospodarczymi itp. przeprowadzonymi nad wodą z reguły za pomocą znormalizowanych 1-przęsłowych mostów stalowych. W km 6,80 kanał krzyżuje się z Kłodnicą, która została przeprowadzona żelbetowym, 3-częściowym syfonem pod jego dnem, podobnym, ale znacznie mniejszym syfonem lewarowym przeprowadzono wody tzw. Lisiego Potoku i wody powodziowe z łąk niezdrowickich w km 16,75. Ponadto w obrębie kanału funkcjonują 3 jazy z napędami mechanicznymi: 1) w km 24,1 w Pławniowicach do upustu wód Kłodnicy z kanału do starego koryta rzeki, 2) w km 38,31 do upustu wód powodziowych Kłodnicy do kanału i w km 2,47 przełożonej Kłodnicy, do zasilania stanowiska końcowego kanału, czyli portu w Gliwicach. Są też liczne jazy z napędami ręcznymi wzgl. stałe, pełniące funkcje ulgi w stanach powodziowych. Zasilanie kanału w wodę pierwotnie odbywało się przez 2 zbiorniki retencyjno-powodziowe w Dzierżnie, czyli zbiornik nr II (Dzierżno Małe), gromadzący wody Dramy i Paczyńskiego Potoku oraz zbiornik nr IV, połączony po II wojnie światowej ze zbiornikiem nr III, a funkcjonujący obecnie pod nazwą Dzierżno Duże i kumulujący wody Kłodnicy. W latach 70. XX w. zbudowano jeszcze zbiornik Pławniowice, który może również okresowo zasilać Kanał Gliwicki swoją wodą. Wszystkie wymienione zbiorniki powstały w wyrobiskach piasku wykorzystywanego w kopalniach jako podsadzka.

Najważniejsze obiekty hydrotechniczne oraz inżynieryjne w obrębie Kanału Gliwickiego

Km kanału	Brzeg	Obiekt	Km kanału	Brzeg	Obiekt
0,00	L	Wylot Kanału Gliwickiego do Odry, zimowisko w porcie w Kędzierzynie-Koźlu	19,38	L i P	Przyczółki po moście drogowym 1-przęsłowym stalowym
0,02–1,10	L	Połączenie Kanału z portem w Kędzierzynie-Koźlu, basen nr III	20,01	L	Upust Lisiego Potoku z kanału
1,67	L i P	Most drogowy, 1-przęsłowy żelbetowy	20,68	L i P	Most drogowy, 1-przęsłowy stalowy
3,56	L i P	Most kolejowy, 4-przęsłowy stalowy	21,29	L	Upust potoku Katynka z kanału
3,63		Śluza nr I – „Kłodnica”	21,57		Śluza nr IV – „Rudziniec” („Rudzieniec”)
3,81	L i P	Przyczółki po moście kolejowym 1-przęsłowym stalowym	23,19	L i P	Przyczółki po moście drogowym, 1-przęsłowym stalowym
5,41	L i P	Most drogowy, 1-przęsłowy stalowy	24,0/24,1	P	Jaz segmentowy, 2-przęsłowy upustu Kłodnicy z kanału
6,80	L i P	Przepust syfonowy rzeki Kłodnicy	24,0–30,89		Kanał jest korytem rzeki Kłodnicy
7,30	L i P	Przyczółki po moście drogowym 1-przęsłowym stalowym	24,63	L i P	Most drogowy autostradowy, 1-przęsłowy żelbetowy
7,40	P	Przelew stały wody powodziowej z kanału do koryta Kłodnicy	24,75	L	Ujście starego Kanału Kłodnickiego
7,55	P	Przepompownia do zasilania wodą z Kłodnicy sekcji I kanału	25,89	L i P	Most drogowy, 1-przęsłowy stalowy
7,79	L i P	Most drogowy, 1-przęsłowy stalowy	26,60	L	Ujście starego Kanału Kłodnickiego
7,80		Śluza nr II – „Nowa Wieś”	28,80	L i P	Most kolejowy, 1-przęsłowy stalowy
8,02	P	Jaz klapowy do kanału ulgi	29,66	L i P	Most drogowy, 1-przęsłowy żelbetowy
8,90–9,50	L	Wlot do Kanału Kędzierzyńskiego	30,50	P	Upust rowu zasilającego dolne stanowisko z Dzierżna Małego
9,47	L	Basen do przeładunku barek	30,60	L	Upust rzeki Kłodnicy z przełazu kłodnickiego
9,73	L i P	Most drogowy, 1-przęsłowy stalowy	30,89		Śluza nr V – „Dzierżno”
11,47	L i P	Most drogowy, 1-przęsłowy stalowy	31,00	L	Przełaz kłodnicki i jaz upustu rzeki z Dzierżna Dużego
11,55	P	Obrotnica dla barek	31,28	P	Schron
12,17	L	Upust Poleśnicy z kanału	31,80	L	Odgałęzienie starego koryta Kłodnicy
12,60	P	Jaz klapowy upustu zasilającego Kłodnicę	32,73	L	Jaz stały upustowy z kanału do Dzierżna Dużego
13,80–13,84	P	Nabrzeże przeładunkowe „Sławięcice”	32,78	L i P	Most kolejowy, 1-przęsłowy stalowy
13,98	L i P	Most drogowy, 1-przęsłowy stalowy	33,67	L i P	Most drogowy, 1-przęsłowy stalowy
14,60	L i P	Most drogowy, 1-przęsłowy stalowy	34,38	P	Upust rowu Czerwionka z kanału
15,11		Śluza nr III – „Sławięcice”	35,43	P	Ujście betonowe rowu z zastawką wsteczną
15,24	P	Upust ulgi z jazem segmentowym	36,52	P	Ujęcie 2-przęsłowe przepompowni hut „Łabędy” – nieczynne
16,06	L i P	Most drogowy, 1-przęsłowy stalowy	36,93	P	Ujęcie 2-przęsłowe przepompowni hut „Łabędy” – nieczynne
16,20–16,28	P	Port zimowy i nabrzeże przeładunkowe	36,70	P	Nabrzeże hut „Łabędy”
16,73	P	Jaz klapowy, za wałem od strony kanału 2 rury	37,43	L i P	Most kolejowy, 1-przęsłowy stalowy
16,75	L i P	Syfon lewarowy Lisiego Potoku	37,93	P	Obrotnica barek
17,76	L i P	Przyczółki po moście drogowym 1-przęsłowym stalowym	38,31	L	Jaz segmentowy przelewu burzowego Kłodnicy do kanału
18,65	P	Przelew burzowy stały z kanału do Kłodnicy	38,47	L i P	Most drogowy, 2-przęsłowy żelbetowy
19,38	L i P	Przyczółki po moście drogowym 1-przęsłowym stalowym	38,51		Śluza nr VI – „Łabędy”

1. Miejscowość	Kędzierzyn-Koźle	5. Nazwa zabytku (jak w karcie), adres	6. Zawartość załącznika
2. Gmina	Kędzierzyn-Koźle	ZESPÓŁ ŚLUZY BLIŹNIACZEJ DWUKOMOROWEJ „KŁODNICA” Śluza „Kłodnica”, 47–220 Kędzierzyn-Koźle Km 3,63 Kanału Gliwickiego	Dokończenie tekstu rubryki nr 12 z załącznika nr 2
3. Powiat	kędzierzyńsko-kozielski		
4. Województwo	opolskie		

Historia zespołu śluzy „Kłodnica”. Projekty techniczne śluzy „Kłodnica”, podobnie jak pozostałych śluz oraz większych obiektów hydrotechnicznych, były opracowywane wstępnie w Urzędzie Budownictwa Wodnego w Gliwicach pod kierunkiem wzgl. nadzorem rejencyjnego radcy budowlanego Artura Albrechta w latach 1934–1935, następnie konsultowane we Wrocławiu przez Zarząd Regulacji Odry (*Oderstrombauverwaltung*) i urzędników Ministerstwa Komunikacji Rzeszy w Berlinie. Ostateczne i szczegółowe rozwiązania techniczne dla śluz zostały jednak zaprojektowane w słynnym berlińskim Instytucie Doświadczalnym ds. Budownictwa Wodnego i Okrętowego (*Versuchsanstalt für Wasserbau und Schiffbau*). W efekcie do budowy śluzy „Kłodnica” przystąpiono dopiero w 1936 r. W kwietniu podjęto prace ramowe w strefie ścian komór oraz głów, wykonywane przy użyciu stalowych brusek systemu Peine’a o długości 19,4 m. Z kolei głowy i skrzydła zostały ujęte brusami systemu Kruppa o długości 23 m. Całość robót ramowych zakończono w połowie 1937 r. i w sierpniu zainicjowano prace ziemne oraz betonowe. Transport materiałów budowlanych na plac budowy prowadzono znad Odry za pomocą specjalnej bocznicy kolejowej, a równocześnie na miejscu budowy wykorzystywano 2 olbrzymie żurawie portalowe. W ciągu 1937 r. wykopano doły pod fundamenty głowy górnej i dolnej, następnie utwardzono podłoże, na którym wykonano masywne betonowe fundamenty. W 1938 r. zrealizowano żelbetowe konstrukcje głowy dolnej i górnej, równocześnie przeprowadzono betonowanie den komór oraz konstrukcji uszczelniającej międzyśluzie (peron międzykomorowy). Budynek maszynowni i sterowni rozpoczęto budować w lipcu i sfinalizowano do końca roku. W tym czasie ukończono również niemal kompletnie roboty betonowe na całej śluzie. Jednocześnie już w sierpniu 1938 r., po tym jak wykonano galerie maszynowe, rozpoczął się montaż wrót podnoszonych systemu Stoney’a w głowie dolnej, zaś w głowie górnej wrót segmentowych. Prace te sfinalizowano jednak dopiero w 1939 r., kiedy dobiegł końca montaż reszty wyposażenia technologicznego śluzy, m.in. przetwornic prądu zmiennego na stały, ponadto sfinalizowano budowę kierownic w obrębie dolnego awanportu śluzy. Pierwsza barka została prześluzowana na „Kłodnicę” 30 listopada 1939 r. Całkowity koszt budowy śluzy wraz z infrastrukturą awanportów został oszacowany na 3,15 mln marek, a więc stanowił niemal 1/11 kosztów budowy całego Kanału Adolfa Hitlera, nie licząc portu w Gliwicach.

Wraz ze śluzą do eksploatacji oddano zbudowany w latach 1937–1938 2-torowy i 2-przęsłowy most kolejowy na szlaku Kędzierzyn – Opole, a także budynek mieszkalny załogi obsługującej „Kłodnicę”, usytuowany po północnej stronie jej komór. Obiekt ten powstał najpewniej w latach 1936–1937; w 1937 r. już istniał. Szybko okazało się jednak, że potrzeby eksploatacyjne Kanału Gliwickiego są tak duże, iż załoga „Kłodnicy” nie może im podołać. W związku z tym ok. 1940–1941 po południowej stronie komór śluzy wzniesiono jeszcze 2 kilkunastu budynki mieszkalne dla obsługi, projektem identyczne zresztą z budynkami usytuowanym przy śluzie „Dzierżno” na ul. Kanałowej. W takim stanie cały kompleks przetrwał II wojnę światową, a po 1945 r. przez kilka lat Kanał Gliwicki był nieczynny, na co wpływ miała m.in. część zniszczonych mostów drogowych oraz kolejowych, np. na szlaku jednotorowym z Kędzierzyna do Strzelec Opolskich, tuż powyżej śluzy „Kłodnica”. Uruchomiony ponownie po usunięciu szkód wojennych, był Kanał Gliwicki eksploatowany już w znacznie mniejszej skali niż w okresie niemieckim. Niemniej jednak pracował bezawaryjnie, bowiem pozwalała na to bardzo nowoczesna i zaprojektowana w standardach europejskich, nie lokalnych, infrastruktura, w tym przede wszystkim śluzy. Pracowały one oryginalnym wyposażeniem mechanicznym, a jedyne zmiany nastąpiły w sferze oszczędnego śluzowania, którego zaniechano. Z czasem unieruchomione zostały też stacje pomp przerzucających wodę z dolnych na górne sekcje kanału. Tak stało się też i na śluzie „Kłodnica”, gdzie elektryczny agregat pompowy stoi do dziś, ale od lat nieużywany. Efekt był jednak taki, że automatycznie zmalała przepustowość całego kanału, przy równoczesnym wzroście zużycia wody potrzebnej do śluzowania obiektów. Brak remontów śluz po ich ponad półwiecznej eksploatacji doprowadził też do dekapitalizacji obiektów, choć w dalszym ciągu wyposażenie mechaniczne utrzymało sprawność techniczną. Na śluzie „Kłodnica” w latach 2004–2007 dokonano modernizacji komory południowej, przechodząc m.in. z części napędów mechanicznych na hydrauliczne przy wrotach podnoszonych w głowie dolnej i wrotach segmentowych w głowie górnej, odświeżono też pomieszczenia techniczno-socjalne samej śluzy. Przy użyciu oryginalnych napędów mechanicznych pozostała obsługa wrót komory północnej, która ma być teraz modernizowana. Przy okazji tych robót, wymieniono również stolarkę okienną i drzwiową na całej śluzie.

Bez zmian pozostały natomiast bryły i elewacje budynków mieszkalnych, choć te po południowej stronie, są w gorszym stanie techniczno-budowlanym niż dom po stronie północnej.

Architektura zespołu śluzy „Kłodnica” czyni ten kompleks bezcennym w skali Polski i Europy. Analogii do rozwiązań „Kłodnicy” oraz kolejnych śluz Kanału Gliwickiego w budownictwie kanałowym Polski wzgl. Europy próżno szukać. Przesądza o tym w dużej mierze okres powstania (międzywojnie) oraz rywalizacja w architekturze, odczuwalna na całym pograniczu polsko-niemieckim, zaś na Śląsku szczególnie. Śluza „Kłodnica” utrzymana jest w monumentalnej formie, kształtującej wrażenie potęgi techniki, a pośrednio potęgi państwa niemieckiego, które było inwestorem. Monumentalizm budowli wzmacnia wertykalna sterownia z maszynownią głowy dolnej, posadowiona w bezpośrednim sąsiedztwie mostu kolejowego linii Kędzierzyn-Koźle – Opole. Zabieg ten z jednej strony miał nadać budowli wymiar propagandowy, z drugiej pozwalał uzyskać niezakłócony widok z budynku na dolny awanport śluzy. Interesująco rozwiązano też galerie maszynowe dla podnoszonych wrót Stoney’a, dzięki czemu mogą one kojarzyć się z rozłożonymi skrzydłami orła, którego korpus tworzy wysoka basztowa sterownia. Symbolika orła jest o tyle istotna, że na wszystkich śluzach wisiały wykute w granicie hitlerowskie orły ze swastykami. Na „Kłodnicy” korpus orła i skrzydła skuto co prawda, ale otok z liści dębowych ze swastyką zachował się pod warstwą tynku, odstając wyraźnie od lica elewacji. Forma architektoniczna, przypominająca orła, została wybrana dla wszystkich śluz nieprzypadkowo. W końcu kanał nosił imię Adolfa Hitlera, a orły ze swastykami znajdowały się też na stalowych mostach nad korytem kanału.

Formalnie śluza utrzymana jest w konwencji tak ulubionego przez architektów niemieckich modernizmu historyzującego, w którym modernizm okraszony jest jeszcze szeregiem detali związanych z innymi stylami historycznymi. Widać zatem, że śluza to budowla na wskroś nowoczesna, o sylwetce i architekturze podporządkowanej w dużej mierze funkcji; stosowane są również nowoczesne materiały, ale zarazem odczuwalna jest ucieczka od charakterystycznej dla modernizmu prawdy materiałowej, bowiem żelbetowe konstrukcje głowy górnej i dolnej wraz z budynkami maszynowni wzgl. sterowni oblicowano granitem. Całość ubrana została w kostium marynizmu (architektura odwołująca się do budownictwa okrętowego), będącego równie silnym prądem w epoce niemieckiego modernizmu, a nadto zdradza ewidentną fascynację monumentalną architekturą włoską czasów Benito Mussoliniego. Efekt jest taki, że drugiej budowli, poza śluzą „Dzierżno,” choćby zbliżonej formalnie do śluzy „Kłodnica” w Europie nie znajdziemy.

W przeciwieństwie do architektury samej śluzy, stanowiącej wyraz potęgi techniki wzgl. inwestora, budynki mieszkalne dla obsługi cechuje „swojskość”, będąca kolejnym z nurtów hitlerowskiego modernizmu. Tutaj widać czytelną korespondencję z budownictwem lokalnym, kształtowanym od wieków na Śląsku. Swojskich akcentów budynkom przydają drewniane okiennice, strome dachy kryte ceramicznie itp., ale występują też elementy charakterystyczne już dla architektury hitlerowskiej (2 młodsze budynki mieszkalne), czyli wsparte na masywnych kolumnach podcienia, wpisane w rzuty budynków. Niemniej jednak infrastruktura socjalno-bytowa pracowników stała w opozycji do monumentalnej i nowoczesnej śluzy, jakby miała od razu sygnalizować poprzez architekturę przeznaczenie budowli: w wypadku śluzy – dla techniki, a w wypadku budynków mieszkalnych – dla człowieka.

Zmiany własnościowe. Inwestorem Kanału Adolfa Hitlera była Rzesza Niemiecka wzgl. Ministerstwo Komunikacji Rzeszy, z powstałym w 1921 r. urzędem o nazwie Drogi Wodne Rzeszy (*Reichswasserstrassen*). Bezpośrednim inwestorem i koordynatorem całego przedsięwzięcia był Urząd Budownictwa Wodnego w Gliwicach (*Wasserbauamt Gleiwitz*), który zajmował się do 1945 r. eksploatacją Kanału Adolfa Hitlera. Po II wojnie światowej kanał otrzymał nazwę Kanału Gliwickiego, a podlegał on początkowo Okręgowemu Zarządowi Wodnemu w Gliwicach, później Okręgowej Dyrekcji Gospodarki Wodnej w Gliwicach, zaś od 1999 r. Regionalnemu Zarządowi Gospodarki Wodnej w Gliwicach, będącemu zarazem właścicielem kanału.

1. Miejscowość	Kędzierzyn-Koźle	5. Nazwa zabytku (jak w karcie), adres	6. Zawartość załącznika
2. Gmina	Kędzierzyn-Koźle	ZESPÓŁ ŚLUZY BLIŹNIACZEJ DWUKOMOROWEJ „KŁODNICA” Śluza „Kłodnica”, 47–220 Kędzierzyn-Koźle Km 3,63 Kanału Gliwickiego	Opis budowlano-techniczny śluzy „Kłodnica”
3. Powiat	kędzierzyńsko-kozielski		
4. Województwo	opolskie		

Jest to śluza bliźniacza 2-komorowa, z wielkością użyteczną pojedynczej komory ok. 12,0 x 71,50 m, pozwalającą na śluzowanie barek o ładunku ok. 750 t. Podczas budowy przewidywano zarazem, że w późniejszym czasie możliwe będzie śluzowanie obiektów o ładunku ok. 1000 t, pod warunkiem jednak wydłużenia komór śluzy o 13,0 m, co wiązałoby się z rekonstrukcją i przesunięciem głowy górnej. Śluza pracuje na spadzie 10,40 m przy normalnym stanie wody, której zużycie na pojedyncze śluzowanie wynosi ok. 9500 m³. Wyposażona jest w unikatowy system oszczędnego śluzowania, pozwalający na przerzut specjalnym kanałem w głowie górnej wody z jednej komory do drugiej, co umożliwia jej oszczędność przy śluzowaniu ok. 47%. Zamknięcia komór śluz w głowie górnej stanowią wrota segmentowe, stalowe, osadzone mimośrodowo, zaś w głowie dolnej zamontowane są wrota podnoszone Stoney'a, stalowe z potrójnymi zasuwami segmentowymi. Ponadto śluza wyposażona jest w pompownię, usytuowaną w budynku sterowni i maszynowni głowy dolnej, służącą do przerzucania wody z dolnego stanowiska kanału na górne (powyżej śluzy). Układ bliźniaczy dwukomorowy wybrano dla śluz Kanału Gliwickiego jako optymalny, ponieważ pozwalał na zastosowanie systemu oszczędnego śluzowania, nie wymagał też tak dużej ilości wody jak np. przy śluzach pociągowych, budowanych już na Odrze. Śluzy bliźniacze dwukomorowe na Kanale Gliwickim były projektowane przez berliński Instytut Doświadczalny ds. Budownictwa Wodnego i Okrętowego; stanowią unikatowe rozwiązanie techniczne w skali Polski, wyróżniają się również w hydrotechnice europejskiej.

Sytuacja: Śluza 2-komorowa bliźniacza jest centralnym elementem zespołu śluzy „Kłodnica”, położonego w dzielnicy Kędzierzyna-Koźla o tej samej nazwie. Założenie znajduje się w km 3,63 Kanału Gliwickiego, a więc w jego dolnym odcinku. Tworzą je: śluza 2-komorowa bliźniacza z awanportami, starszy budynek mieszkalny, 2 młodsze budynki mieszkalne, 2-torowy blachownicowy most kolejowy na linii głównej Kędzierzyn-Koźle – Opole oraz relikty przyczółków po 1-torowym moście kolejowym na szlaku Kędzierzyn-Koźle – Strzelce Opolskie. Położona centralnie w osi wsch. – zach. śluza ogniskuje całość zespołu. Po stronie zach. ciągnie się na długości ok. 200 m dolny awanport o długich na ok. 100 m kierownicach i znacznie krótszym cyplu międzykomorowym, wykonanych z żelbetowego muru oporowego (prowadnice służą do wprowadzenia statków do komór) śluzy. Tutaj też, 70 m na zach., w km 3,56 przechodzi most kolejowy, przecinający dolny awanport śluzy. Po wsch. stronie śluzy ciągnie się identycznej długości awanport górny, którego kierownice posiadają długość ok. 160,0 m i wykonano je z zakotwionych stalowych ścianek szczelnych z oszczepem, system Hoesch II; na wsch. skraju kierownic pozostały betonowe przyczółki po nieistniejącym moście kolejowym. Po pn. stronie śluzy znajduje się obniżenie z budynkiem mieszkalnym oraz inwentarskim, analogiczne obniżenie, w formie polany, istnieje też po stronie pd. śluzy, a na nim stoją 2 młodsze budynki mieszkalne. Otoczenie starszego domu stanowią drzewa iglaste i liściaste.

Materiał, konstrukcja i technika: Podstawowy materiał konstrukcyjny to żelbet, stal i kamień. Obiekt wykonano niekonwencjonalnymi i niezwykle nowoczesnymi metodami budowlanymi, czego przykładem są choćby ściany komór, zrealizowane ze stalowych brusew albo całkowicie żelbetowe konstrukcje głowy dolnej i górnej, oblicowane następnie kamieniem. Na uwagę zasługują też przyjęte rozwiązania techniczne, przede wszystkim zamknięcia komór śluz, które stanowią w głowie dolnej unikatowe wrota Stoney'a, zaś w głowie górnej wrota segmentowe, opuszczane mimośrodowo.

Ściany zrealizowano z żelbetu i oblicowano granitem, sklepienia i stropy oraz więźbę dachową wykonano z żelbetu wzgl. stali, pokrycie dachu stanowi papa bitumiczna, posadzki i podłogi są ceramiczne, betonowe oraz drewniane, schody żelbetowe, ślusarka okienne stalowa, stolarka drzwiowa stalowa i drewniana.

Śluza składa się z 3 zasadniczych elementów konstrukcyjnych: **1) głowy dolnej** (zdylatowanej od komór i międzyśluzia) z cyplem międzykomorowym oraz ewidentnie wyższym budynkiem sterowni i maszynowni z pompownią, flankowanym obustronnie przez stalowe galerie (pomosty) maszynowe z urządzeniami mechanicznymi do podnoszenia zasuw Stoney'a (stanowi centrum sterujące dla całej śluzy i obsługuje oboje wrót podnoszonych), **2) głowy górnej** (zdylatowanej od komór i międzyśluzia) z cyplem międzykomorowym, którą tworzą 3 mniejsze budynki maszyn napędowych (1 położony na centralnym peronie międzykomorowym – międzyśluziu, obsługujący równocześnie jednostronnie każde z wrót segmentowych w komorach oraz zastawkę na kanale międzykomorowym do śluzowania oszczędnego i 2 pozostałe budynki, obsługujące drugostronnie wrota segmentowe), **3) dwóch komór śluz** wykonanych ze ścianek szczelnych ze stalowych brusew i wyposażonych w specjalne odbojnice oraz komory do tłumienia wpuszczanej do komór wody. Obydwie komory śluz posiadają w głowie górnej wrota segmentowe, osadzone mimośrodowo, zaś w głowie dolnej wrota podnoszone Stoney'a z wbudowanym potrójnym zamknięciem segmentowym. Całość wprawiana jest w ruch przez silniki elektryczne za pomocą różnego typu przekładni zębatych, liniowych, ale awaryjnie może być obsługiwana także ręcznie.

Ściany: Całość głowy dolnej i górnej ujęta została brusami stalowymi, a następnie wykonana jako masywna monolityczna konstrukcja żelbetowa, zdylatowana jednak od konstrukcji komór i międzyśluzia. Głębokość fundamentowania głów i ścian komór sięga kilkudziesięciu m. Dominujący budynek sterowni z maszynownią i pompownią oraz mniejsze budynki maszynowe otrzymały ściany żelbetowe o grubości kilkudziesięciu wzgl. kilkunastu cm, na zewnątrz oblicowane granitową okładziną. Pomiędzy okładziną i żelbetowym licem muru zastosowano izolację przeciwwilgociową z masy bitumicznej na tynku cementowym, natomiast od wewnątrz ściany kryto specjalnym gatunkiem cegły z pumeksu i wapna hydraulicznego, co miało stanowić izolację termiczną, następnie tynkowano i malowano farbami w jasnych kolorach. W analogiczny sposób rozwiązano ściany budynków maszynowni w głowie górnej. Ściany galerii maszynowych w głowie dolnej zostały wykonane z blachy stalowej, w konstrukcji nitowanej, na zewnątrz i od wewnątrz krytej farbą olejną. Ściany komór śluz zbudowano w nowoczesnej konstrukcji stalowej z długich na kilkadziesiąt m kształtowników Peine'a, tworzących szczelne ściany z dylatacją, u dołu wbitych głęboko w podłoże i usztywnionych żelbetową płytą denna, zaś w wyższej partii kotwionych kilkoma gęstymi szeregami długich i masywnych stalowych prętów (ściągów).

Sklepienia i stropy: Wykonano jako masywne żelbetowe płyty o grubości od kilku do kilkunastu cm. Od dołu są tynkowane i bielone, u góry kryte różnicowanym materiałem o właściwościach izolacyjnych. Na zewnątrz budynku sterowni i maszynowni z pompownią obustronnie wypuszczono długie galerie maszynowe, biegnące nad obydwojoma komorami śluzu, a posiadające ceramiczny strop zbrojony oraz stropodach drewniany, odeskowany.

Wieżba dachowa: Posiada różnicowaną konstrukcję w zależności od budynku. Nad wyższym korpusem sterowni i maszynowni z pompownią w głowie dolnej ma konstrukcję żelbetową, z dodatkowym oparciem na stalowych słupach w partii przeszklonego pasa ślusarki okiennej od strony górnej wody. W obrębie galerii maszynowych wieżba stalowa ze stalową płatwią kalenicową, odeskowana. Natomiast nad pozostałymi, mniejszymi budynkami maszynowymi, przepasanymi u góry ciągiem ślusarki okiennej, wprowadzono stalową konstrukcję wiążącą pasy okien z konstrukcją dachu oraz murów, zaś w wypadku środkowej maszynowni w głowie górnej także stalowe słupy wspierające płytę stropodachową. Dachy nad małymi budynkami maszynowymi spłaszczone, 4-spadowe, pozostałe spłaszczone, wielospadowe; dachy nad galeriami maszynowymi 2-spadowe, spłaszczone.

Pokrycie dachu: Wszystkie budynki maszynowe, łącznie z budynkiem sterowni i maszynowni z pompownią w głowie dolnej pokryto papą bitumiczną na lepiku na żelbetowej płycie stropodachowej; pokrycie galerii maszynowych stanowi papa bitumiczna na odeskowaniu. Rynny oraz rury spustowe z blachy stalowej ocynkowanej.

Posadzki i podłogi: Różnicowane w zależności od lokalizacji. We wszystkich budynkach maszynowych posadzki wykonane z ciemnoczerwonych wzgl. brązowych podłużnych płytek ceramicznych, identycznie jak w galeriach maszynowych w głowie dolnej. Wszystkie kanały technologiczne w posadzkach są kryte blachą stalową karbowaną, malowaną na czarno. W podpiwniczeniu sterowni i maszynowni z pompownią, w hali agregatu pompowego do przerzucania wody z dolnego stanowiska śluzu na górne posadzka cementowa. Podłogi w budynku sterowni i maszynowni na parterze i piętrze pokryto pierwotnie linoleum na gipsowej warstwie izolacyjnej, na II piętrze w pomieszczeniu sterowni oraz rozdzielni elektrycznej podwójna podłoga ze strefą okablowania i z zachowanymi oryginalnymi klepkowymi parkietami drewnianymi, w pozostałych pomieszczeniach m.in. wykładziny PCV. W obrębie peronów, przy krawędziach komór pasy brukowanej nawierzchni. W komorach zbrojona stała betonowa płyta denna.

Schody: Żelbetowe, 2-biegowe powrotne w kondygnacjach nadziemnych i 1-biegowe z zakrętem górnym do podpiwniczenia, z metalowymi listwami antypoślizgowymi w budynku sterowni z maszynownią, w pozostałych budynkach schodów brak.

Otwory: Drzwiowe i okienne prostokątne; drzwi oryginalne stalowe, współczesne aluminiowe, wewnątrz drzwi drewniane płytowe, częściowo z przeszkleniem; okna oryginalne stalowe, współczesne aluminiowe, z wyjątkiem okien w sterowni od strony górnej wody pozbawione podziałów; okna w galeriach maszynowych dzielone stalowymi słupkami, opasują całe galerie.

Rzut: Kilkuelementowy, w którym dominują przestrzennie 2 duże komory śluz o wymiarach ok. 12,0 x 72,0 m, odseparowane na całej długości peronem międzykomorowym (międzyśluziem) i ujęte po zewnętrznych stronach również wąskimi pasami peronów. Głowa górna w rzucie zbliżonym do położonego prostopadłe do komór prostokąta z wyniesionymi mniejszymi budynkami maszynowymi, z których skrajne mają plan prostokątny 1-nawowy, natomiast budynek maszynowy na środkowym peronie ma rzut podłużny, 1-traktowy, od zach. i wsch. zamknięty półkoleściami, w formie absyd. Nieco inny układ zastosowano w głowie dolnej; tutaj dominuje obszerny budynek centralny, pełniący funkcję maszynowni, sterowni i pompowni, planem zbliżony do prostokąta o absydialnych ścianach wsch. i zach. W kondygnacji parterowej w poprzek budynku poprowadzono niezabudowane przejście, z pomieszczeniami magazynowymi i socjalnymi, tutaj też mieści się klatka schowa na wyższe kondygnacje oraz zejście do podpiwniczenia, gdzie ulokowano pompownię, zaś na ostatniej kondygnacji funkcjonuje przestronna sterownia z szafą rozdzielczą w korytarzu oraz halą przetwornic prądu zmiennego na stały, ulokowana w zach. części budowli.

Bryła: Kilkuomodulowa i rozczłonkowana, kształtowana zgodnie z wymogami technologicznymi przez niskie parterowe i prostopadłościennne budynki maszynowni (wys. ok. 2,90 m), umieszczone w 2 skrajnych punktach głowy górnej śluzu, parterowy budynek centralnej maszynowni w głowie górnej (na międzyśluziu), o formie nieregularnej, zaokrąglonej od wsch. i zach. (wys. ok. 2,90 m) oraz dominującą wertykalnie wydłużoną i basztową sterownię z maszynownią i pompownią w głowie dolnej: 2-piętrową i częściowo podpiwniczoną od zach., o całkowitej wysokości ok. 20,70 m. Budynek ten na kondygnacji piętra flankowany jest od pn. i pd. przez długie ramiona galerii maszynowych, oparte na peronie pn. i pd. na masywnych stalowych nogach; całość w widoku od strony wsch. i zach. sylwetką przypomina orla z rozpostartymi skrzydłami.

1. Miejscowość	Kędzierzyn-Koźle	5. Nazwa zabytku (jak w karcie), adres	6. Zawartość załącznika
2. Gmina	Kędzierzyn-Koźle	ZESPÓŁ ŚLUSZY BLIŹNIACZEJ DWUKOMOROWEJ „KŁODNICA” Śluza „Kłodnica”, 47–220 Kędzierzyn-Koźle Km 3,63 Kanału Gliwickiego	Opis budowlano-techniczny śluzy „Kłodnica” – dokończenie załącznika nr 4
3. Powiat	kędzierzyńsko-kozielski		
4. Województwo	opolskie		

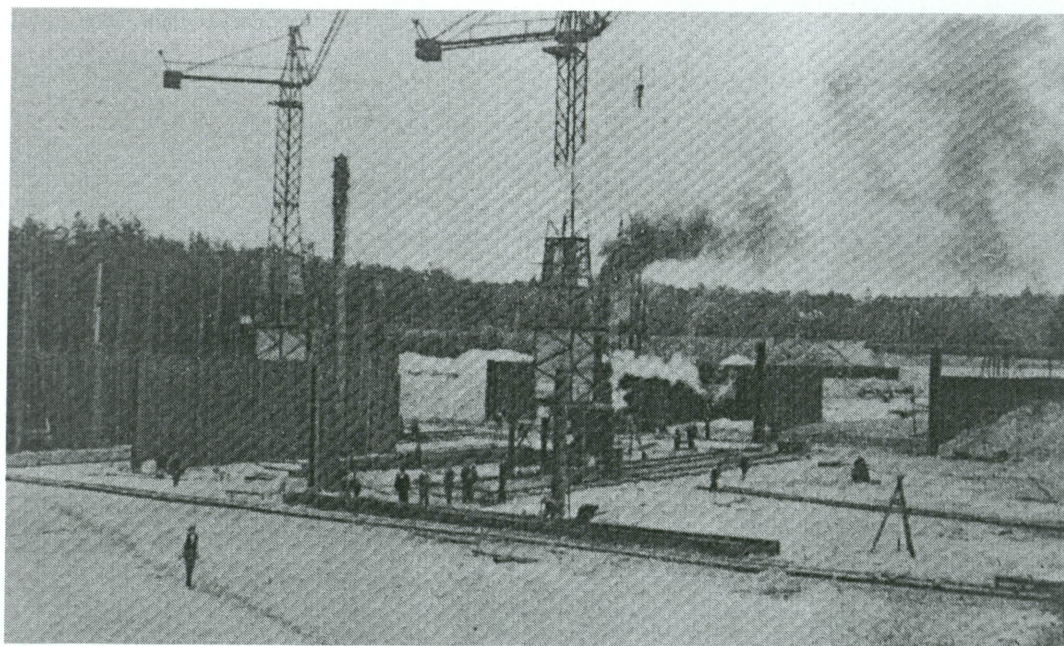
Elewacje: Pozbawione rozwiązań dekoracyjnych i detali architektonicznych, licowane granitową okładziną w formie rustyki, mającą oddziaływać na odbiorcę strukturą surowego kamienia, układanego celowo naprzemiennie ciemniejszymi i jaśniejszymi pasami. Otwory okienne i drzwiowe o wykrojach prostokątnych, rozmieszczone z tendencją do symetrii, co może nasuwać skojarzenia z klasycyzmem, swobodnie reinterpretowanym przez architektów okresu międzywojennego m.in. w Polsce, Niemczech, Włoszech i ZSRR.

Wnętrze: Pozbawione motywów dekoracyjnych, ale zawierające liczne pierwotne elementy wyposażenia.

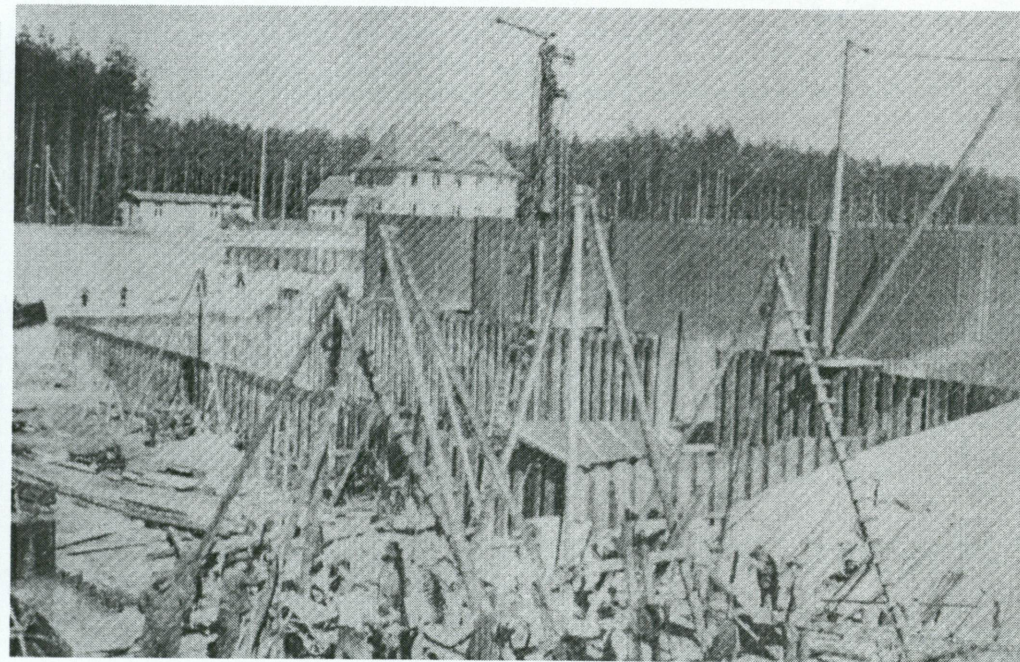
Wyposażenie: Zachowane oryginalne wyposażenie maszynowe śluzy z okresu budowy: **głowa dolna:** 1) pompownia w podpiwniczeniu: 1 stojący elektryczny agregat pompowy z 1940 r. o wydajności 90 m³/min przy 580 obr./min i wysokości tłoczenia 12,1 m (silnik pompy firmy SSW, 3-fazowy 380 V, moc 80 kW, 1450 obr./min), rozdzielnia i szafa zasilająca; 2) 2 oryginalne maszynownie (w galeriach maszynowych) do podnoszenia i opuszczania zmodernizowanych wrót Stoney'a, zbudowane z przekładni łańcuchowych, zębatych i linowych dla kontrwag, wytwórca mechanizmów przekładni *Vereinigte Oberhütten Hindenburg* (Zabrze), główny napęd przez silniki elektryczne firmy SSW mocy 42 kW i napięcie 500 V; 3) oryginalny pulpit sterowniczy firmy *Siemens-Schuckertwerke* – SSW w hali sterowni, 4) 5-częściowa szafa rozdzielcza SSW w korytarzu, 5) 4 zestawy przetwornic prądu zmiennego na stały; **głowa górna:** 1) zasuwa segmentowa w komorze pn. o napędzie mechanicznym, 2) napędy mechaniczne wrót segmentowych z oryginalnymi silnikami elektrycznymi i systemem przekładni zębatych, 3) napęd mechaniczny z oryginalnym silnikiem elektrycznym i systemem przekładni do zastawki oszczędnego śluzowania.

Instalacje: elektryczna, technologiczna, telekomunikacyjna, wodociągowa, kanalizacyjna, CO.

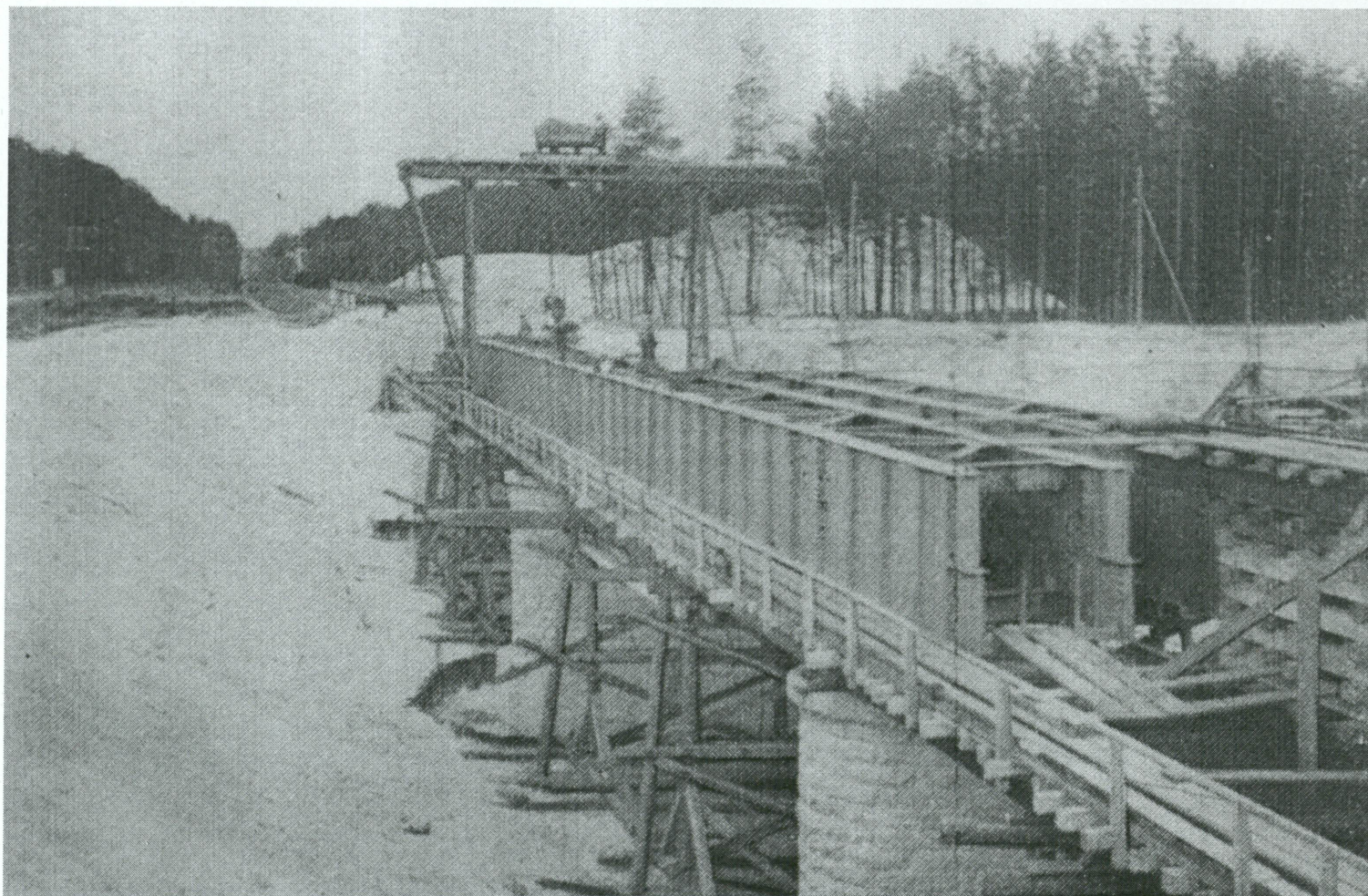
1. Miejscowość	Kędzierzyn-Koźle	5. Nazwa zabytku (jak w karcie), adres ZESPÓŁ ŚLUZY BLIŹNIACZEJ DWUKOMOROWEJ „KŁODNICA” Śluza „Kłodnica”, 47–220 Kędzierzyn-Koźle Km 3,63 Kanału Gliwickiego	6. Zawartość załącznika Ikonografia archiwalna śluzy „Kłodnica” Źródła ikonografii – patrz rubryka nr 25 karty
2. Gmina	Kędzierzyn-Koźle		
3. Powiat	kędzierzyńsko-kozielski		
4. Województwo	opolskie		



Roboty ramowe w obrębie ścian komór śluzy, z prawej nieistniejący most kolejowy (1936 r.)

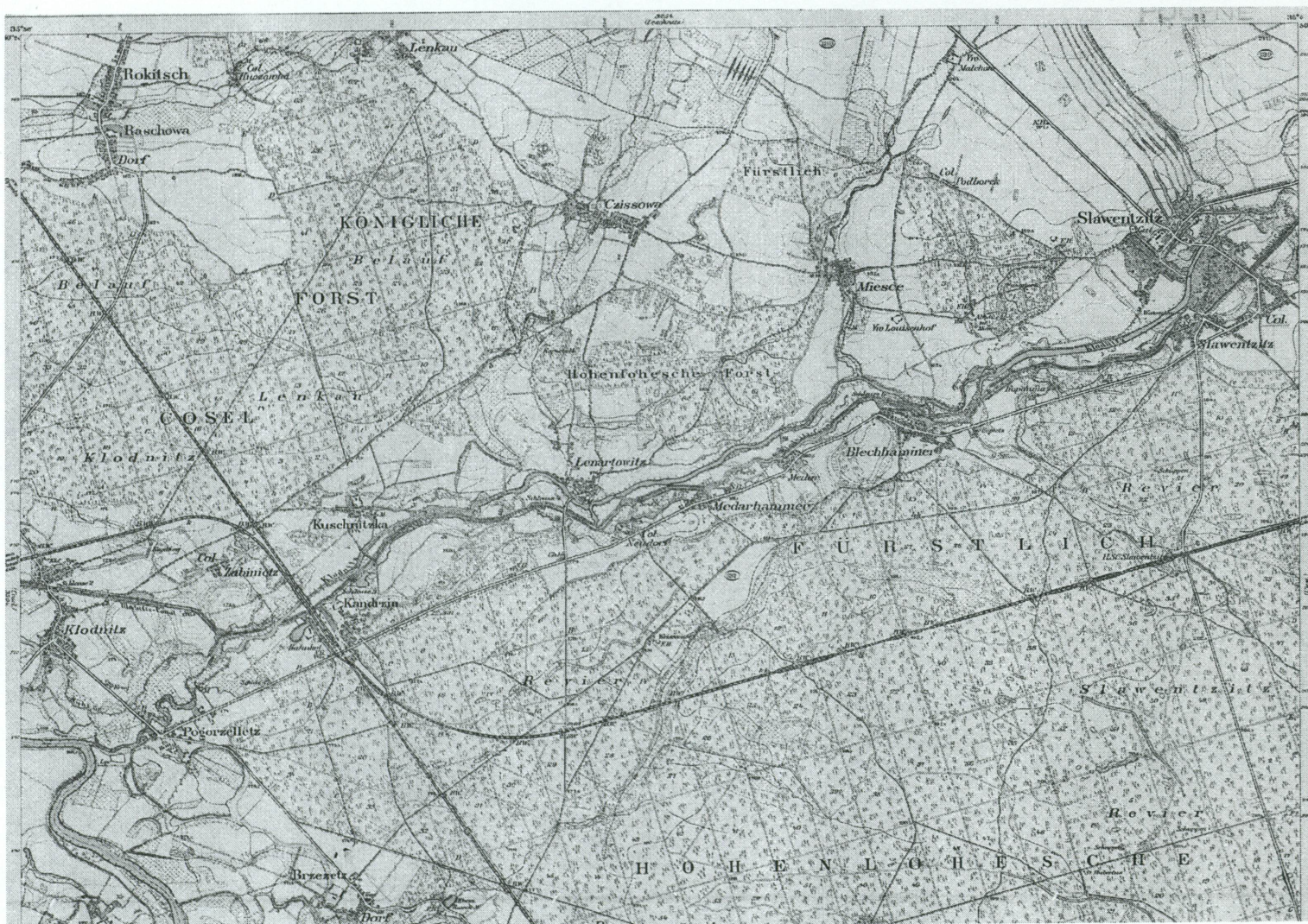


Wykopy pod fundamenty głowy dolnej, w głębi budynek mieszkalny i ściany komór (1937 r.)



Układanie stalowego przęsła blachownicowego na moście kolejowym Kędzierzyn-Koźle – Opole w 1938 r.

1. Miejscowość	Kędzierzyn-Koźle	5. Nazwa zabytku (jak w karcie), adres	6. Zawartość załącznika
2. Gmina	Kędzierzyn-Koźle	ZESPÓŁ ŚLUZY BLIŹNIACZEJ DWUKOMOROWEJ „KŁODNICA” Śluza „Kłodnica”, 47–220 Kędzierzyn-Koźle Km 3,63 Kanału Gliwickiego	Kartografia archiwalna Źródła: Zbiory kartograficzne Instytutu Geografii i Rozwoju Regionalnego Uniwersytetu Wrocławskiego
3. Powiat	kędzierzyńsko-kozielski		
4. Województwo	opolskie		



Messtischblatt nr 5675 (Heydebreck OS) – stan z 1884 r.

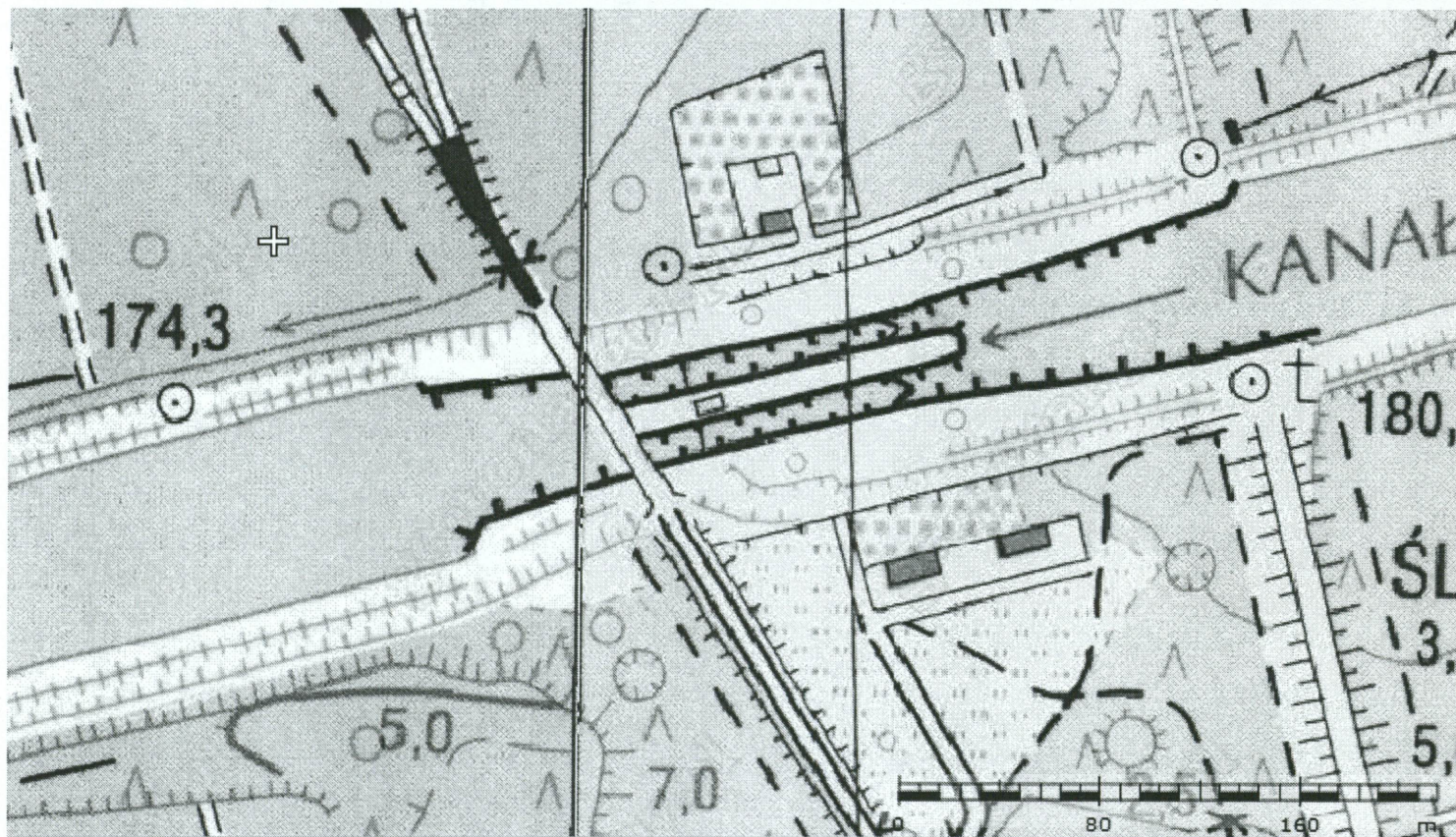
Opracowanie załącznika:
(data i podpis)

Luty 2013, dr hab. Miron Urbaniak



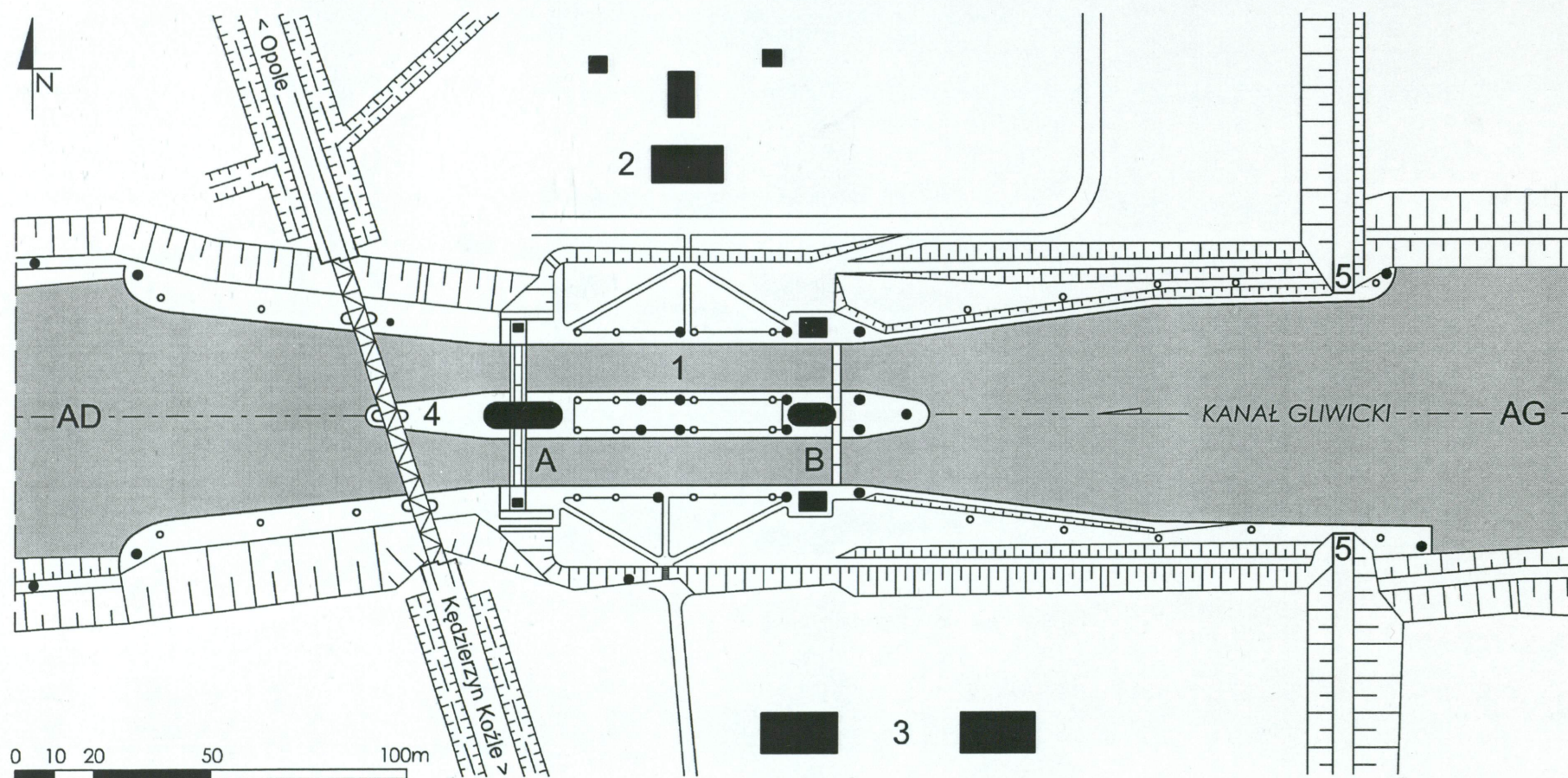
Messtischblatt nr 5675 (Heydebreck OS) – stan z 1941 r.

1. Miejscowość	Kędzierzyn-Koźle	5. Nazwa zabytku (jak w karcie), adres ZESPÓŁ ŚLUZY BLIŹNIACZEJ DWUKOMOROWEJ „KŁODNICA” Śluza „Kłodnica”, 47–220 Kędzierzyn-Koźle Km 3,63 Kanału Gliwickiego	6. Zawartość załącznika Dokumentacja rysunkowa Orientacja i sytuacja
2. Gmina	Kędzierzyn-Koźle		
3. Powiat	kędzierzyńsko-kozielski		
4. Województwo	opolskie		



Opracowanie załącznika:
(data i podpis)

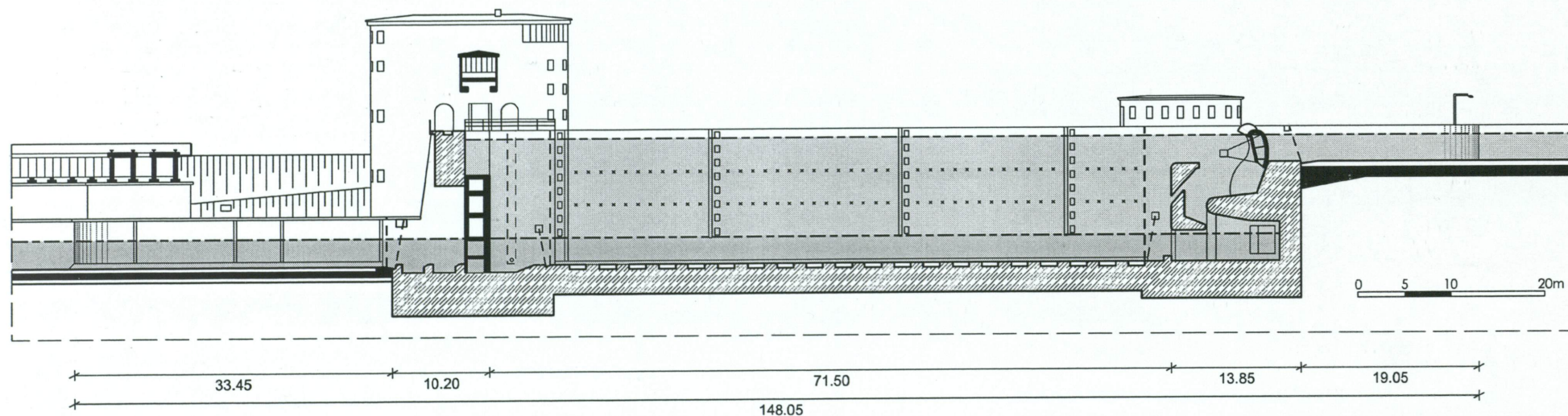
Luty 2013, dr hab. Miron Urbaniak



Plan sytuacyjny

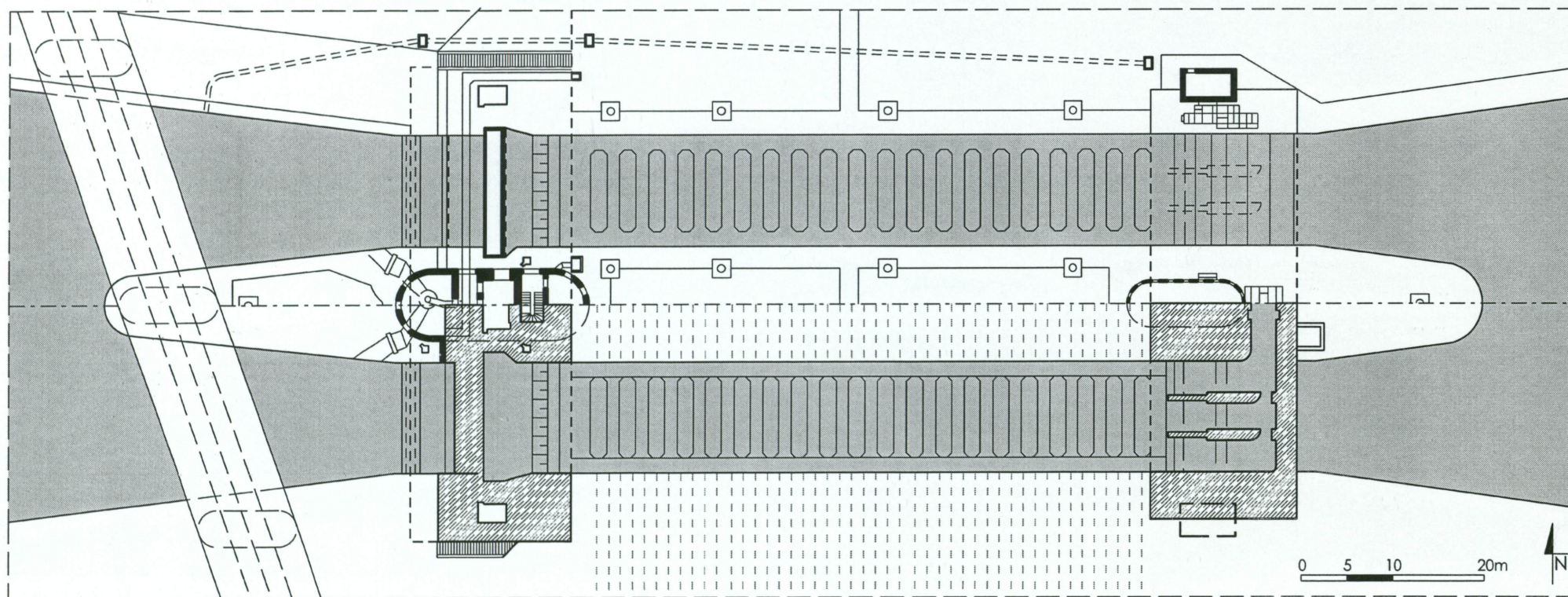
1 – śluza dwukomorowa bliźniacza, 1A – głowa dolna, 1B – głowa górna, 2 – budynek mieszkalny z gospodarczymi, 3 – budynki mieszkalne, 4 – most kolejowy na szlaku Kędzierzyn-Koźle – Opole, 5 – przyczółki mostu kolejowego Kędzierzyn-Koźle – Strzelce Opolskie, AD – awanport dolny, AG – awanport górny

1. Miejscowość	Kędzierzyn-Koźle	5. Nazwa zabytku (jak w karcie), adres ZESPÓŁ ŚLUZY BLIŹNIACZEJ DWUKOMOROWEJ „KŁODNICA” Śluza „Kłodnica”, 47–220 Kędzierzyn-Koźle Km 3,63 Kanału Gliwickiego	6. Zawartość załącznika Dokumentacja rysunkowa Przekrój podłużny przez komorę i rzut śluzy
2. Gmina	Kędzierzyn-Koźle		
3. Powiat	kędzierzyńsko-kozielski		
4. Województwo	Opolskie		

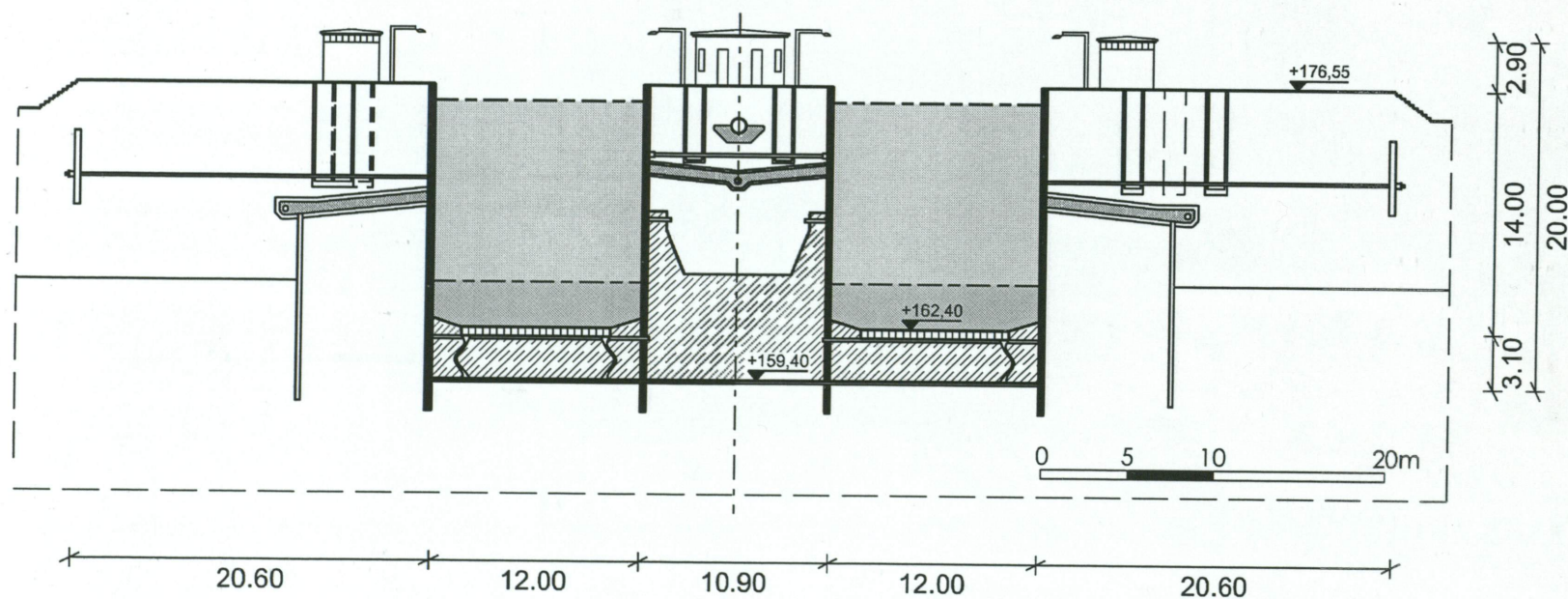


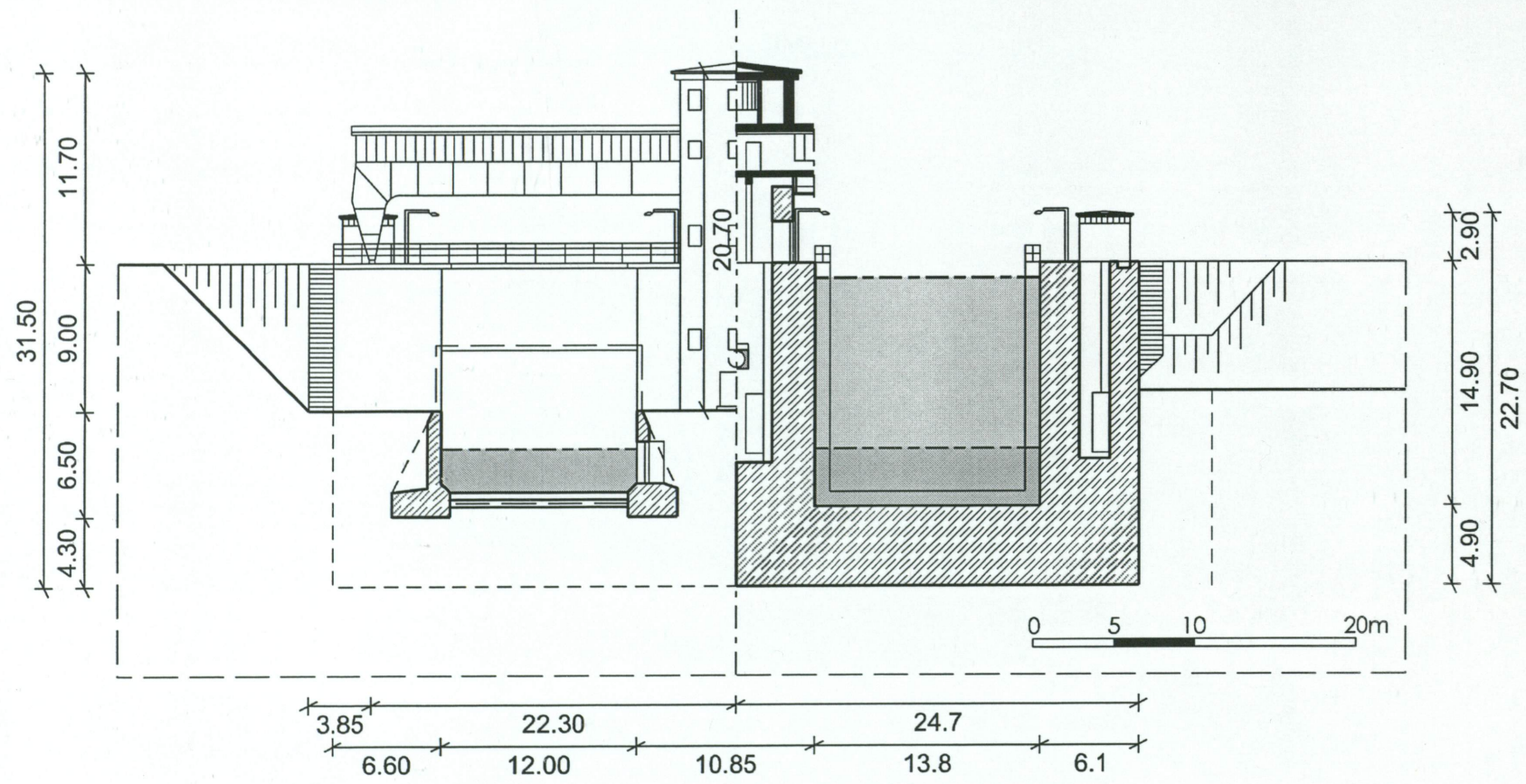
Opracowanie załącznika:
(data i podpis)

Luty 2013, dr hab. Miron Urbaniak



1. Miejscowość	Kędzierzyn-Koźle	5. Nazwa zabytku (jak w karcie), adres	6. Zawartość załącznika
2. Gmina	Kędzierzyn-Koźle	ZESPÓŁ ŚLUZY BLIŹNIACZEJ DWUKOMOROWEJ „KŁODNICA” Śluza „Kłodnica”, 47–220 Kędzierzyn-Koźle Km 3,63 Kanału Gliwickiego	Dokumentacja rysunkowa Przekrój poprzeczny przez komory śluzy i przez głowę dolną
3. Powiat	kędzierzyńsko-kozielski		
4. Województwo	opolskie		





1. Miejscowość	Kędzierzyn-Koźle	5. Nazwa zabytku (jak w karcie), adres	6. Zawartość załącznika
2. Gmina	Kędzierzyn-Koźle	ZESPÓŁ ŚLUZY BLIŹNIACZEJ DWUKOMOROWEJ „KŁODNICA” Śluza „Kłodnica”, 47–220 Kędzierzyn-Koźle Km 3,63 Kanału Gliwickiego	Dokumentacja fotograficzna
3. Powiat	kędzierzyńsko-kozielski		
4. Województwo	opolskie		



1. Widok starszego budynku mieszkalnego od pd. z perspektywy pn. komory śluzy
2. Fragment pn. komory śluzy i budynek mieszkalny od pd. wsch.
3. Fasada – elewacja pd. budynku mieszkalnego
4. Dojazd do śluzy od pd., z prawej budynek mieszkalny z lat 40. XX w.
5. Budynki mieszkalne z lat 40. XX w. od pd.
6. Widok budynków mieszkalnych od pd. zach.



Opracowanie załącznika:
(data i podpis)

Luty 2013, dr hab. Miron Urbaniak



1. Miejscowość	Kędzierzyn-Koźle	5. Nazwa zabytku (jak w karcie), adres ZESPÓŁ ŚLUZY BLIŹNIACZEJ DWUKOMOROWEJ „KŁODNICA” Śluza „Kłodnica”, 47–220 Kędzierzyn-Koźle Km 3,63 Kanału Gliwickiego	6. Zawartość załącznika Dokumentacja fotograficzna
2. Gmina	Kędzierzyn-Koźle		
3. Powiat	kędzierzyńsko-kozielski		
4. Województwo	opolskie		



1. Widok nowszego budynku mieszkalnego od pd. zach.
2. Widok budynków mieszkalnych z lat 40. XX w. od pn. zach.
3. Widok śluzy i mostu kolejowego od zach. z perspektywy dolnego awanportu
4. Widok mostu kolejowego i głowy dolnej śluzy od zach.
5. Widok śluzy od zach., z prawej i w centrum kierownicy śluzy
6. Upuszczanie wody przez segmenty wrót Stoney'a w czynnej komorze pn.
7. Głowa dolna śluzy od pn. zach.

Opracowanie załącznika:
(data i podpis)

Luty 2013, dr hab. Miron Urbaniak



1. Miejscowość	Kędzierzyn-Koźle	5. Nazwa zabytku (jak w karcie), adres ZESPÓŁ ŚLUZY BLIŹNIACZEJ DWUKOMOROWEJ „KŁODNICA” Śluza „Kłodnica”, 47-220 Kędzierzyn-Koźle Km 3,63 Kanału Gliwickiego	6. Zawartość załącznika Dokumentacja fotograficzna
2. Gmina	Kędzierzyn-Koźle		
3. Powiat	kędzierzyńsko-kozielski		
4. Województwo	opolskie		



1. Głowa dolna śluzy z perspektywy platformy środkowej kierownicy
2. Korpus sterowni z maszynownią i pompownią głowy dolnej śluzy
3. Fragment głowy dolnej z komorą pd. od pd.
4. Fragment głowy dolnej z komorą pn. od pd. zach.
5. Głowa dolna z galerią maszynową od pd.

Opracowanie załącznika:
(data i podpis)

Luty 2013, dr hab. Miron Urbaniak



1. Miejscowość	Kędzierzyn-Koźle	5. Nazwa zabytku (jak w karcie), adres ZESPÓŁ ŚLUZY BLIŹNIACZEJ DWUKOMOROWEJ „KŁODNICA” Śluza „Kłodnica”, 47–220 Kędzierzyn-Koźle Km 3,63 Kanału Gliwickiego	6. Zawartość załącznika Dokumentacja fotograficzna
2. Gmina	Kędzierzyn-Koźle		
3. Powiat	kędzierzyńsko-kozielski		
4. Województwo	opolskie		



1. Widok głowy dolnej oraz mostu kolejowego od pd. wsch.
2. Fragment galerii maszynowej wraz z mostem kolejowym od pd. wsch.
3. Granitowa okładzina sterowni z maszynownią i dolne zamknięcie komory pn.
4. Korpus sterowni z maszynownią i pompownią głowy dolnej od wsch.
5. Widok sterowni z maszynownią i pompownią z perspektywy pd. komory

Opracowanie załącznika:
(data i podpis)

Luty 2013, dr hab. Miron Urbaniak



1. Miejscowość	Kędzierzyn-Koźle	5. Nazwa zabytku (jak w karcie), adres	6. Zawartość załącznika
2. Gmina	Kędzierzyn-Koźle	ZESPÓŁ ŚLUZY BLIŹNIACZEJ DWUKOMOROWEJ „KŁODNICA” Śluza „Kłodnica”, 47–220 Kędzierzyn-Koźle Km 3,63 Kanału Gliwickiego	Dokumentacja fotograficzna
3. Powiat	kędzierzyńsko-kozielski		
4. Województwo	opolskie		



1. Głowa dolna śluzy od pd. wsch., z lewej uniesione wrota Stoney'a
2. Sterownia z maszynownią i galeriami maszynowymi od wsch., widok z peronu międzykomorowego
3. Komora pn. śluzy i granitowa nawierzchnia pn. peronu
4. Stalowe brusy Peine'a w ścianie komory pd. śluzy, uniesione wrotami Stoney'a
5. Czynna komora pn. z galerią maszynową i opuszczonymi wrotami Stoney'a
6. Fragment górnego awanportu z widokiem na maszynownię głowy górnej komory pd.
7. Budynki maszynowni głowy górnej wraz ze środkową kierownicą śluzy

Opracowanie załącznika:
(data i podpis)

Luty 2013, dr hab. Miron Urbaniak



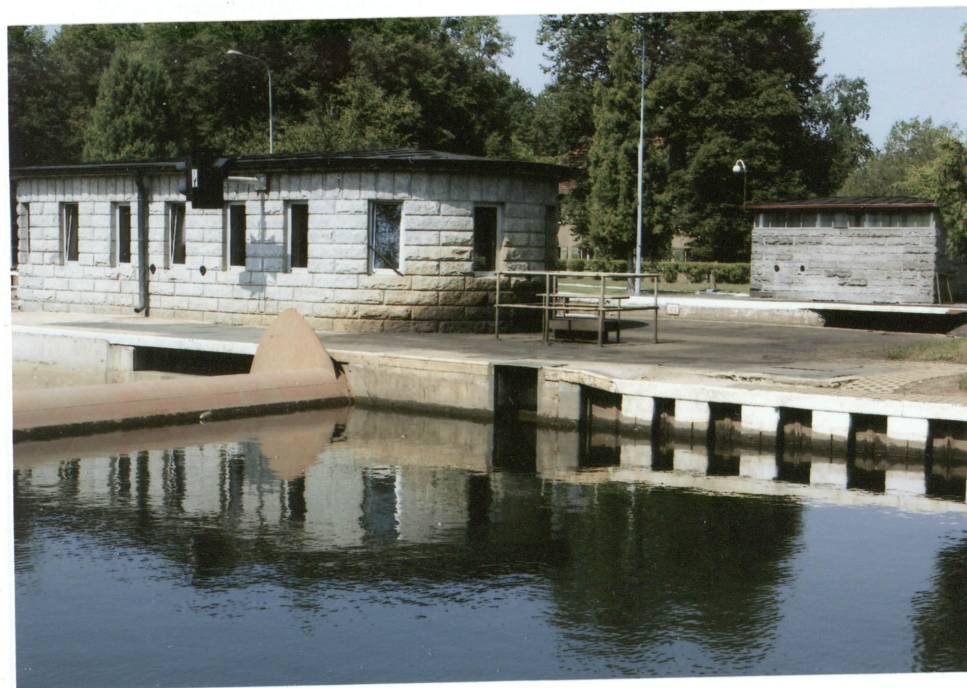
1. Miejscowość	Kędzierzyn-Koźle	5. Nazwa zabytku (jak w karcie), adres ZESPÓŁ ŚLUZY BLIŹNIACZEJ DWUKOMOROWEJ „KŁODNICA” Śluza „Kłodnica”, 47-220 Kędzierzyn-Koźle Km 3,63 Kanału Gliwickiego	6. Zawartość załącznika Dokumentacja fotograficzna
2. Gmina	Kędzierzyn-Koźle		
3. Powiat	kędzierzyńsko-kozielski		
4. Województwo	opolskie		



1. Widok na czynną (pn.) i nieczynną (pd.) komorę śluzy, głowę górną i przyczółki dawnego mostu kolejowego (w głębi)
2. Budynki maszynowni głowy górnej śluzy
3. Widok stalowych ścian komory pd. i budynków maszynowych głowy górnej od zach.
4. Czynna komora pn., budynki maszynowe głowy górnej i brukowane perony
5. Nieczynna komora pd., budynki maszynowe oraz wrota segmentowe w głowie górnej
6. Centralny i pn. budynek maszynowy głowy górnej, z prawej fragment środkowej kierownicy
7. Środkowy i pd. budynek maszynowy w głowie górnej z fragmentem środkowego peronu

Opracowanie załącznika:
(data i podpis)

Luty 2013, dr hab. Miron Urbaniak



1. Miejscowość	Kędzierzyn-Koźle	5. Nazwa zabytku (jak w karcie), adres ZESPÓŁ ŚLUZY BLIŹNIACZEJ DWUKOMOROWEJ „KŁODNICA” Śluza „Kłodnica”, 47–220 Kędzierzyn-Koźle Km 3,63 Kanału Gliwickiego	6. Zawartość załącznika Dokumentacja fotograficzna
2. Gmina	Kędzierzyn-Koźle		
3. Powiat	kędzierzyńsko-kozielski		
4. Województwo	opolskie		



1. Fragment żelbetowej odbojnicy i komory tłumiącej w głowie górnej pn. komory o stalowych ścianach
2. Żelbetowa odbojnica i komora tłumiąca oraz wrota segmentowe w głowie górnej komory pd.
3. Napełniania wodą komory pn. przez opuszczanie wrót segmentowych
4. Napełnianie wodą komory pn. przez opuszczone wrota segmentowe
5. Kończenie procesu napełniania komory pn. wodą

Opracowanie załącznika:
(data i podpis)

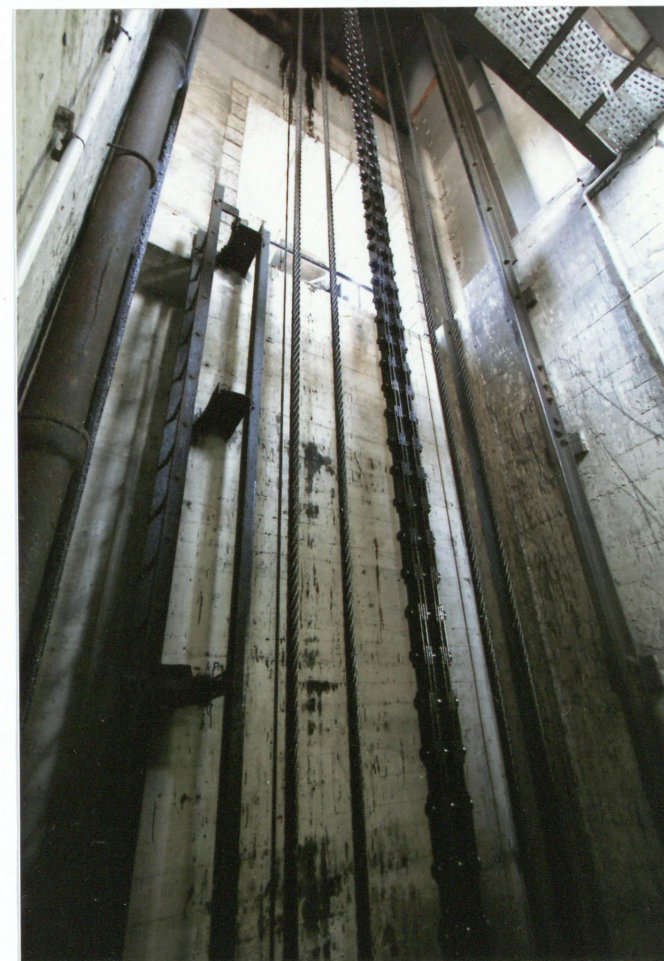
Luty 2013, dr hab. Miron Urbaniak



1. Miejscowość	Kędzierzyn-Koźle	5. Nazwa zabytku (jak w karcie), adres	6. Zawartość załącznika
2. Gmina	Kędzierzyn-Koźle	ZESPÓŁ ŚLUZY BLIŹNIACZEJ DWUKOMOROWEJ „KŁODNICA” Śluza „Kłodnica”, 47-220 Kędzierzyn-Koźle Km 3,63 Kanału Gliwickiego	Dokumentacja fotograficzna
3. Powiat	kędzierzyńsko-kozielski		
4. Województwo	opolskie		



1. Podnoszenie wrót Stoney'a w głowie dolnej pn. komory, otwarte zasuw segmentowe
2. Łańcuchy cięgłowe w szybie przeciwwagi dla wrót Stoney'a w głowie dolnej
3. Pompownia wody w przyziemiu zach. części korpusu sterowni z maszynownią i pompownią
4. Elektryczny agregat pompowy wraz z zasuwą na przewodzie tłocznym w pompowni głowy dolnej
5. Elektryczny agregat pompowy i zasuw na przewodzie tłocznym

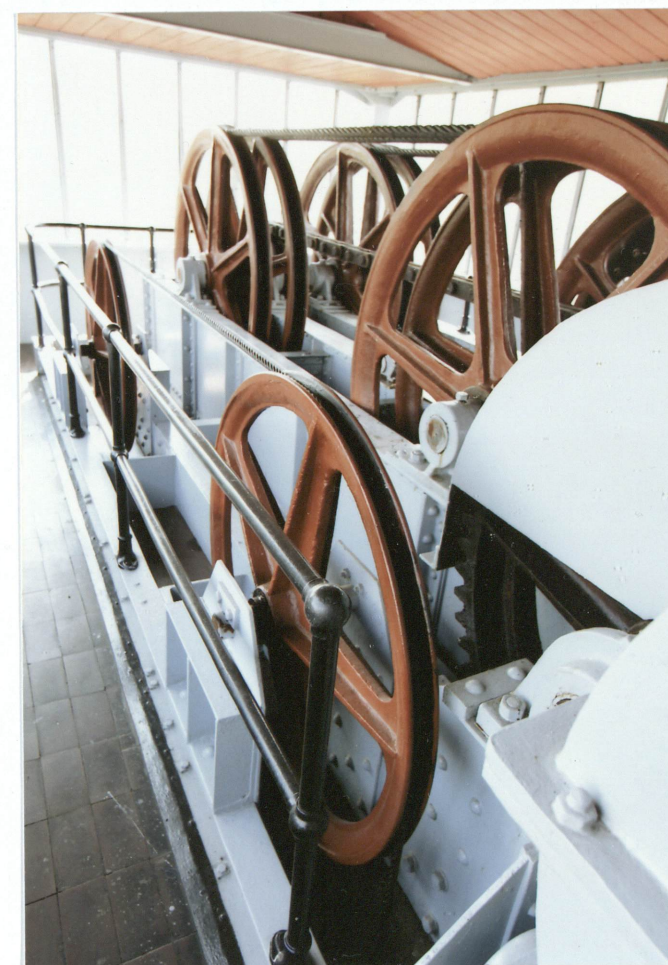
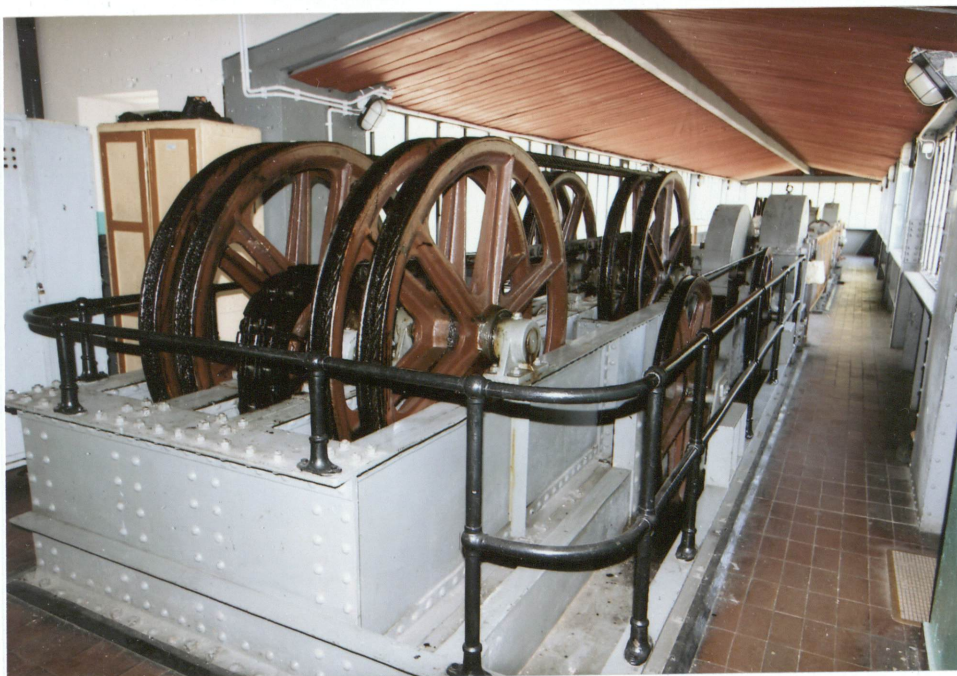


Opracowanie załącznika:
(data i podpis)

Luty 2013, dr hab. Miron Urbaniak



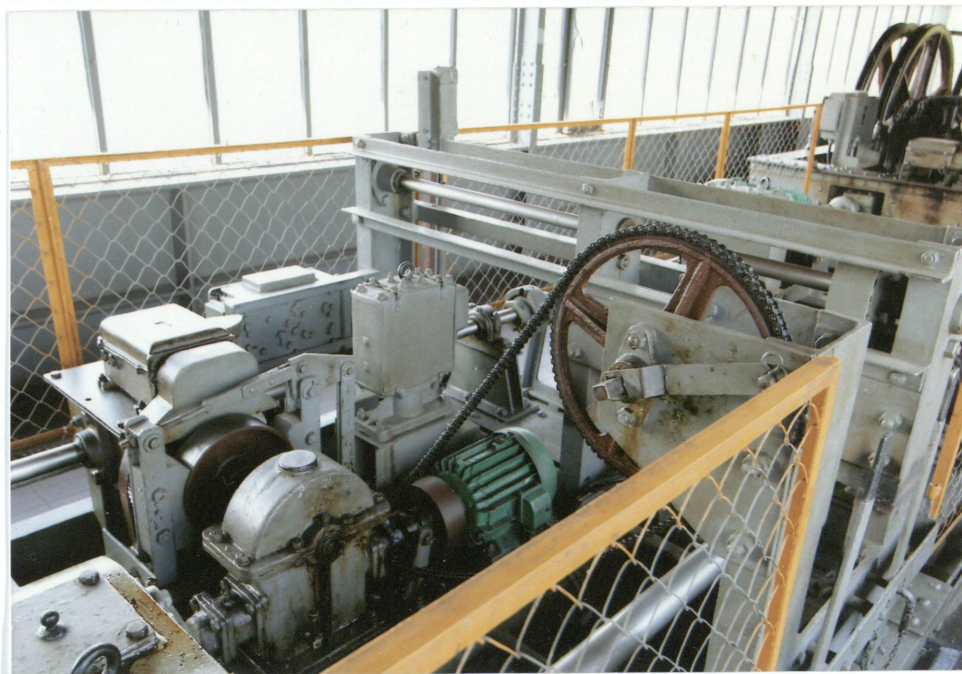
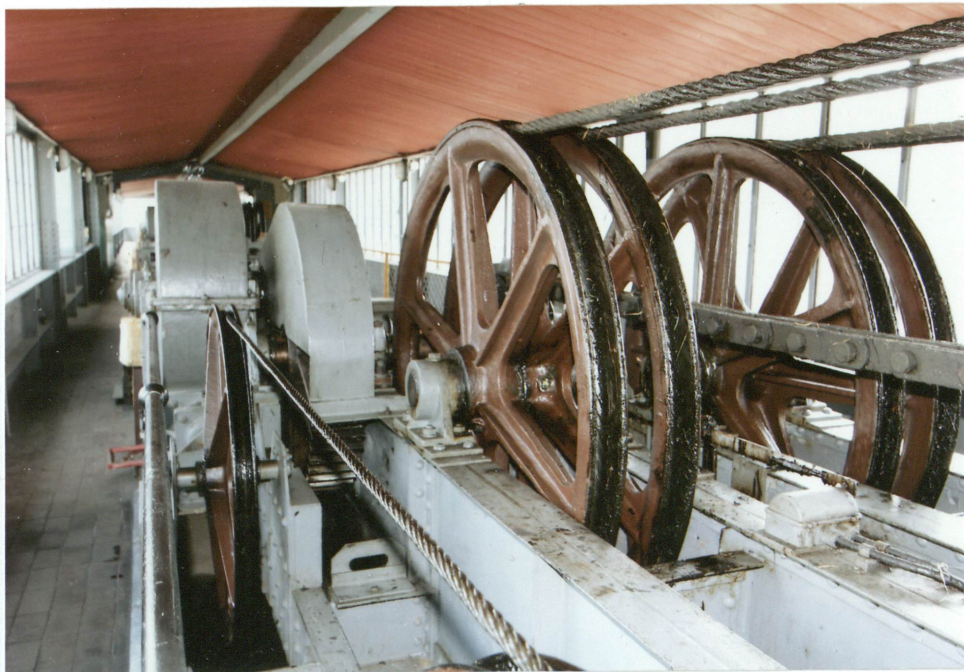
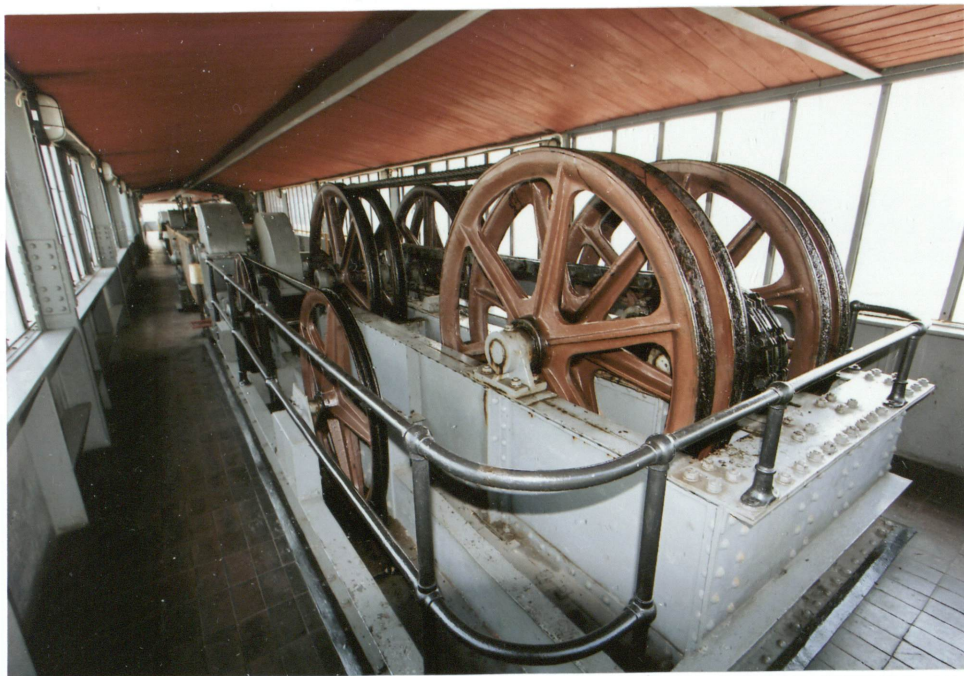
1. Miejscowość	Kędzierzyn-Koźle	5. Nazwa zabytku (jak w karcie), adres	6. Zawartość załącznika
2. Gmina	Kędzierzyn-Koźle	ZESPÓŁ ŚLUZY BLIŹNIACZEJ DWUKOMOROWEJ „KŁODNICA” Śluza „Kłodnica”, 47–220 Kędzierzyn-Koźle Km 3,63 Kanału Gliwickiego	Dokumentacja fotograficzna
3. Powiat	kędzierzyńsko-kozielski		
4. Województwo	opolskie		



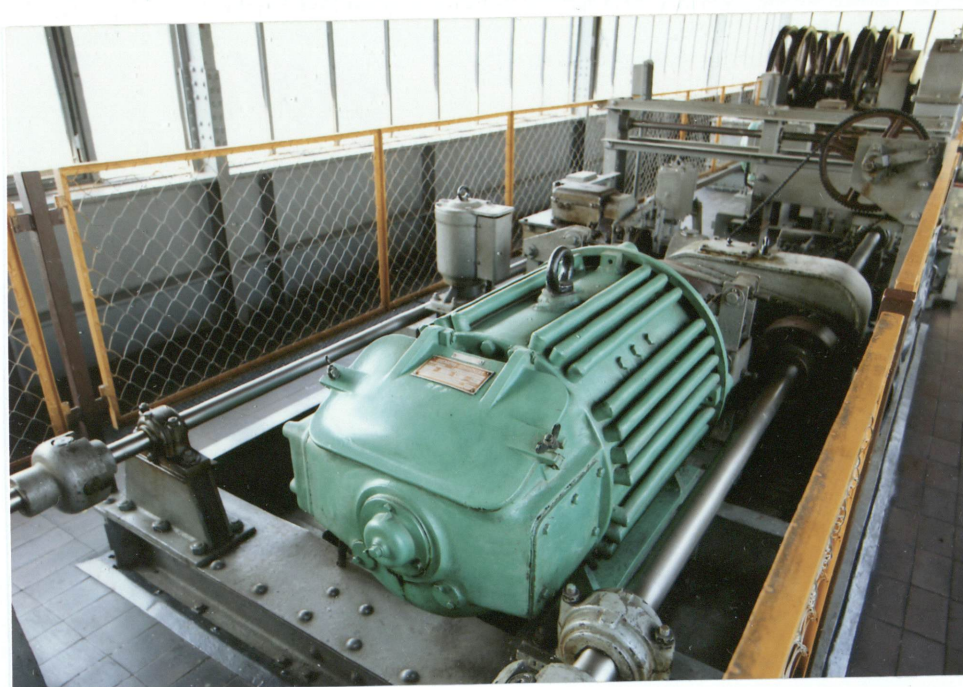
1. Pracujący oryginalnym napędem elektrycznym z lat 30. XX w. zestaw przekładni linowych i łańcuchowych do podnoszenia zasuw Stoney'a w komorze pn.
2. Przekładnia linowa i łańcuchowa do podnoszenia zasuw Stoney'a
3. Widok przekładni nad czynną komorą pn.
4. Przekładnia linowa i łańcuchowa na czynnej komorze pn.
5. Przekładnia linowa i łańcuchowa, w głębi napęd mechaniczny
6. System napędu mechanicznego z układem hamulcowym i przekładnią łańcuchową nad komorą pd.

Opracowanie załącznika:
(data i podpis)

Luty 2013, dr hab. Miron Urbaniak



1. Miejscowość	Kędzierzyn-Koźle	5. Nazwa zabytku (jak w karcie), adres	6. Zawartość załącznika
2. Gmina	Kędzierzyn-Koźle	ZESPÓŁ ŚLUSZY BLIŹNIACZEJ DWUKOMOROWEJ „KŁODNICA” Śluza „Kłodnica”, 47–220 Kędzierzyn-Koźle Km 3,63 Kanału Gliwickiego	Dokumentacja fotograficzna
3. Powiat	kędzierzyńsko-kozielski		
4. Województwo	opolskie		



1. Główny silnik napędowy z lat 30. XX w. do dawnego napędu wrót Stoney'a w pd. komorze
2. Przekładnia mechaniczna z silnikiem elektrycznym w maszynowni nad pd. wrotami podnoszonymi Stoney'a
3. Fragment przekładni i napędu elektrycznego nad pd. wrotami Stoney'a
4. Główny silnik napędowy z lat 30. XX w. do dawnego napędu wrót Stoney'a w pd. komorze, z lewej w głębi siłownik hydrauliczny
5. Oryginalne przetwornice prądu zmiennego na stały w hali przetwornic w budynku sterowni głowy dolnej
6. Przetwornice prądu zmiennego na stały na resorowanych cokołach

Opracowanie załącznika:
(data i podpis)

Luty 2013, dr hab. Miron Urbaniak



1. Miejscowość	Kędzierzyn-Koźle	5. Nazwa zabytku (jak w karcie), adres ZESPÓŁ ŚLUZY BLIŹNIACZEJ DWUKOMOROWEJ „KŁODNICA” Śluza „Kłodnica”, 47–220 Kędzierzyn-Koźle Km 3,63 Kanału Gliwickiego	6. Zawartość załącznika Dokumentacja fotograficzna
2. Gmina	Kędzierzyn-Koźle		
3. Powiat	kędzierzyńsko-kozielski		
4. Województwo	opolskie		



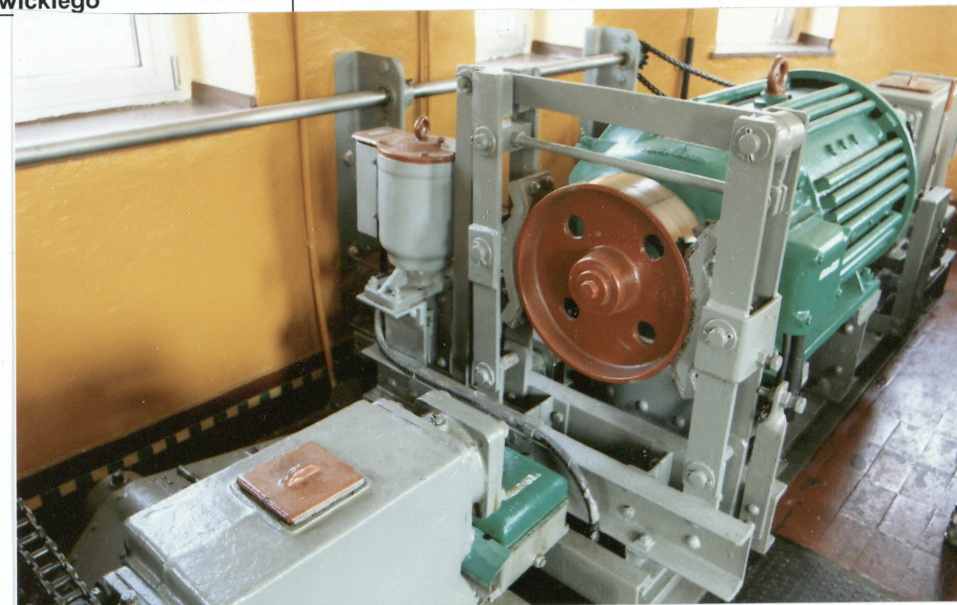
1. Zespół przetwornicy prądu zmiennego na stały w hali przetwornic śluzy
2. Tablica i szafa rozdzielcza firmy Siemens do przetwornic prądu w przedsionku do hali przetwornic
3. Tablica i szafa rozdzielcza, widoczny parkiet klepkowy w przedsionku
4. Pulpit sterowniczy w sterowni do obsługi komór śluzy
5. Pulpit sterowniczy z oryginalną lampą punktową w sterowni śluzy

Opracowanie załącznika:
(data i podpis)

Luty 2013, dr hab. Miron Urbaniak



1. Miejscowość	Kędzierzyn-Koźle	5. Nazwa zabytku (jak w karcie), adres	6. Zawartość załącznika
2. Gmina	Kędzierzyn-Koźle	ZESPÓŁ ŚLUSZY BLIŹNIACZEJ DWUKOMOROWEJ „KŁODNICA” Śluzą „Kłodnica”, 47–220 Kędzierzyn-Koźle Km 3,63 Kanału Gliwickiego	Dokumentacja fotograficzna
3. Powiat	kędzierzyńsko-kozielski		
4. Województwo	opolskie		



1. Wnętrze środkowej maszynowni głowy górnej z napędami wrót segmentowych oraz zastawki do śluzowania oszczędnego
2. Elektryczny silnik napędowy zasuw segmentowej w głowie górnej
3. Elektryczny zestaw napędowy zasuw segmentowej
4. Elektryczny zestaw napędowy do obsługi zasuw segmentowej w budynku małej maszynowni głowy górnej
5. Widok zestawu napędowego w małej maszynowni
6. Przekładnie łańcuchowe do napędu zasuw segmentowej
7. Widok całego zestawu napędowego wraz z wałem napędowym przy ścianie

Opracowanie załącznika:
(data i podpis)

Luty 2013, dr hab. Miron Urbaniak

