

1. Obiekt

STOPIEŃ WODNY "RÓŻANKA" - 2.

SLUZA POCIĄGOWA "RÓŻANKA"

2. Czas powstania

1912 r.

3. Miejscowość

W R O C Ł A W

11 Zdjęcia, plan sytuacyjny, rzuty



Głowa górna - widok od strony  
górnego awanportu. Segmentowe  
zamknięcie podniesione /śluzo-  
wanie zestawu pchanego/.



Widok ogólny z głowy dolnej. Dol-  
ny stan wody w komorze. W głębi  
widoczne dwa bliźniacze budynki  
śluz i most "Osobowicki".

4. Adres

ul. Osobowicka 2

nr hipoteczny

5. Przynależność administracyjna

województwo wrocławskie

gmina dzielnica Psie Pole

6. Poprzednie nazwy miejscowości

Wrocławia /Vratislavia/  
Breslau

7. Przynależność administracyjna  
przed 1 VI 1975

województwo m. Wrocław

powiat dzielnica Psie Pole

8. Właściciel i jego adres

Zarząd Odrzańskiej Drogi Wodnej  
WROCLAW, ul. Pasterska 2

9. Użytkownik i jego adres

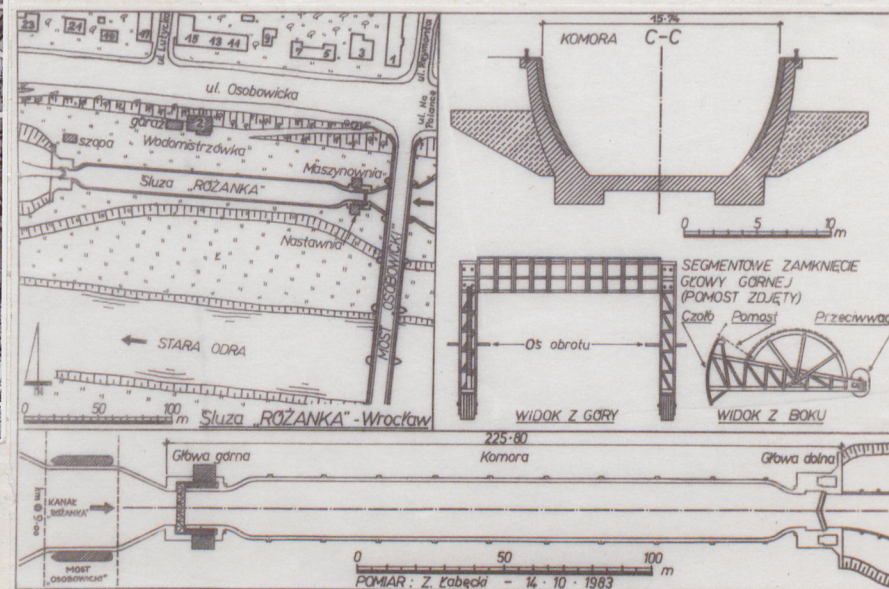
J.W.

10. Rejestr zabytków

Nr A/5840 data 30. 08. 2004



autor zdjęć Zbigniew Łabęcki  
data wykonania 14. 10. 1983  
miejsce przechowywania negatywów





Śluza "Różanka" została wybudowana w ramach budowy nowej trasy żegludowej, tzw. obecnie szlaku współczesnego, prowadzącej od rzeki Odry Kanałem "Żegludowym", Starą Odrą, Kanałem "Różanka", ponownie Starą Odrą do Odry właściwej. Całość szlaku oddana została do eksploatacji w 1913 r. Szlak ten zastąpił w podstawowej żegludze odrzańskiej, tj. żegludze towarowej, tzw. Szlak tradycyjny oddany do użytku w 1898 r. biegnący Starą Odrą i Kanałem "Miejskim".

Śluza powstała na krótkim kanale lateralnym, zwanym obecnie Kanałem "Różanka", omijającym piętrzenie Starej Odry jazem "Różanka" w km 5,720 i nieistniejącym już obecnie stałym jazem przelewowym /tzw. "Próg groszowy"/ w km 8,970 Starej Odry.

Projekt całości szlaku żegludowego, obejmujący kanały "Żegludowy" oraz "Różanka" wykonał radca budowlany Wellmann. Szczegółowy projekt śluzy "Różanka" sporządzony został w pracowni projektowej Zarządu Budownictwa Odrzańskiego /Oderstrombauverwaltung/ we Wrocławiu, pod kierownictwem królewskiego majstra budownictwa wodnego Vogla. Budowę prowadził oddział budowlany Zarządu. Segmentowe zamknięcie głowy górnej wraz z mechanizmem jego uruchamiania wykonano w fabryce Wilhelm Kolbe /"Breslauer-Aufzug-Fabrik Wilhelm Kolbe"/ we Wrocławiu /produkującej dźwigi i elewatory/.

Śluza stanowi zwarty zespół, wraz z budynkami wodomistrzówki oraz dwoma bliźniaczymi budynkami usytuowanymi po obu stronach głowy górnej a mieszczącymi nastawnię śluzy /dawn. dyżurkę/ oraz maszynownię otwierania segmentowego zamknięcia głowy górnej. Całość znajduje się przy moście "Osobowickim" wybudowanym w 1897 r.

Komorowa śluza pociągowa, dwugłowa, murowana. Znajduje się na km 0,880 Kanału śluzowego "Różanka" omijającego piętrzenie Starej Odry jazem sektorowym w km 6,025. Znajduje się na głównym slaku żeglugi towarowej rozpoczynającego się w km 244,213-P Odry i łączy się z nią w km 255,600-P, biegnącego Kanałem "Żegludowym" - Starą Odrą - Kanałem "Różanka" - Starą Odrą i wraz z nią łączącym się z rzeką Odrą, tj. znajduje się na km 253,249 odrzańskiej drogi wodnej. Usytuowana jest w północnej części miasta Wrocławia, bezpośrednio poniżej mostu "Osobowickiego" /30 m na W od mostu/.

Celem śluzy jest umożliwienie żeglugi przez zestawy holownicze /obecnie głównie zestawy pchane/ z ominięciem stopnia piętrzącego. Stanowisko górne szlaku /do śluzy "Zacisze" we Wrocławiu/ 4 km, dolne /do śluzy "Rędzin" we Wrocławiu wynosi 6 km. Piętrzenie śluzy przy SW = 3,30 m.

Podstawowe wielkości: Eksploatacyjne: długość komory 196,20 m, - szerokość w świetle 9,60 m. Całkowite: długość całkowita 225,80 m, szerokość głowy górnej 17,00 m, dolnej /wraz z murem oporowym/ 40,20 m. Rzędne: Korona /komory i obu głów/ 114,00, - Próg górny 109,25, - próg dolny i dno komory 106,00, - GWŻ 113,30 m, - DWŻ 110,00 m /przy SW/, - WWW /1903/ 115,78, - poziom płyty dennej awanportu górnego 109,25, - dolnego 105,00.

Konstrukcja: Całość posadowiona na płycie z betonu cementowego. Ściany komory i obu głów oblicowane czerwoną cegłą licówką, wylane z betonu cementowego, korona ułożona z czerwonej cegły. Naroża pionowe wzmocnione ciosami z szarego piaskowca. Zamknięcia: głowę górną zamyka element segmentowy, z blachy stalowej na kratownicowej konstrukcji nośnej ze stalowych kątowników zawieszony na dwóch symetrycznych ramionach kratownicowych z przeciwwagami z płyt żeliwnych, osadzonych na stalowych osiach w ułożyskowanych gniazdach w przyczółkach głowy. Ramiona poruszają się we własnych kanałach równoległych, w obu przyczółkach. Ramię prawe jest połączone z połową koła zębatego dużej średnicy / $r = 3,70$  m/ zazębionego z kołem zębatym w ścianie budynku maszynowni, poruszanego przez znajdujący się w tym budynku mechanizm elektryczny. Przy lewym przyczółku głowy górnej znajduje się budynek nastawni, z której zdalnie sterowane są mechanizmy śluzy. Wrota w dolnej głowie dwuskrzydłowe, wsporcze /domykające się pod kątem, dociskane naporem słupa wody/, stalowe z krawędziami uszczelniającymi drewnianymi, wykonane z blachy stalowej  $\neq 3$  mm i usztywnione poziomymi i ukośnymi wręgami z zamkniętych profili z blachy stalowej. Łączenia nitowaniem. Wrota uruchamiane są przez sztywne ramiona z zębatkami mechanizmami poruszonymi silnikami elektrycznymi umieszczonymi w metalowych gondolach w miejsce pierwotnych ręcznych mechanizmów korbowych. Głowa górna nie posiada kanałów przelewowych /napełnianie komory przez otwarcie zamknięcia segmentowego/, głowa dolna posiada krótkie symetryczne /w obu przyczółkach/ kanały przelewowe zamykane pionowymi drewnianymi zasuwami uruchamianymi mechanizmami ślimacznicowymi napędzanymi silnikami elektrycznymi w gondolach metalowych, znajdujących się w miejsce pierwotnych mechanizmów korbowych ręcznych. Progi w głowie dolnej z ciosów granitowych. Ściany komory eliptyczne, posiadają pionowe szczeliny dylatacyjne, stalowe drabinki w płytkich wnękach oraz trzy poziome rzędy skrzynek cumowniczych z żeliwnymi krzyżami. Na koronie komory żeliwne polery na własnych fundamentach łączących się ze ścianami komory.

Śluza w całości zelektryfikowana. Wskaźniki poziomu napełnienia komory samoczynne pływakowe. Awaryjne uruchamianie mechanizmów śluzy na tablicach rozdzielczych, znajdujących się na obu przyczółkach dolnej głowy.



14. Kubatura komory:  17.400 m <sup>3</sup> /pojemność całkowita/	15. Powierzchnia użytkowa	16. Przeznaczenie pierwotne  Sluza komorowa pociągowa.	17. Użytkowanie obecne  Sluza komorowa pociągowa.
18. Prace budowlane i konserwatorskie, ich przebieg i dokumentacja Do 1945 r. - Brak danych. Stan sluzy, porównany z dokumentacją projektową wskazuje, że w większych prac ani przebudów nie wykonywano. 1945 r. - Uruchomienie sluzy, brak zniszczeń wojennych. 1945 - 1983 - Stała bieżąca konserwacja. 1954 - Remont wrót dolnych i segmentowego zamknięcia górnego, 1963 - Remont całości sluzy, uzupełnienie ubytków lica głów dolnej i górnej oraz ścian komory. 1971 - Wymiana instalacji elektrycznej, zainstalowanie sygnalizacji świetlnej. 1975 - Remont sluzy i jej mechanizmów, wymiana ręcznych mechanizmów korbowych na elektryczne. Stalowe kierownice przy głowie dolnej w miejsce drewnianych dalb.		19. Stan zachowania (fundamenty, ściany zewnętrzne, ściany wewnętrzne, sklepienia, stropy, konstrukcje dachowe, pokrycie dachu, wyposażenie i instalacje)  Ogólny stan techniczny sluzy - dostateczny.  Wszystkie mechanizmy sluzy sprawne, czynne, konserwowane na bieżąco. Znaczne ubytki i zniszczenia lica ścian komory i obu głów oraz ich krawędzi. Brak możliwości ustalenia stanu ścian komory i dna poniżej poziomu wody przy dolnym stanie napełnienia sluzy.  Sluza użytkowana na bieżąco - znajduje się na głównym szlaku żeglugi towarowej - przez cały sezon żeglugowy, konserwowana na bieżąco. Teren otaczający sluzę /trawniki, krzewy ozdobne/ zadbany, starannie pielęgnowany.	
20. Najpilniejsze postulaty konserwatorskie  Sluza "Różanka" jest jedyną sluzą na terenie Polski posiadającą zamknięcie sektorowe, w dodatku zachowane oryginalne, oraz unikalną konstrukcję /brak kanałów przelewowych głowy górnej/. Stanowi ponadto ważny element krajobrazowy miasta wraz z zespołem budynków, będąc ponadto usytuowana w eksponowanym punkcie /bezpośrednio przy moście "Osobowickim"/. Wszystko to uzasadnia rozważenie zagadnienia objęcia jej /jako zespołu/ ochroną konserwatorską przez wpisanie do rejestru zabytków, zwłaszcza, że planowana modernizacja odrzańskiej drogi wodnej może zagrozić całemu zespołowi znaczną przebudową, powodującą w konsekwencji zniszczenie zabytkowych i widokowych walorów.			



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

Archiwum Zarządu Odrzańskiej Drogi Wodnej we Wrocławiu - bez sygn.: dokumentacja budowlana i konstrukcyjna z 1910 r. projektowa /niekompletna/, /w zbiorze dokumentacji z przed 1945 r. ułożonej w-g miejscowości/. Sygn. 150/75 : Paszportyzacja techniczna z 1975 r. Sygn. 322/76 : Dokumentacja techniczna usunięcia dalb cumowniczych i odbojowych oraz wykonania na ich miejsce stalowych kierownic dla zestawów pchanych /dolny awanport/ z 1976 r.

Wojewódzkie Archiwum Państwowe we Wrocławiu - Zespół "Odra" sygn. II/2129 : Projekt techniczny z 1910 r. budowy trasy żeglugowej z kanałami "Żeglugowym" i "Różanka", ze śluzami "Bartoszewice", "Zacisze" i "Różanka", - cz. 2 : rejon Kanału "Różanka".

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

22. Bibliografia

- W. Gothein - Schlesische Wasserstrassen /w:/"Niederschlesien, seine Entwicklung im Zukunft". Berlin 1923.  
H. Hampel - 100 Jahre Oderstrombauverwaltung /w:/"Zeitschrift für Binnenschifffahrt und Wasserstrassen" Nr 8 z 1964 r.  
M. Miłkowski - Odrzańska droga wodna. Gdańsk 1976.

24. Uwagi różne

Karta podlega ochronie na podstawie prawa autorskiego.

25. Wypełnił

Zbigniew Łabęcki

3.12.1983

26. Sprawdził

27. Załączniki

1. Wkładka 1 : Rysunki, fotografie.
2. Wkładka 2 : Fotografie.



1. Miejscowość

WROCŁAW

ul. Osobowicka 2

2. Obiekt (nazwa jak w karcie)

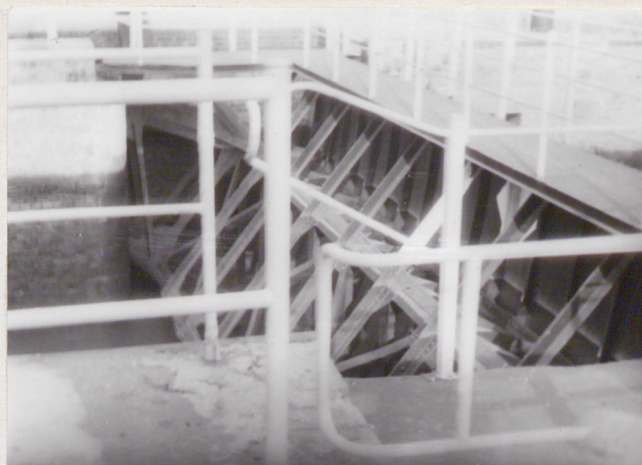
Stopień wodny "Różanka" - 2:  
SŁUZA POCIĄGOWA "RÓŻANKA"

3. Zawartość wkładki (nazwa obiektu lub materiału uzupełniającego)

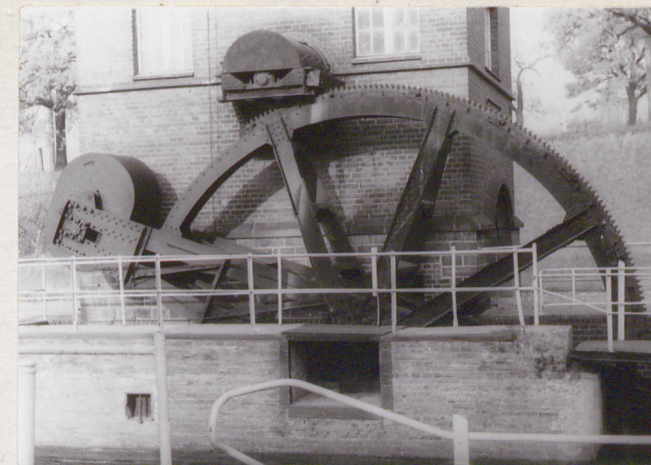
Fotografie.



Głowa dolna - widok ogólny od dolnej wody.



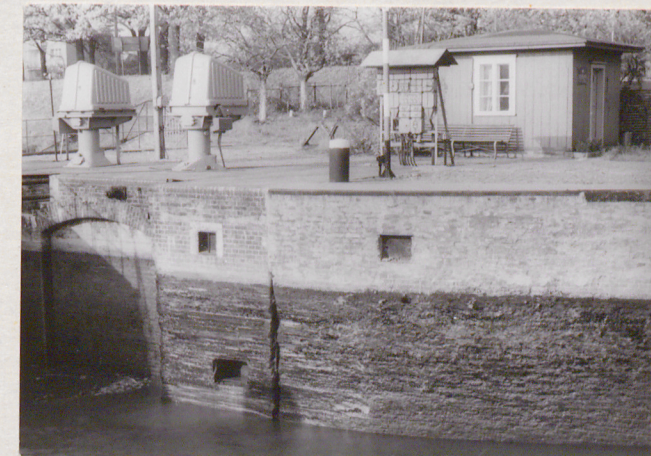
Głowa górna - zamknięcie segmentowe w pozycji "zamknięte" /dolnej/, widoczna kładka w koronie segmentu.



Głowa górna - mechanizm otwierania zamknięcia segmentowego, widok z boku.



Głowa dolna - przyczółek lewy, widok ogólny z lewego brzegu Kanalu.



Głowa dolna - przyczółek prawy, widok od strony komory.

Wkładkę założył: Zbigniew Łabecki 3.12.1983

(imię, nazwisko, data)

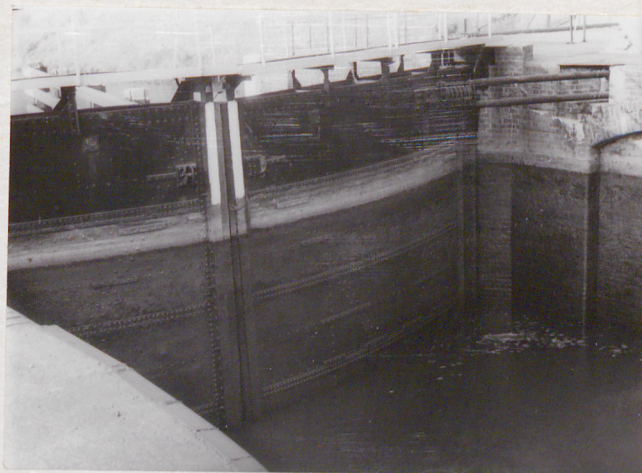
Miejsce przechowywania negatywów: .....

Jedn. Wyd. Akcyd. Olsztyn zam. 1299/8/78  
OZGraf. ZP. Ostróda zam. 1040 n. 20000

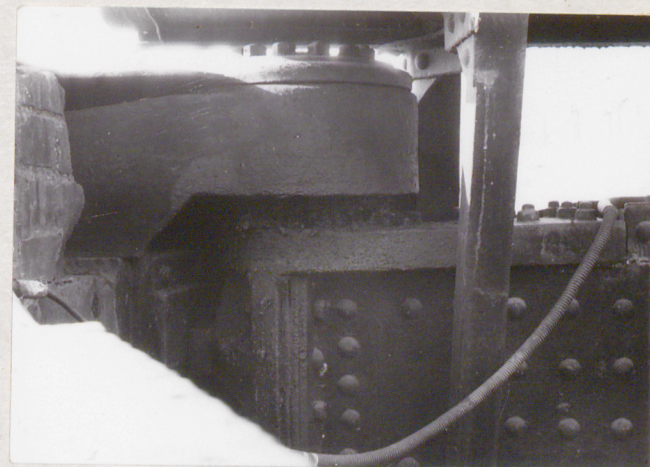




Głowa dolna, przyczółek lewy. Widok korony przyczółka od strony komory.



Głowa dolna - wrota, widok od strony komory, wrota zamknięte.



Wrota dolne - zawias górny i wspornik kładki.



Stalowe kierownice dla zestawów pchanych w dolnym awanporcie.



Lewy brzeg komory śluzy - widok od strony głowy dolnej. Na pierwszym planie fragment korony głowy z pokrywami kanałów.