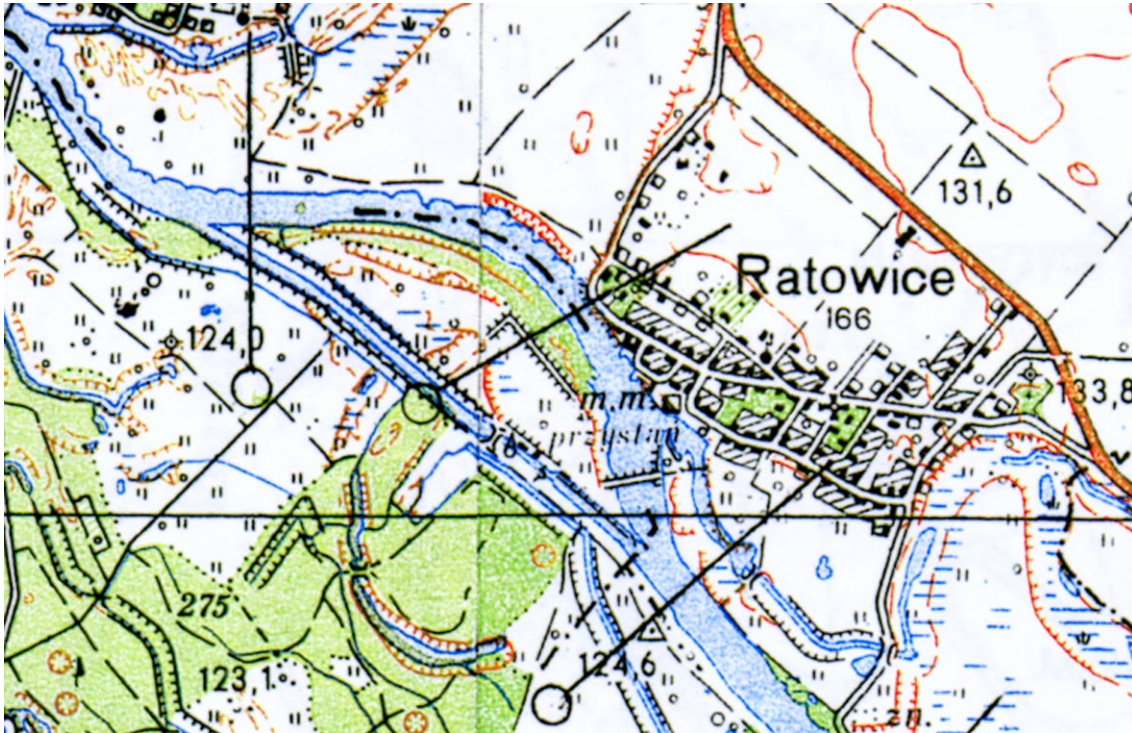


3.4.18. Stopień Wodny Ratowice.

Zlokalizowany w m. Ratowice, gm. Czernica, pow. wrocławski, woj. dolnośląskie, rz. Odra km. 227,40 (0,40 kanału śluzy). Spad 2,40 m.



Sytuacja stopnia wodnego Ratowice (z mapy zawierającej kilometrąż Odry).

Tworzą go następujące obiekty:

1. Jaz kłapowy, (z przepławką dla ryb i kładką komunikacyjną na jazie), 1987-1996.
2. Śluza komorowa – duża, pociągowa, 1914 (2022).
3. Zabudowa przystopniowa, 1914, 1994/1995.

Stopień wodny powstał w latach 1913-1914 w ramach II etapu kanalizacji rzeki Odry od ujścia Nysy Kłodzkiej do Wrocławia Składał się z jazu kozłowo-iglicowego z przepustem dla statków oraz śluzy komorowej dużej o standardowych dla tego odcinka parametrach: 187m. długości użytkowej i 9,6 m. szerokości użytkowej. Śluzę i jaz wykonywano jako murowane z cegły klinkierowej o krawędziach wyłożonych ciosami granitowymi. Nad dolną głową śluzy wybudowano most stalowy, nitowany - zdemontowany w 2021. W 1937 roku opracowano projekt nowej śluzy, dwukomorowej, oszczędnościowej (78,15m. + 123,75m. = 201,90 m. długości) z trzema głowami. Sytuowano ją na lewym brzegu obecnej (na południowy – zachód)

w połączeniu z jej głową dolną. Projektu nie zrealizowano. W roku 1996 oddano do użytku nowoczesny jaz klapowy, który zastąpił jaz kozłowo-iglicowy.

Wartością zabytkową jest przestrzenny układ stopnia wodnego z usytuowaniem nowego jazu klapowego w osi jazu kozłowo-iglicowego oraz śluzą umieszczoną w pewnym oddaleniu od jazu na kanale śluzowym. Po zaniechaniu dobudowy drugiej „nitki” śluz etapowy proces remontu kapitalnego śluzy Ratowice jest przykładem inżynierskiego i logistycznego rozwiązania zadania utrzymania żeglugi przez stopień wodny – pomimo braku alternatywy. Zakresy prowadzonych tutaj robót przydają budowli dynamizmu, są dokumentem ujawniającym kierunki rozwoju hydrotechniki i żeglugi odrzańskiej, zaświadczają o procesie przemiany technicznej stopnia wodnego. Dzięki zatrzymanemu w czasie procesowi standardowej przebudowy śluzy (ściany larsenowe) mogliśmy go porównać z pierwotną konstrukcją – zachowanej do 2020 r. oryginalnej ściany prawej. Zachowała się oryginalna zabudowa przystopniowa przy śluzie oraz magazyn iglic z torami kolejki wózka do przewozu iglic. Zachował się także most drewniany na Młynówce Jeleckiej (prawym dopływie Odry). Poniżej jazu i ujścia Młynówki Jeleckiej, na prawym brzegu znajdują się obiekty dawnej małej, rzecznej stoczni remontowej. Teren między jazem a kompleksem śluzy nie został obwałowany – służy do przepuszczania wód powodziowych poza jazem, pełniąc funkcję polderu przelewowego.

1. Jaz

W ramach programu modernizacji jazów na Odrze wybudowano w osi istniejącego jazu kozłowo-iglicowego jaz klapowy, trójprzęsłowy o świetle modułu 32 metry, który uzyskał nowoczesne wyposażenie techniczne.



Budowa przęsa środkowego i piętrząca część lewego przęsa jazu dotychczasowego.



Jaz klapowy w Ratowicach z przepławką dla ryb od górnej wody.



Jaz Ratowice z kładką komunikacyjną od dolnej wody.

W 2003 roku planowano modernizację instalacji elektrycznej jazu oraz sprzętu komputerowego wraz z oprogramowaniem. Wybudowany jaz klapowy uzyskał nowoczesne wyposażenie techniczne, a także przebudowana śluza.



Faszynowy „materac” ubezpieczenia górnego dna („ponuru”) jazu – przed zatopieniem.

2. Śluza



Śluza pociągowa Ratowice – widok na wrota i most nad głową dolną od wody górnej (w czasie remontu ściany lewej).

W 1919 roku podwyższono głowy ściany oraz wrota śluzy. Około 1920 roku umocniono komorę śluzową poprzez przemurowanie trzech warstw cegieł na całej długości komory oraz przebudowę dolej głowy. W latach 1948-1950 wykonywany był remont generalny. W latach 1950-1956 remontowano wrota dolne i górne. W 1959 odbojnice. W roku 1974 zelektryfikowano śluzę instalując napędy mechaniczne. Wskutek nie kontynuowania procesu modernizacji stopni wodnych poprzez dobudowę drugiej „nitki” śluz (śluz Zwanowice) wyniknęła konieczność wykonania remontów kapitalnych przy zachowaniu ciągłości żeglugi. Śluza Ratowice była remontowana więc etapami poza sezonem nawigacyjnym (grudzień – kwiecień). Po raz pierwszy na Odrze do wyburzania ściany lewej komory śluzy zastosowano metodę mikrowybuchów – co przyśpieszyło wydatnie tempo robót remontowych. Pracę przeprowadzili saperzy z Wrocławskiej Wyższej Szkoły Inżynierskiej. W latach 1991 – 1996 wyremontowano kolejno ścianę lewą, głowę górną, głowę dolną wykorzystując pionowe brusy larsenowe. Zamontowano spawane wrota stalowe i zautomatyzowano proces śluzowania. Wyremontowano też most stalowy drogowy nad głową dolną. W 2003 r. planowano wykonać odwodnienie kanałów kablowych wzdłuż śluzy oraz dobudowę drugiej śluzy na prawym brzegu obecnej śluzy. Przebudowana śluza uzyskała nowoczesne wyposażenie techniczne.



Śluza pociągowa Ratowice – widok na wrota i oryginalny most nad głową dolną od wody dolnej (po remoncie w połowie lat 90-tych XX w).

W latach 2018-2022 zaplanowano i wykonano remont i przebudowę śluzy wraz z jej dostosowaniem do min. IV klasy Odrzańskiej Drogi Wodnej.



Śluza pociągowa Ratowice – widok na odpompowaną z wody komorę śluzy od wody górnej, po (wcześniejszym) remoncie ściany prawej, po zdemontowaniu oryginalnego mostu nad głową dolną przed remontem i przez przebudową ściany lewej śluzy (podczas dostosowywania śluzy do min. IV klasy Odrzańskiej Drogi Wodnej).

Źródło: https://www.google.com/search?q=%C5%9Bluza+ratowice+remont&client=firefox-b-d&tbn=isch&source=iu&ictx=1&fir=QSpYUWyUzQa56M%252C8PRZAuLS3dKX9M%252C &vet=1&usq=K_gyHytzrzno2CizvXkYxZV4R9Yac%3D&sa=X&ved=2ahUKEwiAoo7KtjX0AhUIIYsKHU3bCmoQuqlBeqQIPBAD&biw=1536&bih=739&dpr=1.25#imgrc=xt3ipnmtfHDoIM



Śluza pociągowa Ratowice – widok na wrota dolne od wody górnej (tuż po remoncie ściany prawej) po zdemontowaniu oryginalnego mostu nad głową dolną podczas remontu i przebudowy śluzy wraz z jej dostosowaniem do min. IV klasy Odrzańskiej Drogi Wodnej.



Śluza pociągowa Ratowice – widok na wrota górne, komorę śluzy i wrota dolne od wody górnej.



Oryginalny most nad głową dolną - zdemontowany na prawym brzegu śluzy, podczas remontu i przebudowy śluzy wraz z jej dostosowaniem do min. IV klasy Odrzańskiej Drogi Wodnej.

4. Zabudowa przystopniowa

Zachowała się oryginalna zabudowa przystopniowa przy śluzie oraz magazyn iglic z torami kolejki wózka do przewozu iglic. Zmodernizowano sterówkę śluzy zamieniając pierwotne - całkowicie przeszklone ściany na ocieplane z dużymi oknami.



Zmodernizowana sterówka śluzy.

Mury szopy jazowej zaczęły pękać – prawdopodobnie od drgań przenoszonych z zabijanych larsenów fundamentów nowego jazu. W latach 2018-2021 wykonano jej remont. Dom śluzowego również wyremontowano. W czasie powodzi 1997 roku został zniszczony przez wielką wodę budynek śluzowego przy głowie dolnej. Na prawym brzegu w miejscowości Ratowice wybudowano nowe osiedle przystopniowe.



Dom śluzowego po remoncie.



Wyremontowana szopa jazowa – pierwotnie magazyn iglic.