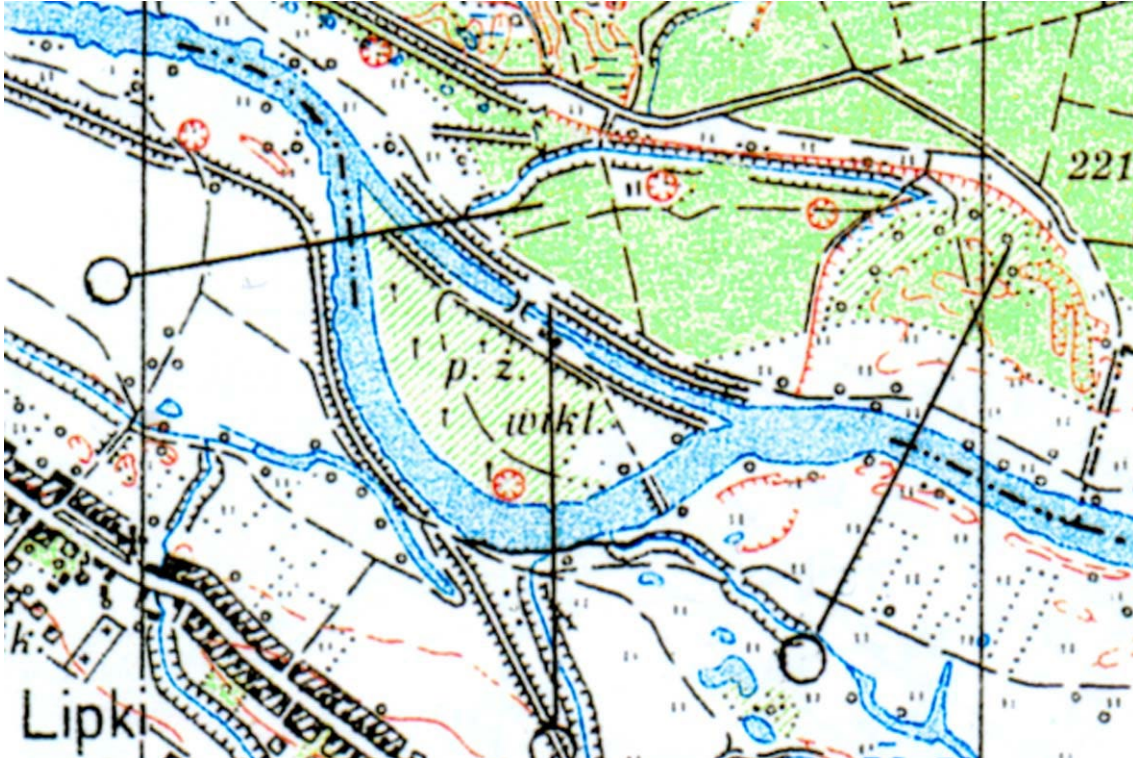


3.4.16. Stopień Wodny Lipki.

Zlokalizowany w m. Lipki, gm. Brzeg, pow. brzeski, woj. opolskie, rz. Odra km 206,90 (0,40 kanału śluzy). Spad 2,17 m.



***Sytuacja stopnia wodnego Lipki. Między Odrą a kanałem żeglugowym
plantacja wikliny.***

Tworzą go następujące obiekty:

1. Jaz trójprzęsłowy klapowy, (z przepławką dla ryb i kładką komunikacyjną, roboczą, technologiczną na jazie), 1991 – 2003.
2. Jaz kozłowo-iglicowy, 1914, rz. Odra km 206,70 – czynny do momentu oddania do eksploatacji nowego jazu klapowego.
3. Śluza komorowa – duża, pociągowa, 1914.
4. Zabudowa przystopniowa, 1896/1914.

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: 187 m. długości użytkowej i 9,6 m. szerokości użytkowej.

Śluzę i jaz wykonywano jako murowane z cegły klinkierowej o krawędziach wyłożonych ciosami granitowymi. W roku 2003 oddano do użytku nowoczesny jaz klapowy, który zastąpił jaz kozłowo-iglicowy.

Jaz

W ramach programu modernizacji jazów na Odrze wybudowano 200 metrów poniżej istniejącego jazu kozłowo-iglicowego jaz klapowy, trójprzęsłowy o świetle modułu 32 metrów (z przepławką dla ryb i kładką komunikacyjną, roboczą, technologiczną na jazie). Dla potrzeb budowy nowego jazu nad głową dolną śluzy zmodernizowano most, zwiększając jego parametry techniczne.



Jaz klapowy Lipki w trakcie budowy trzeciego przęsła.

Nowo wybudowany jaz klapowy uzyskał kompletne wyposażenie techniczne. Przebudowa jazu była sfinansowana ze środków NFOŚiGW oraz środków Budżetu Państwa dla inwestycji centralnych.

Śluza

Śluza pociągowa wymaga remontu, szczególnie jej ściana prawa.



Widok na komorę i głowę dolną śluzy pociągowej i nowy most.

Śluza utrzymała oryginalne **obmurowania ścian**, wrota **oraz** napędy wrót.



Głowa górna, wrota i awanport śluzy od strony komory. Na pierwszym planie wyeksponowana zasuwa zapasowa kanału obiegowego.

Wartością zabytkową jest przestrzenny układ stopnia wodnego z usytuowaniem nowego jazu klapowego poniżej pierwotnego jazu kozłowo-iglicowego oraz śluzą umieszczoną w pewnym oddaleniu od jazu na kanale śluzowym. Śluza i zabudowa przystopniowa zachowana w stanie oryginalnym pierwotnym. Zachował się jaz kozłowo-iglicowy piętrzący wodę do momentu oddania do eksploatacji nowego jazu

klapowego, który jest nowoczesnym obiektem hydrotechnicznym na Odrzańskiej Drodze Wodnej. Zapewnia możliwość całorocznego piętrzenia wody dla celów żeglugowych a także potrzeb rolniczych. Ponadto gwarantuje nieszkodliwe przepuszczanie wód powodziowych i kry lodowej nie stwarzając zagrożeń dla załogi Stopnia Wodnego, jakie występowały przy eksploatacji jazu kozłowo-iglicowego. Zdemontowany nitowany most stalowy złożono na prawym brzegu kanału, poniżej głowy dolnej, poszukując miejsca gdzie mógłby pełnić funkcję przeprawy. Po analizie wielu lokalizacji, w 2004 r., został przetransportowany drogą wodną na stopień wodny Bartoszowice, gdzie został zamontowany na głowie dolnej śluzy i nazwany Kładką Ryczyńską.



Konstrukcja mostu znad głowy dolnej śluzy Lipki zamontowana na głowie dolnej śluzy Bartoszowice.

Zabudowa przystopniowa



**Pocztówka z lat 1920-1930. Śluza Lipki, gospoda i Las Odrzański. Przy śluzie
– pierwotna zabudowa przystopniowa.**

Źródło: https://polska-org.pl/965681_foto.html?idEntity=521411



Źródło: <https://polska-org.pl/965681,foto.html?idEntity=521411>

Widok na komorę śluzy pociągowej Lipki z przebudowanymi budynkami zabudowy przystopniowej. Fot.: 08 kwietnia 2007 r.