

1. Obiekt **STOPIEN WODNY "PSIE POLE" - 2:**
ŚLUZA BEZKOMOROWA "WROTA POWODZIOWE"

2. Czas powstania
1898 r.

3. Miejscowość
WROCŁAW

11 Zdjęcia, plan sytuacyjny,



Wnęka wrót /wrota w pozycji "Otwarte"/, na pierwszym planie dźwigar prowadnicy wrót i kładki.



Widok od górnej wody - wrota w pozycji "Otwarte" /schowane we wnęce prawego przyczółka/.

4. Adres
ul. Pasterska 2
nr hipoteczny

5. Przynależność administracyjna
województwo wrocławskie
dzielnica Śródmieście
gmina

6. Poprzednie nazwy miejscowości
Wratislavia /Vratislavia/
Breslau

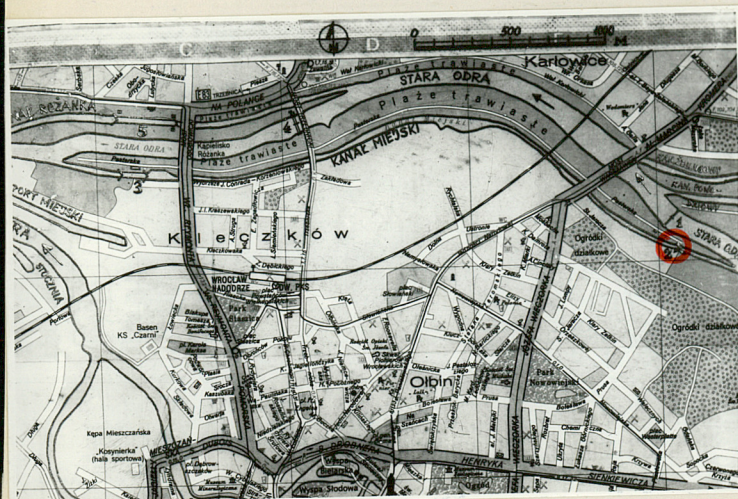
7. Przynależność administracyjna
przed 1 VI 1975
m. Wrocław
województwo dzielnica Śródmieście
powiat

8. Właściciel i jego adres
Zarząd Odrzańskiej Drogi Wodnej
WROCŁAW, ul. Pasterska 2

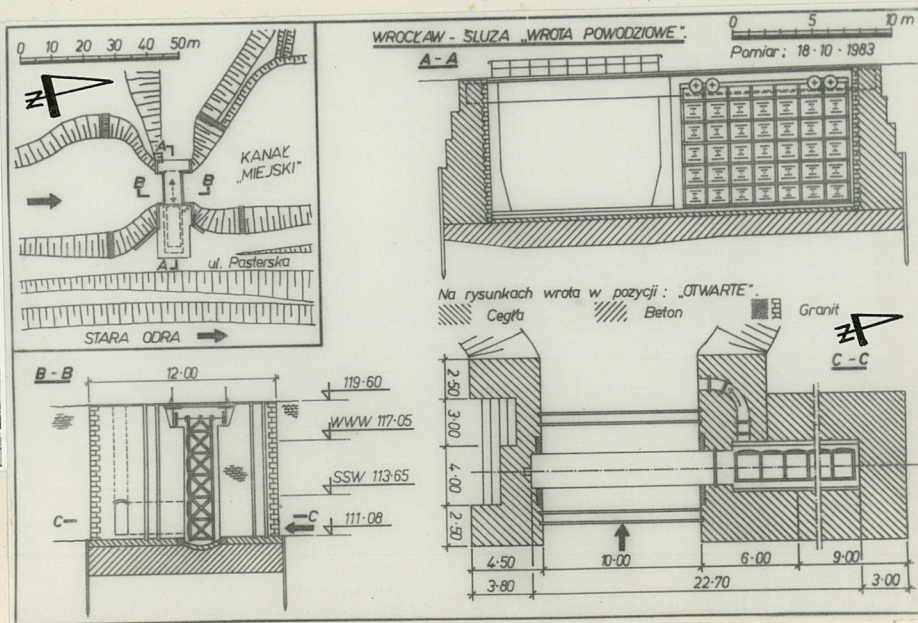
9. Użytkownik i jego adres
J.W.

10. Rejestr zabytków

Nr data



autor zdjęć Zbigniew Łabęcki
data wykonania 18.10.1983
miejsce przechowywania negatywów



12. Autorzy, historia obiektu, określenia stylu.

W latach 1889/93 sporządzony został projekt budowy nowej trasy żeglugowej, niemal w całości bazującej na uregulowanej w latach 1846/48 odnodze rzeki Odry = Starej Odrze, której celem było ominięcie przez pływające Odrą statki o szybko zwiększającej się ładowności, trudnego dla żeglugi towarowej śródmiejskiego węzła wodnego we Wrocławiu /ze złożonym systemem jazów i młynów wodnych oraz dwoma małymi śluzami pozwalającymi na śluzowanie statków o maksymalnej ładowności do 175 t./.

Nowa trasa żeglugowa, rozpoczynająca się /od góry/ śluzą "Szczytniki" biegnie dalej nurtem Starej Odry. Ponieważ Stara Odra dla utrzymania poziomu wody wystarczającego do żeglugi przez cały sezon letni musiała zostać spiętrzona /jaz "Psie Pole" w km 3,463 Starej Odry/ równoległe do niej, od km 2,900, przekopano kanał żeglugowy nazwany "Kanałem Miejskim", łączący się ze Starą Odrą w jej km 7,330, mający w km 3,337 śluzę komorową /"Miejską"/ utrzymującą w Kanale poziom wody utrzymywany jazem "Psie Pole". W ten sposób powstał jeden stopień piętrzenia /stopień "Psie Pole"/ rozciągnięty na przestrzeni 3,5 km.

Kanał "Miejski" budowany przy znacznym udziale środków finansowych prywatnych przedsiębiorców przewidujących jego wykorzystanie dla budowy nowych nabrzeży przeładunkowych i stoczni, oddzielony od Starej Odry wysokim wałem, posiada lewe brzegi niskie, niemal na całym biegu wykorzystywane /wówczas/. Dla ich ochrony przed wysokimi stanami wód powodziowych /Stara Odra pełniła od 1848 r. funkcję kanału ulgi/ na początku Kanału wybudowano bezkomorową śluzę "Wrota Powodziowe", zamykane na czas wysokich stanów wody w Starej Odrze. Projekt ich powstał w pracowni projektowej Zarządu Budownictwa Odrzańskiego /"Oderstrom- /c.d. na wkladce 1/

13. Opis (sytuacja, materiał i konstrukcja, rzut, bryła, elewacje, dach, wnętrze wyposażenie, Instalacje

Bezkomorowa śluza murowana z kładką dla pieszych "Wrota Powodziowe" zamyka od góry Kanał "Miejski" we Wrocławiu. Usytuowana jest w km 0,360 Kanału, tj. 3,260 Starej Odry //+ 249,090 Odry/, 600 m na SE od mostu drogowego "Warszawskiego".

Celem śluzy jest zamykanie dopływu wód o podwyższonych stanach do Kanału "Miejskiego" dla ochrony jego lewego, niskiego brzegu /stocznia, nabrzeża przeładunkowe/ ze Starej Odry pełniacej równocześnie funkcję kanału ulgi /odprowadzającego nadmiar wód powodziowych poza centrum miasta Wrocławia/. Zadanie to jest realizowane poprzez zamykanie światła pomiędzy murowanymi przyczółkami śluzy jednoskrzydłowymi wrotami przesuwanymi w płaszczyźnie prostopadłej do kierunku nurtu.

Podstawowe wielkości: Szerokość w świetle 10,0 m, - szerokość całkowita /z przyczółkami/ 29,50 m, - szerokość kładki dla pieszych 3,60 m, - światło pionowe /od SSW/ 4,80 m /ograniczenie nawigacyjne!/. Rzędne: Płyta denna 111,08, korona /kładka dla pieszych/ 119,60, - SSW 113,65, - korona wrót 118,40, - WWW /1903/ 117,05. Zamykanie po przekroczeniu SW 114,50.

Konstrukcja: Ława fundamentowa wylana z betonu cementowego. Przyczółki murowane z cegły, wszystkie płaszczyzny oblicowane ciosami z granitu. Próg ułożony z granitowych ciosów wtopionych w płytę ławy fundamentowej oblicowanej od góry /poza progiem/ cegłą. Przyczółki łączą dwa stalowe dźwigary poziome, stanowiące dolną częścią prowadnice dla wrót, górną częścią niosące drewnianą nawierzchnię kładki dla pieszych zabezpieczonej stalowymi barierkami z prętów. Wrota stanowi płyta z blachy stalowej ocynkowanej usztywnionej przestrzenną kratownicą ze stalowych kątowników i teowników. Wszystkie łączenia nitowaniem. Wrota podwieszone są dwuosowym, czterokołowym wózkiem poruszającym się po wewnętrznych krawędziach dźwigarów, uruchamiane są ręcznie, mechanizmem korbowym poprzez stalową linę rozpiętą między przyczółkami na stalowych rolkach. Kanał przelewowy w prawym przyczółku posiada zamknięcie jedną pionową zasuwą uruchamianą ręcznie mechanizmem korbowo - drabinkowym. Kanał przelewowy posiada dodatkowo trzy pionowe szyby zastawkowe /dla zakładania drewnianych zastawek pionowych/ zasłonięte w koronie przyczółka stalowymi ryflowanymi płytami. Kanał wnęki wrót w prawym przyczółku zasłonięty w koronie deskami łączącymi się z deskami nawierzchni kładki dla pieszych. Uszczelnienie wrót dociskowe naporem wody.

Opis działania: Ręczny mechanizm korbowy umieszczony w koronie prawego przyczółka za pośrednictwem stalowej liny przesuwają wrota z wneki w prawym przyczółku w światło wrót. Napór wody od góry /od strony Starej Odry/ dociska krawędzie wrót do krawędzi przyczółków i progu. Pojedynczy kanał przelewowy pozwala na przepuszczanie ograniczonej ilości wody do Kanału Miejskiego przy zamkniętych wrotach, w przypadku konieczności uzupełnienia stanu wody w Kanale /wyrównanie ubytków spowodowanych pracą śluzy "Miejskiej" zamykającej Kanał od dołu/.

Śluza "Wrota Powodziowe" posiada oświetlenie elektryczne typu ulicznego /na słupie oświetleniowym/. Brak światła ostrzegawczych i sygnalizacyjnych.

14. Kubatura	15. Powierzchnia użytkowa	16. Przeznaczenie pierwotne Śluza bezkomorowa zamykająca Kanał "Miejski" przez wysokie stany wody /wrota powodziowe/.	17. Użytkowanie obecne Śluza bezkomorowa zamykająca Kanał "Miejski" przed wysokimi stanami wody /wrota powodziowe/.
18. Prace budowlane i konserwatorskie, ich przebieg i dokumentacja Do 1945 r. - Brak danych. 1945 - 1983 - Bieżąca konserwacja, bieżące usuwanie zniszczeń i uszkodzeń mogących mieć wpływ na działanie śluzy. 1964 - Wymiana liny napędu wrót.		19. Stan zachowania (fundamenty, ściany zewnętrzne, ściany wewnętrzne, sklepienia, stropy, konstrukcje dachowe, pokrycie dachu, wyposażenie i instalacje) Ogólny stan techniczny śluzy - dobry. Kratownica usztywniająca wrota posiada silne wgniecenie /uderzenie przez statek niedomkniętych wrót/. Brak jednej z trzech stalowych ryflowanych pokryw kanałów zastawek zamykających kanał przelewowy. Liczne drobne uszkodzenia drewnianej nawierzchni kładki dla pieszych oraz desek zasłaniających od góry wnękę wrót w prawym przyczółku. Dla uniknięcia uruchamiania wrót i zasuw przez osoby niepowołane - korby ręcznych mechanizmów korbowych odjęte i magazynowane w pobliskiej szopie jazowej jazu "Psie Pole". Drobne ubytki i zniszczenia granitowych ciosów lica przyczółków. Śluza "Wrota Powodziowe" użytkowana w miarę potrzeby na bieżąco, bieżąco konserwowana.	
20. Najpilniejsze postulaty konserwatorskie Śluza "Wrota Powodziowe" jest konstrukcją unikalną, niespotykaną na terenie Polski. Stanowi znaczne osiągnięcie myśli konstrukcyjnej ostatnich lat XIX w., do chwili obecnej pełni swą rolę bez przebudów i modernizacji. Z tych przyczyn istotnym jest rozważenie celowości objęcia jej wraz z całością zespołu stopnia wodnego "Psie Pole" ochroną konserwatorską przez wpisanie do rejestru zabytków.			

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

Archiwum Zarządu Odrzańskiej Drogi Wodnej we Wrocławiu - bez sygn.: dokumentacja inwentaryzacyjna z lat 1912 i 1926 /niekompletna, w zespole dokumentacji sprzed 1945 r. ułożonym w-g miejscowości/. Sygn. 159/75 : Paszporty - zacja techniczna z 1975 r.

Wojew. Archiwum Państwowe we Wrocławiu - Zespół "Zarząd Regulacji Rzeki Odry" sygn. 1870 : Projekt budowy nowej drogi wodnej z 1893 r. Sygn. II/225: Kanał "Miejski" we Wrocławiu - dokumentacja inwentaryzacyjna z 1904 r.

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

Peschek - Der Grossschiffahrtsweg bei Breslau /w:/
"Zentralblatt der Bauverwaltung" r. 1898 : fot. ca-
łości "Wrót Powodziowych" z ok. 1898 r.

22. Bibliografia

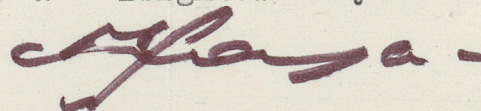
Scholtz, v. - Denkschrift der Magistrats Breslau über dem Bau des alten Grossschiffahrtsweg bei Breslau, Wrocław 1895.

Hampel, H. - Die Entwicklung der Oderschiffahrt 1898-1914. Wrocław 1924.

24. Uwagi różne

Karta podlega ochronie na podstawie praw autorskiego.

25. Wypełnił Zbigniew Łabęcki



2.12.1983

26. Sprawdził

27. Załączniki

1 - Wkładka 1 : C.d. tekstu z rubr.12, fotografie.

1. Miejscowość WROCŁAW	2. Obiekt (nazwa jak w karcie) Stopień wodny "Psie Pole"-2: ŚLUZA BEZKOMOROWA "WROTA POWODZIOWE"	3. Zawartość wkładki (nazwa obiektu lub materiału uzupełniającego) C.d. tekstu z rubr. 12, fotografie.
---------------------------	--	---

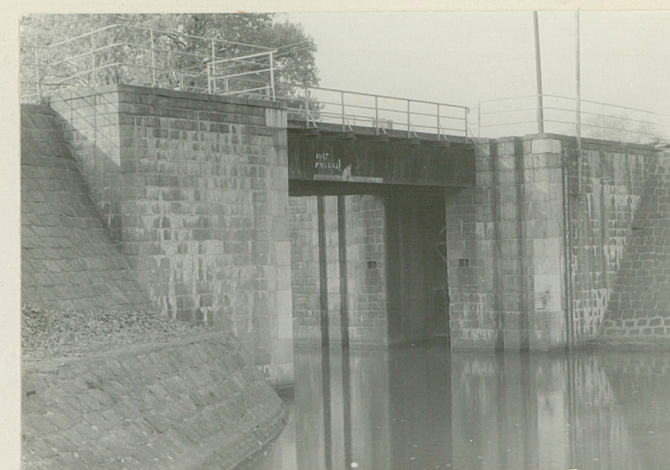
bauverwaltung"/ pod kierownictwem radcy budowlanego Peschecka. Budowę rozpoczęto w 1893 r., ukończono w 1897. Oddanie do eksploatacji nastąpiło wraz z całą trasą w 1898 r. Budowę prowadził oddział budowlany Zarządu Budownictwa Odrzańskiego.

Brak danych o pracach w latach 1898-1945.

Unikalna śluza bezkomorowa, powstała w-g indywidualnego projektu, częściowo wzorowanym na śluzie bezkomorowej na kanale śluzowym rzeki Łaby w Dreźnie./niezachowanej do czasów obecnych/.



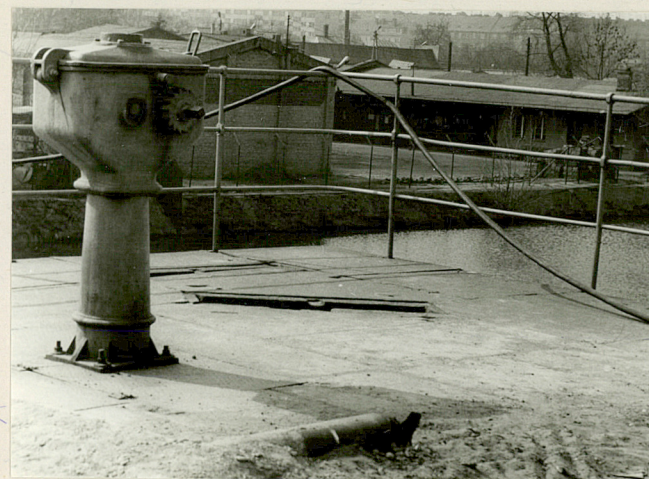
Widok ogólny od dolnej wody.



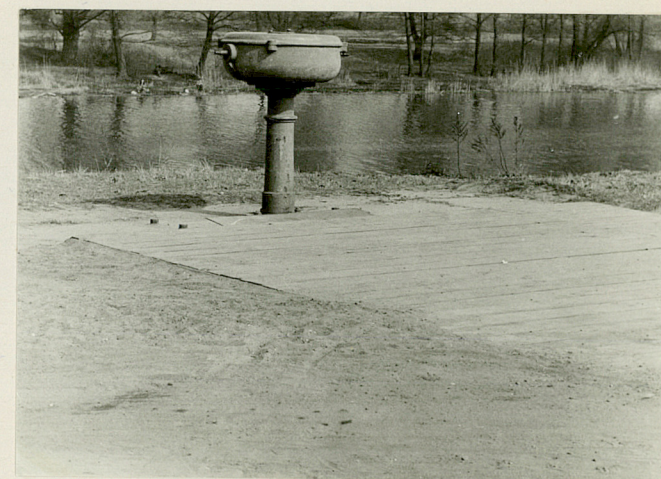
Widok od górnej wody z poziomu przywodzi.



Korona przyczółków i kładka dla pieszych.



Fragment korony prawego przyczółka, mechanizm korbowy zasuwki zamykającej kanał przelewowy.



Fragment korony prawego przyczółka, deski zakrywające wnękę wrót i ręczny mechanizm korbowy uruchamiania wrót.

Wkładkę założył: Zbigniew Łabęcki 2.12.1983

(imię, nazwisko, data)

Miejsce przechowywania negatywów:

Jedn. Wyd. Akcyd. Olsztyn zam. 1299/S/78
Graf. ZP. Ostróda zam. 1040 n. 20000

Wzór ODZ 1978 r.



Dźwigary kładki dla pieszych i
prowadnic wrót oraz wnętrza wrót
- widok od dolnej wody.