

1. Obiekt: "Port Katedralny"

PORT "KATEDRALNY" - ZESPÓŁ

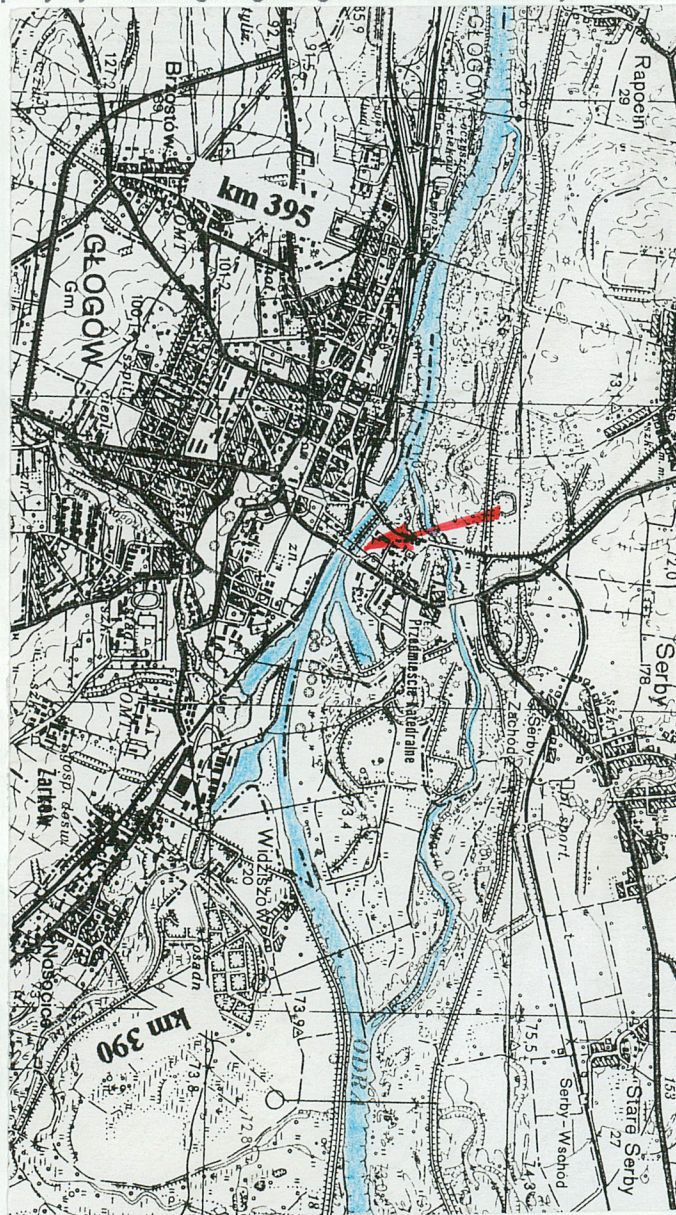
2. Czas powstania

1912

3. Miejscowość

GŁOGÓW

11. Nabrzeże "Portu Katedralnego", neg. 1100/915/1, nabrzeże Ostrowa Tumskiego powyżej mostu drogowego, neg. 1100/915/5, orientacja



4. Adres

Głogów
rz. Odra km 393 + 350

nr hipoteczny

5. Przynależność administracyjna

województwo dolnośląskie

gmina

Głogów pow. Głogów

6. Poprzednie nazwy miejscowości

Glogau (do 1945 r.)

7. Przynależność administracyjna
przed 1 VI 1975

województwo wrocławskie

powiat

Głogów

8. Właściciel i jego adres

"ODRATRANS" SA
50-227 Wrocław
ul. Kleczkowska 50
tel (071) 321 13 65

9. Użytkownik i jego adres

"ODRATRANS" SA
50-227 Wrocław
ul. Kleczkowska 50
tel (071) 321 13 65

10. Rejestr zabytków

Nr

data



12. Autorzy, historia obiektu, określenia stylu

Najstarsza informacja dotycząca żeglugi na Odrze w mieście Głogowie znajdujemy w dokumencie księcia Konrada I z 1263 roku, który mówi o uposażeniu wójta a wymienione jest tu również prawo spławu statku Odrą w granicach księstwa. Składy nabrzeżne położone były na lewym brzegu gdzie północne mury miasta biegły w odległości ok. 50 m od koryta rzeki. Na tym podlegającym księciu, obszarze usytuowane były składy nabrzeżne i młyny księcia i wójta. Ostrów Tumski z kolegiatą znajdował się poza miastem lokacyjnym. W połowie XIII w., w pobliżu przeprawy przez Odrę na Ostrowie Tumskim powstała kolonia rybaków, która w 1337 roku została przejęta przez miasto. Miasto posiadało zezwolenie królewskie na lokowanie w tym miejscu nowego miasta lecz swoją władzę ograniczało jedynie do dzierżawienia domów. Mieścili się tu składy miejskie i ogrody. W 1314 roku Henryk IV Wierny zwolnił mieszczan od cel z handlu śledziami, solą i kamieniami młyńskimi i zezwolił na budowę magazynu solnego nad Odrą. Na Ostrowie Tumskim funkcjonowały jedynie prowizoryczne przystanie łodzi rybackich.

Widok miasta z lotu ptaka na rys. F. B. Wernhera z poł. XVIII w., uwidocznione są północne mury miasta dochodzące aż do samej rzeki. Dopiero w marcu 1903 roku miasto otrzymało zgodę na zburzenie ostatnich wałów miejskich.

W 1912 roku uruchomiono stałe połączenie żeglugi pasażerskiej Hamburg - Berlin - Wrocław. W Głogowie zbudowano 103 m nabrzeże Portu Katedralnego, stanowiące przystań parowców towarzystwa obsługującego tę linię. Prowadzono tu również rozładunek towarów za pomocą dźwigu portalowego z napędem elektrycznym. W okresie kryzysu gospodarczego lat 20-tych XX w., zlikwidowano zakłady przemysłowe ulokowane nad brzegami Ostrowa Tumskiego. W ok. 1925 roku opracowano projekt rozbudowy portu, do realizacji którego przystąpiono w latach wojny. Siłami więźniów zbudowano nowy basen portowy i stocznię, w której budowano elementy łodzi podwodnych i łodzie desantowe.

Port i stocznię zniszczono w 1945 roku. Dziś użytkowane jest tylko stare nabrzeże przystani żeglugi parowej.

13. Opis (sytuacja, materiał i konstrukcja, rzut, bryła, elewacje, wnętrza, wyposażenie, instalacje)

Sytuacja. Port położony jest na prawym brzegu rzeki Odry w kilometrze 393,350 jej biegu. Wejście do basenu portowego znajduje się powyżej mostu kolejowego przecinającego rzekę w kilometrze 393,300. Pionowe nabrzeże o długości 103 m ciągnie się wzdłuż prawego brzegu, między mostem kolejowym a mostem drogowym. Jest to dawny port handlowy Głogowa i przystań parowców obsługujących żeglugę pasażerską między Hamburgiem a Wrocławiem (linia uruchomiona w 1912 roku). Powyżej mostu drogowego znajdujemy pionowe, kamiennie-ceglane nabrzeże dawnych zakładów przemysłowych lokowanych w drugiej poł. XIX w. na Ostrowie Tumskim (w miejscu dawnej osady rybackiej) przechodzące w nieużytkowany basen zbudowanej w czasie wojny stoczni, która od 1945 roku jest nieużytkowana. Basen dawnej stoczni zamulony a miejsca pochylni zarośnięte krzakami.

Charakterystyka portu. Port w Głogowie położony jest w starym korycie rzeki Odry. Całkowita powierzchnia portu wynosi 30 000 m². Do 1982 roku port wyposażony był w trzy dźwigi: portalowy o udźwigu 2 tony, stały o udźwigu 1 tony i samojezdny o udźwigu 1 tony. W latach 1980-1982 wykonano remont kapitalny nabrzeża wprowadzając do rozładunku żuraw samojezdny typu RDK-160-2 (16T), który porusza się wzdłuż pionowego nabrzeża o długości 103 m.

Użytkowana część portu składa się z oddzielnego od koryta rzeki groblą ziemną basenu o powierzchni 1,20 ha. Nabrzeże przeładunkowe położone jest przy lewym brzegu. Jest to kamiennie-betonowa ściana pionowa o długości 103 m. Z nabrzeżem sąsiadują place składowe o powierzchni 4 000 m². Plac składowy na całej powierzchni jest utwardzony.

Przeładunki. Możliwości przeładunkowe portu wynoszą 180 tys. ton (głównie kruszyw budowlanych). Na placu istnieje możliwość składowania 60 tys. ton kruszyw budowlanych. Port wyposażony jest w 1 dźwig samojezdny RDK 160-2, który wyposażony jest w hak lub łyżkę.

Basen dawnej stoczni. Basen dawnej stoczni stanowi przedłużenie basenu Portu Katedralnego. Składa się z dwóch części: basenu ze stokiem dawnych pochylni i basenu z nabrzeżem wyposażeniowym. Na stoku umieszczone były trzy pochylnie w tym dwie przystosowane do budowy barek 1000 tonowych i jedna do budowy holowników parowych. Basen poniżej pochylni posiadał szerokość 75 metrów z poszerzeniem będącym miejscem manewru obrotu barek o średnicy 90 m. Basen wyposażeniowy posiadał długość 480 m i szerokość 70 m. Wyposażony był w nabrzeże pionowe o długości 70 m. Pozostałe nabrzeża basenu są skarpowe.

<p>14. Powierzchnia łączna</p> <p>ok. 30 000 m²</p>	<p>15. Powierzchnia użytkowa</p> <p>pow. basenu portowego - 1,20 ha pow. placów składowych - 4 000 m² dł. nabrzeża przeładunkowego - 103 m</p>	<p>16. Przeznaczenie pierwotne</p> <p>miejski port handlowy i stocznia</p>	<p>17. Użytkowanie obecne</p> <p>nabrzeże przeładunkowe</p>
<p>18. Prace budowlane i konserwatorskie</p> <p>1912 - budowa przystani pasażerskich statków parowych z pionowym kamiennie-ceglanym nabrzeżem o długości 103 m.</p> <p>1940-1943 - budowa nowego basenu portowego i stoczni z trzema pochylniami. Stocznia budowana była z myślą o budowie barek 1000 tonowych (dwie pochylnie) i holowników parowych (jedna pochylnia). W latach 1943-1944 budowano w stoczni barki desantowe i części kadlubów łodzi podwodnych. Basen portowy i pochylnie stoczni budowali więźniowie obozu pracy, który znajdowała się na Ostrowie Tumskim w Głogowie. Stocznia została zniszczona w 1945 roku.</p> <p>1980-1983 - remont kapitalny nabrzeża pionowego, utwardzenie placu składowego i wykonanie nowego oświetlenia elektrycznego nabrzeża i placów składowych.</p>		<p>19. Stan zachowania (fundamenty, ściany zewnętrzne, ściany wewnętrzne, sklepienia, stropy, konstrukcje dachowe, pokrycie dachu, wyposażenie i instalacje)</p> <p>Stan techniczny użytkowanego nabrzeża dobry. Plac składowe utwardzone i oświetlone. Umożliwia to prowadzenie rozładunku w czasie nocy. Brak budynków zaplecza portu.</p> <p>Nabrzeża dawnej stoczni zdewastowane, nieużytkowane. Brak dróg dojazdowych, teren porośnięty samosiejkami. Basen stoczni zamulony. Pionowe nabrzeże przy moście Piwstowskim w złym stanie technicznym.</p>	
		<p>20. Najpilniejsze postulaty konserwatorskie</p> <p>Port Katedralny w Głogowie prezentuje walory historyczno-techniczne, nierozzerwalnie związany z dziejami miasta i jego związków z rzeką Odrą. Otoczenie portu nasyczone jest zabytkami architektury i techniki odnoszącymi do związków miasta z rzeką i tradycji przemysłu stocznego miasta.</p> <p>Koniec XIX i początek XX wieku charakteryzuje się dynamicznym wzrostem żeglugi towarowej na Odrze, związanej z rosnącą koniunkturą gospodarczą i rozwojem przemysłu. Port Katedralny w Głogowie należy do inwestycji zrealizowanej w okresie prosperity miejscowości usytuowanych wzdłuż Odry.</p> <p>Zachować kształt basenu oraz kanału portowego, konstrukcje i typ nabrzeży.</p> <p>Karta ewidencyjna jest wystarczającą formą dokumentacji historyczno-technicznej i konserwatorskiej Portu Katedralnego w Głogowie.</p>	

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

- Pojedynczy rysunek projektu portu i stoczni z kwietnia 1940 r., w: zbiory Fundacji Otwartego Muzeum Techniki we Wrocławiu.
- Lokalizacja i Charakterystyka portów, przeładowni i nabrzeży Odrzańskiej Drogi Wodnej, Porty Odrzańskie S.A. Opole 1997 r.

22. Bibliografia

- Fabian, Die obere und mittlere Oder als Schiffahrtsstraße, w: Jahrbuch der Hafenbautechnischen Gesellschaft, zeszyt 8 z 1925 roku, s. 45-60.
- Schönsee, Häfen und Hafenpläne im Odergöbit, w: Jahrbuch der Hafenbautechnischen Gesellschaft, zeszyt 8 z 1925 roku, s. 122-137.
- E. Stein, Die Stadt Glogau, seria Monographien Deutscher Stadt, Berlin 1926.
- W. Muszyński, Rozwój regulacji Odry, w: Gospodarka Wodna nr 5-6 z maja-czerwca 1948 r, s. 127-132.
- J. Himner, Odbudowa Odry skanalizowanej i kanału Gliwickiego, w: Gospodarka Wodna nr 5-6 z maja-czerwca 1948 r, s. 124-126.
- M. Miłkowski "Odrzańska droga wodna", Wydawnictwo Morskie Gdańsk 1976.
- S. Koziański, Żegluga na Odrze, Instytut Śląski w Opolu 1991.
- Informator Drogi Wodnej rzeki Odry, Stan na dzień 1.06.1994 r, Wrocław 1994

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

- E. Stein, Die Stadt Glogau, seria Monographien Deutscher Stadt, Berlin 1926.

24. Uwagi różne**25. Opracował: Program komputerowy karty - Word for Windows - BSIDZT S. Januszewski**

tekst mgr inż. Leszek Budych 20 stycznia 2000 r.

plany, rysunki mgr inż. Leszek Budych 20 stycznia 2000 r.

zdjęcia fotogr. mgr inż. Leszek Budych 20 stycznia 2000 r.

miejsce przechowywania negatywów BSIDZT S. Januszewski

KARTA PO WYPEŁNIENIU PODLEGA OCHRONIE NA PODSTAWIE PRZEPISÓW PRAWA AUTORSKIEGO !

26. Adnotacje o inspekcjach, informacje o zmianach (daty, imiona i nazwiska wypełniających)**27. Załączniki**

- nr 1 - dokumentacja rysunkowa - archiwalna
- nr 2 - dokumentacja rysunkowa i fotograficzna - archiwalna
- nr 3 - plan miasta z sytuacją portu i ikonografia
- nr 4/5 - dokumentacja fotograficzna
- nr 6 - dokumentacja ikonograficzna - fotografie portu i okolicy z ok. 1920 r.

1. Miejscowość

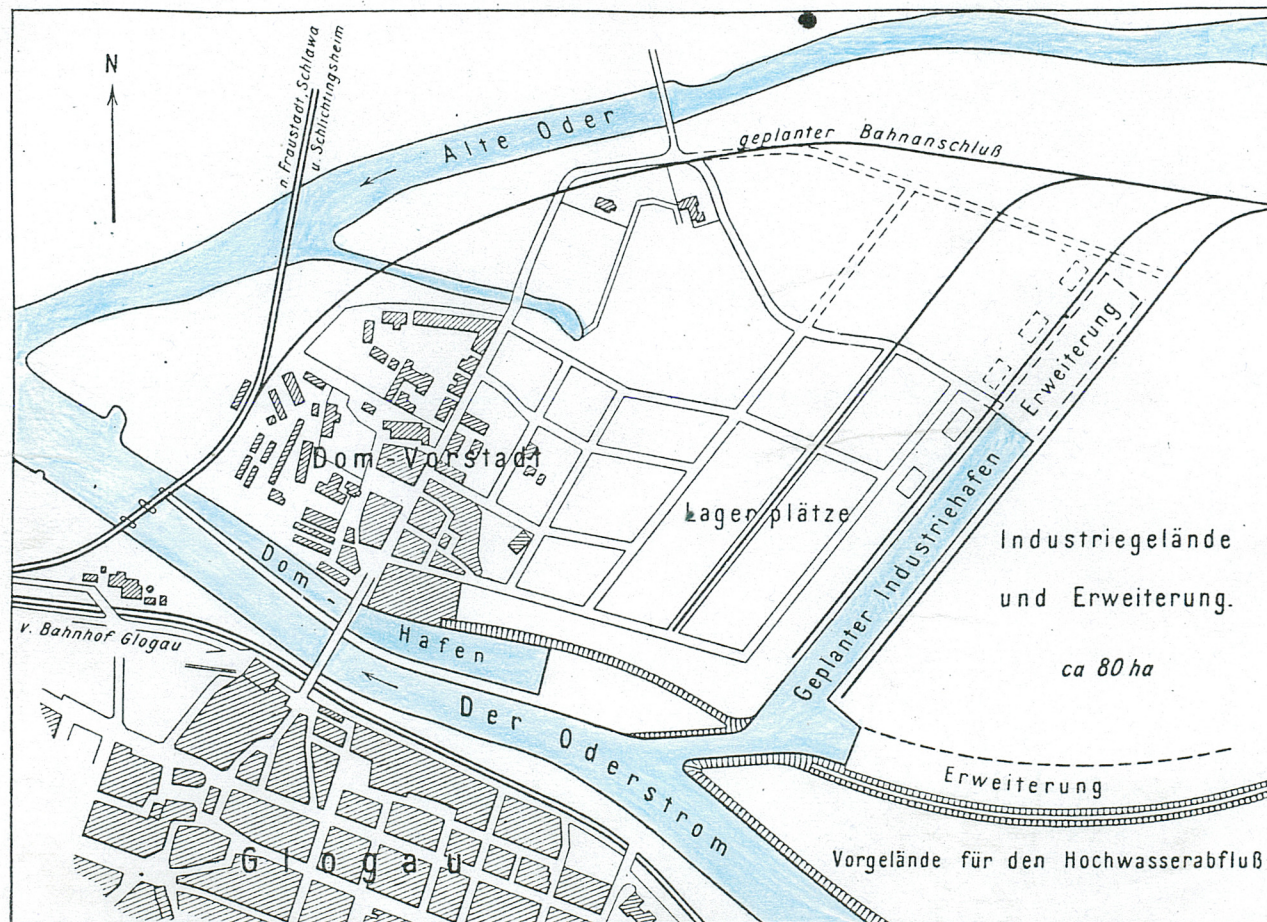
G Ł O G Ó W

2. Obiekt

PORT "KATEDRALNY"

3. Zawartość wkładki (nazwa obiektu lub materiału uzupełniającego)

dokumentacja rysunkowa - archiwalna Verte !



Wkładkę założył: mgr inż. Leszek Budych 20 stycznia 2000 r.

Miejsce przechowywania negatywów: BSIDZT S. Januszewski

PORT KATEDRALNY I PLAN BUDOWY PORTU PRZEMYSŁOWEGO

źródło: Schönsee, Häfen und Hafenpläne im Odergebiet, w: Jahrbuch der
Hafenbautechnischen Gesellschaft, tom 8 z 1925, Hamburg 1927, s. 131.

1. Miejscowość

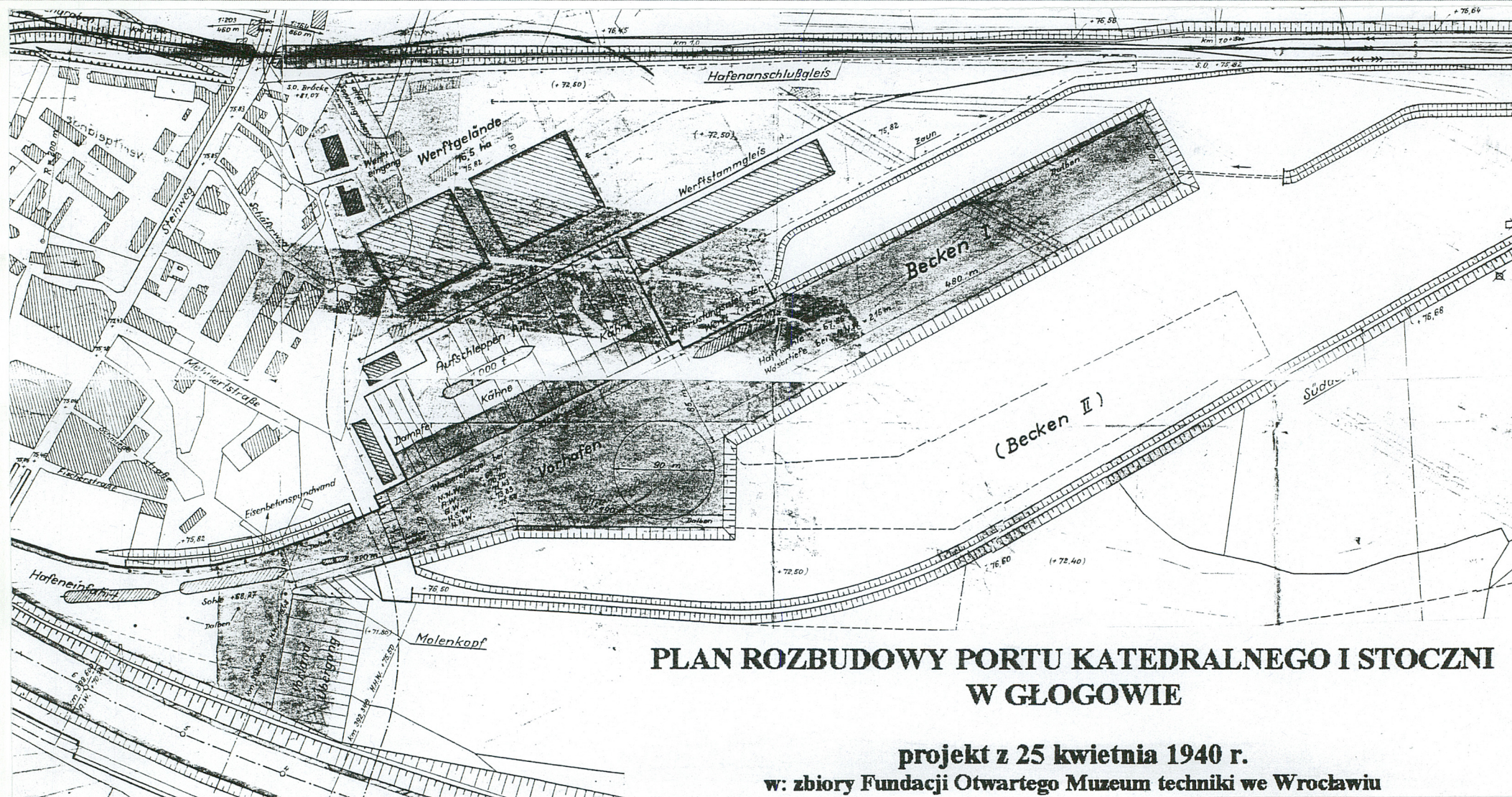
GŁOGÓW

2. Obiekt

PORT "KATEDRALNY"

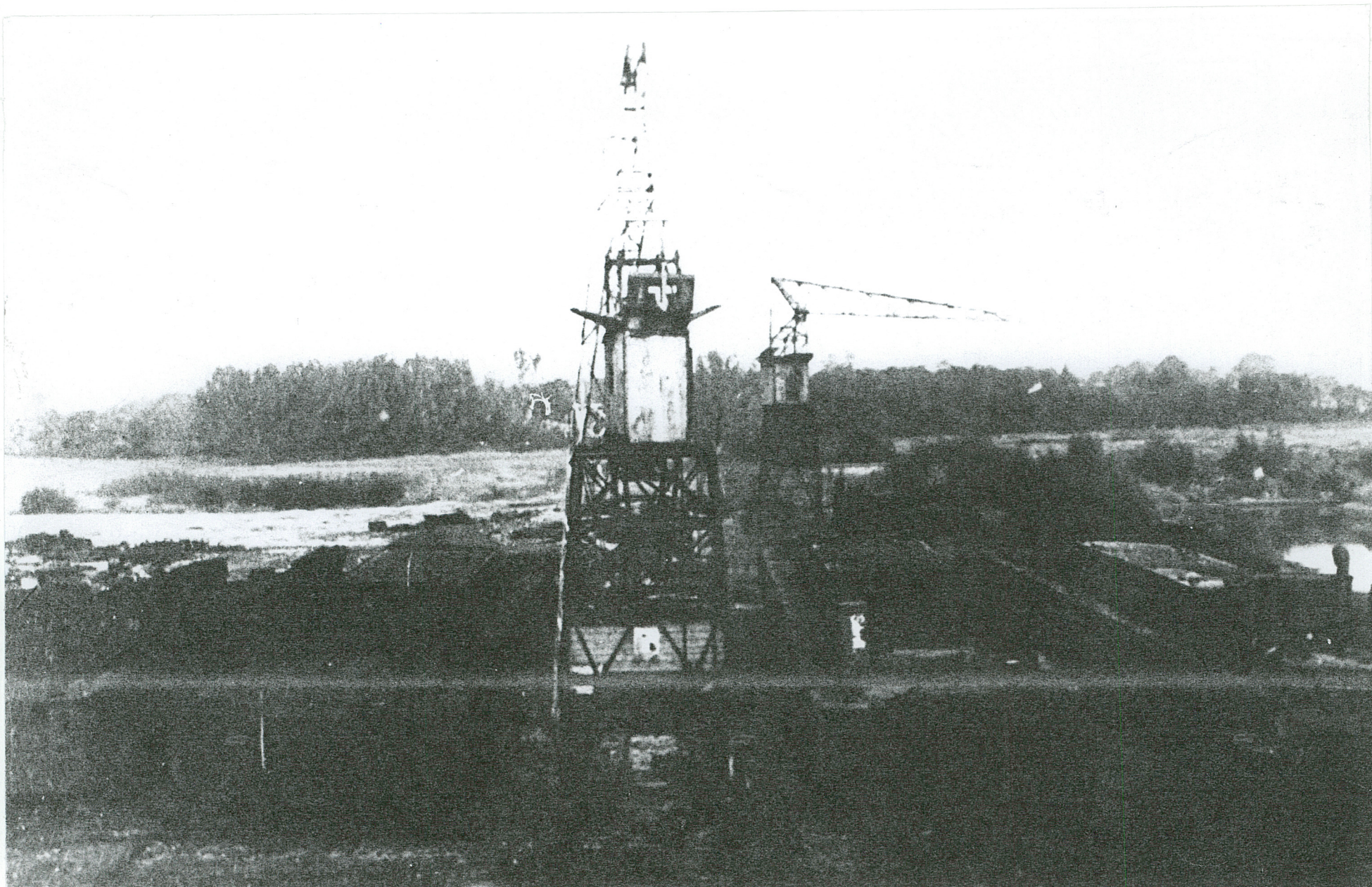
3. Zawartość wkładki (nazwa obiektu lub materiału uzupełniającego)

dokumentacja rysunkowa i fotograficzna - archiwalna Verte !



Wkładkę założył: mgr inż. Leszek Budych 20 stycznia 2000 r.

Miejsce przechowywania negatywów: BSIDZT S. Januszewski



Ksero fotografii z ok. 1943 roku przedstawiające stocznię w Porcie Katedralnym i budowane łodzie desantowe na pochylni.
(kopia fotografii z Sali Tradycji "FAMBY")

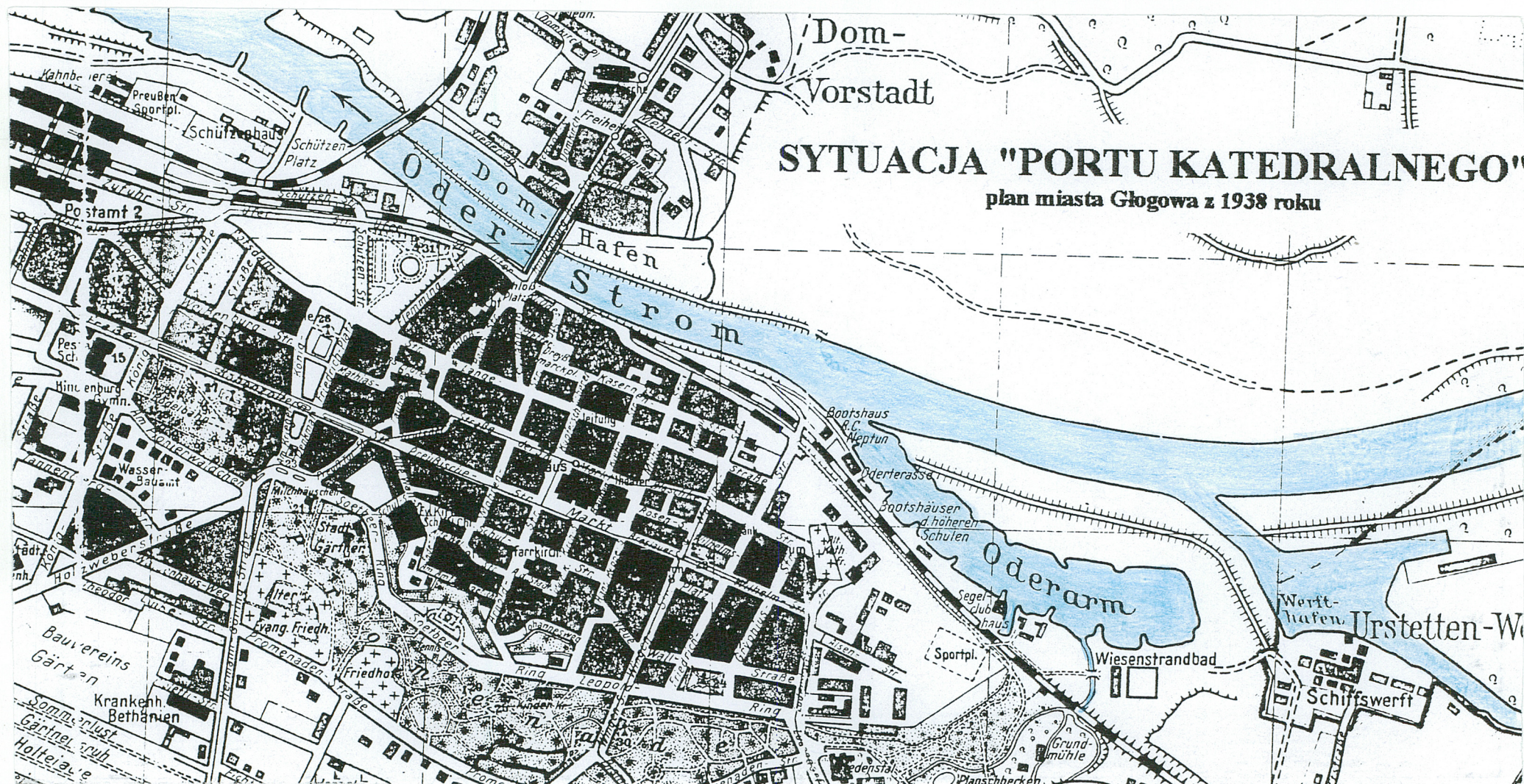
1. Miejscowość

GŁOGÓW

2. Obiekt

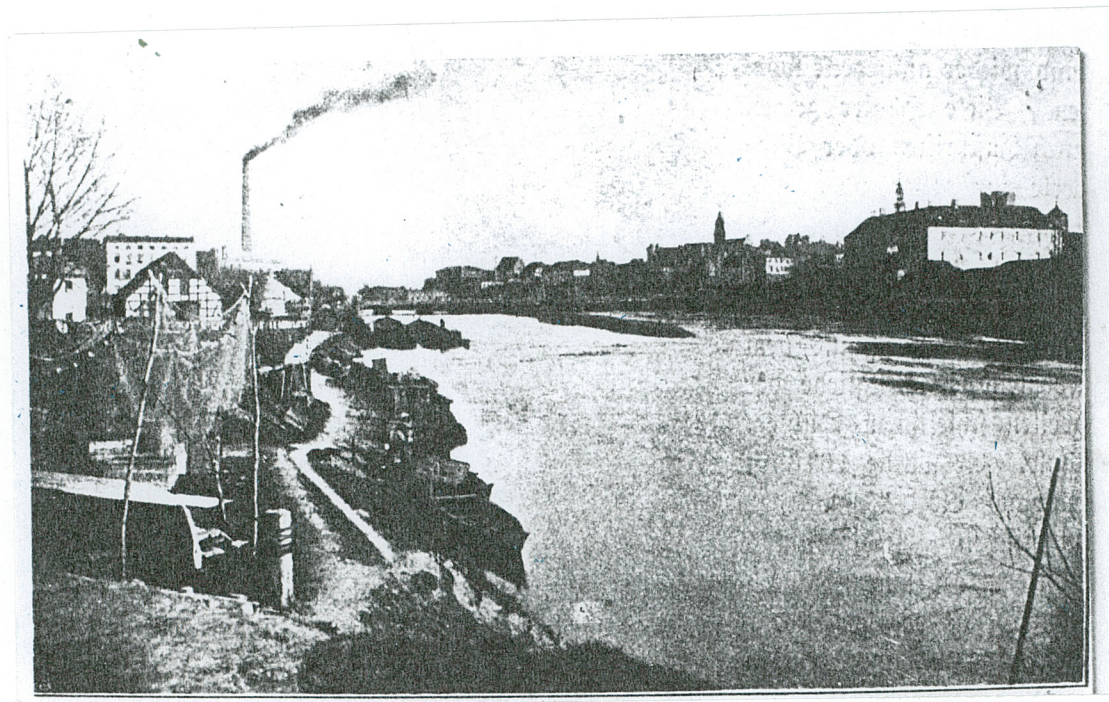
PORT "KATEDRALNY"

3. Zawartość wkładki (nazwa obiektu lub materiału uzupełniającego)

Port Katedralny na planie miasta z 1938 roku
i nabrzeże portu na widokówce z ok. 1905 roku - Verte !

Wkładkę założył: mgr inż. Leszek Budych 20 stycznia 2000 r.

Miejsce przechowywania negatywów: BSIDZT S. Januszewski



Bulwary nabrzeża i wejście do basenu "Portu Katedralnego" w Głogowie w ok. 1900 roku.

Ksero reprodukcji z Sali Tradycji "FAMABY"

1. Miejscowość

G Ł O G Ó W

2. Obiekt

PORT "KATEDRALNY"

3. Zawartość wkładki (nazwa obiektu lub materiału uzupełniającego)

dokumentacja fotograficzna Verte !



1. Nabrzeże Portu Katedralnego w widoku z mostu Piastowskiego, neg. 1100/914/6

2. Nabrzeże Portu Katedralnego, neg. 1100/915/2

3. Żelbetowy oczęp nabrzeża Portu Katedralnego, neg. 1100/915/4

Wkładkę założył: mgr inż. Leszek Budych 20 stycznia 2000 r.

Miejsce przechowywania negatywów: BSiDZT S. Januszewski



4. Nabrzeże i utwardzony plac składowy z urządzeniami przeładunkowymi, neg. 1100/915/3



5. Kamienno-ceglany bulwar nabrzeża powyżej mostu drogowego, neg. 1100/915/6



5. Bulwar powyżej mostu i wejście do basenu dawnej stoczni, neg. 1100/917/4



7. Zniszczony bulwar przy przejściu ze ściany pionowej w skarpe basenu dawnej stoczni, neg. 1100/917/3

1. Miejscowość

G Ł O G Ó W

2. Obiekt

PORT "KATEDRALNY"

3. Zawartość wkładki (nazwa obiektu lub materiału uzupełniającego)

dokumentacja fotograficzna Verte !



1. Basen dawnej stoczni rzecznej, neg. 1100/917/2

2. Stok dawnych pochylni stoczni rzecznej, neg. 1100/916/5

3. Fundamenty torowisk dawnych pochylni stoczni, neg. 1100/917/1

Wkładkę założył: mgr inż. Leszek Budych 20 stycznia 2000 r.

Miejsce przechowywania negatywów: BSiDZT S. Januszewski



4. Relikty budowli obsługujących pochylnie w stoczni, neg. 1100/916/6



5. Betonowe wzmocnienia bulwarów powyżej mostu drogowego, neg. 1100/916/2



6. Betonowy bulwar pionowego nabrzeża przy wejścia do basenu dawnej stoczni, neg. 1100/916/4

1. Miejscowość

GŁOGÓW

2. Obiekt:

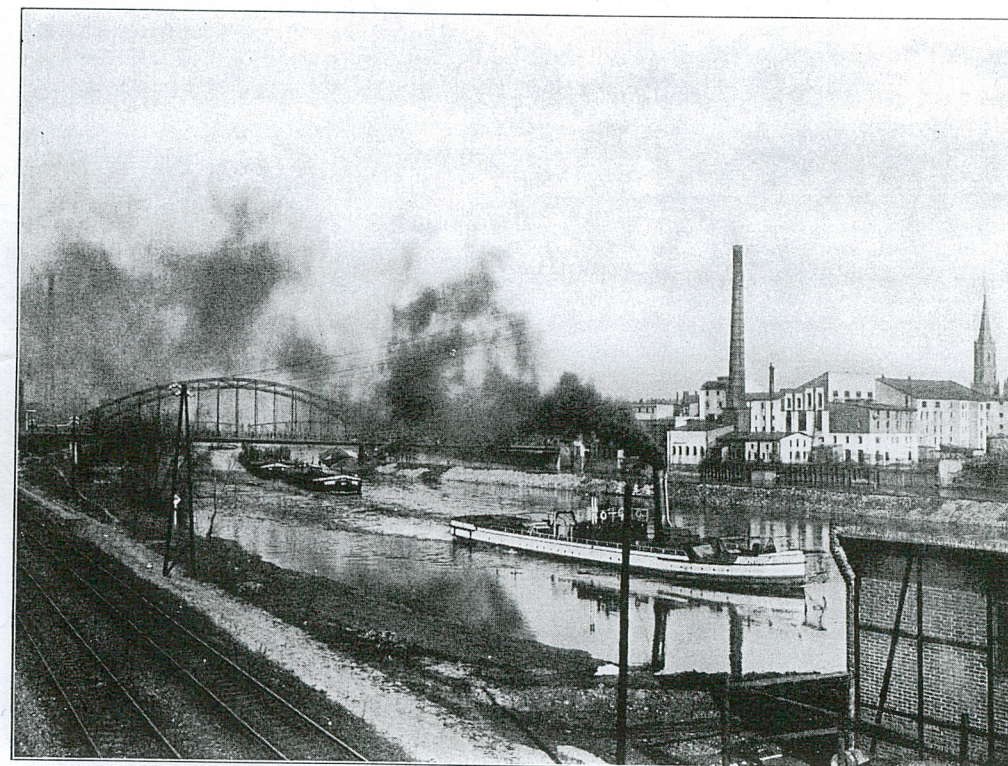
PORT "KATEDRALNY"

3. Zawartość wkładki (nazwa obiektu lub materiału uzupełniającego)

dokumentacja ikonograficzna - fotografie portu i okolicy z ok. 1920 r. Verte !



1. Parowiec przy nabrzeżu Portu Katedralnego.



2. Nabrzeże z zabudową fabryczną Ostrowa Tumskiego powyżej mostu Piastowskiego.

ksero fotografii z ok. 1920 r. z: - E. Stein, Die Stadt Glogau, seria Monographien Deutscher Stadt, Berlin 1926.

Wkładkę założył: mgr inż. Leszek Budych 20 stycznia 2000 r.

Miejsce przechowywania negatywów: BSIDZT S. Januszewski