

1. Obiekt

1269

WROCLAWSKI PORT MIEJSKI - ZESPÓŁ

2. Czas po wstania

1897-1901

3. Miejscowość

WROCLAW

11. Port miejski - część wsch., neg. 700/472/3; część zach., neg. 700/472/2; orientacja

4. Adres

50-227 Wrocław, ul. Kleczkowska 50

nr hipoteczny

5. Przynależność administracyjna

województwo Wrocławskie

gmina Wrocław

pow. miejski

6. Poprzednie nazwy miejscowości

do 1945 r.

Breslau

7. Przynależność administracyjna
przed 1 VI 1975

województwo Wrocławskie

powiat Wrocław

8. Właściciel i jego adres

ODRATRANS S.A.

50-227 Wrocław, ul. Kleczkowska 50

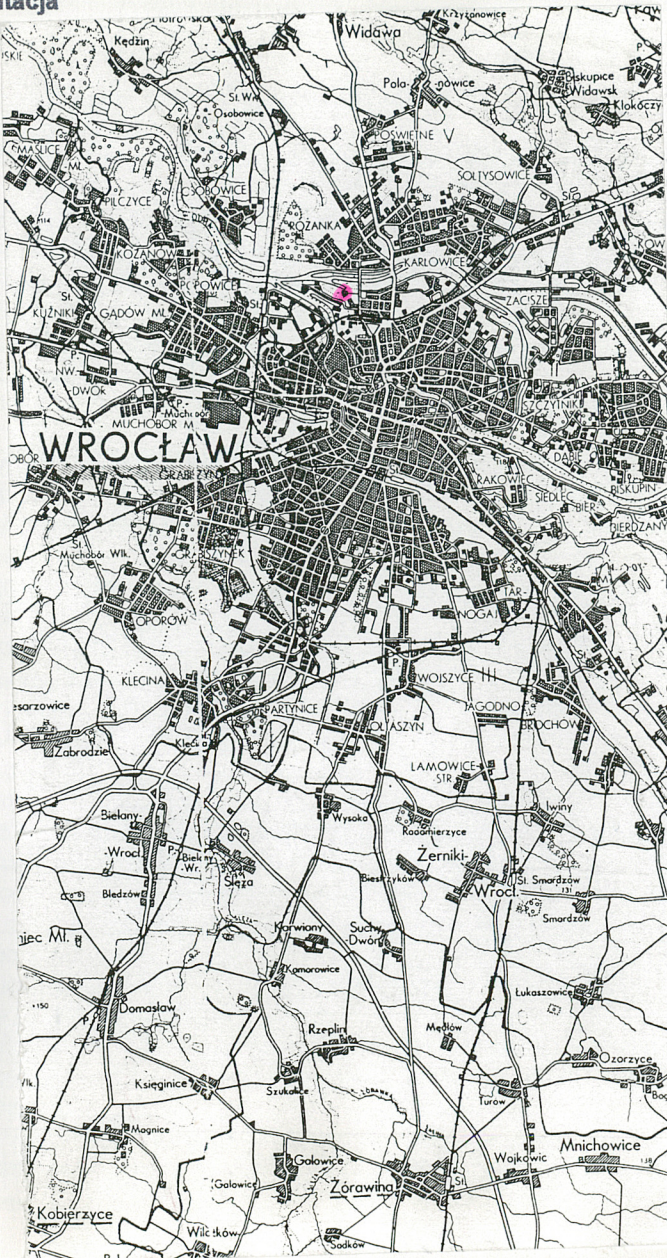
9. Użytkownik i jego adres

ODRATRANS S.A.

50-227 Wrocław, ul. Kleczkowska 50
tel. 21-13-65

10. Rejestr zabytków

Nr A/2386/1-5 data 16.06.2010



12. Autorzy, historia obiektu, określenia stylu

Tradycje portowe Wrocławia, poświadczane w źródłach pisanych, sięgają XIV w. Dokument z 1385 r. mówi o starym porcie, który znajdował się prawdopodobnie w okolicy późniejszego Bastionu Ceglarskiego. Od 1556 r. główny port miasta znajdował się na Kępie Mieszczańskiej.

Po wybudowaniu w 1668 r. kanału Odra-Szprewa, Odra jako droga wodna zyskała na znaczeniu. Miał na to wpływ również rozwój infrastruktury portu wrocławskiego, gdzie na Kępie Mieszczańskiej - w 1681 r., zbudowano żuraw "na modłę Hamburgską", pierwsze tego rodzaju urządzenie we Wrocławiu.

W 1823 r. gmina postanowiła założyć plac składowy na lewym brzegu Odry, poniżej dzisiejszego mostu Sikorskiego, z nabrzeżem o dł. 207 m.

W końcu XIX w. powstawały liczne małe przeładownie prywatne, które m.in. z powodu braku bocznic kolejowych okazały się niewystarczające.

W 1842 r. po raz pierwszy pojawia się plan nowego portu miejskiego z połączeniem kolejowym, jednak z powodu konkurencji kolei, projekt nie doczekał się realizacji.

Kolejne porty różnych towarzystw i korporacji handlowych to powstały w 1842 r. port przeładunkowy węgla przy ujściu Olawy, w 1868 r. port Towarzystwa Kolei Prawobrzeżnej Odry - poniżej mostu kolejowego na Popowicach, w 20 lat później, port Frankfurckiego Towarzystwa Kolei Towarowych, a po r. 1889 - port na Kozanowie.

Po 1870 r. Wrocław przekształca się szybko w wielki ośrodek przemysłowo-handlowy. Istniejące przeładownie i porty nie były w stanie sprostać rosnącym przeładunkom. Kiedy w 1897 r. oddano do użytku drogę wodną omijającą śródmieście Wrocławia (Starą Odrą i nowym Kanałem Miejskim), transport wodny znacznie się zwiększył, co podniosło rangę miasta i skłoniło jego władze do zainteresowania budową nowego portu.

dokończenie - patrz zał nr 1

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

Port Miejski we Wrocławiu usytuowany jest w km 255,0 Odry wrocławskiej, w zachodniej części dzielnicy Kleczków. Teren portu stanowi wydłużony trójkąt w kierunku płn-zach., płd-wsch, od płd-zach. ograniczony Odrą miejską i terenem Zespołu Elektrociepłowni Wrocław, od północy Kanałem Miejskim, od wschodu graniczy z Przedsiębiorstwem Budownictwa Hydrotechnicznego Odra 2 i zespołem hurtowni różnych branż - zajmujących budynki dawnego browaru, leżące po zachodniej stronie dzisiejszej ulicy Reymonta. W płn.-zach. krańcu trójkąta znajduje się stara przepompownia ścieków, zbudowana w latach 1899-1901.

Port posiada wysokie kilkumetrowe nabrzeża i przystosowany jest do pracy przy stanach powodziowych Odry. Szerokość basenu portowego dochodzi do 80 m, jest przy nim 1720 m nabrzeży przeładunkowych i 185 m. postojowych.

Nabrzeża usytuowane są też po stronie Kanału Miejskiego i przy kanale wejściowym na dolnej Odrze wrocławskiej.

Teren portu liczy obecnie 24 ha, z czego 4,5 ha przypada na akwatorium. Port ma dobrze rozbudowaną (kilkanaście km) sieć kolejową - obecnie w niewielkim stopniu używaną, oraz ponad 2,5 km dróg powiązanych z ul. Kleczkowską.

Łączna powierzchnia magazynów drobnicowych przekracza 14.000 m². Port ma 12.000 m² powierzchni do składowania na wolnym powietrzu.

Wodę dla portu doprowadzał wodociąg o przekroju 178 mm, odgałęziony od wodociągu miejskiego przy ul. Kleczkowskiej.

Port oświetlały lampy łukowe, główna droga dojazdowa oświetlona była lampami gazowymi.

Nawierzchnia dróg i placów składowych wykonana została z bruku i płyt granitowych na podłożu betonowym. Ze względów dylatacyjnych płyty otrzymały w niewielkich odstępach szerokie spoiny pionowe, które dla zapobieżenia pęknięciom wypełniono kitem bitumicznym. Główna droga dojazdowa - przedłużenie ul. Kleczkowskiej, prowadzi do portu przy lekkim nachyleniu, ma szerokość jezdni 9,00 m., z chodnikiem po obu stronach. Nawierzchnię położono na wwalcowanym podłożu tłuczniowym. Nawierzchnię jezdni stanowi kostka brukowa z ociosanego granitu, położona na zaprawie cementowej.

Wszystkie magazyny (poza jednym) i spichlerz, zlokalizowane są po północnej stronie basenu, równolegle do nabrzeży.

W skład zespołu wchodzi kilkanaście obiektów kubaturowych - łącznie z powstałymi po 1945 r. Do opracowania w formie kart ewidencyjnych wybrano te decydujące o krajobrazie kulturowym portu i znamienne dla jego infrastruktury:

1. Basen portowy
2. Spichlerz (obecnie budynek łuszczarni jęczmienia)
3. Dawny magazyn drobnicy (obecnie wytwórnia pasz)
4. Dawny magazyn cukru (obecnie hurtownia)
5. Suwnica
6. Dźwig - żuraw
7. Budynek wagi
8. Warsztaty mechaniczne
9. Lokomotyownia
10. Budynek dawnego Zarządu Portu (obecnie administracyjny 'ODRATRANS' S.A.
11. Portiernia i wartownia straży pożarnej.

Karty poszczególnych obiektów zyskały oznaczenie j.w.

14. Kubatura struktura przestrzenna - nie określa się. patrz też rubr. 13	15. Powierzchnia użytkowa 24 ha.	16. Przeznaczenie pierwotne port miejski	17. Użytkowanie obecne port miejski
18. Prace budowlane i konserwatorskie <p>Najważniejsze prace budowlane dotyczące zespołu przedstawiono w punkcie 12, prace związane z poszczególnymi obiektami znajdują się w ich opisach (szczegółowe karty ewidencyjne 1-11).</p> <p>Od roku 1945 w budynkach zespołu portu sukcesywnie wymieniane były instalacje elektryczne, zdemontowano też większość infrastruktury technicznej mającej walory zabytkowe, m.in. urządzenia pneumatyczne do transportu ziarna w spichlerzu, dźwigi przyscienne magazynów, część torów kolejowych. Na bieżąco przeprowadzane były drobne remonty i konserwacja urządzeń umożliwiających techniczną eksploatację portu.</p>		19. Stan zachowania (fundamenty, ściany zewnętrzne, ściany wewnętrzne, sklepienia, stropy, konstrukcje dachowe, pokrycie dachu, wyposażenie i instalacje) <p>Stan zachowania układu przestrzennego portu mimo kolejnych przekształceń i adaptacji nie uległ radykalnej zmianie od czasu oddania potu do użytku.</p> <p>Wyburzone po roku 1945 moduły (w części obiektów magazynowych) do dziś nie zostały odbudowane, na miejscu innych (magazyny w zachodniej części nabrzeża północnego) wybudowano nowe - o zbliżonych gabarytach. Konstrukcja poszczególnych budynków jest w wystarczająco dobrym stanie do prowadzenia dalszej eksploatacji.</p> <p>Wszystkie obiekty wymagają bieżącej konserwacji. Większość z nich zachowała pierwotny plan i bryłę. Wystrój elewacji poszczególnych budynków zachowany w różnym stopniu. Najbardziej zredukowany w fasadzie zachodniej i w wieżycze magazynu nr 1. Prawie bez zmian zachowany w budynku Zarządu Portu.</p> 20. Najpilniejsze postulaty konserwatorskie <p>Zniszczenia wojenne portu i niewielkie inwestycje budowlane po roku 1945 np. budynek obecnego zarządu portu, nie naruszyły w sposób zasadniczy (w obrębie historycznego układu przestrzennego) czytelności pierwotnego założenia przestrzenno-funkcjonalnego. W celu przywrócenia spójności pierwotnego założenia, należy postulować rekonstrukcję rozebranych po wojnie modułów dawnego spichlerza i magazynu cukru w formach historycznych, wraz z odtworzeniem zniszczonego detalu architektonicznego.</p> <p>Reprezentatywne obiekty zespołu (patrz karty 1-11 i rubr. 13) należy objąć ochroną prawną. Ewentualne przebudowy i modernizacje należy konsultować z Wojewódzkim Konserwatorem Zabytków.</p>	

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

Archiwum Budowlane m. Wrocławia, kartografia i dokumentacja projektowa z przełomu XIX/XX w.

22. Bibliografia

Hafenanlagen zu Breslau.Denkschrift zur eroffnung des stadtischen hafens am 3 september 1901, Breslau 1901.

S.Januszewski, Zabytki techniki odrzańskiej drogi wodnej, w: Rzeki, nr 2/1992.

M.Milkowski, Wrocławski węzeł wodny, w: Gospodarka wodna, nr 11/1991

A.Werszalowski, Wrocławski węzeł wodny, Wrocław 1982.

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

Hafenanlagen zu Breslau.Denkschrift zur eroffnung des stadtischen hafens am 3 september 1901.Breslau 1901.

C.T. Wiskott. Fotolitografia. Widok portu we Wrocławiu z lotu ptaka od południa.

24. Uwagi różne

patrz karty ewidencyjne obiektów wskazanych w rubr. 13 (nr 1-11)

25. Opracował: Program komputerowy karty - Word for Windows - BSIDZT S. Januszewski

tekst Stanisław Jabłoński 21 czerwca 1997

plany, rysunki Stanisław Jabłoński 21 czerwca 1997

zdjęcia fotogr. Stanisław Jabłoński 21 czerwca 1997

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 - dokończenie opisu rubr. 12 i projekt budowy portu z końca XIX w.

Nr 2 - dokumentacja rysunkowa (orientacja portu na planie Wrocławia z lat między wojennych i sytuacja współczesna)

Nr 3 - dokumentacja rysunkowa i ikonograficzna

1. Miejscowość

W R O C Ł A W

2. Obiekt ZESPÓŁ

WROCŁAWSKI PORT MIEJSKI

3. Zawartość wkładki (nazwa obiektu lub materiału uzupełniającego)

dokończenie opisu rubr. 12 i projekt budowy portu z 3 basenami z końca XIX w. - verte!

dokończenie opisu rubr 12:

W 1880 r. rada miejska postanawia wybudować nowy port (kosztem ok. 2 mln. marek). Realizację opóźniały przedłużające się negocjacje z państwem dotyczące lokalizacji. Ostatecznie zdecydowano, że port powstanie na terenach miejskich na Kleczkowie. W tymże roku powołano Portową Komisję Budowlaną (Hafenbau Commission) pod przewodnictwem wielce zasłużonego dla rozwoju Wrocławia nadburmistrza Carla Bendera.

Opracowanie projektu zlecono mistrzowi budowlanemu Luitpoldowi Güntherowi i radcom budowlanym Richardowi Plüddemannowi i Karlowi Klimmowi, członkom tejże komisji. Kierownictwo całości robót powierzono radcy budowlanemu Von Scholtzowi.

Projektanci mieli do dyspozycji 35 ha. terenu, w trójkącie u zbiegu Starej Odry i Odry miejskiej, od zachodu graniczącego z miejską przepompownią ścieków, od południa ze stoczną Besta, portem Towarzystwa Kolei Prawobrzeżnej Odry, od wschodu zaś składem portowym Wrocławsko - Trzebnickiej Kolei Wąskotorowej i browarem Bergkeller.

Pierwotnie projekt przewidywał budowę trzech dużych basenów, ostatecznie zrealizowano najdłuższy z nich (o długości 700 m), położony na południe od planowanych dwu pozostałych basenów

Pięć dużych magazynów ustawionych kalenicowo do nabrzeży zaprojektowano po obu stronach basenu - większość po stronie północnej. We wschodniej części portu wzniesiono okazały budynek zarządu portu, wartownię straży pożarnej wraz z portiernią, wagę dla wozów i wagonów i warsztaty mechaniczne. Masywna bryła spichlerza (magazyn nr 2) stanowiła główną dominantę portu. Jednorodny stylowo zespół obiektów portowych prezentuje charakterystyczną dla budownictwa portowego przełomu wieków XIX i XX konwencję historyzmu w wersji swobodnie interpretującej motywy zaczerpnięte głównie z repertuaru form gotyckiej architektury ceglanej niżu nadbałtyckiego. Na początku 1898 r. przystąpiono do przygotowawczych robót (m.in. geologicznego badania gruntu). Roboty ziemne zakończono pod koniec 1899 r. Ostra zima z 1899 na 1900 r. spowodowała dłuższą przerwę prawie wszystkich prac budowlanych. Ponownie zostały podjęte w kwietniu 1900 r.

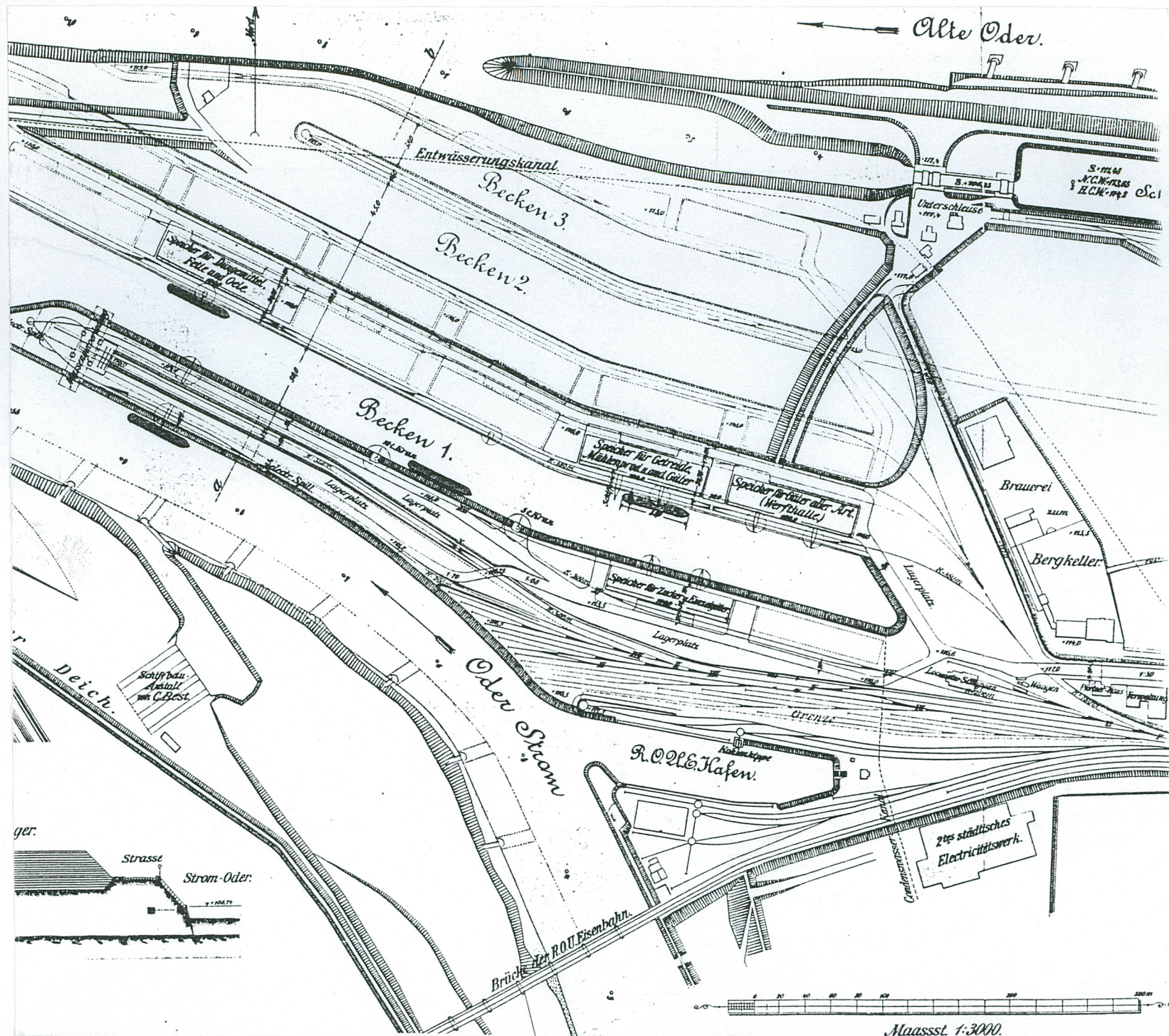
Do końca 1901 r. wszystkie najważniejsze budynki w porcie były ukończone. Zakończono też prace przy instalacjach kanalizacyjnych, drogach i torowiskach, torach jezdnych żurawii, instalacjach p-pożarowych, wodociągach. Doprowadzono energię elektryczną z pobliskiej elektrowni miejskiej (uruchomionej w 1901 r.). Po obu stronach basenu zainstalowano suwnicę oraz 14 żurawi - 2 o napędzie parowym, pozostałe otrzymały silniki elektryczne. Do wyposażenia portu należały ponadto: mały parowiec portowy, 3 kabestany, waga dla wagonów i wozów, 10 wag w magazynach, 2 lokomotywy, 1 samowyladowywacz, 10 małych wywrotek wąskotorowych.

Późniejsze inwestycje portowe nie osiągnęły już takiego rozmachu z jakim budowano port kleczkowski. W latach 30 - tych XX w. na płn. od spichlerza nr 2 zbudowano wielokondygnacyjny elewator utrzymany w duchu konstrukttywizmu. Podczas oblężenia Wrocławia w 1945 r., zespół portowy został zniszczony w ok. 40%. Większość istniejących magazynów do dziś nie została w pełni odbudowana ze zniszczeń wojennych.

Do lat 50 tych XX w. port podlegał zarządowi miasta a następnie przedsiębiorstwu "Żegluga Na Odrze", w 1992 r. przekształconemu w "Odratrans" S.A. Od 1945 r port pełni głównie rolę tranzytową. Po 1945 r. część istniejących magazynów wydzierzawiono różnym użytkownikom, którzy prowadzą tutaj np. czyszczenie jęczmienia, elewator, wytwórnię pasz, iWydzielone z obszaru portu nabrzeże od strony kanału Starej Odry użytkowane jest przez Zespół Elektrociepłowni Wrocław jako skład przeładunkowy węgla. Tutaj zwróćmy uwagę, że budując elektrownię miejską przy Łowickiej z góry założono, że podstawową drogą dostarczania dla niej węgla będzie odrzański szlak wodny. Do dnia dzisiejszego jest to jedyna elektrociepłownia w Polsce, której dostawy paliwa oparte są na wodnym transporcie śródlądowym.

Wkładkę założył: Stanisław Jabłoński 21 czerwca 1997

Miejsce przechowywania negatywów: BSIDZT S. Januszewski



1. Miejscowość

WROCŁAW

2. Obiekt ZESPÓŁ

WROCŁAWSKI PORT MIEJSKI

3. Zawartość wkładki (nazwa obiektu lub materiału uzupełniającego)

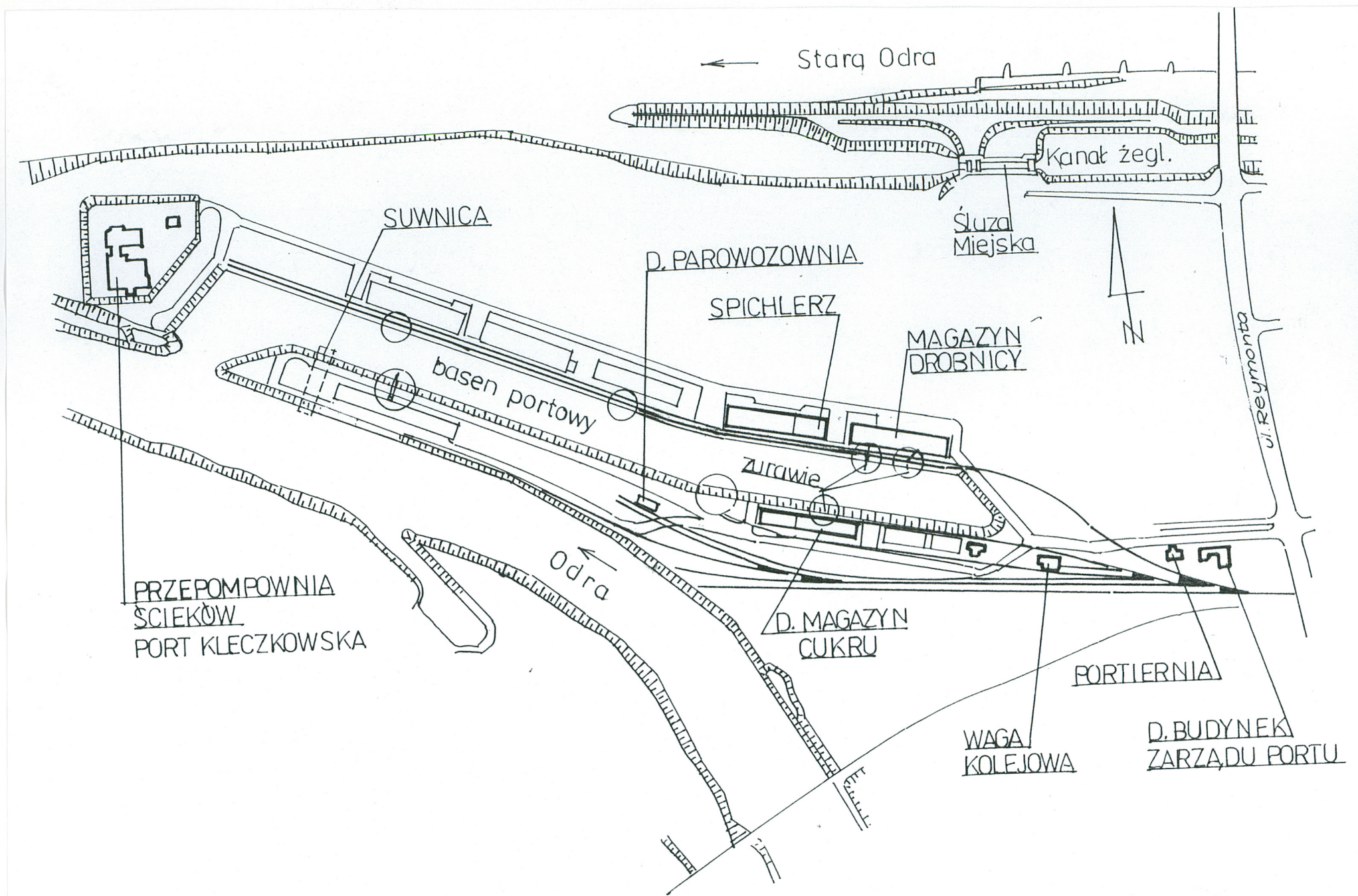
dokumentacja rysunkowa - verte

Orientacja portu na mapie Wrocławia z lat międzywojennych



Wkładkę założył: Stanisław Jabłoński 21czerwca 1997

Miejsce przechowywania negatywów: BSIDZT S. Januszewski



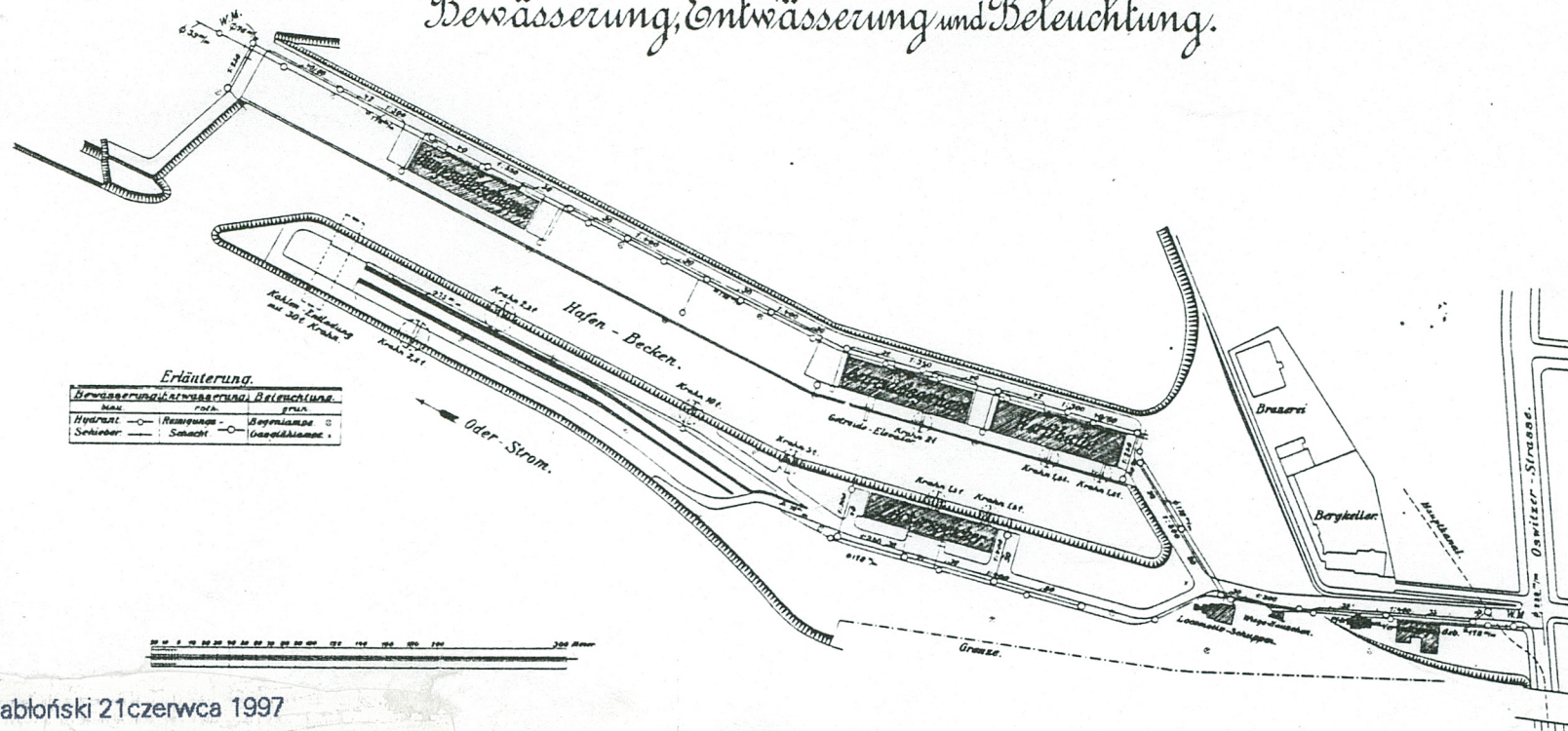
2. Oblekt ZESPÓŁ

3. Zawartość wkładki (nazwa obiektu lub materiału uzupełniającego)

WROCLAWSKI PORT MIEJSKI

dokumentacja rysunkowa i ikonograficzna - verte

Lageplan für die Bewässerung, Entwässerung und Beleuchtung.



Miejsce przechowywania negatywów: BSiDZT S. Januszewski

