

3. Miejscowość
W R O C Ł A W

4. Adres
ul. Klęczkowska 52
nr hipoteczny

5. Przynależność administracyjna

województwo wrocławskie

gmina dzielnica Psie Pole

6. Poprzednie nazwy miejscowości
Wratisławia /Vratislavia/
Breslau

7. Przynależność administracyjna
przed 1 VI 1975

województwo m. Wrocław

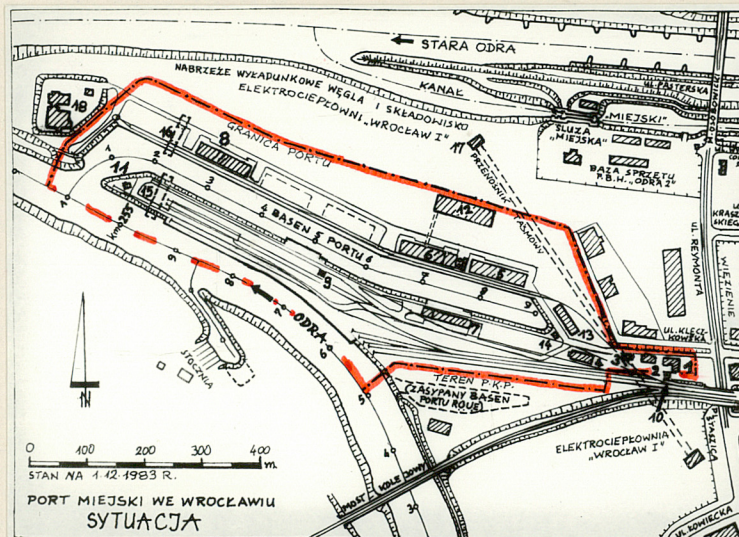
powiat dzielnica Psie Pole

8. Właściciel i jego adres
P.P. "Żegluga na Odrze"
WROCLAW, ul. Kłęczkowska 50.

9. Użytkownik i jego adres
Zespół Portów Odry Środkowej
P.P. "Żegluga na Odrze"
WROCLAW, ul. Kleczkowska 52

10. Rejestr zabytków

Nr data



W skład zespołu wchodzi : - Basen portowy z nabrzeżami + nabrzeża pirsu /1900 r.

1. Budynek biurowy /1900 r./
2. Budynek biurowy i portiernia /1900 r./
3. Budynek wagi głównej /1901 r./
4. Budynek lokomotywni /1900 r./
5. Budynek magazynu Nr 3 - d. mag. drobnicy /1900 r./
6. Budynek elewatora i spichrza zbożowego /1901 r./
7. Budynek magazynu Nr 2 - d. mag. cukru /1900 r./
- 8. Budynek magazynu Nr 5 - d. mag. olejów /1952 r./
9. Budynek wagi wagonowej /1912 r./
- 10. Budynek nastawni kolejowej /ok. 1924 r./
- 11. Budynek kapitanatu Portu /1982 r./
- 12. Budynek spichrza zbożowego /1937 r./
- 13. Budynek socjalny /ok. 1965 r./
- 14. Bunkier wojskowy /1942 r./
15. Most przeładunkowy /suwnica/ Nr 1 /1901 r./
- 16. Most przeładunkowy przejezdny /suwnica/ Nr 2 /1924 r./
- 17. Stacja przesypowa węgla /1979 r./
- tem: 18. Przepompownia Ścieków /ok. 1890 r./

autor zdjęć Zbigniew Łabęcki
data wykonania 20.11.1983
miejsce przechowywania negatywów

/Poza zespołem: 18. Przepompownia Ścieków /ok. 1890 r./

W 1876 r. architekt miejski Wrocławia Kaumann sporządza projekt budowy Portu Miejskiego na terenie nieużytków /Zalewowy/. W 1877 r. propozycje zostały przyjęte przez władze miasta, przyznano pierwsze środki finansowe na wykup terenu z rąk prywatnych.

W latach 1879 - 84 powstają trzy kolejne projekty Portu. Ostateczny projekt w oparciu o projekt Kaumanna sporządza w latach 1884 - 85 architekt królewski Kröhnke. Projekt ten początkowo przyjęty do realizacji, jednak realizacja z powodu niezgodności zdań wśród członków komisji powołanej przez władze miejskie odwleka się. W latach następnych projekt starzeje się, aż w 1894 r. radca budowlany Pescheck przedstawia projekt wykorzystujący wszystkie aktualne doświadczenia światowe, przewidujący ponadto rozbudowę portu /początkowo jeden basen otoczony magazynami, w II etapie uzupełniony przez dalsze dwa duże i jeden mały baseny/.

W oparciu o projekt Pescheck'a, wrocławska firma architektoniczno-budowlana "Oesterlink i Hentschel" sporządza projekty budowlane szczegółowe.

W 1897 r. Magistrat m. Wrocławia zatwierdza plan finansowy i w tymże roku przystąpiono do realizacji.

Prace ziemne prowadziła berlińska firma R. Schneider, prace budowlane głównie firma "Oesterlink i Hentschel" oraz 26 różnych firm. Granitu dostarczyły kamieniołomy "Kulmitz" ze Strzegomia.

Uroczyste oddanie Portu do eksploatacji odbyło się 12.09.1901 r.

W latach 1901 - 1945 Port pozostawał w formie praktycznie niezmienionej.

W 1945 r. Port przejmuje Państwowy Komisariat Żeglugi, w 1946 r. powstaje PP "Polska Żegluga na Odrze" od 1952 r. nosząca nazwę PP "Żegluga na Odrze".

Zespół Portu znajduje się na terenie miasta Wrocławia w jego północnej części, 1,8 km na NW od Rynku. Zajmuje południową część trójkąta zawartego pomiędzy ujściem Starej Odry, mostem Osobowickim a Placem Staszica /Dworzec PKP Wrocław - Nadodrze/.

Zespół portu śródlądowego powstały wokół jednego silnie wydłużonego basenu z całością nabrzeży umocnionych, pionowych i skarpowych, przeładunkowych i postojowych, wraz z zespołem budynków magazynowych, pomocniczych, zaplecza oraz urządzeń przeładunkowych. Km 255,1 Odry.

Całość Portu obejmuje teren 34,7 ha w części S cypla utworzonego w ujściu Starej Odry do Odry właściwej, wyłączając teren 1,10 ha miejskiej przepompowni ścieków. Od N przylega składowisko węgla z nabrzeżem wyładunkowym /w nurcie Starej Odry/ Elektrociepłowni "Wrocław I", od którego przez teren Portu przebiega obudowany, napowietrzny transporter taśmowy podparty szeregami stalowych słupów.

Akwatorium Portu składa się z jednego basenu o pow. całkowitej 4,52 ha, posiadającego długość 1.155 m nabrzeży, do których dochodzi 565 m nabrzeża przeładunkowego od strony nurtu rzeki Odry, pierwotnie skarpowego, w latach 1981 - 83 częściowo przebudowanego na pionowe Larsenowskie.

Zespół budynków magazynowych dysponuje łączną powierzchnią składowania 14300 m², przyczym nie zostały one w całości odbudowane po zniszczeniach z 1945 r. Część budynków została wyłączona z pod zarządu Portu i przekazana innym instytucjom /"PZZ" i "Bacutil"/, pozostałe pozostają własnością Portu, częściowo wynajęte innym instytucjom handlowym.

W porcie znajduje się łącznie 2,6 km dróg o nawierzchniach umocnionych oraz ponad 14 km torów kolejowych /w zarządzie PKP/, co w połączeniu z placami składowymi pozwala na przeładunek we wszystkich relacjach.

Port jest wyposażony w pełne zaplecze techniczne obsługi statków /warsztaty, pływające pogotowie techniczne, stacje bunkrowe, magazyny zaopatrzeniowe itp/ oraz zaopatrzenia załóg /świetlica, stołówka, sklep spożywczy, łaźnia, w pobliżu hotel pracowniczy itd/. W porcie stale znajduje się żuraw pływający odlichtunku /używany także do akcji ratowniczych/ oraz bunkierka.

Prace przeładunkowe odbywają się przy pomocy urządzeń dźwigowych, z których podstawowe to: dwa mosty przeładunkowe /"suwnice"/ 15 i 12 t oraz żuraw przejezdny 10 t i sześć żurawi kołowych 2,5 t. Na budynkach magazynowych zainstalowane są dodatkowo żurawie portalowe /5 szt. po 1,5 t/ z których użytkowane są jedynie dwa.

W końcu basenu portowego znajduje się wylot kanału doprowadzającego wody zrzutowe z pobliskiej elektrowni /obecnie Elektrociepłownia "Wrocław I"/ podgrzewające wodę w basenie w okresie zlodzenia, obecnie nieużytkowany.

Teren Portu jest całkowicie zelektryfikowany i skanalizowany. Instalacje: wodociągowa, kanalizacyjna i elektryczna są doprowadzone do wszystkich budynków.

Port, pierwotnie będący portem końcowym, pracującym dla zaopatrzenia miasta, obecnie jest głównie portem tranzytowym oraz bazą taboru pływającego.

Brak dokładnych danych o obrotach Portu /podawane są łącznie z portem "Popowice" we Wrocławiu z którym stanowią wspólnie administrowany zespół/, lecz utrzymują się one obecnie w granicach ok. 300.000 t w relacji woda - ład i ok. 50.000 t w relacji ład - woda. Maksimum Port osiągnął w 1935 r. = 850.000 t. w relacji woda - ład oraz 400.000 t w relacji ład - woda.

14. Kubatura	15. Powierzchnia użytkowa Łączna pow. portu 34,7 ha Akwatorium = 4,52 ha	16. Przeznaczenie pierwotne Śródlądowy przeładunkowy port handlowy.	17. Użytkowanie obecne Śródlądowy przeładunkowy port handlowy.
18. Prace budowlane i konserwatorskie, ich przebieg i dokumentacja		19. Stan zachowania (fundamenty, ściany zewnętrzne, ściany wewnętrzne, sklepienia, stropy, konstrukcje dachowe, pokrycie dachu, wyposażenie i instalacje) <p>Ogólny teren Portu zadbane, całkowicie użytkowany.</p> <p>Nabrzeża, drogi- sieć torów kolejowych oraz budynki bieżąco remontowane i konserwowane. Port dysponuje własną ekipą remontową. Prace pogłębiarskie prowadzone systematycznie na całym akwatorium i awanporcie. Ponieważ żegluga jest prowadzona do ujścia Starej Odry tylko w dół rzeki, zamulenie górnego odcinka Odry powoduje konieczność corocznego bagrowania tego odcinka rzeki.</p> <p>Budynki w całości użytkowane, jednak dwa budynki /spichrz zbożowy oraz magazyn Nr 2 - d. cukru/ nie zostały po zniszczeniach z 1945 roku w całości odbudowane, najsilniej zniszczone części tych dwóch budynków rozebrano do poziomu parteru, wykorzystując nadal piwnice.</p> <p>Nie użytkowane i opuszczone są: budynek wagi wagonowej /na pirsie portu - przeznaczony do wyburzenia/ oraz żelbetowy bunkier wojskowy z 1942 r. /nad końcem basenu portowego/.</p>	
20. Najpilniejsze postulaty konserwatorskie			

Całość zespołu Portu Miejskiego we Wrocławiu zasługuje na objęcie ochroną. Port zachował niemal w całości formę jaką otrzymał w latach 1897-1901, w którym to okresie stanowiąc wybitne osiągnięcie myśli technicznej. Zachowane budowle posiadają ciekawą formę architektoniczną, a most przeładunkowy Nr 1 /z 1901 r./ stanowił podręcznikowy przykład rozwiązywania konstrukcyjnego. Ważnym jest także fakt, iż Port powstał w stosunkowo bardzo krótkim okresie czasu /4 lata/, minimalnie tylko rozbudowywany w okresie późniejszym. Problem ochrony zespołu Portu jest zagadnieniem pilnym, z uwagi na rozpoczętą obecnie rozbudowę i modernizację zarówno nabrzeży jak i budowli.

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

Archiwum Budowlane m. Wrocławia - teki II/14, VII/64 -
Dokumentacja projektowa basenu, nabrzeży i budowli
/niekompletna/. Projekt rozbudowy portu /niezrealiz./.
Wojewódzkie Archiwum Państwowe we Wrocławiu - Zespół
"Magistrat m. Wrocławia" poz. od 69 do 211 /budowle/.

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

/Pr.zbior./ - Hafen-Anlagen zu Breslau - Wrocław 1901 -
/fotografie z okresu budowy Portu oraz gotowych bu-
dowli, rysunki, plany i rzuty/.

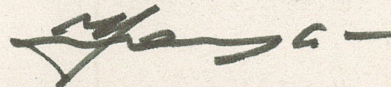
22. Bibliografia

/Pr.zbior./ - Hafen-Anlagen zu Breslau + Wrocław 1901.
Arkuszewski, A. - Śródlądowe porty na Odrze /w:/ "Gospo-
darka Wodna" nr 5/6 z 1948 r.
Press, H. - Binnenwasserstrassen und Binnenhafen - Berlin
/Zach./ 1956.
Miłkowski, M. - Odrzańska Droga Wodna - Gdańsk 1976.

24. Uwagi różne

25. Wypełnił

Zbigniew Łabęcki



2.12.1983

26. Sprawdził

27. Załączniki

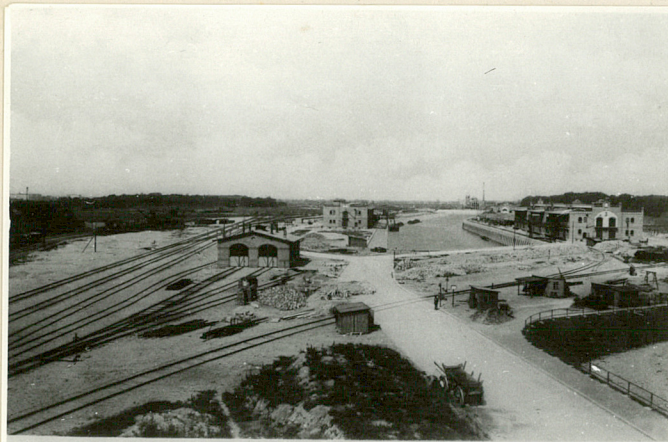
1 - Wkładka 1 - fotografie.

1. Miejscowość

WROCŁAW

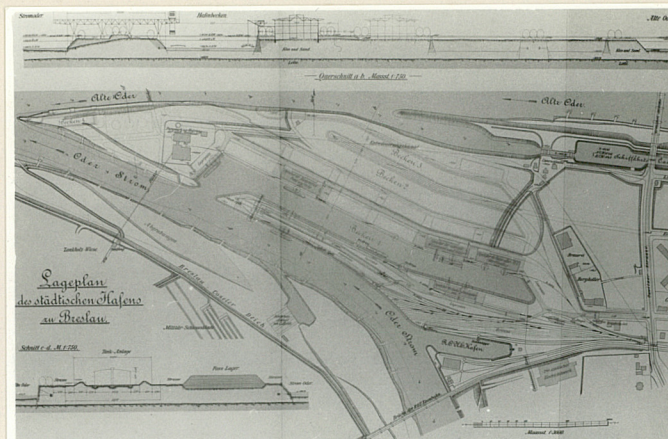
2. Obiekt (nazwa jak w karcie) **Zespół
Portu Miejskiego
KARTA ZESPOŁU.**

3. Zawartość wkładki (nazwa obiektu lub materiału uzupełniającego)
Fotografie



FOT. Z CZERWCA 1901R. - WIDOK OGÓLNY PORTU OD E.
W-G „HAFEN-ANLAGEN ZU BRESLAU” - WROCŁAW 1901.

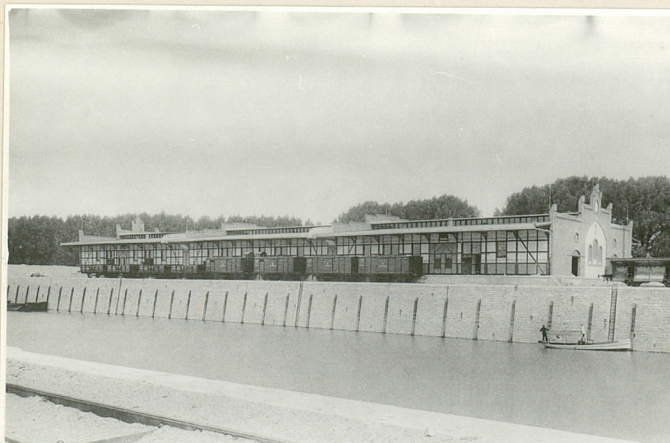
oob.



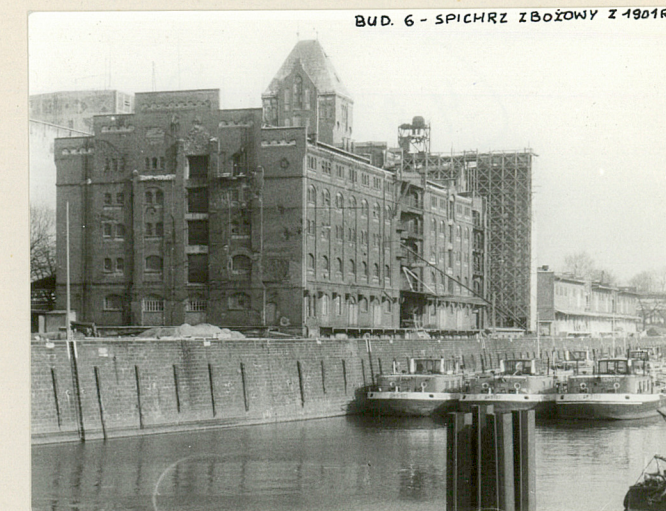
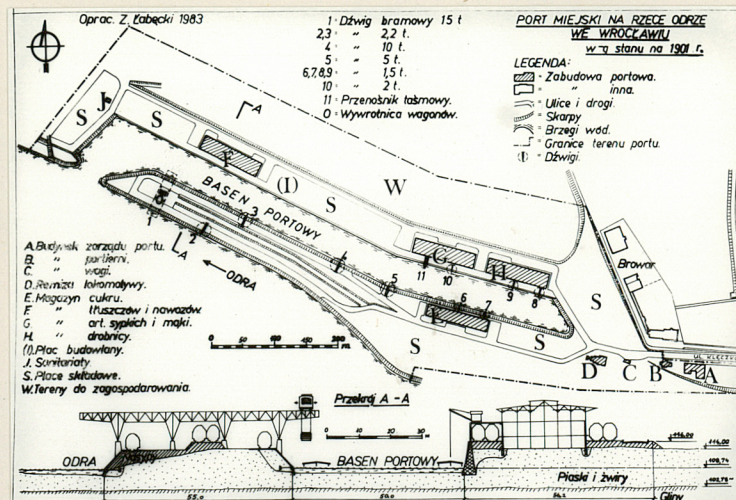
PLAN PORTU ORAZ PROJEKTOWANA ROZBUDOWA - STAN W 1901R.
ARCHIWUM BUDOWLANE M. WROCŁAWIA - TEKA II/44.



BUD. 5 - MAGAZYN N-R3 (D. DROBNICY)
OB. MIESZALNIA PASZ
W GĘBIE - BMD. 12 - SPICHRZ z OK. 1937 R.



NIEISTNIEJĄCY (ZNISZCZONY W 1945R.) MAGAZYN N-R7 (OLEJÓW).
W-4 „HAFEN-ANLAGEN ZU BRESLAU” - WROCŁAW 1901.



BUD. 6 - SPICHRZ ZBOŻOWY z 1901R.

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

Wydruk ODZ 1978 r.

BUD. 3 - WAGA GŁÓWNA



BUD. 4 - LOKOMOTYWOWNIA.



BUD. 7 - MAGAZYN N-R 2 (D. CUKRU)



15 - MOST PRZEKADUNKOWY N-R 1



16 - MOST PRZEKADUNKOWY N-R 2

