

1. Obiekt ZESPÓŁ

282/1

STOCZNIA RZECZNA

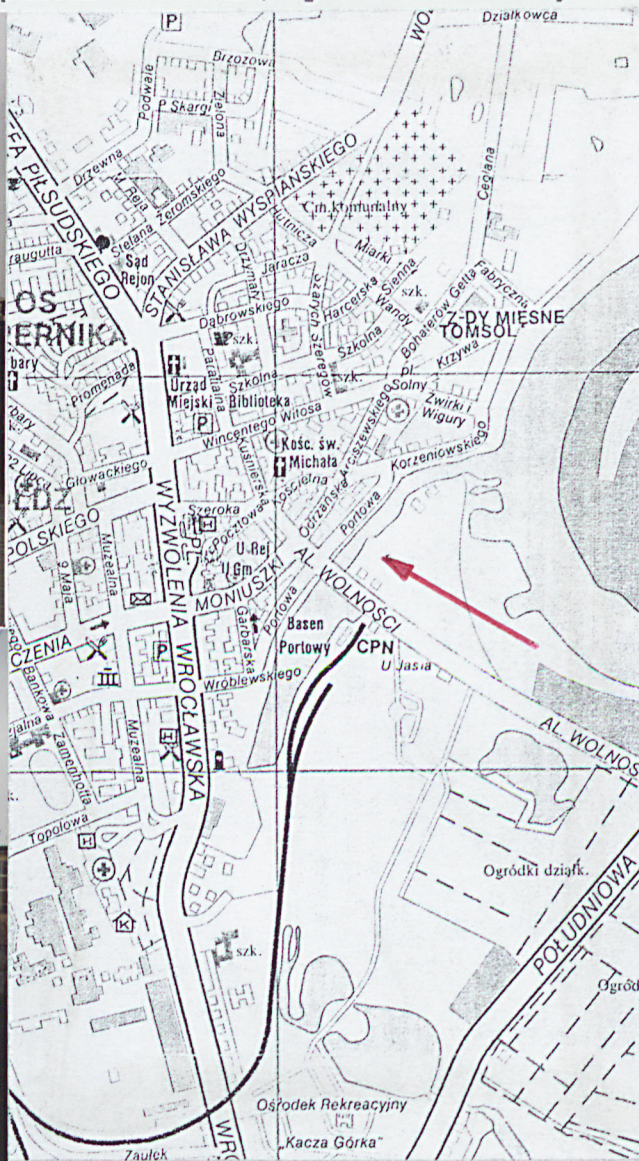
2. Czas powstania

1880

3. Miejscowość

NOWA SÓL

11. Pochylnia stoczni z zach. brzegu kanału portowego, neg. 1100/450/5. Nabrzeże przeładunkowe stoczni, neg. 1100/450/3. Orientacja



4. Adres

429,8 km rzeki Odry
Nowa Sól 67-100
Aleja Wolności 1

nr działek 133/1; 155/1; 156

5. Przynależność administracyjna

województwo lubuskie

gmina Nowa Sól

pow. nowosolski

6. Poprzednie nazwy miejscowości

Neusalz (do 1945 r.)

7. Przynależność administracyjna
przed 1 VI 1975

województwo zielonogórskie

powiat Nowa Sól

8. Właściciel i jego adres

Stocznia "KONSTAL" s.c. Nowa Sól
J. Wójcik, D. Wilcząg, K. Gdela
Nowa Sól 67-100, Aleja Wolności 1
tel. (066) 3873843

9. Użytkownik i jego adres

Stocznia "KONSTAL" s.c. Nowa Sól
J. Wójcik, D. Wilcząg, K. Gdela
Nowa Sól 67-100, Aleja Wolności 1
tel. (066) 3873843

10. Rejestr zabytków

Nr

data

12. Autorzy, historia obiektu, określenia stylu

Barki budowano i remontowano w Nowej Soli już w XVII w. Pierwsze warsztaty szkutnicze znajdowały się przy wejściu do dzisiejszego kanału portowego.

Przywilej lokacyjny miasta Nowa Sól, wystawiony 8 października 1745 r. w Poczdamie, kładzie szczególny akcent na utworzenie cechu budowniczych okrętów, zaznaczając, że "należy pilność i dokładność przy budowie okrętów i statków szczególnie wykazywać, by przez to znaczenie Nowej Soli podnieść". W uroczystości składania przysięgi nowemu właścicielowi miasta, Fryderykowi II, królowi Prus, brało udział także 2 budowniczych łodzi, wchodzących w skład cechu właścicieli barek rzecznych. Spis ludności z 1757 roku notuje w Nowej Soli pięciu szkutników. W 1809 r. szutnik wszedł w skład samorządu miejskiego.

Początków nowoczesnego przemysłu stocznioowego można szukać w Nowej Soli w I dekadzie XIX w. W przylegającym do portu "Schiffbauplatzu", oprócz rutynowych napraw łodzi, rozpoczęto budowę statków do żeglugi rzecznej. Budowę zajmował się mistrz Kuballa, a szefem przedsiębiorstwa był Wulle.

W okresie dobrej koniunktury gospodarczej, w 1880 roku, z Krosna Odrzańskiego, przybył do Nowej Soli mistrz budowy okrętów Otto Gurschke - tę datę można przyjąć za powstanie stoczni w jej dzisiejszym kształcie - wykupił działające w Nowej Soli 3 małe, prywatne stocznie, produkujące drewniane barki. Następnie wykupił stare, portowe budynki i nieruchomości, będące własnością państwowych przedsiębiorstw leśnych. Stocznia Gurschkego powstała w ciągu roku. Przed końcem wieku XIX uruchomione zostają działające w jej obrębie warsztaty drzewne i kuźnicze, dok z windą kuźniczą, magazyny, pomieszczenia biurowe i dom mistrza okrętowego. W 1902 r. Otto Gurschke zbudował własny okazały dom (ob. ul. Odrzańska 14).

Dokończenie opisu - Załącznik Nr 1

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

Sytuacja. Stocznia rzeczna w Nowej Soli położona jest w zachodniej części Starego Miasta, na wyspie między starorzeczem a obecnym korytem rz. Odry. Kanał portowy usytuowany w 429,8 km rzeki Odry i biegnie od niej w kierunku pld.-zach. i łagodnym łukiem skręca na pld. Stocznia położona jest na zachodnim brzegu kanału portowego. Pochylnia łagodnym spadem biegnie ku kanałowi portowemu. Teren stoczni kształtem zbliżony do trójkąta: od wsch. ograniczony drogą biegnącą brzegiem rz. Odry, od zach. kanałem portowym, od pld. Aleją Wolności. Teren stoczni ogrodzony.

Wyposażenie stoczni rzecznej: pochylnia w układzie basenowym o szerokości 75 m, trzech stanowiskach i nośności 240 t i metalową estakadą z dwoma dźwigami towarowymi typu ZB-75/100; żuraw na samojezdny na nabrzeżu pionowym o nośności 5 t; suwnica o nośności 1,5 t.

Na zespół stoczni rzecznej w Nowej Soli składa się kilkadziesiąt obiektów kubaturowych w zabudowie zwartej oraz wolnostojącej. Ze względu na wartości historyczne i techniczne zdecydowano się na wybór obiektu najbardziej reprezentatywnego dla zespołu. Wykonano dla niego ewidencję historyczno-konserwatorską w formie kart ewidencyjnych. Jest to:

1. Pochylnia z ok. 1927 r.

Ponadto w zespole znajdują się obiekty nie objęte ewidencją historyczno-konserwatorską, wzniesione ok. 1930 r., w początkowym okresie funkcjonowania stoczni (z ok. 1930 r.), które w wyniku przebudowy utraciły cechy stylowe, decydujące o walorach zabytkowych. Są to:

Warsztat mechaniczny, zwarty łącznikiem z bud. administracyjno-socjalnym oraz z halą kadłubowni, zmodernizowany. Budynek wykonany w konstrukcji półszkieletowej, ściany murowane z cegły - modernizacja obiektu polegała na nadbudowie II kondygnacji. Nad parterem strop żelbetowy, wsparty na podciągach i słupach żelbetowych, stropodach płaski, żelbetowy, prefabrykowany. Bud. dwukondygnacyjny, niepodpiwniczony. Stolarka okienna w ok. 30% pierwotna, metalowa i drewniana, pojedyncza z drobnymi podziałami wewnętrznymi. Elewacje tynkowane z wysokimi pierwotnymi oknami typu przemysłowego na parterze.

Hala kadłubowni, usytuowana bezpośrednio przy pochylni stoczni. Zwarta z warsztatem mechanicznym i kuźnią. Budynek jednonawowy, murowany z cegły ceramicznej pełnej, od wewnątrz na pilastrach wsparto tor jezdny suwnicy RDT o udźwigu 1,5 t. Dach wykonany w konstrukcji drewnianej, więzary kratowe. Obiekt jednokondygnacyjny, przykryty dachem dwuspadowym o małym kącie nachylenia połaci, kryty papą. W części ptn. wykonano pomieszczenia administracyjne. Stolarka okienna w ok. 80% pierwotna. Elewacje tynkowane podzielone wysokimi oknami typu przemysłowego z drobnymi podziałami wewnętrznymi.

Warsztat mechaniczny z halą kadłubowni są obiektami bezpośrednio związanymi z procesem remontu obiektów żeglugi rzecznej.

A także budynki zbudowane po II wojnie światowej o wybitnie użytkowym charakterze, pozbawione wartości architektonicznych.

14. Kubatura Układ przestrzenno-funkcjonalny budynków i budowli, kanału portowego.	15. Powierzchnia użytkowa pow. ogólna stoczni - 5,039 ha pow. warsztatowa - 780 m ² pow. placów montażowych i prefabrykatów - 397 m ²	16. Przeznaczenie pierwotne Stocznia rzeczna - budowa i remonty barek.	17. Użytkowanie obecne Stocznia rzeczna - remonty barek oraz elementów metalowych budowli hydrotechnicznych.
18. Prace budowlane i konserwatorskie Ok. 1927 r. zbudowano pochylnię w istniejącym kształcie i zainstalowano wyciąg typu SLIP. Ok. 1950 r. zbudowano magazyn tlenu. Ok. 1952 r. magazyn główny. W 1953 r. stolarnię (przebudowaną w latach 1966-1967), kompresorownię (rozbudowa w latach 1968-1969). Ok. 1955 r. magazyn farb i lakierów. Ok. 1965 r. wiatę magazynową obudowaną. W 1967 r. wzniesiono portiernię, bud. administracyjno-socjalny, łącznik z garażami, kotłownię. W 1968 r. kuźnię, trafostację. W latach 1968-1970 zmodernizowano warsztat mechaniczny z ok. 1930 r. Ok. 1968 r. teren stoczni powiększono w kierunku zachodnim. W 1969 r. wzniesiono akumulatornię - zburzona w lutym 2000 r. W latach 70. XX w. wzniesiono spawaną, metalową estakadę z dwoma dźwigami towarowymi typu ŻB-75/100, które służyły do obsługi obiektów znajdujących się na pochylni. Nabrzeże w części pld. przebudowano na pionowe, betonowe posadowione na ścianie Larsena i ustawiono na nim żuraw elektryczny. W 1978 r. wzniesiono halę magazynową NBT. W 1984 r. acetylenownię, a w 1986 r. magazyn karbidu.		19. Stan zachowania (fundamenty, ściany zewnętrzne, ściany wewnętrzne, sklepienia, stropy, konstrukcje dachowe, pokrycie dachu, wyposażenie i instalacje) Stan techniczny budynków i budowli dobry. Fundamenty, ściany zewnętrzne i wewnętrzne, wieżby dachowe i stropodachy, nabrzeża zachowane w dobrym stanie, instalacje są sprawne. Pierwotne założenie stoczni rzecznej nie zostało zachowane - przetrwała część założenia z okresu międzywojennego, reprezentowanego przez pochylnię remontową, warsztat mechaniczny i halę kadłubowni. Od lat 50. XX w. do chwili obecnej zespół został rozbudowany o nowe obiekty oraz istniejące obiekty poddano gruntownej modernizacji.	
		20. Najpilniejsze postulaty konserwatorskie Stocznia rzeczna w Nowej Soli prezentuje walory historyczno-techniczne, nierozzerwalnie związana z dziejami portu miejskiego i rozwojem miasta. Założona została przez Otto Geschkego, który zaprojektował i wytwarzał w swej stoczni popularne barki: Odrzankę, Wrocławiankę. Według pozostawionych projektów w pierwszych latach po II wojnie światowej wytwarzano barkę BM-550. Zachować kształt skarpowego nabrzeża pochylni z wyciągarką typu SLIP. W przypadku przebudowy pochylni lub jej modernizacji, zachować fragment torowiska z wózkiem i wyciągarką. Karta ewidencyjna jest wystarczającą formą dokumentacji historyczno-konserwatorskiej stoczni rzecznej w Nowej Soli.	

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

- Stocznia - Nowa Sól, maszynopis, w: Muzeum Miejskim w Nowej Soli, ul. Muzealna 20.
- K. Konieczny, Opis techniczny pochylni w Nowej Soli. Dokumentacja techniczna, 1959 r., w: Archiwum s.c. Stoczni "KONSTAL" w Nowej Soli, Al. Wolności 1.
- M. Bojarski, Wycena szacunkowa nieruchomości Remontowej Stoczni Rzecznej w Upadłości w Nowej Soli, Nowa Sól, czerwiec 1996 r., w: j.w.

22. Bibliografia

- P. Bronisch, Geschichte von Stadt Neusaltz a.O., Neusaltz 1893.
- T. Kalinowski, Monografia żeglugi na Odrze, Wrocław 1985.
- Lokalizacja i charakterystyka portów, przeladowni i nabrzeży Odrzańskiej Drogi Wodnej, Opole, wrzesień 1997.
- Nowa Sól. Dzieje miasta, pod red. J. Benyskiewicza, Zielona Góra 1993.
- W.G. Schulz, Zum Meuen Saltze, t. 1 - 3, Weusaltz 1950
- K. Wuttke, Die schlesische Oderschiffart, Breslau 1896.

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

- Materiał ikonograficzny w zbiorach Działu Historycznego Muzeum Miejskiego w Nowej Soli - bogaty zestaw widokówek, grafik i obrazów olejnych, obejmujący okres od końca XIX w. do czasów współczesnych.

24. Uwagi różne

Patrz także karty ewidencyjne "Portu miejskiego - zespół" oraz "Pochylni", wykonane w 2000 roku w BSiDZT S. Januszewski.

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

tekst mgr inż. Krzysztof J. Madziara 29 lutego 2000 r.

plany, rysunki patrz p. 21

zdjęcia fotogr. mgr inż. Krzysztof J. Madziara 7 lutego 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 - Dokończenie opisu rubr. 12 i ikonografia.

Nr 2 - Sytuacja archiwalna i współczesna.

Nr 3/4 - Dokumentacja fotograficzna.

1. Miejscowość N O W A S Ó L	2. Obiekt Z E S P Ó Ł STOCZNIA RZECZNA	3. Zawartość wkładki (nazwa obiektu lub materiału uzupełniającego) Dokończenie opisu rubr. 12 i ikonografia (verte).
--	---	---

Dokończenie opisu rubr. 12.

W stoczni Gurschkego budowano i remontowano barki, a po pogłębieniu kanału portowego w 1897 r. przyjmowano do remontu większe statki, w tym także parowce. Stocznia współpracowała z firmą "Krausewerk G.m.b.H." (ob. Dozamet), która dostarczała maszyny i metalowe części zamienne.

Otto Gurschke zasłynął także jako konstruktor barki zwanej "Odrzanką" (Oderkähne), o wyporności 350 t. "Odrzanka", zbudowana głównie z drewnianych okrągłaków i belek, wzmocniona elementami stalowymi z odlewni i huty "Krausewerk", miała 46,60 m długości, 6,60 m szerokości i 1,80 m wysokości. Jednostka odznaczała się dużą stabilnością i sterownością, była szybsza od barek tradycyjnych i dobrze znosiła sztormy, co wobec dużych odcinków jeszcze nieuregulowanej i niepogłębionej rzeki, miało duże znaczenie. Jeden z typów "odrzanki" przystosowany został do transportu ciężkiego żelaza z hut. Zważywszy, że w porcie nowosolskim przeładowywano wówczas ok. 50 tys. ton surówki dla hut, budowa takiej barki był strzałem w dziesiątkę. Gurschke budował także barki przystosowane do przewozu paliw płynnych.

Oprócz "odrzanki", produkowano w stoczni nowosolskiej tzw. "Breslauer Kähne, czyli popularną "wrocławiankę", o wyporności 500 t.

Po I wojnie światowej do przedsiębiorstwa wszedł Otto Gurschke junior, wykształcony inżynier budowy okrętów. Za jego czasów, po pogłębieniu portu, rozpoczęto produkcję barek żelaznych o wyporności 700 t. Gurschke junior wprowadził w przedsiębiorstwie wiele zmian i udoskonaleń technicznych. Zakład zelektryfikowano i rozbudowano. Kryzys lat 20-tych XX w. spowodował kłopoty finansowe. Stocznnię sprzedano w 1925 r. Wschodnioniemieckiemu Towarzystwu Ubezpieczeń Żeglugi Recznej (Die Ostdeutsche Versicherungs Gesellschaft für Flussfahrt A.G.) z siedzibą w nowej Soli, w którym głównym udziałowcem był Otto Gurschke junior. Dyrektorem spółki ubezpieczeniowej był Ewald Machule, a członkami prywatni żeglarze i przedsiębiorcy. Towarzystwo wystawiało około 600 polis ubezpieczeniowych rocznie. Dochody z ubezpieczeń pozwoliły na kontynuację produkcji barek 700-tonowych do przewozu żelaza i drewna, w stoczni zainstalowano nowy dźwig elektryczny, ale powoli działalność stoczni przestawiano na remonty taboru rzecznoego.

W czasie II wojny światowej, stocznia prowadziła dużo prac remontowych statków rzecznych, szczególnie po 1943 r., kiedy w wyniku bombardowań stoczni na Zachodzie Niemiec, wiele z nich zaprzestało prac.

Po wojnie skorzystano z bogatych materiałów biura konstrukcyjnego, pozostawionych w zakładzie i na ich podstawie opracowano i produkowano popularny model barki BM - 550.

W 1945 r. powołano Komisariat Żeglugi na Odrze, którą 11 maja 1946 r. przekształcono w Polską Żeglugę na Odrze Sp. z o.o. we Wrocławiu, która przejęła stocznię w Nowej Soli w celu odbudowy taboru. Remontowa Stocznia Reczna wznowiła działalność w 1947 r. Wyposażono ją w nowoczesne maszyny. 1 stycznia 1950 r. wyodrębniono samodzielne przedsiębiorstwo Państwowe Stocznie Reczne. W listopadzie w wyniku następnej reorganizacji stocznnię włączono do przedsiębiorstwa Żegluga na Odrze. Jako przedsiębiorstwo państwowe, upadło ono w 1996 r. W 1998 r. miasto odsprzedało stocznnię rzecznoą spółce cywilnej "KONSTAL", która rozpoczęła prace od budowy barek dla armatora holenderskiego. Obecnie wykonywane są remonty barek oraz elementów metalowych budowli hydrotechnicznych.

Wkładkę założył: mgr inż. Krzysztof J. Madziara 28 lutego 2000 r.

Miejsce przechowywania negatywów: BSIDZT S. Januszewski

Widok na stocznię i pochylnię z przeciwległego brzegu kanału, przy którym zacumował parowiec tylnokołowy, ok. 1930 r.



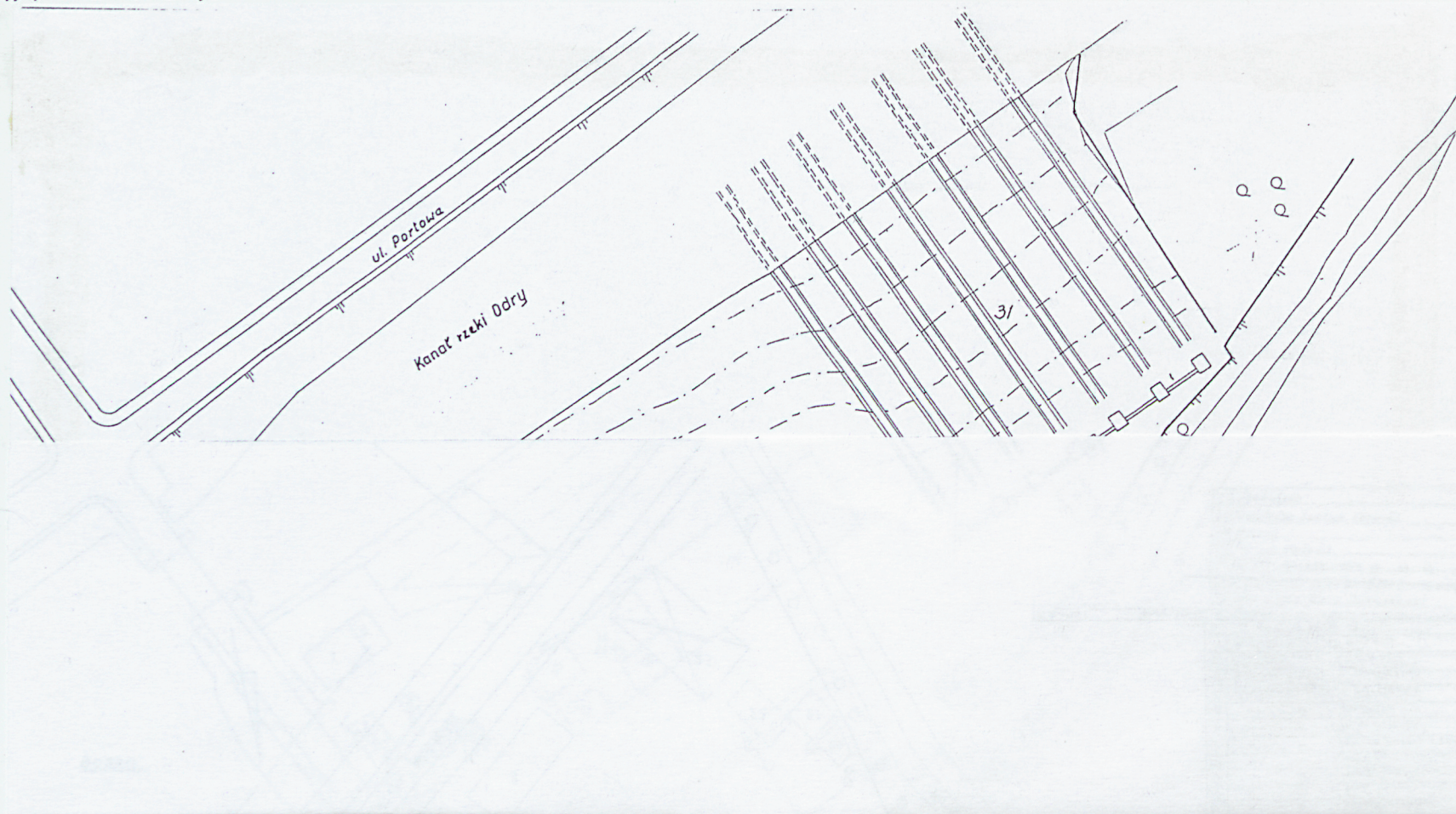
1. Miejscowość

N O W A S Ó Ł2. Obiekt **Z E S P Ó Ł****STOCZNIA RZECZNA**

3. Zawartość wkładki (nazwa obiektu lub materiału uzupełniającego)

Sytuacja archiwalna i współczesna (verte).

Plan sytuacyjny stoczni rzecznej z 1959 r.



Wkładkę założył: mgr inż. Krzysztof J. Madziara 28 lutego 2000 r.

Miejsce przechowywania negatywów: BSiDZT S. Januszeński

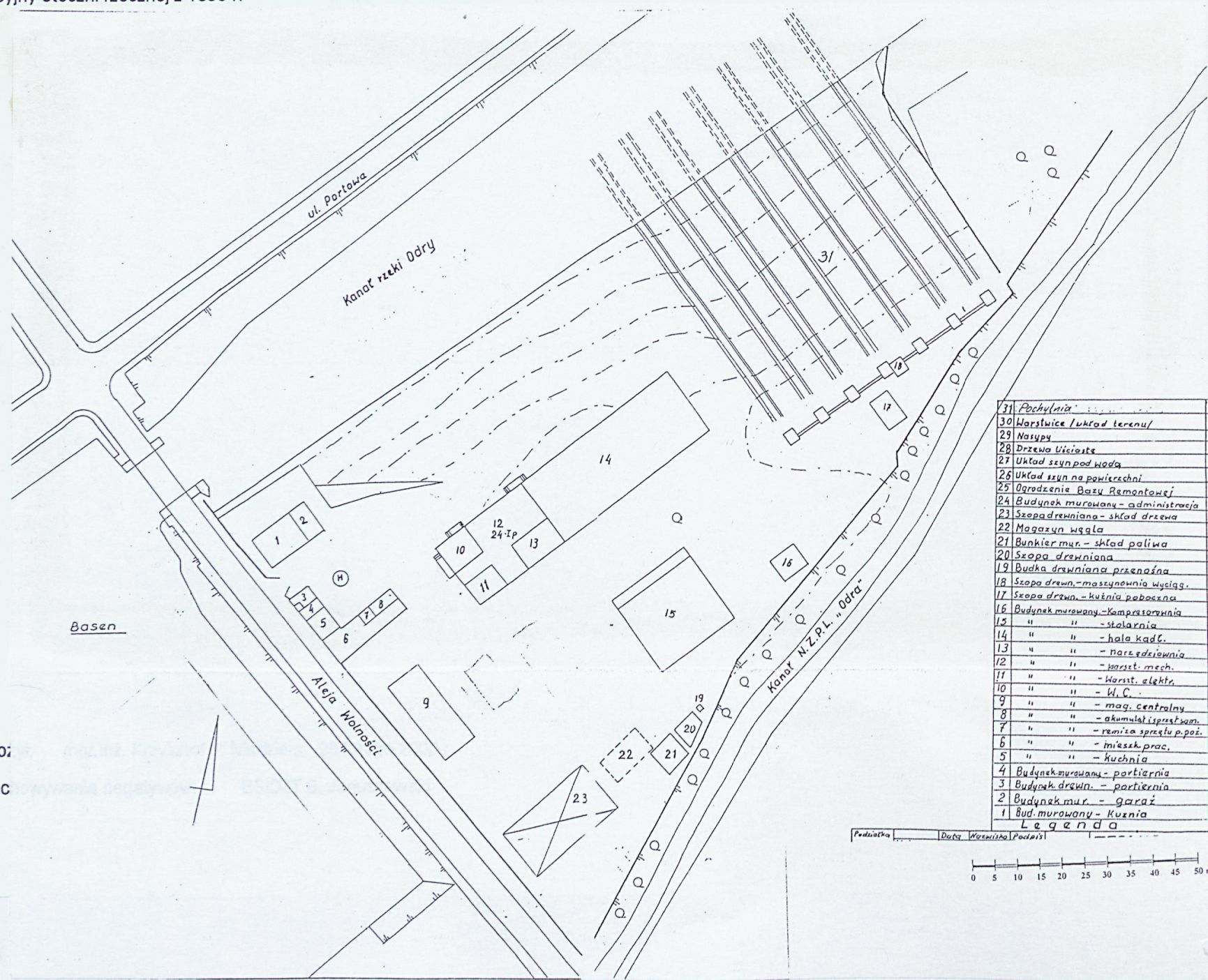
1. Miejscowość

NOWA SÓL2. Obiekt **Z E S P Ó Ł****STOCZNIA RZECZNA**

3. Zawartość wkładki (nazwa obiektu lub materiału uzupełniającego)

Sytuacja archiwalna i współczesna (verte).

Plan sytuacyjny stoczni rzecznej z 1959 r.



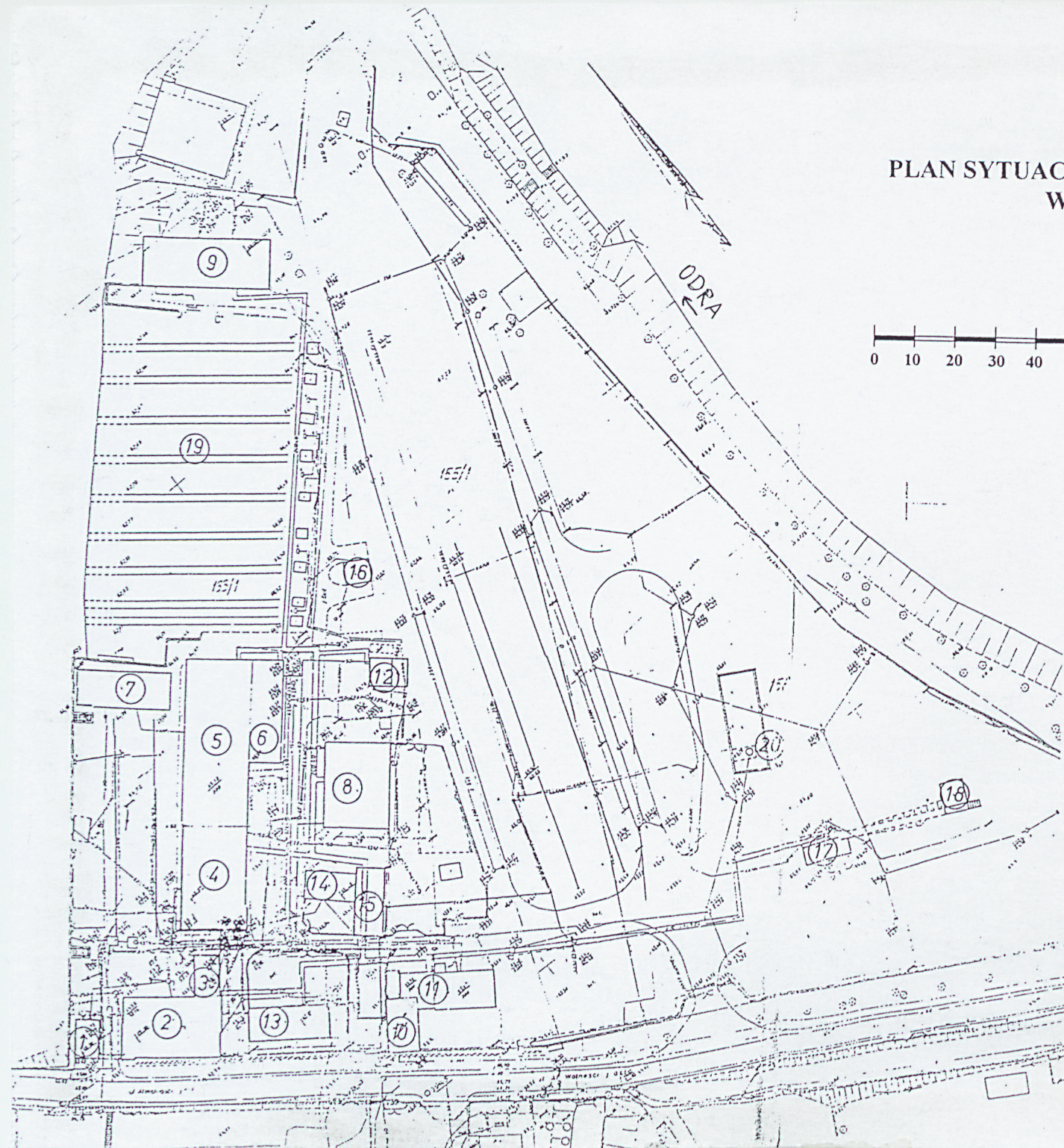
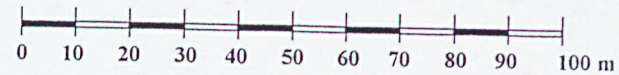
31	Pochylnia
30	Wartości /układ terenu/
29	Nasyty
28	Drzewa liściaste
27	Układ szyn pod wodą
26	Układ szyn na powierzchni
25	Ogrodzenie Bazy Remontowej
24	Budynek murowany - administracja
23	Szopa drewniana - skład drewna
22	Magazyn węgla
21	Bunkier mur. - skład paliwa
20	Szopa drewniana
19	Budka drewniana przenośna
18	Szopa drewn. - maszynownia wysięg.
17	Szopa drewn. - kuchnia pokojowa
16	Budynek murowany - kompostownia
15	" " - stolarnia
14	" " - hala kadł.
13	" " - narzędziownia
12	" " - warszt. mech.
11	" " - warszt. elektr.
10	" " - W.C.
9	" " - mag. centralny
8	" " - akumulator prądu
7	" " - remiza sprzętu p.poż.
6	" " - mieszcz. prac.
5	" " - kuchnia
4	Budynek murowany - portiernia
3	Budynek drewn. - portiernia
2	Budynek mur. - garaż
1	Bud. murowany - Kuchnia

Legenda

Wkładkę zało:

Miejsce przec

PLAN SYTUACYJNY STOCZNI RZECZNEJ W NOWEJ SOLI



1. Portiernia
2. Bud. administracyjno-socjalny
3. Łącznik z garażami
4. Warsztat mechaniczny
5. Hala kadłubowni
6. Kuźnia
7. Hala magazynowa NBT
8. Stolarsnia
9. Akumulatornia.
10. Trafostacja
11. Kotłownia
12. Kompresorownia
13. Magazyn główny
14. Magazyn farb i lakierów
15. Wiata magazynowa
16. Magazyn tlenu
17. Acetylenownia
18. Magazyn karbidu
19. Pochylnia
20. Zbiornik ciekłego tlenu.

1. Miejscowość

N O W A S Ó Ł

2. Obiekt **Z E S P Ó Ł**

STOCZNIA RZECZNA

3. Zawartość wkładki (nazwa obiektu lub materiału uzupełniającego)

Dokumentacja fotograficzna (verte).



1. Stocznia od płn. z kanałem portowym, neg. 1100/951/2.

2. Pochylnia od płd., neg. 1100/946/5.

3. Estakada z dźwigami towarowymi i wyciągarkami pochylni, neg. 1100/947/4.

Wkładkę założył: mgr inż. Krzysztof J. Madziara 28 lutego 2000 r.

Miejsce przechowywania negatywów: BSiDZT S. Januszewski



4. Estakada z windami wyciągowymi pochylni, neg. 1100/947/3.



5. Warsztat mechaniczny z halą kadłubowni od pld.-zach., neg. 1100/484/4.



6. Warsztat mechaniczny z halą kadłubowni od wsch., neg. 1100/448/6.



7. Bud. administracyjno-socjalny od Alei Wolności, neg. 1100/449/3.

1. Miejscowość

NOWA SÓL

2. Obiekt **ZESPÓŁ**

STOCZNIA RZECZNA

3. Zawartość wkładki (nazwa obiektu lub materiału uzupełniającego)

Dokumentacja fotograficzna (verte).



1. Warsztat mechaniczny z łącznikiem od zach., neg. 1100/449/3.

2. Stocznia od wsch., stolarnia, neg. 1100/448/2.

3. Stocznia od wsch., kotłownia, neg. 1100/448/1.

Wkładkę założył: mgr inż. Krzysztof J. Madziara 28 lutego 2000 r.

Miejsce przechowywania negatywów: BSiDZT S. Januszewski

4. Suwnica ze składem stali, neg. 1100/947/5.

5. Zbiornik ciepłego tlenu, magazyn karbidu i acetylenownia od zach., neg. 1100/947/6.

