

KARTA EWIDENCYJNA ZABYTKU NIERUCHOMEGO WPISANEGO DO REJESTRU ZABYTEKÓW

3. Miejscowość

KRAKÓW

13025

1. Nazwa

**BULWARY WIŚLANE I UMOCNIENIA
PRZECIWPOWODZIOWE**

2. Czas powstania

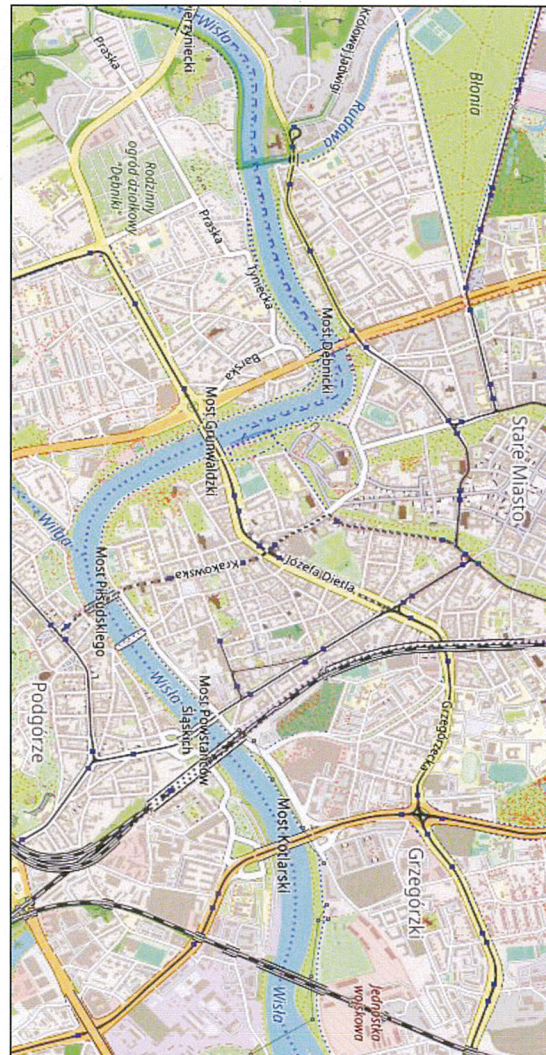
1907-13

4. Adres

Kraków

nr ewidencyjny działki: wg wpisu do rejestru
zabytków
nr księgi wieczystej
-

11. Materiały graficzne



5. Przynależność administracyjna

Województwo: **małopolskie**

Powiat: **krakowski**

Gmina: **Kraków**

6. Współrzędne geograficzne

50,04-05, 19.91-95

7. Poprzednie nazwy miejscowości

j.w.

8. Właściciel i jego adres

Gmina Miejska Kraków

9. Użytkownik i jego adres

j.w.

10. Formy ochrony

wpis do rejestru zabytków: **A-1260/M**
decyzja z dnia z **13.06.2011 r.**

miejscowy plan zagospodarowania
przestrzennego **"Bulwary Wisły"**
uchwała RMK nr **LXXXI/1240/13** z dnia
11.09.2013

Przebieg głównego koryta Wisły na obszarze Krakowa wielokrotnie zmieniano. Do XIII wieku rzeka płynęła dzisiejszym korytem, jednak po lokacji miasta w 1257 r. wybudowano zaporę między Dębnikami i Skalką, odcinając koryto zasilane przez Wilgę (po powstaniu Kazimierza w 1335 r. tzw. Zakazimierka). Główny nurt rzeki skierowany został za Wawelem na wschód. Nad korytem w rejonie ul. Stradom wybudowano most Królewski. W latach 1878 – 1880 koryto Wisły z licznymi rozlewiskami zasypano, kierując rzekę w jej obecny przebieg. Na miejscu starego koryta po splantowaniu terenu utworzono reprezentacyjne aleje: Planty Dietlowskie i al. Daszyńskiego. W 1903 r. Krakowie miała miejsce wielka powódź, która zmusiła do podjęcia szeregu działań regulacyjnych. W rejonie ujścia Rudawy (rejon ul. Retoryka) wykonano w latach 1903 przekop kierując nurt rzeki do ujścia w obecnym miejscu przed bulwarem Rodła. W miejscu starego koryta Rudawy powstała ulica Retoryka. Zmiany umożliwiły uregulowanie Wisły w jej współczesnym korycie i urządzenie bulwarów. Bulwary miały być elementem zabezpieczenia przeciwpowodziowego oddzielnych miast Krakowa i Podgórza, a jednocześnie stanowić element projektowanego kanału Dunaj – Odra – Wisła – Dniestr, jednej z najambitniejszych inwestycji monarchii habsburskiej, podjętych na początku XX w. Kraków miał być miastem portowym, a bulwary oprócz funkcji zabezpieczającej miały pełnić rolę

Cd. Wkładka nr 1

Sytuacja: zlokalizowane wzdłuż biegu Wisły po obu brzegach w kolejności od góry rzeki: na lewym brzegu: bulwar Rodła, bulwar Czerwieński, bulwar Inflancki, bulwar Kurlandzki, na prawym brzegu: bulwar Tyniecki, bulwar Poleski, bulwar Wołyński, bulwar Podolski, bulwar Lotników Alianckich. Bulwar Rodła rozciąga się między ujściem Rudawy, a mostem Dębnickim, bulwar Czerwieński nad zakolem Wisły pod Wawelem między mostami Dębnickim a Grunwaldzkim, bulwar Inflancki między mostami Grunwaldzkim a Józefa Piłsudskiego, bulwar Kurlandzki między mostami Józefa Piłsudskiego a mostem kolejowym na Zabłociu, bulwar Tyniecki od okolicy początku ulicy Szwedzkiej do Mostu Dębnickiego, bulwar Poleski między mostami Dębnickim a Grunwaldzkim, bulwar Wołyński między mostem Grunwaldzkim a ujściem Wilgi, bulwar Podolski między ujściem Wilgi i mostem kolejowym na Zabłociu, bulwar Lotników Alianckich (2014) między mostem kolejowym na linii średnicowej a mostem Kotlarskim. Wpis do rejestru zabytków obejmuje bulwary: Rodła, Czerwieński, Inflancki, Kurlandzki, Tyniecki (ul. Tyniecka), Poleski, Wołyński, Podolski.

Materiał, konstrukcja: po obu stronach Wisły zbudowano przeciwpowodziowe zabezpieczenie hydrotechniczne koryta rzeki, obejmujące wały ziemne i mury oporowe, niższe wewnętrzne i wyższe zewnętrzne, o konstrukcji betonowo – murowanej, z okładziną kamienną. Koryto rzeki pogłębiono przy murach dolnych tak, aby mogły do nich przybijać statki. Pomiedzy murami zewnętrznymi i wewnętrznymi, po obu stronach rzeki, urządzono przeładownie i przystanie o szerokości 16,5 m po stronie prawej - podgórskiej i 20 m po stronie lewej - krakowskiej. Niższe platformy zaopatrzone w drogi oraz tory umożliwiające przeładowanie towarów. Po lewej stronie tor podwójny połączono za pomocą rampy zjazdowej ze stacją kolejową Kraków Grzegórzki (obok dzisiejszej Galerii Kazimierz), a po prawej tor pojedynczy połączono z torem przemysłowym, poprowadzonym ze stacji w Płaszowie do zakładów przemysłowych na Zabłociu. Elementy zachowane częściowo. Drogi bulwarowe dolne i górne połączono szerokimi na 6 m rampami zjazdowymi. Trzy rampy znajdują się po stronie krakowskiej i dwie po stronie podgórskiej. Dla zapewnienia komunikacji pieszej wykonano schody murowane, jednobiegowe, pomiędzy koroną bulwarów zewnętrznych, którymi można zejść na niższy poziom. Zewnętrzne mury bulwarowe wykonano na ławie betonowej fundamentowej z okładziną zewnętrzną z ciosowego kamienia z chrzanowskich łomów dolomitowych. Płytę kordonową wykonano z szarego śląskiego granitu. Dolne mury bulwarowe wykonano na płycie fundamentowej betonowej, osłoniętej po stronie wody drewnem i wyłożono narzutem kamiennym w dnie koryta o szerokości 1,4 m. Właściwe dolne mury bulwarowe otrzymały okładzinę i płytę kordonową z ciosów szarego śląskiego granitu. Mury zaopatrzone w pilastry. Górną część murów zewnętrznych, pod płytą kordonową pomiędzy pilastrami, rozczłonkowano filarkami ograniczającymi betonowe, półkoliście sklepione wnęki. Część bulwarów ukształtowano, jako tereny trawiaste, oddzielone od terenów wyższych niskim murem oporowym.

Zabytkowe elementy: kamienny detal architektoniczny, zachowane fragmenty szyn na dawnych rampach przeładunkowych, zachowane żeliwne kolucha cumownicze w rejonie klasztoru SS. Norbertanek i dawnych wodnych klubów sportowych „Sokoła” oraz żydowskiego, „Makkabi”.

Instalacje: oświetlenie.

14. Kubatura - m ³	15. Powierzchnia użytkowa - m ²	16. Przeznaczenie pierwotne hydrotechniczne przeciwpowodziowe, przeładunkowe dla transportu rzecznoego	17. Użytkowanie obecne przeciwpowodziowe, transport rzeczny, tereny zielone, parkowe i rekreacyjne
18. Stan zachowania Zróźnicowany, w obrębie elementów muru oporowego liczne ubytki murów, okładziny kamiennej, zawilgocenia, ślady korozji biologicznej.		19. Istniejące zagrożenia , najpilniejsze postulaty konserwatorskie Przeprowadzenie prac konserwatorskich w obrębie murów oporowych, naprawa nawierzchni.	

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

1. Plany Krakowa, Archiwum Państwowe w Krakowie

23. Bibliografia

1. Marek Żukow-Karczewski, Nieistniejące budowle Krakowa. Domy na Rybakach, „Echo Krakowa”, 94 (14166), 17 maja 1994.
2. Marek Żukow-Karczewski, Nieistniejące budowle Krakowa. Dworek Zielińskich, „Echo Krakowa”, 245 (13808), 15 grudnia 1992
3. R. Ingarden, Ochrona Krakowa przed powodzią Wisły. Odczyt wygłoszony w streszczeniu na ogólnym zebraniu VI-ego zjazdu Techników Polskich w Krakowie 14.09.1912, odbitka z Pamiętnika VI Zjazdu Techników Polskich, Kraków, 1916
4. P. Śliwiński, Spacerkiem nad Wisłę, bulwary wiślane w Krakowie [w] Miasto po obu brzegach rzeki -różne oblicza kultury, Warszawa, 2007, s. 201-2014
5. Marzena Gertz, Powódzie w Krakowie i Podgórzu, 2011, w oparciu o Pamiętnik VI Zjazdu Techników Polskich od 11go do 15go września 1912 w Krakowie

25. Źródła ikonograficzne (rodzaj, miejsce przechowywania)

1. Narodowe Archiwum Cyfrowe sygn. 1-G-4583, 1-U-3049
2. Fotografie umocnień [w] Nowości Ilustrowane, 1913 nr 37, Jagiellońska Biblioteka Cyfrowa.

24. Uwagi

22. Adnotacje o inspekcjach, informacje o zmianach (daty, imiona i nazwiska wypełniających)

25. Opracowanie karty ewidencyjnej (autor, data i podpis)

Tekst: arch. Maria Makarewicz, październik 2019

Plany, rysunki: arch. Maria Makarewicz, październik 2019

Fotografie: arch. Maria Makarewicz, październik 2019

26. Załączniki

Wkładka nr 1

Wkładka nr 2

Wkładka nr 3

1. Miejscowość	KRAKÓW	5. Nazwa zabytku, adres BULWARY WIŚLANE I UMOCNIENIA PRZECIWPOWODZIOWE KRAKÓW	6. Zawartość załącznika CD. HISTORIA FOTOGRAFIE
2. Gmina	MIEJSKA KRAKÓW		
3. Powiat	KRAKOWSKI		
4. Województwo	MAŁOPOLSKIE		

Cd. 12

pomocniczą nabrzeży przeładunkowych. Inwestycję, jaką była budowa nowych kanałów, prowadzić miała C K Dyrekcja Budowy Dróg Wodnych w Ministerstwie Handlu. Powódź w 1903 r. wymusiła przekazanie nadzwyczajnych funduszy ze środków państwowych na budowę zabezpieczeń przeciwpowodziowych. Inwestycje prowadzono w latach 1909 - 1913. Część inwestycji prowadzić miało Namiestnictwo, część gmina Kraków. Grunty gminne oddano bezpłatnie pod budowę. Autorem projektu był inż. hydrolog Roman Ingarden, inż. Adam Bielański i Artur Born. Projekt obejmował przede wszystkim regulację rzeki. Na odcinku od klasztoru sióstr Norbertanek po Skałkę koryto Wisły wyprostowano. Usunięto zwężenia. W paru miejscach pod wodą znajdowały się skały wapienne, które wysadzono. Pierwszy odcinek wzniesiono od ujścia Wilgi aż do rejonu poniżej Kolei Galicyjskiej Karola Ludwika, pomiędzy obecnym mostem Kottarskim i Powstańców Śląskich. Kolejnym odcinkiem były bulwary po stronie Podgórze. Budowle hydrotechniczne pomimo użytkowego charakteru uzyskały oprawę architektoniczną. Autorem wystroju i detali był architekt i radca miasta, Jan Peroś. Roboty budowlane prowadziła ekspozytura Dyrekcji Budowy Dróg Wodnych, a naczelne kierownictwo sprawował starszy radca budownictwa, inż. Jan Czerwiński. W związku z planowanym spiętrzeniem wody w Wiśle w celu umożliwienia żeglugi parostątkom i galarom zaprojektowano kanał i jaz ruchomy ze stawidłami. W celu odprowadzania ścieków równocześnie zaprojektowano nową kanalizację. Budowę kanału przerwał wybuch I wojny światowej i rozpad monarchii Austro – Węgierskiej, ale konstruowanie zabezpieczeń przeciwpowodziowych nad Wisłą kontynuowano w następnych dziesięcioleciach. Odcinek najstarszych kamiennych bulwarów jeszcze w czasach II wojny światowej zaczęto adaptować na bulwary spacerowe – rozpoczęto wówczas regulowanie ulic na koronie bulwarów. Po prawej stronie Wisły „na polach Płaszowa i na starym korycie Wisły na Dąbiu” planowano utworzyć port rzeczny dla żeglugi śródlądowej, który miał być połączony torami kolejowymi ze stacją w Płaszowie, natomiast po lewej stronie rzeki firma Zieleniewskich miała wybudować stocznię. W 1961 r. w ramach budowy Drogi Wodnej Górnej Wisły oddano do użytku stopień wodny Dąbie. W 1991 r. zniesiono dawne nazwy bulwarów rozgraniczające Stare Miasto, Zwierzyniec, Podgórze i Dębniki i nadano nowe wg biegu rzeki: na lewym brzegu: bulwar Rodła, bulwar Czerwieński, bulwar Inflancki, bulwar Kurlandzki, na prawym brzegu: bulwar Tyniecki, bulwar Poleski, bulwar Wołyński, bulwar Podolski, bulwar Lotników Alianckich.



Bulwar Rodła (lewobrzeżny)



Bulwar Tyniecki (prawobrzeżny)

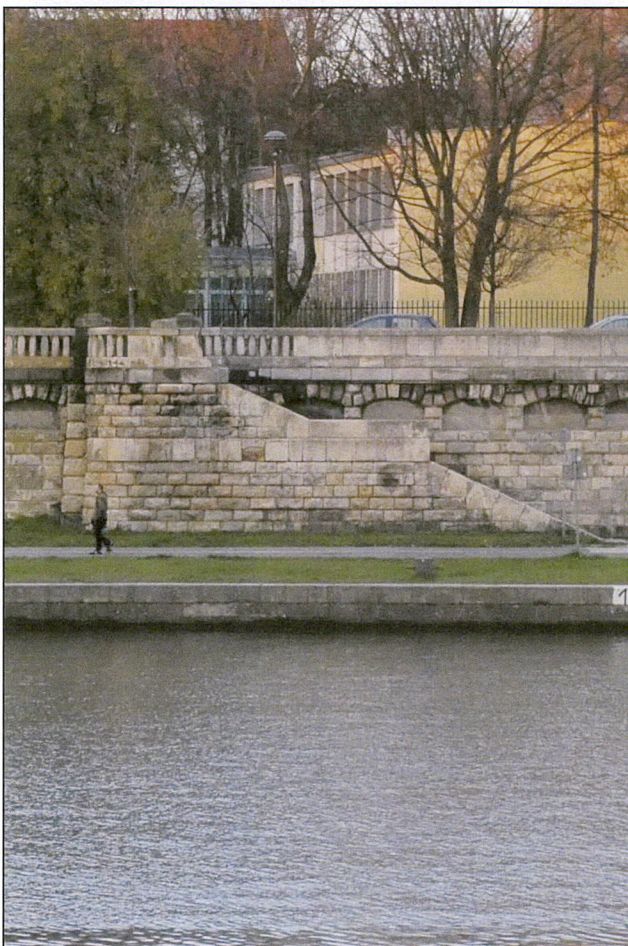


Bulwar Czerwieński (lewobrzeżny)

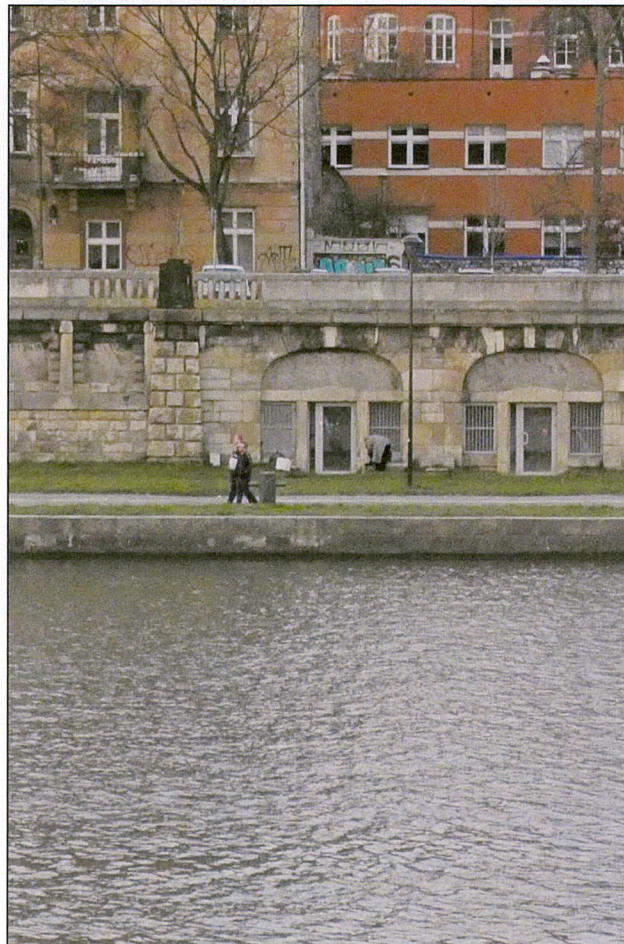


Bulwar Poleski ((prawobrzeżny)

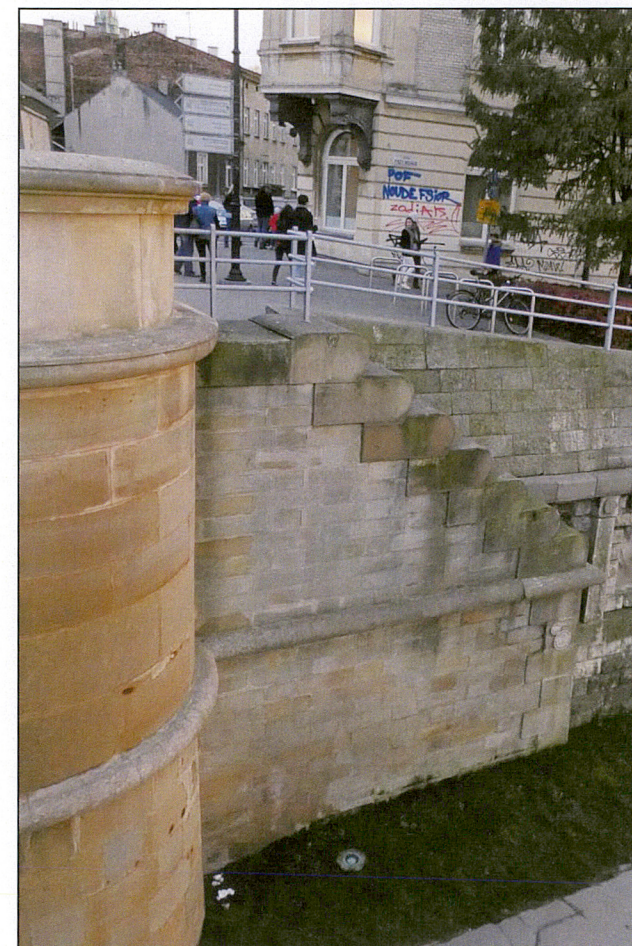
1. Miejscowość	KRAKÓW	5. Nazwa zabytku, adres BULWARY WIŚLANE I UMOCNIENIA PRZECIWPOWODZIOWE KRAKÓW	6. Zawartość załącznika FOTOGRAFIE
2. Gmina	MIEJSKA KRAKÓW		
3. Powiat	KRAKOWSKI		
4. Województwo	MAŁOPOLSKIE		



Fragment Bulwaru Inflanckiego, schody



Fragment Bulwaru Kurlandzkiego



Bulwar Podolski, przyczółek mostu Podgórskiego (obecnie Kładka Bernatka)



Bulwar Inflancki (lewobrzeżny)



Bulwar Wołyński (prawobrzeżny)



Bulwar Kurlandzki (lewobrzeżny)



Bulwar Podolski (prawobrzeżny)

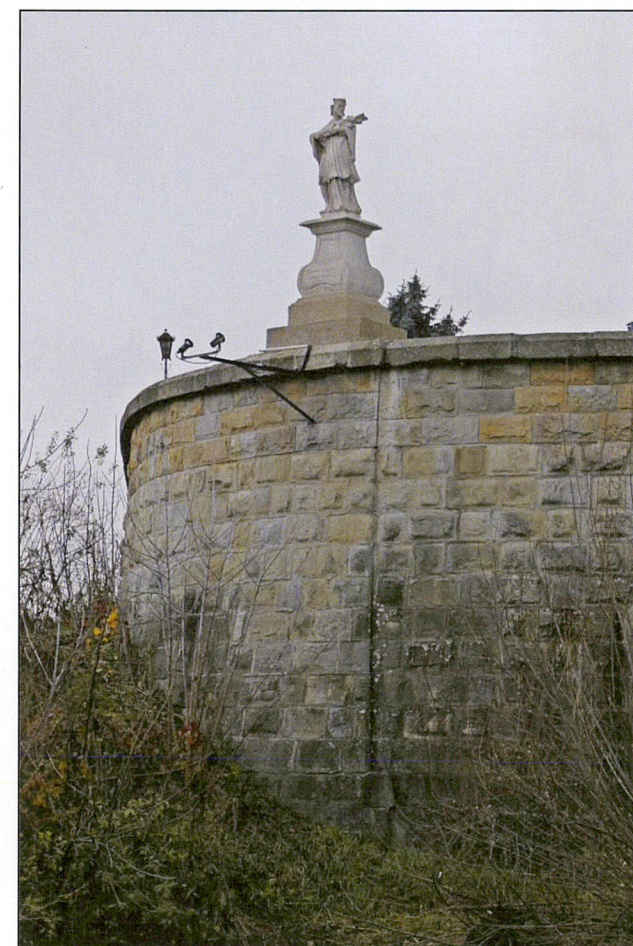
1. Miejscowość	KRAKÓW	5. Nazwa zabytku, adres BULWARY WIŚLANE I UMOCNIENIA PRZECIWPOWODZIOWE KRAKÓW	6. Zawartość załącznika FOTOGRAFIE ARCHIWALIA
2. Gmina	MIEJSKA KRAKÓW		
3. Powiat	KRAKOWSKI		
4. Województwo	MAŁOPOLSKIE		



Bulwar Podolski, detal muru oporowego



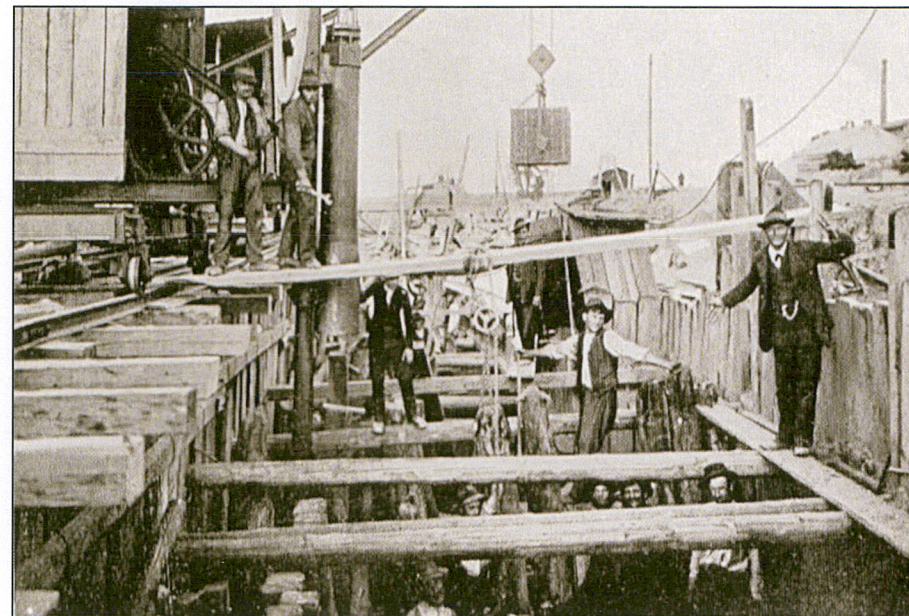
Bulwar Rodła, śluza



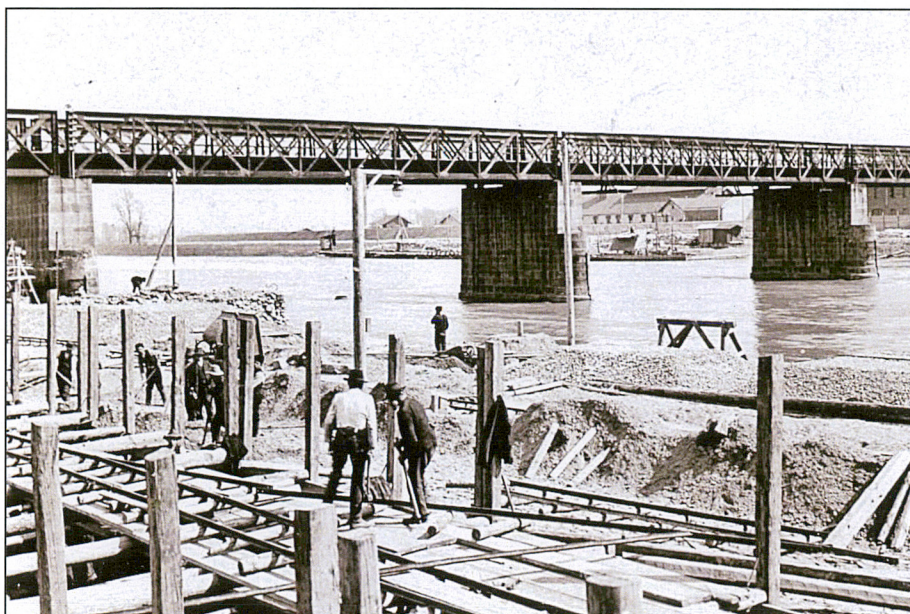
Bulwar Rodła, zwieńczenie muru przy Rudawie



Fragment mapy Krakowa, 1939 – 1945



Budowa fundamentów lewobrzeżnego bulwaru



Układanie torów kolejowych od strony Kazimierza



Widok prawobrzeżnego bulwaru w kierunku mostu Krakusa