

KARTA EWIDENCYJNA ZABYTKU NIERUCHOMEGO NIEWPISANEGO DO REJESTRU ZABYTKÓW

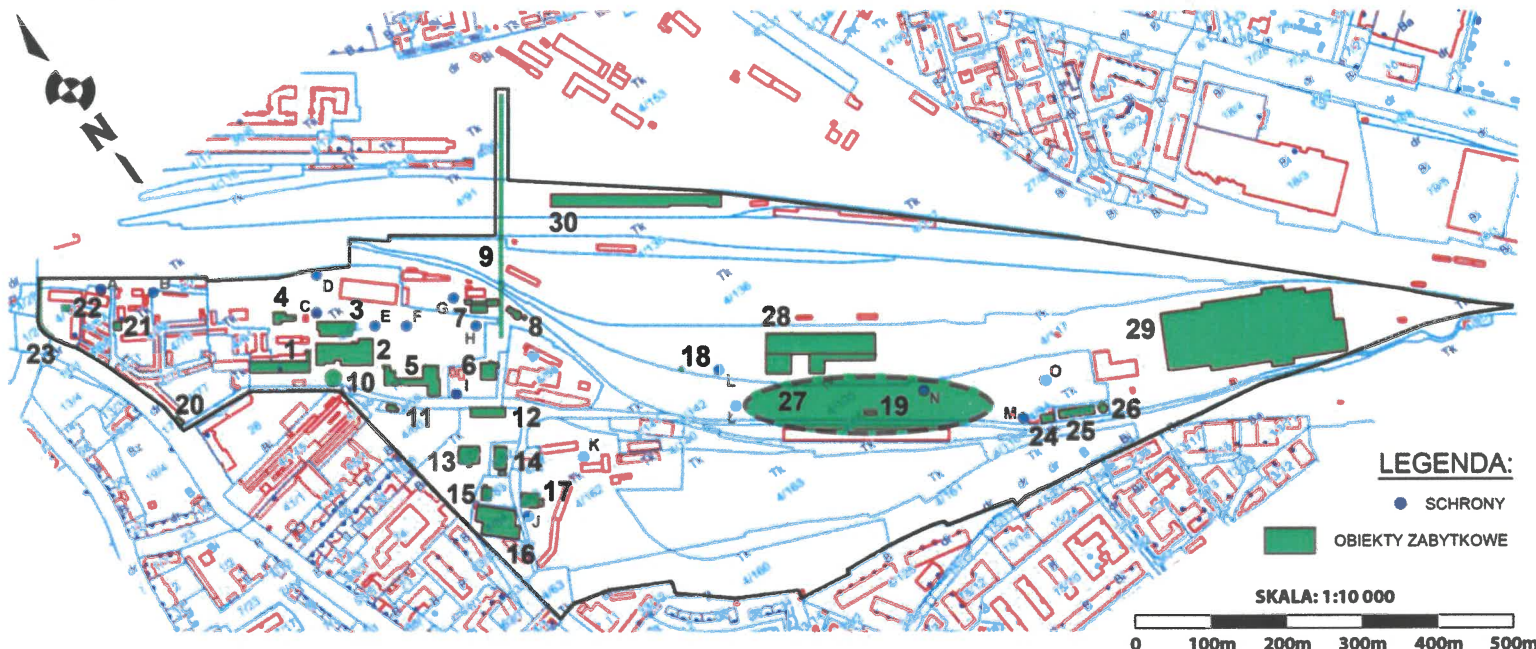
1. Nazwa

**Historyczny zespół budowlany zaplecza
technicznego stacji Wrocław Główny**

2. Czas powstania

Od 1841, ważniejsze rozbudowy: 1855-1856, 1871-1880,
ważniejsze przebudowy: 1899-1904, 1909-11, 1935 -
przebudowa warsztatów, po 1945 - przekształcenia
związane z dostosowaniem obiektów do bieżących potrzeb

9. Materiały graficzne

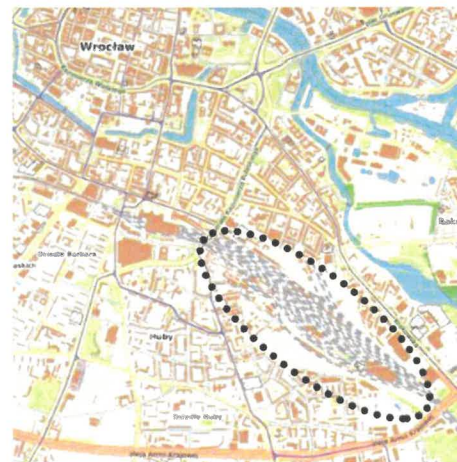


OZNACZENIA:

- 1 - PAROWOZOWNIA
- 2 - KUŹNIA
- 3 - WARSZTAT REGENERACJI RUR KOTŁOWYCH
- 4 - STOLARNIA
- 5,6 - HALA NAPRAW LOKOMOTYW (cz.)
- 7 - PAROWOZOWNIA (cz.)
- 8 - WIEŻA CIŚNIEŃ
- 9 - KŁADKA NAD TORAMI
- 10 - OBROTNICA KOLEJOWA
- 11 - BUDYNEK SOCJALNY - ŁAŹNIE
- 12 - MAGAZYN
- 13 - ELEKTROWNIA
- 14 - BUDYNEK BIUROWY
- 15 - BUDYNEK MIESZKALNY
- 16 - WARSZTATY NAPRAW ROZJAZDÓW

- 17 - BUDYNEK SOCJALNY - ŁAŹNIE
- 18 - ŻURAW WODNY
- 19 - BUDYNEK ADMINISTRACYJNY
- 20 - PORTIERNIA
- 21 - BUDYNEK MIESZKALNY
- 22 - POMNIK
- 23 - MUR OPOROWY I OGRODZENIE
- 24 - BUDYNEK TRAFOSTACJI
- 25 - BUDYNEK SOCJALNY
- 26 - WIEŻA CIŚNIEŃ
- 27 - BOCZNICE LOKOMOTYWOWNI
- 28 - WARSZTATY NAPRAW WAGONÓW (cz.)
- 29 - LOKOMOTYWOWNIA „NOWA”
- 30 - HALA CAŁOPOCIĄGOWA
- A-O - SCHRONY

PLAN ORIENTACYJNY SKALA 1:50 000 →



3. Miejscowość

Wrocław

4. Adres (ulica, nr posesji)

**ul. Hubska 2, 4, 6
ul. Paczkowska 26**

dz. nr: 4/19, 4/58, 4/59, 4/60, 4/61, 4/62,
4/63, 4/67, 4/68, 4/69, 4/70, 4/71, 4/72,
4/73, 4/74, 4/75, 4/77, 4/79, 4/80, 4/81,
4/82, 4/83, 4/84, 4/85, 4/86, 4/88, 4/91,
4/94, 4/95, 4/105, 4/106, 4/108, 4/109,
4/110, 4/117, 4/121, 4/122, 4/135,
4/136, 4/139, 4/140, 4/141, 4/142,
4/143, 4/146, 4/153, 4/160, 4/161,
4/162, 4/163, ar. 42, obr. Południe

5. Przynależność administracyjna

Województwo: **Dolnośląskie**

Powiat: **miasto Wrocław**

Gmina: **Wrocław**

6. Współrzędne geograficzne

N: 51°05'32.2" E: 17°03'01.5"

7. Użytkowanie obecne

- PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. - Zakład Linii Kolejowych. Sekcja Eksploatacji Wrocław Główny
- Dolnośląskie Przedsiębiorstwo Napraw Infrastruktury Komunikacyjnej DOLKOM Sp. z o.o. (PKP PLK S.A.)
- Straż Ochrony Kolei.
- PKP Intercity S.A. - Zakład Zachodni Hala Napraw Wagonów i Pojazdów Trakcyjnych
- POLREGIO S.A. - Dolnośląski Zakład we Wrocławiu, Oddział Dolnośląski z siedzibą we Wrocławiu
- PGE Energetyka Kolejowa S.A. Zakład Dolnośląski. Sekcja zasilania elektroenergetycznego
- Skup złomu EkoGebel - punkt odbioru
- Klub Sympatyków Kolei we Wrocławiu
- Majkoltrans sp. z o.o. - firma kolejowa

8. Stan zachowania

10. Istniejące zagrożenia, najpilniejsze postulaty konserwatorskie:

Rzeczony kolei we Wrocławiu rozpoczęła epoka prywatnych towarzystw kolejowych (spółek kapitałowych), które dały początek linii kolejowych Kolei Górnośląskiej (1842), Wrocławsko-Świdnicko-Świebodzickiej (1843), Dolnośląsko-Marchijskiej (1844) i Kolei Prawego Brzegu Odry (1866). 22 maja 1842 r. z dworca Kolei Górnośląskiej, w trasę między Wrocławiem a Oławą, ruszył pociąg na pierwszym odcinku eksploatowanym na dzisiejszym terytorium Polski (na Dolnym Śląsku). Każda ze spółek miała oprócz własnego dworca oraz stacji towarowej również niezbędne zaplecze trakcyjne i warsztatowe, zdolne także do uzupełniającej produkcji wagonów. Infrastruktura warsztatowa Kolei Górnośląskiej zmieniała się w czasie, rozbudowując bazę lokalową i maszynową w miarę wymagań powiększającego się taboru i ilości niezbędnych stanowisk naprawczych. Zespół powiązanych technologicznie i organizacyjnie obiektów zajmował znaczny obszar terenów położonych na wschód i południowy wschód od Dworca Górnośląskiego, a od 1857 r. także Dworca Wrocław Główny. Wtedy to od zachodu, z uwagi na rosnące potrzeby związane z rozwojem transportu pasażerskiego i towarowego, wzniesiono z olbrzymim rozmachem nowy dworzec zwany Centralnym (*Zentralbahnhof*) – dzisiaj Wrocław Główny.

Mimo upaństwowienia kolei, pustoszących zniszczeń wojennych, następnie zmieniającej się koniunktury gospodarczej w kraju, do dnia dzisiejszego zachowała się, choć fragmentarycznie, jedynie zabudowa największego z warsztatów – Górnośląskiego. Zespół budowlany ocalał przede wszystkim z powodu korzystnej lokalizacji przy stacji Wrocław Główny, a także, dlatego, że jest w zasadzie nieprzerwanie użytkowany jako jej zaplecze techniczne. Niezwykle korzystna, dla zachowania wartości obiektów, jest tutaj utrzymująca się kontynuacja rozwoju w obrębie pierwotnej funkcji kolejowego zaplecza naprawczego.

Obszerne grunty o funkcji techniczno-przemysłowej, zlokalizowane na południowy wschód od centrum ówczesnego Wrocławia, stały się ważnym elementem rozplanowania miasta, wpływając na wielkość i kształt sąsiadujących kwartałów zabudowy, wyznaczając przebieg ulic.

Architektura obiektów zachowanych na tym terenie jest w większości przykładem typowych rozwiązań konstrukcyjnych budynków kolejowych z przełomu XIX i XX w. Przeważają budynki murowane, jednokondygnacyjne, aczkolwiek główną konstrukcję nośną największych hal stanowią stalowe dźwigary oparte na stalowych słupach, gdzie poszczególne elementy układu statycznego łączone są za pomocą nitów. W dwuspadowych dachach o niewielkim spadku połączy doświetlenie hal warsztatowych realizowano poprzez pasmowe świetliki dachowe w konstrukcji drewnianej. Obiekty nie były tynkowane lecz z cegły klinkierowej, spoinowane, o skromnym detalu. Podziały elewacji wyodrębnione pionowymi lizenami i zwieńczone ceglanyymi gzymsami kostkowymi. Okna stalowe o drobnych podziałach - typu przemysłowego – zamknięte łukiem odcinkowym. Wrota stalowo-drewniane dwuskrzydłowe. Częściowo zachowane wyposażenie technologiczne. Obiekty w dość dobrym stanie technicznym, o zróżnicowanym stopniu przekształceń związanych z kolejnymi modernizacjami.

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

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

mgr inż. arch. DOROTA BRUDKO
22.08.2025 r. [podpis]

1. Miejscowość:	Wrocław	5. Nazwa zabytku (jak w karcie), adres	6. Zawartość załącznika
2. Gmina	Wrocław	Historyczny zespół budowlany zaplecza technicznego stacji Wrocław Główny ul. Hubska 2, 4, 6, ul. Paczkowska 26.	Kontynuacja pkt. 10
3. Powiat	Wrocław		
4. Województwo	Dolnośląskie		

Zachowany w przeważającej części oryginalny wystrój elewacji oraz ślusarka i stolarka okienno-drzwiowa. Hale w dużej mierze użytkowane zgodnie z przeznaczeniem, kotłownia oraz mniejsze, nieużytkowane budynki stopniowo popadają w ruinę.

W skład zespołu budowlanego zaliczyć można obiekty:

- Warsztat parowozowy** - hale obrabiarek tj. zachowane cztery segmenty halowe ustawione szczytowo do ulicy Hubskiej, należące do kompleksu zabudowy tzw. „Starych warsztatów” będących częścią rozbudowywanego od 1841 r. budynku lokomotywni (nie istnieje). Każde przesło hali kryte dwuspadowym dachem wykończonym papą, wspartym na drewnianych słupach z mieczami i zastrzałami stężającymi otwartą więźbę dachową złożoną z ram stolcowych w układzie płatiowo-kleszczowym. Ściany murowane z widocznymi śladami lukowo zamkniętych otworów przejazdowych dla taboru od północy, od południa zachowana oryginalna ślusarka okienna. W zachowanym do dziś fragmencie dawnych warsztatów pomieszczenia były już najmowane pod inną funkcję przed wojną, na co wskazują dokumenty związane z adaptacją hal z lat 30. Siedzibę miała tu m.in. firma produkująca piece piekarnicze Hübnera, sprzedawca worków Rudolf Neugebauer i firma handlująca wyrobami blaszanymi R. Gollub & Co.;
- Kuźnia** (1871-1879, dobudowy od północy i południa odpowiednio: 1899 i 1890). Budynek główny na planie wydłużonego prostokąta z zachowaną oryginalną konstrukcją stalową (nitowaną) dwuspadowego dachu, przesuwnicami, historyczną zabudową szatni na pomoście roboczym od strony wschodniej. Na elewacji północnej oryginalny komin od palenisk kuziennych. Budynek użytkowany na cele naprawy taboru kolejowego;
- Warsztat regeneracji i prób wodnych rur kotłowych** (1907, przebudowa na garaż 1935) - hala z dachem dwuspadowym opartym na stalowych kratownicach jak w przypadku „kuźni”. Budynek użytkowany na cele naprawy taboru kolejowego;
- Stolarnia** (1863-64) - murowany budynek parterowy z częściowo zachowaną stolarką drzwi wewnętrznych. Obecnie budynek pełni funkcję biurową i został dostosowany do tej zmiany poprzez modernizację w zakresie m.in. wymiany okien i docieplenia ścian zewnętrznych;
- Hala napraw lokomotyw**: zachowana południowo-zachodnia część z 1871-1879, dobudowany fragment hali obrabiarek z 1911 r. Obecnie siedziba zarządu spółki Dolkom oraz hale warsztatowe. Jak wyżej, obiekt został dostosowany do nowej funkcji, także poprzez zmiany w wyglądzie elewacji;
- Hala napraw lokomotyw**: zachowany południowo-wschodni narożnik z wyższą częścią hali warsztatowej od północy (1871-1879). Obecnie siedziba Komendy Głównej Straży Ochrony Kolei; Jak wyżej, obiekt został dostosowany do nowej funkcji, także poprzez zmiany w wyglądzie elewacji;
- Parowozownia nr 1** (wcześniej nr 2): relikty rozbudowanej w latach 1879-1880 części wschodniej parowozowni z 1871-1872 tj. południowy fragment ostatniej nawy, mieszczący mieszkania służbowe oraz wysunięty bardziej na południe fragment dawnej nawy z przesuwnicą, który został adaptowany na noclegownię drużyn, a w 1912 r. nadbudowany o jedną kondygnację z zachowaniem i powtórzeniem pierwotnego wystroju elewacji. Dziś budynek użytkują Dolnośląskie Przedsiębiorstwo Usługowe i Zespół Pomiarowy podległy Centrum Diagnostyki PKP PLK S.A. w Warszawie;
- Wodociągowa wieża ciśnień z kompresorownią** (1871-1872): konstrukcja typu „grzybek” – typ wieży z masywnym, stożkowym, zwężającym się ku górze trzonem oraz mocno nadwieszoną głowicą, w której zainstalowany jest zbiornik wody typu Intze. Trzon murowany eksponujący watek ceglany, głowica tynkowana, przekryta stożkowym

Opracowanie załącznika:
(data i podpis)

22.08.2025. *Joak Brudo*

dachem zwieńczonym latarnią. Detal architektoniczny w formie dwóch ceglanych gzymsów schodkowych. Nieużytkowana. Obiekt ujęty w wojewódzkiej i gminnej ewidencji zabytków;

9. **Kładka nad torami** (1908): przejście nad torami łączące warsztaty przy ulicy Madalińskiego po północnej stronie torów kolejowych oraz warsztaty przy ul. Hubskiej i Paczkowskiej od południa. Zachowane oryginalne konstrukcje pylonów i duże fragmenty podestów ze stalowych kratownic z nitowanymi połączeniami, przy ogólnej destrukcji elementów drewnianych. Zlikwidowane dojścia na estakadę - brak możliwości przejścia;
10. **Obrotnica kolejowa** (1934-35) - powstała w miejscu wcześniejszej gotowalni z 1907 r.
11. **Budynek łaźni** (1906) – parterowy, murowany i otynkowany obiekt socjalny. Nieograniczony dostęp osób postronnych. Ruina;
12. **Magazyn na inwentarz** (1902-1903) – niewielki budynek do magazynowania drobnych przedmiotów i wyposażenia przy rozbudowanym magazynie centralnym. W latach 30. Mieściło się tu laboratorium badań materiałów budowlanych. Obecnie użytkowany na warsztaty samochodowe;
13. **Kotłownia kolejowa** (1929-33) - budynek centralnej elektrowni parowej zrealizowany wg projektu G. Eckerta z sierpnia 1928 r. Od zachodu działka przylega do zespołu Browaru Mieszczańskiego przy ul. Hubskiej. Obiekt o wyraźnych cechach modernizmu. Hala o konstrukcji częściowo żelbetowej, w większości tradycyjnej murowanej z klinkierowej cegły, mieściła w piwnicy silosy na popiół, na parterze cztery kotły parowe z niezbędnymi instalacjami. Komin o wysokości 75 m zaprojektowała firma H. R. Heinicke z Chemnitz. Od północy do budynku przylega żelbetowy trakt urządzeń do odpopielania. Obiekt o wyjątkowej wartości zabytkowej został wpisany do rejestru zabytków pod nr A/5278 decyzją z dn. 18.07.2011. Teren dawnej elektrowni warsztatów kolejowych jest obecnie niezabezpieczony przed dostępem osób postronnych. Obiekt nieużytkowany, narażony na dewastację - popada w ruinę;
14. **Budynek administracyjny zespołu gazowni** (1904) - mieszczący biura zarządu warsztatów. Gmach wzniesiony w stylu sesyjnym wg projektu Richarda Schramke. Wysoki cokół kondygnacji przyziemia z cegły klinkierowej, wyższe kondygnacje tynkowane. Wielospadowy dach kryty dachówką ceramiczną. Okna pierwszego piętra zamknięte łukiem odcinkowym, drugiej i trzeciej prostokątne. Stolarka okienna drewniana, skrzynkowa, w dużej mierze zachowana. Część północna budynku oryginalnie dwukondygnacyjna kryta dachem naczółkowym – po wojnie zabudowane poddasze, co znacznie zmniejszyło kompozycję bryły. Od strony południowej do trzech kondygnacji wysuniętych względem części niższej dobudowano obiekt połączony z historycznym łącznikiem na wysokości drugiego piętra. Do niedawna budynek mieścił przychodnię kolejowej medycyny pracy, obecnie nieużytkowany;
15. **Budynek mieszkalny dla personelu kolejowego** (lata 80. XIX w., rozbudowany od strony południowej 1890-1891) – murowany i otynkowany obiekt dwukondygnacyjny, kryty dachem dwuspadowym wykończonym papą. Przetrwiał do dzisiaj w prawie niezmienionej formie (drewniane okna wymienione na PCW). Siedziba firmy „Majkotrans” świadczącej usługi w zakresie wykonywania przewozów kolejowych rzeczy oraz usług w zakresie eksploatacji bocznicy kolejowych i transportu wewnątrzzakładowego. Jak w przypadku obiektów nr 4, 5 i 6, obiekt został dostosowany do nowej funkcji, także poprzez zmiany w wyglądzie elewacji;
16. **Warsztaty naprawy rozjazdów** (1906-1914) - budowany etapami obiekt złożony z dwóch hal z przybudówkami. Układ konstrukcyjny budynków bezsłupowy. Wiązary dachowe złożone z elementów stalowych i drewnianych (krokwie). Obiekt bez większych przekształceń, zachowana stolarka i ślusarka okiennie-drzwiowa typu przemysłowego, w tym wrota wjazdowe. Pokrycie dachu w hali południowej wymienione w 1991 r. – dodano liniowy świetlik dachowy w kalenicy. Obecna funkcja to warsztat samochodowy w części północnej oraz bazar spożywczy w hali południowej;
17. **Budynek socjalny z zapleczem sanitarnym** (pocz. XX w.) – obiekt należący do kompleksu zabudowań gazowni mieszczący dawniej łaźnię i pomieszczenia dla robotników. Obiekt złożony z dwóch brył o różnych wysokościach (północna strona dwukondygnacyjna), przekryty dachami dwuspadowymi, o detalu architektonicznym spójnym z resztą zespołu budowlanego. Przylegające obecnie od wschodu garaże warsztatów samochodowych powstały w miejscu dawnej retortowni;
18. **Żuraw wodny** – znormalizowany żuraw wodny wywodzący się z pruskiej konstrukcji ujednoliconej z ok. I dekady XX w., zlokalizowany w zespole stanowiska nawęglania parowozów. Jest przykładem najczęściej spotykanego na obecnych ziemiach polskich produktu z Nowej Soli (Neusalz a. Oder);

1. Miejscowość:	Wrocław	5. Nazwa zabytku (jak w karcie), adres	6. Zawartość załącznika
2. Gmina	Wrocław	Historyczny zespół budowlany zaplecza technicznego stacji Wrocław Główny ul. Hubska 2, 4, 6, ul. Paczkowska 26.	Kontynuacja pkt. 10
3. Powiat	Wrocław		
4. Województwo	Dolnośląskie		

19. **Budynek administracyjny** (1906) – niewielki, parterowy budynek murowany. W użytkowaniu PolRegio – pomieszczenia dla rewidentów taboru kolejowego;
20. **Portiernia** (1908) - niewielki, parterowy budynek murowany zlokalizowany przy zjeździe z ulicy Hubskiej w kierunku zespołu warsztatów. Pierwotnie przeznaczony na wartownię. Zachowana oryginalna stolarka okienna. Obecnie nieużytkowany, zabezpieczony;
21. **Budynek mieszkalny** (1919-1922) – zachowany budynek mieszkalny zlokalizowany w pobliżu nieistniejących baraków czyszcicieli wagonów wzdłuż ul. Pułaskiego. Dwukondygnacyjny obiekt murowany z cegły klinkierowej, dach płaski kryty papą. Przy budynku zachowany fragment bramy. Użytkowany zgodnie z pierwotnym przeznaczeniem;
22. **Pomnik** (po 1898) – złożony z dwóch elementów kamieniarskich tworzących obeliski wieńczące przyczółki wiaduktu kolejowego nad ulicą Pułaskiego. Upamiętnienie przypuszczalnie budowy przeprawy w 1898 r. (brak tablicy - ślad po mocowaniu);
23. **Mur oporowy nasypu wiaduktu kolejowego i ogrodzenie** (1898) – oporowa konstrukcja kamienna zwieńczona ogrodzeniem złożonym z ciosanych słupów, ze stalowymi przesłami wypełniającymi (od przyczółku wiaduktu pomiędzy ul. Pułaskiego i ul. Suchą - do współczesnego, stalowego ogrodzenia przy przejściu dla pieszych – 12 przęseł);
24. **Trafostacja** (1929-33) – parterowy obiekt powstał w czasie budowy lokomotywni (29);
25. **Budynek socjalny** (1929-33) – j.w. Parterowa świetlica, w której odbywały się słynne strajki kolejarzy w latach osiemdziesiątych. Nieużytkowany;
26. **Wieża ciśnień** (ok. 1950) – obiekt powstał po wojnie w miejscu wcześniejszej wieży z lat 1929-33, połączonej z budynkiem administracyjnym. Powstała w celu zaopatrzenia w wodę trakcyjną i technologiczną obiektów lokomotywni stacji Wrocław-Główny. Architektura utrzymana jest w duchu konstrukttywizmu przełomu lat 40/50. XX w. Projekt tego modelu wykonano w 1948 r. w Zarządzie Odbudowy Kolei Państwowych w Katowicach. Ten typ wieży ciśnień realizowany był w latach 50. Na wielu stacjach kolejowych Polski, m.in. przy ul. Elbląskiej na stacji Wrocław-Kuźniki (wpis do rejestru zabytków pod nr A/5957 decyzją z 16.02.2015 r.) oraz na stacji Wrocław-Gądów. Nieużytkowana. Widoczne powierzchniowe ubytki tynków i ekspozycja skorodowanego zbrojenia. Zamontowane szpecące urządzenia telekomunikacyjne;
27. **Bocznicę lokomotywni Wrocław Główny** wraz ze stanowiskami do obrządzania parowozów (1927-1933) - grupa torów X – nieużywane od 1990 r., kiedy zakończono regularny ruch trakcją parową w węźle wrocławskim. Na skrajnym południowym torze zlokalizowano zabytkowy parowóz Pt47-20 z 1948 roku. Układ torowy ujęty w wojewódzkiej i gminnej ewidencji zabytków;
28. **Wagonownia** (1908) – dwie z czterech ośmiotorowych naw budynku z XIX w. zachowano jako kompletne (od północnego wschodu), następne dwie skrócono po 1945 r. o połowę. W 1902 r. od południa dobudowano halę dwusegmentową czterotorową z kalenicą zorientowaną równolegle do torów (wcześniejsze w relacji prostopadłej). Murowane ściany tej części uzupełniono stalową konstrukcją dachu wspartą na stalowych słupach w co drugim międzytorzu. We wnętrzu zamontowano suwnicę do podnoszenia pudeł wagonowych z wózków. Dojazd do poszczególnych stanowisk oraz odtaczanie wózków na tory magazynowe usprawniała niezagłębiona przesuwница

zabudowana w torach dojazdowych do hali rewizyjnej. Kolejne rozbudowy następowały w latach 1907 i 1935-36. Obecnie na elewacjach wymieniono m.in. ślusarkę okienną oraz wrota do hal. Poszczególne etapy rozbudowy obiektu widoczne są na elewacji północnej m.in. poprzez różne formy otworów okiennych. Pokrycie dachowe wymieniono dodając kalenicowe pasma doświetlające przy zachowaniu historycznej, stalowej konstrukcji wsporczej. Stan techniczny murowanych ścian zewnętrznych wykazuje powierzchniowe ubytki tynku i widoczne ślady zawilgocenia. Obecne użytkowanie: PKP Intercity S.A. - Zakład Zachodni - Hala Napraw Wagonów;

29. **Lokomotywnia** (1890-1900, rozbudowa 1928) – pierwotna parowozownia powstała pod koniec XIX w. (wg planów obejmowała południowo-wschodnią część obecnego budynku). Następnie, w pierwszej dekadzie XX w. została rozbudowana w kierunku północno-wschodnim. W drugiej połowie lat 20. XX w. z uwagi na dynamiczny rozwój transportu szynowego w Dyrekcji Kolei Rzeszy podjęto decyzję o kolejnej rozbudowie. Pierwotna część została najprawdopodobniej wyburzona, a część wzniesiona na początku XX w. została rozbudowana o kolejne przęsła halowe w miejscu naw pierwotnych. W 1945 r. budynek poważnie ucierpiał, całkowitemu zniszczeniu uległa ostatnia, południowo-wschodnia nawa lokomotywowni, dachy oraz ściany zewnętrzne. Po 1945 r. uzupełniono ubytki ścian, naprawiono uszkodzenia konstrukcji stalowej, wykonano nowe dachy i przywrócono budynek do użytkowania. Nie odbudowano jedynie ostatniego przęsła, dobudowując na jego miejscu parterowy pawilon socjalno-techniczny. Główną konstrukcję nośną hal stanowią stalowe dźwigary oparte na stalowych słupach. Poszczególne elementy łączone za pomocą nitów. Ściany zewnętrzne typu osłonowego o grubości 64 i 49 cm wykonane z cegły pełnej klinkierowej. Wewnątrz hali znajdują się dwa kominy murowane z cegły pełnej, podstawy kominów na planie ośmiobocznym przechodzące w trzony kominowe o przekroju okrągłym. Niektóre ścianki działowe wykonano z luksferów. Każde przęsło hali kryte dwuspadowym dachem, za wyjątkiem przęsła północno-wschodniego w układzie bazylikowym. Występują dwa typy konstrukcji dachu: w części starszej są to dźwigary kratowe, w części nowszej stalowe rygle o przekrojach dwuteowych. Poszczególne dźwigary usztywnione są poprzecznymi stężeniami w układzie kopertowym. Pokrycie dachu – papa termozgrzewalna. W dachu znajdują się świetliki o konstrukcji stalowej. Kalenice poszczególnych hal zorientowane prostopadle do torów. Świetliki w części starszej pierwotnie posiadały konstrukcję drewnianą. Bryła budynku zwarta, na nieregularnym planie. Elewacje asymetryczne nieotynkowane, urozmaicone licznymi ryzalitami i lizenami rozdzielającymi otwory okienne z nadprożem prostym. Obecnie na elewacjach wymieniono m.in. ślusarkę okienną oraz wrota do hal. Podczas remontu przebudowano częściowo historyczne wnętrza. Miejsce wewnętrznej obrotnicy zajęła suwnica torowa. Stan ogólny obiektu dostateczny - duża ilość uszkodzeń mechanicznych, widoczne zawilgocenia. Obecne użytkowanie: PKP Intercity S.A. – lokomotywnia, Klub Sympatyków Kolei we Wrocławiu. Budynek ujęty w wojewódzkiej i gminnej ewidencji zabytków;

30. **Hala całopociągowa** (1910-11) – przebudowany w częściach czołowych obiekt liniowy znajdujący się w północnej części zespołu na międzytorzu. Obecne użytkowanie: PKP Intercity S.A – hala przegladów wagonów, akumulatorownia wagonów.

A, B, C, D, E, F, G, H, I, K, M: schrony niemieckie LS-Deckungsgraben

L, Ł, N: schrony niemieckie LS-Klein-Deckungsgraben

J: schron niemiecki Wache

O: schron niemiecki LS-Befehlstelle

1. Miejscowość:	Wrocław	5. Nazwa zabytku (jak w karcie), adres	6. Zawartość załącznika
2. Gmina	Wrocław	Historyczny zespół budowlany zaplecza technicznego stacji Wrocław Główny ul. Hubska 2, 4, 6, ul. Paczkowska 26.	Istniejące zagrożenia. Postulaty konserwatorskie. Rewers: Spis załączników.
3. Powiat	Wrocław		
4. Województwo	Dolnośląskie		

Istniejące zagrożenia:

- Wymiana zabudowy na współczesną. Wprowadzenie zabudowy deweloperskiej niszczącej zarówno dawny układ przestrzenny, jak i skalę założenia;
- Zniekształcenie charakteru zespołu budowlanego poprzez nieadekwatne do kontekstu wypełnienie tkanki urbanistycznej i zabudowę placów;
- Likwidacja nieużytkowanych zespołów torowych oraz infrastruktury kolejowej;
- Zabudowa reliktywów warsztatów formami architektonicznymi o gabarytach i rozwiązaniach materiałowych nieprzystających do historycznej architektury przemysłowej;
- Brak zabezpieczenia i renowacji w celu przywrócenia do użytkowania obiektów, których funkcja bezpowrotnie zanikła (porzucenie) np. kotłownia elektrowni, wieże ciśnień;
- Przebiegająca w sposób naturalny, stopniowy lub przyśpieszony przez działanie osób trzecich (wandalizm, kradzieże) degradacja budynków towarzyszących o mniejszej skali. Wyburzenie z pozoru nieistotnych i bezwartościowych elementów powoduje utratę integralności i autentyzmu całego układu rozplanowania zespołu zatracając układ wewnętrznych dojazdów i placów;
- Wynajmowanie budynków za niską cenę (warsztaty samochodowe, skupy złomu, garaże) powoduje brak środków na utrzymanie terenu w należytym porządku, konieczne inwestycje i właściwe zagospodarowanie. Obiekty są użytkowane w sposób rabunkowy i niszczący, co prowadzi do całkowitej dewastacji i w konsekwencji do wyburzeń;
- Brak konserwacji cegły klinkierowej – kładzenie tynków, docieplanie ścian i malowanie elewacji,
- Wymiana ślusarki i stolarki;
- Dalsze rozdrobnienie podziałów działek i inwestycje prowadzone przez odrębnych inwestorów – pogłębiający się proces dezintegracji;
- Brak całościowego, spójnego programu rewitalizacji terenu, zamiast jednolitej stylowo koncepcji adaptacji i zabudowy całego obszaru.

Postulaty konserwatorskie:

- Ochrona obiektów łącznie z zabytkowym wyposażeniem i maszynami związanymi z procesem technologicznym. Elementy trwale związane z częściami budowlanymi, takie jak konstrukcje suwnic, tory, instalacje technologiczne, trwałe umeblowanie (np. wbudowane szafy, ławy, stoły, zabudowa szatni) oraz ruchome także powinny zostać zachowane;
- Roboty budowlane w obrębie zespołu nie mogą prowadzić do zatarcia cech przynależnych zabytkom, które w przeszłości określały jego oryginalną funkcję, prowadzony proces technologiczny lub oryginalny ustrój konstrukcyjny;
- Dążenie do trwałego zachowania detali świadczących o jego przemysłowo-technologicznym charakterze, takich jak: charakterystyczne wielopolowe szklenie okien i bram, świetliki dachowe, kominy, wielkie wrota wjazdowe;
- Odrębne zagospodarowanie poszczególnych części zespołu, które powinny zachować integralność zabytku w oryginalnym kształcie. Zachowany powinien być układ powiązań komunikacyjnych, bez wprowadzania fizycznych wygradzeń podzielonych części zacierających te powiązania, układ rozmieszczenia budynków i infrastruktury;
- Przy pracach remontowych powinna obowiązywać zasada stosowania jednolitych materiałów budowlanych i wspólnej kolorystyki. Architektura przemysłowa opiera się na rytmice oraz powtarzalności form, przez co jest bardzo wrażliwa na wprowadzanie zmiany i obce rozwiązania;
- Dążenie do zachowania reliktywów historycznego zagospodarowania terenu, które w czytelny sposób przekazują informacje o funkcji terenu – infrastruktura nadziemna i podziemna, torowiska, rozjazdy, obrotnice kolejowe, place, drogi dojazdowe (bruk);
- Przeznaczenie na funkcje o charakterze centro-twórczym, w ścisłym związku z miejską przestrzenią publiczną Wrocławia;
- Wykorzystanie potencjału lokalizacyjnego i zasobów przyrodniczych dla inwestycji kulturalnych, turystycznych, ekspozycyjnych, edukacyjnych i usługowych w celu wprowadzenia przestrzeni nowej jakości dla mieszkańców osiedla Huby.

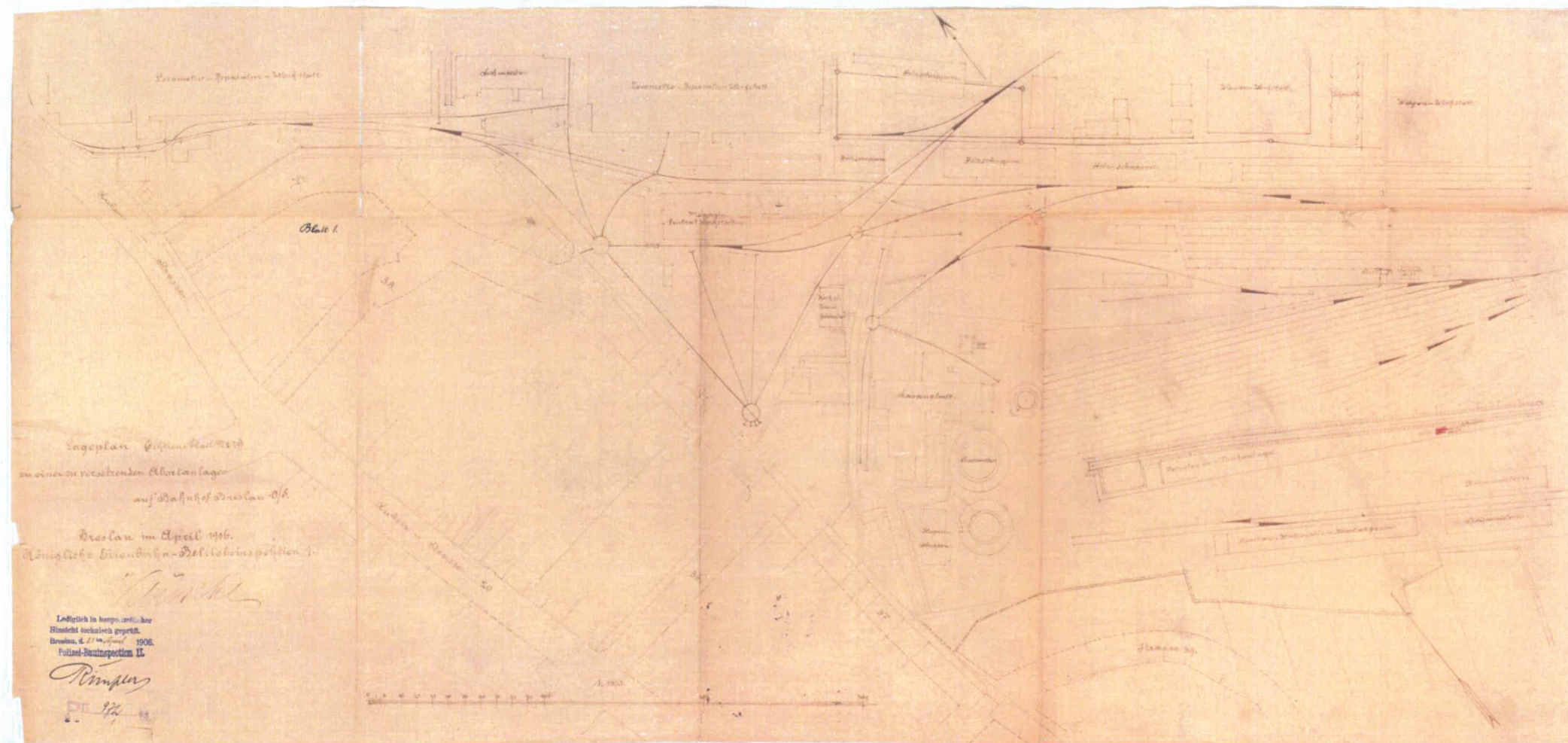
Spis załączników:

Rodzaj załącznika:	Treść załącznika:	Numer załącznika:
Kontynuacja pkt 10	Opis obiektów: 1 - 18	1
	Opis obiektów: 19 - 30	2
	Postulaty i zagrożenia / Spis załączników	3
Mapy i rysunki archiwalne	Mapa zespołu warsztatów z 1906 r. / Mapa zabudowań - 1909	4
	Mapa całego zespołu warsztatów z 1922 / Wschodnia część warsztatów – mapa 1928	5
	Projekty adaptacji pom. parowozowni (1) z 1927 / Projekt rozbudowy kuźni (2) - 1909	6
	Projekt budynku warsztatu regeneracji rur kotłowych (3) z 1907 – Elewacje / Rzuty	7
	Hala napraw lokomotyw (5,6) z 1909 / Parowozownia (7) – nadbudowa - 1912	8
	Kładka nad torami (9) - 1912 / Warsztaty napraw wagonów (28) - 1908	9
Zdjęcia aktualne	Parowozownia (1) / Kuźnia (2)	10
	Warsztat rur kotłowych (3) / Stolarska (4) i Hala napraw lokomotyw cz. płd. - zach. (5)	11
	Hala napraw lokomotyw cz. płd. - wsch. (6) / Wieża ciśnień (7) i Kładka nad torami (8)	12
	Obrotnica (10), Budynek łaźni (11) / Magazyn na inwentarz (12)	13
	Kotłownia (13) / Kotłownia (13), Budynek biurowy (14)	14
	Budynek biurowy (14), Budynek mieszkalny (15) / Warsztaty napraw rozjazdów (16)	15
	Warsztaty napraw rozjazdów (16), Budynek socjalny - łaźnie (17) / Żuraw wodny (18), Budynek administracyjny (19), Portiernia (20)	16
	Przyczółek wiaduktu kolejowego: 68, Budynek mieszkalny (21), Pomnik (22) / Mur oporowy i ogrodzenie (23), Świetlica (25), Trafostacja (24)	17
	Wieża ciśnień (26), Bocznice lokomotywowni (27), Parowóz / Warsztaty napraw wagonów (28)	18
	Warsztaty napraw wagonów (28) / Lokomotywownia (29)	19
	Lokomotywownia (29), parowóz na torach bocznic (27), zabytkowy wagon w rejonie warsztatów (28) / Schron (J), schron (H), słup bramy wjazdowej przy obrotnicy (10), nieużytkowany budynek na północ od wieży ciśnień (08), zniszczenia zabudowy w strefie garaży	20

ZAŁĄCZNIK DO KARTY EWIDENCYJNEJ

Nr 4

1. Miejscowość:	Wrocław	5. Nazwa zabytku (jak w karcie), adres	6. Zawartość załącznika
2. Gmina	Wrocław	Historyczny zespół budowlany zaplecza technicznego stacji Wrocław Główny ul. Hubska 2, 4, 6, ul. Paczkowska 26.	Mapa zespołu warsztatów z 1906 r. (ARMW, T 1277_BN 165109)
3. Powiat	Wrocław		Rewers: Mapa zabudowań z 1909 r. (ARMW, T 1278_BN 1651203)
4. Województwo	Dolnośląskie		



Opracowanie załącznika:
(data i podpis)

22.08.2025. Pawel Pnab

P. 1109.09

für die Errichtung eines geschlossenen Baues für die
Kellerräume in der St. A. Breda.

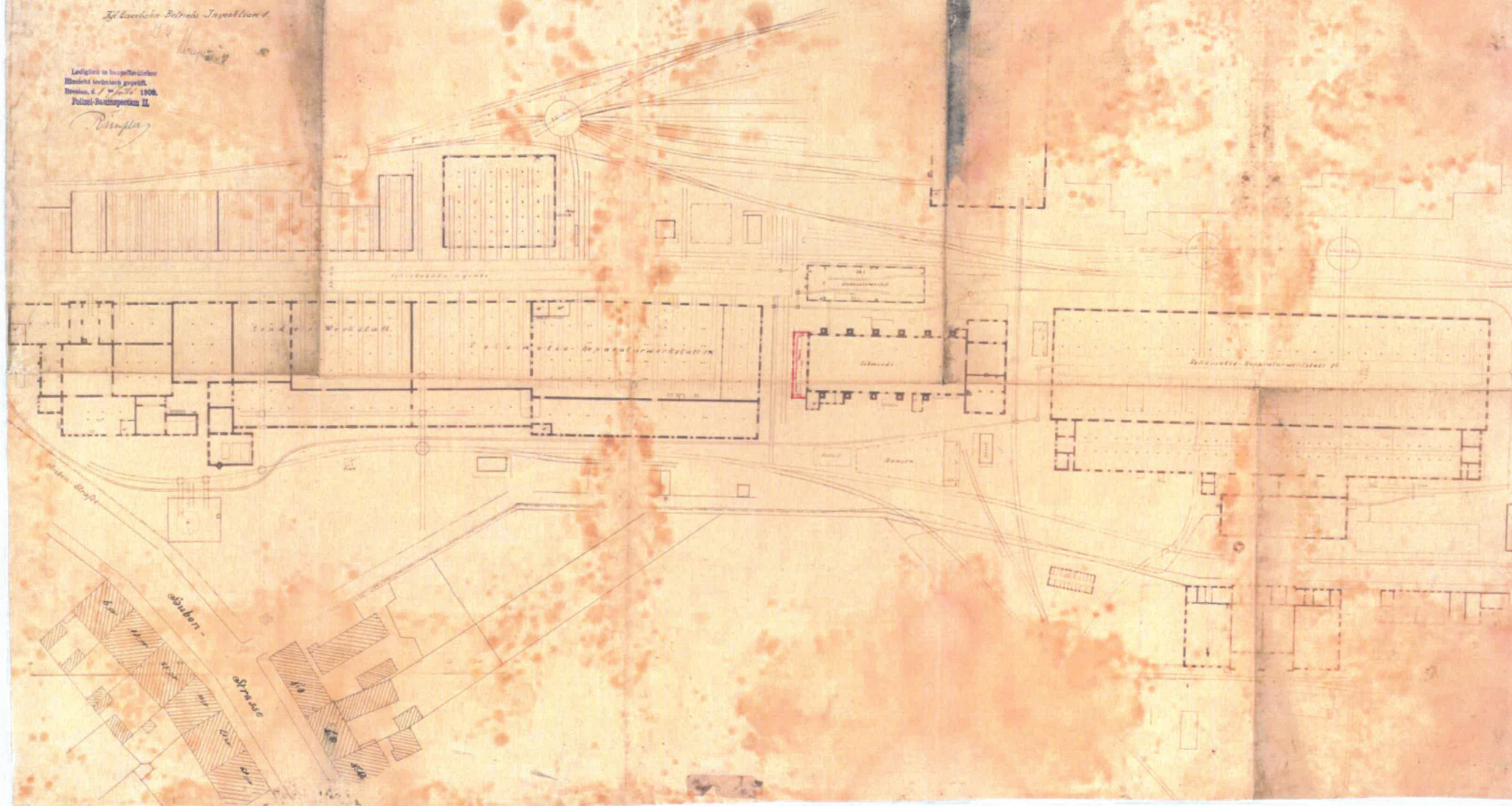
zum Anbau am 1. März 1900

Breite am 1. März 1900

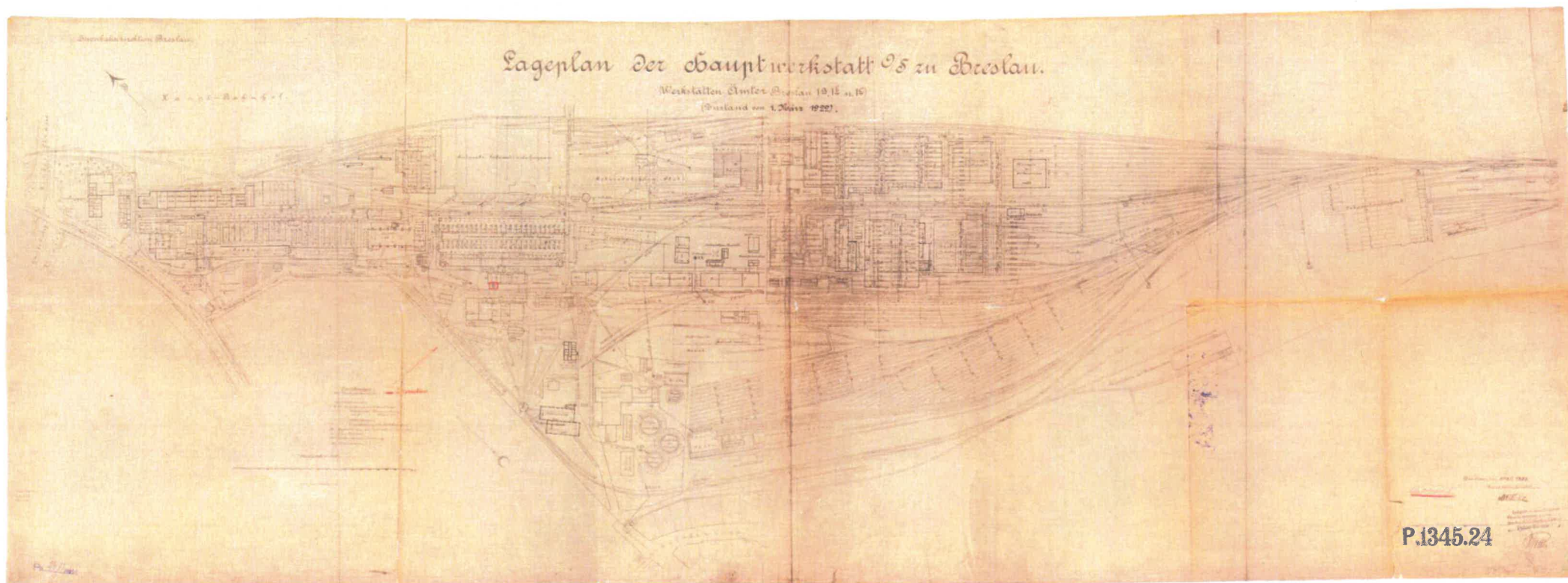
Ziel: Einbau des Baues in die

Lösung in technischer
Richtung technisch geprüft.
Bresen, 1. / 1. 1900.
Polizei-Stationen II.

Einplatz



1. Miejscowość:	Wrocław	5. Nazwa zabytku (jak w karcie), adres	6. Zawartość załącznika
2. Gmina	Wrocław	Historyczny zespół budowlany zaplecza technicznego stacji Wrocław Główny ul. Hubska 2, 4, 6, ul. Paczkowska 26.	Mapa całego zespołu warsztatów z 1922 (ABMW, T 1279_BN 1345_24 p 9)
3. Powiat	Wrocław		Rewers: Wschodnia część warsztatów – mapa 1928 (ABMW, T 1995_WK p 204)
4. Województwo	Dolnośląskie		



Opracowanie załącznika:
(data i podpis)

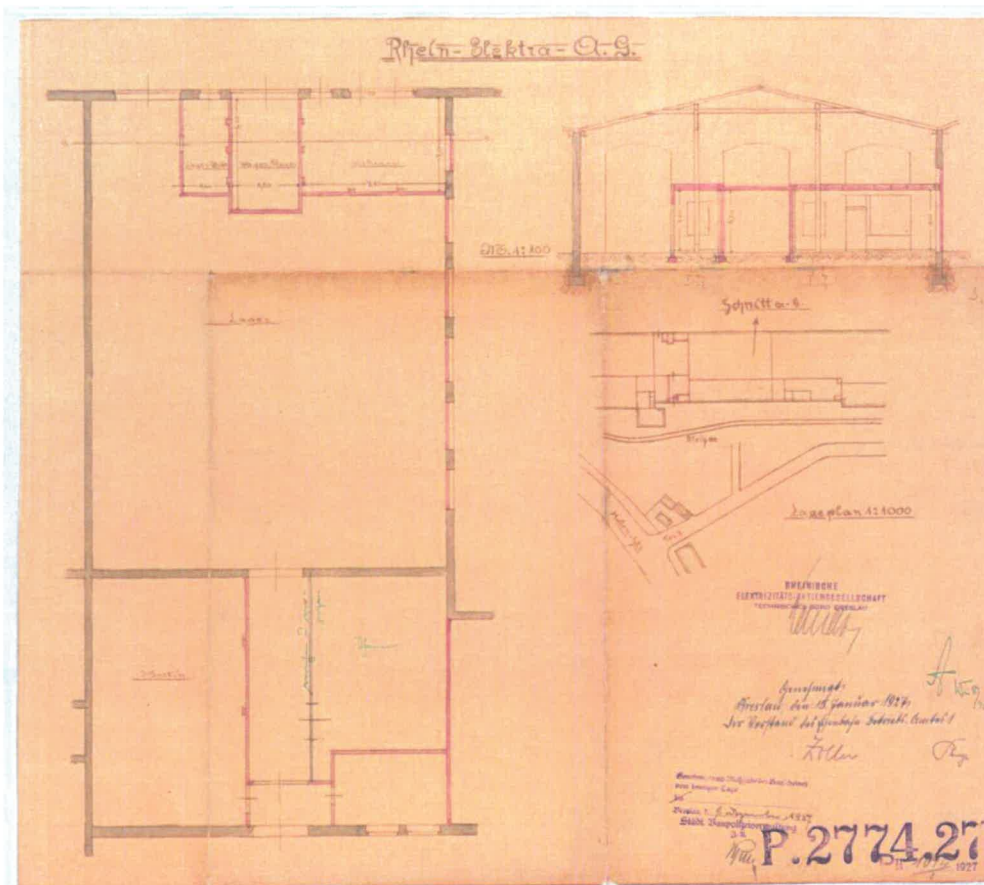
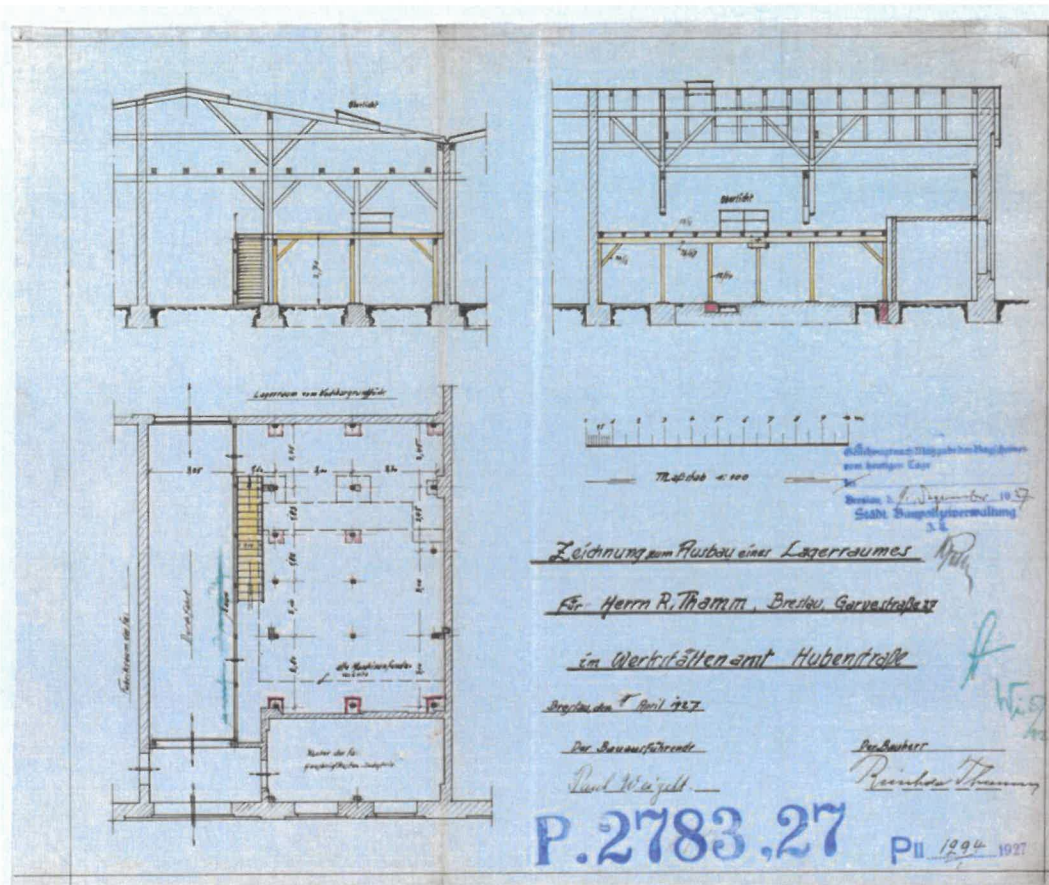
22.08.2025.

Paula Prosz



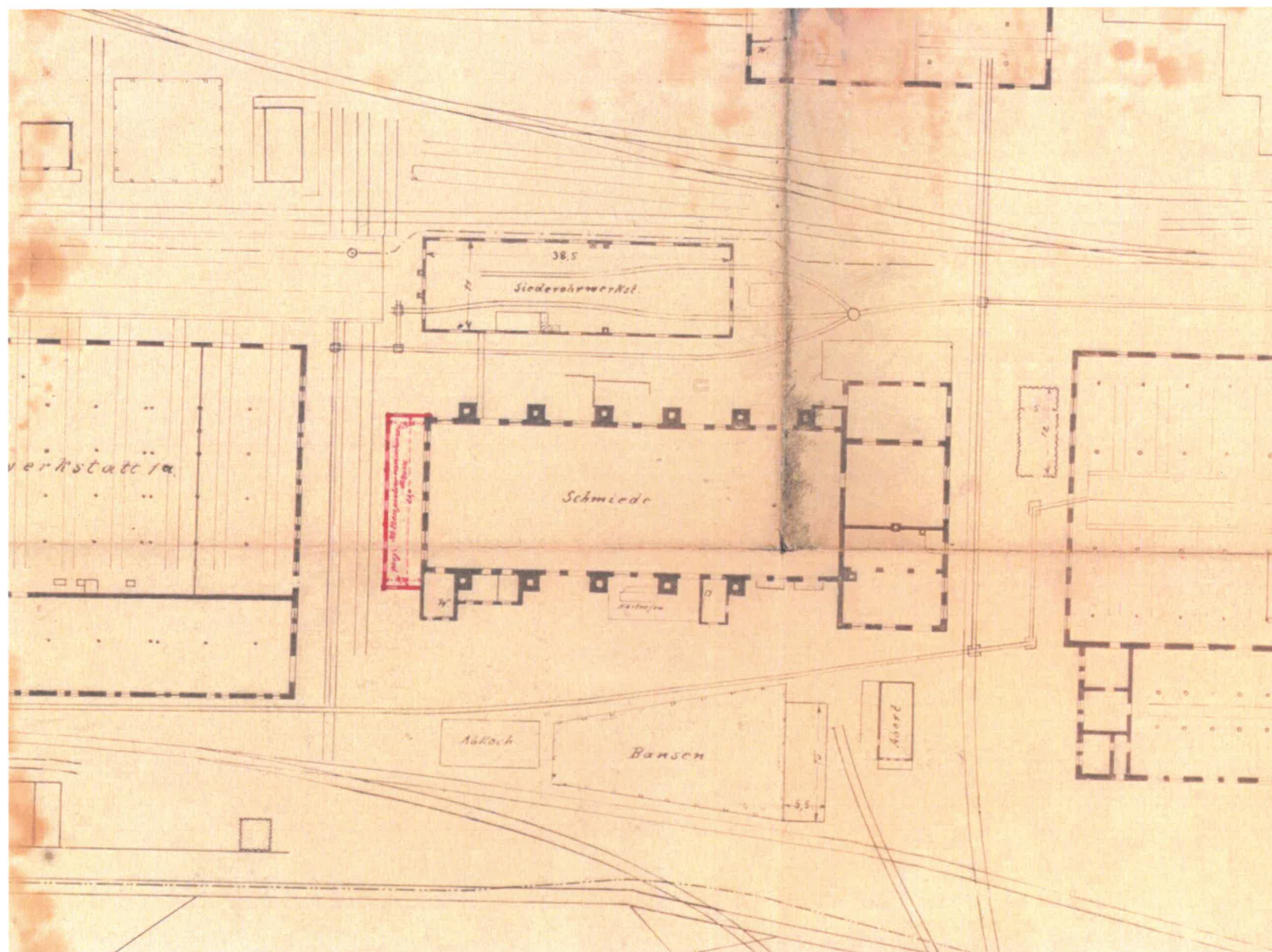
204
Emmitesta Abostaulaga
in rufualiza Thw. K. f. 18.
gabial L. v. l. 18. - 18.
G. v. l. 18. 18. 18.

1. Miejscowość:	Wrocław	5. Nazwa zabytku (jak w karcie), adres	6. Zawartość załącznika
2. Gmina	Wrocław	Historyczny zespół budowlany zaplecza technicznego stacji Wrocław Główny ul. Hubska 2, 4, 6, ul. Paczkowska 26.	Projekty adaptacji pomieszczeń parowozowni (1) z 1927 (ABMW, T 1995_WK p 204)
3. Powiat	Wrocław		Rewers: Projekt rozbudowy kuźni (2) z 1909 r. (ABMW, T 1278_BN165203)
4. Województwo	Dolnośląskie		



Opracowanie załącznika:
(data i podpis)

22.08.2025 r. *Donata Ando*

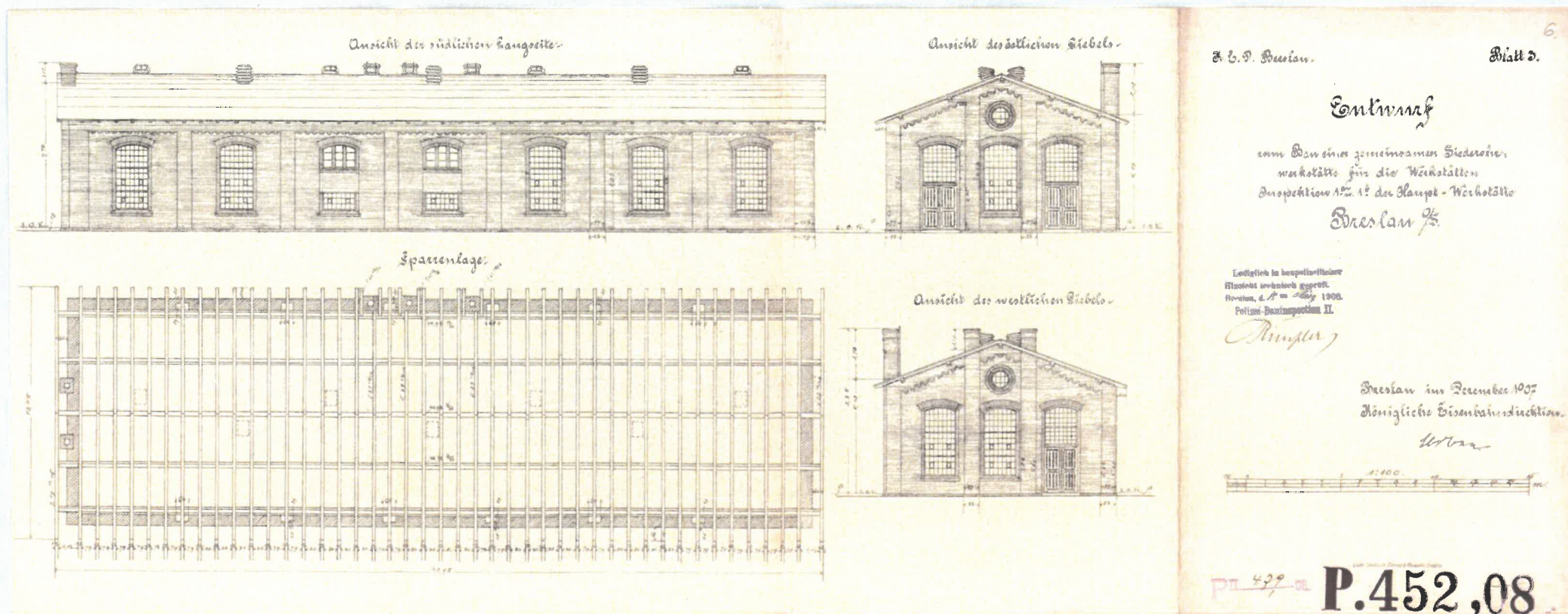


Na rysunku widoczne kominy od palenisk kuziennych dostawione do elewacji (zachowany jeden po stronie północnej).

ZAŁĄCZNIK DO KARTY EWIDENCYJNEJ

Nr 7

1. Miejscowość:	Wrocław	5. Nazwa zabytku (jak w karcie), adres	6. Zawartość załącznika
2. Gmina	Wrocław	Historyczny zespół budowlany zaplecza technicznego stacji Wrocław Główny ul. Hubska 2, 4, 6, ul. Paczkowska 26.	Projekt budowy warsztatu regeneracji rur kotłowych (3) z 1907 r. - ELEWACJE (ABMW, T 1278_BN 165160)
3. Powiat	Wrocław		Rewers: Projekt budowy warsztatu regeneracji rur kotłowych (3) z 1907 r. - RZUT I PRZEKROJE (ABMW, T 1278_BN 165157)
4. Województwo	Dolnośląskie		

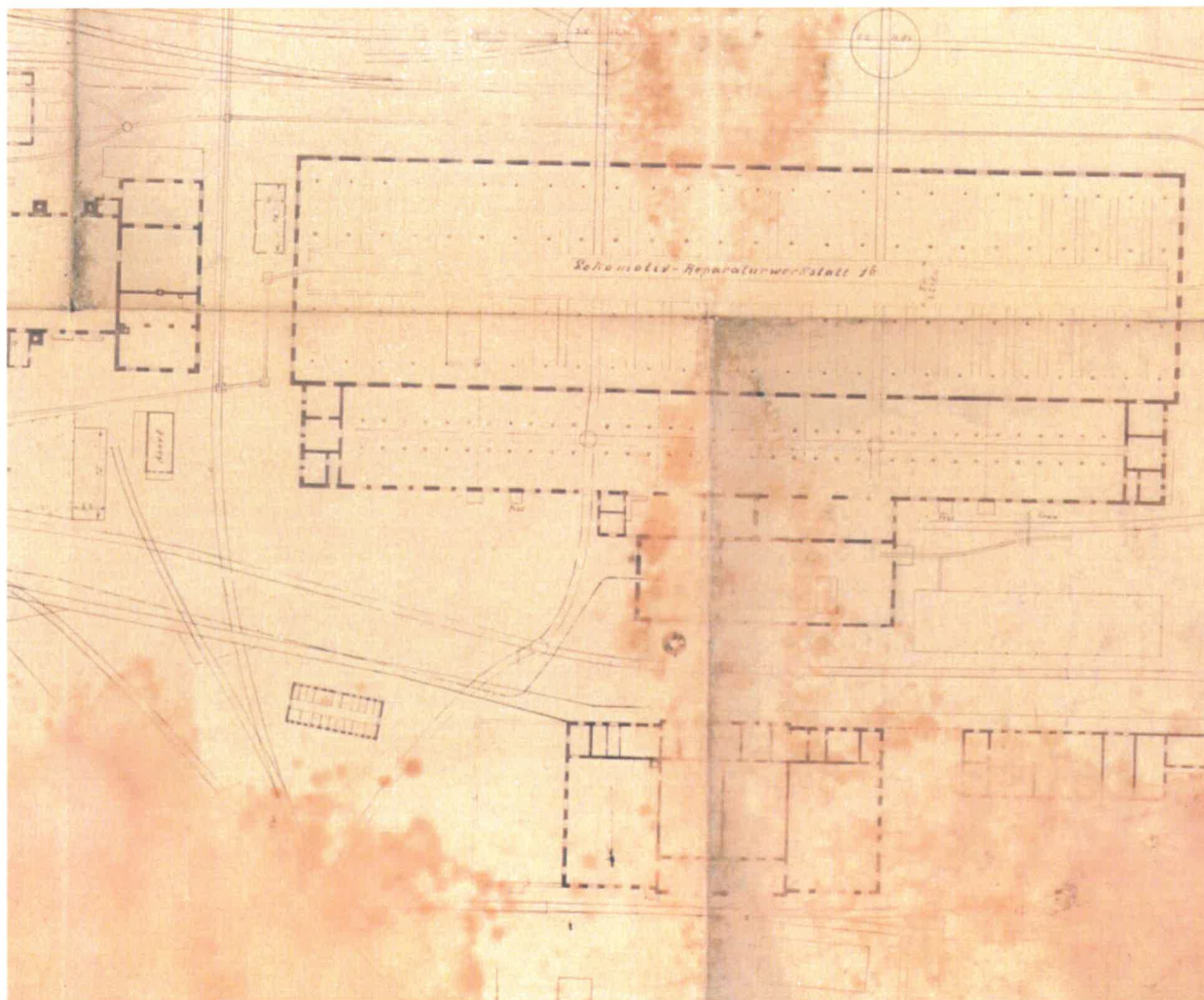


Opracowanie załącznika:
(data i podpis)

22.08.2025.

Janek Bratko

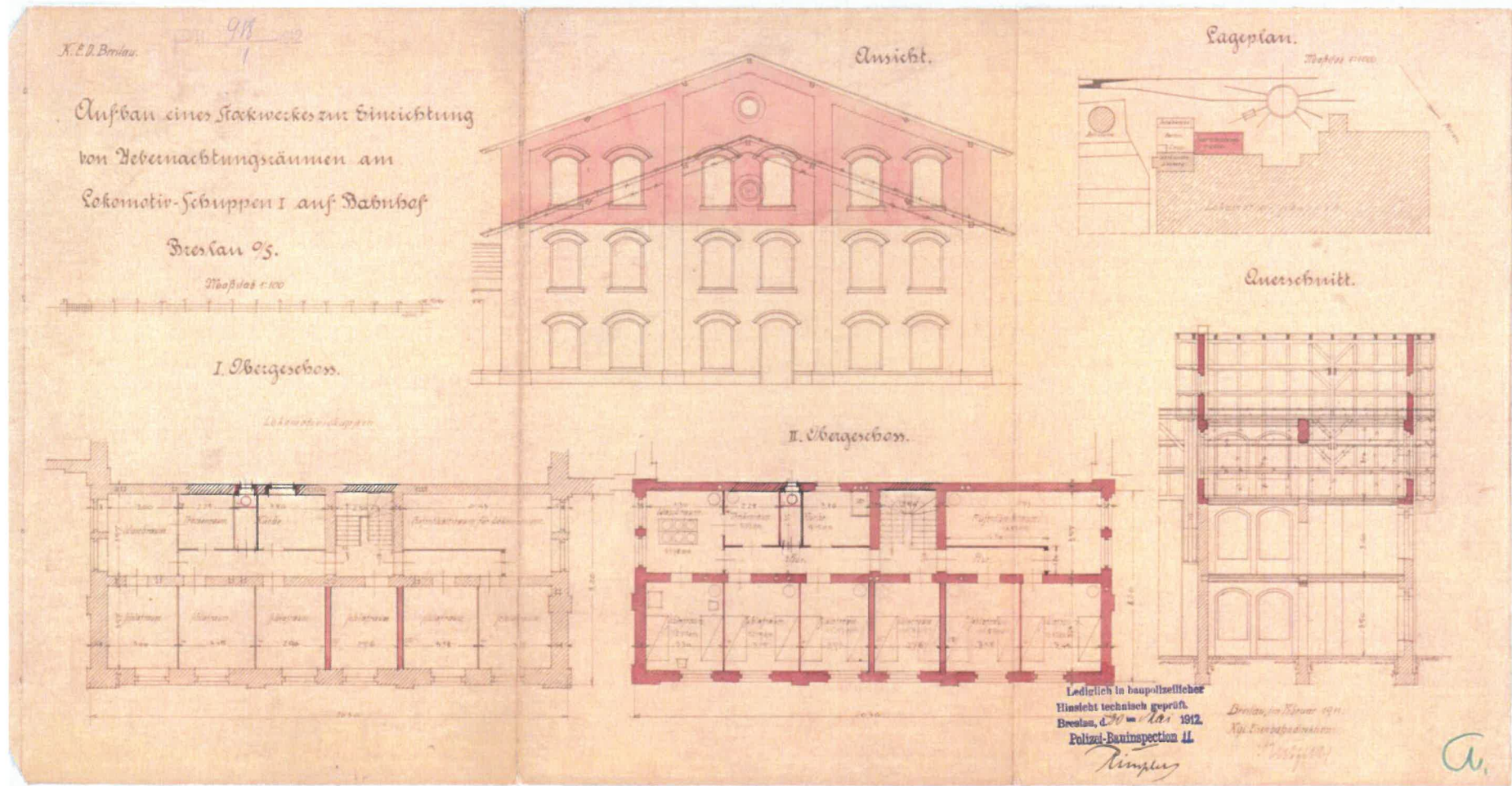
1. Miejscowość:	Wrocław	5. Nazwa zabytku (jak w karcie), adres Historyczny zespół budowlany zaplecza technicznego stacji Wrocław Główny ul. Hubska 2, 4, 6, ul. Paczkowska 26.	6. Zawartość załącznika Hala napraw lokomotyw (5,6) z 1909 (ABMW, T 1278_BN 165157) Rewers: Parowozownia (7) – nadbudowa, 1912 (ABMW, T 1279_1031_12 p 14)
2. Gmina	Wrocław		
3. Powiat	Wrocław		
4. Województwo	Dolnośląskie		



Na rysunku widoczna rozbudowana hala napraw lokomotyw, nieistniejący magazyn centralny od południa, magazyn na inwentarz (12) - zachód oraz mały budynek łaźni dla robotników od wschodu (11).

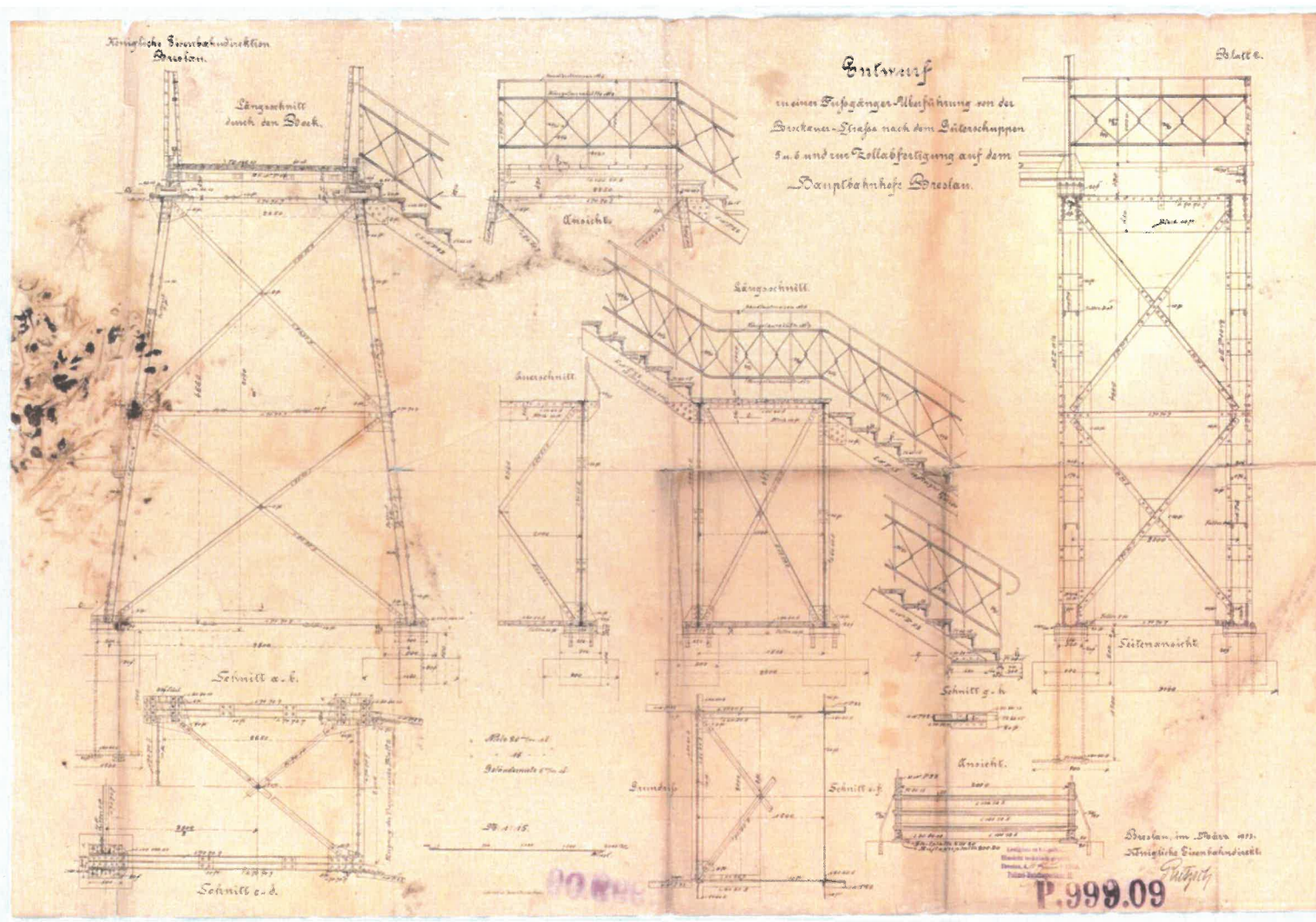
Opracowanie załącznika:
(data i podpis)

22.08.2025 r. *Paweł Bando*



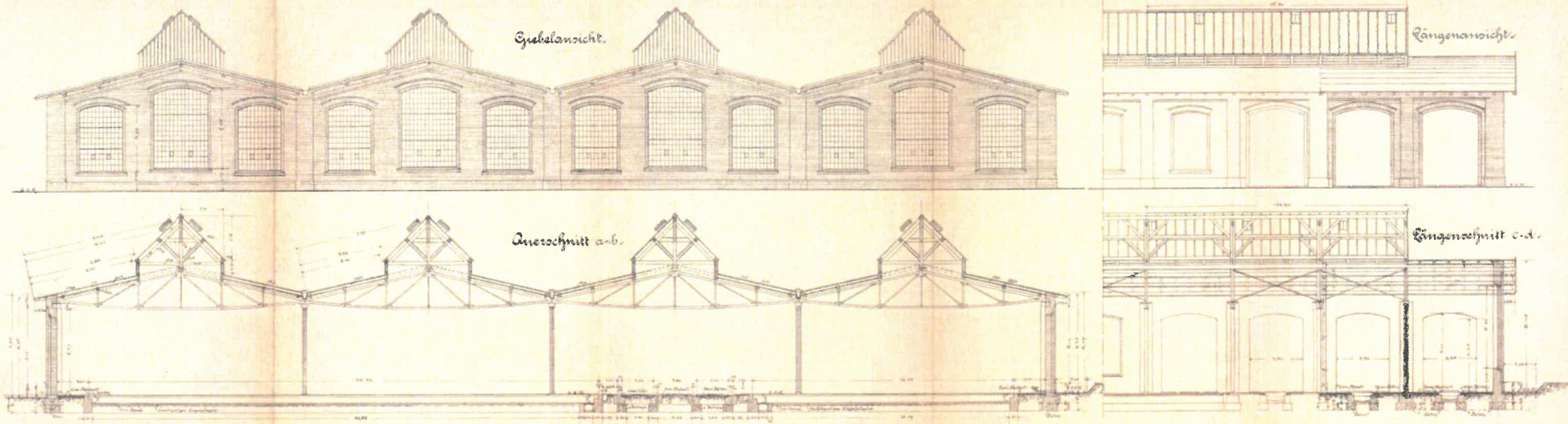
Projekt nadbudowy południowo-wschodniej części mieszczącej mieszkania służbowe pracowników parowozowni.

1. Miejscowość:	Wrocław	5. Nazwa zabytku (jak w karcie), adres Historyczny zespół budowlany zaplecza technicznego stacji Wrocław Główny ul. Hubska 2, 4, 6, ul. Paczkowska 26.	6. Zawartość załącznika Kładka nad torami (9) z 1912r. (ABMW, T 1278_BN 165164) Rewers: Warsztaty napraw wagonów (28) z 1908r. (ABMW, T 1278_BN 165169)
2. Gmina	Wrocław		
3. Powiat	Wrocław		
4. Województwo	Dolnośląskie		



Opracowanie załącznika:
(data i podpis)

22.08.2025r. *(Dorota Pawlak)*



P.1355,08

1. Miejscowość:	Wrocław	5. Nazwa zabytku (jak w karcie), adres Historyczny zespół budowlany zaplecza technicznego stacji Wrocław Główny ul. Hubska 2, 4, 6, ul. Paczkowska 26.	6. Zawartość załącznika PAROWOZOWNIA (01): 1 - 4 Rewers: KUŹNIA (02): 5 - 8
2. Gmina	Wrocław		
3. Powiat	Wrocław		
4. Województwo	Dolnośląskie		

1.



2.



3.



4.



Opracowanie załącznika:
(data i podpis)

22.08.2025 r. *Donata Andro*

5.



6.



7.



8.



ZAŁĄCZNIK DO KARTY EWIDENCYJNEJ

Nr 11

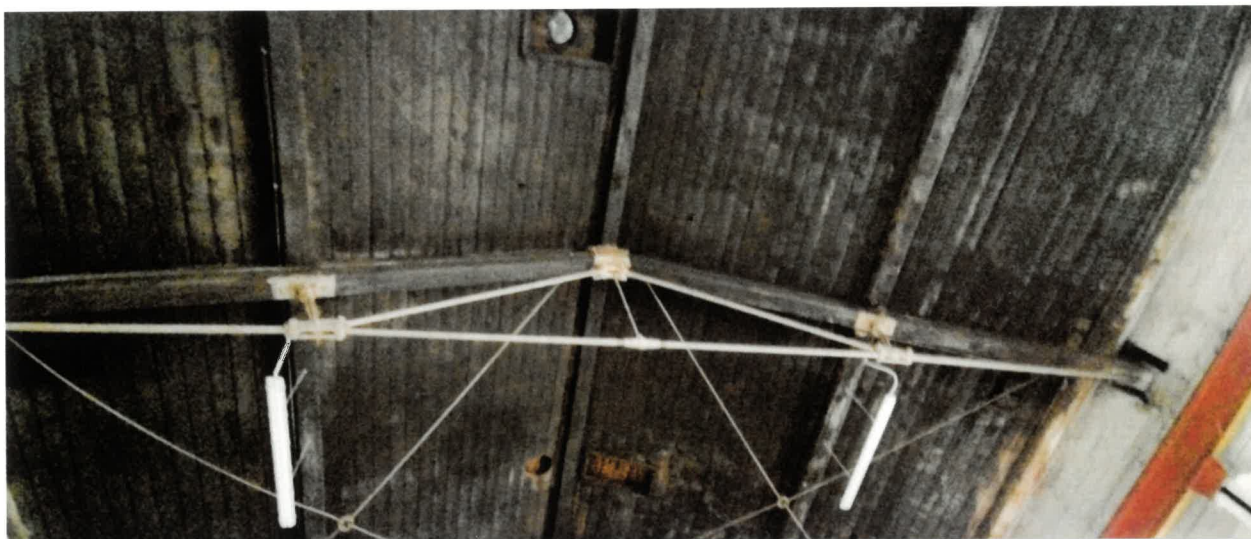
1. Miejscowość:	Wrocław	5. Nazwa zabytku (jak w karcie), adres Historyczny zespół budowlany zaplecza technicznego stacji Wrocław Główny ul. Hubska 2, 4, 6, ul. Paczkowska 26.	6. Zawartość załącznika WARSZTAT RUR KOTŁOWYCH (03): 9 - 13 Rewers: STOLARNIA (04): 14 – 16, HALA NAPRAW LOKOMOTYW cz. płd. – zach. (05): 17 - 20
2. Gmina	Wrocław		
3. Powiat	Wrocław		
4. Województwo	Dolnośląskie		



9.



10.



11.



12.

13.

Opracowanie załącznika:
(data i podpis)

22.08.2021 r. *(signature)*



14.

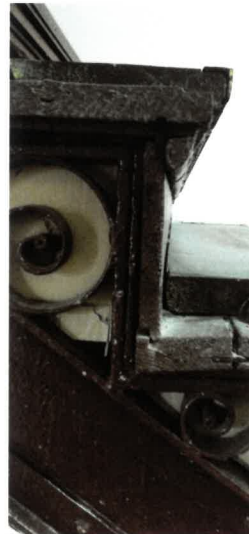


15.

16.



18.



20.

17.

19.

1. Miejscowość:	Wrocław	5. Nazwa zabytku (jak w karcie), adres Historyczny zespół budowlany zaplecza technicznego stacji Wrocław Główny ul. Hubska 2, 4, 6, ul. Paczkowska 26.	6. Zawartość załącznika HALA NAPRAW LOKOMOTYW cz. pld. – zach. (06): 21, PAROWOZOWNIA (07): 22, 24, WAGONY ZABYTEKOWE: 23, Rewers: WIEŻA CIŚNIEŃ (08): 25-27, KŁADKA NAD TORAMI (09): 28
2. Gmina	Wrocław		
3. Powiat	Wrocław		
4. Województwo	Dolnośląskie		

21.



22.



23.



24.



Opracowanie załącznika:
(data i podpis)

22.08.2021 r.

25.

→
26.



27.



28.

1. Miejscowość:	Wrocław	5. Nazwa zabytku (jak w karcie), adres Historyczny zespół budowlany zaplecza technicznego stacji Wrocław Główny ul. Hubska 2, 4, 6, ul. Paczkowska 26.	6. Zawartość załącznika OBROTNICA KOLEJOWA (10): 29, 30 BUDYNEK DAWNYCH ŁAŻNI (11): 31, 32 Rewers: MAGAZYN NA INWENTARZ (12): 33 - 36
2. Gmina	Wrocław		
3. Powiat	Wrocław		
4. Województwo	Dolnośląskie		

29.



30.



31.



32.



Opracowanie załącznika:
(data i podpis)

22.08.2025 r. *(Danełko 3moleko)*

33.



34.



35.



36.



1. Miejscowość:	Wrocław	5. Nazwa zabytku (jak w karcie), adres	6. Zawartość załącznika
2. Gmina	Wrocław	Historyczny zespół budowlany zaplecza technicznego stacji Wrocław Główny ul. Hubska 2, 4, 6, ul. Paczkowska 26.	KOTŁOWNIA (13): 37 - 41
3. Powiat	Wrocław		Rewers: KOTŁOWNIA (13) c.d.: 42 - 45
4. Województwo	Dolnośląskie		BUDYNEK BIUROWY (14): 46, 47

37.



38.



39.



40.



41.

Opracowanie załącznika:
(data i podpis)

22.08.2021 r. Dorota Pawłowska

42.



44.

→
43.←
45.

46.



47.

ZAŁĄCZNIK DO KARTY EWIDENCYJNEJ

Nr 15

1. Miejscowość:	Wrocław	5. Nazwa zabytku (jak w karcie), adres	6. Zawartość załącznika
2. Gmina	Wrocław	Historyczny zespół budowlany zaplecza technicznego stacji Wrocław Główny ul. Hubska 2, 4, 6, ul. Paczkowska 26.	BUDYNEK BIUROWY (14): 48 - 53
3. Powiat	Wrocław		BUDYNEK MIESZKALNY (15): 54, 55
4. Województwo	Dolnośląskie		Rewers: WARSZTATY NAPRAW ROZJAZDÓW (16): 56 - 59

48.



→
49.



51.



←
52.

→
50.



54.



55.

Opracowanie załącznika:
(data i podpis)

22. 08. 2025 r. (Dorota Pardo)

56.



57.



58.



59.



1. Miejscowość:	Wrocław	5. Nazwa zabytku (jak w karcie), adres Historyczny zespół budowlany zaplecza technicznego stacji Wrocław Główny ul. Hubska 2, 4, 6, ul. Paczkowska 26.	6. Zawartość załącznika WARSZTATY NAPRAW ROZJAZDÓW (16): 60, 61, BUDYNEK SOCJALNY - ŁAŹNIE (17): 62, 63, Rewers: ŻURAW WODNY (18): 64, PORTIERNIA (20): 65, 66, BUDYNEK ADMINISTRACYJNY (19): 67
2. Gmina	Wrocław		
3. Powiat	Wrocław		
4. Województwo	Dolnośląskie		

60.



61.



62.



63.

Opracowanie załącznika:
(data i podpis)

22.08.2021 r.

Dariusz Pander

64



65.
←

66.



67.

1. Miejscowość:	Wrocław	5. Nazwa zabytku (jak w karcie), adres	6. Zawartość załącznika
2. Gmina	Wrocław	Historyczny zespół budowlany zaplecza technicznego stacji Wrocław Główny ul. Hubska 2, 4, 6, ul. Paczkowska 26.	PRZYCZÓŁEK WIADUKTU KOLEJOWEGO: 68, BUDYNEK MIESZKALNY (21): 69, 70, POMNIK (22): 71, 72, Rewers: MUR OPOROWY I OGRODZENIE (23): 73, 74, ŚWIETLICA (25): 75, 76, TRAFOSTACJA (24): 77, 78
3. Powiat	Wrocław		
4. Województwo	Dolnośląskie		

68.



69.

←

70.



71.

←

72.

Opracowanie załącznika:
(data i podpis)

22.08.2025 r. [signature]

73.



74.

→
75.76.
←

77.



78.

1. Miejscowość:	Wrocław	5. Nazwa zabytku (jak w karcie), adres	6. Zawartość załącznika
2. Gmina	Wrocław	Historyczny zespół budowlany zaplecza technicznego stacji Wrocław Główny ul. Hubska 2, 4, 6, ul. Paczkowska 26.	WIEŻA CIŚNIEŃ (26): 79, BOCZNICE LOKOMOTYWOWNI (27): 80, 82, PAROWÓZ: 81, 83
3. Powiat	Wrocław		Rewers: WARSZTATY NAPRAW WAGONÓW (28): 84 - 87
4. Województwo	Dolnośląskie		

79.

→
80.

81.

82.
←

83.

Opracowanie załącznika:
(data i podpis)

22.08.2025 r. Dorota Pawlak

84.



86.



85.



87.



1. Miejscowość:	Wrocław	5. Nazwa zabytku (jak w karcie), adres Historyczny zespół budowlany zaplecza technicznego stacji Wrocław Główny ul. Hubska 2, 4, 6, ul. Paczkowska 26.	6. Zawartość załącznika WARSZTATY NAPRAW WAGONÓW (28): 88 - 90, Rewers: LOKOMOTYWOWNIA (29): 91 - 94
2. Gmina	Wrocław		
3. Powiat	Wrocław		
4. Województwo	Dolnośląskie		

88.



90.



89.



Opracowanie załącznika:
(data i podpis)

22.08.2025 r. [Podpis]

91.



93.



92.

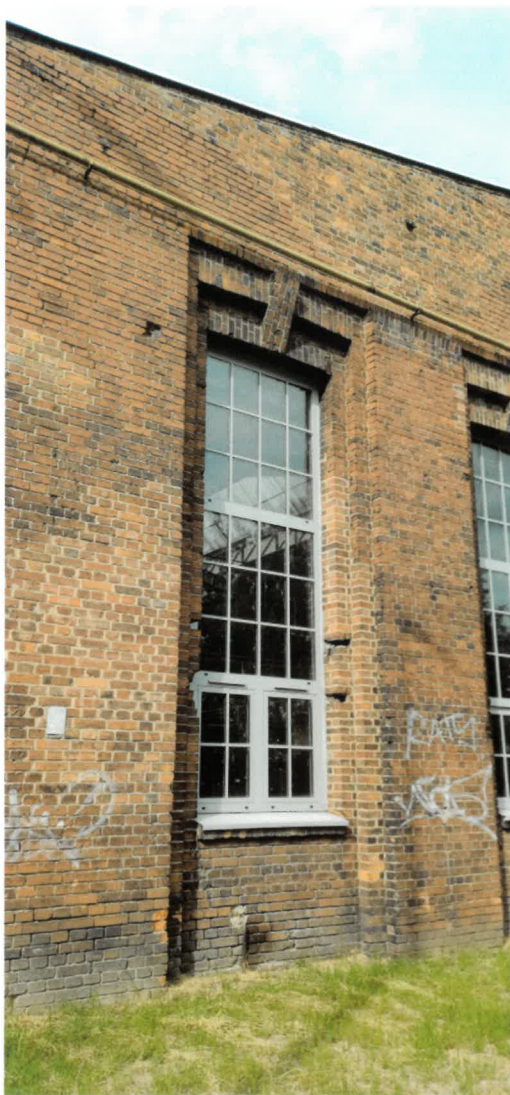


94.



1. Miejscowość:	Wrocław	5. Nazwa zabytku (jak w karcie), adres	6. Zawartość załącznika
2. Gmina	Wrocław	Historyczny zespół budowlany zaplecza technicznego stacji Wrocław Główny ul. Hubska 2, 4, 6, ul. Paczkowska 26.	LOKOMOTYWOWNIA (29): 95, 96, PAROWÓZ na torach bocznic (27): 97, zabytkowy WAGON w rejonie warsztatów (28): 98 Rewers: SCHRON (J): 99, SCHRON (H): 100, SŁUP bramy wjazdowej przy obrotnicy (10): 101, nieużytkowany BUDYNEK na północ od wieży ciśnień (08): 102, ZNISZCZENIA zabudowy w strefie garaży (wschodnia część zespołu): 103
3. Powiat	Wrocław		
4. Województwo	Dolnośląskie		

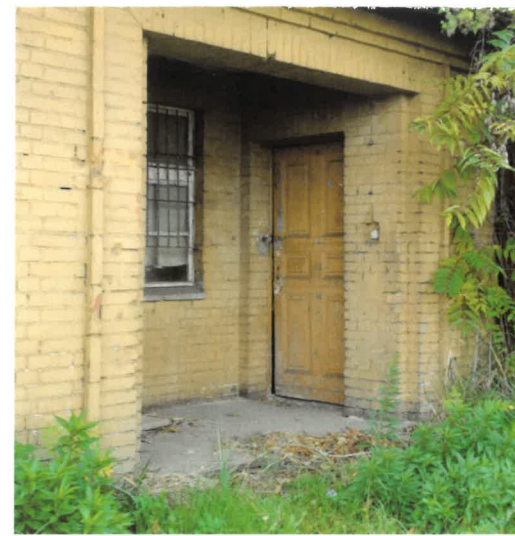
95.

→
96.97.
←

98.

Opracowanie załącznika:
(data i podpis)22.08.2015 r. *Donat Zmorski*

99.



101.
←

102.

100.



103.