

KARTA EWIDENCYJNA ZABYTKU NIERUCHOMEGO NIEWPISANEGO DO REJESTRU ZABYTKÓW		3. Miejscowość
1. Nazwa	2. Czas powstania	WROCŁAW
HISTORYCZNY ZESPÓŁ BUDOWLANY BOCZNIC LOKOMOTYWOWNI WROCŁAW GŁÓWNY WRAZ ZE STANOWISKAMI OBRZĄDZANIA PAROWOZÓW	2 poł. XIX w., 1927, 1933 r.	
9. Materiały graficzne		4. Adres (ulica, nr posesji) ul. Paczkowska Dz.nr ewid. 4/105 AR-42 obr. Południe
		5. Przynależność administracyjna województwo: DOLNOŚLĄSKIE powiat: WROCŁAW gmina: WROCŁAW
		6. Współrzędne geograficzne 51° 5' 23.609" N 17° 3' 17.518" E
		7. Użytkowanie obecne Częściowo użytkowany na potrzeby obsługi linii kolejowej
		8. Stan zachowania 3

10. Istniejące zagrożenia, najpilniejsze postulaty konserwatorskie

Historyczny zespół torów X wraz ze stanowiskiem obrządzania parowozów przy dawnej lokomotywni Wrocław Główny stanowi czytelny relikw zaplecza technicznego jednej z najważniejszych stacji kolejowych Dolnego Śląska. Układ powstawał etapowo od końca XIX wieku, w ramach rozbudowy wrocławskiego węzła kolejowego prowadzonej przez kolej pruską, a następnie modernizowany był w pierwszej połowie XX wieku zgodnie z rosnącymi potrzebami ruchu parowego. Zespół torów X tworzy układ torów pomocniczych, prowadzących z głównych szlaków stacyjnych w kierunku obiektów dawnej lokomotywni. Ich przebieg i proporcje odpowiadają charakterystycznym rozwiązaniom projektowym z przełomu XIX i XX wieku, podporządkowanym płynnej organizacji ruchu trakcji parowej. Tory te służyły wprowadzaniu i odstawianiu parowozów oraz kierowaniu ich na stanowiska obsługowe, stanowiąc ważny element logistyki całego zaplecza.

Stanowisko obrządzania parowozów zlokalizowane przy torach X obejmowało pełny zestaw urządzeń niezbędnych do codziennej eksploatacji lokomotyw parowych. W jego skład wchodziły urządzenia nawęglania w formie konstrukcji umożliwiających ręczny lub półmechaniczny załadunek węgla do tendrów, żurawie wodne służące do napełniania kotłów wodą, a także popielniki i kanały oczyszczowe pozwalające na usuwanie żużlu i popiołu. Obecne były również kanały rewizyjne umożliwiające obsługę podwozia oraz elementy odwodnienia związane z pracą urządzeń wodnych i oczyszczających. Choć część wyposażenia nie przetrwała do dziś, a inne elementy zachowały się fragmentarycznie, układ przestrzenny stanowiska pozostaje czytelny, a relikty infrastruktury jednoznacznie wskazują na pierwotną funkcję zespołu.

Zespół torów X oraz pozostałości stanowiska obrządzania parowozów narażone są na postępującą degradację wynikającą z wieloletniego braku użytkowania oraz niewystarczających działań utrzymaniowych. Najpoważniejsze zagrożenia stanowi korozja elementów stalowych, erozja konstrukcji murowanych kanałów rewizyjnych i oczyszczowych oraz niszczenie infrastruktury przez czynniki atmosferyczne i roślinność samosiewną. Zatarcie historycznego układu przestrzennego postępuje również na skutek zasypywania, zarastania i stopniowej likwidacji fragmentów torowiska. Istnieje także zagrożenie wynikające z przekształceń urbanistycznych i modernizacji infrastruktury kolejowej, które mogą prowadzić do nieodwracalnej utraty pozostałości dawnego stanowiska obsługi parowozów. Niezbędne jest także oczyszczenie terenu z roślinności i odpadów, a następnie zabezpieczenie elementów konstrukcyjnych przed dalszą degradacją. Wskazane jest również oznaczenie i udokumentowanie przebiegu historycznego układu torów, aby zapobiec jego dalszemu zacieraniu podczas prac infrastrukturalnych.

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

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

28 listopada 2025 r.

Jędrzej Sochocki-Musiał

Musiał