

KRAJOWY OŚRODEK BADAŃ I DOKUMENTACJI  
ZABYTKÓW W WARSZAWIE  
KARTA EWIDENCJI ZABYTKÓW  
RUCHOMYCH TECHNIKI

DZIEDZINA NAUKI LUB TECHNIKI  
PORTY ŚRÓDLĄDOWE

1. Określenie zabytku (rodzaj, typ)

PORT CZERNIAKOWSKI – ZESPÓŁ

2. Czas powstania

1904 r.

3. Materiał (materiały) podstawowy

Ziemna budowla hydrotechniczna, ścianki kanału umocnione za pomocą bruku pojedynczego z kamienia naturalnego.

4. Dane firmowe (nazwa wytwórcy, kraj, marka, model i wszelkie inne oznaczenia firmowe i napisy)

Kanał wjazdowy i basen zimowiska Portu Czerniakowskiego.

5. Wymiary

Powierzchnia:  
kanału dojazdowego 2 ha,  
basenu zimowiska 5 ha.

6. Masa

----

7. Liczba

1 szt.

9. Dane adresowe

WARSZAWA  
(miejsowość)

Śródmieście  
(dzielnica)

Mazowieckie  
(województwo)

10. Właściciel i jego adres oraz jednostka nadrzędna (resort-departament)

Zarząd Mienia m.st. Warszawy  
ul. Jana Kazimierza 62, 01-248  
Warszawa

11. Użytkownik i jego adres

Warszawskie Towarzystwo  
Wioślarskie,  
Klub PTTK „Rejsy”,  
Fundacja „Ja Wisła”,  
Straż Miejska m. st. Warszawy,  
właściciele koszarek  
mieszkalnych cumujących w  
kanale wjazdowym.

12. Miejsce pracy (przechowywania)

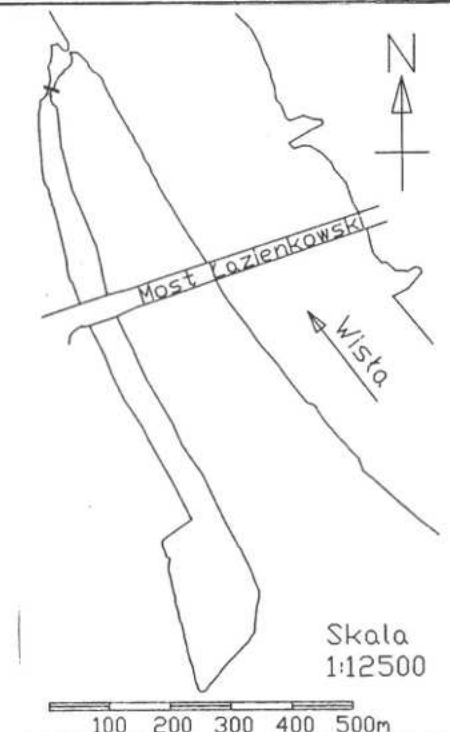
Port Czerniakowski w Warszawie  
obszar pomiędzy  
ulicami: Gen. M. Żarskiego  
a Czerniakowską.

13. Udostępnienie

obiekt dostępny

14. Rejestr zabytków

8. Fotografie i rysunki techniczne (6×9; 7,5×10,5; 9×12) pozwalające na identyfikację obiektu



#### 15. Historia obiektu

**Port Czerniakowski** zbudowany został w **1904 roku** głównie jako zaplecze techniczne **Żeglugi Parowej Maurycego Fajansa**, jego projektantem i budowniczym był **inż. Lucjan Kwiciński**. Przy budowie portu wykorzystano naturalny element ukształtowania terenu - powstała w wyniku powodzi w 1884 roku **Łachę Czerniakowską**. Zastosowano rozwiązanie obiektu, składające się z **kanalu wjazdowego, z pochylnią stoczni oraz z basenu portowego-zimowiska**. Port od początku nie pełnił funkcji handlowych, przeznaczony był na **zimowisko taboru śródlądowego** podczas pochodu łodów, gdy żegluga na Wiśle zamierała, zaś zimujące przy nadbrzeżach jednostki były narażone na zatopienie przez krę. **Ścianki kanału oraz basenu brukowano pojedynczym kamieniem naturalnym** i uzbrojono w **urządzenia cumownicze** – polery i pierścienie cumownicze, zaś wszystkie odcinki nadbrzeży wyposażono w **kamienne schodki**.

Na prawym brzegu kanału wjazdowego na terenie ograniczonym ulicami Czerniakowską oraz Solec powstały w **1904 roku zabudowania stoczni rzecznej Żeglugi Parowej Maurycego Fajansa**. Głównym elementem tego zakładu była **pochylnia z napędem ręcznym** do slipowania budowanych oraz remontowanych jednostek o długości około 30 metrów oraz **hala warsztatów mechanicznych**. Był to **poprzeczny wyciąg** o długości 69,02 m. składający się z 6 torów o rozpiętości 5,00 m między osiami szyn i o rozstawie między osiami torów 10,75 m. Na wyciągu znajdowało się **6 wózków stalowych** o wymiarach 8,00 X 5,60 m. Przesuwano je przy pomocy 6 wind o napędzie ręcznym. Przy stanie wody + 0,5 m na wodowskazie przy moście Kierbedzia ponad wózkami znajdował się 1 m wody.

**Główna hala warsztatów stoczni** była murowana z cegły, słupy oraz więzary dachowe były konstrukcji żelbetowej, posiadała drewniany dach kryty papą z świetlikiem o przekroju trójkątnym, podłoga budynku była betonowa. W wydziale mechanicznym oraz kotłarni zamontowano **suwnice ręczne** o udźwigu 2 T oraz 1,5 T. W hali tej znajdował się wydział **mechaniczny, kotłarnia, kuźnia, wydział silnikowy, dział elektryczny oraz narzędziownia**. W wydziale silnikowym znajdowała się specjalna tokarka z bardzo długim łożem do obróbki wałów napędowych statków.

Ciąg dalszy na wkładce nr 2, 3.

19. Opis i charakterystyka techniczna (parametry i cechy techniczne, konstrukcja i budowa, rodzaj napędu i sterowania, materiał i technika wykonania, elementy składowe decydujące o charakterze i funkcji)

#### Sytuacja

**Port Czerniakowski w Warszawie** zlokalizowany jest na zachodnim (lewym) brzegu Wisły na obszarze położonym pomiędzy ulicami: Gen. M. Żarskiego a Czerniakowską. Dojazd do portu prowadzi od ul. Czerniakowskiej (Wisłostrady). Wejście do portu znajduje się w kilometrze 511 rzeki Wisły.

#### Opis techniczny

**Port Czerniakowski jest ziemną budowlą hydrotechniczną** składającą się z kanału wjazdowego, pochylni oraz basenu portowego-zimowiska. **Kanał wjazdowy** o długość 500 metrów i szerokości 50 metrów, posiada przekrój trapezowy. **Basen zimowiska** o długości 240 metrów posiadał szerokość 150 metrów. Głębokość kanału i basenu portowego przy niskiej wodzie – 2 m, przy wodzie żeglownej 230 cm na wodowskazie warszawskim – 2,5 m (głębokość żeglowna przed zamuleniem kanału i portu). Obecnie do portu ze względu na zamulenie wchodzić mogą jedynie jednostki o niewielkim zanurzeniu 40 cm. Kanał wjazdowy o szerokości około 50 metrów umożliwiał wyminięcie się dwóch idących z przeciwnych kierunków jednostek. Jedynie największe obiekty, pogłębiarki ssąco-refulująca „Smok” i kublowa „Belzebub” stacjonujące w Porcie Czerniakowskim, podczas wyprowadzania na Wisłę lub wprowadzania do portu zajmowały uniemożliwiały wymijanie innych jednostek. Basen zimowiska obwałowano od strony Cypla Czerniakowskiego **wałami przeciwpowodziowymi**. Ściany kanału i basenu zimowiska w formie **skarp oraz laweczek brukowanych** pojedynczym kamieniem naturalnym są częściowo obetonowane. **Stoki i laweczki nadbrzeża oraz część podwodną pochylni stoczni rzecznej** umocniono (w przypadku stoków pojedynczym, a na pochylni pięciorzędowym) **ubezpieczeniem - palisadą drewnianą**. Zachowane relikty dawnej pochylni stoczni rzecznej żeglugi parowej Maurycego Fajansa w postaci **6 toków szynowych mocowanych do podłoża na podkładach drewnianych, w części zalewowej posadowionych na poduszkach betonowych**. Dno kanału oraz basenu portowego gruntowe nieumocnione. Wszystkie odcinki nadbrzeży uzbrojone są w infrastrukturę przeznaczoną do cumowania jednostek w postaci: **zwykłych oraz kratowych polerów cumowniczych** (wykonanych z rur stalowych dwóch typów:  $\varnothing$  400 mm oraz  $\varnothing$  350 mm, zalanych wewnątrz betonem z osadzonymi w górnej części pierścieniami cumowniczymi), **pierścieni cumowniczych** (obecnie niewidocznych, zasypanych ziemią), **kamiennych oraz betonowych schodków zejściowych**. Istniejące polery cumownicze są wtórne i noszą cechy konstrukcji prowizorycznej.

#### 16. Przeznaczenie pierwotne

Zimowisko taboru śródlądowego podczas pochodu lodów, do 1945 roku stocznia piaskarskich jednostek drewnianych, stocznia rzeczna do 1970 r., siedziba oraz baza taboru pływającego administracji wodnej do ok. 1972 roku, siedziba klubów wodniackich.

#### 17. Użytkowanie obecne i przewidywane w przyszłości

W kanale dojazdowym ma swą siedzibę Klub PTTK „Rejsy” oraz WTW, na pochylni dawnej stoczni organizowane jest przez fundację „Ja Wisła” muzeum Wisły, w kanale zacumowanych jest kilka barek mieszkalnych-koszarek.

#### 18. Remonty, zmiany konstrukcyjne, modernizacje

Bezpośrednio w okresie powojennym zasypano gruzem **pochylnię** dawnej **stoczni jednostek drewnianych batów i kryp**, było to pierwsze przekształcenie oryginalnego profilu nadbrzeży portu. Na początku lat 60-tych XX wieku na **Cyplu Czerniakowskim** zlokalizowano nową **przystań WTW**. Po likwidacji **Warszawskiej Stoczni Rzecznej** na początku lat 70-tych XX wieku oraz bazy i budynków **Okręgowego Zarządu Wodnego** około 1972 roku, port utracił swe dotychczasowe znaczenie. Od tego czasu pełnił jedynie funkcje **rekreacyjne i turystyczne**. Dawną **pochylnię stoczni** zasypano w połowie gruzem, wejście do portu, kanał wjazdowy oraz basen zimowiska nie pogłębiane od wielu lat uległy znacznemu zamuleniu. Także nie konserwowane **ścianki kanału i basenu brukowane kamieniem naturalnym** z czasem zasypane zostały warstwą ziemi i gruzu, częściowo uległy zniszczeniu i przekształceniom, ponadto zarosły drzewami oraz roślinnością. Niewielkie fragmenty oryginalnej **nawierzchni brukowej** miejscowo wylano warstwą betonu. Prawdopodobnie w okresie powojennym oryginalne **schodki kamienne** w nadbrzeżach przebudowano na szersze **konstrukcji betonowej**. Zapewne w latach 60-tych i 70-tych XX wieku zbudowano również **betonowe urządzenia cumownicze** na nadbrzeżu przystani WTW oraz kilka **pochylni do slipowania jachtów**. W ostatnich latach „złomiarze” wycieli również dostępne fragmenty szyn pochylni, część stalowych **pachołków cumowniczych** oraz stalowe, nitowane **słupy linii energetycznej**, na których umieszczone były również lampy oświetleniowe. Zachowały się jedynie cokoły słupów oraz jeden oryginalny słup na terenie **Straży Miejskiej**. Istniejące obecnie **polery cumownicze** nie są oryginalne, na nadbrzeżach zabudowano je w okresie powojennym.

Ciąg dalszy na wkładce nr 3.

Na obrzeżach kanału oraz basenu znajdują się ponadto wtórne **betonowe bloki cumownicze** oraz **betonowe urządzenia cumownicze** z lat siedemdziesiątych, w rejonie przystani Warszawskiego Towarzystwa Wioślarskiego a także kilka wtórnych **pochylni przeznaczonych do slipowania jachtów** oraz innych niewielkich jednostek turystycznych. Do napędu **wózka jednej z pochylni** wykorzystano **mechaniczną windę kotwiczną**, zapewne z lat 40-tych lub 50-tych XX wieku, pochodzącą ze statku, holownika lub barki. W górnej części nadbrzeży kanału i basenu portowego zachowane są zabetonowane **podstawy słupów linii energetycznej**, na których umieszczone były także **lampy elektryczne** oświetlające teren: kanału, stoczni i portu-zimowiska.

Ciąg dalszy na wkładce nr 3.

#### 20. Stan zachowania i potrzeby konserwatorskie

W większości zachował się oryginalny profil **wałów i ścianek kanału, basenu portowego** oraz **pochylni**. Stoki **kanalu i basenu zimowiska** oraz **pochylnia** zasypane są cienką warstwą ziemi i gruzu, obrzeża kanału i zimowiska zarośnięte są drzewami i roślinnością, a ponadto częściowo zniszczone. Oryginalna **nawierzchnia brukowa z kamienia naturalnego** jest miejscowo wylana betonem. W nadbrzeżach basenu zachowały się jedyne oryginalne **schodki kamienne**. Ostatnim **oryginalnym budynkiem** na terenie portu jest siedziba przedwojennego **Klubu „Syrena”**, obecnie **Klubu PTTK „Rejsy”** z okresu międzywojennego, jednak ze względu na typowo użytkową architekturę oraz znaczny stopień przebudowy w latach 70-tych XX wieku posiada on znikomą wartość architektoniczną.

Podczas przyszłego remontu portu konieczne jest: oczyszczenie ścianek kanału, usunięcie zalegającej na nich ziemi, usunięcie korzeni drzew rozsadzających nawierzchnie brukowej, częściowe odtworzenie profilu stoków i ławeczek, skucie fragmentów wtórnej wylewki cementowej, zrekonstruowanie oryginalnych schodków kamiennych, wycięcie części drzew oraz uzupełnienie ubytków oryginalnej nawierzchni brukowej a także brakujących polerów i pierścieni cumowniczych. W przypadku podejmowania prób ożywienia dawnego portu np. organizacji w nim mariny należałoby pogłębić jego koryto i basen, a także oczyścić wejście do kanału wjazdowego w osi **Pomnika Saperów**. W przypadku remontu terenu dawnej stoczni konieczne jest usunięcie ziemi i gruzu z szyn pochylni, wycięcie drzew oraz odsłonięcie i odtworzenie oryginalnej nawierzchni brukowej. Należy również odtworzyć wycięte fragmenty wszystkich toków dobierając odpowiedni typ szyn.

Ciąg dalszy na wkładce nr 3.

# WKŁADKA DO KARTY EWIDENCYJNEJ ZABYTKÓW TECHNIKI Nr 1

1. Miejscowość

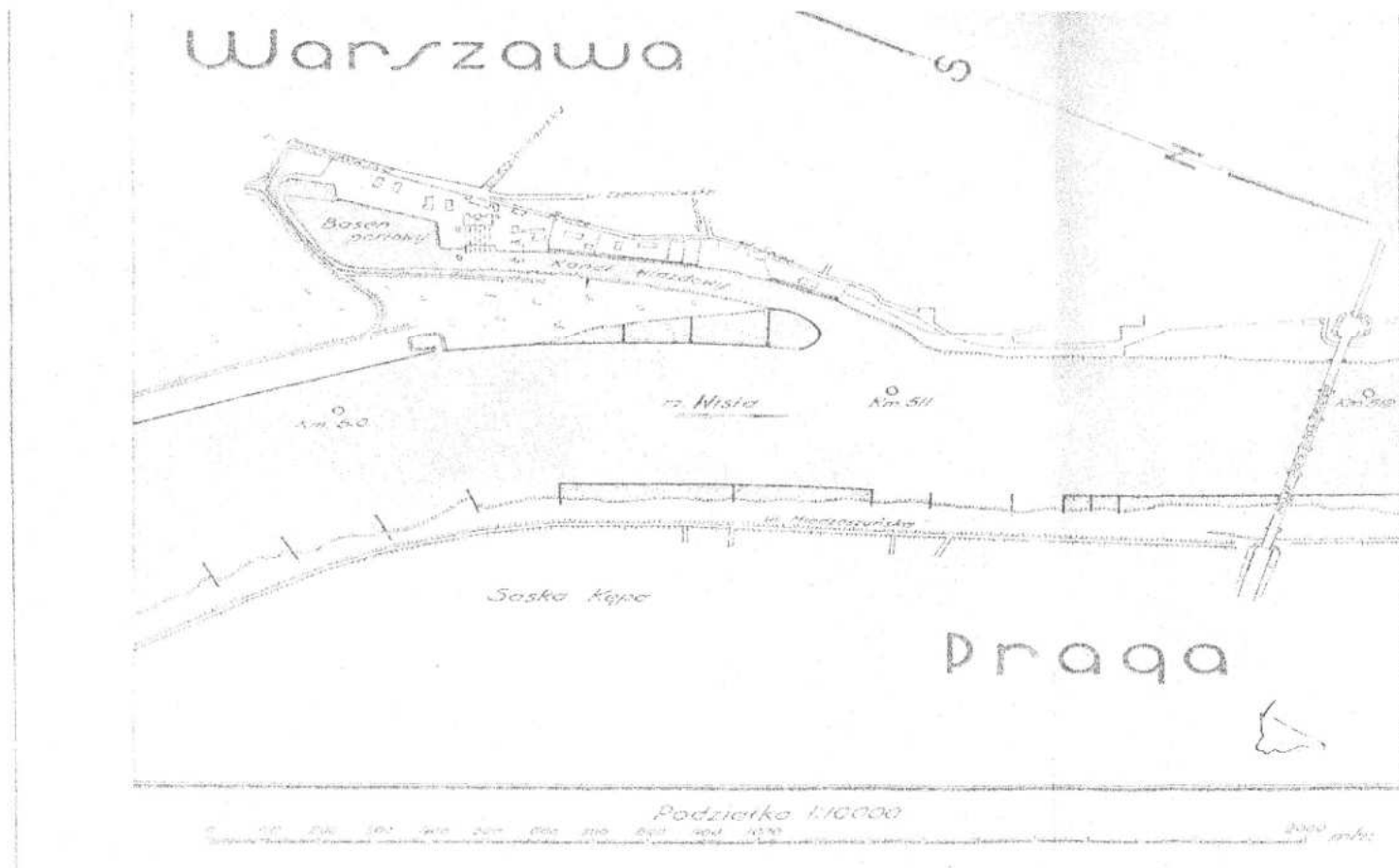
WARSZAWA

2. Obiekt

PORT CZERNIAKOWSKI

3. Zawartość wkładki (nazwa obiektu lub materiału uzupełniającego)

Plan Portu Czerniakowskiego opracowany dla celów mobilizacyjnych pod koniec lat 30-tych XX wieku przez Biuro Wojskowe Ministerstwa Komunikacji.



Wkładkę założył: dr Zbigniew Tucholski

1. Miejscowość

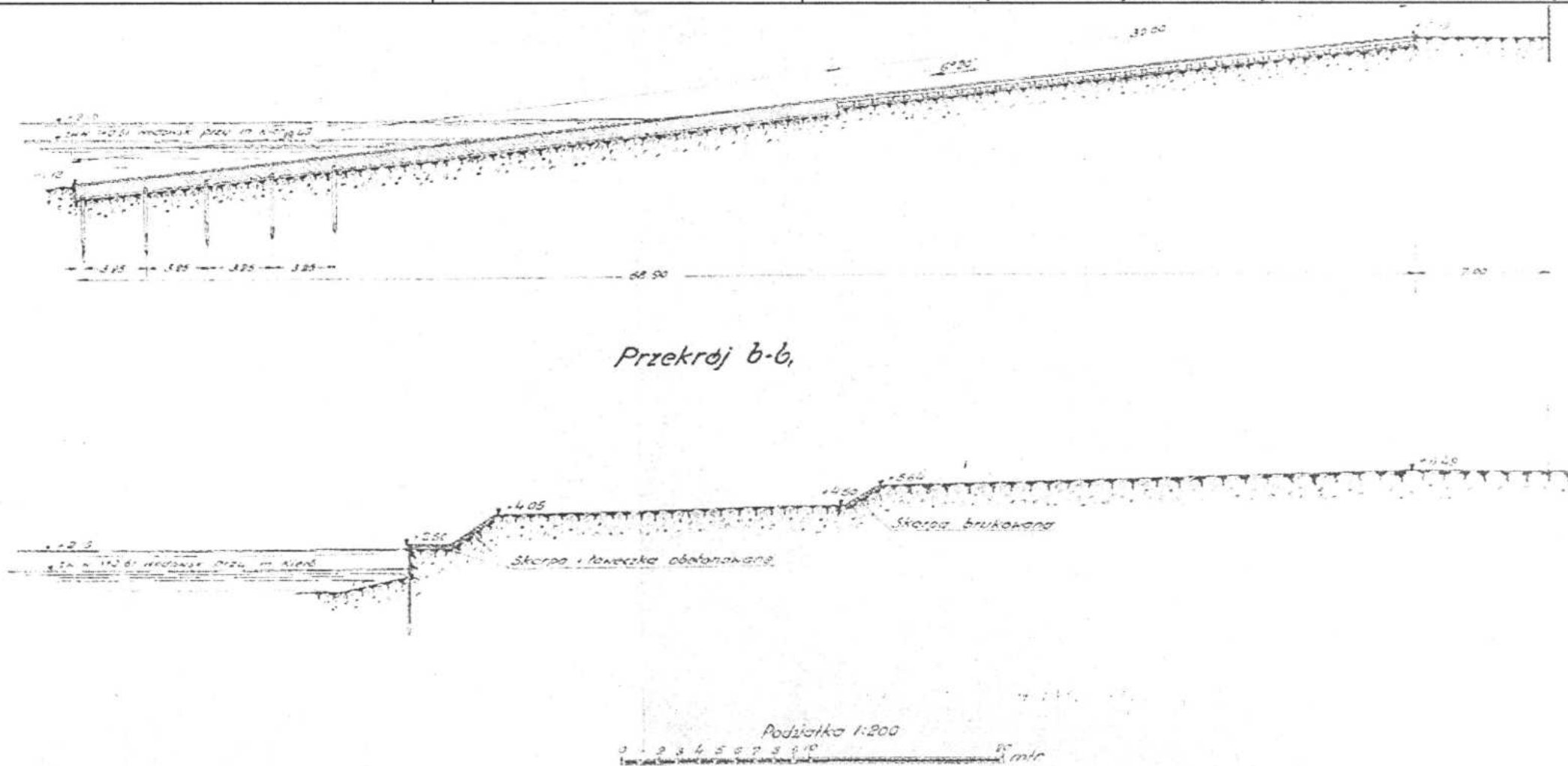
WARSZAWA

2. Obiekt

PORT CZERNIAKOWSKI

3. Zawartość wkladki (nazwa obiektu lub materialu uzupełniającego)

Plan Portu Czerniakowskiego opracowany dla celów mobilizacyjnych pod koniec lat 30-tych XX wieku przez Biuro Wojskowe Ministerstwa Komunikacji.



Wkładkę założył: dr Zbigniew Tucholski

|                            |                                 |  |
|----------------------------|---------------------------------|--|
| 1. Miejscowość<br>WARSZAWA | 2. Obiekt<br>PORT CZERNIAKOWSKI | 3. Zawartość wkładki (nazwa obiektu lub materiału uzupełniającego)<br>Ciąg dalszy z pkt. 15. |
|----------------------------|---------------------------------|--|

c.d. z pkt 15

Na terenie stoczni znajdowała się ponadto: **stolarnia, malarnia, biura magazynu, świetlice, mieszkania służbowe, waga wozowa, biuro techniczne, wartownia oraz magazyn: ogólny, drzewny, tartaczny, podręczny stolarski, malarski, trocinowy, sprzętu placowego oraz skutniczego**. Na **pochylni stoczni** budowano holowniki i statki parowe z napędem bocznokołowym i śrubowym oraz jednostki bez napędu. Po prawej stronie kanału wjazdowego powstały budynki administracji wodnej (jeden z nich o klasycystycznej architekturze). W 1914 roku tabor pływający żeglugi Fajansa zarekwirowany został przez armię rosyjską i następnie niemiecką.

Wkrótce po odzyskaniu niepodległości port i stocznia przejęta została przez polską administrację wodną. W okresie międzywojennym w budynkach usytuowanych po prawej stronie kanału wjazdowego miał swą siedzibę **Państwowy Zarząd Wodny**, zaś stocznia podlegała tej instytucji. Budowano w niej jednostki bez napędu: barki żelazne, krypy, galery i łodzie oraz remontowano tabor pływający **PZW w Warszawie, Płocku, Wyszowie i Puławach** (statki parowe, pogłębiarki, łodzie motorowe oraz tabor bez napędu). Port Czerniakowski był również bazą taboru pływającego PZW, przy przystani po prawej stronie kanału wjazdowego cumował parowy, bocznokołowy **statek inspekcyjno-holowniczy „Kościszko”** (w czasie okupacji nazwę jego zmieniono na „Warschau”). Po 1945 roku przywrócono mu poprzednią nazwę z okresu międzywojennego. Od lat dwudziestych w końcowej części basenu portowego zimowiska funkcjonowała **prywatna stocznia drewnianych jednostek piaskarskich kryp i batów**. W okresie międzywojennym, podczas okupacji i w pierwszych latach powojennych piaskarze dzierżawili część nadbrzeża w basenie portowym do wyładunku piasku. W międzywojniu na prawym brzegu kanału wjazdowego powstały **kluby wodniackie: „Techników”, „Syrena” i „Nurt”**. We wrześniu 1939 roku port, stocznia oraz obiekty PZW nie uległy poważniejszemu zniszczeniu. W okresie okupacji w budynkach PZW miała swą siedzibę niemiecka okupacyjna administracja wodna **Wasserstrassenbau Amt**. Stocznia Czerniakowska podlegała tej instytucji, w latach 1939 – 1945 wykonywano w niej jedynie remonty i konserwację taboru pływającego należącego do okupacyjnej administracji wodnej. W 1944 roku przebrojono w niej w dwa niemieckie działka 37 mm dawny ciężki kuter uzbrojony Flotyli Pińskiej **ORP „Nieuchwytny”** który jednostki Wehrmachtu wykorzystywały na Wiśle jako **wachtkuter „Pionier”**. Podczas Powstania Warszawskiego ostrzeliwał on z Wisły pozycje powstańcze. Port Czerniakowski i stocznia stały się terenem ciężkich walk powstańczych, w hangarze znajdującym się w parterowej części obecnego klubu PTTK „Rejsy” esesmani powiesili kilkunastu powstańców. W basenie portowym zatopiony został wówczas statek „Atlantic” oraz holownik „Stanisław Kozielski”. W okresie powojennym w budynkach administracji wodnej zorganizowano ponownie PZW, który w latach pięćdziesiątych otrzymał nazwę **Rejon Dróg Wodnych**, następnie nazwę tą zmieniono kolejny raz na **Okręgowy Zarząd Wodny**. W pierwszych latach powojennych odbudowana i uruchomiona w 1945 roku po ciężkich zniszczeniach wojennych stocznia podlegała PZW. W 1951 roku zakład przekwalifikowano na stocznię produkcyjną, wówczas powstało **Państwowe Przedsiębiorstwo Wyodrębnione, Warszawskie Stocznie Rzeczne – Stocznia Warszawska** z siedzibą przy ul. Czerniakowskiej 136. Zakład podlegał wówczas **Ministerstwu Żeglugi, Centralnemu Zarządowi Żeglugi Śródlądowej i Stoczni Rzecznych**. W latach 1951-54 przedsiębiorstwu temu podlegała również **Stocznia Rzeczna w Puławach**. Od 1954 roku aż do likwidacji zakład nosił nazwę **Warszawska Stocznia Rzeczna**. W okresie powojennym stocznia jednostek drewnianych nie została uruchomiona, w pierwszych powojennych latach jej pochylnie zasypano ziemią i gruzem. Po odbudowie i uruchomieniu zakładu w 1945 roku remontowano w niej podnoszony z dna Wisły zatopiony przez okupanta tabor pływający. W 1951 roku w zakładzie rozpoczęto budowę **125-tonowych barek stalowych, tzw. „czerniakowskich”**, produkcję tych jednostek kontynuowano do 1958 roku. W okresie powojennym stocznia posiadała własną **kompresorownię ze sprężarką** firmy Ingersoll Rand Company, o wydajności 300 m<sup>3</sup>/h, która przeznaczona była głównie do zasilania urządzeń nitowniczych **działu kadłubów** powietrzem o ciśnieniu 8 atm. W 1953 roku w ramach modernizacji zastąpiono ręczny napęd pochylni sześcioma wciągarkami elektrycznymi, **pochylnia posiadała udźwignię 360 t**. W połowie lat pięćdziesiątych rozpoczęto wprowadzanie na dużą skalę spawania w miejsce nitowania w naprawach i budowie kadłubów statków. Unowocześniano jednocześnie park maszynowy i zaplecze techniczne stoczni. **Dział kadłubowy** wyposażony był w urządzenia do gięcia i profilowania blach – **walcarkę, krawędziarkę oraz zaginarkę**.

Ciąg dalszy wkładce nr 3.

Wkładkę założył: dr Zbigniew Tucholski

**WKŁADKA DO KARTY EWIDENCYJNEJ ZABYTKÓW TECHNIKI Nr 3**

|                            |                                 |  |
|----------------------------|---------------------------------|--|
| 1. Miejscowość<br>WARSZAWA | 2. Obiekt<br>PORT CZERNIAKOWSKI | 3. Zawartość wkładki (nazwa obiektu lub materiału uzupełniającego)<br>Ciąg dalszy z pkt. 15, 18. |
|----------------------------|---------------------------------|--|

c.d. z pkt. 15

W związku z opracowaniem pod koniec lat pięćdziesiątych przez Centralny Zarząd Żeglugi Śródlądowej programu modernizacji taboru śródlądowego w Warszawskiej Stoczni Rzecznej rozpoczęto produkcję pchaczy typu „Żubr”, w latach 1958-69 zbudowano serię 49 jednostki tego typu. Równolegle budowano również według identycznej dokumentacji kadłubów serię 53 motorowych statków pasażerskich typu SP-45 oraz 30 motorowych statków inspekcyjnych SI-150. Pod koniec istnienia stoczni zbudowano w niej w 1965 roku replikę egipskiego statku na potrzeby filmu **Jerzego Kawalerowicza „Faraon”**. W 1970 roku **Warszawska Stocznia Rzeczna** uległa likwidacji w ramach deglomeracji, zakład planowano początkowo przenieść na teren dawnej **stoczni PZInż w Modlinie**, jednak ze względu na sprzeciw wojska (w Modlinie na tym terenie znajduje się jednostka sapercka) zamiaru tego nie zrealizowano, bezpośrednią przyczyną likwidacji zakładu była budowa **Wislostrady**. Około 1972 roku zlikwidowano również bazę i budynki **Okręgowego Zarządu Wodnego**, od tego czasu port pełni jedynie funkcje rekreacyjne i turystyczne. W latach 1971-74 zbudowano **Trasę Łazienkowską**, której most przeciął kanał wjazdowy **Portu Czerniakowskiego**. W latach pięćdziesiątych na Cyplu Czerniakowskim powstała baza Ligi Obrony Kraju, na terenie tym ustawiono nawet wycofany z eksploatacji rosyjski samolot Po-2 „kukuruźniuk”. W 1962 roku na **Cyplu Czerniakowskim** osadzono kadłub statku „**Kościuszko**” który stał się bazą nowej przystani **Warszawskiego Towarzystwa Wioślarskiego**. Zastąpiono go motorowym statkiem inspekcyjnym typu SI-150, który otrzymał identyczną nazwę. Przy przystani OZW stacjonował również motorowy statek inspekcyjny prezesa Głównego Urzędu Gospodarki Wodnej dr inż. Janusz Grochulskiego, typu SI-150, o nazwie „Dębe”. W latach 70-tych XX wieku podwyższono również o 4 metry poziom cypla, co doprowadziło do zmiany pierwotnego profilu wałów przeciwpowodziowych kanału wjazdowego i basenu portowego, w tym czasie na cyplu powstały nowe zabudowania **WTW**. W latach osiemdziesiątych na prawym brzegu basenu zimowiska zbudowano drewniane **baraki parterowe przeznaczone dla robotników jugosłowiańskich** budujących tzw. „złoty wieżowiec”. Obecnie obiekty te stanowią siedzibę **Straży Miejskiej m. st. Warszawy**. W rejonie dawnej **pochylni stoczni czerniakowskiej** w 2003 roku powstał załazek **Muzeum Wisły** organizowanego przez **Fundację „Ja Wisła”**. Na sześciu szynach pochylni ustawiono w charakterze pierwszego eksponatu i wyremontowano siłami członków fundacji zabytkową **krypę typu „krakowskiego”**. Jest to jeden z niewielu zachowanych egzemplarzy kryp budowanych w **Krakowskiej Stoczni Rzecznej** w latach 50-tych XX wieku. Siłami członów fundacji odtworzono oryginalną kolorystykę jednostki oraz uzupełniono brakujące windy kotwiczne i kotwice. Zamiarem władz fundacji jest zrekonstruowanie w przyszłości dawnej hali warsztatów stoczni, (która zlokalizowana była nad torami pochylni) z przeznaczeniem na siedzibę **Muzeum Wisły**. W 1981 roku jednostki **2. brygady saperów z Kazunia** zbudowały w ramach ćwiczeń drewniany prowizoryczny most typu wojskowego przez kanał wjazdowy portu, ze względu na zły stan techniczny rozebrano go w 2008 roku. W latach 1997-2000 **Przedsiębiorstwo Budownictwa Hydrotechnicznego „ISSO1”** wykonało w wejściu do kanału wjazdowego **wrota przeciwpowodziowe wraz z murami oporowymi**.

c. d. z pkt 18.

Budowa **Wislostrady**, która rozpoczęła się w 1971 roku stała się główną przyczyną likwidacji stoczni oraz obiektów **Okręgowego Zarządu Wodnego** na terenie **Portu Czerniakowskiego**, i de facto doprowadziła do jego marginalizacji. W latach 1971-74 zbudowano **Trasę Łazienkowską**, której most przeciął kanał wjazdowy portu. W latach 70-tych XX wieku podwyższono również o 4 metry poziom cypla co doprowadziło do zmiany pierwotnego profilu wałów przeciwpowodziowych kanału wjazdowego i basenu portowego. W tym samym okresie dobudowano również górną kondygnację budynku **klubu PTTK „Rejsy”**. W latach osiemdziesiątych na prawym brzegu basenu zimowiska zbudowano drewniane **baraki parterowe przeznaczone dla robotników jugosłowiańskich** budujących tzw. „złoty wieżowiec”.

–Ciąg dalszy na wkładce nr 6.–

Wkładkę założył: dr Zbigniew Tucholski

|                                |                                     |  |
|--------------------------------|-------------------------------------|--|
| 1. Miejscowość<br><br>WARSZAWA | 2. Obiekt<br><br>PORT CZERNIAKOWSKI | 3. Zawartość wkładki (nazwa obiektu lub materiału uzupełniającego)<br><br>Ciąg dalszy z pkt. 18,19,20. |
|--------------------------------|-------------------------------------|--|

**c. d. z pkt 18.**

Obecnie obiekty te stanowią siedzibę Straży **Miejskiej m. st. Warszawy**. W 1981 roku jednostki **2. brygady saperów z Kazunia** zbudowały w ramach ćwiczeń drewniany prowizoryczny most typu wojskowego przez **kanal wjazdowy** portu. Ze względu na zły stan techniczny rozebrano go w 2008 r., obecnie planowana jest jego odbudowa jako konstrukcji stałej. W latach 1997-2000 **Przedsiębiorstwo Budownictwa Hydrotechnicznego „ISSOI”** wykonało w wejściu do kanału wjazdowego **wrota przeciwpowodziowe** wraz z **murami oporowymi** jako zamknięcie linii wałów, aby wyłączyć **Cypel Czerniakowski** z terenu zalewowego. Zamontowano stalowe, podwójne wrota przeciwpowodziowe, wyposażone w napęd ręczny. Posiadają one niewystarczające światło 6 m, uniemożliwiające wejście do portu większym jednostkom, a także wyjście dotychczas tam stacjonującym barkom mieszkalnym.

**c.d. z pkt 19.**

Słupy te dwóch typów o nitowanej konstrukcji ażurowej pochodziły zapewne z okresu międzywojennego lub były wcześniejsze. Na terenie Straży Miejskiej m. st. Warszawy zachował się natomiast ostatni **słup konstrukcji nitowanej** wyżej wspomnianej linii energetycznej. Na początku kanału wjazdowego znajdują się zbudowane w latach 1997-2000 **podwójne wrota przeciwpowodziowe** o świetle 6 m, z napędem ręcznym. W połowie długości kanału wjazdowego przecina go most Trasy Łazienkowskiej. Na terenie klubu **PTTK „Rejsy”** znajduje się szczególnie cenny zabytek związany z historią Polskiej Marynarki Wojennej, jest to **kotwica admiralicji** ustawiona w charakterze eksponatu będąca niegdyś na wyposażeniu francuskiego **krążownika pancernopokładowego pierwszej klasy „d'Entrecasteaux”**. Jednostkę tą zbudowana w 1896 roku i przeznaczono do służby kolonialnej na dalekim wschodzie. Po 1918 roku przestarzały okręt wszedł do służby w Polskiej Marynarce Wojennej jako pomocniczy **hulk szkolny ORP „Bałtyk” (siedziba Centrum Wyszkozenia Specjalistów Floty)**. Krążownik złomowany został przez Niemców w Gdańsku w 1942 roku. Kotwica ta w okresie powojennym ustawiona była przed gmachem **Ministerstwa Żeglugi** przy ulicy Filtrowej 57 w Warszawie (obecna siedziba Najwyższej Izby Kontroli).

Po likwidacji Ministerstwa Żeglugi w Warszawie w latach sześćdziesiątych jeden z dyrektorów departamentu będący jednocześnie członkiem klubu **PTTK „Rejsy”** doprowadził do jej przewiezienia na teren klubu, gdzie ustawiono ją w charakterze pomnika.

Na terenie tym wyeksponowane są ponadto dwie cenne XIX - wieczne **kotwice admiralicji**. Ich pochodzenie nie jest jednak znane, mogły one pełnić funkcję **wywoźnych kotwic** od pogłębiarek parowych.

**c.d. z pkt 20.**

Ze względu na planowaną przez fundację „Ja Wisła” budowę Muzeum Wisły w rejonie dawnej pochylni nie należy wprowadzać żadnej zabudowy. Należy również podkreślić, iż funkcja nowych obiektów planowanych w rejonie Portu Czerniakowskiego powinna być związana z turystyką wodną, rekreacją i edukacją wiślaną. Obszar portu ze względu na znaczną ilość zieleni stanowi miejsce wypoczynku i spacerów warszawiaków. Zastosowany przestrzenny szeregowy układ portu i jego obiektów jest interesujący ze względu na wykorzystanie do jego budowy naturalnego elementu linii brzegowej – **Łachy Czerniakowskiej**. Brukowanie obrzeży portu i kanału jest typowa dla budownictwa hydrotechnicznego końca XIX wieku. Cennym elementem zespołu dawnego portu jest ostatni zachowany relikw zlikwidowanej w 1970 roku **Warszawskiej Stoczni Rzecznej (dawnej stoczni Żeglugi Parowej Maurycego Fajansa)** – **pochylnia poprzeczna**. Zespół Portu Czerniakowskiego w skład, którego wchodzi kanał dojazdowy, basen zimowiska, nadbrzeża – **ścianki kanału**, zachowane urządzenia cumownicze, schodki oraz ostatni relikw Stoczni Czerniakowskiej – **pochylnia poprzeczna**, stanowi cenny zabytek sztuki inżynierskiej, który powinien być objęty ochroną konserwatorską po przez wpis do rejestru zabytków.

Wkładkę założył: dr Zbigniew Tucholski



## WKŁADKA DO KARTY EWIDENCYJNEJ ZABYTKÓW TECHNIKI Nr 4

1. Miejscowość

WARSZAWA

2. Obiekt

PORT CZERNIAKOWSKI

3. Zawartość wkładki (nazwa obiektu lub materiału uzupełniającego)

Fotografie



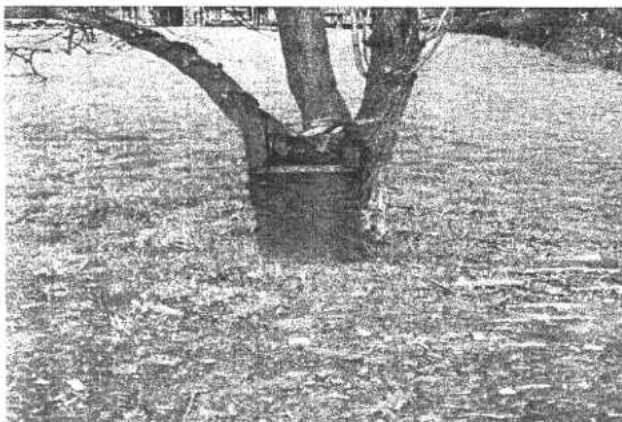
fot.1



fot.2



fot.3



fot.4



fot.5



fot.6

Fotografie Portu Czerniakowskiego

fot.1 Nabrzeże kanału wjazdowego.

fot.2 Oczyszczone fragmenty brukowania stoku pochylni.

fot.3 Podstawa słupa energetycznego latarni.

fot.4 Relikt słupa energetycznego.

fot.5 Teren dawnej pochylni stoczni M. Fajansa.

fot.6 Zabytkowa barka typu krakowskiego z połowy lat 50-tych XX wieku, pierwszy eksponat muzeum Wisły.

# WKŁADKA DO KARTY EWIDENCYJNEJ ZABYTEKÓW TECHNIKI Nr 5

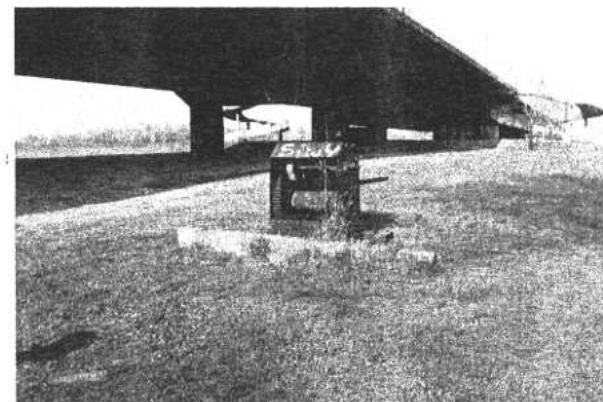
|                            |                                 |  |
|----------------------------|---------------------------------|--|
| 1. Miejscowość<br>WARSZAWA | 2. Obiekt<br>PORT CZERNIAKOWSKI | 3. Zawartość wkładki (nazwa obiektu lub materiału uzupełniającego)<br>Fotografie |
|----------------------------|---------------------------------|--|



fot.1



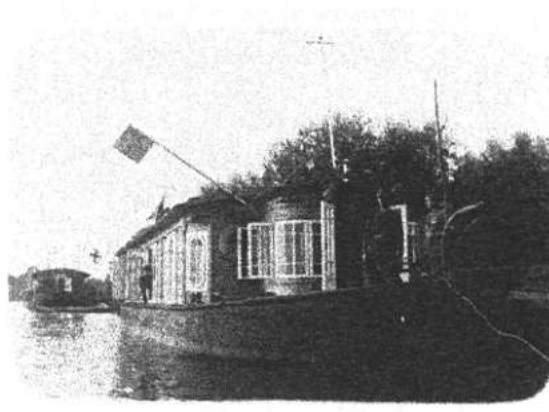
fot.2



fot.3



fot.4



fot.5



fot.6

Fotografie Portu Czerniakowskiego

fot.1 Poler cumowniczy

fot.2 Poler cumowniczy zwykły

fot.3 Winda kotwiczna wykorzystywana w charakterze prowizorycznego slipu

fot.4 Zatopiony holownik „Tadek”

fot.5 Barka (zdjęcie dzięki uprzejmości p. Małgorzaty Krusiewicz)

fot.6 Zdjęcie rodzinne, w tle zabudowania Portu Czerniakowskiego (zdjęcie dzięki uprzejmości p. Małgorzaty Krusiewicz)