

1. Obiekt 1253/1

BUD. DWORCA KOLEJOWEGO WROCŁAW- ŚWIEBODZKI

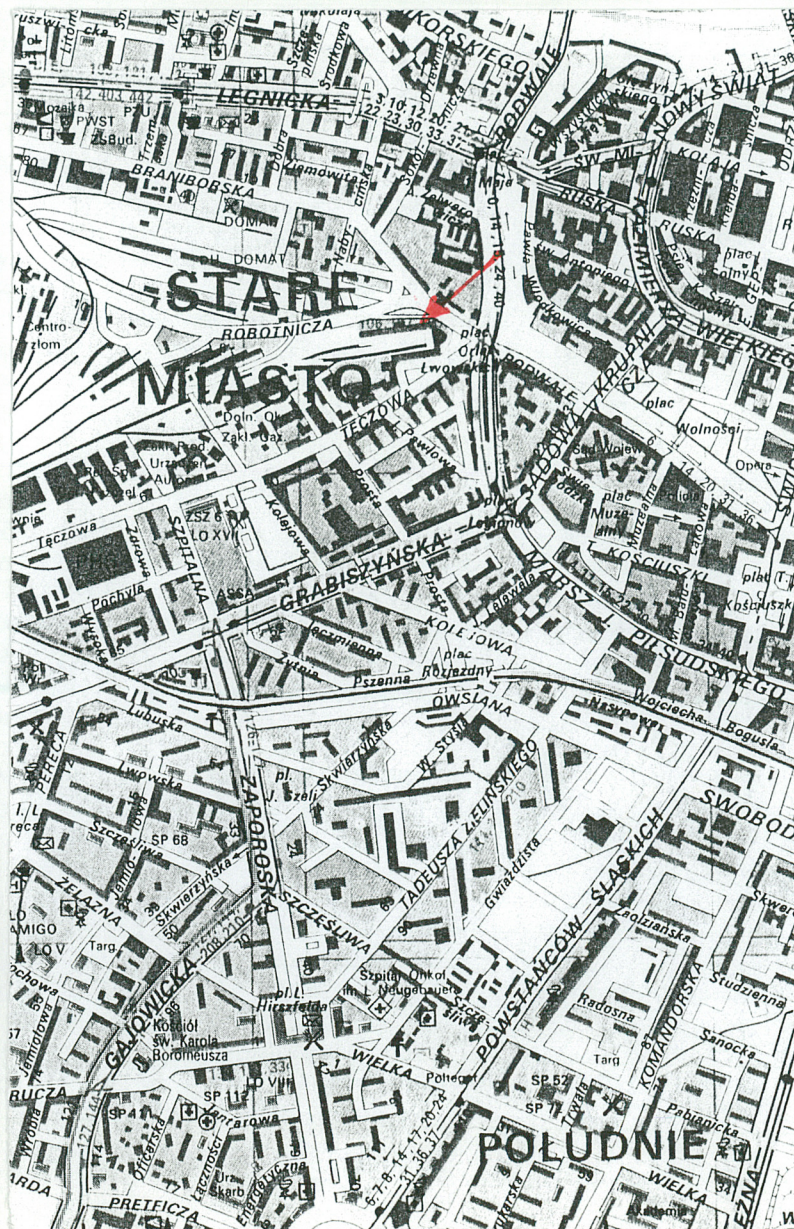
2. Czas powstania

1843/1873

3. Miejscowość

WROCŁAW

11. Widok ogólny od wschodu, neg.800/182/1, widok od pd. wschodu, neg.800/178/3, orientacja



4. Adres

Pl. Orłąt Lwowskich 20

nr hipoteczny

5. Przynależność administracyjna

województwo wrocławskie

gmina Wrocław

pow. miejski

6. Poprzednie nazwy miejscowości

Breslau (do 1945r)

7. Przynależność administracyjna  
przed 1 VI 1975

województwo wrocławskie

powiat Wrocław

8. Właściciel i jego adres

Dolnośląska Dyrekcja Okręgowa Kolei  
Państwowych  
Wrocław ul. Joannitów 13

9. Użytkownik i jego adres

Dolnośląska Dyrekcja Okręgowa Kolei  
Państwowych  
Wrocław ul. Joannitów 13

10. Rejestr zabytków

Nr 247

data 30. 12. 1970

K/5262/247



## 12. Autorzy, historia obiektu, określenia stylu

W roku 1837 powstał komitet budowy linii kolejowej łączącej Wrocław z miastami uprzemysłowionego regionu Sudetów. W 1842 roku komitet przekształcił się w Spółkę Akcyjną Kolei Wrocławsko - Świdnicko - Świebodzickiej - (Breslauer Schweidnitz - Freiburger Eisenbahngesellschaft). Linia oddana do użytku w 1843 r, jednocześnie zbudowano dworzec, od nazwy docelowego miasta nazwany Freiburger Bahnhof (Świebodzki) - drugi we Wrocławiu po dworcu Kolei Górnośląskiej przy ówczesnej ul. Ogrodowej. Dworzec autorstwa inżyniera Cochiusa składał się z dwóch jednokondygnacyjnych budynków po obu stronach krytego wiatu peronu oraz trójkondygnacyjnego, jedenastoosiowego budynku administracyjnego. W latach 1870 - 1873 stary dworzec gruntownie przebudowano i rozbudowano wg. projektu Walthera Kyllmanna i Adolpha Heydena - zwycięzców rozpisanego w tym celu konkursu. Autorem fasady był wrocławski architekt Karl Lüdecke. Zastosowana w niej symbolika form architektonicznych i alegoryczna dekoracja rzeźbiarska urasta do rangi symbolicznej bramy miasta. Motyw łuku tryumfalnego (powtórzony w centrum elewacji północnej) z alegorycznym wyobrażeniem podróży i nowoczesności, stanowi gloryfikację handlu, kolei i przemysłu jako dźwigni postępu, który symbolizuje pędząca lokomotywa. Późnoklasycystyczna bryła dworca, nawiązująca do form włoskiego renesansu przetworzonego na styl obowiązujący w paryskiej Ecole des Beaux Arts zachowała się bez większych zmian do dzisiaj. Po II wojnie światowej dworzec wykorzystywany był w znikomym stopniu, zważywszy jego skalę, tradycje i potencjalne możliwości. Wraz ze stopniowym ograniczaniem ruchu malał jego udział w obsłudze ruchu pasażerskiego Wrocławia (w latach 70 - tych i 80 - tych odprawiano tu zaledwie kilka pociągów pasażerskich na dobę), pogarszał się też systematycznie stan techniczny budynków. Pomieszczenia dworca stopniowo traciły swe pierwotne funkcje (np. w części skrzydła północnego urządzono salę gimnastyczną). Po roku 1990 PKP zdecydowały o zamknięciu jednego z trzech największych i najstarszych we Wrocławiu, zarazem najciekawszych architektonicznie, dziewiętnastowiecznych dworców kolejowych w Polsce. Poszczególne jego części wydzielano różnym podmiotom gospodarczym m. in. Teatrowi Polskiemu, zakładom usługowym, lokalom rozrywkowym, biurom i sklepom. Na peronach i torowisku urządzono największe w mieście targowisko.

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

**Sytuacja.** Dworzec usytuowany w centrum Wrocławia, na południowy zachód od starego miasta, zamkniętego fosą miejską. Budynek dworca stanowi urbanistyczną oś kompozycyjną zamykającą od pld. zach. plac (obecnie Orłąt Lwowskich) do którego zbiegają się ulice: Podwale, Piłsudskiego, Tęczowa i Robotnicza.

**Materiał.** Budynek posadowiony na fundamencie murowanym z cegły pełnej, ceramicznej. Mury nośne wykonane z cegły pełnej na zaprawie wapiennej. Fasadę wsch. i kolumnadę poprzedzają granitowe stopnie schodów. Ściany zewnętrzne i wewnętrzne tynkowane, kryte powłokami malarskimi. Stropy w hallu i parterach bocznych skrzydeł drewniane, belkowe, wsparte na żeliwnych kolumnach, wypełnione boazerią, w innych pomieszczeniach deskowane od dołu i kryte tynkiem na trzcinie. Posadzki w hallu wykładane terakotą, w pozostałych pomieszczeniach cementowe, gładzone lub drewniane. Na wyższych kondygnacjach podłogi drewniane. Schody klatek schodowych zabiegowe, drewniane, z dekoracyjną żeliwną armaturą i balustradami. Stropodach w konstrukcji drewnianej, deskowany, kryty papą na lepiku. Stolarka drzwiowa i okienna drewniana, skrzynkowa, dwuskrzydłowa. Konstrukcję nośną wiat peronowych stanowią żeliwne kolumny i stalowe dźwigary przekryte jedno- i dwuspadowym dachem z blachy falistej. Nawierzchnia peronów wyłożona płytami granitowymi. Obróbki blacharskie, rynny i rury spustowe z blachy stalowej, ocynkowanej.

**Plan.** Dworzec Świebodzki reprezentuje typ czołowy, złożony z dwóch trójskrzydłowych części: głównej, obejmującej perony, oraz bocznej, przylegającej od południa. Skrzydła boczne części głównej, złożone z dwóch trójkondygnacyjnych budynków po południowej i trzech po północnej stronie torów, połączone są jedno- i dwukondygnacyjnymi pawilonami i spięte parterowym skrzydłem fasady wschodniej, na planie półkola. Południowa trójkondygnacyjna część boczna wzniesiona na planie zbliżonym do litery U z ukośnie dobudowanym skrzydłem zachodnim, łącznikiem zwarta z częścią główną.

**Bryła.** Wszystkie budynki składające się na złożoną, rozczłonkowaną bryłę dworca są podpiwniczone, o skali od jedno- do trójkondygnacyjnych, części trójkondygnacyjne przekryte czterospadowymi dachami o nieznacznym nachyleniu połaci, niższe części i parterowe pawilony - dachami dwuspadowymi; skrzydło fasady frontowej przekryte spłaszczonym dachem osłonięte attyką w formie balustrady.

**Elewacja frontowa (wschodnia)** - trójosiowa, skomponowana wg. schematu łuku tryumfalnego, flankowana serliarską kolumnadą. Artykulację naroży uwydatniają pary pilastrów i boniowanie. Przyłącza i płyciny wypełniają wykonane w piaskowcu herby Wrocławia i Szczecina. Ponad belkowaniem w zwieńczeniu umieszczono zegar o który wspierają się personifikacje Silesii i Pomeranii. Fasada ujęta z boków osmiopodporowymi jońskimi kolumnadami. Środkowy budynek elewacji północnej powtarza schemat kompozycji fasady wschodniej. W zwieńczeniu nad wejściem głównym umieszczone alegoryczne rzeźbione postaci Industii i Merkurego oraz daty 1842 (rozpoczęcie budowy) i 1870 (rozbudowy). Artykulacja elewacji wyższych budynków akcentowana pilastrami międzyokiennymi i profilowanymi gzymsami, naroża w partii przyziemia boniowane. Podziały pionowe elewacji pawilonów pilastrami, między nimi okna w półkolistych arkadach. Fasada części południowej dwudziestoosiowa, z dwoma bocznymi ryzalitami i pseudoryzalitem środkowym. Pozostałe elewacje analogiczne do budynków części głównej.

**Wnętrze** jedno - dwu oraz dwu- i półtraktowe, w hallu i pawilonach bocznych kryte drewnianymi stropami wspartymi na żeliwnych kolumnach. Po wycofaniu dworca z ruchu, wnętrza zostały przystosowane do potrzeb obecnych użytkowników, m. in. hall i kasy zaadaptowano na lokal rozrywkowy, budynek środkowy części północnej mieści scenę i widownię Teatru Polskiego, w pawilonach bocznych mieszczą się sklepy i hurtownie różnych branż, część skrzydła południowego zajmuje bank, w pozostałej części znajdują się mieszkania kolejowe i przychodnia.

**Wyposażenie.** Brak wyposażenia technicznego o wartościach zabytkowych, w części pomieszczeń zachowane drewniane stropy i żeliwne kolumny, drewniane i żeliwne schody, oryginalna drewniana stolarka okienna i drzwiowa z końca XIX w. W pomieszczeniach części wschodniej skrzydła północnego mieszczących pierwotnie poczekalnię pierwszej klasy, zachowała się widokowa malowana ścienna mapa połączeń kolejowych Dworca Świebodzkiego z południową częścią Dolnego Śląska, oraz relikty XIX wiecznej ściennej polichromii. W części zachodniej skrzydła południowego niektóre lokale mieszkalne zachowały gipsowe rozety i sztukaterie plafonowe.

**Instalacje.** Wodno - kanalizacyjna, elektryczna, c. o., telekomunikacyjna, odgromowa.



<p><b>14. Kubatura</b></p> <p>ok. 35 000 m<sup>3</sup></p>	<p><b>15. Powierzchnia zabudowy</b></p> <p>ok. 5 653 m<sup>2</sup></p>	<p><b>16. Przeznaczenie pierwotne</b></p> <p>Dworzec kolejowy</p>	<p><b>17. Użytkowanie obecne</b></p> <p>Pomieszczenia dworca wydierżawione wielu podmiotom gospodarczym o różnym przeznaczeniu</p>
<p><b>18. Prace budowlane i konserwatorskie</b></p> <p>Pierwszymi obiektami wzniesionymi do połowy XIX w. były: peron przyjazdów, skrzydło południowe mieszczące hall, poczekalnie I II i III klasy, kasy biletowe i bagażowe, bufety toalety i mieszkanie dyrektora technicznego na piętrze, oraz budynek administracyjny mieszczący biura, salę konferencyjną, mieszkania personelu kolejowego.</p> <p>W wyniku rozbudowy na początku lat 70 - tych XIX w. dobudowano skrzydło północne przy peronie odjazdów z westybulem środkowym i poczekalniami. Oba skrzydła połączył westybul części środkowej z fasadą frontową i kolumnadą. W latach 90 - tych rozbudowano część zachodnią skrzydła północnego mieszczącego pocztę i telegraf. W 1928 r. stacja otrzymała trakcję elektryczną zdemontowaną przez okupanta sowieckiego w 1945 r. Powtórne wprowadzenie trakcji elektrycznej nastąpiło dopiero w 1965 r. Do początku lat 90 - tych XX w. budynki dworca eksploatowano bez większych remontów.</p> <p>W 1992 r. odnowiono fasadę frontową z kolumnadą, uzupełniono ubytki w trzonach piaskowcowych kolumn, uprzednio usuwając grube warstwy olejnych powłok malarskich. Oczyszczono i wyeksponowano naturalną fakturę kamiennego detalu i rzeźb figuralnych w płycinach i zwieńczeniu fasady. We wnętrzach dzierżawionych przez różnych użytkowników, przeprowadzono w latach 90 - tych XX w. remonty i adaptacje o zróżnicowanej skali i jakości. Kuriozalnym przykładem braku zrozumienia wartości kulturowych dworca jest adaptacja części skrzydła pñ. na salę teatralną i zabudowa części peronu.</p>		<p><b>19. Stan zachowania ( fundamenty, ściany zewnętrzne, ściany wewnętrzne, sklepienia, stropy, konstrukcje dachowe, pokrycie dachu, wyposażenie i instalacje )</b></p> <p>Stan techniczny fundamentów, ścian zewnętrznych i wewnętrznych dobry. Stropy, konstrukcje dachowe i pokrycie w częściach wydierżawionych podmiotom gospodarczym - stan dobry, w części skrzydła południowego mieszkalnego, stan konstrukcji dachowych zły - skutki nieszczelnego pokrycia widoczne w postaci zacieków. W części lokali mieszkalnych zachowały się gipsowe sztukaterie, wszystkie w złym stanie na skutek niewłaściwej konserwacji. W części pomieszczeń skrzydeł bocznych i w hallu wschodnim zachowały się stropy drewniane kasetonowe i w formie boazerii z lat 70 - tych XX w. w ogólnym stanie dobrym. W dawnej poczekalni kl. I zachowany relikw ściennej polichromii, w pawilonie pñ. - wschodnim - relikw malowanego plafonu, oba z końca XIX w. Nie zachowała się wiata przy peronie przyjazdów (południowym).</p>	
		<p><b>20. Najpilniejsze postulaty konserwatorskie</b></p> <p>Za najpilniejszy postulat uznać należy opracowanie programu użytkowego w ramach perspektywicznego planu ogólnego zagospodarowania przestrzennego miasta. Program ten powinien uwzględniać wartości zabytkowe obiektu kształtującego od ponad 150 lat krajobraz kulturowy historycznego centrum Wrocławia. Racjonalna i skuteczna ochrona konserwatorska tak dużego obiektu nie wydaje się możliwa w sytuacji istnienia wielu przypadkowych użytkowników nie mogących realizować spójnej koncepcji jego utrzymania. Optymalnym rozwiązaniem byłby projekt, którego podstawę stanowiłoby by przywrócenie a nawet rozwinięcie pierwotnej funkcji, uwzględniający współczesne uwarunkowania i włączenie dworca w system komunikacji miejskiej. Nie oznaczałoby to rezygnacji z towarzyszących funkcji usługowych i handlowych a jedynie utrzymanie ich we właściwych proporcjach i odpowiednim profilu. Program taki winien widzieć dworzec jako element kształtujący nowe centrum miasta w tej jego części, jako czynnik miastotwórczy, w sposób zdecydowany eksponujący walory historyczne, techniczne, architektoniczne, estetyczne etc. zespołu dworca. Te związane z dziedzictwem przemysłowo-technicznym możnaby eksponować stałą ekspozycją zabytkowego taboru kolejowego.</p>	



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

- Dokumentacja rysunkowa w Archiwum Budowlanym Miasta Wrocławia

**22. Bibliografia**

- M. Jerczyński, S. Koziarski, 150 lat kolei na Śląsku. Opole, Wrocław 1992
- Atlas architektury Wrocławia p. red. J. Harasimowicza. T. I. Wrocław 1997

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

Dokumentacja rysunkowa w Archiwum Budowlanym Miasta Wrocławia.

**24. Uwagi różne**

patrz: karta ewidencyjna - Stacja kolejowa Wrocław - Świebodzki - zespół

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

tekst                      Stanisław Jabłoński 20 lutego 1998 r

plany, rysunki        Stanisław Jabłoński 20 lutego 1998 r

zdjęcia fotogr.       Stanisław Jabłoński 20 lutego 1998 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 1/3 - dokumentacja fotograficzna

Nr 4/8 - dokumentacja rysunkowa archiwalna



1. Miejscowość

**WROCLAW**

2. Obiekt

**BUD. DWORCA KOLEJOWEGO  
WROCLAW SWIEBODZKI**

3. Zawartość wkładki ( nazwa obiektu lub materiału uzupełniającego )

Dokumentacja fotograficzna - verte !



1. Elewacja frontowa od pld. wschodu, fragment, neg.700/151/2
2. Elewacja wschodnia - wejście główne, neg.700/151/3
3. Skrzydło południowe - widok ogólny, neg.800/178/4

Wkładkę założył: Stanisław Jabłoński 20 lutego 1997 r.

Miejsce przechowywania negatywów: BSIDZT S. Januszewski





4. Fasada wschodnia. Wejście główne, alegorie  
Silesii i Pomeranii w zwieńczeniu. neg. 700/151/4
5. Wejście główne - kartusz z herbem Wrocławia, neg. 800/180/2
6. Wejście główne - kartusz z herbem Szczecina, neg. 800/180/3





1. Miejscowość

**WROCŁAW**

2. Obiekt

**BUD. DWORCA KOLEJOWEGO  
WROCŁAW ŚWIEBODZKI**

3. Zawartość wkładki ( nazwa obiektu lub materiału uzupełniającego )

Dokumentacja fotograficzna - verte!



1. Skrzydło ptn. widok od zach, neg. 800/179/5
2. Skrzydło ptn. wejście główne, neg. 800/179/6
3. Elewacja ptn. fragment, neg. 800/179/2

Wkładkę założył: Stanisław Jabłoński 20 lutego 1997 r

Miejsce przechowywania negatywów: BSiDZT S. Januszewski





- 4. Skrzydło południowe od zachodu, neg.800/179/3
- 5. Skrzydło administracyjne, elewacja wschodnia, neg. 800/178/5
- 6. Ryzalit południowy, neg.800/178/6
- 7. Ryzalit północny, neg.800/179/1





1. Miejscowość

**WROCŁAW**

2. Obiekt

**BUD. DWORCA KOLEJOWEGO  
WROCŁAW ŚWIEBODZKI**

3. Zawartość wkładki ( nazwa obiektu lub materiału uzupełniającego )

Dokumentacja fotograficzna - verte



1. Widok wiaty środkowego peronu od pld.-zach., neg. 700/861/6
2. Widok wiaty środkowego peronu od zach., neg. 800/179/3
3. Skrzydło pld. Fragment wnętrza, neg. 800/182/5

Wkładkę założył: Stanisław Jabłoński 20 lutego 1997 r.

Miejsce przechowywania negatywów: BSIDZT S. Januszewski





4. Fragment wnętrza z kolumną, neg. 800/182/4
5. Żeliwna kolumna podpory wiaty peronu środkowego, neg. 700/361/5
6. Skrzydło pld. Klatka schodowa, fragment, neg. 800/182/3
7. Skrzydło pld. Fragment stropu z kolumną, neg. 800/182/6
8. Fragment polichromii w dawnej poczekalni I klasy, neg. 800/182/2





1. Miejscowość

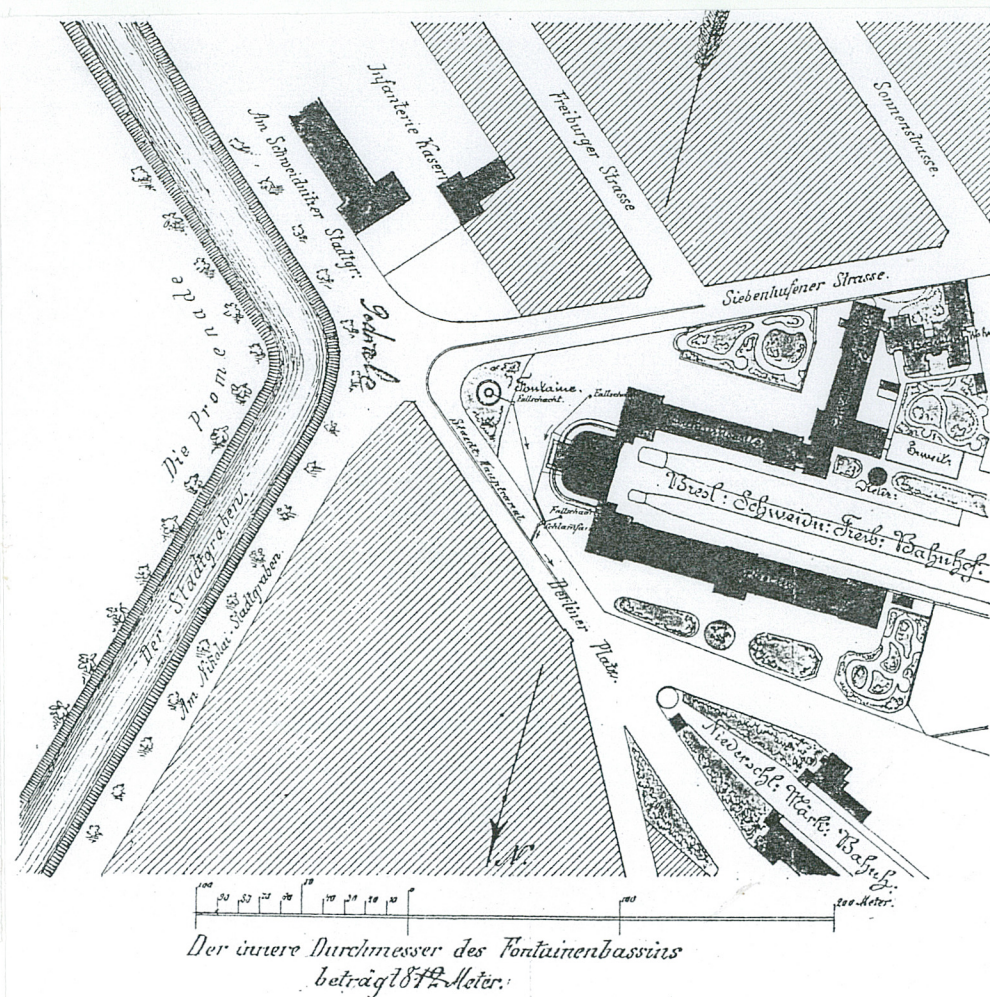
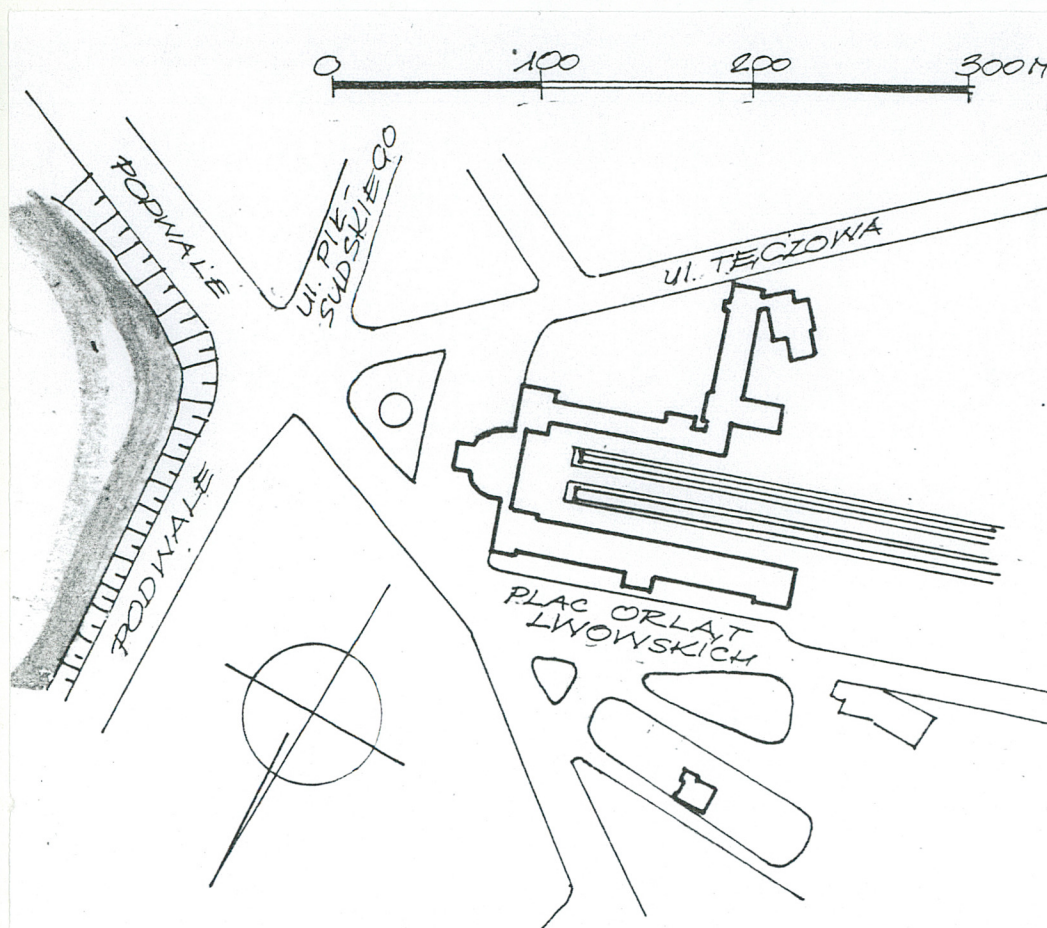
WROCLAW

2. Obiekt

BUD. DWORCA KOLEJOWEGO  
WROCLAW ŚWIEBODZKI

3. Zawartość wkładki ( nazwa obiektu lub materiału uzupełniającego )

Dokumentacja rysunkowa archiwalna - sytuacja współczesna z 1998 r. i rzut z 1873 r. -verte!



Wkładkę założył: Stanisław Jabłoński 20 lutego 1997 r.

Miejsce przechowywania negatywów: BSIDZT S. Januszewski

Zur Langfassung vom 21<sup>ten</sup> Februar 1874.  
Kallus?



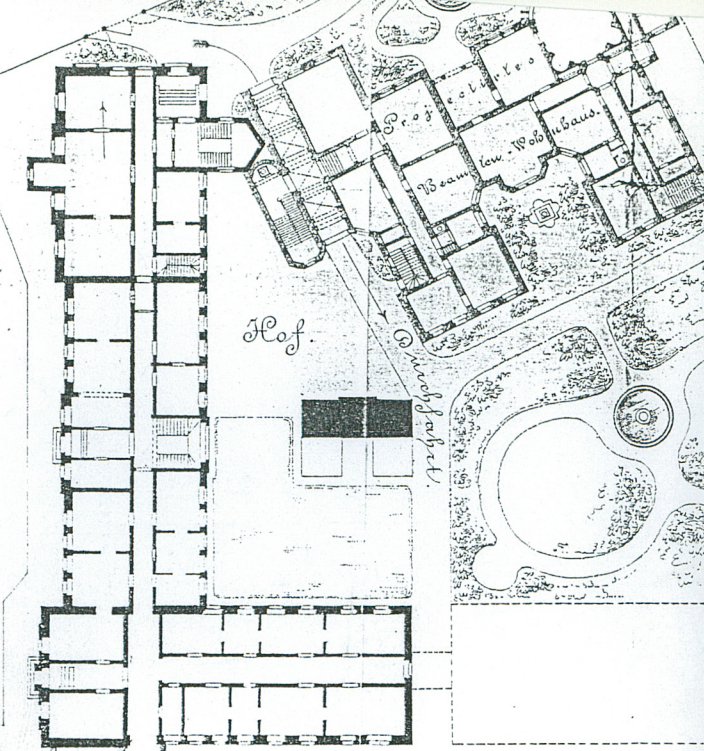
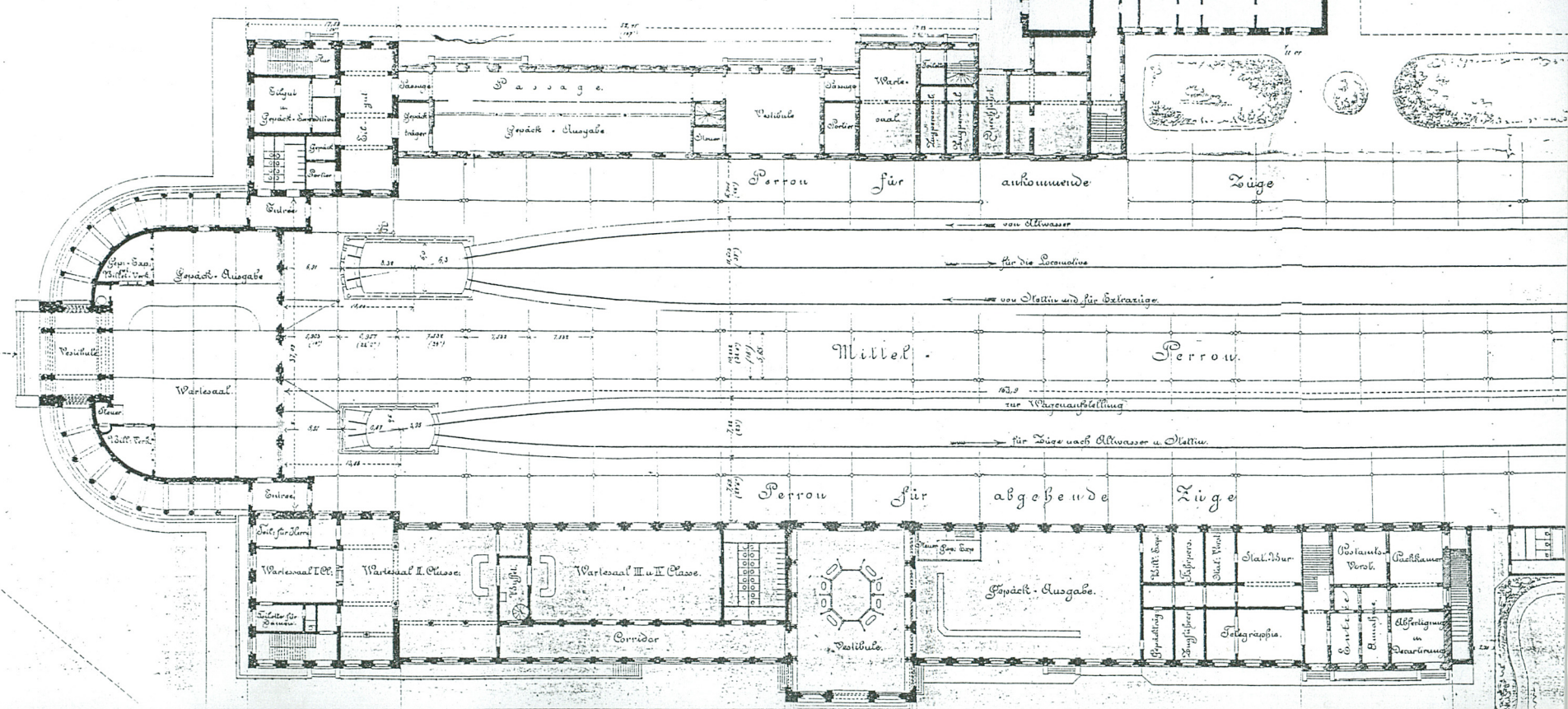
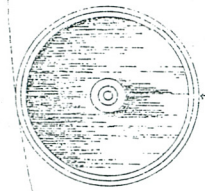
# EMPFANGS- und STATORIAL-GEBÄUDE

auf  
Bahnhof Breslau.

Erdgeschoss.

Seite proj. Straße.  
Siebenbürgener

Strasse





1. Miejscowość

**WROCŁAW**

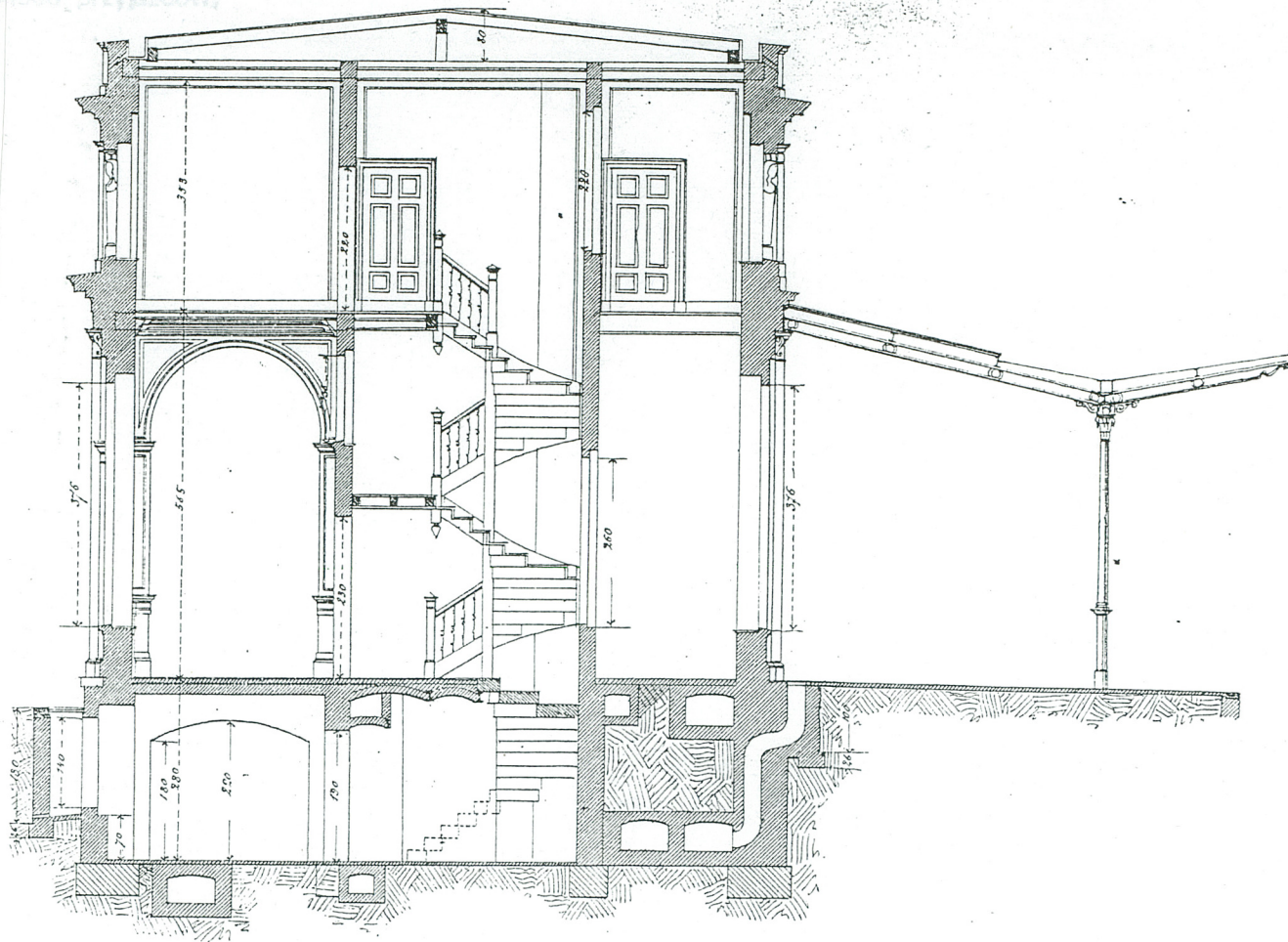
2. Obiekt

**BUD. DWORCA KOLEJOWEGO  
WROCŁAW ŚWIEBODZKI**

3. Zawartość wkładki ( nazwa obiektu lub materiału uzupełniającego )

Dokumentacja rysunkowa archiwalna z 1874 r. - verte

przekrój poprzeczny skrzydła pld. (bud. przyjazdów)



Breslau den 15ten Juni 1874  
Lediglich in baupolizeil.  
Hinsicht technisch gezeichnet  
DIE STADT-BAU-DEPT.

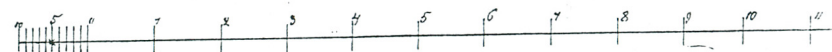
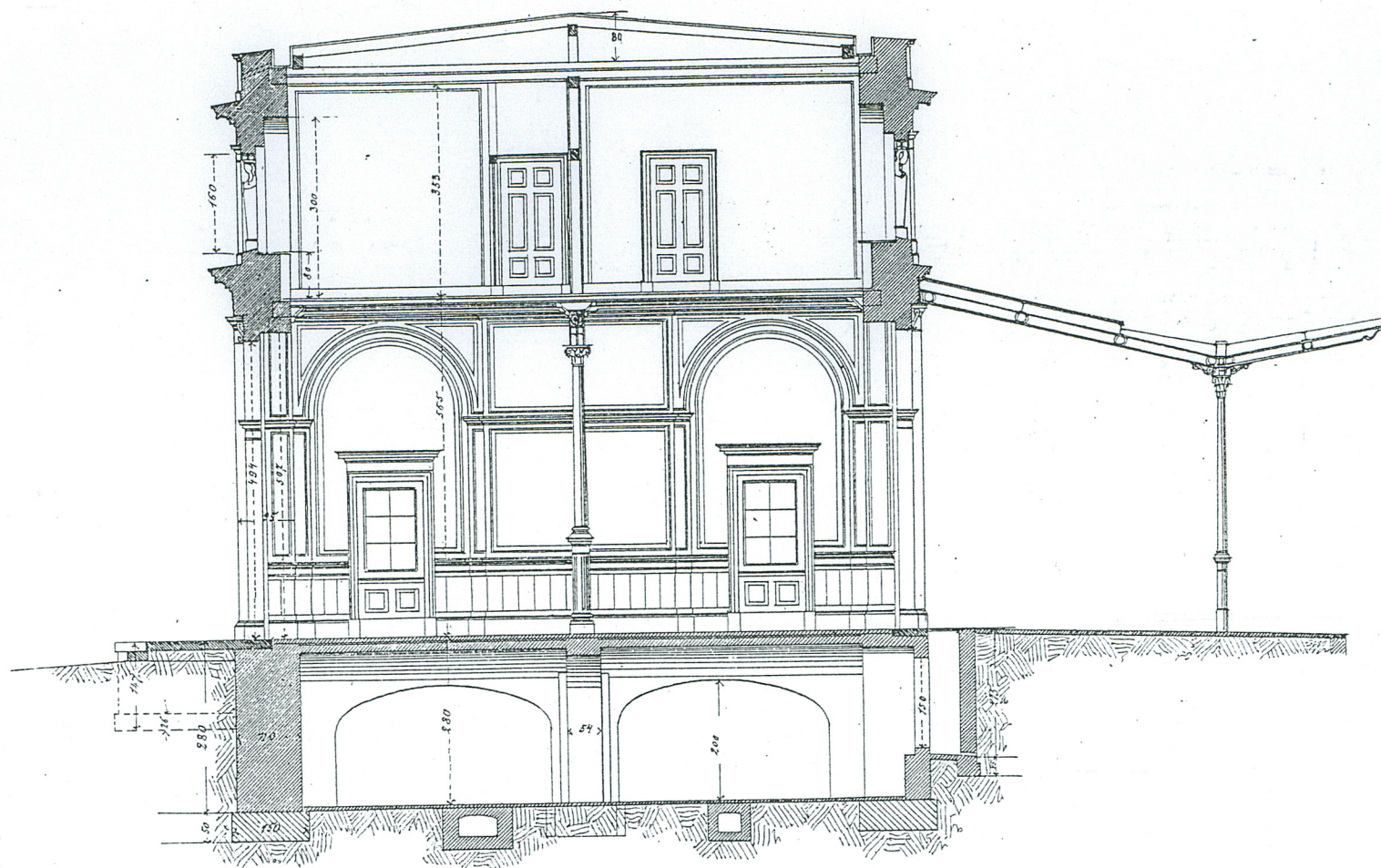
L. Januszewski vom 9ten Juni 1874  
L. Januszewski  
Breslau.

Wkładkę założył: Stanisław Jabłoński 20 lutego 1997 r.

Miejsce przechowywania negatywów: BSiDZT S. Januszewski



*Schnitt C-D.*





### 1. Miejscowość

WROCŁAW

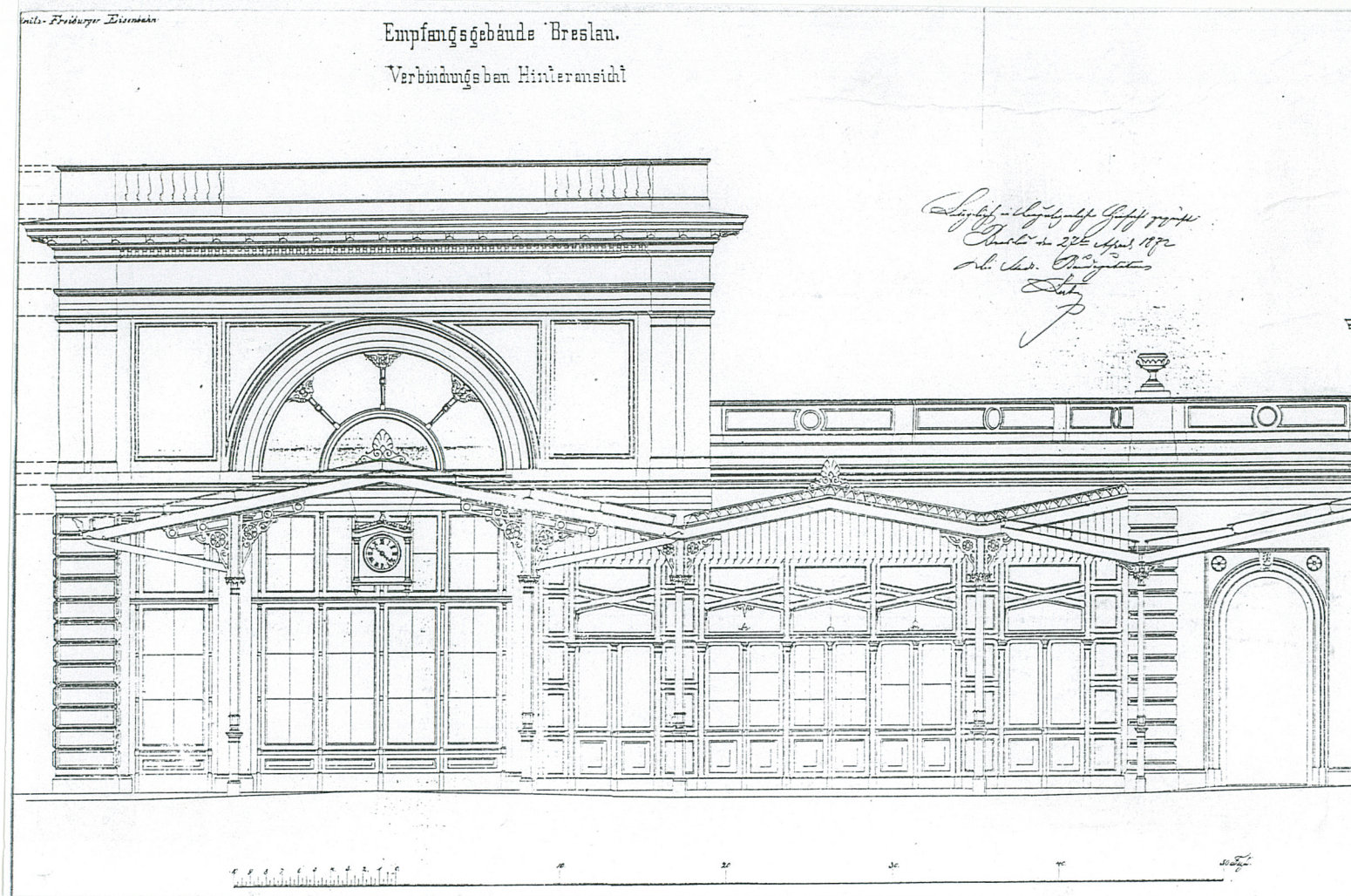
## 2. Obiekt

**BUD. DWORCA KOLEJOWEGO  
WROCLAW ŚWIEBODZKI**

3. Zawartość wkładki ( nazwa obiektu lub materiału uzupełniającego )

Dokumentacja rysunkowa archiwalna,- verte

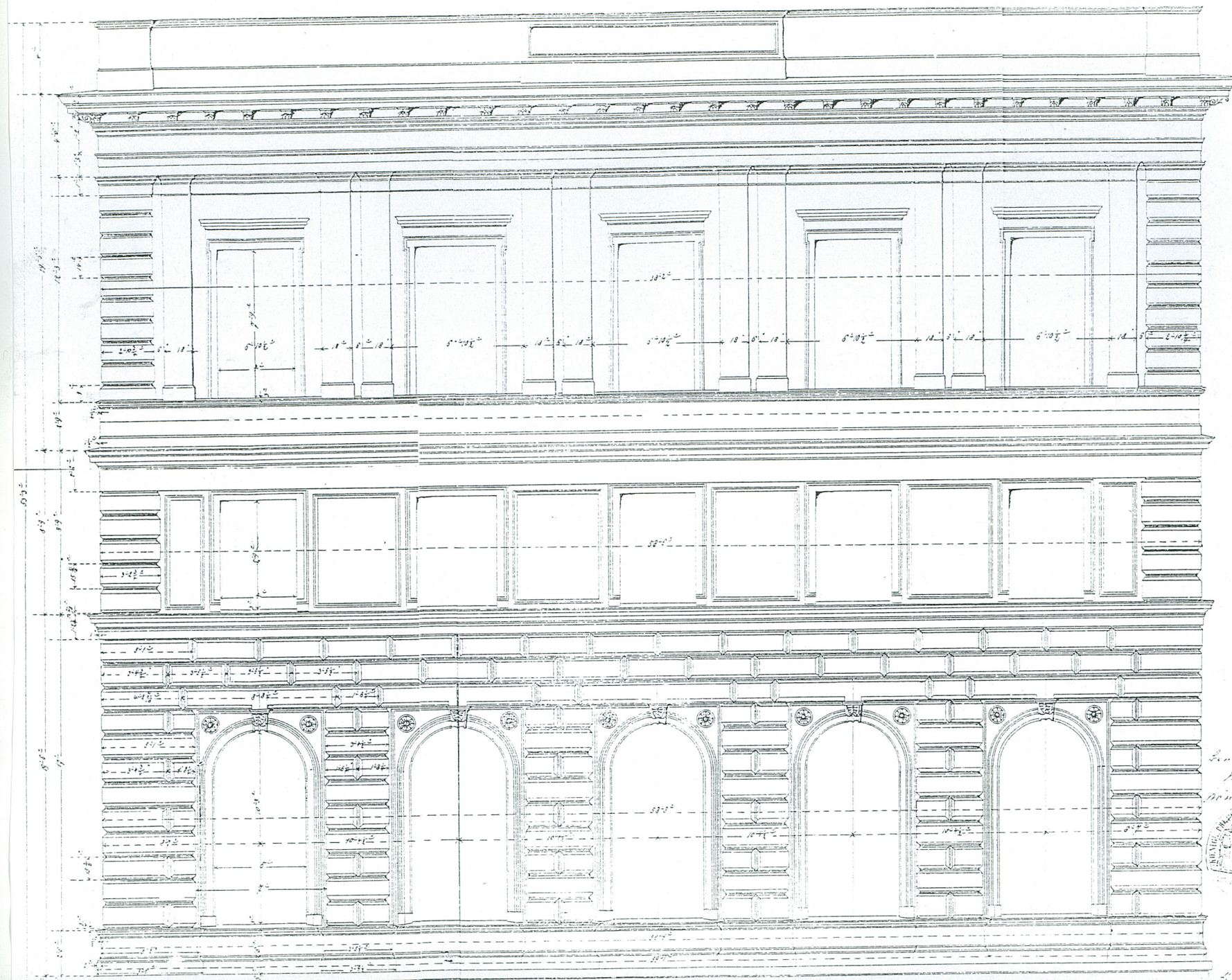
Elewacja skrzydła wsch. od strony peronów z 1872 r.



Wkładkę założył: Stanisław Jabłoński 20 lutego 1997 r.

Miejsce przechowywania negatywów: BSiDZT S. Januszewski





Gezeichnet von H. V. 1874  
Hof- und Bauingenieur  
Breslau, Königl. Bauamt  
J. H. V.



1. Miejscowość

WROCŁAW

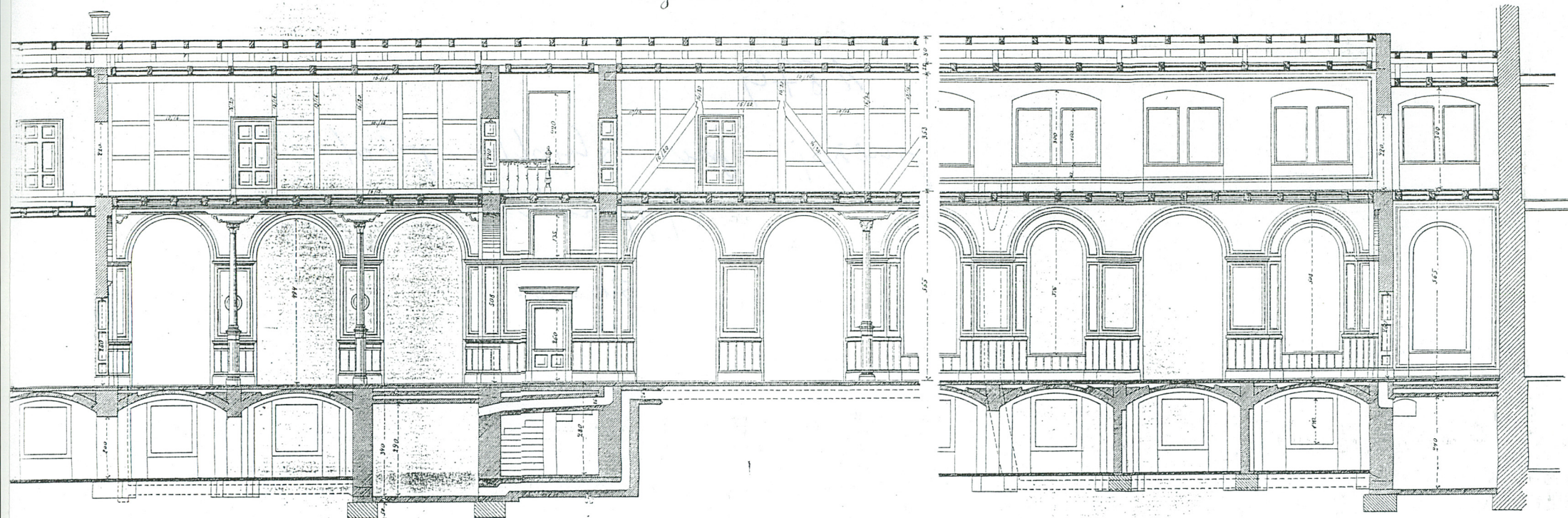
2. Obiekt

BUD. DWORCA KOLEJOWEGO  
WROCŁAW ŚWIEBODZKI

3. Zawartość wkładki ( nazwa obiektu lub materiału uzupełniającego )

Dokumentacja archiwalna rysunkowa - verte

Przekrój podłużny bud. przyjazdów z elewacją z 1874 r.

*Längenschnitt A.-B.*

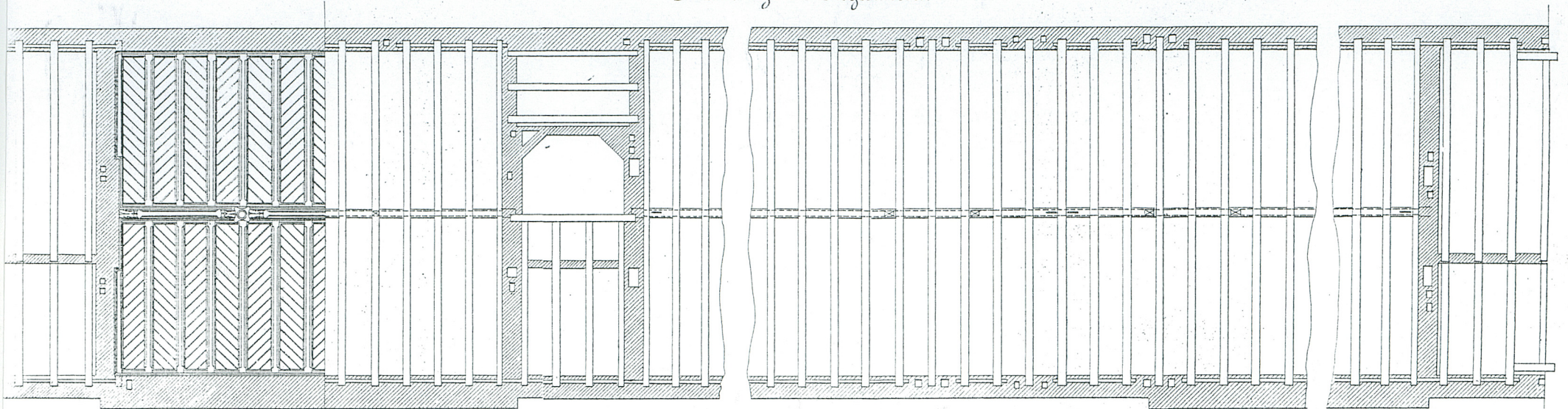
Wkładkę założył: Stanisław Jabłoński 20 lutego 1997 r.

Miejsce przechowywania negatywów: BSIDZT S. Januszewski



Rzut stropu poczekalni bud. przyjazdów wg. rys. z 1874 r.

Balkenlage des Erdgeschosses.



1:30.

0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20 Meter

Der Baugemeindefür den 9<sup>ten</sup> Juni 1874  
H. H. H. H.



## 1. Miejscowość

WROCŁAW

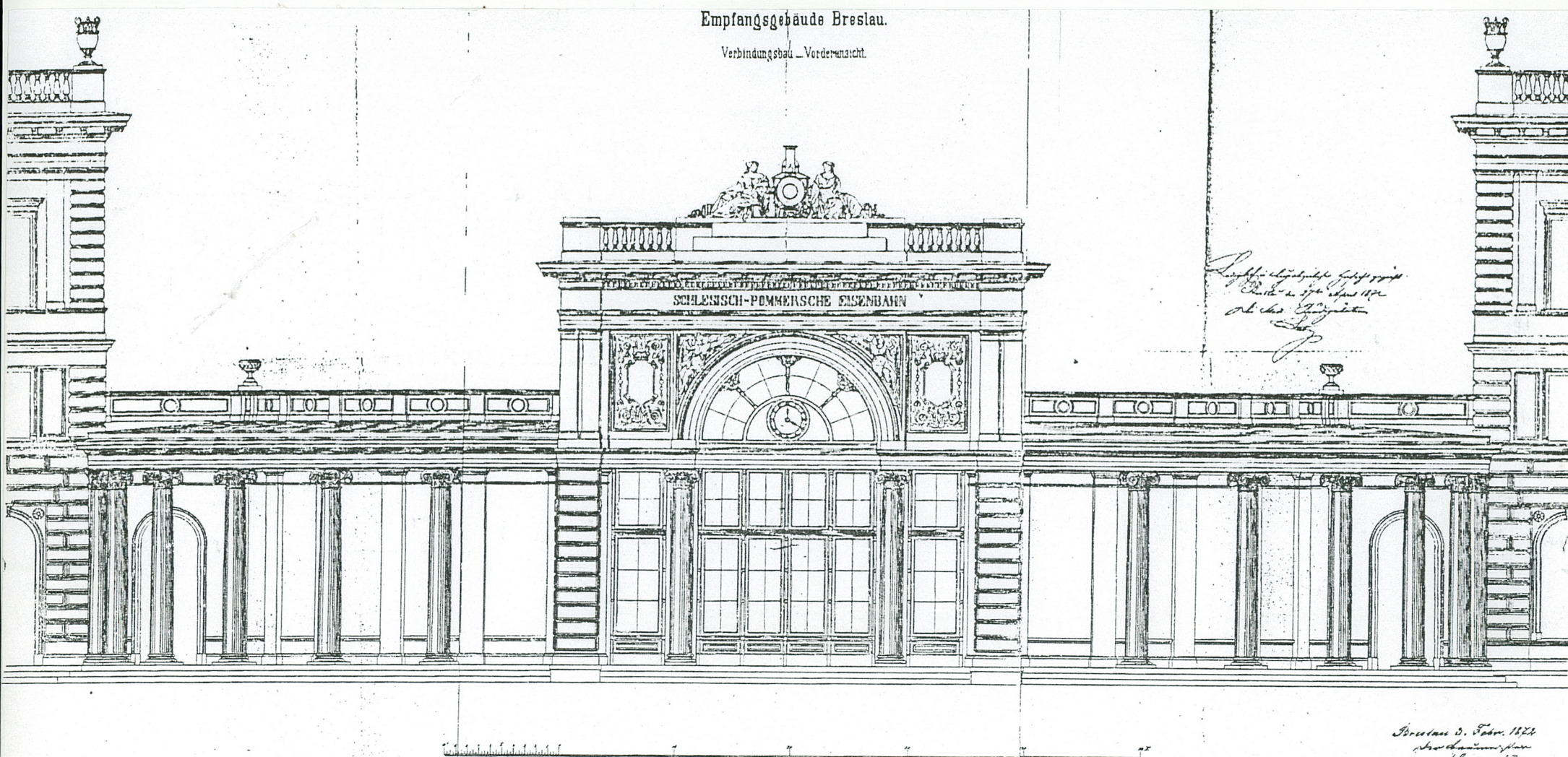
## 2. Obiekt

**BUD. DWORCA KOLEJOWEGO  
WROCLAW ŚWIEBODZKI**

3. Zawartość wkładki ( nazwa obiektu lub materiału uzupełniającego )

Dokumentacja archiwalna rysunkowa - verte

Elewacja główna wsch. - portal, 1872 r.





Empfangsgebäude Breslau.

Façade nach der Strasse:

*Liedesley mit blaugelbem Saft gezeichnet*  
*Apostelen, von 37 bis Seite 1869.*  
*Von Apost. Linn. Myrthenbaum*  
*i. d.*

