

1. Obiekt

ZESPOL STACJI KOLEJKI WASKOTOROWEJ

2. Czas powstania

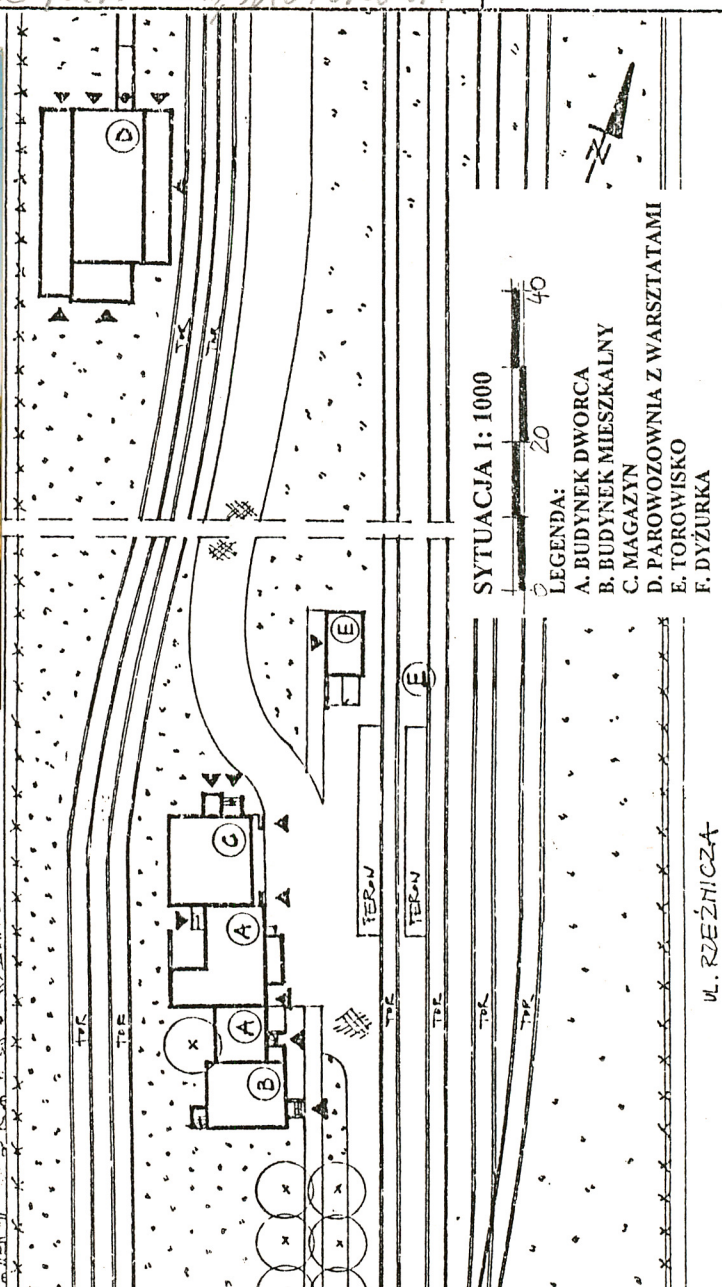
1894, 1903r

3. Miejscowosc

STARGARD SZCZECINSKI

11. Zdjecia, rzut, przekroj, sytuacja, orientacja

1.



4. Adres

ul. Brzozowa 1a
73-110 Stargard Szczeciński
nr hipoteczny dz. nr 132,169,420/2
nr ewidencyjny

5. Przynaleznosc administracyjna

województwo : zachodniopomorskie
gmina : Stargard Szczeciński

pow. STARGARDZKI

6. Poprzednie nazwy miejscowosci

Stargard in Pom. (do 1945 r.)

7. Przynaleznosc administracyjna
przed 1 VI 1975 r.

województwo : szczecińskie
powiat : stargardzki

8. Wlasciciel i jego adres

Polskie Koleje Państwowe SA, Dyrekcja
Kolei Dojazdowych w Likwidacji
Ul. Chłopskiego 53
04-275 Warszawa

9. Uzytkownik i jego adres

nie uzytkowany

10. Rejestr zabytkow

Nr A-111 data 21 grudnia 2002r.

dec. Stargardzkie Koleje
Dojazdowe



ORIENTACJA 1:400 000

W dn.27 lipca 1892r władze pruskie wyd. Ustawę umożliwiającą budowę niepaństwowych kolei dojazdowych (wąskotorowych i normalnotorowych). Koleje dojazdowe podlegały kompetencjom władz lokalnych (powiatowych), ich zadaniem była obsługa zaplecza rolnego (wielkich majątków) oraz miały stanowić środek transportu publicz. Na terenie poszczególnych powiatów władze lokalne, celem sfinansowania inwestycji, a następnie eksploatacji połączeń, powoływały powiatowe towarzystwa akcyjne (za wyjątkiem pow. Nowogard i Pyrzyce). Zarówno projekty wszystkich linii, jak i ich realizację powierzono firmie Lenz i Spółka z siedzibą w Szczecinie (później w Berlinie). Cała sieć kolejek dojazdowych w skali Pomorza, jak i w Rejencji Szczecińskiej powstała w latach 1894-1914.

Początki budowy kolejek wąskotor. w pow.stargardzkim (Saatzig) sięgają maja 1893r, kiedy to lokalne władze zainicjowały budowę trasy: Stargard Szczec.(Stargard in Pommern)-Storkówko(Storkow)-Stara Dąbrowa (Alt Dammerow)-Ińsko(Nörenberg).Pod koniec maja 1893r sejmik powiatu stargardzkiego zatwierdził budowę kolejki, równocześnie przygotowując statut towarzystwa akcyjnego, którego najważniejszym organem miało być Walne Zgromadzenie (Generalversammlung), a kierownictwo miała sprawować Rada Nadzorcza (Aussichtsrath).W lipcu 1893r. rozpoczęto organizację towarzystwa akcyjnego.Koszt przyszłej inwestycji [razem z wybud.dwóch bocznych tras: 1).od Storkówka do granicy powiatu w kier.Maszewa (Massow) i Nowogardu (Naugard); 2).od Starej Dąbrowy do Kani (Kannenberga) z możliwością rozbud. do Dobrej Nowogardzkiej (Daber) i Łobza (Labes)] oszacowano na ok.2.191 tys.marek. W sierpniu 1893r.władze powiatowe zmieniły...

Orientacja: stacja kolejki wąskotorowej (dojazdowej) w Stargardzie Szczec. położona jest w pln. części miasta, ok.1200m na pln.-wsch. od dworca głównego. Stacja zlokalizowana jest na ul. Brzozowej 1a.Brukowy dojazd do zespołu prowadzi od rozwidlenia ulic Brzozowej i Rzeźniczej. Stacja jest początkowym przystankiem linii Stargard- Stara Dąbrowa- Ińsko.

Sytuacja: zespół stacji kolejki wąskotorowej (obecnie zdewaloryzowany)składa się:

Budynku dworca z pom. administr.-obsługowymi (A),budynku mieszkalnego (B), magazynu (C) oraz parowozowni z warsztatami (D). Obiekty A,B,C usytuowano w zwartej zabudowie, równolegle do peronów, po zach.str. torowiska. Do stacji prowadzi brukowany podjazd i betonowe dojście wytyczone równolegle do torów. Dojście obustronnie obsadzone starodrzewem – kasztanowce i klony. Parowozownia z warsztatami stoi na pln.-zach. w odległości ok.250m od zabudowań dworca. Teren zespołu ogrodzono płotem z plecionej siatki.

WYKAZ BUDYNKÓW I OBIEKTÓW ZESPOŁU STACJI (oznaczenie wg planu sytuacyjnego):

A. BUDYNEK DWORCA Z POM. ADMINISTR.-OBSŁUGOWYMI – 1894r,1903r, lata 50-60-te XX w

1- kondygnacyjny, murowany, opis poniżej

B. BUDYNEK MIESZKALNY – 1894r

2- kondygnacyjny, murowany, opis poniżej

C. MAGAZYN – 1903r, lata 50-60 te XXw

1- kondygnacyjny, murowany, opis poniżej

D. PAROWOZOWNIA Z WARSZTATAMI – 1903r, lata 50-60-te XX w

1- kondygnacyjny, ryglowy i murowany, opis poniżej

E. TOROWISKO – 1894r,

1900r – bocznicą łączącą stację z dworcem głównym kolei normalnotorowej

1903r – bocznicą do pobliskiej rzeźni

1905r – przebud. bocznicę do gazowni

1914r – rozbudowa torowiska

BUDYNEK DWORCA Z POM. ADMINISTR.-OBSŁUGOWYMI (A) - opis :

Budynek parterowy, podpiwniczony, z dachem 1-spadowym.

Material, konstrukcja – ściany murowane z cegły ceramicznej pełnej maszynowej, w piwnicach gr.54cm nieotynk. w parterze otynkowane.

Stropy – na belkach stalowych, nad parterem stropodach niewentylowany, belki drewniane z posufitką.

Wieżba dachowa – drewniana, ustrój płatwiowo-krokwiowy jednospadowy.

Pokrycie dachu – papa na pełnym deskowaniu.

Posadzki, podłogi – w piwnicach cementowe, na parterze cementowe z wykładziną PCV lub terakotą, w poczekalni drewniane- deski na legarach.

Otwory - wszystkie otwory okienne i drzwiowe przebudowane ze stolarką wtórną. Drzwi zewn.1 i 2-skrzydłowe drewniane pływające. Drzwi wew. pływające drewniane i płytowe. Okna 2 i 3- skrzydłowe zespolone PVC, w elewacji zach. nadświetla stałe z pustaków szklanych (toalety).

<p>14. Kubatura</p> <p>zespołu stacji – 2 150m³</p>	<p>15. Powierzchnia użytkowa</p> <p>zespołu stacji – 553m²</p>	<p>16. Przeznaczenie pierwotne</p> <p>stacja kolejki wąskotorowej</p>	<p>17. Użytkowanie obecne</p> <p>nie użytkowana stacja kolejki wąskotorowej, użytkowany bud.mieszkalny (B)</p>
<p>18. Prace budowlane i konserwatorskie, ich przebieg i dokumentacja (po 1945 r.)</p> <p>Lata 50-60-te prace remontowe. Brak dokumentacji.</p> <p>Lata 1995-1996 – remont generalny budynków A,B,C polegający na wykonaniu: uszczelnień i poszycia dachów, opierzeń z blachy, robotach elewacyjnych – tynkarskich, założenie ogrzewania centralnego w bud.A,C; remont bieżący dachu parowozowni;</p> <p>1998r – wymiana stolarki okiennej na PVC w bud.A</p> <p>2001r - cd. wymiany stolarki okiennej na PVC w bud.C, ułożenie terakoty i glazury w pomieszczeniach toalet i szatni bud.A,C</p>		<p>19. Stan zachowania (fundamenty, ściany zewnętrzne, sklepienia, stropy, konstrukcje dachowe, pokrycie dachu, wyposażenie i instalacje)</p> <p>Stan techniczny budynku dobry, jednak w wyniku przeprowadzonych prac remontowych zespół uległ dewaloryzacji – zwłaszcza budynki A i C straciły cechy historyczne.</p> <p>Stan techniczny parowozowni zły – nieszczelny dach, uszkodzone opierzenia, zdekompletowana stolarka okienna.</p>	
<p>20. Najpilniejsze postulaty konserwatorskie</p>			

21. Akta archiwalne i źródła ikonograficzne (rodzaj, numer i miejsce przechowywania)

Por.oprac.: Gaziński R., Kulesza E. "Linie wąskotorowe woj.szczecińskiego (rozpoznanie)", Szczecin 1993, zb.PSOZ O/Szczecin

24. Uwagi różne

Nr inv. 854 A / 2003

25. Opracowanie karty ewidencyjnej

tekst: Angelika Szerniewicz , wrzesień 2003r
(imię, nazwisko, data, podpis)

plany, rysunki : Angelika Szerniewicz , wrzesień 2003r

zdjęcia, fotogr. : Angelika Szerniewicz , wrzesień 2003r

Nr. neg. 77.784 - 77.805

miejsce przechowywania negatywów : PSOZ OW Szczecin

KARTA PO WYPEŁNIENIU PODLEGA OCHRONIE NA PODSTAWIE PRZEPISÓW
PRAWA AUTORSKIEGO

22. Bibliografia

- Haarmann A., Die Kleinbahnen, Berlin 1896r
- Mielcarek A., Rozwój sieci kolejowej na Pomorzu Zachodnim do 1914 roku, w "Przegląd Zachodniopomorski", T XXVI, R1982, z.1-2
- Gaziński R., Kulesza E., Linie wąskotorowe woj.szczecińskiego (rozpoznanie), Szczecin 1993, zb.PSOZ O/Szczecin

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

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

- Mapa Pomorza Zachodniego z k.XIXw. I 1929r, w skali 1 : 25 000, kopie w zb. PSOZ O/Szczecin i BDZ w Szczecinie

27. Załączniki

Wkładka nr 12- opis, zdjęcia
Wkładka w 345- zdjęcia

1. Miejscowość : Stargard Szczeciński	4. Obiekt (nazwa jak w karcie)	5. Zawartość wkładki (nazwa materiału uzupełniającego)
2. Gmina: Stargard Szczeciński	Zespół stacji kolejki wąskotorowej	cd pkt. 12, 13
3. Województwo: zachodniopomorskie		

cd. pkt. 12

....planowaną szer. torów z 0,60m na 1,00m, a max. prędkość miała się wahać od 20-30km/h. W listopadzie 1893r dokonano rejestracji Akcyjnego Towarzystwa Stargardzkiej Kolejki Wąskotorowej (Aktien Gesellschaft Saatziger Kleinbahn) z kapitałem w wys. 2.182 tys. marek. W lutym 1894r. firma Lenz i Spółka przedłożyły władzom powiatowym projekty dwóch linii: 1) Stargard, Lubowo(Lübow), Małkocin (Cammersfelde), Storówko, Stara Dąbrowa, Białuń(Muggenhall), Chlebówko(Saffenhagen), Chlebowo(Cassenburg), Kania i dalej do granicy powiatu z możliwością rozbudowy do Dobrej Nowogardz. oraz 2) Stara Dąbrowa, Trąbki (Trampke), Marianowo (Marienfliess), Wiechowo (Büche), Mosina (Mossin), Kozy(Kashagen), Biała (Ball), Linówko (Klein Lienichen), Ińsko, Studnica (Grasse), Ziemsko (Zamzow), z możliwością dalszego połączenia do Drawska Pom.(Dramburg). Szyny oraz elementy stalowe mostów (min.do mostu w Żarowie) zamówiono w zakładach Kruppa w Essen, natomiast wykonawstwem robót budowlanych zajęła się f-ma Lenz i Sp. **Wiosną 1894r rozpocz., a w grudniu tego samego roku oddano do użytku odcinek kolejki ze Stargardu do Ińska o dł. 56km. W maju 1895r pierwsze pociągi pokonały trasę do z Ińska do Studnicy oraz ze Starej Dąbrowy do Kani.** Pierwotnie zabudowania stacji w Stargardzie były wyk. w konstrukcji ryglowej posadowionej na murowanych piwnicach. Obecny budynek został wykonany w całości w technologii murowanej. Od 1898-1900r przeprowadz. szereg inwestycji popraw. bezpieczeństwa i funkcjonalność linii, min. w 1900r. pow. w Stargardzie bocznicą łączącą dworzec wąskotor. z warsztatami naprawczymi stacji kolei normalnotor. W 1903r od dworca w Stargardzie poprowadzono bocznicę do pobliskiej rzeźni, podjęto decyzję o budowie własnych warsztatów naprawczych (koszt inwestycji oszacowano na 132 tys. marek.). Ponadto stacja otrzymała dodatkowy magazyn, oświetlenie elektryczne oraz kanalizację. W 1905r wybudowano bocznicę łączącą stację z gazownią, a wiosną 1914r rozbudowano torowisko. Wybuch I Wojny Światowej zahamował rozwój sieci wąskotor., wybudowano zaledwie kilka krótkich bocznic prywatnych oraz bocznicę od dworca stargardzkiego do pobliskiego obozu jenieckiego. Lata 1919-1922 to okres jedynie niezbędnych napraw. Od 1932r, w związku ze znacznym spadkiem przewozów zawieszono wszelkie inwestycje. Mimo trudności finansowych w 1934r podjęto roboty remontowe lokomotywni na dworcu stargardzkim. Druga poł. lat 30-tych i pierwsza 40-tych nie charakteryzuje się już znaczącymi inwestycjami, jest to okres bieżących napraw umożliwiających eksploatację linii.

W 1945r w ramach Okręgowej Dyrekcji Kolei Państwowych w Szczecinie utworzono Wydz. Kolei Wąskotorowych, mających nadzorować linie o szer. toru 0,75 i 1,00m. W tym roku rozpoczęto niezbędne naprawy i kompletowanie taboru. W sierpniu powstały parowozownie min. w Dobrej. W latach 1947-1949 przeprowadz. większość prac remontowych, oddając do eksploatacji wszystkie połączenia funkcjonujące przed 1945r. W latach 1949-55 podjęto remonty budynków stacyjnych. Lata 50-te i pocz. 60-tych to okres najliczniejszych przewozów towarów i pasażerów. Od lat 70-tych obserwuje się spadek znaczenia użytkowego linii, a pod koniec lat 80-tych rozpoczęto zamykanie poszczególnych tras. Stację w Stargardzie Szczecińskim ostatecznie zamknięto w 2001r.

cd. pkt. 13 - opis

Rzut - budynek A usytuowany pomiędzy ścianami budynku mieszkalnego (B) i magazynu (C) został rozplanowany na rozczłonkowanym rzucie o dł. ściany front. (wsch.) ponad 21mb i szer. 6,5; 7,80; 12m. W budynku znajdowały się pomieszczenia: holl - poczekalnia, kasy, biuro kierownika ruchu, nastawnia oraz toalety. Pom. nastawni przylega jako niezależna kubatura do ściany wsch. i jest dostępne również z zewnątrz. Część pld. budynku zaadaptowano na mieszkanie, które jest dostępne przez wiatrołap z zewnątrz. Układ pomieszczeń jednotraktowy.

Bryła – jednokondygnacyjną, rozczłonkowaną bryłę nakrywa 1-spadowy dach o niewielkim nachyleniu ok. 30°. Od wsch. do frontu przylega niższe pomieszczenie nastawni oraz podcień z przedsionkiem do części mieszkalnej. Obiekt na skutek licznych przebudów i remontów przeprowadzanych od lat 50-i 60-tych stracił wszelkie walory historyczne.

Elewacja - wsch. frontowa (od str. torowiska) zdekomponowana, 7-osiowa z wysuniętymi przed linię zabudowy różnogabarytowymi kubaturami (nastawnia, przedsionek). Brak konsekwentnej kompozycji potęgują różnorodne otwory okienne i drzwiowe. Integralną częścią budynku jest dach, który pozwala wyodrębnić budynek A ze zwartej zabudowy.

Elewacja - zach. (od str. ul. Brzozowej) – 7-osiowa, zdewaloryzowana. Występują okna 2-i 3-skrzydłowe współczesne oraz nadświetla stałe z pustaków szklanych.

Wnętrze, wyposażenie – do cennego wyposażenia stacji należy zaliczyć oryginalny mechanizm nastawni.

Instalacje – wod.-kan., co, elektryczna, kanalizacji deszczowej.

BUDYNEK MIESZKALNY (B) – opis :

Budynek 2-kondygnacyjny, podpiwniczony, nakryty dachem 2-spadowym, usytuowany szczytowo do torowiska. Budynek nie dostępny.

Materiał, konstrukcja – ściany gr. 54cm murowane z cegły ceramicznej pełnej maszynowej, otynkowane współcześnie (pierwotnie budynek posiadał wykończenie ceramiczne, podobnie jak sąsiadujące ze stacją zabudowania rzeźni przy ul. Rzeźniczej).

Stropy – na piwnicach na belkach stalowych, nad kondygnacjami drewniane belkowe z podsufitką.

Wieżba dachowa – drewniana, krokwiowa 2-stolcowa. Dach 2-spadowy o niewielkim nachyleniu połaci – ok. 30°.

Pokrycie dachu – papa na pełnym deskowaniu.

Posadzki, podłogi – w piwnicach cementowe, na kondygnacjach drewniane – deski na legarach.

Schody – schody zew. na klatkę schodową i do piwnicy jednobiegowe betonowe. Schody wewn. na klatce 2-biegowe, drewniane policzkowe z profilowanymi tralkami i pochwytem.

Drzwi – zew. drewniane płycinowe, główne wejście z nadświetłem stałym. Otwory z nadprożem ceramicznym odcinkowym. Drzwi wew. drewniane płycinowe.

Okna – wszystkie z nadprożami odcinkowymi. Stolarka częściowo wymieniona na PVC. Oryginalne okna skrzynkowe z podziałem krzyżowym 4-skrzydłowe, słupki i ślęmie z prostym profilem.

Rzut – budynek B usytuowany na pld. skraju zwartej grupy budynków A, B, C. Rozplanowany na rzucie prostokąta o wym. 8,90 x 10,60m (dłuższy bok od płu. przylega do budynku A). Typowy układ funkcjonalno-przestrzenny, tj. w lewym narożniku (pld.-wsch.) zlokalizowane główne wejście z klatką schodową, z której na każdej kondygnacji jest dostępne jedno mieszkanie. Rozkład pomieszczeń mieszkalnych 1-traktowy. Budynek mieszkalny nie został udostępniony.

Bryła – zwarta, 2-kondygnacyjna z wysoką piwnicą i użytkowym poddaszem, nakryta dachem 2-spadowym. Obiekt reprezentuje typowe cechy budynku mieszkalnego w zabudowie zespołu stacji kolejki wąskotorowej, tj. wysokie doświetlone piwnice, wysokie kondygnacje mieszkalne i niskie poddasze użytkowe z 2-spadowym dachem o niewielkim nachyleniu połaci. Pierwotnie reprezentował architekturę ceglana.

Elewacja – wsch. frontowa szczytowa (od str. peronów) 3-osiowa, symetryczna. Oś klatki schodowej i wejściem usytuowana w osi skrajnej pld. Nadproża wszystkich otworów odcinkowe. Okna kondygnacji mieszkalnych wysokie, pierwotnie z podziałem krzyżowym, ob. wymienione na PVC ze ślęmieniem. W osi symetrii, w szczycie zdwojone okienka doświetlające poddasze. Detal architektoniczny: nad oknami kondygnacji mieszkalnych profile łukowe wyrobione w cegle powtarzające odcinkowy kształt nadproży, międzykondygnacyjny gzyms ząbkowy ceglany oraz wspólny gzyms podokienny dla okien poddasza.

Elewacja – pld. boczna – bez otworów okiennych, widoczna jedynie odsadzka cokołowa podkreślająca poziom piwnic oraz opasujący budynek gzyms międzykondygnacyjny ceglany.

Elewacja – zach. szczytowa (od str. ul. Brzozowej) symetryczna, 4-osiowa w poziomie piwnic i kondygnacji mieszkalnych oraz 2-osiowa w partii poddasza. Detal architektoniczny oraz forma otworów okiennych identyczna jak w elewacji wsch. szczytowej. Na skrajnej osi pld. umieszczono schody zew. do piwnic.

Wnętrze – zachowano oryginalny układ pomieszczeń.

Wyposażenie – do oryginalnego wyposażenia należy zaliczyć drewniane schody policzkowe z dekoracyjną balustradą.

Instalacje – wod.-kan., co, elektryczna, kanalizacji deszczowej

1. Miejscowość : Stargard Szczeciński	4. Obiekt (nazwa jak w karcie)	5. Zawartość wkładki (nazwa materiału uzupełniającego)
2 Gmina: Stargard Szczeciński	Zespół stacji kolejki wąskotorowej	cd pkt.13
3 Województwo: zachodniopomorskie		

cd.pkt.13

MAGAZYN (C) - opis :

Budynek parterowy, podpiwniczony, z dachem 1-spadowym.

Materiał, konstrukcja – ściany murowane z cegły ceramicznej pełnej maszynowej, w piwnicach gr.54cm bez tynku, widoczny wąż kowadełkowy, ściany parteru gr. do 28cm otynkowane.

Stropy – nad piwnicami na belkach stalowych, nad parterem stropodach niewentylowany, belki drewniane z podsufitką.

Wieżba dachowa – drewniana, ustrój płatwiowo-krokwiowy jednospadowy.

Pokrycie dachu – papa na pełnym deskowaniu.

Posadzki, podłogi – w piwnicach cementowe, na parterze cementowe z wykładziną PCV lub terakotą.

Schody - zewn. ceramiczne do piwnic i betonowe do magazynu.

Otwory – drzwi zewn. drewniane płycinowe 1-skrzydłowe, wrota do magazynu 2-skrzydłowe drewniane deskowe przesuwne na prowadnicy wózkowej, do piwnic z blachy stalowej. Drzwi wewn. drewniane płycinowe i płytowe. Okna krosnowe 1-szybowe oraz współczesne z PVC 2-skrzydłowe zespolone o propor. kwadratu.

Rzut - budynek o wym.12,30 x 10,90m posiada 3 traktowy układ pomieszczeń. Każdy trakt jest dostępny od frontu (wsch.) przez wrota i parę drzwi jednoskrzydłowych po obu stronach wrót. Trakty zewnętrzne mieszczą biura i pom.techniczne, trakt środkowy z wrotami stanowi magazyn. W ścianie szczytowej usytuowano również zejście do piwnicy – obudowane schody zewnętrzne z 2-skrzydłowymi drzwiami. Piwnice stanowią jednoprzestrzenne pomieszczenie.

Bryła – jednokondygnacyjna, zwarta bryła magazynu została posadowiona na wysokich piwnicach i nakryta dachem 1-spadowym.

Elewacja - wsch. frontowa (od str. torowiska) symetryczna, 5-osiowa, na osi budynku 2-skrzydłowe wrota przesuwne. Po obu stronach wrót symetrycznie rozmieszczone kolejno małe kwadratowe okno i 1-skrzydłowe drzwi.

Elewacja – pld. szczytowa, w większej części przylega do budynku A stacji, jedynie w części zach. usytuowano 1-skrzydłowe drzwi z rampą, które obsługiwały kotłownię.

Elewacja – zach. 3-osiowa ze stolarką współczesną.

Elewacja pln. szczytowa zdewaloryzowana, przypadkowo rozmieszczone i przebudowane otwory okienne i drzwiowe – pod tynkiem widoczny pierwotny układ, tj. rozmieszczone symetrycznie drzwi po obu stronach zejścia do piwnicy.

Wnętrze – Na szczególną uwagę zasługuje najstarsza część budynku - oryginalne piwnice z widocznymi zamurowaniami arkad.

Wyposażenie - 2-skrzydłowe wrota z mechanizmem przesuwu – typowe dla budynków magazynowych na stacji kolejki wąskotorowej.

Instalacje – wod.-kan, co, elektryczna, kanalizacji deszczowej.

PAROWOZOWNIA Z WARSZTATAMI (D) - opis :

Budynek 1-kondygnacyjny, o rozczłonkowanym planie i zróżnicowanych wysokościach , poszczególne kubatury nakryte dachem 1-i 2-spadowym.

Budynek niedostępny.

Materiał, konstrukcja – zasadnicza część obiektu – hala parowozowni jest wykonana w konstrukcji szkieletowej drewnianej, którą wypełniono cegłą ceramiczną maszynową otynkowaną. Pozostałe budynki przylegające do hali wykonano jako murowane z cegły ceramicznej pełnej maszynowej, ściany obrzucone tynkiem.

Wieżba dachowa – drewniana.

Pokrycie dachu – papa na pełnym deskowaniu.

Posadzki, podłogi – cementowe.

Otwory – drzwi zewn. drewniane płycinowe 1-i 2-skrzydłowe, stalowe pełne oraz wrota drewniane deskowe. Drzwi wewn. drewniane płycinowe i płytowe. Okna 1-szybowe stalowe stałe o proporcjach kwadratów i prostokątów stojących z drobnym podziałem oraz drewniane skrzynkowe i krosnowe.

Rzut – do parowozowni usytuowanej równolegle do torowiska prowadzą tory – dwie linie z wjazdem od płu. Lokomotywownia stanowi jednoprzestrzenną halę, do której przylegają warsztaty i inne pomieszczenia pomocnicze.

Bryła – silnie rozczłonkowana z powodu sukcesywnej rozbudowy pomieszczeń warsztatowych i pomocniczych. Do wysokiej hali parowozowni nakrytej dachem 2-spadowym przylegają niższe kubatury warsztatów i pomieszczeń socjalnych, które nakryto dachami pulpitowymi opartymi na ścianach parowozowni.

Elewacja – płu. szczytowa wjazdowa w partii środkowej wyższa hala z widoczną konstrukcją ryglową - szczyt nad częścią wjazdową z drewnianymi wrotami został obity deskami. Do obu ścian podłużnych hali przylegają niższe pomieszczenia- warsztaty dostępne przez drzwi 1-i2-skrzydłowe.

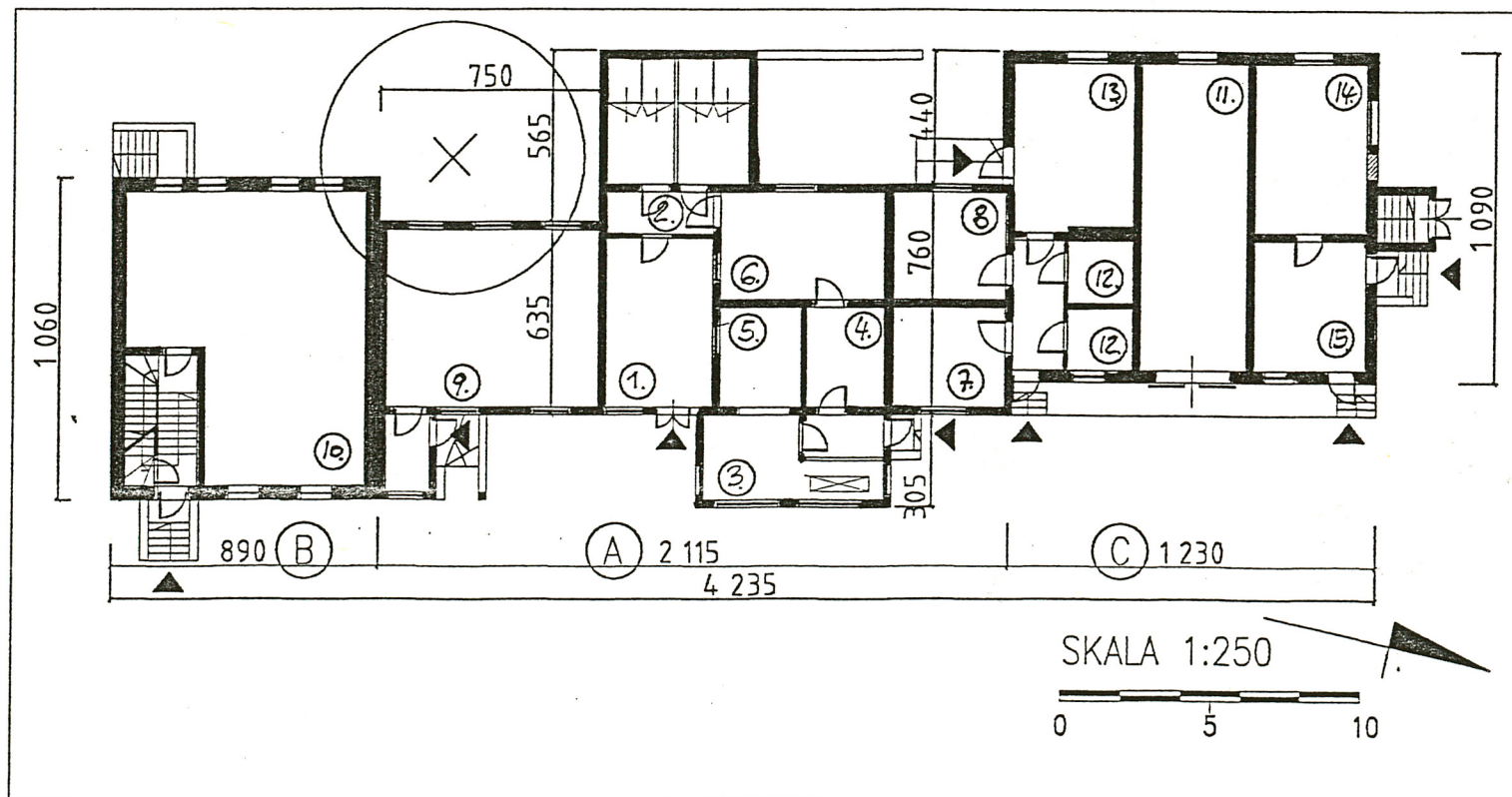
Elewacja – wsch. podłużna (od str. torowiska) na tle wysokiej ryglowej hali parowozowni widoczna „nawa” z warsztatami. Elewację warsztatów tworzą nieregularnie rozmieszczone okna stalowe oraz drzwi (łącznie 6 osi).

Elewacja – pld. szczytowa na tle ryglowego szczytu hali niższe budynki przyległe z otworami okiennymi i drzwiowymi.

Elewacja – zach. podłużna (od str.ul. Brzozowej) 11-osiowa ze stalowymi oknami i dwojgiem drzwi.

Wnętrze i wyposażenie – nie dostępne i nie rozpoznane.

Instalacje – wod.-kan., elektryczna, odwodnienie dachu.



RZUT 1: 250

LEGENDA:

A. BUDYNEK DWORCA

- 1. POCZEKALNIA
- 2. TOALETY
- 3. NASTAWNIA
- 4. POM.SOCJALNE
- 5. 6. KASA
- 7. 8. POM.BIUROWE
- 9. MIESZKANIE-NIE DOSTĘPNE

B. BUDYNEK MIESZKALNY

- 10. MIESZKANIE - NIE DOSTĘPNE

C. MAGAZYN

- 11. POW.MAGAZYNOWA
- 12. POM.SANITARNE
- 13. KOTŁOWNIA
- 14.15. POM.MAGAZUNU

WKŁADKA DO KARTY EWIDENCYJNEJ ZABYTKÓW ARCHITEKTURY I BUDOWNICTWA

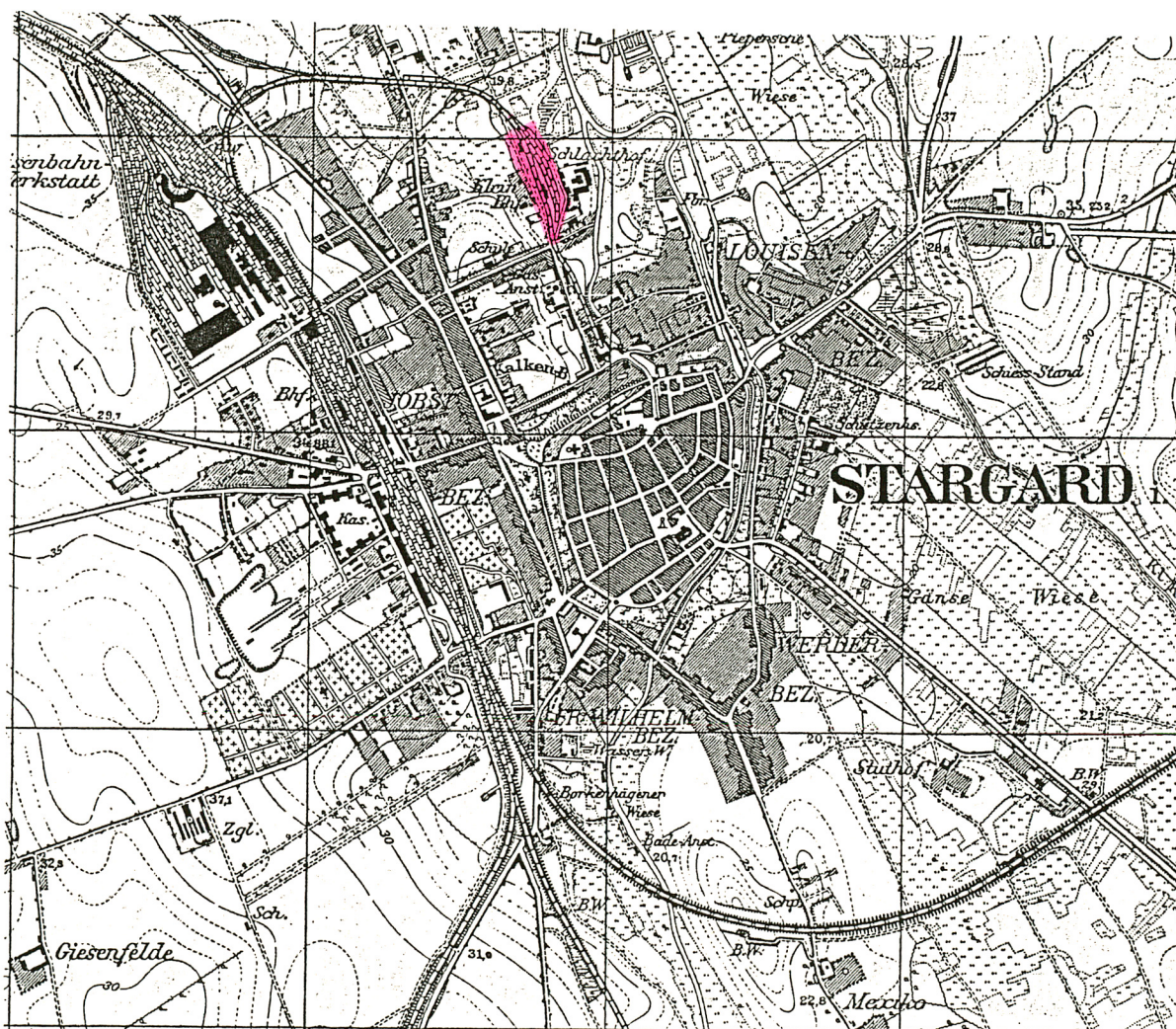
ZAŁĄCZNIK NR 3

2. Miejscowość : Stargard Szczeciński
4 Gmina: Stargard Szczeciński
5 Województwo: zachodniopomorskie

4. Obiekt (nazwa jak w karcie)
Zespół stacji kolejki wąskotorowej

5. Zawartość wkładki (nazwa materiału uzupełniającego)
zdjęcia

2.



MAPA z 1922 r. — SKALA 1:25 000



3.

Wkładkę założył: Angelika Szerniewicz

Miejsce przechowywania negatywów: PSOZ O/ Szczecin

1. WIDOK STACJI OD WSCH. (OD STR. TOROWISKA)
2. BRUKOWY DOJAZD NA TEREN STACJI – WIDOK OD PŁN.
3. BUD. GŁÓWNY STACJI (A,B,C) – WIDOK OD PŁN.



4.



6.



5.



7.

4. BUD.MIESZKALNY (B) – ELEWACJA WSCH.
5. BUD.GŁÓWNY STACJI (A,B,C) – ELEWACJA ZACH.

6. ELEWACJA ZACH. BUD.MIESZKALNEGO (B)
7. BUD. GŁÓWNY STACJI (A,C) – WIDOK OD PŁN.-ZACH.

3. Miejscowość : Stargard Szczeciński	4. Obiekt (nazwa jak w karcie)	5. Zawartość wkładki (nazwa materiału uzupełniającego)
6 Gmina: Stargard Szczeciński	Zespół stacji kolejki wąskotorowej	zdjęcia
7 Województwo: zachodniopomorskie		

8. ELEWACJA SZCZYTOWA BUD. MAGAZYNOWEGO STACJI (C) - WIDOK OD PLN.

9. KLATKA SCHODOWA W BUD. MIESZKALNYM (B)

10. ŚCIANA ZACH. PIWNICY POD MAGAZYNEM (C)



9.



8.

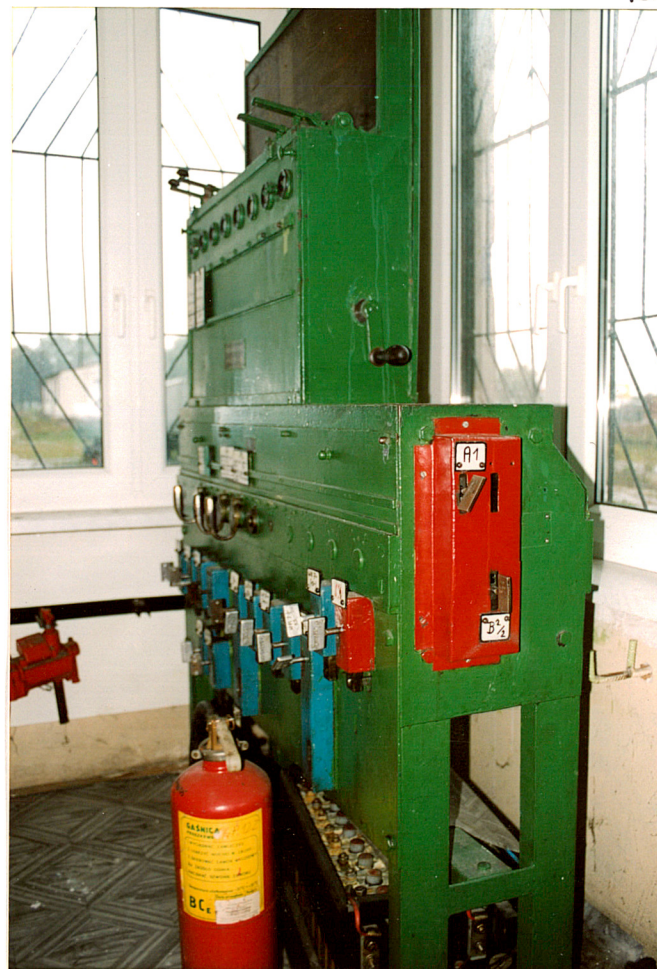


10.

11.



12.



13.



11. ŚCIANA WSCH. PIWNICY POD MAGAZYNEM (C)

12. NASTAWNIA W BUD. STACJI (A pom. Nr 3)

13. PIEC STAREJ KOTŁOWNI W BUD. STACJI (A pom. Nr 13)

3. Miejscowość : Stargard Szczeciński	4. Obiekt (nazwa jak w karcie)	5. Zawartość wkładki (nazwa materiału uzupełniającego)
6 Gmina: Stargard Szczeciński	Zespół stacji kolejki wąskotorowej	zdjęcia
7 Województwo: zachodniopomorskie		

14. PAROWOZOWNIA Z WARSZTATAMI (D)

WIDOK OD PŁD.-WSCH.

15. ELEWACJA WSCH. PAROWOZOWNI Z WARSZTATAMI (D)

16. ELEWACJA SZCZYTOWA PŁN. PAROWOZOWNI Z WARSZTATAMI (D)



14.



15.



16.

Wkładkę założył: Angelika Szerniewicz

Miejsce przechowywania negatywów: PSOZ O/ Szczecin



17.



18,

17. PAROWOZOWNIA Z WARSZTATAMI –
WIDOK OD PŁD.-ZACH. (Z UL. BRZOZOWEJ)
18. DYŻURKA (F) – WIDOK OD PŁD.