

A B C D E F G H I J K L L M N O P R S T U V W X Y Z

Nr

459

1. Obiekt
DWORZEC KOLEJOWY

2. Czas powstania
ok. 1862

3. Miejscowość
BIAŁYSTOK



4. Adres **ul. Kolejowa 1**
nr hipoteczny.....

5. Przynależność administracyjna
Województwo **podlaskie**
Powiat **miejski Białystok**
Gmina **miasto Białystok**

6. Poprzednie nazwy miejscowości
-

7. Przynależność administracyjna do 01.01.1999r.
Województwo **białostockie**
Gmina **miasto Białystok**

8. Właściciel i jego adres
**Polskie Koleje Państwowe
Zarząd Nieruchomości w
Białymstoku, ul. Lipowa 30**

9. Użytkownik i jego adres
- nie użytkowany

10. Rejestr zabytków
nr data **613 z 28.05.1985**



12. Autorzy, historia obiektu, określenie stylu

Dworzec kolejowy budowany był wraz z budową linii kolejowej Warszawa – Petersburg, która została oddana do użytku w 1862 r. Podczas I wojny światowej budynek był zbombardowany i wypalony. Odbudowany po przejściu frontu w 1915 r. Ponownie zniszczony w czasie II wojny w 1944 r. i odbudowany tuż po wojnie. Przez szereg lat nie remontowany. Remont kapitalny wraz z dobudową kolejnych aneksów do ścian szczytowych budynku głównego, o rozwiązaniach nawiązujących do zachowanego korpusu, rozpoczęto w 1988 r. Projekt ten zakładał daleko idącą przebudowę wnętrza obiektu. Wielokrotnie aktualizowany i zmieniany, nie został do dzisiaj zrealizowany z powodu braku środków.

Budynek dworca jest przykładem dziewiętnastowiecznej rosyjskiej architektury użyteczności publicznej o rozwiązaniach akademickich, czerpiących głównie z klasycyzmu. Dworzec o niemal identycznych rozwiązaniach, lecz znacznie większy zachował się na tej samej linii kolejowej w rosyjskim Pskowie.

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

Sytuacja: Budynek wolnostojący, usytuowany równoległe do torów linii kolejowej jako zamknięcie od południowego wschodu obszernego placu dworcowego.

Materiał i konstrukcja: Murowany z cegły, na fundamencie z kamienia polnego, tynkowany z bogatą dekoracją architektoniczną w narzucie, podpiwniczony, w korpusie głównym jednokondygnacyjny, w ryzalitach bocznych dwukondygnacyjny. Okna czterokrzydłowe, w korpusie głównym zamknięte półkolistym nieotwieranym nadświetłem, oddzielonym od skrzydeł bogato profilowanym gzymsem kordonowym. Okna w ryzalicie wschodnim i partii zach. budynku zamknięte prostokątnie, wielokwaterowe, czterokrzydłowe. Stropy żelbetowe, schody żelbetowe, wylewane. Konstrukcja dachu stalowa, kratownicowa, dach kryty blachą.

Rzut: na planie wydłużonego prostokąta z ryzalitami na skrajach.

Bryła: prostopadłościenna, zwarta, nakryta dachem dwuspadowym, dach nad ryzalitem wschodnim czteropółciowy.

Wnętrze: podzielone funkcjonalnie na hall kasowy, poczekalnię, salę restauracyjną, pomieszczenia obsługi i techniczne, znacznie przebudowane i przystosowane do obecnych potrzeb. W hallu kasowym i poczekalni jednotraktowe, z wydzielonym przepierzeniami wąskim traktem kas biletowych, w ryzalicie wschodnim trzytraktowe z poprzecznym traktem komunikacyjnym. W ryzalicie zachodnim trzytraktowe.

Wyposażenie: Z pierwotnego bogatego wyposażenia pozostał jedynie wystrój architektoniczny elewacji i jedna żeliwna kolumna we wnętrzu, zachowana jako świadek. Nie zachowało się ażurowe, żeliwne zadaszenie przed wejściem od strony miasta oraz wsparty na żeliwnych kolumnkach podcień od strony peronów. Obiekt jest wyposażony we wszystkie współczesne media.

Elewacje:

Główna, północno – zachodnia od strony miasta: wieloosiowa, niesymetryczna, dwukondygnacyjna, na cokole, boniowana w dolnej kondygnacji. Podziały poziome w ośmioosiowym korpusie głównym organizuje gzyms wyłamany nad półkoliście zamkniętymi oknami. Nad fryzem z dekoracją kostkową profilowany gzyms wieńczący. W piątej osi od wsch. wejście główne w płytkim ryzalicie, ujętym w drugiej kondygnacji parą zdwojonych lizen i zwieńczonym ponad linią okapu rodzajem bloku ujętego wolutowymi spływami, pierwotnie mieszczącego nazwę stacji. Ryzalit wschodni, trójosiowy, dwukondygnacyjny, wyższy niż reszta budynku. Na osi poprzecznej prostokątny otwór wejściowy z dwuskrzydłowymi drzwiami z nadświetłem, do którego wiodą schodki o trzech stopniach z podestem. Pozostałe elementy opracowane jak w korpusie głównym. Niewielki jednoosiowy ryzalit zachodni oraz przylegające doń od zach. dwie osie bez boni. Ryzalit ujęty parą lizen, w nim prostokątny otwór wejściowy – jak wejście główne. Dwuosiowa partia zachodnia z oknami prostokątnymi, w przyziemi ujętymi archiwoltami.

Główna, południowo – wschodnia, od strony peronów: opracowana analogicznie, jak elewacja główna od strony miasta. Jedynie nad ryzalitem zachodnim blok, jednak bez spływów.

Elewacje szczytowa - południowo zachodnia: odbudowana, wg zachowanych przekazów, obecnie pozbawiona tynku, dwukondygnacyjna, opracowana jak pn. – zach. część partii zach. elewacji głównej z dwoma otworami w swej partii północnej, partia południowa ślepa, do jej przyziemia przylega parterowy budynek przybudówki

Elewacje szczytowa – północno wschodnia: - w przyziemiu w całości zasłonięta późniejszą, jeszcze nie otynkowaną dwukondygnacyjną przybudówką o rozwiązaniach nawiązujących do architektury dworca, połączoną z ryzalitem niską przewiązką. Rozwiązania kondygnacji drugiej analogiczne do zastosowanych w Pozostałych elewacjach ryzalitu

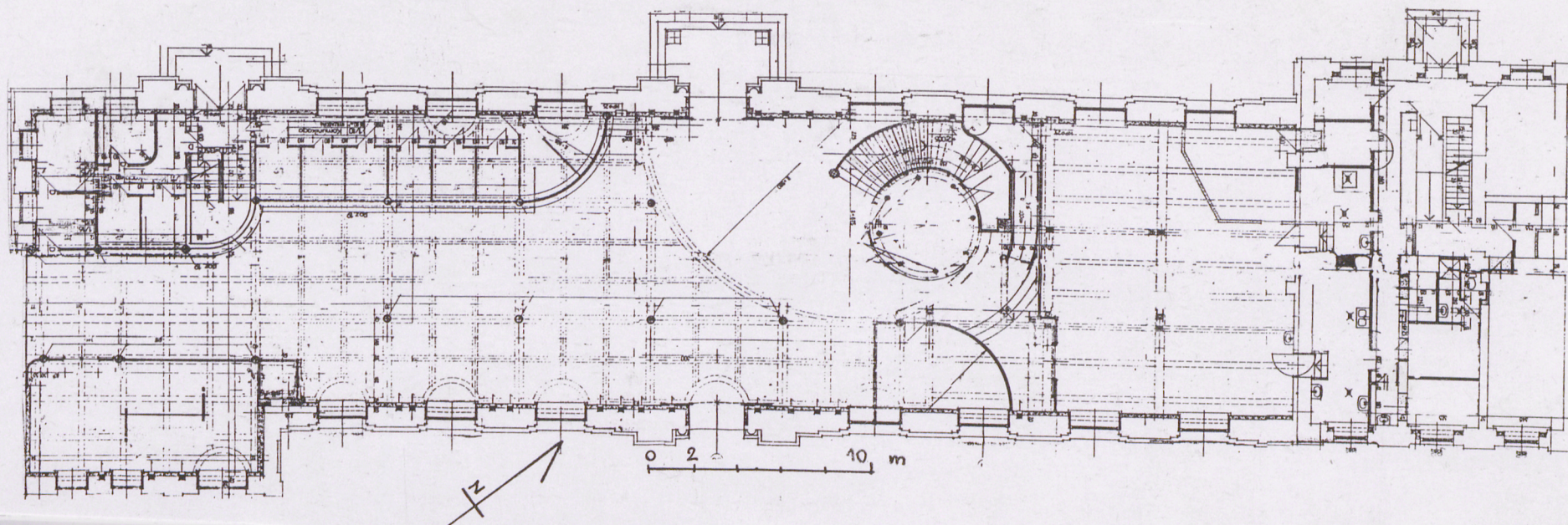
14. Kubatura	15. Powierzchnia użytkowa	16. Przeznaczenie pierwotne	17. Użytkowanie obecne
ca 9000 m ³	ca 1500 m ²	dworzec kolejowy	- nie użytkowany, od 14 lat w remoncie
18. Prace budowlane i konserwatorskie, ich przebieg i dokumentacja Budynek odbudowywany po I i II wojnie, później wielokrotnie przebudowywany. Obecny remont, zmieniający wystrój wnętrza i pozostawiający jedynie bez większych zmian architekturę zewnętrzną budynku z powodu braku środków ciągnie się już od 14 lat. Całość dokumentacji w Zakładzie Nieruchomości PKP w Białymstoku		19. Stan zachowania (fundamenty, ściany zewnętrzne, ściany wewnętrzne, sklepienia, stropy, konstrukcje dachowe, pokrycie dachu, wyposażenie i instalacje) Fundamenty, wzmocnione betonowymi opaskami w stanie dobrym, ściany zewnętrzne, po wyburzeniu zniszczonych partii i przemurowaniu w stanie dobrym, stropy, konstrukcja więźby i pokrycie dachu w stanie dobrym w stanie dobrym.	
		20. Najpilniejsze postulaty konserwatorskie Jak najszybciej dokończyć prace remontowo – konserwatorskie i przekazać budynek dworca do użytku.	

<p>21. Akta archiwalne (rodzaj akt, numer i miejsce przechowywania) I.</p>	<p>24. Uwagi różne</p>
<p>22. Bibliografia A. Oleksicki, I. Małofiejew, Studium historyczno – urbanistyczne do planu zagospodarowania miasta Białegostoku, m-pis PKZ, Białystok, 1978, s. 114; liczne przewodniki i informatory o Białymstoku</p>	<p>25. Opracował</p> <p>tekst mgr L. Markiewicz plany, rysunki mgr L. Markiewicz zdjęcia fotograf. mgr L. Markiewicz, IX 2001</p> <p>miejsce przechowywania negatywów</p> <p>Karta po wypełnieniu podlega ochronie na podstawie przepisów prawa autorskiego</p>
<p>23. Źródła ikonograficzne i fotografia (rodzaj, miejsce przechowywania, sygnatury)</p>	<p>26. Adnotacje o inspekcjach, informacje o zmianach (daty, imiona i nazwiska wypełniających)</p>
	<p>27. Załączniki wkładki szt. 1</p>

1. Miejscowość
BIAŁYSTOK

2. Obiekt (nazwa jak w karcie)
dworzec kolejowy

3. Zawartość wkładki (nazwa obiektu lub materiału uzupełniającego)
fotografie



Wkładkę założyła: mgr L. Markiewicz

Wzór ODZ 1985

Miejsce przechowywania negatywów: WO SOZ Białystok

