

1. Obiekt

Zespół dworcowy linii kolej. Szczecin Główny  
DWORZEC GŁÓWNY (1)

1032/1/1/1

2. Czas powstania

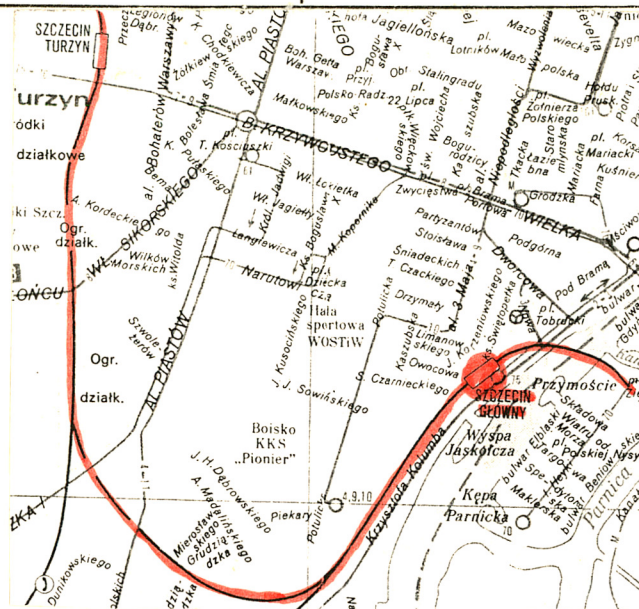
1842-1843, 1895-1897,  
1925 r.

3. Miejscowość

S Z C Z E C I N



budynek dworca - elewacja południowa



4. Adres

ul. K. Kolumba  
Szczecin  
nr hipoteczny .....

5. Przynależność administracyjna

województwo szczyecińskie

gmina Szczecin (poł. SZCZECIN)

6. Poprzednie nazwy miejscowości

Stettin (przed 1945 r.)

7. Przynależność administracyjna  
przed 1.VI.1975

województwo szczyecińskie

powiat m. Szczecin

8. Właściciel i jego adres

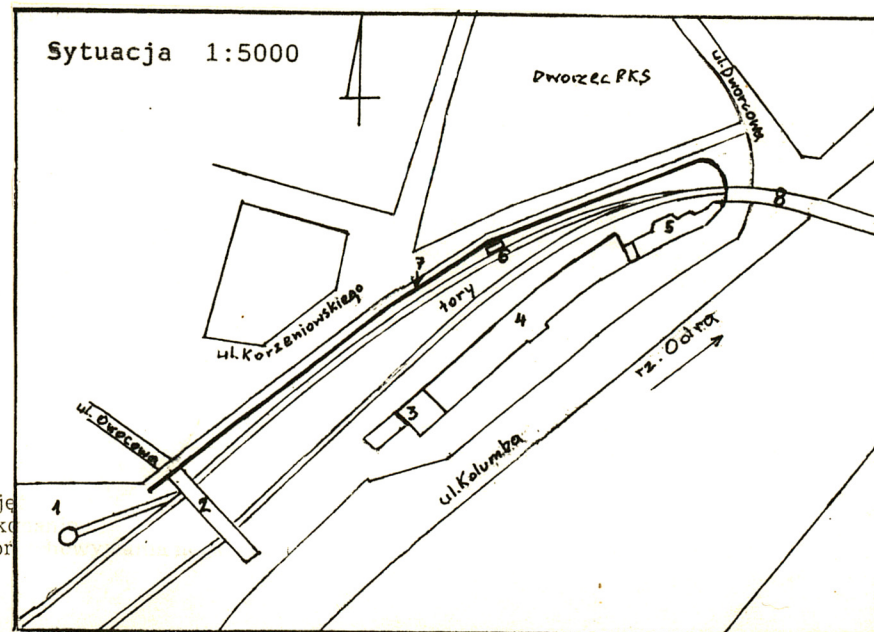
Dyrekcja Okręgowa Kolei  
Państwowych,  
ul. Korzeniowskiego 1  
70-952 Szczecin

9. Użytkownik i jego adres

j.w.

10. Rejestr zabytków

Nr ..... data .....



1. Lokomotywnia
2. Kładka dla pieszych
3. Budynek dworca - najstarsza część z 1.1942-1943
4. Budynek dworca - rozbudowa z 1.1895-1897
5. Część usługowo-handlowa dworca zbudowana w 1.1925-1926
6. Nastawnia
7. Mur oporowy
8. Wiadukt

12. Autorzy, historia obiektu, określenia stylu.

Dworzec Szczecin-Główny zbudowano w latach 1842-1843, jako kończący linię kolejową Berlin-Szczecin. Był to wówczas niewielki dworzec czołowy zbudowany na niedużym obszarze, między umocnieniami twierdzy a Odrą. Wraz z rozwojem ruchu kolejowego i coraz większymi potrzebami transportowymi wymagał on wkrótce powiększenia. W latach 1864-1869 dokonano zasadniczej przebudowy dworca, tworząc z niego dworzec przelotowy. Linię torów przedłużono do dworca wrocławskiego i zbudowano most kolejowy przez Odrę. W 1870 r. do obszaru dworca udało się włączyć część terenu twierdzy, której granicę przesunięto nieco na zachód. W 1872 r. stary budynek dworcowy został rozbudowany o wiaty (zadaszenia). Rozbudowano wówczas także perony i bocznice kolejowe. Zniwelowano też część wałów w okolicy dworca uzyskując przez to rezerwę terenową dla dalszego jego rozwoju. W 1890 r. zakończono opracowanie planów powiększenia dworca. Nowy dworzec miał posiadać dwie poczekalnie, pomieszczenia kasowe i przechowalnię bagażu. Dodatkowo zaplanowano tunel podziemny łączący perony. Dyskusje nad projektem trwały do 1894 r., kiedy to dodatkowo zdecydowano się na budowę przejścia dla pieszych nad torami, łączącego ul. S. Czarnieckiego z poszczególnymi peronami i budynkiem dworca. W 1895 r. przebudowa dworca została rozpoczęta. W 1897 r. oddano do użytku budynek dworcowy z halami i poczekalniami, przechowalnię bagażu i kasami oraz tunel. W 1899 r. zakończono budowę przejścia dla pieszych między Nowym Miastem a dworcem. Na pocz. XX w., w związku ze wzrostem ruchu kolejowego niezbędne

13. Opis (sytuacja, materiał i konstrukcja, rzut, bryła, elewacje, dach, wnętrze wyposażenie, instalacje)  
SYTUACJA: dworzec kolejowy Szczecin-Główny usytuowany jest pomiędzy rz. Odrą i biegnącą równolegle do niej ul. Kolumba a ul. Owocową,

która biegnie na skarpie pozostałej po d. fortyfikacjach, powyżej zabudowań dworcowych. Budynki dworca rozciągają się na długości ok. 170 m od wiaduktu kolejowego (przez Odrę) wzdłuż ul. Kolumba.

**BUDYNEK DWORCA:**

Materiał, konstrukcja: ściany nośne z cegły (w piwnicach z dodatkami kamienia) o grub. 64, 51 i 38 cm. Ściany działowe również z cegły (nowe z cegły dziurawki). Stropy: nad piwnicami typu Kleina łukowe oraz na stalowych belkach. Strop nad I piętrem prawego skrzydła (patrząc od ul. Kolumba) częściowo drewniany, belkowy z podsufitką oraz Kleina na stalowym podciągu. Nad lewym skrzydłem częściowo żelbetowy a częściowo ze szkła zbrojonego (pustka nad hollem). Konstrukcja dachów drewniana, płatwiowo-kleszczowa. Pokrycie dachu - papa na lepiku. Posadzki: w holu z lastrico, podobnie w większości pomieszczeń parteru (posadzki wtórne). Na górnych kondygnacjach w nielicznych pomieszczeniach pozostały podłogi drewniane z desek. Schody dwubiegowe, konstrukcji żelbetowej. Okna drewniane, podział pola okiennego przeważnie dwudzielny, dwupoziomowy, z przeszklonym wypełnieniem łuku pełnego nadproża. Stolarka drzwiowa oryginalna w większości drzwi wymieniona na nową, większość drzwi stalowe, przeszklone.

Rzut: budynek składa się z 4 segmentów. Część centralna mieszcząca, holl i kasy, na rzucie prostokąta z bocznym frontowym ryzalitem. Wnętrze, w części ryzalitowanej, zajmuje duży holl, na lewo środkiem biegnie c.d. hollu a pod ścianami długimi znajdują się pomieszczenia kasowe i usługowe do obsługi podróżnych. Skrzydło prawe wzniesiono na planie wydłużonego, nieregularnego prostokąta, wygiętego łukiem w głąb posesji. Układ wnętrza nieregularny (można odczytać dwa trakty, frontowy znacznie węższy). Skrzydło to mieści restaurację, poczekalnię i in. pomieszczenia usługowe dla podróżnych. Skrzydła prawe na planie prostokąta o nieregularnym układzie wnętrza.

Bryła: budynek składa się z 4 segmentów, różniących się wysokością. Człon centralny, górujący nad innymi, ryzalitowany od frontu, dwukondygnacyjny, z tym że druga kondygnacja wyższa od dolnej (pustka hollu), przykryta niskim dachem dwuspadowym. Skrzydło prawe niższe, dwukondygnacyjne, przykryte dachem dwuspadowym. Symetryczne skrzydło lewe. Skrajnie lewe skrzydło najniższe, jedno-kondygnacyjne.

<p>14. Kubatura</p> <p>46.826 m<sup>3</sup></p>	<p>15. Powierzchnia użytkowa zabudowy: 3955,6 m<sup>2</sup></p>	<p>16. Przeznaczenie pierwotne</p> <p>dworzec osobowo-towarowy z pomieszczeniami do obsługi podróżnych (m.in. sklepy, restauracje)</p>	<p>17. Użytkowanie obecne</p> <p>dworzec osobowy z zapleczem dla pracowników i pasażerów, szkoła, sklepy, restauracja</p>
<p>18. Prace budowlane i konserwatorskie, ich przebieg i dokumentacja</p> <p>Nie prowadzono prac konserwatorskich. W latach 60-tych XX w. przeprowadzono modernizację i zmianę wystroju wnętrza (głównie holu). Ponadto były przeprowadzane bieżące remonty budynku.</p>		<p>19. Stan zachowania (fundamenty, ściany zewnętrzne, ściany wewnętrzne, sklepienia, stropy, konstrukcje dachowe, pokrycie dachu, wyposażenie i instalacje)</p> <p>Budynki dworcowe utrzymywane są w dobrym stanie technicznym. Wnętrze zostało zmodernizowane i przy tym pozbawione dawnego wystroju. Zasadnicze ukształtowanie bryły i elewacji pozostało zachowane. Na peronach są oryginalne konstrukcje żeliwne wiat.</p>	
<p>20. Najpilniejsze postulaty konserwatorskie</p> <p>Ze względu na niewielkie wartości estetyczne budynków dworca głównego nie występuje wskazanie objęcia obiektu pełną ochroną konserwatorską. Dworzec posiada znaczenie historyczne, dokumentując historię rozwoju kolejnictwa na Pomorzu.</p>			

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

1. Plan dworca z 1842 r. - Akta Rejencji Szczecińskiej  
nr 5250, k.31, AP Sz-n

2. Plan dworca z 1898 r. - j.w., nr 5286, AP Sz-n

22. Bibliografia

por.karta główna

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

por.karta główna

24. Uwagi różne

Zob. karta zespołu "LINIA KOLEJ. SZCZECIN  
GŁ. - TRZEBIEŻ"

wkTadki nr ~~1-7~~ <sup>1-3</sup>

Reg.N.41.404-41.417

BD2/60

25 Wypełnił

Radosław Gaziński,  
grudzień 1992 r.

R. Gaziński

26. Sprawdził

1. Miejscowość	2. Obiekt (nazwa jak w karcie)	3. Zawartość wkładki (nazwa obiektu lub materiału uzupełniającego)
Szczecin Główny	dworzec kolejowy	c.d.pkt-u 12, pkt-u 13, rzut przyziemia

c.d.pkt-u 12: okazało się wybudowanie dodatkowych bocznic postojowych dla wagonów. W tym celu w 1907 r. zlikwidowano częściowo biegnącą równolegle do torów ul.W.Starkiewicza (Weidendamstrasse). Zbudowano wówczas także lokomotywownię oraz zaplecze warsztatowe. Na pocz.XX w. powstały także niewielkie magazyny i rampa towarowa. Jednak dalszy rozwój dworca ze względu na brak wolnych terenów został zahamowany. Stąd też w latach 1908-1910 pojawił się pomysł wybudowania nowego dworca pasażerskiego w Turzynie. Prace projektowe prowadzone w latach 1913-1914 przerwała wojna. Wobec zarzucenia planów budowy nowego dworca pasażerskiego, w latach 1916-1917 przeprowadzono niezbędne remonty peronów dworca głównego oraz częściowy remont budynku dworcowego. W latach 20-tych XX w. ponownie wrócono do planów przeniesienia dworca pasażerskiego do Turzyna. Niestety kłopoty finansowe i duże koszty budowy spowodowały, iż ostatecznie projekty te zarzucono. Natomiast w 1925 r. dobudowano do istniejącego dworca budynek mieszczący restaurację i sklepy. W 1927 r. przebudowano rampy wyladowcze oraz poprawiono torowiska w obrębie dworca. Od tego czasu do 1945 r. na szczecińskim dworcu głównym prowadzono jedynie bieżące remonty.

W latach 60-tych przeprowadzono modernizację hollu głównego i nadano mu nowy wystrój.

c.d.pkt-u 13: Elewacje: frontowa pld., od str.ul.Kolumba: odzwierciedla podział budynku na 4 człony. Centralny, najwyższy człon 4-osiowy, na parterze cztery wejścia, ponad nimi wysokie, prostokątne okna doświetlające holl. Na prawo i lewo od niego niższe skrzydła, wieloosiowe. Na poziomie parteru rozmieszczone okna z nadprożem w kształcie łuku pełnego. na drugim poziomie, ponad gzymsem opaskowym biegnącym na wysokości podokienników rozmieszczono w niewielkich odstępach od siebie prostokątne okna. Skrzydło lewe (patrząc od ul.Kolumba) niesymetryczne, na parterze przeprute małymi kwadratowymi oknami oraz wnęką poprzedzającą wejście boczne. Elewacja pln (od str.peronów) : człon centralny ukształtowany podobnie jak od frontu. Elewacje skrzydeł na parterze przeprute oknami większymi niż frontowe, nadproża łukowe. Na piętrze rozmieszczono okna wąskie, zwieńczone łukiem pełnym, zblokowane po 5, w 6 i 9 osiach. Otwory okienne w opaskach w tynku.

R.Gaziński, 1992 r.

Wkładkę założył: .....

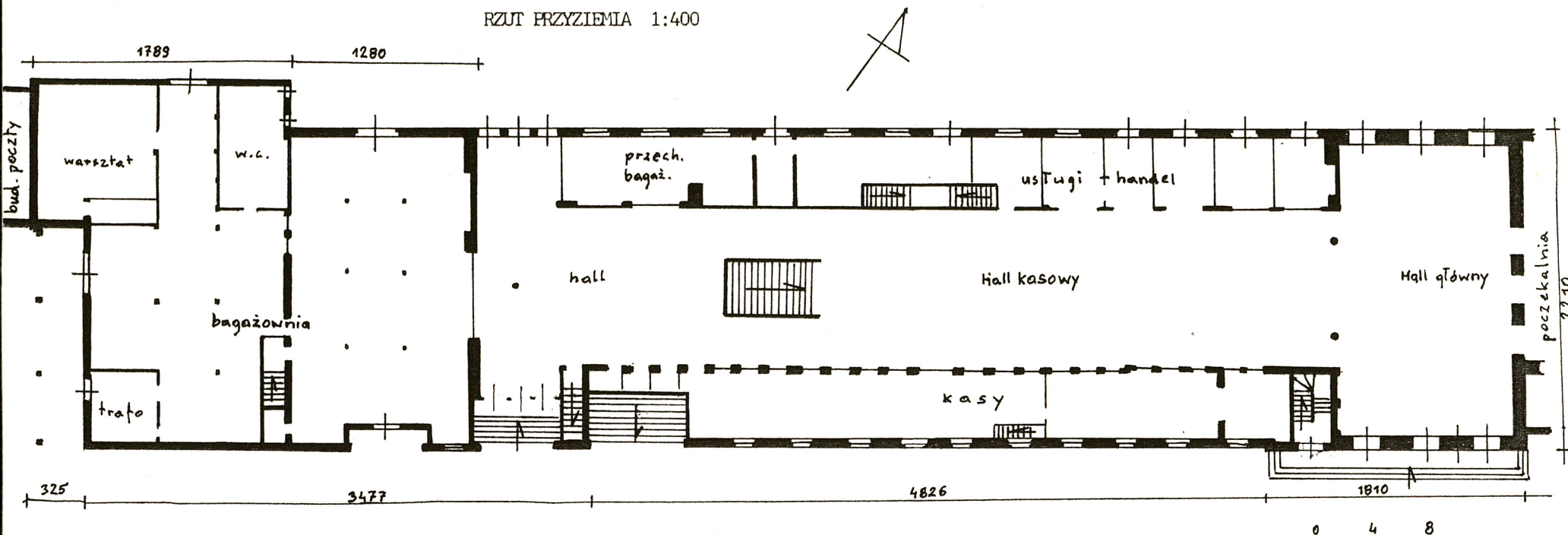
(imie, nazwisko, data)  
PSOZ 0/Sz-n

Miejsce przechowywania negatywów: .....

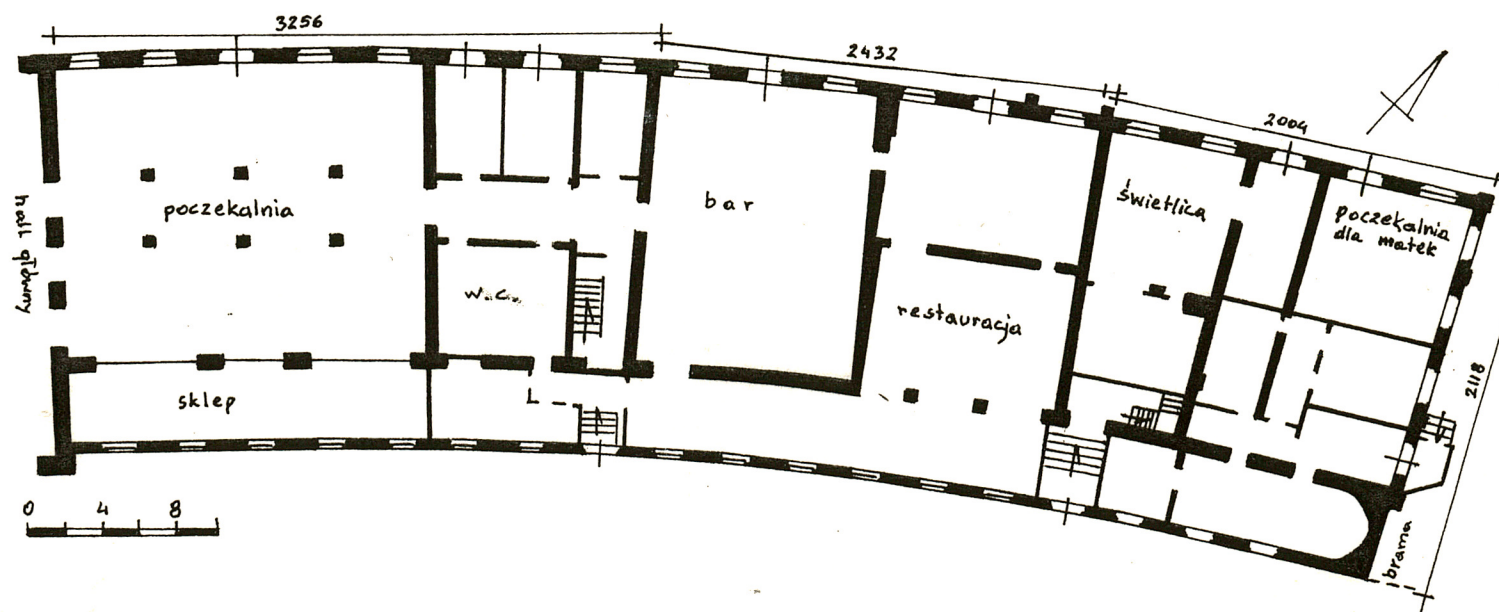
c.d.pktu 13: Wyposażenie: we wnętrzu budynku dworca brak zabytkowego wyposażenia. Zachowały się oryginalne konstrukcje wiat peronowych.

Instalacje: elektryczna, wodno-kanalizacyjna, c.o., telefoniczna.

RZUT PRZYZIEMIA 1:400



RZUT PRZYZIEMIA 1:400



1. Miejscowość  
Szczecin

2. Obiekt (nazwa jak w karcie)  
Dworzec Główny

3. Zawartość wkładki (nazwa obiektu lub materiału uzupełniającego)  
plany dworca z 1842 r. i 1926 r., widok dworca z 1843 r.  
zdjęcia



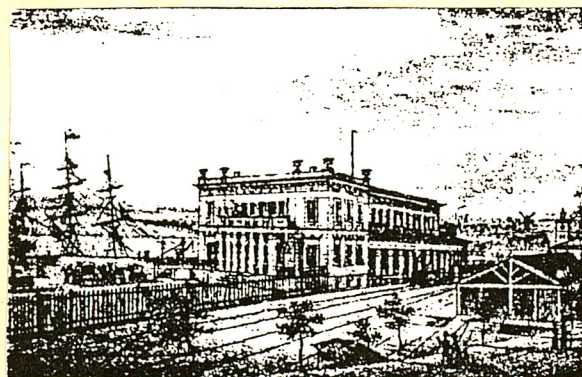
budynek dworca - fragm. elewacji pld.  
(od storny ulicy Kolumba) - ryzalit



- skrzydło wsch. widok od ul. Kolumba



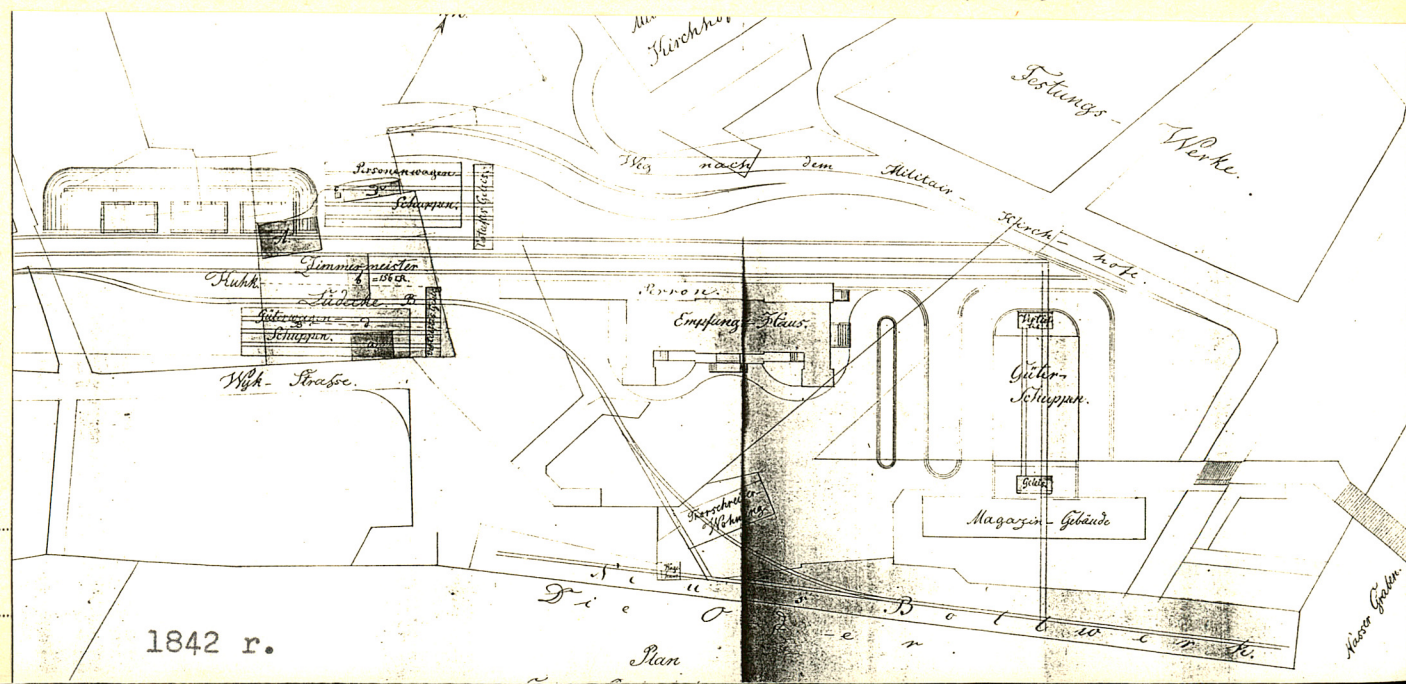
- elewacja zach., widoczny  
szczyt najstarszej części  
z 1842 r.



widok dworca z 1843 r. od strony pñ.  
(od strony torów)

Wkładkę założył: R. Gaziński, 1992 r.  
(imię, nazwisko, data)

Miejsce przechowywania negatywów: PSOZ O/Sz-n



1842 r.



budynek dworca - elewacja płn.  
części z 1898 r.



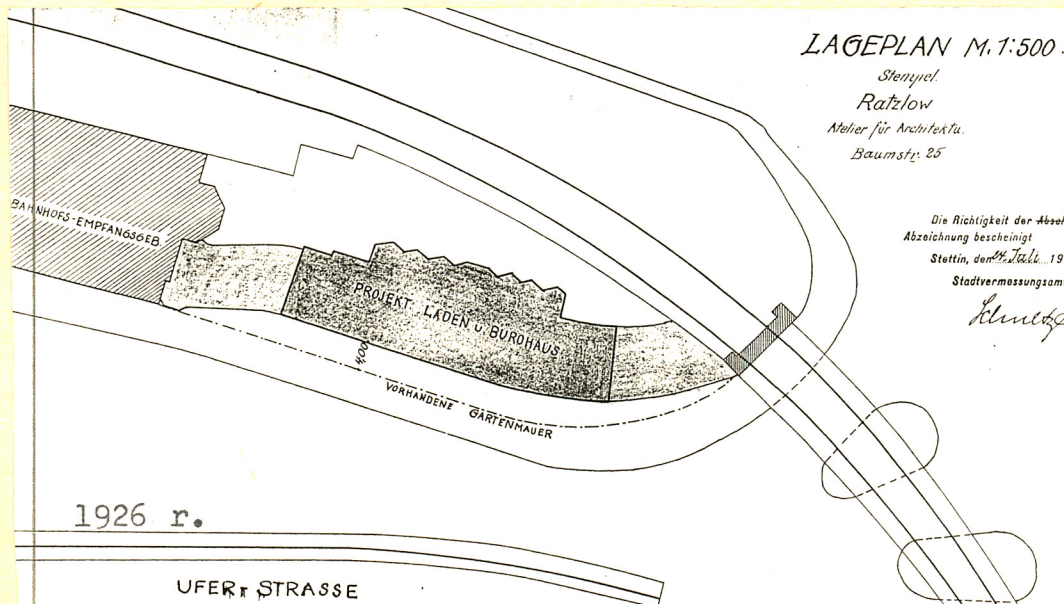
część usługowo-handlowa z 1926 r.  
- elewacja pld.



- fragm. elewacji pld.



część z 1926 r. - elewacja płm.



1. Miejscowość  
Szczecin

2. Obiekt (nazwa jak w karcie)  
Dworzec Główny

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



budynek dworca - widok z ul. Owocowej



nastawnia, na 2 planie mur oporowy



Wkładkę założył: R. Gaziński, 1992 r.  
(imię, nazwisko, data)

konstrukcje zadaszenia peronów

Miejsce przechowywania negatywów: .....

Wzór ODZ 1978 r.



ogrodzenie terenu dworca od strony  
ul.Owocowej i ul.Korzeneniowskiego



lokomotywnia