

OŚRODEK DOKUMENTACJI
ZABYTKÓW W WARSZAWIE

KARTA EWIDENCYJNA ZABYTKÓW
ARCHITEKTURY I BUDOWNICTWA

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

Nr 10434
ZACHODNIO-
POMORSKIE

1. Obiekt

ZAJEZDNIA TRAMWAJOWA - karta zespołu

2. Czas powstania

1885 r. - lata
20-te XX w.

3. Miejscowość

SZCZECIN

11. Zdjęcia, plan sytuacyjny, rzuty



4. Adres

Szczecin
ul. K. Kolumba 86-89
nr hipoteczny

5. Przynależność administracyjna

województwo
szczyecińskie
gmina m. Szczecin P.O. SZCZECIN

6. Poprzednie nazwy miejscowości

Stettin (przed 1945 r.)

7. Przynależność administracyjna
przed 1.VI.1975 r.

województwo
szczyecińskie
powiat
m. Szczecin

8. Właściciel i jego adres

Urząd Miejski w Szczecinie
pl. Armii Krajowej 1

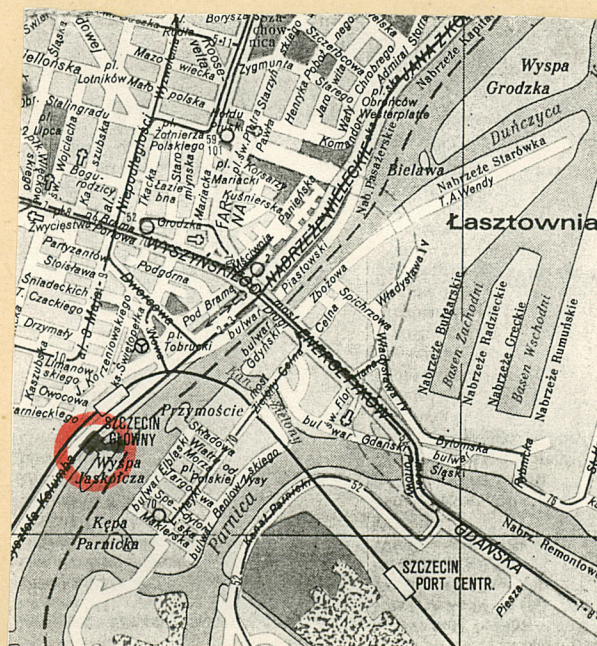
9. Użytkownik i jego adres

Szczyecińskie Centrum
Przedsiębiorczości
ul. Mickiewicza 30

10. Rejestr zabytków

Nr 1137 z dn. 20.07.1990 data

autor zdjęć
data wykonania
miejsce przechowywania ne



3.

12. Autorzy, historia obiektu, określenie stylu.

W 1878 r. inż. Johann Büsing z Berlina uzyskał zgodę Gminy Miejskiej na przeprowadzenie 4-ch linii tramwajowych na terenie Szczecina. J. Büsing już w 1872 r. wystąpił o koncesję na założenie tramwajowych linii konnych. W 1879 r. założono Szczecińskie Towarzystwo Tramwajowe (Stettiner Strasseneisenbahn Gesellschaft) do budowy linii tramwajowych w mieście. Była to spółka prywatna. W tymże roku otwarto pierwszy odcinek 5-kilometrowy, od Pl. Orła Białego w stronę Łekna. Towarzystwo dysponowało 20 wagonami, każdy z 14 miejscami siedzącymi (pochodzącymi z Noellsche Waggonfabrik w Würzburgu). Biuro Towarzystwa i pierwsze zajezdnie znajdowały się przy ul. Dębogórskiej. Do napędu wagonów utrzymywano 80 koni. W 1885 r. Towarzystwo wykupiło działki nr 12-15 przy ul. Krzysztofa Kolumba 87-89 od spadkobierców tajnego radcy Rahm'a. Wykupiono również wyspę na rz. Odrze, położoną na wysokości tychże działek (zw. ob. Jaskółczą). Wcześniejszą zabudowę działek nr 12-15 przysposobiono na potrzeby głównej zajezdni tramwajów konnych (wyspę wydzierżawiono mistrzom budowy łodzi). Główna zajezdnia miała pomieszczenia dla 90 koni, 22 wagonów, warsztaty i magazyny paszo-

(c.d. wkładka nr 1)

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

ORIENTACJA: zespół budynków zajezdni tramwajowej zlokalizowano przy ul. Kolumba na działkach nr 86-89, w płn. ciągu tej ulicy, w pobliżu dworca PKP Szczecin Główny. Na zapleczu zabudowa dochodzi do nabrzeża rz. Odry. Ponadto zabudowania zajezdni położone są na w-pie Jaskółczej, łączącej na rz. Odrze, na wysokości działek przy ul. Kolumba. Wyspa połączona jest z terenem zajezdni na lądzie mostem jednoprzęsłowym.

SYTUACJA: zwarty zespół zabudowań tworzy fragment pierzei wschodniej strony ul. Kolumba. Zespół jest wyraźnie zamknięty od strony płn. i pld. skrajnymi budynkami: administracyjnym(3) i hali wagonowej(8). Zbliżone stylowo elewacje frontowe zachodnie tworzą ciągłą linię zabudowy. Dwa wjazdy łączą wnętrze zespołu z ulicą: wjazd bramny (dla pojazdów kołowych i dla pieszych) między budynkiem administracyjnym(3) i bud. administracyjno-socjalnym z halą na parterze(5) oraz wjazd dla wagonów tramwajowych do hal postojowych (w narożniku hali 6). Hale postojowe wagonów są ze sobą wewnętrznie skomunikowane. Na osi wjazdu bramnego znajduje się droga wewnętrzna, łącząca przez most w-pę z terenem zajezdni. Wschodnie ściany budynków opierają się o nabrzeże Odry.

Pomiędzy bud. administracyjnym a halami jest niewielkie podwórko.

KONSTRUKCJA, TECHNIKA: Budynki zajezdni posadowione są na ścianach fundamentowych z cegły ceramicznej pełnej na zaprawie cementowo-wapiennej, założonych na drewnianym, a w przypadku hali 6 - betonowym, ruszcie palowym o dł. ca 3 m.

Ściany zewn. i nośne mur. z cegły ceramicznej pełnej na zaprawie cement.-wapiennej. Grubość ścian w piwnicy 103 cm, parter 75 cm. Wyższe kondygnacje mają grubość ścian od 51 do 38 cm. We wszystkich budynkach zastosowano wiązanie krzyżowe. Ściany wewn. mur. z cegły. Tynki cement.-wapienne.

Stropy nad piwnicami stalowo-ceramiczne typu Kleina. Nad parterem również typu Kleina na stalowych podciągach, wsparte na żeliwnych słupach. Jedynie w frontowych budynkach (3a i 5a) występują stropy drewniane belkowe.

Wieżba: nad halami (5,7,8) stalowe kratownicowe więzary oparte o ściany nośne oraz żeliwne słupy. Pozostałe obiekty mają wieżbę drewnianą, płatwiowo-kleszczową.

Pokrycie dachu: papa na deskowaniu. Nad halami (7,8) znajdują się świetliki szklone w stalowych ramach.

Posadzka z kostek brukowych na podsypce piaskowej występuje w halach wagonowych. W pozostałych obiektach, w pomieszczeniach piwnicznych i części parteru posadzka cementowa. W pomieszczeniach górnych kondygnacji występują podłogi z desek na legarach.

(c.d. na wkładce nr 1)

14. Kubatura 37.842,5 m ³	15. Powierzchnia użytkowa 58.948m ²	16. Przeznaczenie pierwotne zajezdnia tramwajów konnych	17. Użytkowanie obecne
18. Prace budowlane i konserwatorskie, ich przebieg i dokumentacja		19. Stan zachowania (fundamenty, ściany zewnętrzne ściany, wewnętrzne, sklepienia, stropy, konstrukcje dachowe, pokrycia dachu, wyposażenie i instalacje) Na ścianach zewn. hal widoczne pęknięcia, szczególnie w hali 7. Drewniane konstrukcje więźby, na skutek nieszczelności pokrycia, wymagają częściowej wymiany. Drewniane stropy wykazują znaczny stopień zużycia. Pokrycie dachu miejscowo nieszczelne. W dobrym stanie technicznym jest bud.administracyjny(3).	
20. Najpilniejsze postulaty konserwatorskie			

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

Akta Policji Budowlanej w Szczecinie, sygnatury nr 7672, 7673, 7674,
7720, 7736, 9186

22. Bibliografia

- 1.Mayer, 50 Jahre Stettiner Strasebahn 1879-1929, Szczecin 1929
- 2.Wehrmann M.,Geschichte der Stadt Stettin,Szczecin 1911, s.503-
- 3.Volker E.,Stettin - Daten und Bilder zur Stadtgeschichte, wyd.Gerhard Rautenberg.Leer 1986, s.199,209
- 4.Sorau H.,Stettin nebst Umgebung, 1913, s.41
- 5.Kwiatkowski K.,XIX- i XX-wieczna zabudowa ul.Kolumba w Szczecinie, Sz-n 1981,maszynopis w zb.PSOZ 0/Sz-n

23. Źródła ikonograficzne i fotograficzne rodzaj, miejsce przechowania, sygnatury)

Mayer, 50 Jahre Stettiner...(liczne fotografie)

24. Uwagi różne *nr inw. 105/a/93*

Neg. N. 42.665-42.706

25. Wypełnił
Ewa Kulesza-Szarniewicz
Imię i nazwisko
data październik 1993 r.

26. Sprawdził
.....
Imię i nazwisko
data

27. Załączniki
Wkładki nr 1 - *4*
Założono karty szczegółowe dla budynku stacji transformatorowej
kartę zabytku techniki dla mostu na wpę Jaskółczą w zespole
zajezdni

1. Miejscowość	Szczecin ul.Kolumba 86-89	2. Obiekt (nazwa jak w karcie) Zajezdnia tramwajowa	3. Zawartość wkładki (nazwa obiektu lub materiału uzupełniającego) c.d.pktu 12, c.d. pktu 13,
----------------	------------------------------	--	--

c.d.pktu 12:

W 1886 r. uruchomiono linię od dworca osobowego do ul.Wyszyńskiego. W 1897 r. Szczecińskie Towarzystwo Tramwajowe podjęło decyzję o elektryfikacji linii tramwajowych. Długość linii w tymże roku wynosiła 34,9 km, w tym 1,8 km stanowiły tory trzech zajezdni.

W 1887 r. rozbudowano warsztaty zajezdni przy ul.Kolumba a w 1893 r. przebudowano magazyn paszowy (wg projektu C.Kupferschmidta). Tuż przed elektryfikacją linii, w 1896 r. Towarzystwo posiadało 198 koni. Rozruch zelektryfikowanych linii tramwajowych rozpoczynano z 58 wagonami silnikowymi i 39 wagonami doczepnymi (zakładając linię w 1879 r. posiadano 20 wagonów). W związku z elektryfikacją linii na miejscu dawnego magazynu paszowego postawiono maszynownię zasilającą linię w prąd elektryczny. Odcinek od zajezdni do dworca zelektryfikowano jako ostatni w 1900 r.. Pod koniec XIX w. (por.projekt z 1898 r.) zespół budynków zajezdni uzyskał kształt zbliżony do obecnego. Przy ul.Kolumba stały trzy hale wagonowe, kuźnia, warsztaty, maszynownia i budynki mieszkalno-administracyjne. Jeszcze w 1920 r. część hali (najbliższej maszynowni) wydzielona była na stajnię.

W 1920 r. Towarzystwo przejęło, wydierżawianą do tej pory, wyspę Jaskółczą. Wyspę połączono z lądem mostem kratownicowym (projektu H.Scholla). Na wyspie zbudowano główną stację transformatorową, zasilającą linię tramwajowe. W latach 20-tych postawiono nową halę wagonową, znacznie powiększając powierzchnię użytkową zajezdni. Dawną maszynownię przebudowano maszynownię (wg projektu G.Gaussa) na budynek administracyjny. W 1928 r., w związku z przedłużeniem linii tramwajowej w stronę Dąbia o linię autobusową, na wyspie urządzono zajezdnię autobusową (początkowo trzy wozy). W 1929 r. na liniach tramwajowych w Szczecinie jeździły 142 wagony napędowe, 96 doczepnych, 30 letnich, 5 wagonów do sypania soli (na oblodzone szyny), 4 wagony naprawy trakcji, 7 transportowych i po jednym do szlifowania i czyszczenia szyn. Tramwaje kursowały na 7 liniach.

W 1929 r. obchodzono 50-lecie założenia pierwszej linii tramwajowej w mieście. Zespół budynków zajezdni rozbudowywany i modernizowany na przestrzeni tych lat utrzymany został w znacznym stopniu w jednorodnym stylu, tzw."ceglanym", charakterystycznym dla obiektów przemysłowych (i często użyteczności publicznej). Proste bryły, ceglane lica budynków ze skromnym detałem wyprawionym w cegle - to cechy tego stylu. Jedynie budynek administracyjny i stacja transformatorowa z l.20-tych XX w. już zostały inaczej opracowane.

Po II wojnie zajezdnia nadal funkcjonowała wg pierwotnego programu. Do budynku administracyjnego wprowadzono szkołę zawodową.

W 1990 r. Wojewódzkie Przedsiębiorstwo Komunikacji Miejskiej wystąpiło z wnioskiem o rozbiórkę części zespołu. Zgody takiej nie uzyskało.

Wkładkę założył: E.Kulesza-Szerniewicz

(imię, nazwisko, data)

Miejsce przechowywania negatywów: październik 1993 r. PSOZ-0/Sz-n

c.d.pktu 12:

kano. W 1993 r. decyzją nr 103/93 Zarząd Miasta przekazał zabudowania d.zajezdni Szczecińskiemu Centrum Przedsiębiorczości. Stacja transformatorowa na w-pie Jaskółczej nadal jest pod zarządem Miejskiego Zakładu Komunikacyjnego.

c.d.pktu 13:

Schody: konstrukcja nośna schodów żelbetowa, stopnie i poręcze drewniane.

Okna: wielkości oraz podziały pół okiennych znacznie zróżnicowane. W halach wagonowych występują duże "fabryczne okna" - stalowe ramy osadzone w węgarkach, pole z drobnym podziałem krzyżowymi, metalowymi szczelinami. W bud.administracyjnym(3) występują okna o prostokątnych (w układzie poziomym) otworach, zespolone, dwupoziomowe, trójdzielne. W elewacji frontowej, na poziomie parteru i I piętra - okna z podobnym podziałem ale nadproża odcinkowe a stolarka (starsza) z profilowanym śleniem i słupkami w kształcie kolumnienki.

Na II piętrze okna węższe, dwudzielne, dwupoziomowe. We wszystkich obiektach zespołu oryginalna stolarka zachowana w znacznym stopniu.

Drzwi: zewnętrzne w większości przerobione. Zwracają uwagę oryginalne (?) wrota do hali(8), drewniane, dwuskrzydłowe z furtką w lewym skrzydle, opierane listwami w układzie w jodełkę. Drzwi wewn. w budynku administracyjnym(3) w znacznym stopniu zachowane oryginalne, ościeżynowe, z profilowaną listwą, skrzydło płycinowe.

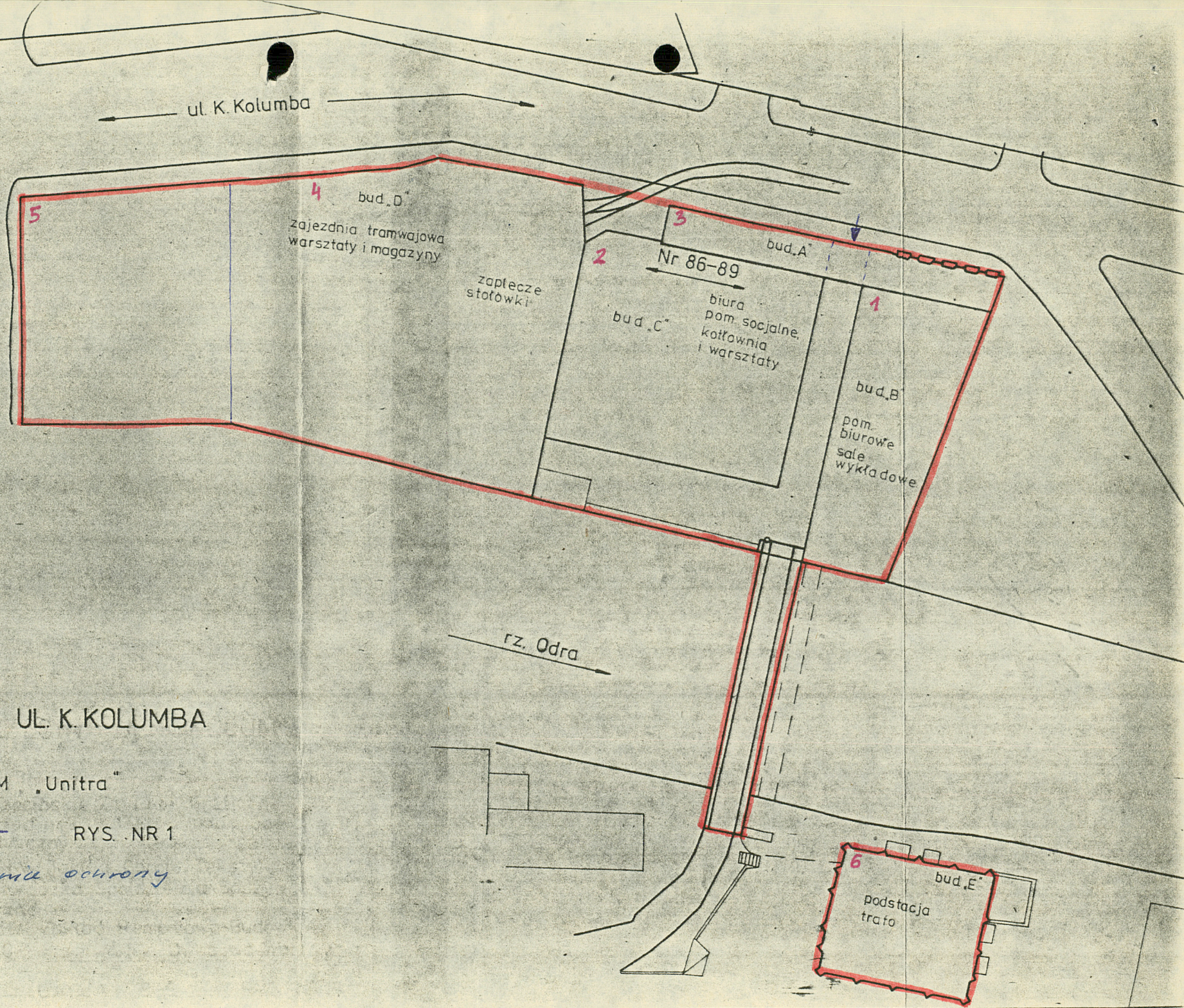
RZUT: budynek administracyjny(3) wzniesiony na planie trapezu (wynikającym z granic płn.działki), układ wnętrza dwutraktowy. Wyraźnie wydzielona jest część frontowa, jednoraktowa, połączona ponad przejazdem bramnym z częścią frontową bud.admin.-socjalnego(5a). Bud.admin.-socjalny z halą(5) zbudowany na rzucie zbliżonym do kwadratu. Układ wnętrza nieregularny. Hale na planie nieregularnego czworoboku (wynik wieloetapowej rozbudowy oraz granic działki). Wnętrza jednoprzestrzenne. Od str. wsch. do hal (7,8) przylegają zabudowania warsztatów(9) o nieregularnym planie.

BRYŁA: budynki o zbliżonych wysokościach (2-3-kondygnacje). Dachy niskie dwuspadowe, nie wpływają na kształt bryły. Zespół nie ma wyraźnych dominant. Zaakcentowany jest główny wjazd przy budynku administracyjny - pseudoryzalitem podkreślonym trójkątną wystawką.

ELEWACJE: frontowe w części płn.(budynki 3a i 5a) wieloosiowe, z oknami rozmieszczonymi na 3-ch poziomach. Mimo różnego czasu powstania wystrój ujednolicony: znacznie wysunięty gzyms koronujący na krokoszytkach łączy oba frontowe budynki. W części pld. elewacji, tam gdzie znajdują się hale wagonowe charakter elewacjom nadają duże okna z drobnym podziałem pola oraz odcinkowe nadproża ujęte kłuczem. Wszystkie elewacje o licu ceglanym, detal wyprawiony w cegle.

WNĘTRZE: układ wnętrza opisany przy rzucie, dawne wyposażenie techniczne nie zachowane.

INSTALACJE: wodno-kanalizacyjna, c.o.(z sieci miejskiej), telefoniczna, elektryczna (podłączenie do sieci miejskiej).



1. Miejscowość
Szczecin

2. Obiekt (nazwa jak w karcie)
zajezdnia tramwajowa

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



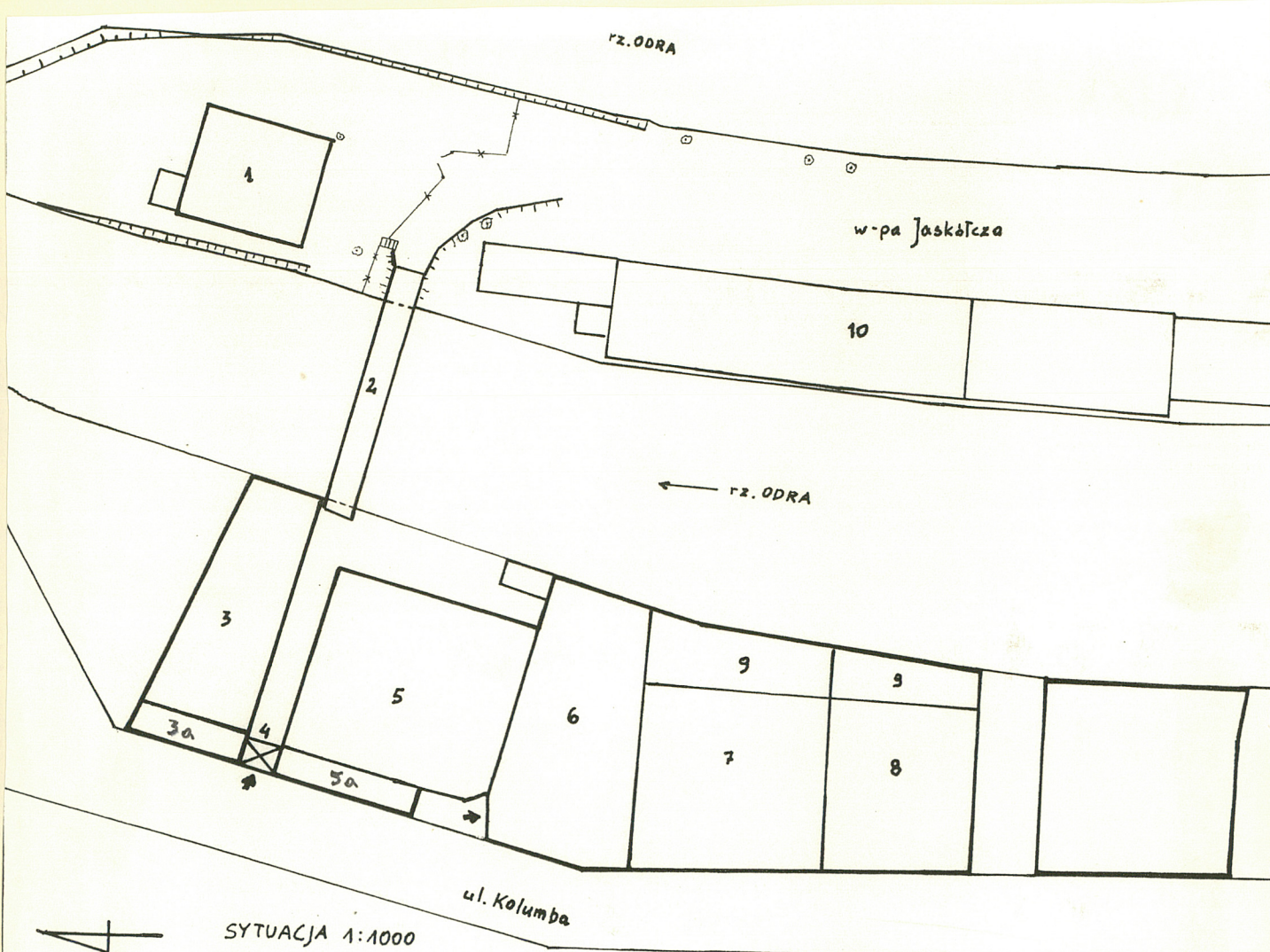
5.

6.



8.

9.



- | | |
|---|---|
| 1. Stacja transformator. | 6. Hala postojowa wagonowa |
| 2. Most | 7. - " - |
| 3. Bud. administrac.-socjal. | 8. - " - |
| 4. Wjazd bramny | 9. Warsztaty |
| 5. Hala wagonowa, zaplecze socjal.-admin. | 10. Szkoła specjalna d. warsztaty
zaplecze socjal. |



10.



11.

1. Miejscowość

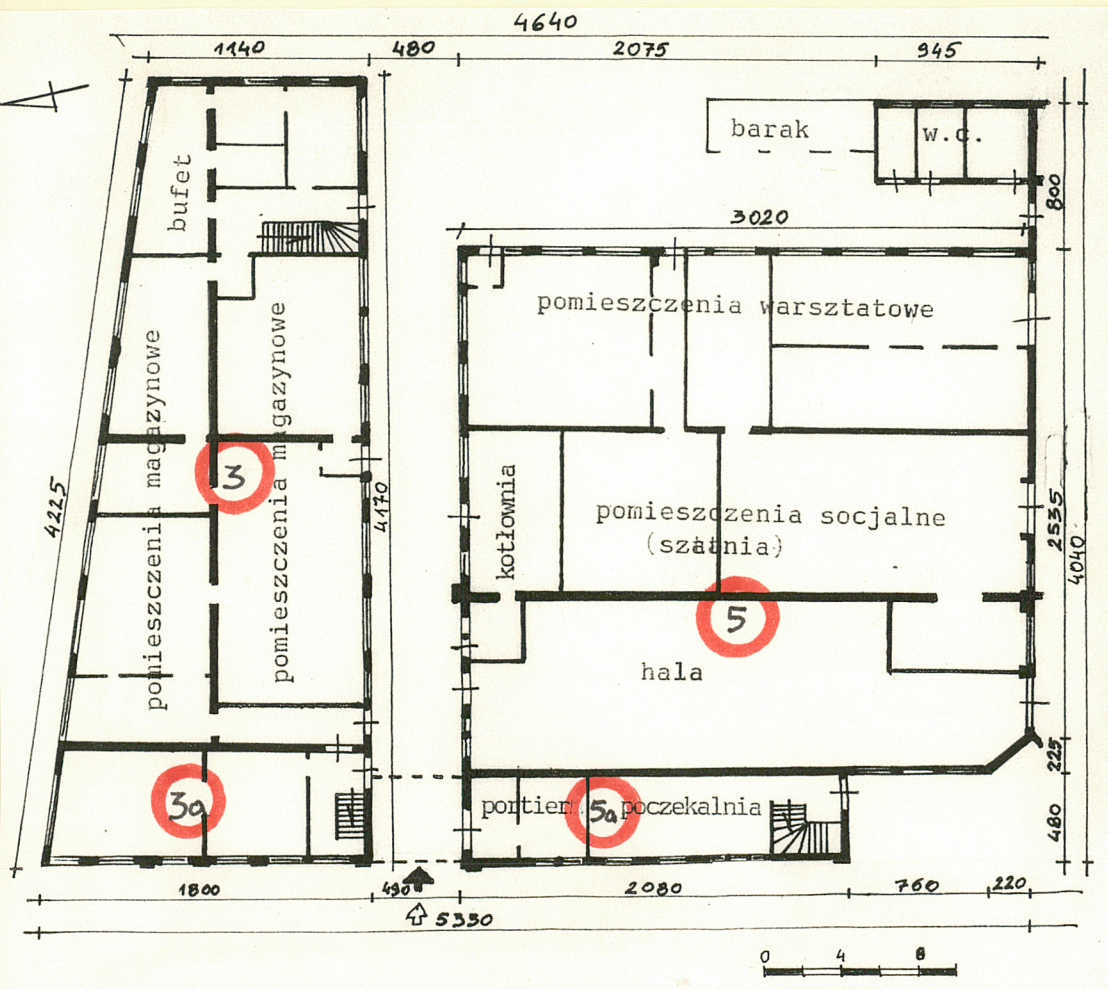
SZCZECIN

2. Obiekt (nazwa jak w karcie)

zajezdnia tramwajowa

3. Zawartość wkładki (nazwa obiektu lub materiału uzupełniającego)

rzuty przyziemia, zdjęcia



12.



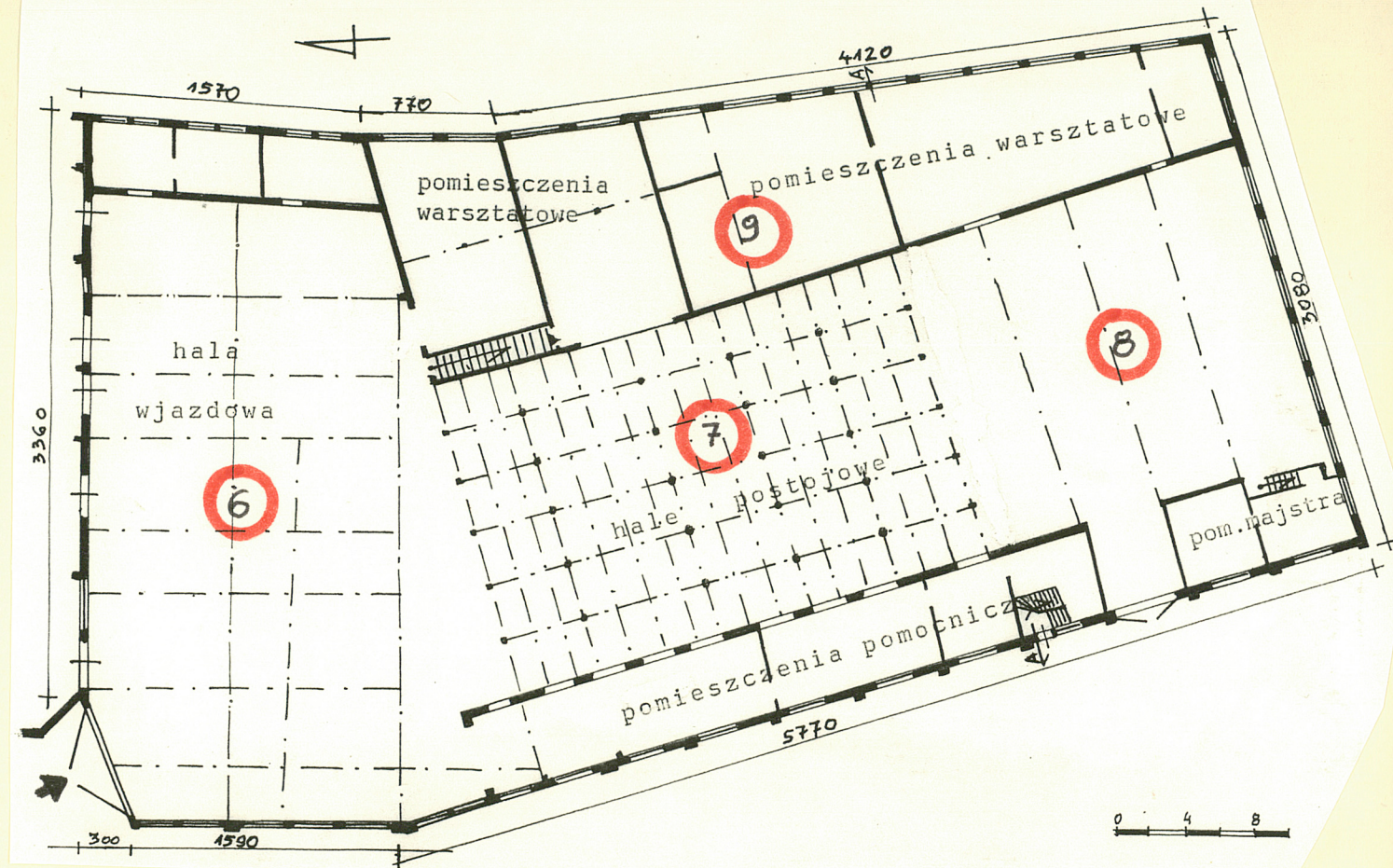
13.

Wkładkę założył: E. Kulesza, 10. 1993 r.
(imię, nazwisko, data)

Miejsce przechowywania negatywów:



14.



1. Miejscowość

Szczecin
ul. Kolumba 86-89

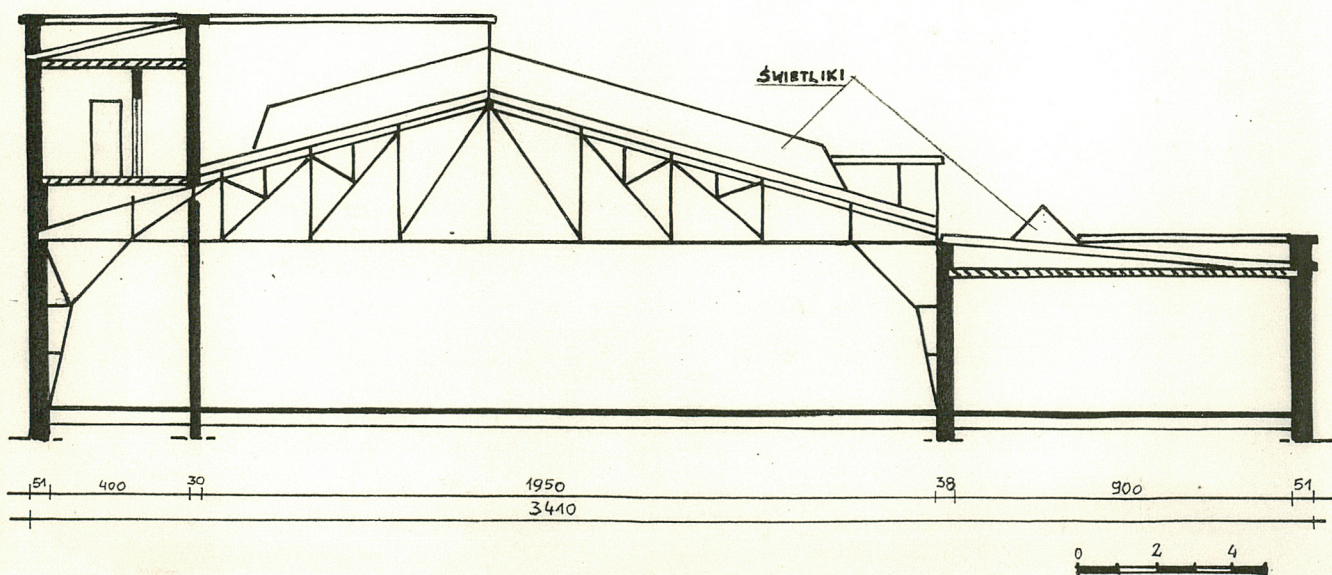
2. Obiekt (nazwa jak w karcie)

zajezdnia tramwajowa

3. Zawartość wkładki (nazwa obiektu lub materiału uzupełniającego)

przekrój A-A (przez halę 8), zdjęcia,
XIX-wieczne plany zajezdni, opis zdjęć

PRZEKRÓJ A-A 1:200



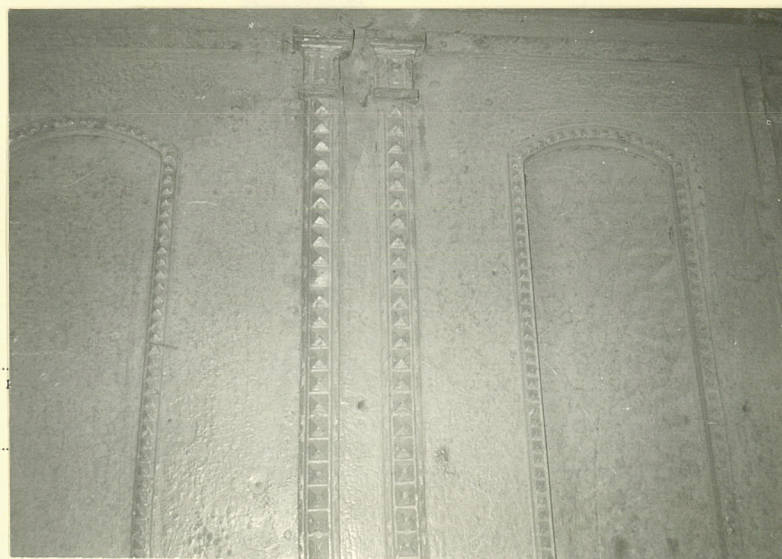
15.



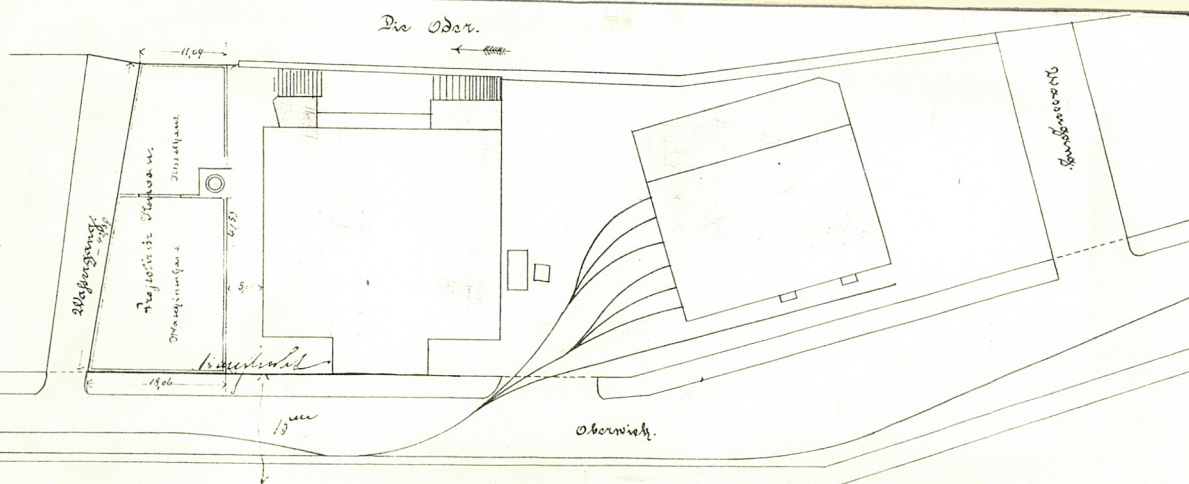
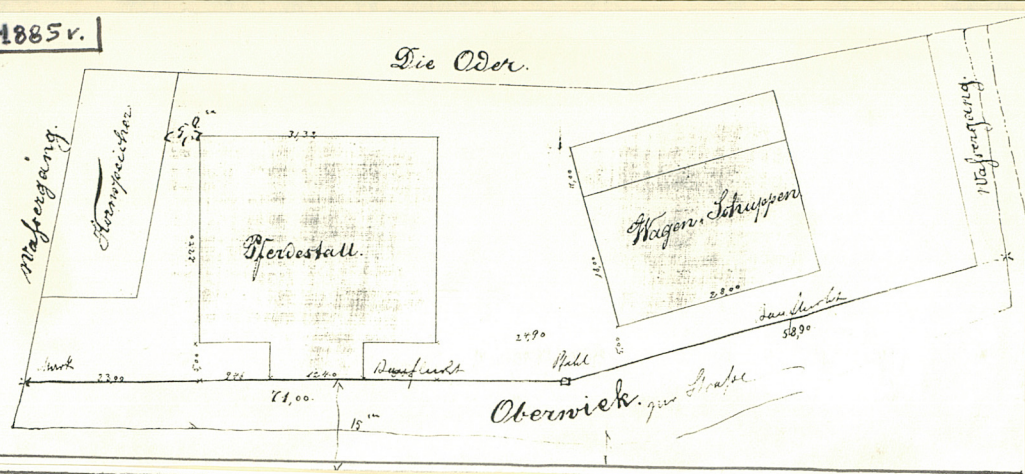
Wkładkę założył:
(imię, r.)

Miejsce przechowywania negatywów:

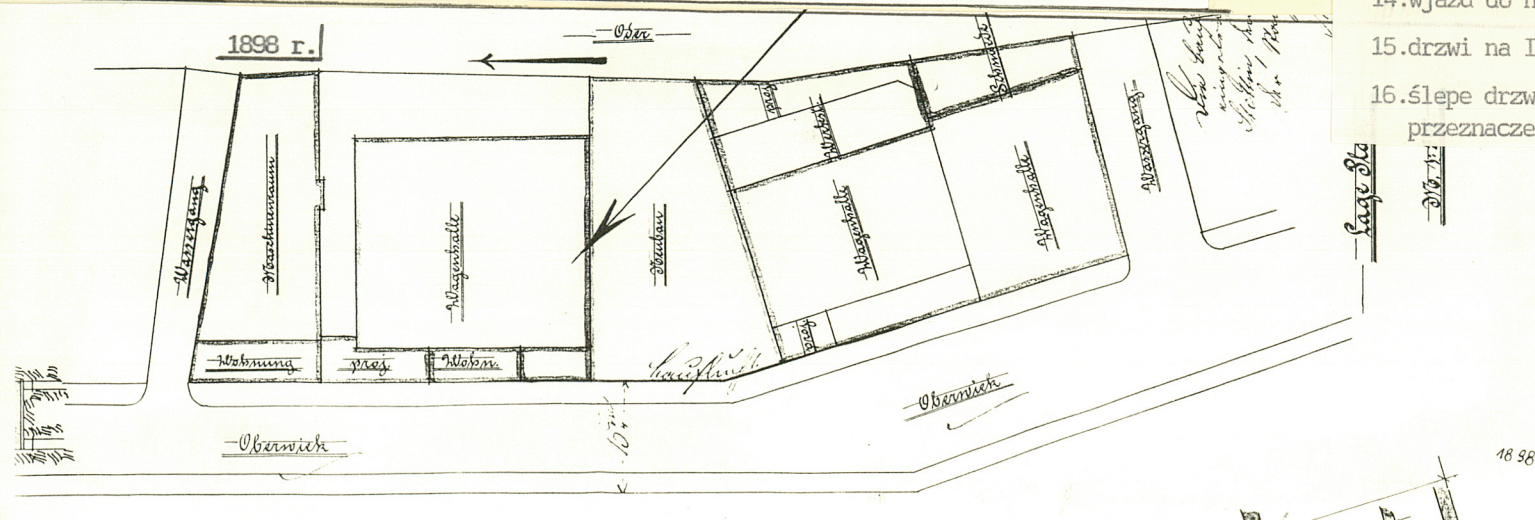
16.



1885 v.



1896 r



Opis zdjęć:

1. widok na zespół zajezdni od strony północnej - od lewej stacja transformatorowa(1), most(2) i zabudowa zajezdni przy ul.Kolumba
2. fasada części administracyjnosocjalnej(3a, i 5a) i główny wjazd bramny
3. elewacja płn. części fasadowej zespołu(3a), po lewej fragm.bud. administracyjnego(3)
4. południowa strona części fasadowej zespołu (3a,5a) - widok od str.płn. z ul.Kolumba
5. elewacja frontowa hal wagonowych(6,7)
6. elewacja frontowa hal wagonowych(7,8)
7. widok na zabudowę zespołu zajezdni od strony Odry, od lewej: warsztaty(9), hala wagonowa(6 - wyższa z 3-ma trzyczęściowymi oknami), budynek admin.-socjalz halą(5) - fragment
8. widok od strony Odry - bud.admin.-socjalny(5)
9. widok od str.wsch. z w-py Jaskółczej na bud.admin.(3)
10. łączenie hal(6,7) budowanych w różnym czasie ale przy utrzymaniu analogicznego wątku i detalu (elewacja frontowa)
11. łącznik na wjeździe bramnym, widok z wnętrza zespołu od str.wsch.
12. okno w elewacji frontowej cz.fasadowej(3a), na lewo od wjazdu
13. okno w elewacji frontowej hali(8)
14. wjazd do hali wagonowej(8)
15. drzwi na I piętrze bud.administracyjnego(3)
16. ślepe drzwi stalowe w płn.ścianie wjazdu bramnego - fragment przeznaczenie nieustalone.