

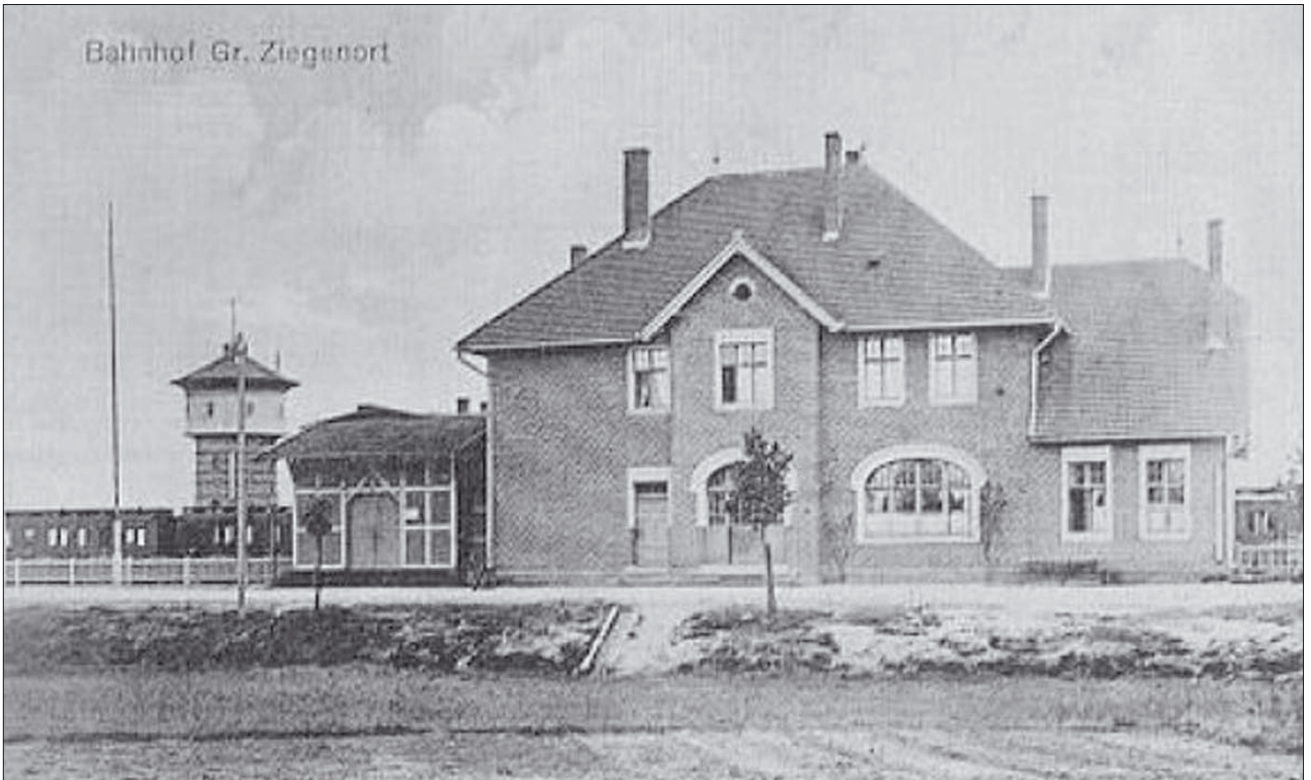
GOBiDZ  
zeszyt 1  
maj' 2007



# Trzebież

## Zespół dworcowy





## Z dziejów trzebieskiej kolei

Historia trzebieskiego kompleksu dworcowego zaczęła się właściwie już w roku 1898, kiedy rozpoczęto budowę linii Stettin - Pölitz - Jasenitz. Budowano ją etapami, ale bardzo szybko. 15 marca 1898 oddano do użytku pierwsze 11 km, odcinek Szczecin Główny - Szczecin Drzetowo. W parę miesięcy później, 1 października było gotowe kolejne 13 km wiodące do Polic, a 15 października 1898 uroczyście otwarto dworzec w Jasienicy. W ciągu siedmiu miesięcy położono 29 km torów, wznosząc jednocześnie potrzebną infrastrukturę. W ten sposób Jasienica i Police, jak również mający rangę kurortu Messenthin (Mścięcino) zyskały wygodną komunikację ze Szczecinem.

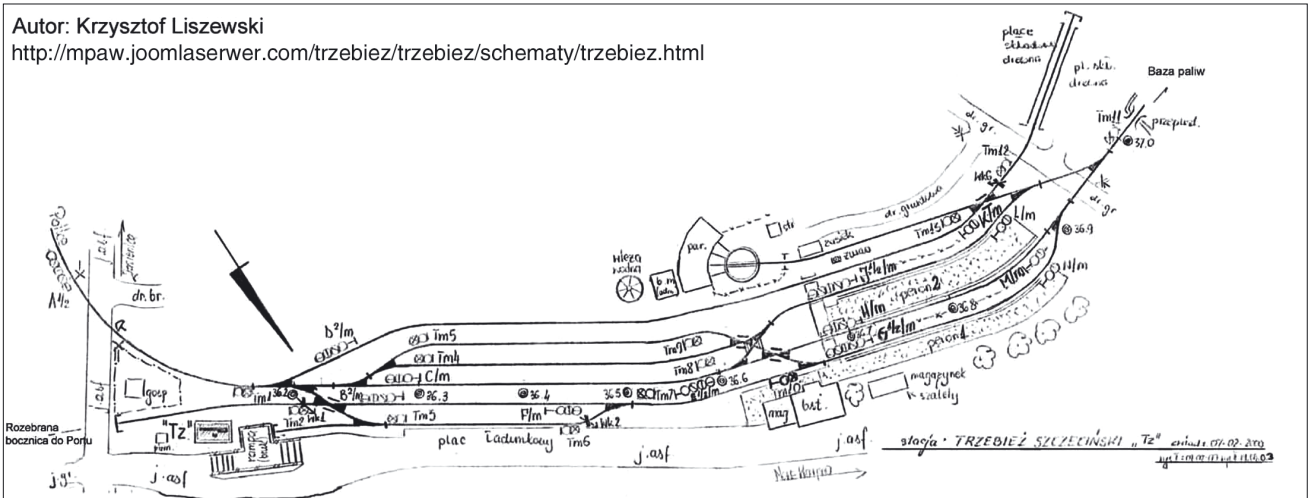
Linia, oprócz oczywistych ułatwień w komunikacji z metropolią miała duże znaczenie turystyczne, umożliwiając szczecinianom korzystanie z atrakcyjnych podmiejskich terenów rekreacyjnych. Dalej, w kierunku Trzebieży i nad Zalew można było się dostać głównie transportem konnym lub drogą wodną



Na reprodukcjach: dworzec w Ziegenort (Trzebieży) - zdjęcie z ok. 1911. Hafenbahnhof (Tak! Dworzec "Zalewowy") zimą. Na dole - szkic całej infrastruktury kolejowej w Trzebieży, wraz z nie istniejącym już odgańzieniem prowadzącym do portu.

Autor: Krzysztof Liszewski

<http://mpaw.joomlaserwer.com/trzebiez/trzebiez/schematy/trzebiez.html>



- parowcami regularnie kursującymi ze Szczecina do Trzebieży.

Wygoda wnoszona przez kolej wpłynęła na decyzję wydłużenia polickiego szlaku aż do Trzebieży. Budynki dworcowe i zaplecze techniczne wzniesiono w roku 1909, a 15 marca 1910 zostało uruchomione regularne połączenie z rybacką miejscowością. Początkowo miało ono znaczenie głównie turystyczne, później był to najlepszy środek komunikacji dla pracowników papierni w Skolwinie (Schlesische Sulfite-Cellulose Fabrik Feldmühle), a pod koniec lat trzydziestych XX w. - również i dla załogi fabryki benzyny syntetycznej - Hydrierwerke Pölitz.

Po wojnie trzebiejska linia kolejowa pełniła podobną, a nawet jeszcze znaczącą rolę głównego środka komunikacji dla mieszkańców tzw. terenu, pracujących w Policach i w Szczecinie. Korzystała z niej też szeroko młodzież szkół średnich dojeżdżająca do placówek położonych w obu wymienionych miastach.

Znaczenie traktu osiągnęło apogeum po wybudowaniu dzisiejszych Zakładów Chemicznych "Police" SA, co zwiększyło przede wszystkim nasilenie przewozów towarowych. Połączenie było wygodne również dla wielu pracowników. W latach osiemdziesiątych ub. wieku linia została całkowicie zelektryfikowana. A jednocześnie zaczął się jej powolny upadek.

Złożyło się nań kilka przyczyn - na pewno znaczenie miał rozwój komunikacji autobusowej (zwłaszcza linii 101, 107) oraz uruchomienie po roku 1990 wewnątrzgminnej linii samorządowej. Do zmian zachodzących na rynku przewozów w dobie gospodarki kapitalistycznej nie potrafiły się dostosować ani pecełowski "Pekaes", ani żyjąca przeszłością kolej. Dość powiedzieć, że obaj przewoźnicy przez całą pierwszą połowę lat dziewięćdziesiątych nie chcieli nawet rozmawiać o możliwości zmian w dotychczasowych rozkładach, proponowane przez samorząd "wstrzelenie się" w luki czasowe było każdorazowo odrzucane.

W efekcie wygrał rynek - szybsza i tańsza komunikacja samorządowa. Kolejowe przewozy pasażerskie zakończyły się w roku 2002, dziś pozostały jedynie podtrzymujące linię przewozy towarowe.

W odniesieniu do kolejowych przewozów pasażerskich jest to o tyle nieporozumieniem, że istnieje nadal na nie zapotrzebowanie, szczególnie w sezonie, zwłaszcza z chwilą otwarcia w roku 2006 trzebiejskiego kompleksu rekreacyjno-plażowego. Co pewniem czas temat wraca, ale dla reformującej się wreszcie kolei najważniejsze kryterium stanowi obecnie gwarantowana rentowność i oszczędności finansowe. PKP

opiera się równocześnie inicjatywom na rzecz przekazania samorządom niszczonej infrastruktury przewozowej i na poziomie roku 2007 temat przybiera postać kwadratury koła.

## Trzebiejski kompleks dworcowy

W specjalistycznym opracowaniu "Zebrańne warunki konserwatorskie dla Gminy Police" z roku 1997, w rozdziale "Warunki ochrony konserwatorskiej Gminy Police", w punkcie 18.5, przedstawiającym obiekty "zakwalifikowane do wpisu do rejestru zabytków" czytamy: "Zespół obiektów stacji kolejowej (bud. dworca, wieża wodna, lokomotywnia".

Oznacza to, że wymienione obiekty obejmują przepisy zawarte w § 4 uchwały Nr XLV/345/01 Rady Miejskiej w Policach z dnia 20 grudnia 2001 roku w sprawie zmian w planie miejscowym zagospodarowania przestrzennego gminy Police, w części dotyczącej obszaru miejscowości Trzebież, w zakresie wyszczególnionym w punkcie 3 e), który głosi: "Dla obiektów ujętych w ewidencji konserwatorskiej obowiązują:

- utrzymanie tradycyjnej formy architektonicznej w zakresie następujących elementów: bryły obiektu - gabarytów i kształtu dachu, zasadniczych podziałów i charakterystycznego detalu architektonicznego elewacji, formy frontowej stolarki okiennej i drzwiowej,

- stosowanie tradycyjnych materiałów budowlanych przy wymianach zniszczonych elementów budowlanych,

- uzgadnianie ze służbami ochrony zabytków wszelkich prac remontowo-budowlanych mających wpływ na zewnętrzną formę obiektu,

- w przypadku koniecznej rozbiórki obiektu (po wystawieniu orzeczenia o jego złym stanie technicznym) należy opracować dokumentację budowlaną i fotograficzną, jeden egzemplarz przekazać do archiwum służby ochrony zabytków."

Ustalenia są wciąż aktualne, należy jednak pamiętać, że odnosiły się do stanu sprzed lat 10, a nadto ujmowały wspomniany wyżej kompleks jako całość, co jest logiczne z punktu widzenia opieki konserwatorskiej, niemniej nie odpowiada stosunkom własnościowym, ponieważ mamy do czynienia z dwiema odrębnymi działkami.

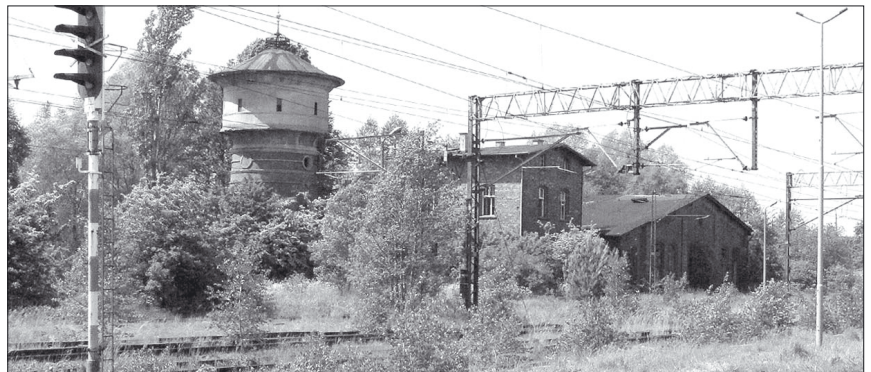
Na jednej jest usytuowany dworzec, na drugiej zespół: wieża wodna, lokomotywnia, budynek noclegowni i wciąż istniejąca, a nie wymieniona w przytaczanym dokumencie obrotnica.

W ciągu dekady dzielącej chwilę obecną od daty powstania przytoczonych na str. 3 ustaleń konserwatorskich sytuacja omawianego kompleksu dworcowego znacząco się pogorszyła. Obiekty, pozbawione jakiegokolwiek opieki uległy dalszej dewastacji i stały się terenem szabru i kradzieży. Z wieży ciśnień, (prawdopodobnie w roku 2004) zniknęła miedziana chorągiewka z napisem "1909", nie ma też zewnętrznych schodów przeciwpożarowych. Postępują uszkodzenia stropu lokomotywni, obserwuje się naprężenia wewnętrzne konstrukcji (widoczne są wyginające się przeciwstawnie ramy okienne), teren okalający kompleks silnie zarasta samosiejkami, co czyni go wybitnie niebezpiecznym - nie widać licznych wgłębień i odsłoniętych piwnic.

Niniejsze opracowanie koncentruje się na obiektach położonych na działce 551/13, po drugiej stronie torów (patrząc od dworca) czyli na wieży ciśnień, lokomotywni i obrotnicy, pozostawiając odrębnej analizie dworzec.

Na kolejnych stronach została przedstawiona dokumentacja stanu faktycznego w maju 2007, a dalej: propozycje właścicielskie (PKP) oraz sugestie całościowego rozwiązania zmierzającego do uratowania zabytkowego zespołu.

**Poniżej:** kompleks od strony płn.-wsch. Od lewej - wieża ciśnień, budynek noclegowni, lokomotywnia, a przed nią - niewidoczna na zdjęciu obrotnica.







## Wieża wodna i budynek noclegowni

Kiedy jedziemy wzdłuż torów w kierunku Nowego Warpna, po minięciu ruin współczesnej nastawni rzucają się w oczy dwa obiekty: wysoka wieża wodna oraz dość niepozorny budynek dawnej noclegowni, czyli kolejarskiego hotelu. Od strony północno-zachodniej (str. 4 zdjęcie górne, z lewej) widoczne są różne uszkodzenia (ubytki murów, powybijane szyby), całość prezentuje się jednak krzepko, zachęcając do podejścia bliżej. Trzeba to jednak czynić ostrożnie, bo gęsta roślinność zasłania kilka niebezpiecznych piwnic i studzienek (str. 5, foto z prawej, na dole), łatwo więc o wypadek.

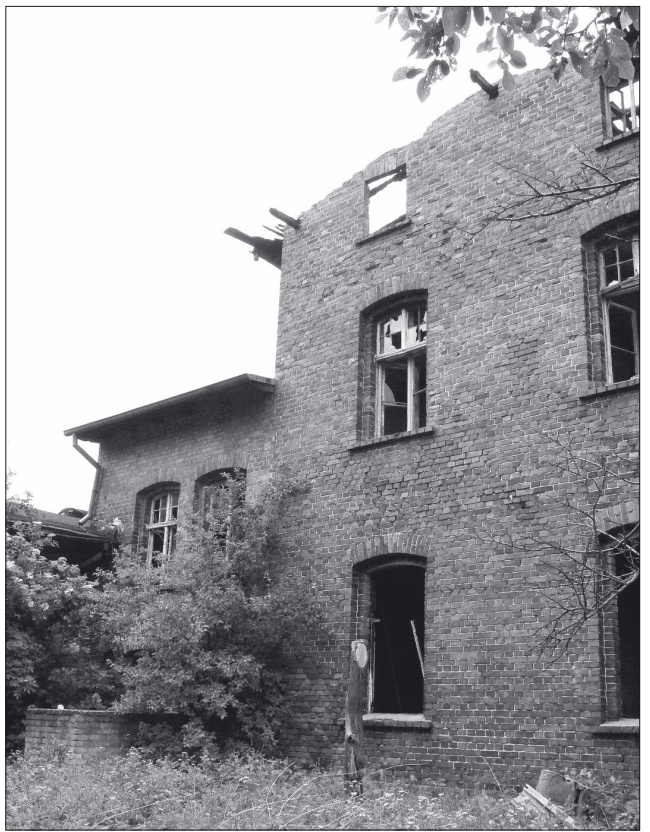
Z bliska uderza duża liczba wielkogabarytowych odpadów - ramy okienne, fotele samochodowe, jakieś płachty i folie niemal wrosłe w podłoże. Sama wieża nadal prezentuje się krzepko, mimo że od strony południowo-zachodniej (str. 4, foto górne, z prawej) widoczne są ubytki w betonowym płaszczu osłaniającym nadrdzewiałą konstrukcję dawnego zbiornika z wodą. Urządzenie było niezbędne w epoce parowozów.

Wnętrze jest dobrze zachowane, po metalowych, kręconych schodach (str. 4, foto z prawej, środkowe) można się wspiąć na kolejne poziomy, przy pewnych umiejętnościach ekwilibrystycznych i zachowaniu dużej ostrożności daje się również wejść na ostatni poziom (zbiornika), ale z uwagi na uszkodzenia osłony zewnętrznej jest to czynność ryzykowna. Na poszczególnych poziomach znajdują się pozostałości dawnych instalacji wodnych. Ogólnie oceniając obiekt jest dobrze zachowany.

Gorszy widok prezentuje noclegownia (str. 5, prawa szpalta, dwa zdjęcia - strona północna i południowa). O ile zdrowo wygląda od strony północnej, to od południowej ukazują się zawalone II piętro, co poddaje budynek niszczącym wpływom atmosferycznym. Budynek eks-hotelu nie jest wymieniany w ewidencji konserwatorskiej, ale należy do kompleksu i byłby przydatny przy jego zagospodarowywaniu. Konieczne są ekspertyzy budowlane oceniające stan konstrukcyjny.











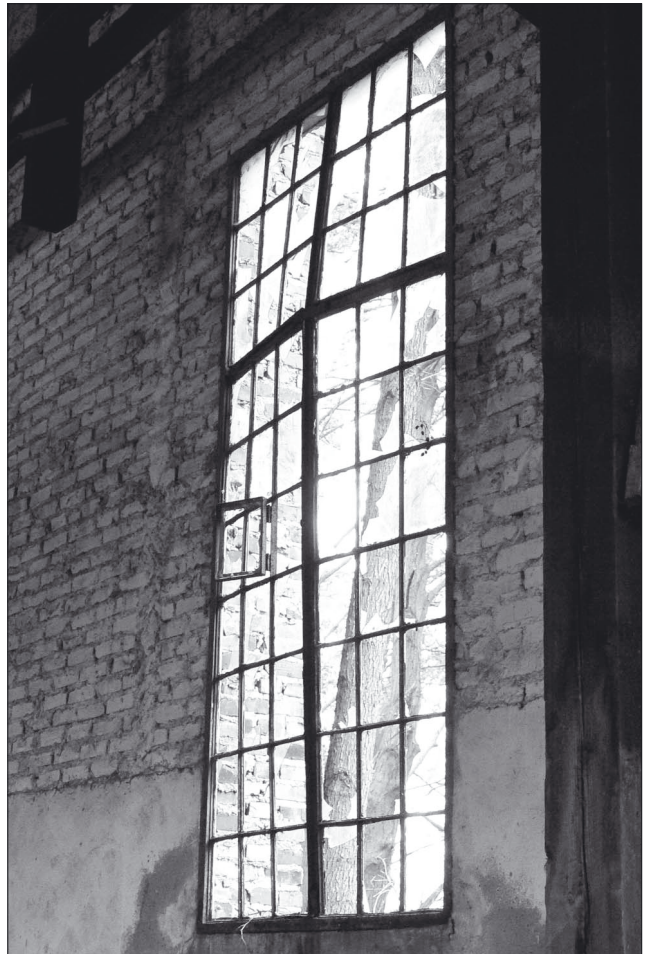
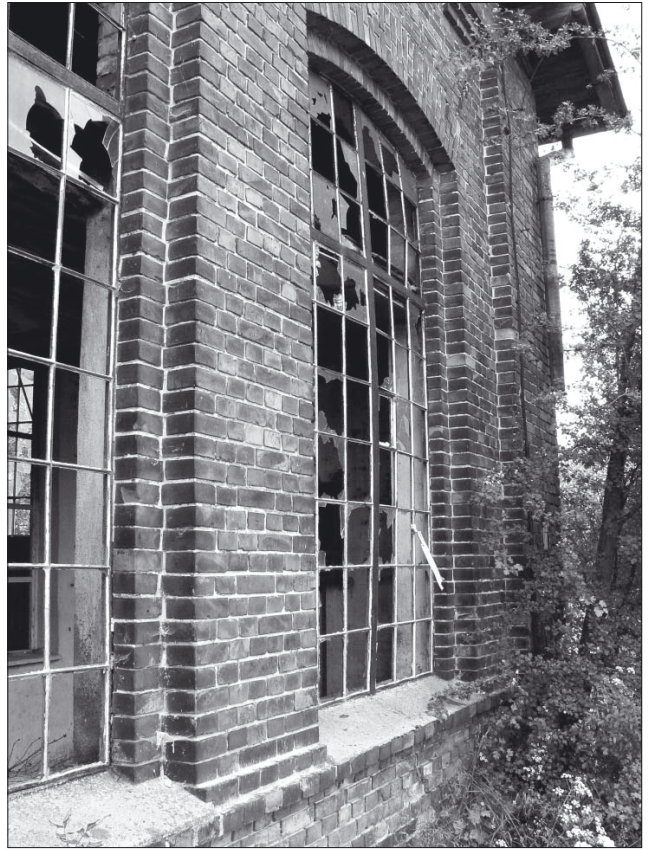
## Lokomotywnia i obrotnica

Na zachód od wieży wodnej znajduje się rozległa hala, której północną stronę widzimy stojąc przed dworcem. Jest to zażytkowa lokomotywnia z racji wieloletniego zaniedbania w kiepskim stanie technicznym, z zarwaną w kilku miejscach konstrukcją dźwigarów dachowych. Budynek ma przekrój równoległoboku, tylna ściana jest wyższa, południowy mur jest w ciekawy sposób żebrowany, co tworzy interesujące rytmy. Murowaną konstrukcję wypełnia solidny ongiś system przemysłowej konstrukcji utrzymującej strop. Od pionowych, drewnianych dźwigarów (najprawdopodobniej wkopanych w grunt i zabetonowanych (w dolnych partiach są obmurowane) odchodzi więźba dachowa w postaci regularnych podpór poprzecznych i ukośnych, skręconych w całość solidnymi śrubami i złączami. Ułożony na niej ukośnie opadający dach, opiera się na szczytach muryowanych ścian i - prawdopodobnie - pełnił funkcję kłamurową całość konstrukcji. Wieloletni brak konserwacji i będąca tego zaniedbania następstwem perforacja kilku metrów kwadratowych dachu spowodowała zgnicie i rozluźnienie części nośników stropu (fotografie na stronie 8). Być może to jest powodem (konieczne są fachowe ekspertyzy) widocznej gołym okiem pracy ścian bocznych. Dowodem na to są okna (komplet zdjęć na str. 7) w ścianie północnej i południowej. Ramy okienne samoistnie się wyginają, przy czym w lewej połowie budynku (kiedy patrzymy na ścianę północną, stojąc tyłem do dworca) dwa okna są cofnięte do środka, dwa (prawe) wyrzuszone na zewnątrz. Sytuacja powtarza się przy ścianie południowej, najwyraźniej widać to w przypadku ostatniego okna z prawej strony (fotografia na str. 7, z prawej, na dole).

Poważnie zniszczone (korozja) są również stare wrota, w liczbie trzech par usytuowane od strony zachodniej. Ostatnie, najbliższe ściany południowej zaczyna też tracić umocowanie - murywany filar podtrzymujący ościeżnicę na górze się rozsypuje (fotografia na str. 8, prawa szpalta, na dole). **(cd. str. 8)**







**Na zdjęciach** - opisywane w tekście wygięte ramy okienne w lokomotywni. W szpalcie lewej (góra i dół) - dwie wklęsłe ramy w ścianie północnej - lewa strona budynku. W szpalcie prawej - dwa okna wybrzuszone (prawa strona budynku). Zjawisko wyraźnie widać wewnątrz - z prawej strony na dole - okno w ścianie południowej.



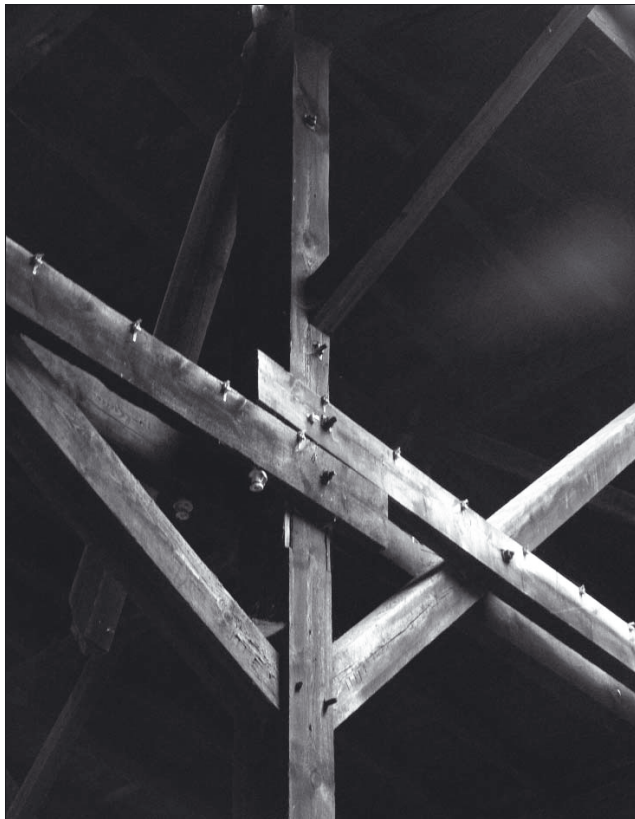


## Lokomotywnia i obrotnica

(cd. ze str. 6)

Mimo zdecydowanie złego stanu konstrukcji jest ona na tyle prosta, że hala lokomotywni prawdopodobnie nadaje się do uratowania. Obiekt jest podwójnie interesujący - jako ciekawy przykład myśli architektonicznej oraz jako cenna przestrzeń np. dla celów wystawowych.

Przed lokomotywnią mieści się porośnięta samosiejkami okrągła konstrukcja o podłożu betonowym, z okręgiem szyny kolejowej biegnącej w pobliżu brzegu. To dolna część obrotnicy, prostego, a zarazem niezwykle pożytecznego urządzenia, od dawna stosowanego w rozwiązaniach komunikacyjno-transportowych (nie tylko kolejowych). Chodzi o to, że na przystankach krańcowych trzeba odwrócić kierunek jazdy lokomotywy, zwłaszcza parowozu, aby nie musiał jechać tendrem do przodu. Zmiana kierunku potrzebna jest też przy wjeździe i wyjeździe z lokomotywni lub parkowaniu maszyn w określonym miejscu. Zamiast budować rozległą pętlę umożliwiającą zawrócenie znacznie prościej jest zastosować obrotnicę - obracany wielki podest o kształcie talerza. Poruszany silnikiem elektrycznym lub ręcznie, za pomocą przekładni, a czasem zwykłych drągów wkładanych w uchwyty na obwodzie - podest z umieszczonym na nim pojazdem przekręca się w żadaną stronę, nadając odpowiedni kierunek jazdy lokomotywie lub innej maszynie trakcyjnej. Potem wystarczy odpowiednio przestawić zwrotnicę, by np. parowóz, który przyprowadził wagony, po obróceniu o 180







stopni znalazł się znów na czele składu w drodze powrotnej.

Obrotnica trzebieska jest zdekompletowana, jednak nietrudno ją odtworzyć w przypadku podjęcia starań o rekonstrukcję kompleksu dworcowego.

Na zdjęciach: str. 8 - wnętrze lokomotywowni - widok ogólny w różnych kierunkach oraz detale więźby dachowej. Na stronie 9 - obrotnica. Na górze - fragment okręgu, widoczna jest okrągła szyna nośna. Niżej - z lewej: niecka obrotnicy niemal całkowicie ukryta pod roślinnością. Z prawej - system torów umożliwiający zmianę toru przez lokomotywę. Razem z obrotnicą rozwiązanie umożliwiło pełną swobodę manewrowania składem.





# Stan prawny i perspektywy

## Stan prawny

Omawiana działka oznaczona numerem 551/13, na której usytuowane są cztery obiekty: wieża ciśnień, budynek dawnej noclegowni (hotelu), lokomotywnia oraz pozostałości po rarytasie technicznym - obrotnicy - jest własnością PKP i została zakwalifikowana do sprzedaży w całości, razem z zabudowaniami. Poniżej przedstawiona jest specyfikacja oferty zaczerpnięta ze strony internetowej:

<http://www.nieruchomosci-szczecin.pkp.pl/index.php>

### Dane podstawowe

Numer nieruchomości: 1085

Nazwa nieruchomości: nieruchomość budynkowa

Forma obrotu: sprzedaż

### Opis nieruchomości

Miejscowość: Trzebież, gmina Police, powiat Policki

Numer działki: 551/13

Obręb: Trzebież

Adres: Trzebież dz. nr 551/13

### Charakterystyka

Powierzchnia gruntu: 8819 m<sup>2</sup>

Powierzchnia użytkowa: 975.69 m<sup>2</sup>

Uzbrojenie: elektryczne, wodne, telekomunikacyjne

**Cena szacowana: 265 910.00 zł**

Planowany termin sprzedaży/najmu/dzierżawy: (brak)

### Przeznaczenie:

brak planu zagospodarowania przestrzennego

### Dane dodatkowe:

Nieruchomość gruntowa zabudowana wieżą wodną, lokomotywnią, budynkiem hotelu, budynkiem wagowym i małym budynkiem gospodarczym. Położona w pobliżu nieczynnego dworca kolejowego w Trzebieży.

### Kontakt

Oddział Gospodarowania Nieruchomościami w Szczecinie.  
Al. 3 Maja 22; 70-215 Szczecin

tel./fax

tel: 091 471 53 77

tel: 091 471 53 22

fax: 091 471 54 18

KRS 0000019193

Sąd Rejonowy dla m. st. W-wy

XII Wydz. Gosp.

REGON 000 126 801

NIP 525-00-00-251

Kapitał zakładowy Spółki: 10 150 715 600 zł

Wydział Marketingu i Obrotu Nieruchomościami oraz Zarządzania Dworcami Kolejowym w siedzibie Oddziału w Szczecinie: pok. 116,123

### tel./fax:

0914715842;

091471 1792;

0914715419

### e-mail

marketing.szczecin@pkp.pl

Z dalszych ustaleń wynika, że na koniec maja 2007 roku zainteresowanie ofertą było niewielkie lub żadne, tak, że nie przewidywano uruchamiania w najbliższym czasie procedur przetargowych. Oferent gwarantuje jednak natychmiastowe podjęcie stosownych działań w przypadku wyrażenia zaintereso-

sowania zakupem przez jakiegokolwiek nabywcę. Prezentowana specyfikacja nie ujawnia jednak kilku istotnych aspektów.

### Po pierwsze:

do oferowanej działki nie prowadzi żadna droga dojazdowa, graniczące z nią od strony północno-zachodniej tereny (przylegające do przedłużenia ulicy Polnej po przejeździe przez tory) są własnością prywatną, nie obciążoną służebnością wobec działki kolejowej.

### Drugie zagadnienie

związane jest z ceną - podana w specyfikacji jest ceną oszacowania, a nie ceną wywoławczą. Tę ostatnią, w momencie organizacji przetargu, ustala dyrekcja PKP w Warszawie. Zwykle przy trudnościach ze sprzedażą nieruchomości cena wywoławcza stanowi 3/4 do 4/5 ceny szacunkowej, ale w tym przypadku reguła nie musi obowiązywać. Niemniej, nawet gdyby tak było, cena wywoławcza nie przekroczy 280-300 tys. złotych.

### Inne uwarunkowania

Istnieje wreszcie aspekt trzeci w postaci umieszczenia ww. obiektów w ewidencji konserwatorskiej ze wskazaniem na potrzebę ich wpisów do rejestru zabytków. Fakt ten już w chwili obecnej pociąga za sobą określone zasady postępowania (zob. str. 3), które ulegną zaostrzeniu w momencie wpisu do rejestru (zob. przepisy zawarte w § 4 uchwały Nr XLV/345/01 Rady Miejskiej w Policach z dnia 20 grudnia 2001). Okoliczność ta praktycznie wyklucza przeznaczenie działki i obiektów na cele użytkowe nie respektujące zaleceń ochrony konserwatorskiej. Mamy więc do czynienia z sytuacją patową, ponieważ z jednej strony kompleks dworcowy wymaga poszanowania dla swych wartości historycznych i krajobrazowych, z drugiej - postulat ten, w połączeniu z istotnym mankamentem jakim jest brak dojazdu uniemożliwia sensowne zagospodarowanie obiektów.

Te zaś - pozostawione same sobie - powoli obracają się w ruinę. Nawet gdyby doprowadzić do końca procedurę wpisu obiektu do rejestru zabytków - zamierzonego skutku w postaci ocalenia walorów zabudowań się nie osiągnie - PKP nie posiada funduszy na ich restaurację i podnosząc normalne zużycie eksploatacyjne obiektów użytkowych w toku 60-letniej eksploatacji uzna je co najwyżej za „trwałą ruinę”. Podejmowane kilka lat temu próby zmuszenia przedsiębiorstwa do zabezpieczenia posiadanych, a nieeksploatowanych zasobów infrastrukturalnych na terenie Gminy Police zaowocowały jedynie odbiciem na nich z szablonu żółtych napisów zabraniających wstępu ze względu na obawę zawalenia (Zakaz wstępu. Grozi zawaleniem).

## Możliwości i perspektywy zagospodarowania i wykorzystania

Historyczna i krajobrazowa wartość zespołu dworcowego w Trzebieży nie była i nie jest kwestionowana. Od stu lat (mijają w roku 2010) charakterystyczny kompleks budynków z wysoką wieżą ciśnień (Wasserturm) jest jedną z wizytówek i znaków przestrzennych Trzebieży.

Lokomotywnia, wieża i noclegownia, razem z budynkiem dworcowym tworzą wyjątkowy kompleks, pierwszy podobny do niego znajdziemy dopiero w Szczecinie-Niebuszewie. Po drodze (wyjawszy dworzec w Policach) są stosunkowo niewielkie przystanki kolejowe.

Wydaje się więc celowe, by ów piękny relikwiarz myśli technicznej sprzed wieku i namacalny dowód cywilizacyjnej roli komunikacji kolejowej nie tylko uchronić od zagłady, ale przy-



wrócić mu blask przydając nową rolę. Taką, podnoszącą zarazem walory turystyczne Trzebieży byłaby restauracja kompleksu z przeznaczeniem na lokalne minimum (w wymiarach Heimatstube) kolejnictwa, obejmujące zasięgiem teren powiatu polickiego.

Historycznie istniały i odgrywały tu ważną rolę dwie linie kolejowe: opisana w niniejszym zeszycie trasa Szczecin-Trzebież oraz kolejka ze Stobna, przez Dobrą, Stolec, Glashutte, Ludwigshof, Albrechtsdorf (Karszno) do Nowego Warpna, czyli tzw. Kolejka Randowerska (Randower Kleinbahn).

Opisywany zespół budynków świetnie się do podanego celu nadaje - zabudowania nie są nieodwracalnie zniszczone, a stara lokomotywnia ma wszystkie walory hali wystawowej. Rarytasem jest obrotnica, którą daje się odbudować.

W przypadku podjęcia zamierzenia Loksschuppen z Pasewalk deklaruje bardzo wydatną pomoc (konkretna rozmowa z szefową lokomotywowni 19 maja br. w Policach, podczas pikniku organizacji pozarządowych). Po wstępnym rozpoznaniu wydaje się, że takie zamierzenie mogłoby mieć charakter dotowanego projektu międzynarodowego.

## Postulowane działania

1. Należy rozważyć na poziomie Urzędu Burmistrza oraz P.T. naczelników odpowiednich wydziałów (promocji, architektury i urbanistyki oraz oświaty) zasadność wykupu ww. działki przez Gminę Police. Cena oszacowania nie jest porażająca, a konkurencja raczej mało realna, z racji ww. uwarunkowań. Celem wykupu byłoby wieloetapowe działanie, a zwłaszcza:

- uporządkowanie charakterystycznego fragmentu krajobrazu Trzebieży;
- ocalenie kompleksu dworcowego o niekwestionowanych walorach historycznych i krajobrazowych;
- stworzenie przesłanek dla podjęcia starań na rzecz objęcia planów restauracji zespołu dofinansowaniem pomocowym;
- położenie realnych podwalin pod przyszłą placówkę paramuzealną.

Działania powinny mieć na celu poszerzenie atrakcyjności turystycznej Trzebieży oraz mogłyby się łączyć z obchodami 750-lecia istnienia Polic, dla których 100-letnie funkcjonowanie kolei miało niebagatelne znaczenie.

1 a. Należy zdawać sobie sprawę z faktu, że opisanemu zamysłowi musi towarzyszyć akceptacja wykonania drogi (choćby na razie gruntowej) umożliwiającej dojazd, a nim to nastąpi - tymczasowego przejazdu przez tory, z których tylko dwa są nadal użytkowane.

1 b. Ewentualne decyzje podjęte na poziomie Urzędu Gminy powinny być poprzedzone ekspertyzami gminnych inspektorów, oszacowujących stan obiektów oraz możliwość ich odbudowy.

2. Po ewentualnie pozytywnej decyzji władz wykonawczych temat należałoby przedstawić Radzie Miejskiej celem uzyskania środków budżetowych pozwalających na wykup działki od PKP. Po akceptacji przedsięwzięcia powinno się podjąć rozmowy przedprzetargowe z właścicielem nieruchomości celem uniknięcia zawyżonych cen wywoławczych. W negocjacjach pomocne byłyby specjalistyczne opinie konserwatora.

3. Z chwilą przejścia od działań teoretycznych ku praktycznym należałoby uruchomić starania o pozyskanie funduszy międzynarodowych, po uprzednim doprecyzowaniu projektowanego zakresu restauracji oraz planów zagospodarowania obiektu z Wojewódzkim Urzędem Konserwatorskim w Szczecinie.

4. Wydaje się, że przynajmniej do czasu podjęcia decyzji o odbudowie opisywanych obiektów, nie należy podejmować starań o wpisanie ich do rejestru zabytków, przestając na uwarunkowaniach wynikających z umieszczenia kompleksu dworcowego w ewidencji konserwatorskiej.

oprac. Jan A. Klys







ZAKAZ  
WSTĘPU  
GROZI  
ZAWALENIEM