

KARTA EWIDENCYJNA ZABYTKU NIERUCHOMEGO WPISANEGO DO REJESTRU ZABYTKÓW

1. Nazwa

BUDYNEK DWORCA KOLEJOWEGO Z WIATAMI PERONOWYMI
Stacja Kolejowa Głogów

2. Czas powstania

lata: 1932–1935

3. Miejscowość

GŁOGÓW

4. Adres

Pl. Tysiąclecia 1
67–210 Głogów

nr ewid. działki: 142/131

nr księgi wieczystej :

5. Przynależność administracyjna

województwo dolnośląskie

powiat głogowski

gmina Głogów

6. Współrzędne geograficzne

N: 51°66'86.07" E: 16°07'90.86"

7. Poprzednie nazwy miejscowości

Glogau, Bahnhofstraße

8. Właściciel i jego adres

PKP S.A. Oddział Gospodarowania
Nieruchomościami we Wrocławiu
ul. Joannitów 13, 50-525 Wrocław

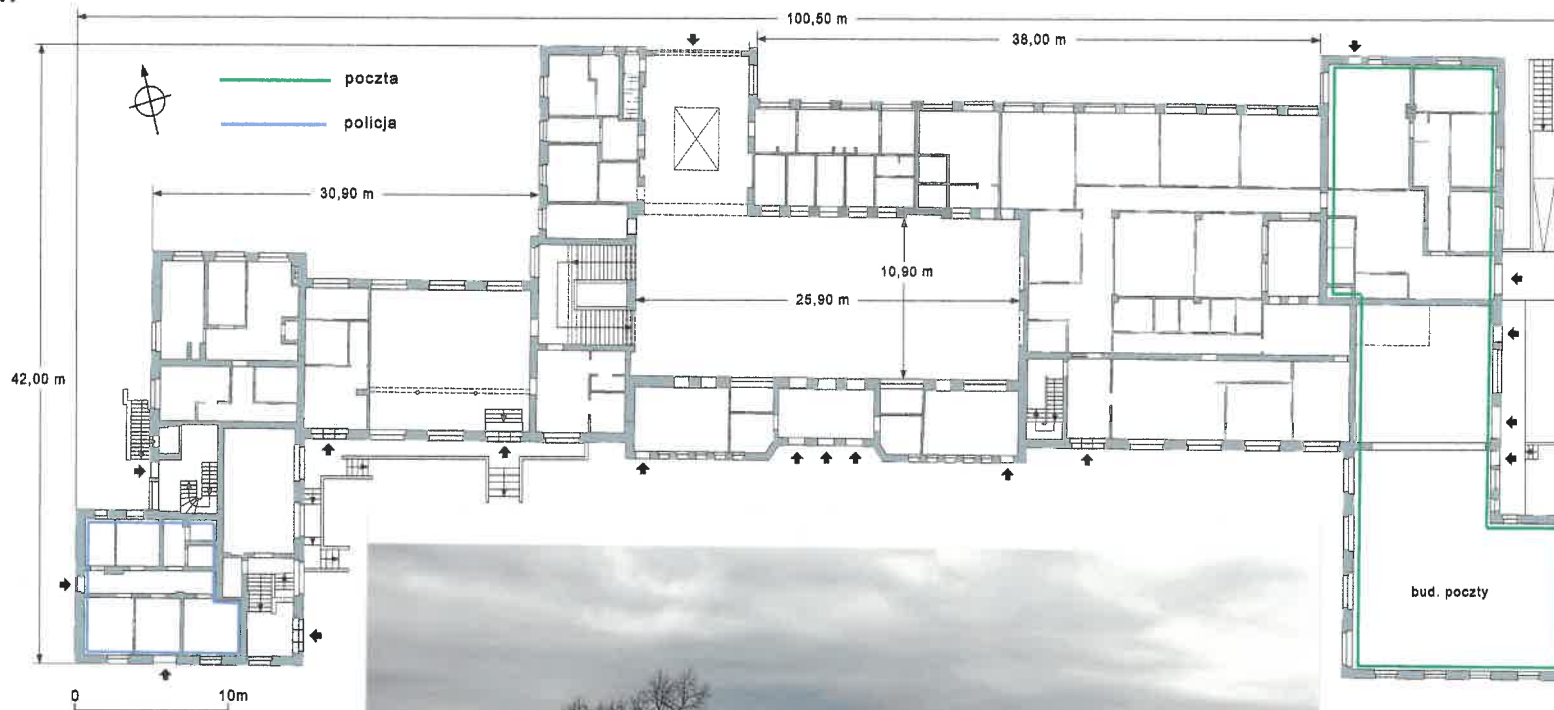
9. Użytkownik i jego adres

jw.

10. Formy ochrony

11. Materiały graficzne

1.



Inicjatorem budowy kolei w Głogowie był lekarz dr Gustaw Bail, który w 1843 r. założył Głogowskie Towarzystwo Kolejowe. Jego celem była budowa połączenia miasta z główną linią kolejową Wrocław – Berlin. W trzy lata później powstała linia z Jankowej Żagańskiej, która była odnogą tego połączenia. Wtedy również powstał pierwszy budynek dworca, który spłonął w l. 90.XIX w. Drugi, tzw. „stary dworzec” wzniesiono w 1857 r. Umiejscowiony wyspowo między peronami, przetrwał do dziś w mocno zmienionej formie. Z urządzeń mu towarzyszących zachowała się wiata peronowa z lat 70.XIX w. W kolejnych latach Głogów uzyskał połączenia kolejowe z Leszmem (1858), Wrocławiem i Zieloną Górą (Nadodrzanek) – 1871, na przełomie wieków – z Legnicą, Ścinawą, Górą i Sławą Śląską. Dzięki tym inwestycjom stał się dużym węzłem kolejowym, posiadającym bezpośrednie połączenia z najważniejszymi ośrodkami wschodnich Niemiec. Trzeci dworzec w Głogowie wybudowany został w latach 1932-1935. Prace rozpoczęte jesienią 1932 a obiekt oddany został do użytku w maju 1935 r. Koszty budowy wraz z wystrojem jego wnętrza wyniosły 750 000 marek. Autorem projektu był architekt i wysoki urzędnik kolei pruskich, Gustav Wilhelm Berringer. Modernistyczna budowla, usytuowana poza peronami i układem torowym, wzniesiona została w odległości ok. 500 m na pd.-zach. od starego dworca. Teren na południe od nowej hali dworcowej do ulicy Hohenzollernstrasse nie był wówczas zabudowany, co okazało się korzystne dla zagospodarowania placu przed dworcem. Duża otwarta przestrzeń pozwoliła na budowę szerokiego frontu, zakomponowanego w oparciu o klasyczną zasadę symetrii i osiowości. Tej klasycznej kompozycji projektant podporządkował nowoczesne kubistyczne bryły. Całość stworzyła monumentalną budowlę, dominującą nad niezabudowaną przestrzenią placu i stanowiącą jej imponujące zamknięcie od strony pn. Obiekt umieszczony poza ścisłym terenem kolejowym, został potraktowany przez architekta jako reprezentacyjny gmach użyteczności publicznej, łączący w sobie funkcjonalność i walory estetyczne. Wyzначył oś przebiegającą przez plac nazwany Am Bahnhof (pl. Tysiąclecia) i łączącą tereny kolejowe z Hohenzollernstr. (Al. Wolności). Wokół placu zaplanowano blokową zabudowę mieszkalną. W wyniku rozpisanego w 1935 r. konkursu architektonicznego na zabudowę placu, wyłoniono zwycięzców, jednak przed wojną nie doszło do realizacji przedsięwzięcia i plac został zabudowany blokami mieszkalnymi dopiero w czasach powojennych. W czasie II wojny światowej budynek dworca wraz z kładkami pieszą i towarową został zniszczony w 40%. Dworzec został odbudowany po 1945 r., przy czym oryginalne klinkierowe elewacje zostały pokryte tynkiem. W l. 2012–2013 r. przeprowadzono remont dworca, który częściowo przywrócił mu pierwotną formę zewnętrzną, natomiast w znacznym stopniu przekształceniu uległy wnętrza, zarówno pod względem kompozycyjnym, jak również funkcjonalnym. Dworzec głogowski jest budowlą modernistyczną nawiązującą do wzorców bauhausowskich, o dużej ekspresji połączonych ze sobą a częściowo przenikających się, kubicznych brył, których artykulacja oparta na rytmicznych układach otworów.

SYTUACJA. Głogów – miasto nad Odrą, siedziba powiatu głogowskiego i gminy wiejskiej Głogów. Tereny kolejowe Głogowa ciągną się wzdłuż pd. brzegu rzeki. Przez miasto przebiega magistrala kolejowa 273 – Wrocław Gł.– Szczecin Gł., tzw. „Nadodrzanek” i inne linie kolejowe o znaczeniu lokalnym. Główna stacja kolejowa zlokalizowana jest na pn.-zach. od starego miasta, przy placu Tysiąclecia. Rozłożysty budynek dworca frontem zwraca się w stronę wydłużonego w kierunku pn.-pd., prostokątnego placu Tysiąclecia (pierwotnie: Am Bahnhof), wytyczonego wraz z postępującą budową dworca. Plac wypełnił przestrzeń między rozłożystym gmachem i główną przelotową ulicą wybiegającą z rynku starego miasta na zach., Al. Wolności (d. Hohenzollernstraße). Pierwotnie nie zabudowany plac, eksponował nowoczesną modernistyczną bryłę stanowiącą efektowne zamknięcie rozległego wnętrza urbanistycznego ozdobionego w centrum skwerem z kształtowaną zielenią, który ujęty dwiema ulicami, komunikującymi dworzec z Al. Wolności. Budynek dworcowy skrzydłami ujmując podjazd z parkingiem, oddzielony od placu ulicą 1 Maja. Za dworcem, na dużym obszarze obniżającym się ku Odrze, rozmieszczona infrastruktura kolejowa: układ torowy, zabudowania i urządzenia techniczne, gospodarcze i pomocnicze, 4 perony kolejowe i nadziemne przejście na perony oraz mocno przekształcony budynek starego dworca a także droga dojazdowa, ul. Towarowa (d. Ladestraße), mająca duże znaczenie dla funkcjonowania stacji kolejowej, szczególnie dawniej, kiedy podstawą przewozów towarowych była kolej.

MATERIAŁ. KONSTRUKCJA. TECHNIKA.

Ściany. *Ściany zewnętrzne* murowane z cegły pełnej, od zewnątrz w elewacjach frontowych, w niewielkim stopniu – bocznych i tylnych (ryzalit skrzydła wsch. i części centralnej) licoowane, pierwotnie cegłą klinkierową, po renowacji – cieniowanymi płytkami ceramicznymi imitującymi cegłę w wątku wendyjskim; w ten sam sposób licowane cokoły elewacji tylnych i w niewielkim fragmencie – elewacji bocznej skrzydła wsch. (część pocztowa); pozostałe elewacje pokryte tynkiem strukturalnym w kolorze ceglasy; w trakcie renowacji wszystkie elewacje ocieplono. Detal architektoniczny kamienny – w postaci płyt jasnego piaskowca, wypełniających przestrzenie między otworami okiennymi oraz, w mniejszym stopniu – tynkowany – w postaci opaskowych obramień wspólnych dla grup otworów okiennych, prostych gzymsów okapowych i płyty wspornikowej nad wejściem głównym. Od wewnątrz ściany otynkowane, niektóre z okładzinami terakotowymi

Ściany wewnętrzne murowane, tynkowane; oryginalna dyspozycja wnętrza zachowana w niewielkim stopniu, głównie w części centralnej budynku; w obu skrzydłach układ wnętrza zmieniony, dodatkowe podziały przeprowadzone częściowo ściankami działowymi w lekkiej konstrukcji z płyt gipsowo-kartonowych, tynkowanymi (posterunek policji, poczta, pomieszczenia usługowe). W holu głównym odtworzono okładzinę ścienną z płyt kamiennych, jednak płyty z ciemnego kamienia o wym. 30x50 cm, zastąpiono dużymi płytami marmurowymi w odcieniach beżu i brązu, o zróżnicowanych wymiarach, pierwotnie okładzina sięgała 4 m, obecna jest niższa o ok. 50 cm. Ściany obszernej klatki schodowej łączącej poczekalnię z holem głównym, wyłożone współcześnie czworobocznymi płytkami marmurowymi. Pomieszczenia sanitarne ze ścianami wykończonymi współczesnymi płytkami glazurowanymi, w pomieszczeniach mieszkalnych skrzydła zach. indywidualne wykończenia ścian, nie przetrwały oryginalne okładziny drewniane poczekalni i pomieszczeń gastronomiczno-rekreacyjnych. [cd. wkł. 1]

1. Miejscowość	Głogów	5. Obiekt (nazwa jak w karcie) oraz adres BUDYNEK DWORCA KOLEJOWEGO pl. Tysiąclecia 1	6. Zawartość wkładki cd. opisu
2. Gmina	Głogów		
3. Powiat	głogowski		
4. Województwo	dolnośląskie		

cd. opisu

W partii piwnic, pod holem zachowane pomieszczenia bunkra, którego ściany żelbetowe, o grubości 60 cm, wylewane na szalunku drewnianym deskowym.

Sklepienia i stropy. Budynek został zaprojektowany ze stropami betonowymi nad wszystkimi kondygnacjami; pomieszczenia bunkra nakryte zbrojonymi stropami wylewanym na szalunku drewnianym deskowym. Nad wysokim na dwie kondygnacje holem głównym strop żelbetowy gęstożebrowy; w przejściu między holem i pasażem pasażerskim na perony, założono duży prostokątny świetlik zajmujący znaczną część betonowego stropu; współczesna konstrukcja świetlika z odcinkowo ukształtowanych profili metalowych i mlecznego pleksi.

Wieżba dachowa. Wszystkie człony budynku nakryte płaskimi stropodachami betonowymi.

Pokrycie dachowe. Dachy nad wszystkimi częściami budowli płaskie, kryte papą.

Posadzki i podłogi. Pierwotnie hol główny i pomieszczenia dla obsługi pasażerów wykończone posadzkami ze sztucznego kamienia, w poczekalni górnej i graniczących z nią wnętrzach zastosowano posadzki wyłożone linoleum, podobnie jak w pomieszczeniach służbowych i mieszkaniach; poczekalnie dolną i sąsiadujące z nią wnętrza wyposażono w podłogi drewniane dębowe; w części bagażowo-towarowo-ekspedycyjnej podłogi wykonane zostały z płytek asfaltowych. Obecnie, we wszystkich pomieszczeniach posadzki betonowe, różniące się wykończeniem; w częściach ogólnie dostępnych zróżnicowane posadzki z współczesnych płytek podłogowych a w dużych pomieszczeniach dawnych poczekalni, które współcześnie użytkowane były na cele handlowe (salon meblowy) posadzka z kostki terakotowej w kolorach białym czarnym i czerwonym, układanych w szachownicę; w partii piwnic – cementowe wylewane, na niektórych posadzkach ułożone płyty drewnopochodne lub deski, niektóre – zakryte zniszczonym linoleum; w części mieszkalnej, na klatce schodowej i korytarzach – płytki lastriko a w mieszkaniach posadzki z wykończeniem indywidualnym; pomieszczenia części biurowej z posadzkami zakrytymi nowoczesnymi wykładzinami z tworzywa.

Schody. *Schody zewnętrzne.* Z trzech stron budynku schody zewnętrzne, prowadzące do pomieszczeń w suterrenach lub wyrównujące różnice w poziomie terenu od strony frontowej i z tyłu dworca; przy ścianie skrzydła zach., pojedynczy bieg prostych schodów betonowych, ze stopniami wyłożonymi współczesnymi płytkami gresowymi, wycięty w zboczu i zabezpieczony murem oporowym z metalową balustradą z rur; przy ścianie skrzydła wsch., wzdłuż wyciętego w zboczu korytarza prowadzącego do otworu drzwi zewnętrznych, biegnie równoległy prosty bieg schodów betonowych, ujęty obustronnie balustradą z rur metalowych, prowadzący na poziom podjaz-

du magazynów pocztę; od frontu, po stronie zach. wtórne, krótkie proste obmurowane biegi schodowe, prowadzące do przekształconych pomieszczeń po dawnej poczekalni trzeciej klasy, obecnie lokali handlowych dostępnych tylko od zewnątrz.

Schody wewnętrzne. Klatki schodowe w liczbie pięciu, rozmieszczone nieregularnie w różnych punktach budynku. Główna, obecnie nieużywana, duża klatka schodowa umożliwiała pasażerom komunikację między holem i skrzydłem zach., gdzie zlokalizowane były poczekalnie, lokale gastronomiczne i pomieszczenia klubowe; schody betonowe dwubiegowe powrotne, o szerokich biegach połączonych dużym spocznikiem, ograniczone pełnymi balustradami, ob. z zabezpieczeniem w postaci balustrady metalowej. W skrzydłach typowe dwubiegowe żelbetowe klatki schodowe, z biegami powrotnymi ze spocznikami zabezpieczonymi metalowymi ażurowymi balustradami z płaskowników i prętów graniastych, schody betonowe; klatka skrzydła zach., niegdyś gospodarcza, prowadząca na zaplecze kuchenne, obecnie zapewnia komunikację pionową w części mieszkalnej budynku; klatka wsch. zachowała swoją pierwotną funkcję i obsługuje pomieszczenia zaplecza administracyjnego urzędu pocztowego. W trakcie frontowym korpusu budynku boczne wejście klatki schodowej, która obecnie prowadzi do części administracyjnej i biur PKP S.A.; klatka schodowa jak pozostałe – dwubiegowa powrotna ze spocznikami, żelbetowa, wykończona lastriko, z biegami chodowymi ograniczonymi metalową ażurową balustradą; schody w narożniku pn.-zach. korpusu jednobiegowe proste, betonowe; schody w biegach prowadzących na poziom piwnic, z poręczami przy ścianach. W najniższej kondygnacji kilka krótkich prostych biegów schodowych, wyrównujących różnice poziomów między poszczególnymi częściami budynku.

Otworki. *Otworki okienne* stanowią istotny element akcentujący tektonikę budowli i główny element artykulacji ścian. Wszystkie otworki prostokątne z prostymi zamknięciami, różnią się wymiarami i proporcjami; w elewacji frontowej otworki gęsto i rytmicznie rozmieszczone, ich układy równoważyły akcenty pionowe i poziome elewacji; obecnie układ i forma otworów nieco przekształcone – w elewacjach frontowych skrzydeł pierwotny układ otworów oparty na kontraście triady otworów osi zewnętrznych ujętych wspólnym obramieniem i układu wertykalnego osi wewnętrznej (obie grupy otworów różnią się kształtem), obecnie otworki ujednolicone w kondygnacjach, ujęte w nich wspólnymi obramieniami; otworki zmieniają proporcje wraz z wysokością – w przyziemiu największe, w formie prostokątów stojących, w kolejnych kondygnacjach coraz niższe, o proporcjach kwadratów, wreszcie prostokątów leżących; łączniki i elewacje wewnętrzne skrzydeł różnią się między sobą układem i formą otworów – w części zach. otworki duże, w kształcie prostokątów stojących, doświetlają dawne wnętrza służące obsłudze i wygodzie pasażerów, we wsch. – otworki w formie

prostokątów leżących, zmniejszają się wraz z wysokością; otwory trzeciej kondygnacji w obecnej formie, istniały tylko w elewacjach frontowych skrzydeł, w korpusie i elewacjach bocznych skrzydeł otwory miały formę małych okienek strychowych, także o proporcjach prostokątów leżących, obecny kształt otrzymały w trakcie renowacji budynku i adaptacji strychu na cele użytkowe. Górujący nad całością człon centralny wyróżniony układem siedmiu smukłych otworów okiennych, który powtórzony w jego elewacji tylnej; w wysuniętej w przód kondygnacji przyziemia potrójny otwór wejściowy, po jego obu stronach po pięć małych kwadratowych okienek, połączonych wspólnym obramieniem. W pozostałych elewacjach zachowany oryginalny układ i, w większości także, forma otworów; w elewacji zach. oprócz otworów o formach stosowanych w elewacjach frontowych, pojawił się duży, wysoki na dwie kondygnacje otwór okienny doświetlający klatkę schodową części mieszkalnej oraz pary małych szczelinowych okienek sanitariatów; elewacja tylna w części mieszczącej pierwotnie poczekalnię II klasy przepruta czterema dużymi prostokątnymi otworami, analogicznymi jak w elewacji frontowej; poczekalnia III klasy, także z identycznymi otworami w elewacji frontowej i tylnej – kształt prostokątów leżących, które w związku z ukształtowaniem terenu, znajdują się znacznie powyżej poziomu gruntu. Cofnięta elewacja pn. korpusu budynku przepruta w dwóch kondygnacjach gęstym rytmem ujednoliconych otworów okiennych w kształcie prostokątów leżących. W elewacji wsch. dworca, „pocztowej”, regularny układ otworów 2-giej i 3-ciej kondygnacji, które w formie krępych prostokątów stojących i prostokątów leżących, w przyziemiu otwory przekształcone, usytuowane poza osiami. Stolarka okienna wymieniona na współczesną, z PCV, z częściowo zachowanymi oryginalnymi podziałami; okna 3-, 2- i jednoskrzydłowe.

Otwory drzwiowe zewnętrzne. Główne wejście zlokalizowane na osi środkowej elewacji frontowej, w przyziemiu wyższego członu budowli – umieszczone w rozglifionej głębokiej wnęcie trzy identyczne prostokątne otwory drzwiowe, ujęte są w opaskowe indywidualne obramienia i wypełnione jednoskrzydłowymi, współczesnymi, przeszklonymi drzwiami z PCV. Współcześnie zaprojektowano dwa dodatkowe symetrycznie rozmieszczone otwory drzwiowe w skrajnych osiach przyziemia, stanowiące wejścia do dzisiejszych lokali usługowych (daw. pomieszczenia pomocnicze: kiosk z gazetami, informacja, pokój konduktora), nie skomunikowanych z wnętrzem dworca; otwory o formie identycznej jak otwory wejścia głównego, z jednoskrzydłowymi przeszklonymi drzwiami z PCV. W pierwszej od zach. osi niższej, wsch. części budynku otwór drzwiowy prowadzący do pomieszczeń administracyjno-biurowych PKP, prostokątny, nieco powiększony w stosunku do pierwotnego, wypełniony przeszklonym przepierzeniem z PCV, z jednoskrzydłowymi drzwiami; podobna para wtórnych otworów z analogiczną stolarką, umieszczona w obniżonej kondygnacji łącznika, prowadzi do lokali handlowych; identyczny otwór zlokalizowany także w pd. osi elewacji wewnętrznej skrzydła zach., wypełniony takim samym przepierzeniem z jednoskrzydłowymi drzwiami, obecnie nieczynny, prowadził pierwotnie na posterunek policji i do aresztu (?); dzisiejsze wejście na posterunek stanowi wtórny otwór drzwiowy w drugiej osi zach. elewacji frontowej skrzydła, podobnie jak w po-

zostałych przypadkach, prostokątny otwór wypełniony jednoskrzydłowymi przeszklonymi drzwiami z PCV; w elewacji zewnętrznej skrzydła smukły prostokątny otwór wejścia służbowego na posterunek, dawniej także do pokoju służby patrolowej – drzwi z PCV, o pełnych płycinach, jednoskrzydłowe z prostokątnym nadświetlem; analogiczny otwór, z takimi samymi drzwiami bez nadświetla w cofniętej, mieszkalnej części skrzydła prowadzi na klatkę schodową; kondygnacja piwniczna dostępna z zewnątrz przez parę smukłych bliźniaczych prostokątnych otworów drzwiowych w osiach pn. elewacji – drzwi jednoskrzydłowe, z PCV, z pełnymi płycinami. W elewacji tylnej, w części pocztowej, duży otwór o proporcjach prostokąta leżącego, stanowiący pozostałość zlikwidowanego w ostatnich latach pasażu bagażowo-pocztowego, który obecnie zabezpieczono prowizorycznie metalową płytą i metalowymi 2-skrzydłowymi wrotami; poniżej wtórny prostokątny otwór drzwiowy z jednoskrzydłowymi drzwiami z PCV. Elewacja wsch. (część pocztowa) z licznymi otworami drzwiowymi zewnętrznymi, z których cztery, identyczne, zlokalizowane w kondygnacji piwnicznej, dostępne przez korytarz wycięty w skarpie; wszystkie drzwi jednoskrzydłowe, z PCV; wyżej, w kondygnacji przyziemia zróżnicowane otwory drzwiowe z jednoskrzydłowymi drzwiami z PCV i bramny (dwuskrzydłowe wrota metalowe), nieregularnie rozmieszczone; otwór drzwiowy w ścianie pn. ryzalitu prowadzi na klatkę schodową, pozostałe – do wnętrz magazynowych; otwory poprzedzone niską betonową rampą.

Otwory drzwiowe wewnętrzne. Główna hala dworcowa, połączona z przedsiönkiem trzema otworami odpowiadającymi otworom wejścia głównego, skomunikowana była ze skrzydłem zach., w którym urządzono poczekalnię i strefę gastronomiczno-relaksową i z częścią wsch. – przechowalnia bagażu i strefa pocztowo-ekspedycyjna; komunikację zapewniały pary bliźniaczych dużych prostokątnych otworów w bocznych ścianach hali, otwory pozbawione były stolarki; obecnie przejścia do części wsch. zamurowane i brak jest komunikacji wewnętrznej ze wsch. częścią budynku; zachowane otwory zach. na co dzień zasłonięte żaluzjami, nie używane; częściowej likwidacji uległy również prostokątne otwory drzwiowe, które łączyły hol z małymi pomieszczeniami handlowymi i usługowymi mieszczącymi się po obu stronach przedsiönka; w pn.-zach. narożniku holu duże prostokątne przejście, prowadzące na pasaż pasażerski na perony, w którym obecnie przeszklone przepierzenie z PCV z dwuskrzydłowymi automatycznymi drzwiami. Oryginalne drzwi zachowane w pomieszczeniu bunkra pod holem głównym – jednoskrzydłowe pancerne, ze stali, z listwą uszczelniającą i trzema zasuwami. W pozostałych częściach budynku dworca nastąpiły zmiany w układzie wewnętrznych otworów drzwiowych, w związku z kolejnymi remontami, zmianami funkcji pomieszczeń i modernizacjami; jedyny zachowany oryginalny otwór drzwiowy znajduje się w skrzydle zach. – dawne wejście do jednego z pomieszczeń dla pasażerów – wysoki prostokątny otwór z 2-skrzydłowymi drzwiami drewnianymi, ramowo-płycinowymi (ob. korytarz w części mieszkalnej). Pozostałe otwory drzwiowe przekształcone lub zlikwidowane,

1. Miejscowość	Głogów	5. Obiekt (nazwa jak w karcie) oraz adres BUDYNEK DWORCA KOLEJOWEGO pl. Tysiąclecia 1	6. Zawartość załącznika cd. opisu;
2. Gmina	Głogów		
3. Powiat	głogowski		
4. Województwo	dolnośląskie		

niektóre – w pomieszczeniach nie użytkowanych, pozbawione stolarki, pozostałe jednokrzydłowe o zróżnicowanej konstrukcji (PCV, typowe płytowe, ramowo-płycinowe).

RZUT. Budowla na nieregularnym, wielobocznym, rozczłonkowanym rzucie, utworzonym z dostawianych do siebie i przenikających się czworoboków. Rzut rozciągnięty w kierunku wsch. – zach. Korpus dworca zbliżony kształtem do prostokąta, z szerokim ryzalitem frontowym ujmującym 3-osiove wejście główne, umieszczone w rozglifionej niszy oraz ze zryzalitowanym narożnikiem pn.-zach., połączonym z przejściem pasażerskim na perony. Do korpusu przylega para skrzydeł w kształcie litery L, przy czym skrzydło zach. stanowi lustrzane odbicie skrzydła wsch. i jest związane z korpusem za pośrednictwem prostokątnego łącznika;. Skrzydło wsch. przylega bezpośrednio do korpusu a przedłużone na pn. występuje z jego lica w formie prostokątnego ryzalitu, bliźniaczego do ryzalitu zach., połączonego z nieistniejącym już pasażem bagażowym. Od frontu (strona pd.) budowla zakomponowana ściśle symetrycznie, ze środkowym, dziś 15-osiowym ryzalitem, z 3-osiowym zagłębionym wejściem, które flankowane przez pięcioksiowe fragmenty budowli (wsch. część korpusu i zach. łącznik). Wnętrze pierwotnie z wyraźnymi podziałami funkcjonalnymi: w korpusie hol główny z obsługą kasową, połączony z przechowalnią bagażu i obsługą bagażowo-ekspedycyjno-pocztową w części wsch. korpusu i w skrzydle wsch. Z holu przejście do łącznika i skrzydła zach., gdzie większość pomieszczeń służyła wygodzie pasażerów (poczekalnie, punkty gastronomiczne, pomieszczenia klubowe).

BRYŁA. Dworzec o szeroko rozpostartej, rozczłonkowanej, wieloczłonowej bryle, ulokowany na terenie obniżającym się ku pn. Od frontu kompozycja ściśle symetryczna, złożona ze zróżnicowanych gabarytowo prostopadłościennych brył, połączonych ze sobą a częściowo się przenikających, tworzyła efektowne monumentalne zamknięcie wydłużonego prostokątnego placu, stanowiąc dominantę architektoniczną i urbanistyczną tej części miasta. Nowoczesne kubizujące formy tworzą kompozycję jedno-, dwu- i trzykondygnacyjnych bloków o płaskich dachach z szerokimi okapami. Blok środkowy wyższy, cofnięty, poprzedzony na całej szerokości niską, wysuniętą znacznie przed lico korpusu częścią wejścia głównego, które usytuowane osiowo w rozglifionej głębokiej wnęcie, osłonięte daszkiem z płyty. Dominujący wysokością element centralny flankowany przez, częściowo weń wtopione niższe człony, pierwotnie dwu-, obecnie trzykondygnacyjne, z których zach. stanowi łącznik z wysuniętym w przód skrzydłem zach., uformowanym w kształt odwróconej litery L. Od strony wsch. skrzydło łączy się bezpośrednio z korpusem i stanowi lustrzane odbicie skrzydła zach. Forma elewacji frontowej ukrywa rzeczywisty układ brył, sugerując symetrię kompozycji. W rzeczywistości dominujący człon centralny jest wbudowany w prostokątny korpus, przesunięty od osi środkowej ku wsch., do którego na całej szerokości przylega prostopadłe wydłużone skrzydło wsch., wysunięte przed obie dłuższe elewacje korpusu. Symetrycznym odpowiednikiem wysuniętej z elewacji pn. części skrzydła wsch. jest narożny, pn.-zach. ryzalit korpusu. Skrzydło zach. krótsze, występuje w formie płytkiego ryzalitu pn. przed lico łącznika. Od strony pn. budowla mocno rozczłonkowana, złożona ze zróżnicowanych gabarytowo brył, nieregularna, połączona w partii ryzalitu korpusu i odpowiadającej mu końcówki skrzydła wsch., pierwotnie z dwiema, obecnie z jedną stalową konstrukcją przejścia na perony (przejście pocztowe zlikwidowane). W związku z ukształtowaniem opadającego ku Odrze terenu, kompleks uzyskał dodatkową kondygnację naziemną w postaci wysokich piwnic, które w cofniętym pn. trakcie korpusu mają rangę pełnoprawnej kondygnacji. Ponad dwukondygnacyjny korpus wznosi się człon centralny budowli. Dwukondygnacyjne pn. zakończenie skrzydła wsch., przekształca się w elewacji wsch. w jednokondygnacyjne, podpiwniczone, łącząc się z częścią 3-kondygnacyjną skrzydła. Wszystkie części kompleksu nakryte stropodachami z płaskich płyt żelbetowych wystających poza krawędzie budowli. Od wsch. skrzydło dworcowe łączy się obecnie z dobudowanym wtórnie budynkiem poczty.

ELEWACJE. Elewacje frontowe oraz wszystkie elewacje bloku centralnego i zakończenia skrzydła zach. licowane cieniowanymi płytkami ceramicznymi w wątku wozówkowym. W ten sam sposób oblicowany także cokół elewacji tylnych. Pozostałe elewacje pokryte tynkiem fakturowanym malowanym na kolor ceglasty. Do ożywienia elewacji i zaakcentowania podziałów tektonicznych budowli użyto jasnego, kontrastującego barwą z powierzchnią ścian piaskowca w postaci płyt kamiennych wstawionych między otwory okienne. Istotnym elementem artykulacji ścian jest sam rytm i forma otworów okiennych, specyficzne dla poszczególnych części elewacji. Otwory połączone w zespoły wspólnymi wydatnymi obramieniami opaskowymi. Obramienia, podobnie jak wnętrza okienne malowane białą, silnie kontrastują z ciemną ceglaną powierzchnią ścian. Elewacje wieloczłonowe, indywidualnie zakomponowane, podziały i układ otworów podporządkowany funkcji. Odmiennie potraktowana elewacja frontowa, także wieloczłonowa, której części tworzą całościową ściśle symetryczną klasyczną kompozycję, zdominowaną przez walory estetyczne.

Elewacja pd. – pięcioczęściowa, o symetrycznej, dośrodkowej kompozycji; dwu- i trzykondygnacyjna; w przyziemiu 32-osiowa; elewacja o prostych i oszczędnych formach; w wystroju wykorzystano kontrasty kolorystyczno-fakturowe użytych materiałów; kompozycja oparta na rytmizacji podziałów i na zasadzie równowagi akcentów wertykalnych i horyzontalnych, zarówno w układzie płaszczyzn, jak i w artykulacji elewacji. Wyraźnie dominujący człon środkowy, wyższy o 2,5 m od pozostałych, lekko cofnięty względem lica korpusu, z dobudowaną w partii przyziemia,

wysuniętą ryzalitowo dobudówką wejścia głównego – triada otworów drzwiowych w rozglifionej wnęce, zadaszona szeroką płytą wspornikową; wnęka ujęta 6-osioowymi pomieszczeniami handlowo-usługowymi. Zespół wejściowy zaakcentowany w wyższej, zagłębionej części elewacji zespołem siedmiu smukłych okien rozmieszczonych zagęszczonym rytmem w części środkowej ściany; otwory ujęte wspólnym wydatnym obramieniem opaskowym; nad nimi, na osi środkowej zegar (pierwotnie kwadratowy); wertykalizm tej części podkreślony przez smukłe słupki międzyokienne oblicowane jasnym piaskowcem, kontrastuje z silnym horyzontalizmem członów bocznych, które częściowo wtopione w blok centralny, niższe, 5-osiowe, pierwotnie 2-, obecnie 3-kondygnacyjne (otwory 3-ciej kondygnacji wtórne); forma otworów obu członów odmienna – w części zach. duże okna w formie prostokątów stojących, we wsch. – mniejsze, o proporcjach prostokątów leżących; w 2 osi zach. skrzydła zach., w miejscu otworu okiennego otwór drzwiowy; otwory obu części zakomponowane w układzie horyzontalnym, ujęte w białe opaskowe obramowania, rozdzielone płytami jasnego piaskowca. Elewacja frontowa ujęta po bokach prostopadłymi 4-osioowymi, 3-kondygnacyjnymi skrzydłami; elewacje skrzydeł pierwotnie z osiami wewnętrznymi wyróżnionymi odmienną kompozycją i formą otworów okiennych (otwory w dwóch kondygnacjach, szersze, połączone obramieniem w układzie wertykalnym, z kamiennymi płycinami międzykondygnacyjnymi; w pozostałych osiach otwory mniejsze, o zmiennych proporcjach w kondygnacjach, w układach horyzontalnych z płycinami między oknami), obecnie otwory we wszystkich czterech osiach połączone w układy horyzontalne; w elewacji skrzydła zach. w drugiej osi zach. otwór drzwiowy. Elewacje wewnętrzne skrzydeł 3-kondygnacyjne (z wtórnymi otworami okiennymi w 3-ciej kondygnacji), pierwotnie z otworami drzwiowymi w osi pd., kompozycyjnie przekształcone w stosunku do pierwowzoru; elewacja skrzydła wsch. z trzema osiami okiennymi, okna dwóch pierwszych kondygnacji we wspólnych obramieniach, z piaskowcowymi płytami międzyokiennymi, dawny otwór drzwiowy osi pd. przekształcony w okienny, otwór okienny nad nim uległ likwidacji; elewacja skrzydła zach. pierwotnie 2-, obecnie 3-kondygnacyjna, 4-osiowa, z wyodrębnioną pierwotnie skrajną osią pd. w której otwór drzwiowy i okienny 2-giej kondygnacji we wspólnym obramieniu, tworzyły akcent wertykalny, skontrastowany z układami horyzontalnymi otworów okiennych w pozostałych osiach; obecnie otwór okienny zlikwidowany, przekształcone również otwory 2 osi pd.

Elewacja zach. – dwuczłonowa, o odrębnych kompozycjach obu części. Elewacja wysuniętego zakończenia skrzydła licowana płytkami ceramicznymi, 3-kondygnacyjna, jednoosiowa w przyziemiu, 2-osiowa w wyższych kondygnacjach, o symetrycznej i dośrodkowej kompozycji; przyziemiu na osi środkowej otwór drzwiowy, wyżej regularny układ otworów okiennych, z których dolne nieco smuklejsze, o proporcjach krępych prostokątów stojących, górne – kwadratowe; między otworami płyty jasnego piaskowca; otwory połączone w układy horyzontalne wspólnymi obramieniami opaskowymi. Elewacja trzonu skrzydła cofnięta, na ceramicznym cokole, wyżej otynkowana, malowana w kolorze ceglastym; w osi pd. otwór drzwiowy, z towarzyszącą mu parą małych okienek, w wyższych partiach elewacja zagłębiona, prze-

pruta na całej wysokości ściany dużym prostokątnym otworem okiennym doświetlającym klatkę schodową; druga część elewacji 3-kondygnacyjna, 3-osiowa o regularnym układzie zróżnicowanych w kondygnacjach otworów okiennych; w osi pd. bliźniacze pary szczelinowych okienek sanitariatów we wszystkich kondygnacjach; w pozostałych osiach pary otworów 1-szej i 2-giej kondygnacji ujęte w opaskowe obramienia, między otworami płyty piaskowca; otwory dolnej kondygnacji mniejsze, o proporcjach prostokątów leżących, w 2-giej – większe, w kształcie prostokątów stojących o krępych proporcjach; otwory okienne 3-ciej kondygnacji o formie analogicznej do otworów przyziemia, pozbawione obramień. Cokół w elewacji trzonu skrzydła wysoki, odsłonięty dzięki korytarzowi wyciętemu w skarpie, w osiach dwa piwniczne otwory drzwiowe.

Elewacja pn. – wieloczłonowa, o odrębnych kompozycjach w każdej z części elewacji; na ceramicznie oblicowanym cokole, otynkowana, malowana w kolorze ceglastym. Elewacje części zach.: skrzydło i łącznik – cofnięte względem elewacji korpusu. Skrzydło na wysokiej kondygnacji piwnic, 3-kondygnacyjne, 3-osiowe; regularny układ otworów okiennych ujednoliconych w kondygnacjach: w piwnicach małe okienka w formie prostokątów leżących; proporcje prostokątów leżących mają także otwory pierwszej i trzeciej kondygnacji; w drugiej kondygnacji otwory większe, w formie prostokątów stojących; otwory pierwszej i drugiej kondygnacji połączone wspólnymi obramieniami, między otworami płyty jasnego piaskowca. Elewacja łącznika na niskim cokole, 3-kondygnacyjna, 4-osiowa, o regularnym układzie ujednoliconych w kondygnacjach otworów okiennych; otwory przyziemia i drugiej kondygnacji duże, w kształcie prostokątów stojących, ujęte w pasy wspólnych obramień, z przestrzeniami między osiami wypełnionymi piaskowcem, tworzą silne horyzontalne akcenty na całej szerokości elewacji; otwory przyziemia nieco krótsze, o bardziej przysadzistych proporcjach. Elewacja korpusu na ceglany cokole, symetryczna, dwukondygnacyjna i 14-osiowa, ujęta w dwa dwuosiowe prostokątne ryzality; elewacja artykułowana gęstym regularnym rytmem ujednoliconych otworów okiennych o formie przysadzistych prostokątów stojących; otwory ujęte w obramienia opaskowe, rozdzielone płytami jasnego piaskowca, tworzą poziome pasy na całej szerokości elewacji; powyżej, w głębi, wznosi się ceglana elewacja bloku centralnego, który również od pn. przepruty siedmioma smukłymi otworami okiennymi w obramieniu opaskowym. Ryzality dwuosiowe, dwukondygnacyjne, o przekształconym układzie i formie otworów (wtórny otwór drzwiowy w ryzalicie wsch.); w górnych kondygnacjach ryzalitów duże prostokątne leżące otwory wylotowe kładek: pieszej, istniejącej i pocztowo-bagażowej, zlikwidowanej.

Elewacja wsch. – wieloczłonowa, o odrębnych kompozycjach w każdej z części elewacji; wtórnie połączona w partii zakończenia skrzydła z sąsiednim budynkiem; otynkowana, w kolorze ceglastym; część pn. niska, jednokondygnacyjna, na wysokich piwnicach, dostępnych przez wycięty w skarpie korytarz; piwnice na oblicowanym ceramicznie cokole, z trzema otworami drzwiowymi; pierwsza kondygnacja dwuosiowa, z symetrycznie rozmieszczonymi oknami w kształcie zbliżonym do kwadratów,

1. Miejscowość	Głogów	5. Obiekt (nazwa jak w karcie) oraz adres BUDYNEK DWORCA KOLEJOWEGO pl. Tysiąclecia 1	6. Zawartość załącznika cd. opisu; spis ilustracji
2. Gmina	Głogów		
3. Powiat	głogowski		
4. Województwo	dolnośląskie		

połączonymi wspólnym obramieniem i ścianą między otworami wypełnioną jasnym piaskowcem, obok duży prostokątny otwór drzwiowy. Trzykondygnacyjna część pd. zamknięta ryzalitem pd.; 5-osiowa, ze zróżnicowanymi otworami okiennymi; otwory przyziemia zróżnicowane, częściowo przekształcone – dwa otwory drzwiowe i jeden bramny, poprzedzone betonową rampą ładunkową zwężającymi się ku pd.; trzy otwory okienne, z których każdy o innych gabarytach i proporcjach; otwory górnych kondygnacji w regularnym układzie, węższe w dwóch osiach pd.; otwory drugiej kondygnacji w formie prostokątów stojących o krępych proporcjach, ujęte we wspólne obramienie, z piaskowcem w przerwach międzyokiennymi; otwory 3-ciej kondygnacji – prostokąty leżące – pozbawione obramień. W ryzalicie klatka schodowa doświetlona jedną osią nieregularnie rozmieszczonych, pn. otworów okiennych, dostępna przez wejście pn.

WNĘTRZE. Budynek o złożonym bogatym programie funkcjonalnym, przystosowanym do kompleksowej obsługi pasażerów. Wnętrze w głównej kondygnacji podzielone na 3 części: budynek centralny z halą dworca, kasami biletowymi, informacją, punktami handlowymi i wejściem na kładkę pasażerską skomunikowany dużymi przejściami ze skrzydłem zach., w którym poczekalnie i część gastronomiczno-wypoczynkowa i skrzydłem wsch., gdzie realizowana była obsługa bagażowa i usługi pocztowe, mieściły się tu również pomieszczenia magazynowe. W skrzydle zach. znalazło pomieszczono także posterunek policyjny z aresztem. Pomieszczenia służbowe obsługi kolei i telegraf znajdowały się w pomieszczeniach przyziemia od strony pn. Sąsiadowały one przez wąski długi korytarz z obszernym dwutraktowym schronem ulokowanym w centralnej części korpusu, pod główną halą dworcową. W części wsch. piwnic znalazły się transformatorownia, kotłownia wraz ze składem koksu, narzędziownia, mały warsztat, itp. Biura i administracja miały swoje pokoje na piętrze, we wsch. części korpusu od strony pd. Drugie piętro w skrzydle zachodnim zajmowały pomieszczenia techniczne i gospodarcze. Oryginalnym rozwiązaniem był dwukondygnacyjny układ poczekalni (w suterenie – III klasy, na piętrze – klasy II), które połączone reprezentacyjną klatką schodową z halą kas biletowych. Kuchnia sąsiadująca z poczekalnią II klasy była wyposażona w elektryczną windę, która dostarczała posiłki na wszystkie poziomy oraz w elektryczne urządzenia chłodnicze, zapewniające świeżość używanych produktów. Nad poczekalniami znajdowały się pomieszczenia techniczne z systemem wentylacji elektrycznej.

WYPOSAŻENIE. Brak elementów oryginalnego wyposażenia dworca. Wyjątek stanowi schron, w którym zachowały się drzwi pancerne oraz dwie komory filtrowentylacyjne z urządzeniami filtracyjno-wentylacyjnymi i z elementami instalacji. W trakcie przeprowadzonego w latach 2012-13 remontu i renowacji odtworzono czę-

ściowo wystrój zewnętrzny elewacji oraz wnętrze hali dworcowej a także wyremontowano kładkę pasażerską (2017-18).

INSTALACJE. Budynek wyposażony w instalacje elektryczną, wodno-kanalizacyjną, teletechniczną, centralnego ogrzewania.

PERONY I WIATY PERONOWE STACJI KOLEJOWEJ GŁOGÓW

Stacja Głogów posiada obecnie 4 perony, przy czym zelektryfikowane są: peron 1 oraz, po jednej krawędzi, perony 2 i 4. Perony są dostępne dla pasażerów przez zadaszone przejście nadziemne (remont 2017–2018).

Peron 1 (wyspowy) obsługuje ruch pociągów w kierunku stacji: Lubin, Legnica, Wrocław Główny, Częstochowa, Opole Główny, Katowice, Kielce, Lublin Główny, Warszawa Wschodnia, Warszawa Centralna, Kraków Główny, Rzeszów Główny, Przemyśl Główny, Włocławek Hbf

Peron 2 (wyspowy, jeden tor nieczynny) obsługuje ruch pociągów w kierunku stacji: Nowa Sól, Zielona Góra, Rzepin, Kostrzyn, Szczecin Główny, Świnoujście, Frankfurt Oder, Berlin Hbf

Peron 3 (z jedną krawędzią peronową) służy obecnie do manewrów lokomotyw. Obsługiwał ruch relacji Forst-Baršć – Leszno – Krotoszyn – Ostrów Wlkp. – Łódź Kaliska

Peron 4 obsługuje ruch pociągów do Wschowy, Leszna, Nowej Soli i Zielonej Góry

Perony 1 i 2 są zadaszone oryginalnymi wiatami.

Wiata peronowa peronu 1 – 1. 70.XIX w.

Wiata stalowo-żeliwna, 2-częściowa; część zach. o wym.: 76,5 m x 9,5 m, część wsch. o wym. 28,2 m x 9,5 m.

Konstrukcja. Wiata wykonana z profili walcowanych oraz z odlewanych żeliwnych podpór, 4-skrzydłowa – dach nad częścią główną wiaty dwuspadowy o nieznacznym kącie nachylenia połąci, skrzydła boczne uniesione pod kątem 45°; konstrukcja ramowa ze stężeniami. *Podpory* w formie smukłych gładkich kolumn, zwieńczonych wspornikowymi głowicami; wsporniki w formie konsol zawiniętych wolutowo, ozdobionych w licach kanelowaniem; na konsolach głowic wsparte więzary dachowe, wsporniki daszków zewnętrznych i pary stężeń dachowych; *więzary* utworzone z par belek dwuteowych, nieznacznie nachylonych, łączonych w kalenicy połączeniami nitowymi nakładkowymi dwustronnymi; więzary podtrzymywane przez wykrojone łukowato wsporniki, w których zakotwione stalowe ściągi więzarów regulowane przez śruby rzymskie; na więzarach ułożone stalowe płatwie z dwuteowników, które

w kalenicy zdwojone; *wsporniki* daszków zewnętrznych na krótkich dwuteownikach od spodu ukształtowanych łukowato; *stężenia* pionowe międzywięzarowe, założone w osi podłużnej podpór; konstrukcja stalowa kratowa na ramie; wszystkie elementy konstrukcji z łączeniami nitowymi; *pokrycie dachowe* nieoryginalne, zróżnicowane: w większej części wiaty (zach.) płyty eternitowe faliste, uzupełniane różnym materiałem (blachą, papą) w mniejszej części wsch. – blacha trapezowa; *instalacje* – system odbioru wody deszczowej – rury w koszach dachów odprowadzają wodę opadową do rur spustowych przy podporach; woda odpływa do przewodów kanalizacyjnych schowanych pod peronami.

Wiata peronowa peronu 2 – ok. 1935 r.

Wiata stalowo-drewniana, o wym.: 69 m x 9,5 m/15,5. **Konstrukcja.** Wiata dwuskrzydłowa, zwiększająca szerokość ku wsch., w rzucie przyjmująca kształt trapezowy, o zmiennej ilości podpór – pojedyncze środkowe podpory w zach. części węższej, przechodzą w pary podpór wraz ze zwiększeniem się rozpiętości skrzydeł dachu wiaty ku wsch.; konstrukcja oparta na *dźwigarach* blachownicowych, jedno- i dwupodporowych, dwuramiennych; dźwigary dwuteowe, zakotwione w peronie na fundamentach z poduszek betonowych z połączeniami śrubowymi; ramiona dźwigarów lekko uniesione na zewnątrz; na dźwigarach ułożone płatwie ze stalowych ceowników, na których drewniane belki krokwiowe z deskowaniem drewnianym; *dach* – dwuspadowy, z lekkim spadkiem ku środkowi wiaty, *pokrycie dachowe* z papy na deskowaniu drewnianym; *instalacje* – system odbioru wody deszczowej – rynna w osi środkowej dachu z otworami odprowadzającymi wodę opadową do rur spustowych przy podporach; woda odpływa do przewodów kanalizacyjnych schowanych pod peronami.

SPIS FOTOGRAFII

1. Budynek dworca – widok od pd-zach.
2. Dworzec od frontu – widok od pd-wsch.
3. Blok centralny dworca.
4. Widok od frontu na część wsch. korpusu i skrzydło wsch.
5. Widok od frontu na część zach. korpusu i skrzydło zach.
6. Elewacja wsch. i pd. skrzydła zach.
7. Elewacja zach. skrzydła zach.
8. Fragment zach. elewacji pn.
9. Elewacja pn. łącznika zach.
10. Połączenie budynku dworcowego z konstrukcją przejścia pasażerskiego.
11. Ryzalit pn.-wsch. dworca z otworem wylotowym nie istniejącej kładki bagażowej.
12. Fragment elewacji wsch. – część pocztowa.
13. Hala główna dworca.
14. Przejście na kładkę pasażerską.
15. Świetlik w przejściu między dworcem i kładką.
16. Klatka schodowa ze schodami do poczekalni.
17. Pomieszczenie dawnej poczekalni II klasy.
18. Pozostałość windy do transportu żywności.
19. Klatka schodowa w części biurowo-administracyjnej (wsch. część korpusu).
20. Korytarz części biurowo-administracyjnej.
21. Klatka schodowa części mieszkalnej – skrzydło zach.
22. Drzwi do dawnej strefy pomieszczeń pasażerskich.
23. Pancerne drzwi wejściowe do schronu dworcowego.
24. Jedno z wewnątrz schronu.
25. Komora filtracyjno-wentylacyjna z wyposażeniem technicznym.
26. Dawne pomieszczenia służby kolejowej, pn. trakt przyziemia.
27. Zmodernizowane pomieszczenie flankujące główne wejście dworcowe.
28. Perony 1 i 2 z wiatami peronowymi – widok od zach.
29. Wiata z 1935 r.
30. Szczegół konstrukcyjny wiaty XIX-wiecznej.
31. Dworzec w Głogowie, fot. z 1935 r. [źr.: <http://polska-org.pl>]
32. Korpus część wsch., fot. z 1935 r. [źr.: Ostdeutsche Bauzeitung ..., op.cit].
33. Korpus część zach., fot. z 1935 r. [źr.: Ostdeutsche Bauzeitung ..., op.cit].
34. Wnętrze hali dworcowej, fot. z 1935 r. z ok. 1865 r. [źr.: Ostdeutsche Bauzeitung ..., op.cit].
35. Przejście na perony, fot. z 1935 r. [źr.: Ostdeutsche Bauzeitung ..., op.cit].
36. Przechowalnia bagażu, fot. z 1935 r. [źr.: Ostdeutsche Bauzeitung ..., op.cit]
37. Poczekalnia klasy II, fot. z 1935 r. [źr.: <http://polska-org.pl>].
38. Poczekalnia klasy III, fot. z 1935 r. [źr.: <http://polska-org.pl>].
39. Wiata przy II budynku dworca, fot. arch. ok. 1905 [źr.: <http://polska-org.pl>].
40. Plan sytuacyjny, rys. arch. 1932 [źr.: Ostdeutsche Bauzeitung ..., op.cit]..., op.cit]
41. Repr. archiwalnego rzutu. [źr.: Ostdeutsche Bauzeitung ..., op.cit]..., op.cit]

1. Miejscowość	Głogów
2. Gmina	Głogów
3. Powiat	głogowski
4. Województwo	dolnośląskie

5. Obiekt (nazwa jak w karcie) oraz adres

BUDYNEK DWORCA KOLEJOWEGO

pl. Tysiąclecia 1

6. Zawartość załącznika

zdjęcia

2.



3.



4.



5.



6.



7.



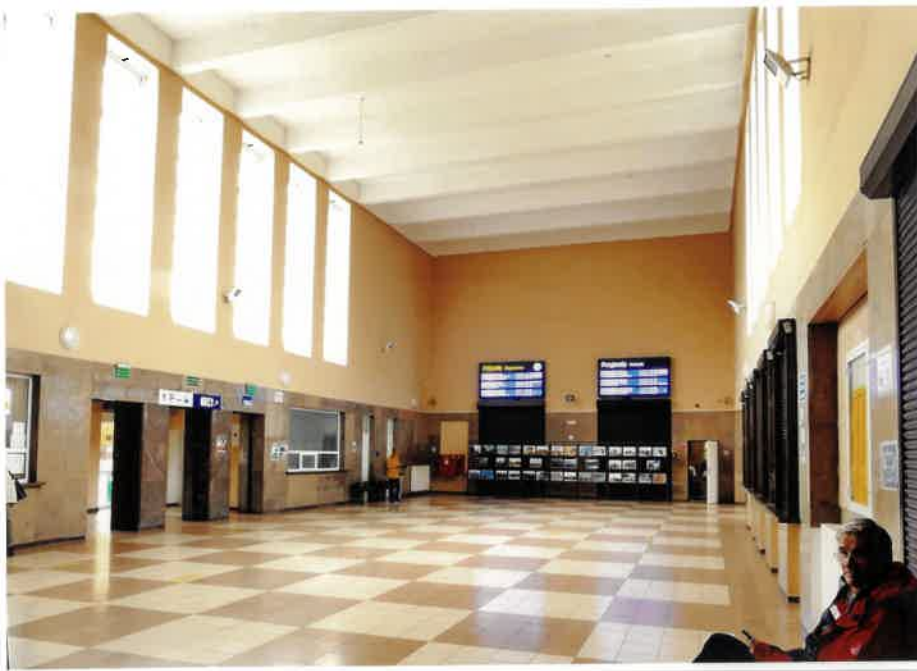
8.



1. Miejscowość	Głogów	5. Obiekt (nazwa jak w karcie) oraz adres BUDYNEK DWORCA KOLEJOWEGO pl. Tysiąclecia 1	6. Zawartość załącznika zdjęcia; archiwalia
2. Gmina	Głogów		
3. Powiat	głogowski		
4. Województwo	dolnośląskie		



13.



14.



15.



16.



1. Miejscowość	Głogów	5. Obiekt (nazwa jak w karcie) oraz adres BUDYNEK DWORCA KOLEJOWEGO pl. Tysiąclecia 1	6. Zawartość załącznika zdjęcia;
2. Gmina	Głogów		
3. Powiat	głogowski		
4. Województwo	dolnośląskie		

17.



18.



19.



20.



1. Miejscowość	Głogów
2. Gmina	Głogów
3. Powiat	głogowski
4. Województwo	dolnośląskie

5. Obiekt (nazwa jak w karcie) oraz adres

BUDYNEK DWORCA KOLEJOWEGO
pl. Tysiąclecia 1

6. Zawartość załącznika

zdjęcia;

21.

22.

23.



24.



25.



26.



1. Miejscowość	Głogów
2. Gmina	Głogów
3. Powiat	głogowski
4. Województwo	dolnośląskie

5. Obiekt (nazwa jak w karcie) oraz adres

BUDYNEK DWORCA KOLEJOWEGO

pl. Tysiąclecia 1

6. Zawartość załącznika

zdjęcia; archiwalia

27.



28.



29.



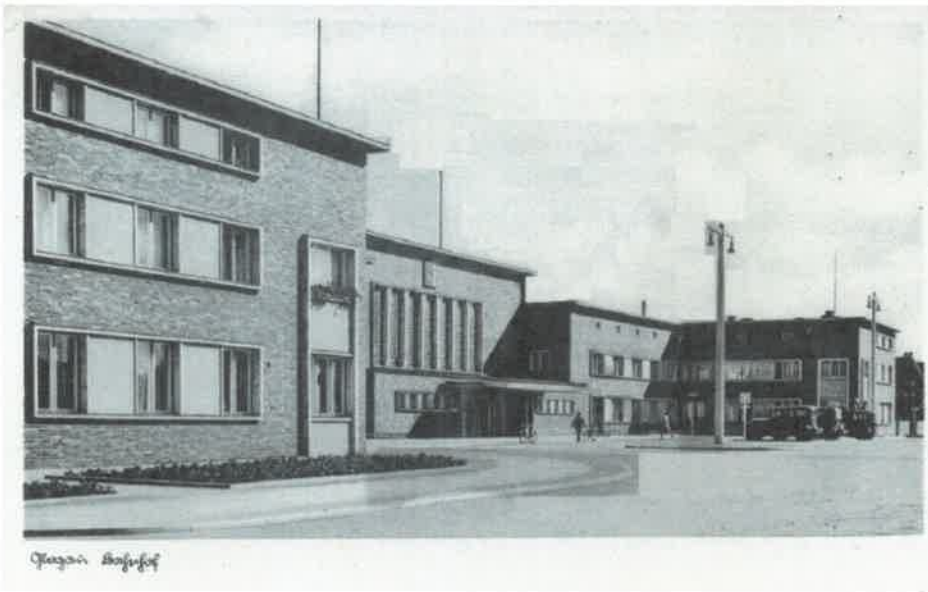
30.



31.



32.



33.



1. Miejscowość	Głogów	5. Obiekt (nazwa jak w karcie) oraz adres BUDYNEK DWORCA KOLEJOWEGO pl. Tysiąclecia 1	6. Zawartość załącznika archiwalia
2. Gmina	Głogów		
3. Powiat	głogowski		
4. Województwo	dolnośląskie		

34.



36.



35.



37.



38.

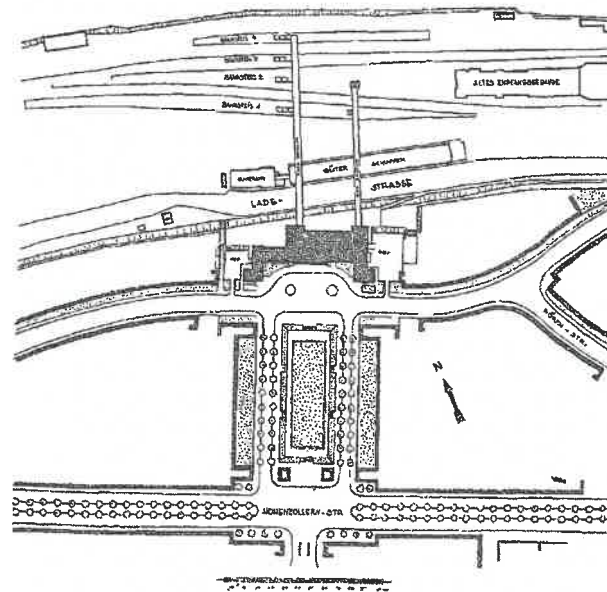


Glogau - Bahnhof. Wartesaal II Klasse

39.



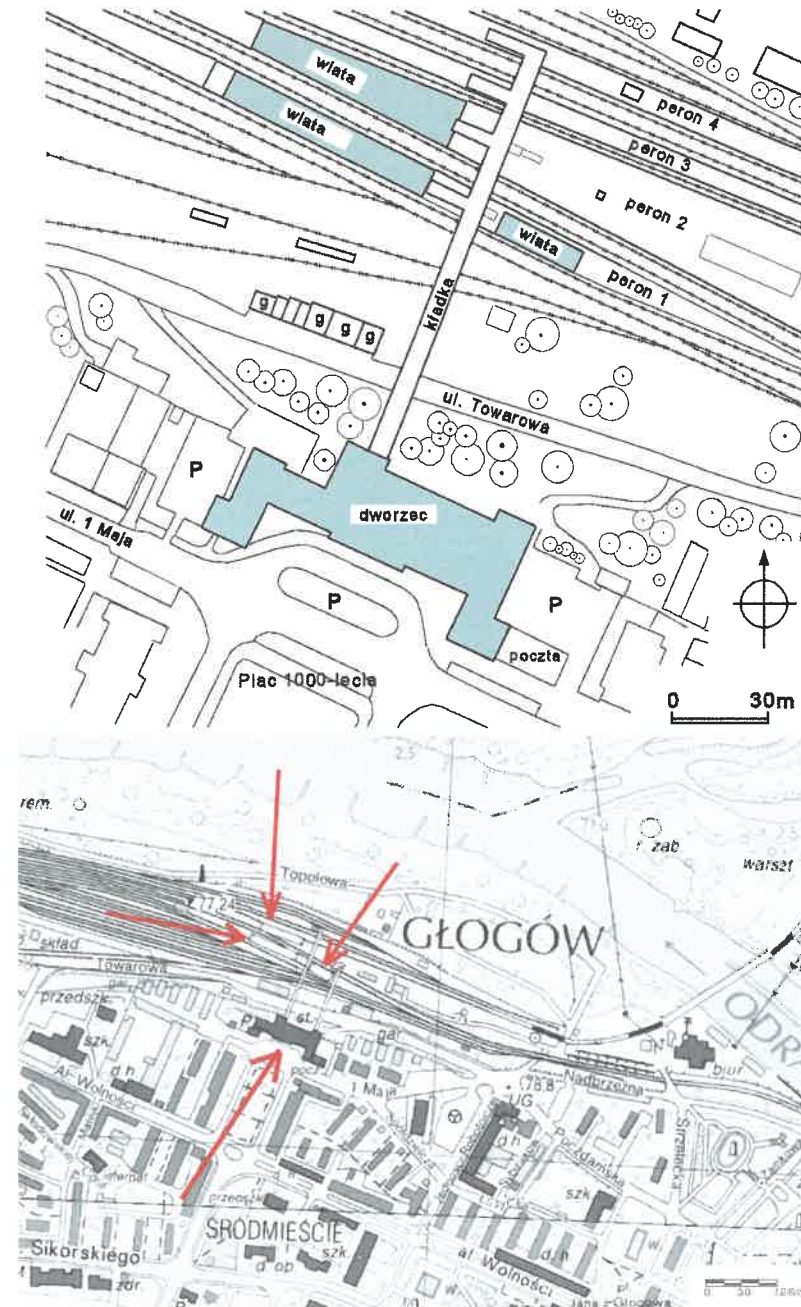
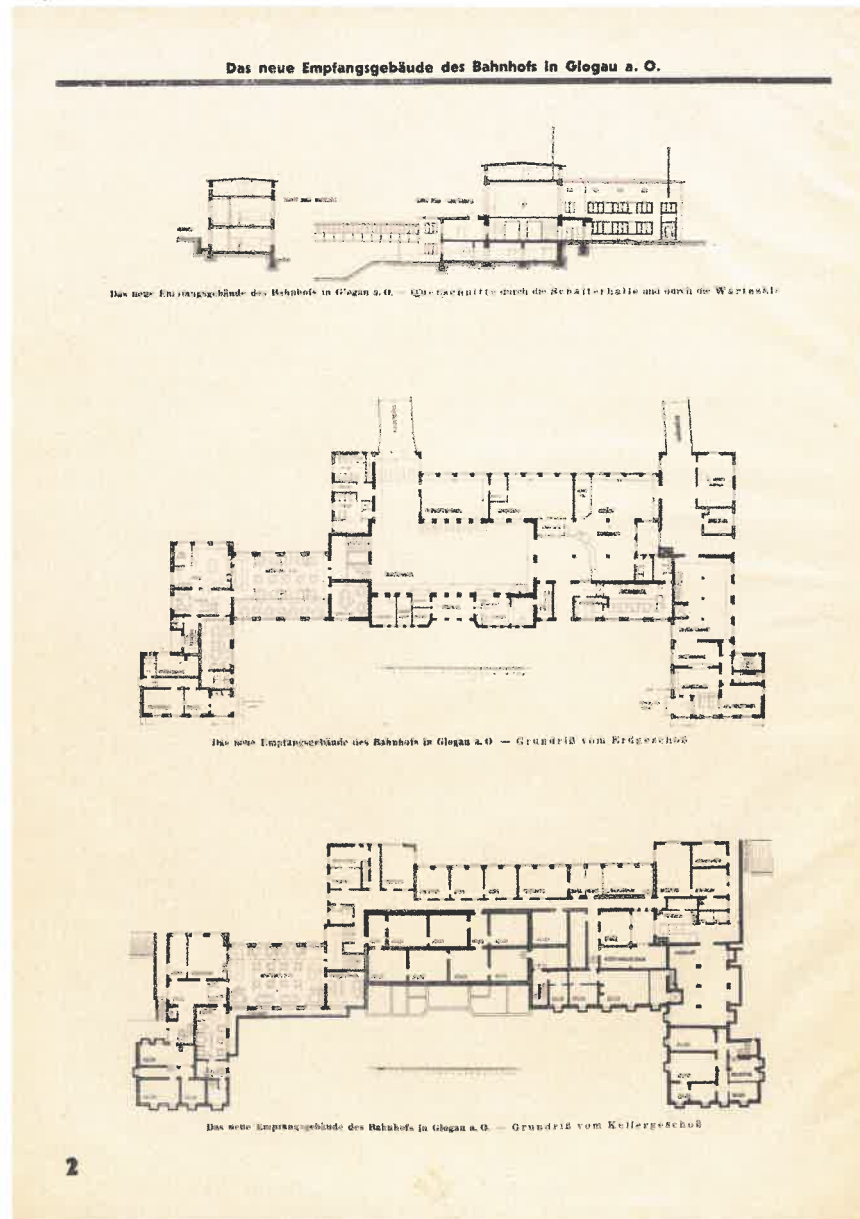
40.



Das neue Empfangsgebäude des Bahnhofs in Glogau a. O. — Lageplan

1. Miejscowość	Głogów	5. Obiekt (nazwa jak w karcie) oraz adres BUDYNEK DWORCA KOLEJOWEGO pl. Tysiąclecia 1	6. Zawartość załącznika archiwalia; sytuacja, orientacja
2. Gmina	Głogów		
3. Powiat	głogowski		
4. Województwo	dolnośląskie		

41.



14. Kubatura	15. Powierzchnia użytkowa	16. Przeznaczenie pierwotne	17. Użytkowanie obecne
11 200 m ³	2 950 m ²	dworzec kolejowy	dworzec kolejowy, poczta, lokale usługowe i handlowe
18. Stan zachowania		19. Istniejące zagrożenia, najpilniejsze postulaty konserwatorskie	
Stacja kolejowa w Głogowie pozostaje w ruchu czynnym. Zachowany rzut i bryła budynku; w czasie ostatniej renowacji odtworzono częściowo wystrój zewnętrzny obiektu – po usunięciu wtórnych tynków zewnętrznych część elewacji (frontowe, część wsch. i tylnych) oblicowano płytkami ceramicznymi imitującymi pierwotne wykończenie z cegły klinkierowej. w elewacjach frontowych zauważalne jednak drobne przekształcenia w układzie otworów. Czytelny pierwotny układ funkcjonalny wewnątrz części pasażerskiej, które w znacznym stopniu przekształcone, nie użytkowane (strefa gastronomiczno-wypoczynkowa) lub o zmienionej funkcji (mieszkania). Niedostępna część pocztowa, odcięta komunikacyjnie od wnętrza dworcowego. Część pomieszczeń w związku z wynajęciem ich prywatnym najemcom i zmianie funkcji, uległa modernizacji i przekształceniom. Nie zachowały się prawie żadne elementy wystroju i wyposażenia wewnętrznego, poza „wystrojem” i fragmentami wyposażenia technicznego schronu dworcowego. Likwidacji uległo przejście bagażowo-pocztowe w części pn.-wsch. dworca, zachowano i odrestaurowano przejście pasażerskie, które pełni pierwotna funkcję. Wiaty peronowe częściowo przekształcone (wiata na peronie 1), ze śladami działań mających na celu wzmocnienie jej konstrukcji (wzmocnione przeszło zach. – zmienione pokrycie dachowe, wzmocnione konstrukcyjnie cztery podpory). Wiaty na peronie pierwszym w złym stanie technicznym – mocno zardzewiała, ze zniszczonym, łatanym pokryciem z płyt azbestowo-cementowych <i>Stan techniczny budynku dworca:</i> obiekt po kompleksowym remoncie, przeprowadzonym w latach 2012-2013. Użytkowane pomieszczenia w stanie technicznym dobrym. Część mieszkalna i część administracyjno-biurowa w stanie dobrym. Duża część pomieszczeń nie użytkowana – wnętrza zaniedbane. W złym stanie dawne pomieszczenia biur obsługi kolejowej w trakcie pn. przyziemia, które przez pewien czas użytkowane były przez przychodnię lekarską: posadzki mocno zużyte i zniszczone, zawilgocone, ściany zawilgocone z uszkodzonymi spękaniem, zawilgoconymi tynkami, złuszczone i odpadającymi powłokami malarskimi; uszkodzone stropy – spękane odpadające tynki stropowe; wnętrza zaniedbane, zawilgocone, zaśmieczone i zdewastowane; instalacje wewnętrzne zdemontowane, częściowo zdewastowane.		Skomplikowane stosunki własnościowe – obiekt stanowi współwłasność dwóch spółek PKP SA. oraz Poczty Polskiej, ponadto PKP podnajmuje część pomieszczeń prywatnym najemcom. Znaczna część pomieszczeń uległa modernizacji i przekształceniom, także funkcjonalnym (mieszkania w skrzydle zach.). Nie do końca zadowalający efekt przyniosły prace remontowe i renowacyjne. Część pomieszczeń pozostawiono nie wyremontowanych, w złym stanie technicznym (trakt pn. przyziemia), część zmodernizowano i przekształcono, rozebrano kładkę towarowo-pocztowo-bagażową. Część pomieszczeń pozostaje nie użytkowana, ulegając powolnej destrukcji. Priorytetowym działaniem powinno być wyremontowanie pomieszczeń przyziemia i zagospodarowanie wnętrza dawnych poczekalni i pomieszczeń strefy wypoczynkowej dla pasażerów. Należy również przeprowadzić remont wiaty na peronie 1 – zmiana pokrycia dachowego z eternitu na blachę trapezową, oczyszczenie z rdzy. Ze względu na znaczne wartości estetyczne i zabytkowe postuluje się wpisanie obiektu do rejestru zabytków.	

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

21. Uwagi

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

23. Bibliografia

W. BERRINGER, Das neue Empfangsgebäude des Bahnhofs Glogau., Ostdeutsche Bauzeitung Breslau., 2.01.1936, Jg. 34 Nr 1
Weltbewerb Bahnhofplatz in Glogau a.O. , Ostdeutsche Bauzeitung Breslau., 2.04.1936, Jg. 34 Nr 14
J. CHUTKOWSKI, Dzieje Głogowa od czasów najdawniejszych do roku 1950, Legnica 1989
J. WOSCH, Rozwój komunikacji na Śląsku w latach 1842- 1880, Wrocław 1976.
Glogau im Wandel der Zeiten., pr. zb., Würzburg 1992
S. KRAWCZYK, Dworzec kolejowy (1)., *tenże*, Dworzec kolejowy (2)., Encyklopedia Ziemi Głogowskiej., kolejne zeszyty: nr 49, nr 50, (artykuły stanowią tłumaczenie art. Berrinngera z Ostdeutsche Bauzeitung)
S. KRAWCZYK, Plac dworcowy – przed 1945 r., Encyklopedia Ziemi Głogowskiej., z nr 51/52, Głogów 2000
D. CZAJA , Dworzec kolejowy w Głogowie. Od historii po czasy najnowsze, Świat Kolei 04/2018
P. DOMINAS, T. PRZERWA, Od kolei na Dolnym Śląsku po Koleje Dolnośląskie., Łódź 2017, str. 78

Internet:

www.polska-org.pl; <https://www.bazakolejowa.pl>

25. Źródła ikonograficzne (rodzaj, miejsce przechowywania)

W. BERRINGER, Das neue .. ., op.cit. – fotografie zewnętrzne i wewnętrzne, rys. techniczne, plan sytuacyjny stacji
D. CZAJA , Dworzec.. ., op.cit. – mat. fot. archiwalny i współczesny
www.polska-org.pl, www.fotopolska.eu – fot. arch. i współczesne
www.fotopolska.eu, www.dolny-slask.org.pl – fot. współczesne i archiwalne

24. Opracowanie karty ewidencyjnej (autor, data i podpis)

tekst PDZ ALMA 25.09.2021

plany, rysunki PDZ ALMA 25.09.2021

fotografie PDZ ALMA 25.09.2021

Karta po wypełnieniu podlega ochronie na podstawie przepisu prawa autorskiego

m.p. autor
ENA SANKTISKA (WROCLAW)

26. Załączniki

- * wkładka nr 1: cd. opisu
- * wkładka nr 2: cd. opisu
- * wkładka nr 3: cd. opisu; spis fotografii
- * wkładki nr 4-7: zdjęcia
- * wkładka nr 8: zdjęcia; archiwalia
- * wkładka nr 9: archiwalia
- * wkładka nr 10: archiwalia; sytuacja, orientacja