

# Rewitalizacja ulicy Kolumba może kosztować nawet miliard złotych

Łukasz Zieliński lukasz.zielinski@mediaregionalne.pl 1 maja 2010



W połowie XIX wieku Górný Wik czyli dzisiejsza ulica Kolumba zaczęła zyskiwać na znaczeniu jako miejsce atrakcyjne dla przemysłu. Starą zabudowę wyparły nowe kamienice i zakłady przemysłowe. ©Fot. Encyklopedia Szczecina

***Rewitalizacja okolic ulicy Kolumba może kosztować nawet miliard złotych. To szansa, żeby zmienić przemysłowy charakter tej części Szczecina, gdzie dawniej była m.in. drożdźownia, gorzelnia, fabryka czekolady i likierów Rueckforta.***

Dzisiejsza ulica Kolumba, przed wojną zwana Oberwieckstrasse, lub po prostu Oberwiek, istnieje w tym miejscu od wczesnego średniowiecza. Ciąg komunikacyjny ciągnął się od bramy Świętego Ducha (okolice kościoła św. Jana) wąskim pasmem wzdłuż Odry aż do granicy z Pomorzanami. Stojące przy trakcie domy były niszczone kilka razy podczas oblężeń miasta. W trakcie wojny 30-letniej ucierpiały w mniejszym stopniu, jednak w 1677 roku, podczas oblężenia Szczecina przez Brandenburczyków, Górný Wik został całkowicie zburzony.

Od 2 połowy XVIII wieku przy rzece powstawały spichrze i magazyny należące do bogatego kupiectwa.

Wybudowano też nabrzeże ładunkowe. W 1813 roku pruskie wojsko spaliło część Oberwieku. Rok później wydano zakaz zabudowy, utrzymany w mocy ze względów wojskowych przez kilkanaście lat. Przez długi czas nie można było na Górnym Wiku wznosić nowych budynków. Dopiero w latach 30 XIX wieku stopniowo zaczęto reaktywować skromną zabudowę w tym rejonie.

## **Kolej w ogrodzie**

Na Górnym Wiku bogaci kupcy dzierżawili magazyny. Jednym z najbardziej znanych był Velthusen, który posiadał kilka placów składowania drewna. Założył tu także piękny ogród (w miejscu obecnego dworca). Była tam wielka cieplarnia, rosło kilkaset drzew, od zwyczajnych, jak jabłonie, grusze, wiśnie czy czereśnie, po brzoskwinie, morele, pomarańcze, a nawet oleander i aloes. Na stokach wzgórz rosło ponad 200 krzewów winogron. Po śmierci Velthusena ogród kupił nadprezydent Prowincji Pomorskiej Johann August Sack. Później ogród zlikwidowano, a na jego terenie wybudowano pierwszą w Szczecinie linię kolejową, a potem także budynek dworca.

Dworzec, nazwany Berlińskim, otwarto 1843 roku. Pierwszy pociąg przyjechał do Szczecina 15 sierpnia tego roku. Trasę z Berlina, liczącą prawie 135 km, pokonał w 4,5 godziny.

## **Powstaje Nowe Miasto**

W połowie dziewiętnastego stulecia w Szczecinie gwałtownie wzrosła liczba mieszkańców. Trzeba było budować nowe domy, ale brakowało na to miejsca. Zabudowywano więc nieliczne puste place, ale przede wszystkim wyburzano średniowieczne domy, w ich miejsce stawiając kilkupiętrowe kamienice. Rozbudowa pociągnęła za sobą konieczność zmian w planie starego Szczecina. Przed architektami pojawiła się główna przeszkoda: trzy forty, będące naturalnym hamulcem rozwoju miasta. Problem ten rozwiązano w sposób połowiczny, czyli budując coraz wyższe, nawet czteropiętrowe domy. Coraz prężniej rozwijały się też przedmieścia, nie ograniczone żadnymi umocnieniami, w tym Górný Wik.

W 1845 roku część umocnień przesunięto na południe, tworząc miejsce dla wybudowania następnej dzielnicy. W ten sposób powstało Nowe Miasto.

## **Przemysł wkracza na Górný Wik**

Budowa nowej dzielnicy i dworca spowodowała, że Górný Wik zaczął zyskiwać na znaczeniu jako miejsce atrakcyjne dla przemysłu. Po zniesieniu statusu twierdzy w 1873 roku starą zabudowę wyparły tutaj nowe kamienice i zakłady przemysłowe.

Po wojnie francusko-pruskiej zwycięska Rzesza otrzymała od Francji ogromną kontrybucję w złocie - mówi profesor Tadeusz Białecki. - Pieniądze pozwoliły na gwałtowny skok cywilizacyjny. Zaczął rozwijać się przemysł, otwierano nowe linie kolejowe.

W 1885 roku doprowadzono do dworca linię tramwaju konnego, który w 1897 roku zastąpiono elektrycznym. Po wschodniej stronie ulicy Kolumba do dziś zachował się budynek dawnej zajezdni tramwajowej. W drugiej połowie XIX wieku w jej miejscu znajdowały się stajnie, magazyny paszowe i warsztaty naprawcze dla potrzeb konnego tramwaju. Od 1994 roku w budynku mieści się Szczecińskie Centrum Przedsiębiorczości.

Po wschodniej stronie ulicy w latach 90. dziewiętnastego stulecia wybudowano drożdżownię. Po zachodniej - gorzelnię (powstała w latach 80. XIX w.), później przejęta przez

galwanizację. Pod dzisiejszym nr 5 na przełomie wieków stanęła fabryka czekolady, po I wojnie światowej przejęta przez fabrykę likierów Rueckforta.

W czasie II wojny światowej większość budowli przy ulicy została zniszczona. Przetrwwały jedynie niewielkie fragmenty, przez kilkadziesiąt lat PRL-u popadające w coraz większą ruinę.

### **Dworzec wizytówką miasta?**

Od lat w Szczecinie pojawiają się koncepcje zagospodarowania okolic Dworca Głównego. W 2008 roku głośno zrobiło się o planach PKP, które chciały kilkanaście polskich dworców dostosować do standardów europejskich. Szczecin znalazł się na liście miast, które do 2012 roku miały zyskać nowoczesny obiekt.

Śmiała wizja zakładała, że nowa ulica pobiegnie w miejscu części torów, po zachodniej stronie zabudowań. Ulica Kolumba miałaby pełnić funkcje deptaka. W drugim etapie inwestycji - zapowiadali twórcy koncepcji - Szczecin wybije się na budowę centrum komunikacyjnego z prawdziwego zdarzenia. Kompleks miał sięgać od placu Tobruckiego po ulice Kolumba i Potulicką. Mieściłby dworzec kolejowy, autobusowy, przesiadkowe centrum autobusów komunikacji miejskiej i tramwajów. Miałyby sklepy, kino, centra fitness. W miejscu dawnej lokomotywowni miał powstać prawie 30-piętrowy wieżowiec. Co z tego zrealizowano, widać gołym okiem. Zapowiadany przed finałem regat lifting dworca sprowadził się odmalowania głównego holu i budynku nad głównym wejściem.

### **Wenecja w miejscu Kolumba**

Wyprowadzenie ruchu kołowego z Kolumba ma znaczenie dla dalszych losów tej części Szczecina. Właścicielem kilku działek przy ulicy Kolumba jest warszawska firma Eko Park. Inwestor zapowiada, że zbuduje w Szczecinie drugą Wenecję. Warunek: zmiany w planie zagospodarowania przestrzennego i ulica Kolumba jako deptak. Kilka miesięcy temu radni zgodzili się na zmiany zaproponowane przez inwestora. Do zrobienia pozostaje więc tylko przeniesienie ruchu samochodowego na nową ulicę.

Kilka miesięcy temu deweloper zorganizował warsztaty dla projektantów. Wzięły w nich udział cztery firmy. W wizji architektów ta część Szczecina zmieniła się nie do poznania. W miejscu odrapanych kamienic i zdewastowanej zabudowy przemysłowej mogą powstać luksusowe hotele i apartamentowce, sklepy, mariny, centra sztuki i sale wystawiennicze. Budowa nowej nadodrzańskiej dzielnicy może pochłonąć nawet miliard złotych.