



RD.5140.85.2021.MJ/MG(2)

Gdańsk, dnia

Nr rejestru zabytków: A-1997



BAM
ZASTĘPCA PREZYDENTA
MIASTA GDAŃSKA
Piotr Grzech
DECYZJA

23.08.2022

w sprawie wpisania do rejestru zabytków

Na podstawie art. 3 pkt 1-2, art. 6 ust. 1, pkt. 1 lit. c, art. 7 pkt 1, art. 8, art. 9 ust. 1-2, art. 89 pkt 2, art. 91 ust. 4 pkt 3-4, ustawy z dn. 23 lipca 2003 r. o ochronie zabytków i opiece nad zabytkami (Dz. U. z 2020 r., poz. 282, t.j. ze zm.) oraz art. 104 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. – Kodeks postępowania administracyjnego (Dz. U. z 2020 r., poz. 256, tj. ze zm., w skrócie K.p.a.), w wyniku postępowania administracyjnego wszczętego i prowadzonego z urzędu,

Pomorski Wojewódzki Konserwator Zabytków

o r z e k a :

wpisać do rejestru zabytków nieruchomości województwa pomorskiego pod numerem rejestru A-1997

Bramę kolejową d. dworca kolejowego Brama Nizinna (Leege Thor), wraz z terenem na którym ta brama jest zlokalizowana, tj. na działkach o numerach ewidencyjnych: 5/15, obr. 098, 281 obr. 099 oraz części działek o numerach ewidencyjnych: 1/3 obr. 112, 282 obr. 099

**Gdańsk, ul. Kamienna Grodza
(gm. M. Gdańsk, pow. m. Gdańsk, woj. pomorskie)**

własność:

dz. 5/15 księga wieczysta: GD1G/00141853/7, prowadzona w Sądzie Rejonowym Gdańsk-Północ, III Wydział Ksiąg Wieczystych, *własność: Skarb Państwa, repr. przez Prezydenta Miasta Gdańska, ul. Nowe Ogrody 8/12, 80-803 Gdańsk*

dz. 1/3 księga wieczysta: GD1G/00032152/6, prowadzona w Sądzie Rejonowym Gdańsk-Północ, III Wydział Ksiąg Wieczystych, *własność: Skarb Państwa, Reprezentowany przez Prezydenta Miasta Gdańska, ul. Nowe Ogrody 8/12, 80-803 Gdańsk*

dz. 281 księga wieczysta: GD1G/00032042/2, prowadzona w Sądzie Rejonowym Gdańsk-Północ, III Wydział Ksiąg Wieczystych, *własność: Gmina Miasta Gdańska, ul. Nowe Ogrody 8/12, 80-803 Gdańsk*

dz. 282 księga wieczysta: GD1G/00055905/7, prowadzona w Sądzie Rejonowym Gdańsk-Północ, III Wydział Ksiąg Wieczystych, *własność: Gmina Miasta Gdańska, ul. Nowe Ogrody 8/12, 80-803 Gdańsk*

granice wpisu: wpisem objęto obiekt, zaznaczony na kopii mapy zasadniczej stanowiącej integralny załącznik niniejszej decyzji.

UZASADNIENIE

Postępowanie administracyjne w sprawie wpisu do rejestru zabytków bramy kolejowej d. dworca kolejowego Brama Nizinna (Leege Thor) w Gdańsku przy ul. Kamienna Grodza, znajdującego się na części działki 5/15, obr. 098, dz. 1/3 obr. 112, dz. 281, 282 obr. 099 wszczęto z urzędu zawiadomieniem z dn. 8 lipca 2021 r. oraz zawiadomieniem z dn. 19 lipca 2021 r.

Jedną z prawnych form ochrony konserwatorskiej jest wpis do rejestru zabytków. Zgodnie z art. 9 ust. 1 ustawy z dn. 23 lipca 2003 r. o ochronie zabytków i opiece nad zabytkami, wojewódzki konserwator zabytków może wydać taką decyzję z urzędu, a nie tylko na wniosek właściciela zabytku lub użytkownika wieczystego

gruntu na którym zabytek się znajduje. Przepis ten jest ściśle związany z zadaniami organu ochrony zabytków, wyznaczonymi w art. 4 ww. ustawy, umożliwiając wojewódzkiemu konserwatorowi zabytków podejmowanie działań mających na celu zapewnienie warunków prawnych, organizacyjnych i finansowych umożliwiających trwałe zachowanie zabytków oraz ich zagospodarowanie i utrzymanie (pkt 1) oraz zapobieganie zagrożeniom mogącym spowodować uszczerbek dla wartości zabytku (pkt 2).

Stroną postępowania jest każdy, czyjego interesu prawnego lub obowiązku dotyczy postępowanie albo kto żąda czynności ze względu na swój interes prawny lub obowiązek (art. 28 K.p.a.). Wpis do rejestru zabytków ogranicza prawo własności, nakładając na właściciela lub posiadacza zabytku dodatkowe prawa i obowiązki, wynikające m.in. z przytoczonych w pouczeniu przepisów. Stan prawny nieruchomości ustalono na podstawie ksiąg wieczystych o sygn.: GD1G/00141853/7, GD1G/00032152/6, GD1G/00032042/2 oraz GD1G/00055905/7. Właścicielem nieruchomości jest Skarb Państwa oraz Gmina Miasta Gdańska.

Nieruchomość znajduje się na terenie układu urbanistycznego miasta Gdańska, wpisanego do rejestru zabytków nieruchomych woj. pomorskiego pod nr A-15 (dawny nr rejestru 8), na podstawie decyzji z dn. 11.10.1947 r., l.dz. K.S.II/58/11/47, oraz uznanego za pomnik historii zarządzeniem Prezydenta RP z dnia 8.09.1994 r. (Monitor Polski nr 50, poz. 415). Taka ochrona nie wyklucza możliwości odrębnego wpisania do rejestru zabytków nieruchomych nieruchomości wchodzących w skład układu urbanistycznego (art. 9 ust. 3 ustawy z dn. 23 lipca 2003 r. o ochronie zabytków i opiece nad zabytkami).

Zgodnie z definicją prawną zabytek to nieruchomość lub rzecz ruchoma, ich części lub zespoły, będące dziełem człowieka lub związane z jego działalnością i stanowiące świadectwo minionej epoki bądź zdarzenia, których zachowanie leży w interesie społecznym ze względu na posiadaną wartość historyczną, artystyczną lub naukową (art. 3 pkt 1 ustawy z dn. 23 lipca 2003 r. o ochronie zabytków i opiece nad zabytkami). Ochronie i opiece podlegają m.in. dzieła architektury i budownictwa bez względu na stan zachowania (art. 6 ust. 1 pkt 1 lit. c cyt. wyżej ustawy).

W celu oceny ww. wartości zebrano materiał dotyczący historii i formy architektonicznej budynku: źródła archiwalne w postaci planów, map, oraz projektów, tj.: APG 1121/139: (Gdańsk. Wał główny, Rybaki Górne, Bastion Ryś), GStA PK Berlin-Dahlem XI HA FPK, E Nr 71169 (Situations Plan für den Bahnhof zu Danzig, 15 VIII 1848); APG 1081/711, s.1 (Plan von Bahnhofsterrain zu Danzig 14 V 1849); GStA PK Berlin-Dahlem XI HA FPK, E Nr 71170 (Ostbahn: Einmüungung in die Festung bei der Bastion Maidloch [1852]); GStA PK Berlin-Dahlem XI HA FPK, E Nr 71168 (Ostbahn: Brücken über die Festunggraben zu Danzig 16 IV 1852; GStA PK Berlin-Dahlem XI HA FPK, E Nr 71263 (Ostbahn: Brücken über die Festunggraben zu Danzig 16 IV 1852); APG 1121/128 (Gdańsk, Wał, granica między Śluzą Kamienną a Bramą Niziną, V 1853); APG 1121/29 Gdańsk, (Granica fort. Koło Bramy Nizinnej 1859); APG 1128/376 (Fragment tzw. planu Buse`go, 1869); APG 1081/579 s.6 (Güter-Bahnhof Danzig-Lege-Thor, 1900); APG 1081/579 s.65; APG 1081/579, s. 65 (Danzig Lege Tor, Güterbanhof, Zustand vom April 1917); APG 1081/579, s. 64 (Lageplan der Schlachthofbahn), kartę ewidencyjną zabytku nieruchomego, Brama Kolejowa Gdańsk, ul. Grodza Kamienna aut. K. Biskup, L. Narębski, kwiecień-sierpień 1994 r., *Sprawozdanie z poszukiwań dokumentacji dotyczącej Bramy Kolejowej*. aut. M. Swobodziński luty 2022 r., *Sprawozdanie z przeprowadzonych badań archeologicznych 2022 r.* aut. M. Janczyński, P. Leżański, prace: *Kolej Wschodnia w latach 1842–1880. Z dziejów transportu kolejowego na Pomorzu Wschodnim* aut. A. Piątkowski 1996 r., *Kolej w Gdańsku w XIX w.* aut. H. Jursz 30.10.2015 r., materiały prasowe *Die Neuen Wogen der Zeit* oraz z lat 1851-1852, artykuł Gitterbrücken der Preußischen Eisenbahnen, aut. Th. Weishaupt, w: rocznik *Zeitschrift für Bauwesen*, Berlin 1853, H. X i X., *Atlas zur Zeitschrift für Bauwesen*, Berlin 1853, Bl. 68 Fig. 3.

W dniach 12 sierpnia 2021 r., 7 lutego 2022 r. oraz 19 marca 2022 r. przeprowadzono oględziny obiektu, z których sporządzono protokoły i dokumentację fotograficzną.

Strony nie wniosły uwag w sprawie.

Na podstawie zebranych materiałów, stwierdzono następująco.

Zespół dworca kolejowego wraz z bramą kolejową wzniesiony został w latach 1851-1852 jako element budowy połączenia kolejowego z Tczewem w ramach budowy Pruskiej Kolei Wschodniej (tzw. *Ostbahn*), łączącej Berlin

z Królewcem. Pierwsze inicjatywy związane z budową linii miały miejsce w 1842 r., kiedy to w memoriale rządowym do komisji stanowych sejmów prowincjonalnych wnioskowano o budowę linii kolejowej mającej łączyć Królewiec z Berlinem. Wstępne prace dokumentacyjne związane z projektowaniem linii rozpoczęto wiosną 1843 r. Ostateczny przebieg linii ustalono w 1844 r. Proponowana linia miała przebiegać od Berlina przez Kostrzyń, Gorzów i Piłę oraz ominąć od wschodu Bydgoszcz. Dalej, według projektu, linia biegła do Tczewa, skąd skręcając na wschód, przekraczała linię Wisły i Nogatu, łącząc Malbork, Elbląg i Braniewo, na koniec docierała do Królewca. Odgałęzienie Kolei Wschodniej miało łączyć Tczew i od południa Gdańsk. Decyzję o budowie połączenia kolejowego z Tczewem i w ten sposób włączenia Gdańska w sferę wymiany towarowej z resztą państwa pruskiego podjęto w pierwszej połowie 1847 roku. W początkowym okresie projektem wykupu gruntów pod budowę linii Tczew-Gdańsk, zajmowała się Komisja dla Budowy Kolei Wschodnich (niem. *Comission für den Bau der Ostbahn*) ówczesnie z siedzibą w Bydgoszczy. Celem prowadzonych robót było doprowadzenie linii kolejowej w obręb murów miejskich do projektowanego dworca kolejowego. 14 maja 1849 roku podpisano umowę na wykup gruntów pod teren dworca. Po ukończeniu w październiku 1851 roku części robót ziemnych przystąpiono w tym okresie do intensywnych prac związanych z budową dwóch mostów nad fosami w tym również mostu kolejowego jak i samego dworca kolejowego. W związku z istnieniem w tym okresie na kierunku południowym podwójnego systemu fos, zaprojektowano dwie konstrukcje mostowe. Sam most kolejowy, wg. projektu, został „wbudowany” w nasyp. Wstępnie projektowano umieszczenie linii kolejowej na nasypie, bez murów osłonowych z czego finalnie zrezygnowano. Ostatecznie postanowiono, jak wskazano w adnotacji korekty wykonanej 5 lipca 1852 roku przez inżyniera Meichel’a, wybudować „profilowany mur na całej wysokości wału”. Finalnie linia kolejowa wraz z torowiskami prowadziła bezpośrednio do bramy kolejowej poprzez jednotorowy most wsparty na trzech filarach, wybudowany w konstrukcji kratownicowej o długości 66,9 m i szerokości 4,08 m, z obrotowym przęsłem długości 24,8 m opartym na filarze obrotnicy o średnicy około 6 m i opieranym od strony dworca kolejowego na przyczółku będącym jednocześnie fragmentem przebudowywanego wówczas dawnego muru oporowego bastionu Żubr (niem. *Maidloch*). Efektem tych prac było powstanie bramy kolejowej, będącej ciągiem komunikacyjnym dla pociągów kierowanych na dworzec kolejowy Brama Nizinna noszący niemiecką nazwę *Leege Thor*. O przebiegu prac informowała gdańska gazeta *Die Neuen Wogen der Zeit*. Warto dodać, że sprawą budowy, a w szczególności przygotowań do uroczystego otwarcia linii kolejowej, którą uświetnić miała wizyta króla pruskiego monarchy Fryderyka Wilhelma IV, interesowała się gdańska prasa. Już lutym 1852 roku na łamach gazety *Die Neuen Wogen der Zeit* znalazły się zalecenia dla mieszkańców zamieszkałych na trasie przejazdu, który planowany był wstępnie na 1 sierpnia. Oprócz tego informowała ona o początkach prac przy budowie samego dworca (wydanie z 20 kwietnia 1852 roku) jak i zawierała sprawozdanie z jego otwarcia, które ostatecznie nastąpiło 5 sierpnia tego roku. W 1919 roku podjęto, uzgodnione jeszcze w 1900 roku, zaś zakończone w roku 1922 prace związane z budową nowych torów prowadzących do instalacji gazowych. W wyniku tych prac doszło do nieznaczego poszerzenia gardła wylotowego bramy od Placu Wałowego (ówczesna *Steinschleuserstrasse*). Ta przebudowa umożliwiła położenie w obrębie bramy kolejowej trzech linii torowych. Jednocześnie roboty te zbiegły się z budową linii kolejowej, prowadzącej do otwartej w 1894 r. rzeźni miejskiej (tzw. *Schlachthof und Viehof*). To z kolei oznaczało częściową przebudowę bramy. Zgodnie z planem (*Danzig Lege Tor Güterbahnhof. Zustand vom April 1917: APG 1081/579, s. 65*) bramę poszerzono likwidując fragment zewnętrznego muru nad fosą po jej wschodniej stronie oraz w dalszej części dodano konstrukcję ryglową i poprowadzono nową linię, której ślady znaleźć można we wschodniej części elementów bramy kolejowej. W tym okresie zlikwidowano mechanizm przęsła obrotowego mostu, usypano w poprzek opływu fosi istniejącą do dziś groblę i zastąpiono pierwotny most nową, murowaną konstrukcją.

Brama kolejowa położona jest na trasie obecnie zlikwidowanych: pierwotnej linii kolejowej Tczew–Gdańsk, będącej fragmentem linii Pruskiej Kolei Wschodniej *Ostbahn*, oraz późniejszej linii przemysłowej, na wjeździe na obszar dawnej stacji kolejowej Gdańsk Brama Nizinna (*Leege Thor*) w miejscu prawego niskiego barku Bastionu Żubr, z dodatkowym przejazdem przez wał barku wysokiego. Od południa graniczy ze stałym dawnym mostem kolejowym na opływie Motławy. Materiałem zasadniczym, wykorzystanym do budowy obiektu była cegła różnej proveniencji, (niektóre z nich egzemplarze ostemplowane są cechami cegielni w Kolibkach), dachówka karpiówka oraz bloki kamienne. Bramę rozplanowano na trójczęściowym planie, złożonym z murów

bramy, otwartych przejazdów przez wały kurtyny bastionów Żubr i Św. Gertrudy oraz wysokiego barku bastionu Żubr. Zespół bramy ukształtowany w formie wolno stojącego muru w linii dawnego prawego barku niskiego Bastionu, nadbudowanego na jego oskarpowaniu, zakończony filarem z bruzdami, z szerokim, otwartym przejazdem od południa i dowiązany wolno stojącym murem, usytuowany w poprzek drogi wałowej prawego czoła Bastionu z jego wałem wysokim. Bramę zasadniczą stanowi otwarty przejazd w wale wysokim kurtyny, ujęty dwoma murami oporowymi z podwójnymi szczelinami do barykadowania. U podstawy wjazdu zlokalizowany jest najstarszy chronologicznie mur, pełniący wcześniej funkcję muru oporowego, otaczającego bastion u jego podnóża, usytuowany w linii północny zachód – południowy wschód, będący podstawą pierwotnie trzech a obecnie dwóch filarów. Na podstawie wniosków z przeprowadzonych badań archeologicznych i materiału zabytkowego, można wskazać, że wspomniany mur oporowy dobudowany został do istniejącego już bastionu w XVIII wieku. Mur ten, po poszerzeniu i wzmocnieniu w połowie XIX w., pełnił jednocześnie funkcję przyczółka dla obrotowego przęsła dawnego, nieistniejącego obecnie mostu kratownicowego, co potwierdziły badania archeologiczne, wykonane w 2022 r. W ich trakcie prac archeologicznych odsłonięto istniejące w południowej krawędzi korony tego muru gniazdo o wykroju trapezowym w rzucie poziomym, służące jako miejsce osadzenia przęsła obrotowego w pozycji otwartej. W podstawie muru wiążącego, od strony północnej znajdują się trzy wnęki w murze, zwieńczone łukami odcinkowymi.

Mur zachodni Bramy, zamknięty od południowej strony masywnym równoległobocznym skośnie ustawionym filarem a od północnej zakończony na oskarpowaniu kurtyny bastionów Żubr i Św. Gertrudy, wzniesiony został z cegły cechowanej znakiem „Koliebken”. W murze tym regularnie rozmieszczono 20 strzelnic karabinowych i 2 zlokalizowane w jego części południowej strzelnice artyleryjskie. Strzelnice posiadają poszerzone wyloty. Mur zwieńczony został ceglany gzymsem rolkowym. Filar południowy Bramy zwieńczono rozbudowaną dwuspadową nakrywą. Boki nakrywy ujęto murkami szczytowymi w formie dekorowanego gzymesu, zdobionego tyłkami dachówek z wzorem czwórliścia. Południowy i północny szczyt filara opatrzone kolistymi blendami. We wschodniej ścianie filara widoczna jest szczerbina dla ryglowania wjazdu oraz gniazdo dla mocowania zawiasu skrzydła wrót.

Mur wschodni Bramy, wykonany z cegły sygnowanej: *Dampfziegelei / Amalienhof*, składa się z trzech elementów: filaru bramy przykrytego dachówką karpiówką oraz z dwóch odcinków muru: krótkiego odcinka, równoległego do Oplwywu Moławy, wyposażonego w trzy, znacznie zniszczone strzelnice karabinowe oraz z dłuższego odcinka, załamane do pierwszego prostopadle i wyposażonego w dziewięć strzelnic karabinowych, obecnie zburzony we fragmencie przylegającym do odcinka pierwszego muru.

Ostatnim elementem zespołu Bramy Kolejowej są ceglane mury tzw. „policzkowe” przejazdu w kurtynie, z dwiema parami szczelin ryglowych, ulokowane pomiędzy zasadniczą Bramą a terenem dawnego dworca kolejowego, flankujące nieistniejące tory prowadzące z Bramy na teren stacji Gdańsk LeegeTor oraz tor tzw. kolei spichrzowej, prowadzący m.in. do dawnej rzeźni miejskiej.

Całość zespołu bramy poprzedzono od strony południowej groblą przegradzającą Oplwyw Moławy oraz przylegającym do grobli stałym, jednoprzęsłowym mostem o konstrukcji belkowej, opartym na ceglanych przyczółkach. Murowaną konstrukcję przęsła mostu wzmocniono stalowymi belkami pełniącymi rolę podłużnic. Przekryte betonowymi parapetami boki przęsła zabezpieczono niezachowanymi metalowymi barierami, zakotwionymi w jego ścianach bocznych. Całość konstrukcji wykończono zaprawą tynkarską.

Zespół bramy kolejowej dworca Brama Nizinna (LeegeTor) jest jednym z nielicznie zachowanych elementów zespołu pierwszego dworca kolejowego powstałego na terenie Gdańska. Pierwotnie do bramy kolejowej przylegał prowadzący do dworca Brama Nizinna kratownicowy most kolejowy z obrotowym kratownicowym przęsłem, opierającym się na przyczółku muru oporowego Bramy Kolejowej. Przeprowadzone na terenie Bramy badania archeologiczne potwierdziły fakt, iż brama kolejowa dworca Brama Nizinna była nie tylko fragmentem włączonym do zespołu fortyfikacji nowożytnych Gdańska w ostatnim okresie ich funkcjonowania oraz częścią zespołu pierwszego historycznego gdańskiego dworca kolejowego, ale również nierozzerwalnym elementem zespołu przęsła obrotowego kolejowego mostu kratownicowego, zbudowanego w latach 1851-1852. Jest to przykład pierwszej na terenie Pomorza, bramy kolejowej zintegrowanej z układem funkcjonujących wówczas fortyfikacji obronnych miasta. Zachowany układ zespołu Bramy Kolejowej Gdańskiego dworca Brama Nizinna

Pomorski Wojewódzki
Konservator Zabytków

Igor Strzok

LeegeTor jest wyjątkowym i rzadkim na terenie Pomorza przykładem implementacji struktury kolejowej w tkanę nowożytnych obwarowań układu miejskiego.

Stopień zachowania historycznej substancji zabytku jest stosunkowo dobry. Większość zniszczeń dokonano współcześnie, w pierwszym dwudziestolecu XXI w. Zachowane zostały historyczna konstrukcja, materiał, bryła oraz układ zespołu Bramy Kolejowej. Znacznej dewastacji uległ mur wschodni bramy m.in. poprzez częściowe zburzenie jego fragmentu oraz zniszczenie części otworów strzelniczych muru wschodniego. Również mur oporowy bramy uległ częściowemu zniszczeniu podczas przeprowadzania instalacji podziemnej linii energetycznej. Znacznej dewastacji uległy także mury policzkowe, flankujące tory prowadzące na tereny dawnej rzeźni miejskiej.

W całościowej ocenie zmiany te nie umniejszają wartości zabytku. Oryginalna forma architektury oraz układ zespołu Bramy Kolejowej nadal są czytelne. Część przekształceń jest możliwa do odtworzenia bez uszczerbku dla jej autentyczności, miejscami zniszczony odcinek muru wschodniego, można odtworzyć na wzór istniejącego oryginału.

Jak wynika z powyższej charakterystyki zespołu Bramy Kolejowej, obiekt cechują wysokie walory historyczne, i naukowe. Jej historia wiąże się z budową pierwszej linii kolejowej do Gdańska, ilustrując ogólne tendencje w życiu społecznym miasta w połowie XIX w., kiedy to coraz większy nacisk kładziono na rozwój gospodarczy miasta. Powstanie zespołu Bramy Kolejowej wraz z zespołem dworca kolejowego Gdańsk jest także świadectwem kolejnych przemian w urbanistyce w tej części miasta. Jej budowa wraz z zespołem dworca, a w konsekwencji częściowe przekształcenie i fragmentaryczna rozbiórka fortyfikacji nowożytnych Gdańska były pierwszym etapem defortyfikacji śródmieścia a także otwarcia przestrzennego miasta, świadczącym o zmianach zachodzących w jego układzie urbanistycznym. Powyższe wartości historyczne wpływają także na duże znaczenie naukowe zabytku. Może być przyczynkiem do pogłębienia badań w dziedzinie architektury, urbanistyki i kultury materialnej końca XIX w., rozwoju funkcjonalno-przestrzennego Dolnego Miasta, historii przekształceń gdańskich obwarowań nowożytnych i budownictwa technicznego wznoszonego na jej potrzeby oraz roli kolei w życiu społecznym i gospodarczym Gdańska.

Brama ulegała przekształceniom, wynikającym z konieczności dostosowania jej do zmieniających się potrzeb komunikacyjnych i rozwoju gospodarczego miasta. Uniknęła pożogi wojennej, która niemal doszczętnie zniszczyła śródmieście Gdańska, co znacząco podnosi jego wartość. Detal architektoniczny, zastosowany w obiekcie oraz nietypowa konstrukcja wynikająca z połączenia z pierścieniem gdańskich obwarowań a jednocześnie z nowopowstającą w tym okresie linią kolejową, świadczą także o ówczesnych standardach budowlanych i dużym kunszcie budowniczych.

Mając na uwadze powyższe wartości, w interesie społecznym – rozumianym jako korzyść obecnych i przyszłych pokoleń – jest ochrona prawna wskazanego budynku. W dobrze pojętym interesie społecznym jest zachowanie dla przyszłych pokoleń dziedzictwa historycznego oraz kulturowego regionu jako dobra wspólnego, co zagwarantowano w Konstytucji Rzeczypospolitej Polskiej z dn. 2 kwietnia 1997 r. Rzeczpospolita Polska strzeże dziedzictwa narodowego (art. 5 Konstytucji), stwarza warunki upowszechniania i równego dostępu do dóbr kultury, będącej źródłem tożsamości narodu polskiego, jego trwania i rozwoju (art. 6 pkt 1 Konstytucji), a obowiązkiem obywatela jest troska o dobro wspólne (art. 82 Konstytucji). W interesie społecznym jest zachowanie tych dzieł, które w największym stopniu dokumentują przeszłość, świadczą o tożsamości regionu, ilustrują przemiany społeczno-gospodarcze, reprezentują określone zjawiska artystyczne i kształtują wspólną przestrzeń kulturową. W ocenie Pomorskiego Wojewódzkiego Konserwatora Zabytków obiekt Bramy Kolejowej dworca Brama Nizinna przy ul. Grodza Kamienna w Gdańsku spełnia te kryteria i powinien zostać objęty ochroną prawną poprzez wpis do rejestru zabytków.

Na tej podstawie orzeczono jak w sentencji.

POUCZENIE

Pomorski Wojewódzki
Konserwator Zabytków

Igor Strzok

1. Od decyzji niniejszej przysługuje stronom – na podstawie art. 127 §1 i §2, art. 129 §1 i §2 K.p.a. – odwołanie do Ministra Kultury i Dziedzictwa Narodowego za pośrednictwem Pomorskiego Wojewódzkiego Konserwatora Zabytków w terminie 14 dni od daty otrzymania decyzji.
2. W trakcie biegu 14-dniowego terminu do wniesienia odwołania strona może zrzec się prawa do wniesienia odwołania wobec Pomorskiego Wojewódzkiego Konserwatora Zabytków, który wydał decyzję. Z dniem doręczenia organowi administracji publicznego oświadczenia o zrzeczeniu się prawa do wniesienia odwołania przez ostatnią ze stron postępowania, decyzja staje się ostateczna i prawomocna. (art. 127a K.p.a.)

Z faktu wpisania zabytku nieruchomego do rejestru zabytków wynikają obowiązki i uprawnienia regulowane przez n/w akty prawne:

- 1) art. 5, art. 13, art. 25-30, art. 36, art. 36a, art. 37a-37h, art. 38-41, art. 43-45, art. 47-49, art. 50 ust. 3 i 4, art. 71-79, art. 81-82, art. 83, art. 107a, art. 107c-i, art. 108, art. 110, art. 113, art. 114, art. 117-120 Ustawy z dnia 23 lipca 2003 r. o ochronie zabytków i opiece nad zabytkami (Dz. U. z 2020 r., poz. 282, t.j. ze zm.)
- 2) § 1, § 3-11, Rozporządzenia Ministra Kultury i Dziedzictwa Narodowego z dnia 02 sierpnia 2018 r. w sprawie prowadzenia prac konserwatorskich, restauratorskich, robót budowlanych, badań konserwatorskich, badań architektonicznych i innych działań przy zabytku wpisanym do rejestru zabytków oraz badań archeologicznych (Dz. U. z 2018 r. poz. 1609)
- 3) art. 4 ust. 1 pkt 9 lit. d) Ustawy z dnia 28 lipca 1983 r. o podatku od spadków i darowizn (Dz. U. z 2019 r., poz. 1813, t.j. ze zm.)
- 4) art. 12 ust. 1 pkt 11) Ustawy z dnia 15 listopada 1984 r. o podatku rolnym (Dz. U. z 2020 r., poz. 333, t.j. ze zm.)
- 5) art. 7 ust. 1 pkt 6 Ustawy z dnia 12 stycznia 1991 r. o podatkach i opłatach lokalnych (Dz. U. z 2019 r., poz. 1170, t.j. ze zm.)
- 6) art. 13 ust. 4, art. 29 ust. 2, art. 45 ust. 2a, art. 68 ust. 3, art. 73 ust. 4, art. 84 ust. 4, art. 96 ust. 1a, art. 109 ust. 1 pkt 4 Ustawy z dnia 21 sierpnia 1997 r. o gospodarce nieruchomościami (Dz. U. z 2020 r., poz. 1999, t.j. ze zm.)



Pomorski Wojewódzki
Konserwator Zabytków

Igor Strzok

Załączniki:

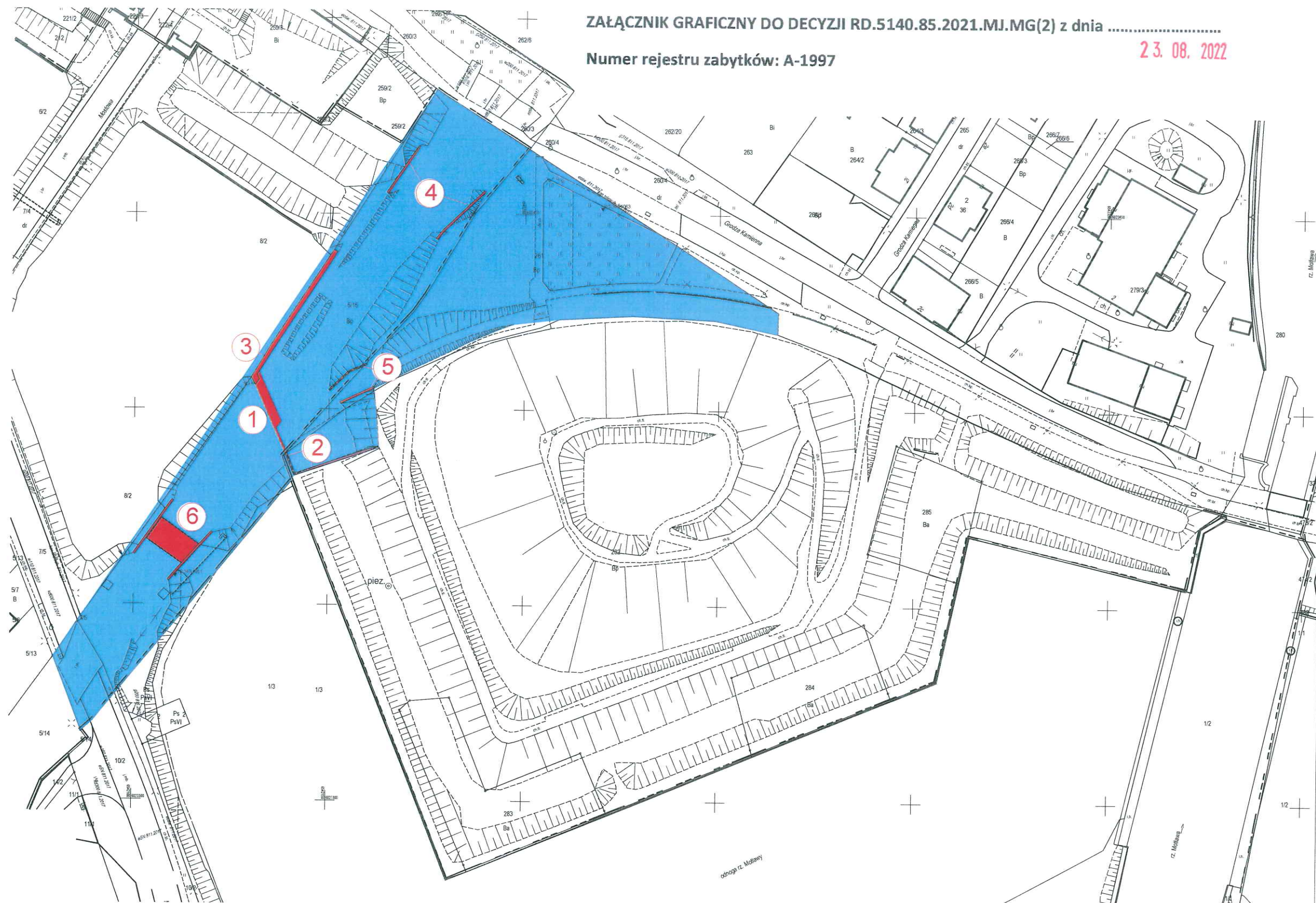
1. Kopia mapy zasadniczej z zaznaczonym obszarem bramy kolejowej wpisanym do rejestru zabytków.

Otrzymują (ZPO):


1. Gmina Miasta Gdańska, ul. Nowe Ogrody 8/12, 80-803 Gdańsk
- ② Prezydent Miasta Gdańska, ul. Nowe Ogrody 8/12, 80-803 Gdańsk
3. WUOZ a/a, MG

Do wiadomości (ZPO – gdy decyzja stanie się ostateczna):

1. Prezydent Miasta Gdańska, ul. Nowe Ogrody 8/12, 80-803 Gdańsk
(w celu publicznego ogłoszenia informacji o ostatecznym zakończeniu postępowania o wpisie do rejestru, zgodnie z art. 9 ust. 3a i 3b ustawy z dn. 23 lipca 2003 r. o ochronie zabytków i opiece nad zabytkami)
2. Narodowy Instytut Dziedzictwa, ul. Kopernika 36/40, 00-924 Warszawa
3. Sąd Rejonowy Gdańsk-Północ, III Wydział Ksiąg Wieczystych, ul. Żabi Kruk 16, 80-822 Gdańsk
4. Biuro Miejskiego Konserwatora Zabytków w Gdańsku, Urząd Miejski w Gdańsku, ul. Nowe Ogrody 8/12, 80-803 Gdańsk



Legenda

 obszar wpisu do rejestru zabytków

0 10 20 30 40 50 [m]

1. mur oporowy wraz z przyczółkiem przęsa obrotowego nieistniejącego mostu kratownicowego
2. mur wschodni bramy kolejowej
3. mur zachodni bramy kolejowej
4. mury policzkowe flankujące nieistniejące tory, prowadzące od bramy kolejowej do nieistniejącego obecnie Dworca Brama Nizinna (LeegeTor)
5. mury policzkowe flankujące nieistniejący tor, prowadzący od bramy kolejowej na teren dawnej gdańskiej rzeźni miejskiej
6. dawny, stały most most kolejowy

Pomorski Wojewódzki
Konservator Zabytków

23. 08. 2022

Igor Strzok

23. 08. 2022