

Elewator zbożowy „Ewa” - modernistyczny zabytek techniki w szczecińskim porcie

Aleksandra Hamberg-Federowicz
Biuro Dokumentacji Zabytków w Szczecinie

Elewator „Ewa” w Szczecinie jest największym na polskim wybrzeżu elewatozem zbożowym. Kiedy powstał w 1935 r., był największy w Europie¹ (il. 1). Elewator (niem. *Getreidespeicher*) był nowoczesnym magazynem na zboże o konstrukcji żelbetowej, z zapleczem technicznym obejmującym nabrzeża, bocznicę kolejową, drogi kołowe, stacją transformatorową, budynki administracyjny i warsztatowy w porcie *Stettin*. W czasie działań II wojny światowej i alianckich nalotów dywanowych na port, uległ nieznicz-

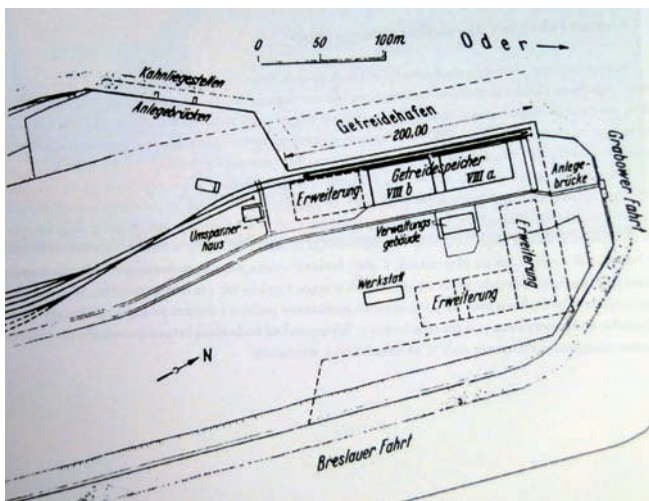
nym uszkodzeniom². Po 1945 r. stał się elementem polskiego, upaństwowionego zespołu portowego³. W ostatnich latach firma użytkująca elewator zajmowała się magazynowaniem zbóż, nasion i pasz przy zastosowaniu współczesnych technologii przeładunku, w ilości do 1 mln ton towarów rocznie. Magazyn mógł pomieścić ok. 50 tys. ton ładunku, co stawiało go wśród największych tego typu obiektów w basenie Morza Bałtyckiego⁴.

1. W materiałach z lat 30. XX w. podawano, iż może pomieścić 43 tys. t „ciężkiego zboża”. W 1937 r. w Gdyni wybudowano elewator zbożowy o pojemności 12 tys. t.

2. Zniszczenia portu i terenów przemysłowych w Szczecinie oceniano na 70-90%.
3. Po wojnie port był pod zarządem wojsk radzieckich jako wywozowy dla zdobyczy wojennych z radzieckiej strefy okupacyjnej. Polska przejęła go w 1954r., elewator w 1946 r. nadając imię „Ewa”.
4. Dane Przedsiębiorstwa Usług Portowych Elewator „Ewa” Sp. z o.o. Szczecin.

1. Magazyn zbożowy Elewator „Ewa” w porcie Szczecin – widok od strony Odry, 2007 r. (fot. Aleksandra Hamberg-Federowicz)





2. Elewator, plan sytuacyjny, wg „Der neue Getreidespeicher im Stettiner Hafen, Jahrbuch der Hafenbautechnischen Gesellschaft Sechzenter Band 1937”, H. Schulze, Stettin und H. Canze, Herne, Berlin 1938 („Nowy spichlerz zbożowy w szczecińskim porcie, Rocznik Towarzystwa Budowy Portów 1937” – tłumaczenie ze zbiorów Zarządu Morskich Portów Szczecin i Świnoujście (ZMPSiŚ))

1. Rozwój portu

Od najdawniejszych czasów miasto i port u ujścia Odry rozwijały się w symbiozie, co potwierdziła przynależność Szczecina do Związku Miast Hanzeatyckich⁵. Ograniczenia pojawiły się wraz z konfliktami politycznymi, a także rozwojem jednostek pływających, a tym samym zwiększaniem ich zanurzenia. Miało to znaczenie gdyż odległość Szczecina do Bałtyku wynosi ok. 40 mil morskich (70 km), w tym przez płytki Zalew Szczeciński i odcinek ujściowy. Znaczące było podjęcie w XVIII w., wspólnie z rządem pruskim, przebudowy toru wodnego i budowy portu odładunkowego oraz miasta Świnoujście⁶.

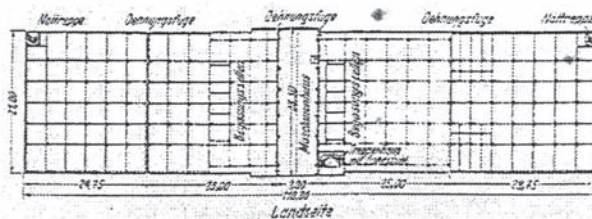
Ważne inwestycje XIX w. związane były z rozwojem komunikacji lądowej i kolejowej⁷ i odejściem od żaglowców na rzecz statków parowych. Wykonano wówczas przekopy przez wyspę Uznam: Kanał Cesarzowski (*Kaiserfahrt*, ob. Kanał Piastowski) i Kanał Mielniński (*Mellinfahrt*) oraz rozbudowano falochrony uj-

5. Szczecin, stolica Księstwa Pomorskiego, w latach 1278 -1621, należał do Hanzy, http://encyklopedia.szczecin.pl/wiki/Flaga_Miasta_Szczecina

6. Świnoujście ogłoszono pruskim portem morskim w 1747 r., prawa miejskie nadano w 1765 r.

7. Rok 1843 - otwarcie linii Szczecin-Berlin, rok 1848 linii Szczecin-Poznań, rok 1877 linii Szczecin-Wrocław.

4. Elewator „Ewa”, Szczecin - wewnątrz magazynów w poziomie piwnicy – 2009 r., (fot. Aleksandra Hamberg-Federowicz)



3. Elewator, rzut kondygnacji nadziemnych, wg „Der neue Getreidespeicher im Stettiner Hafen, Jahrbuch der Hafenbautechnischen Gesellschaft Sechzenter Band 1937”, H. Schulze, Stettin und H. Canze, Herne, Berlin 1938 („Nowy spichlerz zbożowy w szczecińskim porcie, Rocznik Towarzystwa Budowy Portów 1937” – tłumaczenie ze zbiorów ZMPSiŚ)

ściowe, co skróciło i polepszyło parametry trasy⁸. Jak w konkurencyjnych portach Hamburga czy Kopenhagi, w 1898 r. na Łasztowni wybudowano port wolnocłowy (*Freihafen*)⁹.

Port szczeciński od wieków był miejscem przeładunków zboża, zwłaszcza z Wielkopolski. W XX wieku morski transport rósł, dziennie przyjeżdżało do 150 wagonów ziarna, miasto musiało podjąć kolejne inwestycje, zawiązując w 1923 r. spółki z państwem pruskim i kupcami: Szczecińską Wspólnotą Portową (*Stettiner Hafengemeinschaft*) i Szczecińskie Towarzystwo Eksploatacji Portu (*Stettiner Hafenbetriebsgesellschaft*)¹⁰. Największym przedsięwzięciem lat 30. była budowa nowoczesnego elewatora zbożowego – którego znaczenie ówczesny konsul honorowy polski określił jako „aprowizacyjno polityczne”¹¹.

2. Budowa zespołu elewatora

Przebieg inwestycji można odtworzyć na podstawie biuletynu Towarzystwa Technicznego Budowy Portów z 1937 r.¹² Starania o wybudowanie w porcie szczecińskim spichlerza obsługującego duże statki morskie, wraz z dostępem do kolei i połączeniem drogowym trwały lata, ale dopiero w 1934 r. zgromadzono odpowiednie fundusze. Budowę zaplanowano na niewielkiej wyspie *Der fette Ort* na północ od Łasztowni, co wymagało poprzedzających prac hydrotechnicznych i połączenia ze stałym lądem¹³.

Wznoszenie magazynu północnego o poj. 20 tys. ton rozpoczęto 1 września 1934 r., a już w październiku 1935 r. zmagazynowano pierwsze zboże. W trakcie realizacji pozyskano kolejne środki na budowę drugiego, południowego bloku składowego, co zrealizowano w ciągu następných 10 miesięcy (il. 2). Spichlerz zaprojektowano na rzucie 110m x 28m

8. W I. 1893-1900 kanał pogłębiono z 4 do 7 metrów, wykonano kamienno-palowe mola; Biranowska-Kurtz A., *Wykorzystanie drewnianych konstrukcji do kształtowania nurtu rzeki w Świnoujściu* [w:] III Polsko-Niemiecka Konferencja Architektura ryglowa, wspólne dziedzictwo, Szczecin 2002.

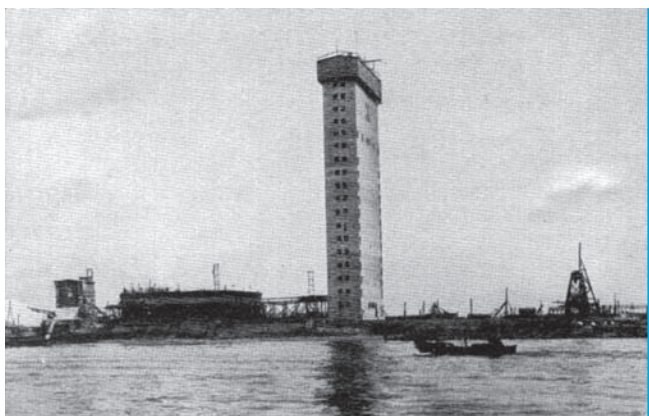
9. Miasto przeznaczyło 60 ha na nowoczesny port wolnocłowy z dwoma basenami, nabrzeżami dł. 4 km, magazynami drobnicowymi, składami towarów masowych i infrastrukturą portową (100 dźwигów hydraulicznych) oraz okazałymi budynkami administracyjnymi i magazynowymi. Otwarcia dokonał cesarz Wilhelm II. Zespół wpisany do rejestru zabytków. Kulesza O., *Karta ewidencyjna zabytku architektury. Zespół Portu Wolnocłowego, Szczecin 1991*.

10. Do 1923 r. port szczeciński był wyłączną własnością miasta, administrował nim Magistrat.

11. Kotla R. „Rozwój techniczny i przestrzenny ...”, Szczecin 2008, s. 209.

12. *Der neue Getreidespeicher im Stettiner Hafen, Jahrbuch der Hafenbautechnischen Gesellschaft Sechzenter Band 1937*, H. Schulze, Stettin und H. Canze, Herne, Berlin 1938 (*Nowy spichlerz zbożowy w szczecińskim porcie, Rocznik Towarzystwa Budowy Portów 1937* – tłumaczenie ze zbiorów ZMPSiŚ).

13. Kanały wykonano w latach 1929-1931, prace realizowało Szczecińskie Towarzystwo Portowe sp. z o.o., w którym równe udziały miało miasto i państwo pruskie. za Kozińska B. *Pod wpływami Bauhausu – działalność artystyczna nauczycieli szczecińskiej Szkoły Rzemiosł Artystycznych w latach 20-30 XX wieku*, referat, Greiswald 2008, Uniwersytet E. M. Arndt, str. 261.



5. Budowa maszynowni elewatora – fot. 1934 r.; <http://sedina.pl/wordpress/index.php/galeriain/>

(il. 3), jako żelbetową budowlę o trzech, posadowionych niezależnie bryłach: środkowej „wieży”, czyli maszynowni, o wysokości 60 m (18 kondygnacji) oraz flankujących, niższych magazynów o wysokości 50 m - północnego i południowego. W maszynowni umieszczono komunikację pionową (schody i windę), podnośniki kubełkowe oraz urządzenia do ważenia i uszlachetniania zboża. Magazyn północny zawierał część podłogową (z 10 nadziemnymi kondygnacjami magazynowania płaskiego) i część silosową, składającą się z 59 komór o wysokości 30 m. Stropy rozwiązano jako płaskie i grzybkowe, wsparte na podporach rozmieszczonych co 4m, między którymi był możliwy montaż drewnianych przegród (il. 4). Po obu stronach maszynowni zlokalizowano pionowe komory do fumigacji zboża. Część południowa również składała się z części płaskiej i silosowej. Trzy kondygnacje zlokalizowane były poniżej poziomu „0” lustra wody Odry.

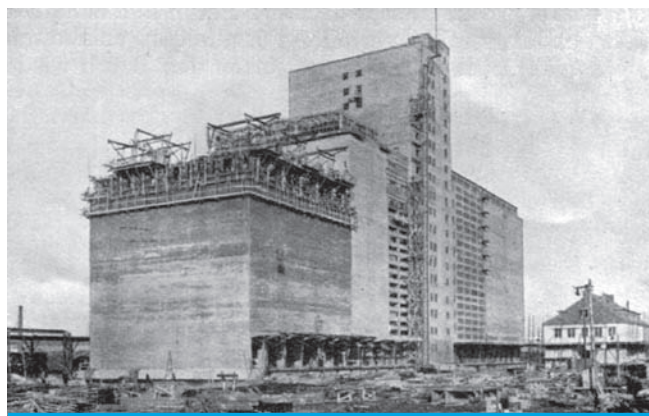
Budowlę wzniesiono w całości w konstrukcji żelbetowej monolitycznej. Nie bez znaczenia był zapewne fakt, że w okolicach Szczecina zlokalizowanych było kilka wielkich cementowni, o potencjale produkcyjnym zapewniającym im czołowe miejsce na terenie Niemiec i Europy¹⁴.

3. Technologia

Spichlerz był tak zaprojektowany, by w zautomatyzowany sposób przyjmować i zdawać zboże za-

14. Np. „Stern” (Stettiner Portland Zementfabrik „Stern”) w Finkenwalde (Szczecin-Zdroje), „Comet” w Grabover (dziś Szczecin – Grabowo), cementownia na Drzetowie (Stettin-Bredower Portland Zement Fabrik) produkujące na rynek niemiecki i eksportujące do Danii, Rosji, Brazylii, Chin.

6. Zrealizowana maszynownia i magazyn północny – 1935 r.; <http://sedina.pl/wordpress/index.php/galeriain/>



7. Elewator w trakcie budowy części południowej – 1935 r.; <http://sedina.pl/wordpress/index.php/galeriain/>

równy ze statków i barek, jak i z wagonów kolejowych oraz wozów konnych. Przeładunek z wody odbywał się poprzez urządzenia zasysające ziarno z ładowni i przekazujące je kanałami w słupkach zadaszania torów kolejowych na taśmociąg w podziemnym kanale nabrzeża. Stamtąd przesyłano je do piwnic i dalej, systemem taśmociągów, podnośników i wózków do silosów lub na podłogi magazynowe. Transport z wagonów odbywał się poprzez lej nasypowy w poziomie torowiska, do tego samego kanału na podziemny taśmociąg, zaś rozładunek z wozów - przez lej nasypowy na rampie. Zdawanie zboża do ładowni statku odbywało się poprzez opróżnianie magazynów na podziemny taśmociąg, dalej podnośnikiem wydającym i rozdzielaczami rurowymi. Wydajność przyjmowania zboża określano na 200 t/h ze statków, 500 t/h z wagonów i 50 t/h z wozów konnych. Wydawanie na statek następowało z prędkością 240 t/h. W spichlerzu odbywało się także czyszczenie, suszenie i fumigacja ziarna¹⁵. Gdy warunki klimatyczne były korzystne, wentylowano pomieszczenia poprzez okna żaluzjowe. Procesami automatycznie sterowano z rozdzielni, w której na tablicy świetlnej zaznaczała się droga danej partii ziarna.

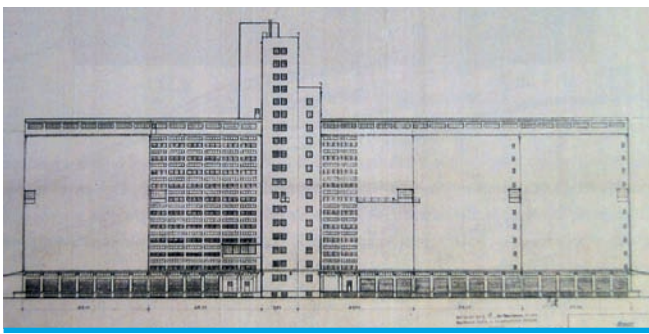
4. Roboty budowlane

Ze względu na specyficzne warunki, t.j. wyspowa lokalizację, zalegające do 9 m nienośne torfy i muły rzeczne, realizacja była skomplikowana, wykonywana w sześciu etapach:

1. zasilenie w energię elektryczną podwodną linią kablową
2. połączenie wyspy z lądem poprzez wykonanie grobli o szerokości ok. 50 m
3. budowa nabrzeża tymczasowego i docelowego
4. budowa spichlerza z maszynownią oraz wyposażenie w urządzenia
5. budowa bocznic kolejowej i drogi dojazdowej
6. budowa stacji transformatorowej oraz budynku administracyjnego i warsztatowego

Prace przygotowawcze prowadzono kiedy nie było jeszcze stałego połączenia z lądem. Urządzono dwa pomosty cumownicze dla barek przywożących sprzęt, maszyny, materiały budowlane, ludzi. Na placu budowy postawiono urządzenia do przygotowywania betonu (instalacje sitowe, silosy na frakcjonowany

15. Zboże podgrzewano gorącym powietrzem do temperatury 40 st. C - kotłownia olejowa zlokalizowana była w piwnicy. Gazowanie usuwało szkodniki biologiczne, głównie wołka zbożowego.



8. Elewator, elewacja zachodnia, od strony Odry, wg „Der neue Getreidespeicher im Stettiner Hafen, Jahrbuch der Hafenbautechnischen Gesellschaft Sechzenter Band 1937”, H. Schulze, Stettin und H. Canze, Herne, Berlin 1938 („Nowy spichlerz zbożowy w szczecińskim porcie, Rocznik Towarzystwa Budowy Portów 1937” – tłumaczenie ze zbiorów ZMPSiS)

piasek i cement, kruszarki do kamieni, wagi i mieszarki). Cement był przywożony barkami z lokalnych cementowni, wodę do betonu pobierano z Odry. Zasilanie w energię nastąpiło poprzez położenie dwóch kabli energetycznych o mocy 15 tys. V w na głębokości ok. 11 m w dnie rzeki i wybudowanie stacji transformatorowej. Na usypanym wale ziemnym przez Duńczę przebiegło torowisko bocznic kolejowej i droga dojazdowa.

Nabrzeże o długości 220 m zostało cofnięte w stosunku do toru wodnego o ok. 40 m, by cumujący statek i obsługujące go barki nie utrudniały żeglugi. Budowę żelbetowego nabrzeża (ob. Nabrzeża Zbożowego) z wewnętrznym kanałem taśmociągu, rozpoczęto od wykonania palowania i ścianek szczelnych. Ze względu na tempo prac zastosowano prefabrykowane pale z cementu glinowego, których górne zbrojenie powiązano z płytą fundamentową kanału. Ze względu na położenie poniżej poziomu wody, dno i ściany kanału uszczelniono papą i wkładką ołowianą.

Fundamentowanie elewatora wymagało posadowienia pośredniego. We wcześniejszych budowlach

portowych stosowane były pale drewniane¹⁶, tu ze względu na większe obciążenia wybór padł na pale rowowe z włączanym betonem – pale typu Franki. Ustalenie ich nośności przeprowadzono doświadczalnie poprzez obciążenie próbnego pala skrzynią z piaskiem. Przyjęto do wbicia 120 pali pod maszynownię i 423 pale pod północną część elewatora, o średnicy 45 cm w rozstawie ok. 1,50 m, zagłębione ok. 3 m w piasku. W trakcie robót konieczne było dokonanie wzmocnień, gdyż pojawiły się zarysowania wynikające z silnych drgań w czasie wiązania i twardnienia betonu - dodano prawie 400 pali. Po zakończeniu wybrano ziemię poniżej poziomu Odry i na podłożu z żużla założono płytę fundamentową o grubości 1,5 m. Fundamenty izolowano papą i ołowiem. Kiedy podjęta została decyzja o wykonaniu południowej części magazynowej, trwały roboty przy nabrzeżu i maszynowni. Dla uniknięcia wstrząsów od kafara, zmieniono sposób fundamentowania na tzw. studnie opuszczane, składające się z żelbetowych pierścieni o średnicy 3,5 m, pod którymi wybierano grunt, a po ich zagłębieniu betonowano.

Pierwszą budowlę nadziemną elewatora stanowiła maszynownia (il. 5). Jej żelbetowe ściany o grubości 42 cm, do wys. +8,5 m wykonano w stałych szalunkach, powyżej w deskowaniu ślizgowym. Skonstruowano je z parafinowanych belek i przesuwano za pomocą wyciągarek. Kiedy wieża była na ukończeniu, przystąpiono do budowy magazynu północnego. Strop nad piwnicą wylano na tradycyjnych szalunkach, a część nadziemną - a więc ściany silosów o grubości 14-20 cm, ocieplone od wewnątrz warstwą betonu pumekсового o grubości 7 cm - na deskowaniu ślizgowym. Magazyn podłogowy wyrastał w tempie

16. Przy budowie budynków portu wolnocłowego (1897-1899) stosowano ruszty palowe z wiązkami pali drewnianych o długości ok. 10 m, powiązanych górą palami poprzecznymi; za Kulesza Ewa *Karta ewidencyjna zabytku. Zespół Portu Wolnocłowego, Szczecin 1991*, archiwum WUOZ.

9. Fragment elewacji wschodniej części środkowej – 2014 r. (fot. Aleksandra Hamberg-Federowicz)





10. Budynek administracyjny zespołu elewatora – 2007 r. (fot. Aleksandra Hamberg-Federowicz)

jednego stropu tygodniowo (il. 6). Część południowa powstawała podobnie (il. 7). Aby dochować terminów i nie przerywać prac w niskich temperaturach, stosowano podgrzewanie kruszywa i wody do mieszanki betonowej.

Laboratorium Badania Materiałów Budowlanych Szczecińskiej Spółki Portowej prowadziło stały nadzór nad jakością materiałów¹⁷, a także kontrolę osiadania budowli, które finalnie oceniono na 27-54 mm.

Dopełnieniem inwestycji była budowa budynku administracyjnego - niewielkiego, dwukondygnacyjnego obiektu w tradycyjnej technologii murewnej, nakrytego dachem czterospadowym i posadowionego na drewnianych palach. Mieścił pomieszczenia socjalne dla pracowników – umywalnię, szatnię, toalety, świetlicę, w piwnicy pomieszczenia techniczne (także na rowery robotników), na piętrze pokoje administracyjne – w tym dla kolejarzy i celników; na poddaszu mieszkanie.

Koszt prac wyniósł 6 mln 300 tys. marek, z czego 3 mln 122 tys. pochłonął spichlerz. Do budowy elewatora zużyto 36 tys. m³ pospółki, 182 tys. worków cementu, 2,6 tys. ton stali, 16 tys. m² drewnianych szalunków. Roboty budowlane przy spichlerzu o łącznej pojemności 43 tys. ton trwały 17 miesięcy. Czas był rekordowo krótki, prace prowadzono systemem ciągłym trzymianowym, zatrudniając ok. 1100 osób. Zachowały się relacje o bardzo trudnych warunkach – zakwaterowaniu na barkach i wyspie, dokuczliwym zimnie i plagach komarów.

Generalnym wykonawcą był *Siemens-Bauunion GmGH Berlin-Siemensstadt*, nabrzeże wykonała Spółka Budownictwa Inżynieryjnego z Hamburga, wyposażenie *Maschinenfabrik Hartmann A.G. Offenbach Main*, rozdzielnie elektryczne firma z Frankfurtu nad Menem, instalację wysokiego napięcia Elektrownia Szczecin, roboty pogłębiarskie, ziemne, torowe, obiekty towarzyszące – szczecińskie firmy.

5. Rozwiązania formalne

Brak informacji o autorach projektu. Musiały być to osoby posiadające doświadczenie w zaawansowanym technologicznie budownictwie przemysłowym, pochodzące z dużych ośrodków gospodarczych. Jeśli związane były ze Szczecinem, idee dotyczące formy

17. W 1929 r. w Porcie Wolnocłowym ukończono budowę pięciokondygnacyjnego magazynu drobnicowego, w technologii żelbetu monolitycznego – powstało wówczas laboratorium wykorzystywane później przy budowie elewatora.



11. Plakat „Szczecin. Na trasie między północą a południowym wschodem” – lata 30. XX w., 2014 r. (fot. Aleksandra Hamberg-Federowicz)

architektonicznej mogły czerpać ze środowiska Szkoły Rzemiosł Artystycznych¹⁸, której kadre stanowili m.in. absolwenci Bauhausu i skąd promieniowały nowe trendy w sztuce i estetyce. Działalność ta z pewnością dała bazę dla społecznej akceptacji tak nowoczesnej bryły architektonicznej.

Forma elewatora „Ewa” jest przykładem realizacji zasad modernizmu, właściwych awangardzie lat 20-40. XX w. (il. 8) W architekturze Pomorza nowe idee, napływające głównie ze znaczących ośrodków niemieckich, urzeczywistniane były w architekturze mieszkalnej, użyteczności publicznej, sakralnej i przemysłowej¹⁹. W Szczecinie ważnymi obiektami tej stylistyki są np. budynki na terenach szczecińskich stoczni, hangary na lotnisku w Dąbiu, wieża węglowa gazowni, stacja wodociągowa Pilchowo czy budynki publiczne – szpital dla kobiet przy ul. P. Skargi, szkoła przy ul. Krasińskiego²⁰ czy liczne zespoły mieszkaniowe. W powstających w tym okresie budowlach wdrażane były podstawowe idee²¹:

18. W 1923 r. powstała Städtische Handwerker und Kunstgewerbeschule, z dyrektorem architektem Gregor Rosenbauerem, poleconym władzom miasta przez Hermana Muthesiusa odpowiedzialnego w ministerstwie za szkolnictwo artystyczno-zawodowe. Za: Kozłowska Bogdana, *Pod wpływami Bauhausu – działalność artystyczna nauczycieli szczecińskiej Szkoły Rzemiosł Artystycznych w latach 20-30 XX wieku*, referat, Greiswald 2008, Uniwersytet E. M. Arndt.

19. Oprócz dużych miast także w mniejszych ośrodkach zrealizowano prace awangardowych architektów – np. spichlerz w Jankowie proj. W. Gropiusa czy obiekty Sławna proj. D. Suhra.

20. Dawna siedziba Miejskiej Szkoły Rzemiosł Artystycznych.

21. Dawidowski R., Długopolski R., Szymki A.M., *Architektura modernistyczna lat 1928-1940 na obszarze Pomorza Zachodniego, Szczecin 2001*, s. 71.



12. Widok z wieży na Wałach Chrobrego – 1935 r. (rok 1945 dotyczy przedruków, powojennych pocztówek); <http://sedina.pl/wordpress/index.php/galerian/>

- geometryczność architektury – zestawianie prostych, kubicznych brył
- forma wynikająca z funkcji - osiąganie bryły z cech funkcjonalnych
- wykorzystanie postępu wiedzy w realizacjach architektonicznych, stosowanie nowych technologii: betonu, stali, szkła, klinkieru.

W elewatorze „Ewa” geometryczny styl funkcjonalny wyrażony został wyjątkowo konsekwentnie – zarówno w zdyscyplinowaniu formy, jej zakomponowaniu poprzez działania masą narastających brył, redukcji detalu, w wycuciu nowoczesnego materiału budowlanego. Charakterystyczne jest zestawienie zróżnicowanych prostopadłościennych brył o odmiennych programach użytkowych (funkcje składowe horyzontalnych magazynów i funkcje komunikacyjno-technologiczne wieży maszynowni) jak i opracowanych płaszczyznach elewacji odzwierciedlających funkcje zamkniętych nimi przestrzeni. Większa część ścian jest beztworowa, okna zorganizowane w ciągi zgrupowano jedynie w części środkowej elewacji długich, tworząc kontrastowe zestawienie z powierzchnią betonu, okna zaś w części „wieżowej” rozmieszczono jako pojedyncze otwory „rozrzucone” w masywie ścian. Płaskie stropodachy ostro odcinają bryły, z najwyższego jest możliwa obserwacja wejścia do portu oraz podziwianie z niezwyklej perspektywy panoramy miasta i otaczających je terenów przemysłowych i przyrodniczych z Jeziorem Dąbie.

Elewacje elewatora pozbawione są detalu architektonicznego, rozumianego jako element dekoracyjny „dodany” do bryły, nie wynikający z konstrukcji obiektu. Tu detalem jest faktura ścian z uwidocznionym ślizgowym śladem deskowań i torkretowania, ślusarka okienna z żaluzjami czy geometryczny układ klinkieru nawierzchni (il. 9). W obiekcie nie występuje różnicowanie rangi poszczególnych elewacji, ich estetyka jest rozwiązana według tej samej zasady, co ma szczególnie znaczenie w obiekcie eksponowanym w otwartej przestrzeni nadwodnego cypla, górującym nad otoczeniem i widocznym w dalekich perspektywach.

W elewatorze zrealizowano także inne aspekty doktryny modernistycznej - budowla powstała przy zastosowaniu nowoczesnych materiałów: żelbetu i stali; wykorzystano nowe technologie w zakresie fundamentowania i wznoszenia części nadziemnej. Niezwykła jest też skala budowli, rozmach technologiczny w połączeniu z dużym tempem realizacji oraz zautomatyzowanie procesów funkcjonalnych.

Jest znamienne, iż budynek administracyjny zrealizowano w odmiennej estetyce. Budowle pozostają w opozycji – zarówno w skali, formie jak

i technologii wykonania (il. 10). Monumentalizm elewatora, surowość jego potężnej betonowej, kubicznej bryły, kontrastuje z obiektem o archetypie domu mieszkalnego. Zachowawczość budynku administracji uwidacznia się zarówno w bryle z wysokim dachem, regularnym rozmieszczeniu jednakowych okien, zastosowaniu tradycyjnych materiałów – cegły, tynku, dachówki, płaskorzeźbionej dekoracji z żaglowcem. Trudno dziś o odpowiedź, czy był to celowy zabieg estetyczny, czy zadecydowały względy czysto ekonomiczne i realizacja budynku przez lokalne, niewielkie przedsiębiorstwo budowlane.

Elewator „Ewa”, ze względu na skalę bryły oraz usytuowanie w pryncypialnej przestrzeni miasta – z ekspozycją z reprezentacyjnych tarasów Wałach Chrobrego i bulwaru nadodrzańskiego – od momentu powstania był symbolem nowoczesności, wielokrotnie przedstawianym na pocztówkach, fotografiach, plakatach czy malarskich pejzażach²² (il. 11, 12). Także dziś jest charakterystyczny dla sylwety Szczecina, symbolizując jego portowy charakter. Jednocześnie jest częścią zespołu wzniesionego w jednym zadaniu inwestycyjnym, przy zastosowaniu nowatorskich ówczesnie rozwiązań konstrukcyjnych i technologicznych. Podjęcie zadania i rekordowo krótki czas realizacji świadczyły o śmiałości w podejmowaniu wyzwań i umiejętności stosowania aktualnej wiedzy technicznej. Było zarazem próbą przywrócenia rozmachu rozwojowego szczecińskiemu portowi. Elewator „Ewa” jest integralnym elementem historycznego a zarazem współczesnego krajobrazu architektonicznego Szczecina, bezsprzecznie zasługującym na zainteresowanie i ochronę. O jego znaczeniu dla mieszkańców świadczy fakt, iż w prasowym konkursie „7 cudów Szczecina” ogłoszonym w 2009 r. elewator „Ewa” znalazł się w finale.

Na zakończenie

„Cudownie byłoby, gdyby elewator został zburzony” - te słowa byłego prezesa Zarządu Morskich Portów Szczecin i Świnoujście wywołały w Szczecinie prawdziwą burzę. „Jest w złym stanie technicznym, staje się nieefektywny. Jego czas minął.(..) (Prezes) chciałby wyburzyć elewator i przeznaczyć plac na inne inwestycje. Ostateczna decyzja w tej sprawie należy do konserwatora zabytków”²³. Tak informowała lokalna prasa w listopadzie 2013 r. Ostatecznie jednak ZMPSiŚ przeprowadził modernizację nabrzeża Zbożowego, a elewator „Ewa” po czasowym wyłączeniu z eksploatacji i wymontowaniu urządzeń został ponownie wydzierżawiony. Nowy dzierżawca jest zobowiązany prowadzić w nim działalność składową przez najbliższe 30 lat²⁴.

22. Kozińska B., *Szczecin z daleka i bliska*, Szczecin 2001, str. 55.

23. http://szczecin.gazeta.pl/szczecin/1,34959,14963692,Jak_powstal_elewator_Ewa_Poczytajcie_zanim_zniknie.html

24. informacja z maja 2015 r., za: <http://www.gs24.pl/wiadomosci/szczecin/art/4987966,zmodernizuja-elewator-ewa-maja-wzrosnac-przeladunki,id,t.html>