

Adam Płoski

DWORZEC KOLEJOWY W GUTKOWIE

W czerwcu 2018 roku, na wniosek olsztyńskiego oddziału Towarzystwa Opieki nad Zabytkami, budynek dworca w Gutkowie został wpisany go do rejestru zabytków[1]*. Działania Towarzystwa w tej sprawie były ukierunkowane na uratowanie wartościowego zabytku przed zniszczeniem, być może nawet i rozbiórką. Niniejszy tekst ma za zadanie przybliżyć historię zarówno tego budynku, jak i innych, historycznych obiektów kolejowych zachowanych do dziś w Gutkowie oraz wskazać wartości zabytkowe dworca, jednego z najstarszych zabytków kolejnictwa w Olsztynie.*

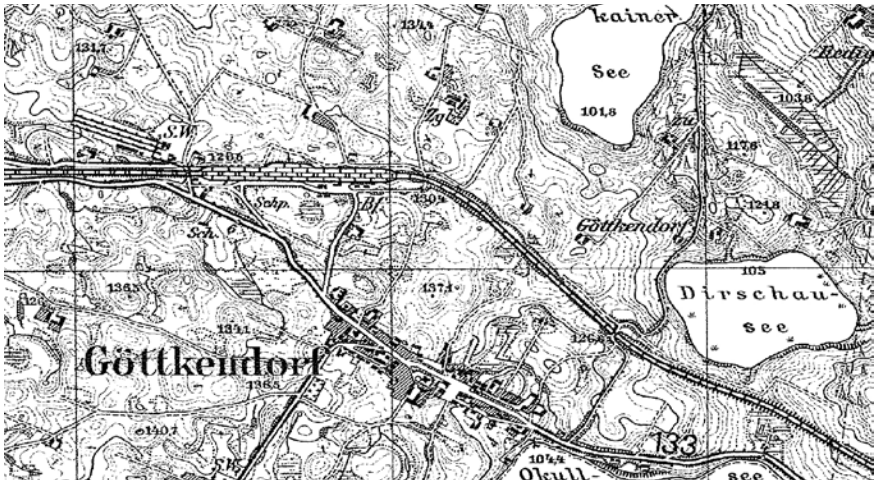
Historia

Pierwsza „droga żelazna" w Prusach Wschodnich, łącząca Malbork z Królewcem przez Elbląg, Bogaczewo i Braniewo, powstała w latach 1852-1853. Olsztyn został wytypowany jako miejsce budowy stacji na trasie ważnej magistrali kolejowej o znaczeniu ponadregionalnym Toruń–Wystruć (obecnie Czerniachowsk w obwodzie kaliningradzkim[2]) i w ramach tej linii zaczęły pojawiać się tu pierwsze pociągi; najpierw w 1872 roku (Czerwonka–Olsztyn), następnie rok później (Ostróda––Olsztyn). Jak zanotował w kronice parafialnej proboszcz ewangelicki Albert Zapatka, pierwsze wykopy pod budowę linii kolejowej rozpoczęły się na terenie Olsztyna w 1868 roku[3]. W następnych latach Olsztyn dynamicznie rozrósł się do jed-

1 Decyzja Wojewódzkiego Konserwatora Zabytków nr 265/2018 z 20 czerwca 2018 r. W prowadzonym przez urząd konserwatorski postępowaniu administracyjnym TOnZ w Olsztynie brał aktywny udział autor artykułu (zgodnie ze statutem Towarzystwa), uczestnicząc w oględzinach oraz przedstawiając szczegółowy wniosek ułatwiający rozstrzygnięcie sprawy, a także podejmując z Wojewódzkim Urzędem Ochrony Zabytków w Olsztynie (dalej WUOZ) współpracę merytoryczną.

2 W szerszej perspektywie linia ta była odcinkiem międzynarodowego szlaku kolejowego Paryż–Petersburg.

3 W porozumieniu z zaprzyjaźnionym kierownikiem oddziału Królewskiej Kolei Wschodniej Theodorem Ballauffem organizowano na placach budowy domy modlitw, gdzie raz w tygodniu odbywały się nabożeństwa dla licznej rzeszy robotników kolejowych. Zob.: E. Kruk, *Ewangelicy w Olsztynie. Z dziejów parafii w latach 1772-2002*, Olsztyn: MTE – Mazurskie Towarzystwo Ewangelickie, 2002, s. 52-53.



1. *Fragment mapy archiwalnej Gutkowa z 1915 roku (korekta w 1928) w skali 1:25 0000 z oznaczonymi budynkami zespołu dworca (Bf.) oraz funkcjonujących w jego sąsiedztwie tartakiem (S.W.) i cegielnią (Zgl). Brak wówczas jeszcze wzniesionych później nastawni. Po prawej widoczny wiadukt drogowy nad torami w pobliżu jeziora Tyrsko (Dirschausee). Reprodukcja mapy z archiwum Narodowego Instytutu Dziedzictwa Oddział Terenowy w Olsztynie.*

nego z najważniejszych węzłów kolejowych wschodniopruskiej prowincji[4]. W tym czasie Gutkowo było podolsztyńską wsią, dokąd z Olsztyna dojeżdżało się lub spacerowało „szosą lipsztacką", czyli drogą prowadzącą do Miłakowa, przebiegającą także przez Likusy; dziś to ul. Bałtycka. Wieś kusiła nie tylko malowniczymi jeziorami Ukiel i Żbik (Tyrsko), ale także działającą gospodą, swe usługi oferowali lokalni rzemieślnicy i przedsiębiorstwa rybackie. Pojawienie się kolei, z typową dla tego typu inwestycji infrastrukturą, wpłynęło na krajobraz Gutkowa, dając jednakże również impuls do rozwoju wsi, w efekcie czego wkrótce powstały tu między innymi cegielnia i tartak. Przed I wojną światową Gutkowo liczyło około 1000 mieszkańców.

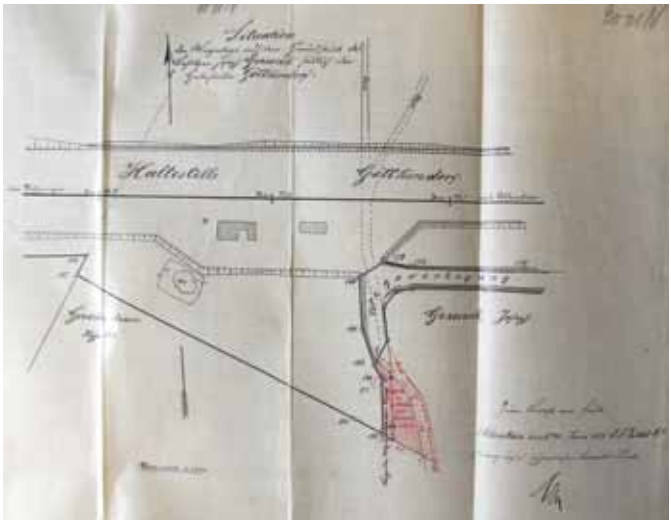
Dworzec w Gutkowie (niem. Göttkendorf) powstał w związku z uruchomieniem 1 listopada 1884 roku połączenia kolejowego z Gutkowa (następnie z Olsztyna) do Dobrego Miasta i Ornety; odcinek ten miał długość 45,2 km[5]. Było to połączenie ważne także z punktu widzenia interesów Olsztyna, stanowiąc pierwszy krok do połączenia miasta ze stolicą prowincji – Królewcem – ale także z Braniewem, co skrupulatnie odnotował historyk miasta Hugo Bonk[6]. 1 lipca 1885 roku rozpoczęto eksploatację trasy na dalszym odcinku: Orneta–Pieniężno–Kobbelbude koło Królewca (obecnie Swietłoje w obwodzie kaliningradzkim). Budowę rozpoczęto na podstawie ustawy z 25 lutego 1881 roku. Przedsiębiorstwem eksploatującym linię były Pruskie Koleje

4 Następne linie klejowe z Olsztyna uruchomiono do: Morąga i Szczytna (1883), Gutkowa–Dobrego Miasta–Ornety (1884), Olsztynka (1887) i dalej do Nidzicy oraz Działdowa (1888).

5 A. Piątkowski, *Kolej Wschodnia w latach 1842-1880. Z dziejów transportu kolejowego na Pomorzu Wschodnim*, Olsztyn: Ośrodek Badań Naukowych im. Wojciecha Kętrzyńskiego, 1996, s. 46, 166.

6 H. Bonk, *Geschichte der Stadt Allenstein*, Bd. 4, *Urkundenbuch zur Geschichte der Stadt Allenstein*, T. 2., Allenstein: K. Danehl, 1914, s. 843.

Państwowe. Jeszcze przed oficjalnym otwarciem (19 grudnia 1883 roku) przejechała na odcinku Olsztyn–Gutkowo–Dobre Miasto pierwsza lokomotywa, co mieszkańcy Dobrego Miasta powitać mieli z entuzjazmem. Połączeniem, które uczyniło z Gutkowa *istotny składnik olsztyńskiego węzła kolejowego*[7], była uruchomiona 15 sierpnia 1883 roku linia Bogaczewo–Morąg–Gutkowo–Olsztyn[8], także działająca w ramach Królewskiej Kolei Wschodniej (niem. Ostbahn). Została ona wkrótce przedłużona do Szczytna, a następnie do Ełku.



2. *Plan sytuacyjny dworca w Gutkowie, wówczas określanego jeszcze mianem „przystanku", stan z 1887 roku. Wówczas istniał tylko budynek dworca i mieszkalny połączony z WC, projektowano przebudowę drogi dojazdowej. Reprodukcja planu z: Archiwum Państwowego w Olsztynie, Dyrekcja Okręgowa Kolei Niemieckich w Królewcu, sygn. 379/5537.*

Plany poprowadzenia kolei przez podolsztyńską wieś Gutkowo pojawiły się już znacznie wcześniej. Powstały w Toruniu komitet, lobbujący za budową trasy kolejowej łączącej Toruń z Królewcem, wskazywał w wydanej w 1860 roku broszurze, iż stacją kolejową dla Olsztyna miało być właśnie Gutkowo[9]. Jak zanotował Funk[10], finansowo w projekt ten zaangażowały się także olsztyńskie władze powiatowe, przychylnie na to spoglądając. Jak wiemy, ostatecznie kolej poprowadzono przez Olsztyn. Podobnie rzecz się miała ze wspomnianą linią z Moląga, którą projektowano już w latach 60. XIX wieku, forsując różne warianty przebiegu. Ostatecznie pierwsze pomiary trasy Bogaczewo–Pasłęk–Morąg rozpoczęto w 1878 roku. Linia ta miała związać dwie linie magistralne: Elbląg–Braniewo i Toruń–Wystruć z trasą wschodniopruskiej kolei południowej, a w Ełku z koleją wystrucko-ełcką. Linię budowaną od 1882 roku na odcinku Bogaczewo–Pasłęk–Małdyty–Morąg w następnym roku prze-

7 A. Piątkowski, dz. cyt., s. 46.

8 Fundusze na budowę odcinka Morąg–Olsztyn przyznało państwo mocą ustawy z 1880 r. W późniejszej oficjalnej korespondencji administracji kolejowej określano ten odcinek także jako fragment trasy Malbork–Olsztyn.

9 R. Bętkowski, *Jak kolej dotarła do Olsztyna* (cz. 3). *Landrat Gisevius i jego walka o kolej*, Debata, 2018, nr 3 (126), s. 39, 43. Trasa miała dalej biec w kierunku Barczewa i Jezioran. R. Bętkowski sugeruje, iż lokalizacja stacji w Gutkowie mogła wynikać z błędu, w tym związanego z nieprawidłowym umiejscowieniem względem Łyny traktu Olsztyn–Dobre Miasto.

10 A. Funk, *Darstellung der Geschichte Allenstein. Die preußische Zeit (von 1772 ab)*, Allenstein: K. Danehl, 1930, s. 260.

dłużono do Olsztyna przez Gutkowo (do połowy maja)[11]. Inicjatywę w tej sprawie wspólnie wykazywało kilka miast – Olsztyn, Dobre Miasto i Nidzica – chcąc przedłużenia linii do Iłowa. Ministerstwo zareagowało na te działania pozytywnie w 1879 roku, dając ostatecznie zielone światło na budowę linii Bogaczewo–Morąg–Gutkowo–Olsztyn[12].



3. *Zabudowania stacji kolejowej w Gutkowie, widok od strony torów. Stan z przełomu XIX i XX wieku. Po lewej widoczny budynek dworca, po prawej budynek mieszkalny. Reprodukcja pocztówki archiwalnej z: https://www.bildarchiv-ostpreussen.de/*

Pierwszym elementem, który pojawił się na stacji kolejowej w Gutkowie, oprócz obiektów związanych z infrastrukturą techniczną, był budynek dworca wzniesiony łącznie z pomieszczeniem dla nastawniczego, połączony z magazynem spedycji oraz towarzyszący im, wzniesiony w tym samym czasie (na zachód od dworca, obecnie ul. Sokola 5), ceglany budynek mieszkalny połączony z gospodarczym, mieszczącym między innymi WC. Elewacje budynku zdobią gzymsy. Obiekty były przeznaczone dla pracowników kolei. Budynki te wzniesiono na kamiennej podmurówce, na planie litery U, co stanowiło typowy układ dla takiej zabudowy, stosowany w ówczesnych zespołach niewiel-

4. *Fragment druku firmowego z 1906 roku określającego dworzec w Gutkowie jako „pocztowy i kolejowy". Reprodukcja z Archiwum Państwowego w Olsztynie, Dyrekcja Okręgowa Kolei Niemieckich w Królewcu, sygn. 379/5539.*



11 A. Piątkowski, dz. cyt., s. 45-46, 166.

12 A. Funk, dz. cyt., s. 261-261. W planach uwzględniano połączenie z Braniewem przez Pieniężno oraz dalsze, przedłużone połączenia na południe od Olsztyna. Linię Bogaczewo–Morąg uruchomiono 1 listopada 1882 r., Morąg–Olsztyn 15 sierpnia 1883. W Olsztynie, m.in. w związku z uruchomieniem połączenia Olsztyn–Orneta powstał wkrótce „dworzec przedmieście" (obecnie Zachodni).

kich dworców wznoszonych na bocznych liniach kolei pruskich. Nadzór nad budową stacji w Gutkowie sprawowała Królewska Dyrekcja Kolei w Bydgoszczy. W związku z prowadzoną inwestycją zmieniono dotychczasowy układ dróg w pobliżu dworca, który określany był początkowo mianem *przystanku* (Haltestelle); od początku XX wieku nazywany był już jednak *dworcem pocztowym i kolejowym* (Post- und Bahnstation) i wkrótce zaliczono go, według ówczesnej nomenklatury, do dworców 3 klasy[13]. Na początku przez stację w Gutkowie przechodził tylko jeden tor, w późniejszych latach doszło do rozbudowy i zwiększenia ich liczby (w 1907 roku było ich już sześć)[14]. Prowadzono także wiele prac zmierzających do poprawy warunków funkcjonowania stacji, co wiązało się praktycznie zawsze z niezbędnym wykupem gruntów lub podejmowaniem działań odszkodowawczych względem właścicieli gruntów i mieszkańców wsi[15]. Stację kolejową w Gutkowie rozbudowano głównie o budynki mieszkalne oraz towarzyszącą im zabudowę gospodarczą (w pierwszej kolejności naprzeciw domu przy obecnej ul. Sokolej 5[16]). Jako kolejny, na początku XX wieku, powstał budynek przy ul. Sokolej 9[17], następnie budynek nr 11, który wyróżnia się dekoracjami w formie tynkowanych fragmentów elewacji. Zapewne w latach 20. XX wieku wybudowano budynek pomocniczy przy ul. Sokolej 7[18], w którego sąsiedztwie zachował się historyczny magazynek podręczny z nitowanej blachy falistej. W latach 30. XX wieku w Gutkowie powstały ponadto dwie nastawnie kolejowe.

Od powstania w 1895 roku inwestycje w obrębie stacji w Gutkowie prowadziła Dyrekcja Kolei w Królewcu, z udziałem olsztyńskiego Kolejowego Urzędu Ruchu, którego siedziba istnieje do dziś przy ul. Partyzantów (obecnie Komenda Miejska Policji). Z administracją kolejową należało także uzgadniać inwestycje drogowe przebiegające w sąsiedztwie dworca w Gutkowie, co

13 Archiwum Państwowe w Olsztynie (dalej APO), Dyrekcja Okręgowa Kolei Niemieckich w Królewcu (dalej DOKN), sygn. 379. Mapa połączeń kolejowych z terenu Prus Wschodnich z 1942 r. podległych Dyrekcji Kolejowej w Królewcu. Dla porównania dworzec w Olsztynie był wówczas dworcem 1 klasy. Funkcjonowały także dworce 2 i 4 klasy, przystanki i agentury, stacje towarowe itd.

14 APO, DOKN, sygn. 379/1024. Obecnie na stacji kolejowej w Gutkowie jest dziewięć torów.

15 APO, DOKN, sygn. 379/1024-1026, 2622, 5537-5539. Wiązało się to m.in. z pracami dotyczącymi budowy przejść lub przejazdów przez tory, przepustów lub rożnego rodzaju dróg dojazdowych itp. Działania takie, jak wynika z dokumentów archiwalnych, trwały od powstania kolei w Gutkowie aż po lata 30. XX w. Jednakże jeszcze zanim kolej dotarła do Gutkowa, niektórzy mieszkańcy wsi odczuli skutki inwestycji na własnej skórze, protestując przeciw zabieraniu z ich pól kamieni; zob. R. Bętkowski, *Jak kolej dotarła do Olsztyna* (cz. 4). *Zanim wybuchła wojna z Francuzami*, Debata, 2018, nr 3 (127), s. 42.

16 Dwa budynki gospodarcze istnieją do dziś. W mniejszym mieściła się pralnia. Z informacji od mieszkańców budynku przy ul. Sokolej 5 wynika, iż jeszcze w latach 60. XX w. znajdował się tu stary kocioł wykorzystywany do prania przez mieszkańców, którzy wspomagali się tarami. W sąsiednim budynku, ze szczytem oszalowanym deskami, hodowano zwierzęta, w tym trzodę chlewną, a odchody gromadzono w betonowych boksach na tyłach budynku (zachowane pozostałości). Zabudowie gospodarczej towarzyszył ogród owocowo-warzywny, gdzie nasadzenia uzupełniano także po 1945 r., kiedy budynkami zarządzały Polskie Koleje Państwowe. Obecnie większość budynków w sąsiedztwie dworca została wykupiona i jest zarządzana przez wspólnoty mieszkaniowe.

17 Istniał 1902 r. Zob. APO, DOKN, sygn. 379/5539.

18 Zob. ankiety zabytków techniki wykonane dla zabytkowych obiektów kolejowych zlokalizowanych w Gutkowie, oprac. A. Płoski, Olsztyn 2010, archiwum Wydziału Kultury i Ochrony Zabytków Urzędu Miasta w Olsztynie. Część budynków obecnie po pracach remontowych, w tym budynki przy ul. Sokolej 7 (elewacje) i 11 (pokrycie dachu).

zrealizowano w przypadku modernizacji szosy powiatowej Olsztyn–Gutkowo[19] oraz Warkały–Gutkowo (1909-1911)[20].

W sąsiedztwie dworca i linii kolejowej powstały w Gutkowie zakłady przemysłowe – co warte podkreślenia – dopiero po pojawieniu się kolei, która sprzyjała tego typu działalności biznesowej (ułatwienia w spedycji, zbycie itp.). Tartak parowy i skład drewna założył przedsiębiorca z Zalewa J. Goldstein, właściciel wielu analogicznych zakładów między innymi w Elblągu, Ostródzie, Olsztynie i Braniewie. W celu usprawnienia transportu towarów, po wcześniejszych uzgodnieniach z dyrekcją kolejową, Goldstein wybudował drogę dojazdową na teren dworca[21]. Po przeciwnej (wschodniej) stronie dworca funkcjonowała cegielnia, podobnie jak tartak zlokalizowana na północ od linii torów kolejowych.

Uruchomienie biegnących przez Gutkowo nowych połączeń kolejowych wymusiło budowę (1910-1912) tzw. dróżniczówek będących siedzibą „strażnika kolejowego" (niem. Bähnwarter). W Olsztynie są to zachowane do dziś budynki przy ul. Wakacyjnej 22 (wzniesiony w pobliżu skrzyżowania linii kolejowej z drogą prowadzącą z Likus do Redykajn) i Bałtyckiej 8 (przy drodze z Likus do Olsztyna)[22]. Budynki te powstały według projektów obowiązujących wówczas na kolei, które nieznacznie modyfikowano, dostosowując je do potrzeb lokalnych i terenowych. Spełniały one przede wszystkim funkcje mieszkania służbowego dróżnika obsługującego pobliski przejazd kolejowy. Do jego zadań należało prowadzenie dozoru nad przejazdem, obsługa szlabanów, sygnalizacji świetlnej i dźwiękowej oraz sprawdzanie stanu torów i podtorza w okolicy przejazdu. Spełniał więc on bardzo ważną funkcję w systemie bezpieczeństwa i dozoru na kolei[23].

W 1908 roku podróż z Olsztyna/Gutkowa do Królewca zajmowała około trzech-czterech godzin (na przykład wyjazd z Olsztyna 4.58, przyjazd do Królewca 8.22); natomiast z Gutkowa do Ornety niewiele ponad godzinę, do Pieniężna niecałe pół godziny dłużej, skąd można było przesiąść się na pociąg do Braniewa[24]. W latach 30. XX wieku na pokonanie odcinka Olsztyn–Gutkowo–Dobre Miasto pociąg osobowy potrzebował 28 minut, Olsztyn–Morąg – 1 godzinę i 6 minut[25].

19 APO, Zbiór kartograficzny, 1457. Projekt drogi z 1895 r., autor radca budowlany Louis Le Blanc.

20 APO, DOKN, sygn. 379/1025. Droga Jonkowo–Gutkowo krzyżowała się z linią kolejową Malbork–Olsztyn.

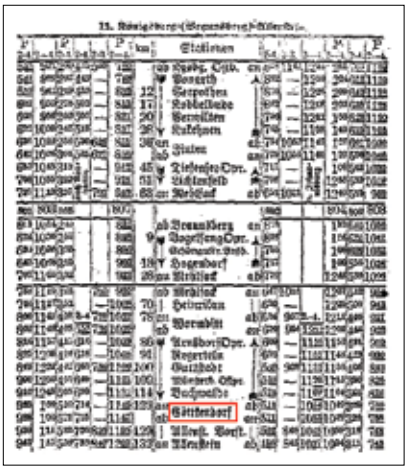
21 APO, DOKN, sygn. 370/5539. Jak wynika z druku firmowego, z początku XX w. przedsiębiorstwa do niego należące działały m.in. także w: Gdańsku, Grudziądzu, Inowrocławiu, Królewcu, Wystruci, Tylży, Sopocie i Toruniu.

22 Więcej o obu budynkach zob. karty ewidencyjne (tzw. białe), oprac. A. Płoski, A. Wojciechowska-Grygo, Olsztyn 2015, archiwum WUOZ w Olsztynie. Po 1945 r. tego typu budynki polscy kolejarze określali potocznie mianem „koszarek".

23 K. Born, *Die Entwicklung der Königlich Preussischen Ostbahn*, Berlin: Hermann, 1911, s. 74.

24 Ost- und Westpreussischer Eisenbahn-Fahrplan, Sommer 1908.

25 H. Kelletat, *Die Städte Ostpreußens in ihrer geographischen Lage und deren Auswirkungen*, Königsberg: Gräfe und Unzer, 1934, s. 105.



5. *Fragment rozkłady jazdy pociągów z 1908 roku. z oznaczonymi połączeniami kolejowymi między innymi na trasie Gutkowo–Królewiec. Reprodukcja z: Ost und Westpreussischer Eisenbahn-Fahrplan, Sommer 1908.*

Po zakończeniu II wojny światowej budynki kolejowe w Gutkowie przejął Skarb Państwa (przejęcie linii kolejowych przez polską administrację nastąpiło 15 sierpnia 1945 roku) i przekazał je w zarząd Polskim Kolejom Państwowym, by następnie wykorzystywać je zgodnie z pierwotnym przeznaczeniem; podobnie budynki mieszkalne, które udostępniono rodzinom kolejarzy. Połączenie kolejowe Olsztyn–Gutkowo–Orneta zostało uruchomione jako pierwsze w nowym województwie olsztyńskim. Trasą tą 2 marca 1945 roku przejechał pociąg wojskowy (za Ornetą znajdowała się wówczas strefa frontowa). Tuż po wojnie kolejarzy obowiązywała dyscyplina wojskowa. Zajmowali się oni wówczas między innymi odbudową torów i budynków oraz naprawą sprzętu[26]. O potrzebach funkcjonowania tego połączenia dla dobra regionu (przez Pieniężno także do Braniewa), co wynikać miało z „rzeczywistych potrzeb", dyskutowano jeszcze nadal w 1947 roku. Wówczas Ornetę określano mianem *najżywszego* miasta w powiecie[27], wtedy braniewskim.



6. *Gutkowo, dworzec (ul. Sokola 5a), widok od strony torów, po lewej pomieszczenie nastawniczego, na drugim planie kolejowe budynki mieszkalne przy ul. Sokolej 7, 9, 11. Stan aktualny. Fot. Adam Płoski.*

26 D. Łaniec, *Województwo olsztyńskie w latach 1945-1948. Studia z odbudowy pozarolniczych działów gospodarki*, Olsztyn: Pojezierze, 1978, s. 30-31, 83-84.

27 J. Nieroda, Województwa gdańskie i olsztyńskie, Biuro Studiów Osadniczo-Przesiedleńczych, IV Sesja Rady Narodowej dla zagadnień Ziem Odzyskanych 18-21 XII 1946, z. VI – Potrzeby osadnictwa na Ziemiach Odzyskanych w zakresie komunikacji, Kraków 1947, s. 49.



7. *Gutkowo, dworzec, po lewej budynek spedycji (mur pruski z wrotami), po prawej pomieszczenie nastawniczego (z historyczną stolarką okienną). Stan aktualny. Fot. Adam Płoski.*

Linię Olsztyn–Gutkowo–Dobre Miasto–Orneta remontowano w 1978 roku. Część wsi Gutkowo, w tym obszar stacji kolejowej, włączono w granice Olsztyna w 1987 roku. Dworzec stracił na znaczeniu w związku z połączeniem Gutkowa z Olsztynem komunikacją miejską. Budynek dworcowy pozostawał czynny do 1993 roku; kasa z poczekalnią działała jeszcze w latach 2000-2004. W związku z dewastacją i próbami podpalenia budynek dworca zamknięto na stałe, uniemożliwiając dostęp osobom postronnym. Obecnie pozostaje nieużytkowany. Najnowszym epizodem w jego historii jest wpis do rejestru zabytków.

Dworzec – aktualny stan zachowania

Budynek dworca (obecnie ul. Sokola 5 a) od wschodu połączony jest z magazynem spedycji, od północy przylega do niego pomieszczenie użytkowane pierwotnie przez nastawniczego – razem tworzą zwartą bryłę składającą się z trzech odrębnych funkcjonalnie części. Jest to obiekt wzniesiony na planie litery L, na ceglanej podmurówce (obecnie częściowo otynkowana), w konstrukcji szkieletowej z wypełnieniem ceglanym (tak zwany mur pruski), niepodpiwniczony, jednokondygnacyjny, przekryty dachem dwuspadowym krytym papą; więźba dachowa budynku drewniana (ostatki belek ozdobnie profilowane), podobnie stropy z trzcinową podsufitką. Elewacje budynku dworca i pomieszczenia nastawniczego są oszalowane pionowo deskami, elewacje budynku spedycji pozostają natomiast nieotynkowane. Do elewacji wschodniej magazynu dostawiono kamienną rampę, zwieńczoną granitowymi płytami. Stolarka okienna i drzwiowa budynku jest w większości historycznie zachowana (okna drewniane oraz metalowe typu przemysłowego w budynku spedycji, gdzie także zachowane są historyczne wrota). Otwory okienne i drzwiowe ujęto w drewniane, ozdobnie profilowane opaski (także wewnątrz). W elewacji południowej magazynu spedycji zachowały się koniowiązy. Wejście do budyn-



8. *Gutkowo, budynek mieszkalny przy ul. Sokolej 5 wzniesiony razem z dworcem. Widok od południa. Po prawej fragment pomieszczeń mieszczących pierwotnie WC. Stan aktualny. Fot. Adam Płoski.*



9. *Gutkowo, zabudowania gospodarcze towarzyszące budynkowi mieszkalnemu przy ul. Sokolej 5. Po lewej pralnia, po prawej budynek inwentarski. Widok z sadu. Stan aktualny. Fot. Adam Płoski.*



10. *Gutkowo, kolejowe budynki mieszkalne przy ul. Sokolej 7, 9, 11. Elewacje tylne, widok od strony torów. Stan aktualny. Fot. Adam Płoski.*



11. *Gutkowo, kolejowe budynki mieszkalne przy ul. Sokolej 9, 11. Elewacje frontowe, widok od południa, z ul. Sokolej. Stan aktualny. Fot. Adam Płoski.*

ku dworca znajduje się w elewacji północnej i obecnie jest wtórnie zabite blachą oraz okratowane, uniemożliwiając tym samym wejście do wnętrza budynku, które podzielone jest na kilka pomieszczeń, ostatnio wykorzystywanych między innymi jako magazyn i biuro oraz pomieszczenie techniczne. Zachował się tu także współczesny piec kaflowy. Budynek jest od wielu lat nieużytkowany, co niestety skutkuje zniszczeniami oraz dewastacją, także wnętrz (zniszczenia oszalowania elewacji, orynnowania, pokrycia dachu, zawilgocenia wnętrza).

Wartości zabytkowe dworca

Dworzec w Gutkowie jest jednym z ostatnich zachowanych w województwie warmińsko-mazurskim tak zwanych dworców barakowych, wznoszonych w Prusach na liniach bocznych, oddawanych do użytku w latach 80. i 90. XIX wieku. Większość tego typu dworców z czasem modernizowano i rozbudowywano, co wiązało się zwykle z ich przekształceniami lub późniejszą rozbiórką. Dworzec w Gutkowie stanowi więc materialne świadectwo zanikają-

cych w regionie tego typu dworców[28]. Zachował oryginalną formę architektoniczno-funkcjonalną oraz autentyczny materiał (substancję zabytkową). Według aktualnej wiedzy autora jest to obecnie jeden z niewielu dworców barakowych w regionie w tak dobrym stanie. Budynek ten, mimo pewnych przekształceń i zniszczeń, nie utracił charakteru architektonicznego związanego z pierwotnie pełnionymi funkcjami, utrzymane zostały jego historyczne elementy: konstrukcja, materiał, bryła, plan, konstrukcja i pokrycie dachu oraz w większości stolarka otworowa, a także podział funkcjonalny (dworzec, magazyn, pomieszczenie nastawniczego), co przekłada się na wartość integralności zabytku (kompletność). W obrębie dworca została zachowana w znacznym stopniu autentyczna substancja zabytkowa, jej istnienie w strukturze obiektów nieruchomych jest jednym z czytelnych wyznaczników ich wartości, w tym historycznej, która jest reprezentowana przede wszystkim przez materialne cechy obiektu. Autentyzm przekłada się także na wartości naukowe[29], gdyż budynek pozostaje materialnym dokumentem historii, stanowiącym przedmiot i źródło badań nad historią olsztyńskiego węzła klejowego, a także kolejnictwa regionu, w tym rozwoju form architektonicznych dworców. Budynek dworca w Gutkowie prezentuje rozwiązania architektoniczno-konstrukcyjne (wartość artystyczna) odzwierciedlające epokę, w której powstał. Jest świadectwem poziomu techniki w dziedzinie budownictwa końca XIX wieku oraz dokumentem lokalnej tradycji i historii, wpisanym w krajobraz kulturowy dawnej wsi Gutkowo (obecnie części Olsztyna). Z racji związku z kolejnictwem dworzec jest również wartościowym przykładem zabytku techniki i dziedzictwa poprzemysłowego. Stanowi najstarszy element historycznego zespołu stacji kolejowej w Gutkowie, a jego metryka (czas powstania – 1884 rok) również pozostaje wyznacznikiem wartości zabytkowych (historycznych). Pomimo pewnych zniszczeń budynek nie utracił powyższych wartości zabytkowych, a warto tu podkreślić, iż – zgodnie z zapisami art. 6 ust. 1 pkt. 1. Ustawy z 23 lipca 2003 roku o ochronie zabytków i opiece nad zabytkami (Dz. U. nr 162, poz. 1568 z późniejszymi zmianami) – zabytki nieruchome podlegają ochronie i opiece bez względu na stan zachowania. Za objęciem dworca w Gutkowie ochroną konserwatorską wydaje się także wskazywać interes społeczny, ponieważ budynek przedstawiać może wartości dla mieszkańców miasta, pozostając elementem tożsamości dawnej, nieistniejącej obecnie w swych historycznych granicach wsi Gutkowo, której część stanowi teraz dzielnicę Olsztyna. Budynek dworca może stać się także ogólnodostępnym miejscem integrującym lokalną społeczność, z którym mieszkańcy będą mogli się identyfikować i związać emocjonalnie.

28 Pierwotnie taki dworzec istniał np. w Dobrym Mieście, gdzie został zastąpiony przez nowy, murowany obiekt. Do dziś dworce barakowe, jednak wtórnie przekształcone, w tym zniszczone, zachowały się np.: w Lubominie, Stawigudzie, Miłomłynie, Gamerkach Wielkich, Gryźlinach.

29 Zob.: M. Witwicki, *Kryteria oceny wartości zabytkowej obiektów architektury jako podstawa wpisu do rejestru zabytków*, [w:] Ochrona Zabytków, 2007, nr 1, s. 77-97.

Pozostałe obiekty kolejowe

W sąsiedztwie budynku dworca w Gutkowie, będącego głównym tematem niniejszego artykułu, przetrwały także inne historyczne budynki mieszkalne i gospodarcze przeznaczone pierwotnie dla rodzin kolejarskich (ul. Sokola 5, 7, 9). Są to budynki typowe – charakterystyczne dla takiej zabudowy powstającej wraz ze wzrostem rangi i z rozwojem stacji kolejowej, a więc od lat 80. XIX wieku aż po lata 20.-30. XX wieku. Ich bryły i historyzujące elewacje, a także zachowane inne elementy świadczące o czasie powstania (między innymi klatka schodowa, stolarka okienna, pokrycie dachu) stanowią wartościowy przykład zabytkowej zabudowy związanej z kolejnictwem, wyróżniającej się na terenie Gutkowa, a w Olsztynie mającej swój odpowiednik wśród zabudowy osiedla kolejowego między innymi przy ul. Żeromskiego. Ponadto w obrębie stacji kolejowej w Gutkowie znajdujemy fragmenty starodrzewu, w tym szpaleru klonowego, który stanowi pozostałość alei dojazdowej do dworca, dawniej tak charakterystycznego elementu krajobrazu regionu Warmii i Mazur. Szpaler prawie całkowicie wycięto w ostatnich latach w związku z budową osiedlowego chodnika. Drobiazgiem do uwzględnienia, acz nieodzownym na stacji kolejowej, pozostają zawsze perony i rampa, które także zachowały się w Gutkowie, nosząc ślady prac modernizacyjnych; w ich sąsiedztwie znajdują się wykonane z żelbetowych płyt zasieki służące do składowania towarów sypkich, na przykład węgla.



12. *Gutkowo, pozostałości alei dojazdowej do dworca, fragment szpaleru klonowego. Stan aktualny. Fot. Adam Płoski.*

Nie są to jedyne obiekty związane z koleją w Gutkowie. Na wyróżnienie, także ze względu na funkcje, zasługują zlokalizowane w pewnym oddaleniu od dworca dwie nastawnie powstałe w związku z rozbudową stacji i systematycznego zwiększania się ruchu na liniach biegnących przez wieś. Pierwszą z nich, znajdującą się przy ul. Bażantowej, wzniesiono w 1930 roku[30] w pobliżu przecinającej tory drogi, która prowadziła do cegielni oraz zabudowań kolonijnych wsi Redykajny. Budynek ten, z charakterystycznym wykuszem w elewacji frontowej, remontowano w ostatnich latach (2012), na skutek czego uszczupleniu uległy jego wartości zabytkowe (między innymi elewacje obłożono styropianem, wymieniono stolarkę okienną na wykonaną z PCV, dach przykryto blachodachówką itd.). W budynku nastawni, także w poziomie przyziemia, znajdują się obecnie współczesne urządzenia sterowania ruchem pociągów, służące do zmiany położenia zwrotnic i nastawiania sygnałów semaforów za pomocą układu cięgien (pędni drutowych)

30 Daty roczne powstania obu nastawni podano za dokumentacją PKP. Więcej o obu nastawniach zob.: A. Płoski, *Śladami dziedzictwa techniki*, Olsztyński Rocznik Konserwatorski, 2015, s. 98-99; tenże, karty ewidencyjne (tzw. białe), Olsztyn, 2015, archiwum WUOZ w Olsztynie.

i dźwigni. Jako datę produkcji tych urządzeń tabliczka znamionowa wskazuje 1954 rok (Fabryka Sygnałów Kolejowych Żory). Urządzenia znajdujące się w przyziemiu budynku wymieniono jednakże prawdopodobnie w 1957 roku. Obecnie w nastawni pracuje dyżurny ruchu, który zawiaduje stacją w Gutkowie i „puszcza" pociągi do nastawni na trasie w kierunku Jonkowa. Podobnie rzecz ma się z użytkowaniem kolejnej nastawni, która funkcjonuje obok budynku Gutkowo nr 55, w sąsiedztwie ul. Ignacego Łukasiewicza. Budynek ten wzniesiono w 1935 roku. Wraz z budową nastawni zmieniono także układ dróg w jej otoczeniu, w tym przejazd przez tory, które przecinała droga prowadząca do zabudowań kolonijnych wsi Gutkowo. Charakterystyczny dwukondygnacyjny budynek przekryty jest dachem czterospadowym z dachówką ceramiczną holenderką, elewacje są jeszcze nadal nieprzekształcone wtórnie (remont jest od kilku lat planowany), a w północnej zachowały się oryginalne drzwi wejściowe (drewniane, ozdobne); wnętrza są natomiast współcześnie przekształcone. Także tu wyposażenie techniczne jest współczesne. Kilka lat temu zdemontowano wewnątrz żeliwny piec z przełomu lat 40. I 50. XX wieku. Oba budynki nastawni są obecnie wykorzystywane zgodnie ze swoim pierwotnym przeznaczeniem i znajdują się w granicach administracyjnych Olsztyna.



13. *Gutkowo, nastawnia kolejowa przy ul. Bażantowej, stan aktualny, po remoncie. Fot. Adam Płoski.*



14. *Gutkowo, nastawnia kolejowa w sąsiedztwie budynku Gutkowo 55 i ul. Łukasiewicza. Stan aktualny. Fot. Adam Płoski.*

Wartym wspomnienia obiektem związanym z pojawieniem się w Gutkowie kolei jest wiadukt drogowy wzniesiony na początku XX wieku w ciągu obecnej ul. Kanarkowej. Prace projektowe związane ze zmianą układu drogowego i budowę wiaduktu prowadzono w 1902 roku[31]. Postawiono go, wykorzystując żelbet. Kolejne prace w jego obrębie trwały w okresie międzywojennym (1921), o czym informowały nieistniejące obecnie kontrolki. Jest to wiadukt jednoprzęsłowy, zlokalizowany nad linią kolejową Olsztyn–Morąg. Prowadzi doń droga, obustronnie obsadzona starodrzewem (aleja), której towarzyszą historyczne kamienie przydrożne, charakterystyczne dla dawnych dróg. Drogą tą prowadzi pieszy szlak turystyczny im. Alojzego Śliwy. Przykładem kole-

31 APO, DOKN, sygn. 379/5539. Remont wiaduktu przeprowadzono w latach 1998-1999. Dokumentacja z nim związana znajduje się w archiwum WUOZ w Olsztynie oraz Zarządzie Dróg, Zieleni i Transportu w Olsztynie.



15. *Gutkowo, żelbetowy wiadukt drogowy w ciągu ul. Kanarkowej, wzniesiony nad linią kolejową Olsztyn–Morąg w 1902 roku. Stan aktualny. Fot. Adam Płoski.*

nego zabytku techniki w Gutkowie, związanego z drogownictwem jest droga, tym razem brukowana, zaopatrzona w drogę letnią i również kamienie przydrożne oraz nasadzenia alejowe (okolice ul. Słowiczej, wzdłuż torów kolejowych w kierunku Mątek). Także ona przechodziła modyfikacje w związku z budową kolei w Gutkowie. Drogą tą również wiedzie szlak turystyczny (pieszy) związany z upamiętnieniem przemarszu wojsk napoleońskich podczas wojny z Rosją i Prusami w lutym 1807 roku.

Przyszłość dworca

Dworzec w Gutkowie jest najbardziej wartościowym pod względem zabytkowym obiektem związanym z kolejnictwem na terenie dawnej wsi Gutkowo, jednym z najstarszych obiektów klejowych w Olsztynie. Niestety jako nieużytkowany jest narażony na zniszczenia. Pomimo że kilka lat temu (2015) pojawiła się szansa na przekazanie budynku olsztyńskiemu samorządowi, to planów tych nie sfinalizowano[32]. Obecnie budynek nadal pozostaje we władaniu PKP, które na razie nie przewiduje jego remontu, chociaż zapowiadany jest na najbliższe lata remont linii kolejowej w Gutkowie, a następnie uruchomienie



16. *Gutkowo, plan sytuacyjny stacji kolejowej. Oprac.: A. Płoski. Reprodukcja planu z: https://msipmo.olsztyn.eu/imap/ 1 – dworzec, ul. Sokola 5a, 2 – budynek mieszkalny przy ul. Sokolej 5 z budynkami gospodarczymi. 3 – budynki mieszkalne z gospodarczymi przy przy ul. Sokolej 7, 9, 11, 4 – nastawnia przy ul. Bażantowej, 5 – nastawnia w sąsiedztwie budynku Gutkowo 55.*

32 https://www.transport-publiczny.pl/wiadomosci/pkp-maja-pomysl-na-dworzec-w-olsztynskim-gutkowie-49562.html; http://olsztyn.wyborcza.pl/olsztyn/1,48726,18285138,PKP_bez_pomyslu_na_dworzec_w_Gutkowie__Kto_go_przejmie_.html [data odczytu: 15 października 2018 r.].

kolei podmiejskiej, co mogłoby stworzyć szansę nawet na przywrócenie budynkowi jego pierwotnych funkcji.

Działania olsztyńskiego TOnZ, związane z wpisem budynku do rejestru zabytków, otwierają nowy rozdział w historii obiektu i stwarzają szanse na pozyskanie funduszy na remont, ale także jednocześnie zwracają uwagę na warte ochrony wartości zabytkowe budynku, które nie powinny zostać utracone, ale wręcz wyeksponowane. Towarzystwo, w ramach swoich możliwości, gotowe jest na podjęcie współpracy z osobą lub instytucją, która przywróci budynek ponownie do życia. Remont i rewitalizacja wydają się tu niezbędne, a biorąc pod uwagę pogarszający się stan budynku, wręcz konieczne. Działania takie pozwolą ukazać wyjątkową wartość zabytkową budynku (także dla krajobrazu kulturowego Gutkowa i Olsztyna) i zarazem niewątpliwy urok dawnych, niewielkich dworców wznoszonych z wykorzystanie tak zwanego muru pruskiego w wielu miasteczkach i wsiach regionu Warmii Mazur. Wszak dziś zostało już ich naprawdę niewiele. W zamyśle olsztyńskiego TOnZ wpis do rejestru zabytków ma się temu znacząco przysłużyć.

Adam Płoski

Adam Płoski, historyk, w latach 2000-2007 zatrudniony w Wojewódzkim Urzędzie Ochrony Zabytków w Olsztynie, obecnie w Narodowym Instytucie Dziedzictwa OT w Olsztynie. Członek zarządu Towarzystwa Opieki nad Zabytkami Oddział w Olsztynie oraz Polskiego Towarzystwa Historycznego. Autor dokumentacji i artykułów na temat zabytków, krajobrazu kulturowego oraz dziedzictwa poprzemysłowego regionu Warmii i Mazur.