

Szymon Bakalarczyk

PROCES MODERNIZACJI INFRASTRUKTURY KOLEJOWEJ PKP A DZIEDZICTWO KULTUROWE PRZYKŁAD ZESPOŁU DWORCA KOLEJOWEGO W OSTRÓDZIE

W ostatnich latach wyraźnie zauważalna jest intensyfikacja inwestycji PKP w modernizację taboru, linii kolejowych, jak i obiektów i urządzeń służących ich obsłudze. Podejmowane działania obejmują zarówno budowę nowych elementów infrastruktury, jak również rozbiórki i remonty starszych budynków, budowli i urządzeń. Znaczny udział wśród nich stanowią obiekty liczące sto, a czasem nawet ponad 150 lat, powstałe w okresie największej ekspansji kolei żelaznych. Wiele z nich, mimo że zakwalifikować je można jako zabytki architektury lub/i techniki stanowiące świadectwo rozwoju przemysłowego i komunikacyjnego, weszło w początek XXI wieku jako mocno wyeksploatowane, zaniedbane i w zróżnicowanym stanie technicznym. Oprócz względów finansowych wpływ na taki stan rzeczy miały: postęp techniczny, priorytety ekonomiczne, zmiana zapotrzebowania, optymalizacja siatki lub/i harmonogramu połączeń, trudności z efektywnym wykorzystaniem lub adaptacją do aktualnych potrzeb.

Niniejszy artykuł przedstawia problematykę związaną z remontem i przebudową XIX-wiecznej stacji kolejowej Ostróda jako części inwestycji dotyczącej modernizacji linii 353 na odcinku Jabłonowo Pomorskie–Iława–Olsztyn–Korsze. Inwestycja obejmowała przebudowę infrastruktury kolejowej w rejonie dworca pasażerskiego i towarowego w Ostródzie, w ramach której przewidziano remont historycznego budynku głównego, rozbiórkę dwóch nastawni kolejowych Or i Or2[1], dostosowanie nastawni Or1 do nowych urządzeń oraz przebudowę peronów z likwidacją obecnego przejścia podziemnego z wiatami i wykonaniem nowego, przesuniętego na wschód od budynku dworca.

Zakres prac stanowił przedmiot oceny dokonanej przez Wojewódzki Urząd Ochrony Zabytków w Olsztynie – Delegaturę w Elblągu, z uwagi na ujęcie zespołu dworca kolejowego w wo-

1 Oznaczenia nastawni pochodzą od nazw stacji kolejowych, przy których się znajdują, indeks liczbowy jest dodawany w przypadku istnienia kilku nastawni przy jednej stacji.



1. Ostróda, zespół dworca kolejowego. Główny budynek dworca osobowego, widok od strony południowej, 2018. Fot. Szymon Bakalarczyk.

jewódzkiej ewidencji zabytków. Głównym postulatem wydanych zaleceń konserwatorskich było wykonanie dokumentacji historyczno-konserwatorskiej, określającej dopuszczalność zamiarów inwestora w kontekście wartości prezentowanych przez każdy z wymienionych obiektów.

Opracowanie wspomnianej dokumentacji zlecono dwóm zespołom. Przeprowadzenie kwerendy archiwalnej przez autora pozwoliło na rozpoznanie kolejnych przekształceń układu torowisk i peronów w Ostródzie, cezur budowy nastawni oraz sformułowanie wytycznych i uwag do dokumentacji projektowej, wykonanej na zlecenie PKP PLK Centrum Realizacji Inwestycji Region Północny w 2018 roku. Opis formalny oraz badania konserwatorskie nastawni Or1, Or2 i wiat peronowych wykonała Barbara Zalewska[2], zaś dokumentację dla nastawni Or opracował zespół: Izabela Świętochowska, Grzegorz Świętochowski, Mariusz Kaliszewski[3].

Zarys historyczny kolei w Ostródzie

Linia kolejowa przez Ostródę powstała w ramach rozbudowy sieci Królewskiej Kolei Wschodniej (*Königliche Ostbahn*) w kierunku południowym. Dotychczasowa trasa łączyła Wystruć[4], Królewiec, Braniewo, Elbląg, Tczew i Byd-

2 B. Zalewska, S. Bakalarczyk, Studium historyczno-konserwatorskie zespołu zabudowy dworca kolejowego w Ostródzie. Przejście podziemne z zadaszonymi schodami wyjściowymi na perony. Nastawnia „Or2" przy ul. Słowackiego. Nastawnia „Or1" w północno-zachodniej części zespołu dworca. Torowisko i perony, Olsztyn, październik 2018, mps w Archiwum Wojewódzkiego Urzędu Ochrony Zabytków w Olsztynie Delegatury w Elblągu (dalej: Archiwum WUOZ Elbląg).

3 I. Świętochowska, G. Świętochowski, M. Kaliszewski, Dokumentacja badań konserwatorskich i architektonicznych. Nastawnia dysponująca „Or" w zespole dworca kolejowego w Ostródzie. Ostróda, ul. J. Słowackiego 13. Analiza konserwatorsko-architektoniczna zabytku, Ostróda, wrzesień 2018, mps w Archiwum WUOZ Elbląg.

4 Niem. *Insterburg*, obecnie. Czerniachowsk.

goszcz. Nową trasę zaprojektowano jako odcinek magistrali Toruń–Wystruć, będący przedłużeniem linii Wrocław–Poznań–Bydgoszcz–Toruń, ukończonej w 1873 roku przez Towarzystwo Kolei Górnośląskich[5]. Przebieg przez Kowalewo Pomorskie, Jabłonowo, Iławę, Ostródę i Korsze, czyli *centralne rejony Prus Wschodnich w planach strategicznych rządu pruskiego*, miał umożliwić wykorzystanie jej jako rokady o dużym znaczeniu militarnym[6]. Odcinek Jabłonowo–Ostróda otwarto 1 grudnia 1872 roku, a połączenie w stronę Olsztyna dopiero 15 sierpnia 1873, po ukończeniu mostu nad Łyną w Olsztynie oraz na Wiśle w Toruniu[7].

W krótkim czasie przełożyło się to na szybki rozwój węzłów kolejowych w Toruniu i Wystruci, w której łączyły się obie linie kolei wschodniej. Opisywana linia stała się także odcinkiem szlaku komunikacyjnego między Petersburgiem i Paryżem, wiodącym na zachód od Poznania przez Gąbin, Halle i Kolonię. Skomunikowanie prowincji Prusy Wschodnie z pozostałymi terenami Cesarstwa Niemieckiego przyczyniło się do zwiększenia wymiany towarowej, migracji ludności oraz stopniowej integracji z ogólnoniemiecką gospodarką, a tym samym przyśpieszeniem procesu industrializacji wschodnich prowincji kraju[8].



2. Przebieg linii kolejowej przez Ostródę w 1878 roku. Kreis Osterode im Regierungs-Bezirke Koenigsberg Koeniglische Landesaufnahme 1878. Biblioteka Narodowa, sygn. sygn. ZZK 1432.

Na początku lat 90. XIX wieku rozbudowano w Ostródzie układ torowisk w związku z utworzeniem nowych połączeń w kierunku północnym i południowym. 1 września 1893 roku ukończono budowę łącznicy kolejowej z Elbląga, przez Myślice, Miłomłyn do Ostródy, również przewidzianą jako przyfron-

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. 35.
6 Tamże. Rokada to linia kolejowa albo szosa równoległa lub skośna do linii frontu, zapewniająca łączność między różnymi jego odcinkami.
7 Drugi most stały po Tczewie (tamże, s. 165).
8 Tamże, s. 36.

towa rokada[9]. Realizacja tej inwestycji wymagała wykonania nasypu oraz grobli dzielącej Jezioro Drwęckie między dworcem towarowym a zespołem lokomotywowni (między odnogą jeziora a Kanałem Oberlandzkim), widocznych na planie z lat 1898–1904[10]. W 1909 roku odnoga ta zyskała na znaczeniu po uruchomieniu odcinka Miłomłyn–Morąg, łączącego się z linią do Ornety i Lidzbarka Warmińskiego[11]. Natomiast rok później, 1 listopada 1894 roku, Ostróda uzyskała połączenie z Olsztynkiem, dla którego utworzono rozjazd we wschodniej części miasta na wysokości obecnej ul. Drwęckiej[12].



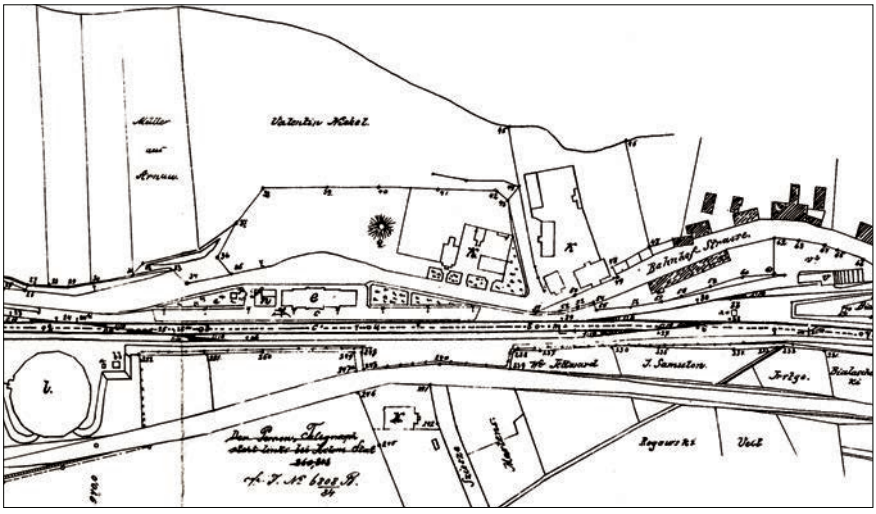
3. Rozbudowany układ połączeń kolejowych w 1915 roku. Arkusz A34 B30 (166) Osterode in Ost-Pr. (Ostrod). Wyd. Woskowy Instytut Geograficzny, 1923.

W 1945 roku Armia Czerwona zdemontowała tory, likwidując tym samym połączenie do Olsztynka, a pozostający po nim nasyp, na odcinku aż do jeziora Sajmino, wykorzystano jako podbudowę drogi krajowej, a w ostatnich latach przy budowie trasy S 7. W 2006 roku zlikwidowano nieczynne od 1994 roku tory w kierunku północnym do Miłomłyna, a pozostałą po nich groblę wraz z mostem przekształcono w ścieżkę pieszo-rowerową[13].

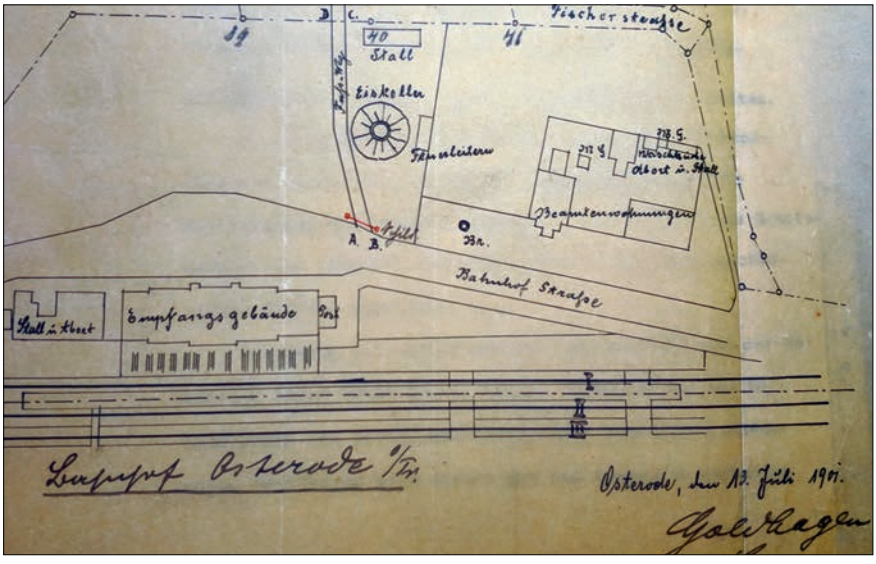
O szczegółowych przekształceniach układu torowisk pozwala wnioskować analiza szeregu planów przechowywanych w Archiwum Państwowym w Olsztynie (dalej: APO). W 1884 roku linia z Olsztyna była jednotorowa, na wyso-

9 Tamże, s. 43.
10 *Atlas historyczny miast polskich*, t. III *Mazury*, z. 2 *Ostróda*, Toruń: Uniwersytet Mikołaja Kopernika, 2014, plan nr 9: Ostróda. Okolice miasta 1898–1904, skala 1:25000.
11 A. Piątkowski, dz. cyt., s. 46, 167.
12 Tamże, s. 168.
13 Ruch osobowy i towarowy zamknięto odpowiednio w 1992 i 1994 r. https://www.atlaskolejowy.net/infra/?id=linia&kraj=pl&poz=257; https://www.bazakolejowa.pl/index.php?dzial=linie&id=511&od=1&do=16&ed=0&okno=historia [data dostępu 10 października 2018].

kości obecnej nastawni Or2 ulegała rozdzieleniu na trzy tory z jednym peronem przy dworcu osobowym i osiągała siedem torów na dworcu towarowym, bez uwzględnienia bocznic zakończonych czołowo. Plan z 1901 roku jako pierwszy przedstawia dodatkowe perony: dwukrawędziowy, wyspowy między torem 1 i 2 oraz boczny jednokrawędziowy przy torze 3.

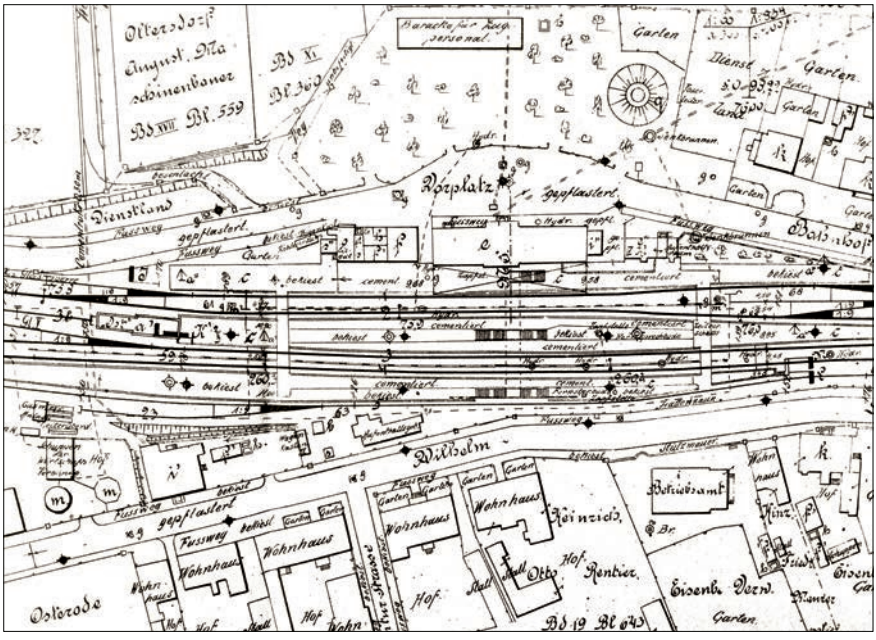


4. W 1884 roku linia z Olsztyna była jednotorowa, na wysokości obecnej nastawni OR2 ulegała rozdzieleniu na trzy tory z jednym peronem przy dworcu osobowym i osiągała siedem torów na dworcu towarowym, bez uwzględnienia bocznic zakończonych czołowo. Archiwum Państwowe w Olsztynie, Dyrekcja Okręgowa Kolei Niemieckich w Królewcu, sygn. 379/1546.



5. Plan z 1901 roku jako pierwszy przedstawia dodatkowe perony: dwukrawędziowy, wyspowy między torem 1 i 2 oraz boczny jednokrawędziowy przy torze 3. Archiwum Państwowe w Olsztynie, Dyrekcja Okręgowa Kolei Niemieckich w Królewcu, sygn. 379/3463.

W 1905 roku od strony Olsztyna i Olsztynka na stację prowadziły trzy tory, które ulegały rozwidleniu na dworcu osobowym na pięć – peron boczny od strony południowej przekształcono w wyspowy, dodając między nim a obecną ul. 11 Listopada dodatkowe dwa tory. Analiza dostępnych planów pozwala stwierdzić, iż w latach 1907–1913 dokonano całkowitej przebudowy peronów osobowych, nadając im nowy kształt, zasadniczo zachowany do dziś. Oznacza to, że częścią tej inwestycji było także wybudowanie przejść podziemnych z wiatami peronowymi[14]. Nastawnia Or oraz zachodnie zakończenia peronów widoczne są już na planie z 1911 roku[15], jednakże nastawnia Or2 ze względu na zróżnicowany zasięg arkuszy jest widoczna dopiero na planie z 1917.



6. Ostróda, zespół dworca kolejowego. Układ peronów i torowisk przy dworcu osobowym po przebudowie na przełomie pierwszej i drugiej dekady XX wieku, stan z 1919 roku. Archiwum Państwowe w Olsztynie, Dyrekcja Okręgowa Kolei Niemieckich w Królewcu, sygn., 379/715.

Opisane przekształcenia wiązały się ze zmianą przebiegu torowisk w części osobowej oraz rozbudową dworca towarowego do 13 głównych torów. Zdjęcie lotnicze miasta wykonane w 1944 roku oraz schemat układu stacji według stanu na rok 2015[16], z wyjątkiem kilku zdemontowanych torowisk, nie wykazują istotnych różnic w stosunku do stanu z początku XX wieku.

14 Cały przebieg peronów i przejścia widoczne są na planie archiwalnym z 1913 r., zob.: J. Müller, *Dzieje Ostródy*, Ostróda: Muzeum w Ostródzie, 2010, s. 492–493.

15 Archiwum Państwowe w Olsztynie (dalej APO), Dyrekcja Okręgowa Kolei Niemieckich w Królewcu, sygn. 379/715. Zakupy gruntów dotyczące Ostródy.

16 Schemat stacji Ostróda wg stanu z 2015 wg Adriana Karawata; https://semaforek.kolej.org.pl/wiki/images/d/d6/Ostroda_2015.png [data dostępu: 10 października 2018].



7. Pierwotny wygląd dworca kolejowego w Ostródzie od strony południowej, jeszcze bez wiaty wzdłuż peronu 1 dodanej i z pierwotnym dachem sprzed modernistycznej przebudowy. Widoczne są sterczyny narożne ryzalitu środkowego, zegar elewacyjny i płotki śniegowe w formie niskich metalowych attyk dekorowanych motywem akroterionu. www.bildarchiv-ostpreussen.de, sygn. 104811.

Prace remontowe budynków zespołu dworca

W ramach modernizacji będącej przedmiotem niniejszej analizy w pierwszej kolejności, w latach 2012–2014, przeprowadzono prace remontowe i adaptacyjne do nowej funkcji głównego budynku dworca[17]. Pierwotnie nieotynkowany gmach z żółtej cegły licowej przed rozpoczęciem remontu miał wtórne tynki z partiami fakturalnymi w głównych polach elewacji rozdzielonych lizenami[18]. W czasie prac wszędzie zastosowano gładkie tynki i pastelową kolorystykę



8. Ostróda, zespół dworca kolejowego. Główny budynek dworca osobowego, widok od strony północnej, 2018. Widoczne nieuzasadnione zróżnicowanie kolorystyczne poszczególnych części elewacji, wprowadzone podczas ostatniego remontu. Fot. Szymon Bakalarczyk.

17 http://www.ostrodanews.pl/warto-wiedziec-ze/dworzec-pkp-dobrej-kondycji/ [data dostępu: 10 października 2018]; http://mops.ostroda.pl/index.php/elektroniczna-skrzynka-podawcza/55-ogloszenia/rozne/309-spoeczne-funkcje-odnowionego-dworca-pkp-w-ostrodzie [data dostępu: 10 października 2018]. Dokumentacje projektowe dla tych prac znajdują się w Archiwum WUOZ Elbląg, sygn. E/7778; E/8549-8552; E/8600; E/8106.

18 Archiwalne fotografie potwierdzają, że otynkowanie elewacji północnej nastąpiło już w okresie międzywojennym, zob.: www.bildarchiv-ostpreussen.de, sygn. 23910, 118828 [data dostępu: 10 października 2018].


N
B
Dtsch. Eylau
1
2
3
4
5
6
7



9. Zdjęcie lotnicze okolic dworca w Ostródzie z 1944 roku. Stan na fotografii, jak również schemat układu stacji z 2015 roku autorstwa Adriana Karawata, z wyjątkiem kilku zdemontowanych torowisk nie wykazują istotnych różnic w stosunku do stanu z początku XX wieku. Zbiory Archiwum National Archives at College Park, sygn. DT/TM-3.

ze zróżnicowaniem na ciemniejsze detale i jaśniejsze tło ścian. Dodatkowo kolorystycznie zróżnicowano środkową część dworca od bocznych skrzydeł, przecinając jednocześnie kolorem parterową część od strony północnej, dodaną w okresie międzywojennym. Nie jest to więc rozróżnienie brył o różnej chronologii ani nawiązanie do pierwotnego wykończenia dworca, który zasadniczo był monochromatyczny i dzięki wyraźnej fakturze cegieł rozdzielonych spoinami miał zdecydowanie bardziej surowy charakter. W ramach inwestycji zlikwidowano również tor przy peronie nr 1 bezpośrednio przy dworcu[19], a jego wyłączoną z użytkowania krawędź wygrodzono jasnoszarymi przęsłami o formie jedynie ogólnie nawiązującej do ogrodzeń kutych i nitowanych stosowanych w drugiej połowie XIX wieku, mimo że pierwotna forma bariery rozdzielającej poszczególne torowiska o wyraźnie ciemniejszej kolorystyce znana jest z archiwalnej ikonografii.

Perony i przejście podziemne



10. Ostróda, zespół dworca kolejowego. Historyczna nawierzchnia peronu 1 z granitowym obrzeżem, 2018. Fot. Szymon Bakalarczyk.

Dostępna ikonografia wskazuje, że pierwotnie perony wykończono, stosując grube obrzeża granitowe oraz płytki chodnikowe w układzie sieciowym-romboidalnym. Jeszcze przed końcem XIX wieku na peronie 1 dodano sześcioprzęsłową wiatę osłaniającą podróżnych przed deszczem[20]. Podczas modernizacji i przebudowy peronów na początku XX wieku wzdłuż krawędzi peronów zastosowano nawierzchnie opisane jako betonowe (*cementiert*), a pośrodku ciągów komunikacyjnych i na przejściach między peronami jako żwirowe (*bekiest*). Ślady takiego zróżnicowania nie zostały utrwalone na fotografiach ani nie zachowały się w obiekcie. Jedyna pozostałość historycznych nawierzchni w formie betonowych płytek z dodatkiem drobnego kruszywa bazaltowego przetrwała fragmentarycznie na niewyremontowanej części peronu 1, po zachodniej stronie budynku dworca[21].

Obecny wygląd peronów 1, 2 i 3 jest efektem późniejszych remontów z użyciem współczesnych materiałów. Z uwagi na brak pozostałości pierwotnych nawierzchni peronów 2 i 3 podczas ich remontu wskazane byłoby nawiązanie do rozwiązania historycznego, to jest do zastosowania płytek betonowych

19 Pierwotnie w oznaczaniu peronów stosowano numerację rzymską.
20 Dworzec pierwotnie powstał bez zadaszenia peronu 1. Cezurę jego budowy wyznacza pocztówka z dopisaną datą dedykacji 22.12.1898 r., zob.: www.bildarchiv-ostpreussen.de, sygn. 118014 i 104811 [data dostępu: 4 sierpnia 2021].
21 APO, Dyrekcja Okręgowa Kolei Niemieckich w Królewcu, sygn. 379/715. Plany dworca z 1917 i 1919 r.

lub lastrykowych w układzie sieciowym, podobnie jak miało to miejsce podczas remontu peronów na stacji Gdańsk Główny, gdzie odtworzono nawierzchnię brukowaną oraz neutralne stylistycznie i kolorystycznie płyty krawędziowe[22].

Podobnie jak perony, zespół przejścia podziemnego wraz z wiatami stanowi nieodłączny element zespołu dworca osobowego, będący dokumentem historii oraz świadczący o wzroście intensywności ruchu pasażerskiego w Ostródzie.



11. Ostróda, zespół dworca kolejowego. Wiata na peronie 2. Widok od strony zachodniej, 2018. Fot. Szymon Bakalarczyk.

Otwarte na obie strony wejścia na perony zakomponowano osiowo z głównym budynkiem dworca, co stworzyło kompozycję o wysokich walorach estetycznych, chętnie utrwalaną jako symbol miasta na zdjęciach prywatnych i pocztówkach. Rozwiązanie to, mimo upływu ponad stu lat od czasu budowy, zachowało swoje walory funkcjonalne – zejście do tunelu znajduje się w środkowej części peronu i prowadzi do głównej sali kasowej dworca, poddanej w ostatnich latach renowacji.

Dlatego pomysł likwidacji tunelu z częściowym pozostawieniem ślepego zejścia i przeniesieniem zadaszeń schodów w inne miejsce, w dokumentacji wykonanej przez autora niniejszego artykułu na zlecenie PKP[23], został oceniony negatywnie jako prowadzący do zniekształcenia historycznie ukształtowanej formy zespołu dworca osobowego w Ostródzie, grożący zniszczeniem autentycznej substancji zabytkowej i rozwiązań formalnych oraz konstrukcyjno-funkcjonalnych charakterystycznych dla architektury dworcowej początku XX wieku. Pod względem technicznym projektowane przeniesienie wiat oraz granitowych stopni o znacznej szerokości może okazać się trudne w realizacji, a nawet niemożliwe ze względu na konieczność dostosowania projektu nowych przejść do aktualnych przepisów budowlanych.

W związku z tym zaproponowano, aby istniejące przejście podziemne poddać pracom konserwatorskim, a w przypadku realizacji nowego nawiązać estetyką i kształtem wiat do rozwiązania historycznego w sposób pozwalający na odróżnienie elementów oryginalnych oraz współczesnych, na przykład poprzez wykonanie ramy jako spawanej. Mimo wstępnego oporu koncepcja ta zyskała aprobatę PKP, zleceniodawcy opracowania.

22 http://trojmiasto.wyborcza.pl/trojmiasto/7,35612,23966342,na-dworcu-gdansk-glowny-nowy-peron-juz-cieszy-oczy.html [data dostępu: 2 sierpnia 2021].
23 Zob. przyp. 2.

Obecnie schody na główny poziom przejścia podziemnego wykonane są z betonu, wyjścia na perony zachowały jednak oryginalne, prostokątne (bez nosków) schody kamienne wycinane z bloków granitowych. Ściany i odcinkowe sklepienie przejścia są wtórnie wykończone współczesnymi materiałami. Z analizy porównawczej wyglądu przedwojennego i współczesnego zadaszeń schodów tunelu wynika, iż poza przemalowaniem i usunięciem oryginalnych poręczy z drewnianym pochwytem uniknęły one poważniejszych przekształceń. Należy je poddać pracom konserwatorskim i renowacyjnym. Na postawie odkrywek i analizy mikroskopowej ustalono, że wiaty oryginalnie malowane były farbą olejną w kolorze szarym.

Ze względu na brak przekazów dotyczących pierwotnego wyglądu wnętrza przejścia podziemnego w ramach analogii zalecono zastosowanie na ścianach prostokątnych płytek szkliwionych, stosowanych w tym czasie powszechnie w tunelach dworcowych na terenie całych Prus i zachowanych do dziś bądź udokumentowanych między innymi na stacjach: Iława Główna, Toruń Główny, Sopot Główny, Gdańsk Oliwa, Słupsk, Ełk[24]. Na tej samej zasadzie zasugerowano ułożenie na posadzkach płytek kamionkowych, dopuszczając jednocześnie obniżenie poziomu podłogi tunelu dla zwiększenia jego wysokości (obecnie ma on jedynie około 2 metrów).

Najnowsze informacje wskazują, że ostatecznie – zamiast remontu historycznego tunelu wraz ze schodami – uzgodniono jego likwidację poprzez zasypanie.

Nastawnia Or2

Budynek powstał w latach 1907–1913 po północnej stronie torowiska przy zakolu dzisiejszej ul. Sienkiewicza (wcześniej *Bahnhofstrasse* – ulica Dworcowa), na wysokości rozjazdów poprzedzających wjazd na perony od strony wschodniej. Dotychczas kontrolowano je z budki zwrotniczego, położonej nieco bliżej torowiska. Modernizację prawdopodobnie przeprowadzono równolegle z budową nastawni Or po zachodniej stronie peronów, widoczną już na wspominanym planie z 1911 roku.

Budynek wzniesiono na planie prostokąta jako trzykondygnacyjny z niskim dachem dwuspadowym w układzie kalenicowym. Bryła została urozmaicona obszernym trójbocznym wykuszem na osi najwyższej kondygnacji elewacji południowej i wydatnym okapem dachu osłaniającym okna, z których obser-

24 Niestety, podczas ostatnich prac remontowych w Słupsku uszkodzone płytki zostały zasłonięte współczesną okładziną, a w Toruniu pozostawiono jedynie niewielkiego świadka, otoczonego płytkami o innym kształcie, kolorze i układzie. Natomiast na stacji Gdańsk Główny usunięto dotychczasowe okładziny marmurowe i ułożono współczesne płytki nawiązujące do historycznej kompozycji, aby przywrócić spójność stylistyki tuneli z wiatami peronowymi i samym budynkiem dworca.



12. Ostróda, zespół dworca kolejowego. Nastawnia Or2. Widok od strony południowej, 2018. Fot. Szymon Bakalarczyk.



13. Ostróda, zespół dworca kolejowego. Nastawnia Or2. Widok od strony północno-wschodniej, 2018. Fot. Szymon Bakalarczyk.

wowano ruch pociągów na torowiskach. Ciekawy zabieg stanowi uczytelnienie w bryle schodów poprzez zastosowanie ryglowej ścianki oraz nakrycie ich odrębnym dachem pulpitowym. Wyeksponowanie schodów jest częstym motywem w architekturze nastawni kolejowych, występuje na przykład w nastawniach dysponujących Barczewo Bc, Kętrzyn Kn, Pasłęk Ps1.

W ramach analizy porównawczej udało się znaleźć obiekty zbudowane prawdopodobnie według tego samego projektu – nastawnie Pisz Ps i Ps1[25]. Obiekty te łączy ta sama bryła, kształt wykusza, dachu i wyodrębnionej klatki schodowej, jak również narożne okna ze stalowymi nadprożami i żeliwnymi kolumnami. Widoczne są drobne różnice w liczbie i kształcie okien w elewacjach szczytowych i w niższych kondygnacjach. Ze względu na późniejsze przekształcenia nie jest możliwe porównanie wykończenia elewacji czy form stolarek.

Opracowanie elewacji w nastawni Or2 jest typowe dla architektury kolejowej i wojskowej pierwszej i drugiej dekady XX wieku. Elewacje tynkowane z wysokim ceglanym cokołem i detalem można w tym czasie spotkać między innymi w pobliskim Gimnazjum Cesarza Wilhelma[26] z lat 1905–1906 i w olsztyńskich koszarach batalionu 151. pułku piechoty przy ulicy Szewczenki, budowanych również od 1905 roku[27].

25 Za wskazówkę dziękuję Adamowi Płoskiemu.
26 Dziś Liceum im. Jana Bażyńskiego, zob.: https://www.naszaostroda.pl/index.php/historia/74-budynki-z-historia/583-gmach-liceum-im-jana-bazynskiego-dawniej-kaiser-wilhelm-gymnasium [data dostępu: 4 sierpnia 2021].
27 A. Płoski, Dziedzictwo kolei, przemysłu i koszary, [w:] *Zatorze – magiczna dzielnica Olsztyna*, Olsztyn: Stowarzyszenie Nasze Jakubowo, 2016, s. 125–126; R. Bętkowski, *Olsztyn, jakiego nie znacie. Obraz miasta na dawnej pocztówce*, Olsztyn: Imago Mundi 2010, s. 163.

Wejścia zlokalizowano w ścianach szczytowych. Od strony wschodniej zachowały się oryginalne drzwi ramowo-płycinowe o fazowanych wewnętrznych krawędziach ramiaków i płycinach z wypukłym lustrem. Okna parteru i piętra stanowią uproszczoną kopię oryginalnych – zamknięte odcinkowo, jednokwaterowe, dwudzielne ze szczebliną poziomą.

W budynku zanalizowano spoinę ceglanego cokołu, nawarstwienia partii tynkowanych, konstrukcję drewnianą muru pruskiego, oryginalne drzwi zewnętrzne i wewnętrzne. Na postawie odkrywek i analizy mikroskopowej[28] ustalono, że spoina cokołu ceglanego miała kolor zaprawy murarskiej. Tynki były barwione w masie na kolor ciepłego, jasnego ugru. Konstrukcja muru pruskiego malowana była analogicznie jak drzwi zewnętrzne w kolorze malachitowej zieleni. Okapy prawdopodobnie malowane były farbą olejną w kolorze szarym, podobnie jak drewniane schody. Drzwi wewnętrzne otrzymały barwę szarozieloną. Ponieważ wymieniono wszystkie okna, nie dało się ustalić ich kolorystyki. Wytyczne dotyczące prac konserwatorskich, oprócz typowego oczyszczenia elementów i przywracania oryginalnej kolorystyki, zalecały rozważenie walorowego przyciemnienia drzwi (w stosunku do drewnianej konstrukcji muru pruskiego).

Nastawnia Or

Obiekt operuje rozwiązaniami zastosowanymi w nastawni Or2, z uwagi na usytuowanie na peronie wyspowym ma jednak niższą, bardziej wydłużoną bryłę na rzucie zbliżonym do prostokąta. Na piętrze zastosowano dwa wykusze umożliwiające obserwację obu torów sąsiadujących z peronem, a od strony zachodniej znajduje się duże trójstronne przeszklenie z narożnymi kolum-



14. Ostróda, zespół dworca kolejowego. Nastawnia Or. Widok od strony południowo-zachodniej, 2018. Fot. Szymon Bakalarczyk.

28 Zob. przyp. 2.

nami, zapewniające dobrą widoczność w kierunku dworca towarowego i składów nadjeżdżających od strony Iławy.

Autorzy dokumentacji konserwatorskiej stwierdzają, że w obiekcie nie zachowały się oryginalne stolarki, a współczesne wykończenie elewacji jest wtórne[29]. Na podstawie przeprowadzonych badań ustalono, że obiekt pierwotnie miał ceglane, spoinowane elewacje, dopuszczając jednocześnie ponowne pokrycie wszystkich elewacji tynkiem gładkim z uwagi na zniszczenie lica. Lokalizacja pobranych próbek wskazuje, że nie zweryfikowano, czy ceglane wykończenie elewacji dotyczy wszystkich kondygnacji, czy podobnie jak w przypadku nastawni Or2 jedynie strefy cokołowej parteru[30]. Całkowite odstąpienie od próby odsłonięcia ceglanego lica elewacji na bazie jedynie kilku odkrywek wydaje się również przedwczesne, zwłaszcza w świetle pozytywnych doświadczeń przy naprawie tego typu uszkodzeń na dworcu w Szczytnie. Oprócz sformułowania typowych zaleceń do prac remontowych dopuszczono relokację budynku w bliżej nieokreślone miejsce.

Nastawnia Or1

Budynek powstał w miejscu starszego, mniejszego obiektu w istniejącym od 1893 roku rozwidleniu torowisk prowadzących w kierunkach Miłomłyna i Iławy[31]. Wzniesiono go równolegle do głównej linii torów na planie odwróconej litery L, którą tworzy półkolisty ryzalit dodany od strony północno-zachodniej



15. Ostróda, zespół dworca kolejowego. Nastawnia Or1. Widok od strony południowej, 2018. Fot. Szymon Bakalarczyk.



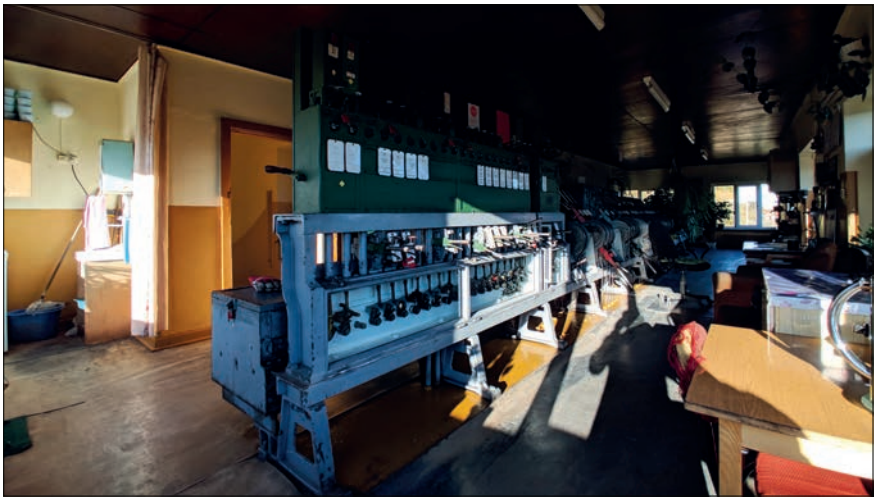
16. Ostróda, zespół dworca kolejowego. Nastawnia Or1. Modernistyczna klatka schodowa w funkcjonalistycznie wyodrębnionym ryzalicie, 2018. Fot. Szymon Bakalarczyk.

29 Zob. przyp. 3.

30 Oba budynki nie tylko wzniesiono w tym samym czasie, mają także wspólne rozwiązania, jak kształt otworów, wielkość okapów i profilowanie końcówek krokwi czy żeliwne kolumny i stalowe nadproża w pomieszczeniach sterowania ruchem.

31 APO, Dyrekcja Okręgowa Kolei Niemieckich w Królewcu, sygn. 379/715.

do prostokątnego korpusu, mieszczący pion komunikacyjny. Nastawnia ma trzy kondygnacje, przy czym najwyższe piętro wyróżnia się wielkością otworów okiennych oraz niewielkim wykuszem na osi elewacji południowej. Zwieńczona jest płaskim dachem z charakterystycznym, wydatnym okapem. Zapewne dzięki brakowi większych remontów zachowały się oryginalne rozwiązania wykończeniowe.



17. Ostróda, zespół dworca kolejowego. Nastawnia Or1. Zachowane urządzenia sterujące – ława dźwigniowa oraz nastawnica mechaniczna scentralizowana produkcji Państwowej Wytwórni Sygnałów i Urządzeń Kolejowych w Krakowie z 1947 roku i Bydgoskiej Fabryki Sygnałów Kolejowych z 1951 roku, 2018. Fot. Szymon Bakalarczyk.

Elewacje pokryto szlachetnymi zaprawami barwionymi w masie – cyklinowanymi tynkami w kolorze ciepłego ugru (piaskowym); w partii cokołowej z dodatkiem grubego grysu kamiennego. Portal wejściowy oraz okapy wykonano z niemalowanego betonu z dodatkiem kruszywa kamiennego w kolorze ciepłej szarości. Krawędzie okapów opracowano kamieniarsko poprzez grotowanie. Wszystkie stolarki zewnętrzne są wtórne, prawdopodobnie jednak obecne okna powtarzają oryginalne podziały. We wnętrzach zachowały się częściowo stolarki drzwiowe w konstrukcji płytowej oraz urządzenia sterujące zwrotnicami i semaforami kształtowymi – ława dźwigniowa oraz nastawnica mechaniczna scentralizowana produkcji Państwowej Wytwórni Sygnałów i Urządzeń Kolejowych w Krakowie z 1947 roku i Bydgoskiej Fabryki Sygnałów Kolejowych z 1951. Nie są to urządzenia z okresu powstania budynku, ale z uwagi na wiek – około 70 lat – również prezentują wysoką wartość historyczną.

Budynek wyraźnie prezentuje cechy funkcjonalizmu: bryła obiektu i artykulacja elewacji odzwierciedlają jego układ wewnętrzny, a forma i detal architektoniczny są maksymalnie uproszczone. Całość wykazuje wyraźne podobieństwo



18. Ostróda, zespół dworca kolejowego. Nastawnia Or1. Widok od strony zachodnio-północnej, 2018. Fot. Szymon Bakalarczyk.



19. Nastawnia Ottbergen Ost. Fot. Frank Pfeiffer, 08.06.2005. Ze zbiorów Entlang der Gleise. Das Online-Archiv für Stellwerke, Feldbahnen und Industrie-Lokomotiven. www.entlang-der-gleise.de.

do projektów zaprezentowanych na zorganizowanej przez Deutscher Werkbund wystawie mieszkań i miejsc pracy w 1929 roku we Wrocławiu (*Wohnungs- und Werkraumausstellung – WUWA*)[32] i realizacji Bauhausu na przykład w Dessau[33]. Jest zatem wysoce prawdopodobne, iż obiekt zaprojektowano i zbudowano w latach 1925–1933. Późniejsza realizacja wydaje się raczej wykluczona, ponieważ zamknięcie przez nazistów w 1934 roku Werkbundu i Bauhausu stanowi cezurę gwałtownego odejścia w Niemczech od modernizmu awangardowego, nazywanego też międzynarodowym[34]. Nastawnia Or1 stanowi jeden z niewielu przykładów architektury tego typu na obszarze dawnych Prus Wschodnich, dobrze zachowanych do dziś w granicach województwa warmińsko-mazurskiego[35].

Kształtowanie bryły i wydatne żelbetowe okapy w połączeniu z płaskim dachem stanowią rozwiązanie nietypowe i dość rzadkie w regionie – elementy te występują w sieni dworca kolejowego w Giżycku, dobudowanej podczas jego przebudowy w latach 30. XX wieku oraz w budynku sądu rejonowego w Kętrzynie z 1932 roku[36] (obecnie Komenda Powiatowa Policji w Kętrzynie przy

32 Np. dom nr 9–22 wystawy WuWA przy ul. Tramwajowej.

33 Np. Haus Flieger z 1927 r. i Kornhaus z lat 1929–1930 projektu Carla Fliegera czy domy Nauratha i Hahna proj. Richarda Paulicka (1928). Fundacja Bauhaus Dessau, prowadzona wspólnie przez land Saksonię-Anhalt, rząd federalny i miasto Dessau-Roßlau prezentuje miejscowe realizacje Bauhausu na swojej stronie: https://www.bauhaus-dessau.de/de/bauten.html [data dostępu: 4 sierpnia 2021].

34 Realizacja nastawni bramownicowej Bytom Bt w 1935 r. świadczy o pewnej umowności tej granicy, przynajmniej na Śląsku, zob.: https://www.bytomski.pl/miasto/26077-to-jedna-z-ostatnich-takich-nastawni-w-polsce-czy-zostanie-zburzona [data dostępu: 4 sierpnia 2021].

35 Najwięcej realizacji powstało w stolicy prowincji, Królewcu, np. budynki wg projektu zespołu H. Hopp i G. Lucas: Kino Prisma 1928, Parkhotel, 1929–1930, Wschodniopruska Żeńska Szkoła Rzemiosł, 1928–1930, Dom Techniki z lat 1924–1925 proj. H. Hoppa czy Archiwum Państwowe, 1929–930 proj. R. Liebenthala.

36 https://www.bildarchiv-ostpreussen.de/cgi-bin/bildarchiv/suche/show_foto.cgi?lang=polski&showmenu=1&bildinfos=1&id=2346, [data dostępu: 4 sierpnia 2021].

ul. Wojska Polskiego 5). Jeśli chodzi o bezpośrednie odniesienia do nastawni o zbliżonej architekturze, to analogie udało się odnaleźć na przykład w nastawniach SPA w Szczecinie, Bydgoszczy Głównej, Warszawie Zachodniej, Kolonii-Bickendorf oraz w Ottbergen Ost i West. Podobne cechy prezentuje także nastawnia w Olsztynie przy ul. Zientary Malewskiej 28d, ale pozbawiony detali, prymitywny sposób wykończenia elewacji płaskim tynkiem i widoczne ślady szalunku na okapie wskazują, iż jest to budownictwo powojenne.

Mając na uwadze walory architektoniczne obiektu, jego stan zachowania oraz lokalizację, wykluczono rozważaną przez inwestora możliwość rozbiórki[37]. Wskazano natomiast, że w przypadku likwidacji nastawnic w budynku należałoby rozważyć wydzierżawienie go na preferencyjnych warunkach, choćby na kawiarnię, co pozwoliłoby wykorzystać walory widokowe z najwyższej kondygnacji oraz bezpośrednie sąsiedztwo jeziora i zwiększyć atrakcyjność ścieżki pieszo-rowerowej prowadzącej groblą po dawnej linii kolejowej. Szczegółowe wytyczne konserwatorskie poruszały również kwestię oczyszczenia tynków i odtworzenia drewnianych stolarek.

Podsumowanie

Przebieg stopniowej modernizacji zespołu dworca PKP w Ostródzie pokazuje, że prace przygotowywane i realizowane są fragmentarycznie, według bieżących potrzeb i pomysłów inwestycyjnych o charakterze czysto utylitarnym, na co wskazują pomysły likwidacji części obiektów historycznych i brak propozycji zmiany sposobu użytkowania atrakcyjnie położonych budynków o charakterze techniczno-pomocniczym. Mimo doświadczeń inwestora z innymi obiektami tego typu na żadnym z dotychczasowych etapów inwestycji ani on, ani organ konserwatorski nie zlecili opracowania kompleksowej dokumentacji historyczno-konserwatorskiej całości zespołu, która umożliwiłaby przyjęcie kompleksowej, perspektywicznej koncepcji projektowej.

Zlecenie wykonania dokumentacji dla poszczególnych obiektów różnym zespołom, przy jednoczesnym braku jednoznacznych wymogów odnośnie do zawartości, zaowocowało ich silnym zróżnicowaniem. W części z nich brak kwerendy archiwalnej, rozpoznania historycznego i analizy porównawczej, co uniemożliwiło przeprowadzenie właściwej analizy wartościującej i rzutowało na sformułowane wytyczne konserwatorskie, a tym samym nie zawsze optymalne rozwiązania projektowe.

37 Zob. przyp. 2.

Mimo fragmentaryczności przeprowadzona analiza pozwoliła na ustalenie wielu nowych faktów i osadzenie rozwiązań na tle podobnych inwestycji z epoki. Przypadki nastawni Or, Or2 i głównego budynku dworca osobowego w Ostródzie[38] pokrywają się z licznymi realizacjami obiektów kolejowych[39] budowanych na terenie Prus Wschodnich co najmniej do początku XX wieku według projektów typowych i z użyciem standaryzowanych elementów, umożliwiających skalowanie wielkości części z nich i łatwe rozbudowy wraz ze wzrostem zapotrzebowania. Natomiast architektura nastawni Or1 z przełomu lat 20. i 30. XX wieku jest przykładem nowych tendencji wprowadzanych pod wpływem realizacji najlepszych ówczesnych architektów w ramach stylu nazywanego modernizmem międzynarodowym.

Biorąc pod uwagę niepodważalne wartości zabytkowe zespołu dworcowego, zachowanego niemal w całości w formie, jaką otrzymał w okresie międzywojennym, zaskoczenie budzi brak jakichkolwiek inicjatyw mających na celu jego wpis do rejestru zabytków, a także brane pod uwagę w toku opiniowania inwestycji zasypanie przejścia podziemnego i „relokacja" nastawni Or, położonej na peronie 2.

Szymon Bakalarczyk

Szymon Bakalarczyk, *od 2014 roku pracuje w Wojewódzkim Urzędzie Ochrony Zabytków w Olsztynie, w Inspektoracie Zabytków Nieruchomych i Ruchomych. Do jego zainteresowań należą konstrukcje drewniane – dachy, stropy, stolarki oraz iluminacja obiektów historycznych. Jest autorem opracowań historyczno-konserwatorskich z zakresu urbanistyki i architektury.*

38 Dworce w Ostródzie i nieistniejący, pierwszy dworzec na stacji Olsztyn Główny z 1872 r., mimo nieco odmiennego rzutu, wzniesiono, stosując te same rozwiązania w artykulacji elewacji i formie detali architektonicznych.
39 Głównie budynków dworcowych, wież ciśnień, parowozowni, nastawni i magazynów towarowych.