

Modernizm w architekturze dworców kolejowych początku lat trzydziestych XX w. Linia kolejowa ze Starych Bielic do Skwierzyny

Joanna Lorenc

Architektura dworców kolejowych w Europie w XIX w.

Rozwój techniki i industrializacji w XIX w. wykreował zupełnie nowe oblicze Europy, zmieniając nie tylko jej krajobraz ale również warunki życia i podział klas społecznych. Z postępowaniem techniki wiązał się nierozdzielnie rozwój kolejnictwa umożliwiając masowy przewóz towarów i przemieszczanie się ludności na duże odległości. Około połowy tegoż stulecia zbudowano prawie wszystkie najważniejsze trasy kolejowe łączące główne miasta Anglii, Francji, Niemiec i Szwajcarii, a co za tym idzie również najokazalsze dworce. Prócz walorów użytkowych, wszystkie one pełniły także ważną funkcję reprezentacyjną.

Dziewiętnastowieczny dworzec kolejowy – jak żaden inny obiekt architektoniczny – prezentował w swym kształcie przestrzennym jaskrawy rozdźwięk pomiędzy racjonalnością form techniki, a przepychem historyzujących form sztuki. Zderzenie tych dwóch tak różnych światów widzimy przede wszystkim w dwóch odmiennych funkcjonalnie częściach dworca. Jedną z tych części stanowiło wykonane ze stali i szkła zadaszenie peronów, czyli hala peronowa, a drugą zbudowany z kamienia, bogaty w różnorodne formy stylistyczne budynek recepcyjny mieszczący hall główny¹. Z biegiem lat podjęto próbę kompozycyjnego połączenia obu wspomnianych elementów, poprzez ekspozycję wielkich kubatur hallu recepcyjnego i hallu peronowego w elewacji i w bryle budynku, oraz poprzez doświetlenie całości dużymi oknami. Te cechy przestrzenne stały się wiodącym motywem architektonicznym identyfikującym funkcję dworca kolejowego.

Mniejsze, prowincjonalne stacje kolejowe kształtowano w XIX w. często w podobny sposób jak duże dworce, nadając im rozmaite formy. Często

odzwierciedlały one konwencję stylową popularną w danym okresie i regionie. Przykładowo – formy romantyczne były chętnie stosowane w Wielkiej Brytanii czy w Niemczech, a formy klasyczne we Francji, Hiszpanii i we Włoszech. Wszędzie sięgano również do lokalnej tradycji architektonicznej, wpisując się w krajobraz budowlany otoczenia. W konsekwencji tego małe dworce kolejowe nie różniły się często wyglądem od willi, czy dworków.

Architektura dworców w okresie międzywojennym

Ten stan rzeczy zmienił się wraz nowym podejściem do architektury po 1918 r. Widać było wówczas dążenie do ścisłego połączenia techniki ze sztuką oraz poszukiwanie nowych form ukazujących i definiujących funkcje konkretnych obiektów. Uważano już za niewłaściwe budowanie fabryk wyglądających jak pałace, czy nastawni kolejowych przypominających wille. W dużych obiektach dworcowych starano się osiągnąć nie tylko spójność architektoniczną pomiędzy budynkiem recepcyjnym i halą peronową, ale również rezygnowano coraz częściej z historyzujących i dekoracyjnych fasad budynku głównego. Tą spójność w połączeniu z funkcjonalną prostotą udało się na przykład osiągnąć we włoskim dworcu Firenze Santa Maria Novella we Florencji z 1934 r.

Natomiast niemieckie dworce kolejowe począwszy od lat dwudziestych XX w. otrzymywały często „funkcjonalne” formy w budynku recepcyjnym, przy czym hala peronowa pozostawała jednak odrębną częścią o stalowo-szklanej konstrukcji. Przykładem tego mogą być dworce kolejowe: w Stuttgarcie architektów Paula Bonatza i F.E. Scholera z 1927 roku, w Beuthen (dzisiaj Bytom) architekta Wilhelma Grossarta z 1929 roku, w Königsbergu (dzisiaj Królewiec) architekta Martina Stallmanna z 1929 roku, czy w Düsseldorfie architektów Krügera i Behne z 1936 r. Inaczej sprawa wyglądała w ma-

1. Burri Monika, *Die Internationalität der Eisenbahn 1850-1970*, Zürich 2005, s. 47-57; por. także: Meyer August Gotthold, *Eisenbauten. Ihre Geschichte und Aesthetik*, Esslingen 1907, s. 146.

łych, prowincjonalnych dworcach kolejowych, gdzie nie występowała hala peronowa. Budynek dworca mógł się stać wówczas jednolitym w funkcji i w formie symbolem syntezy techniki ze sztuką, czego znakomitym przykładem jest np. dworzec Adolfa Radinga w Schönbergu z 1927 r.²

W okresie międzywojennym powstawało w Niemczech stosunkowo niewiele nowych linii kolejowych i dworców. Łączyło się to nie tylko z wystarczająco rozwiniętą siecią kolei, ale również ze złym stanem gospodarki i ogólną tendencją w Europie, podążającą w kierunku rozwoju transportu samochodowego i związaną z tym rozbudową infrastruktury drogowej. Szczególnym wyjątkiem stało się nowe wschodnie pogranicze Niemiec, gdzie po pierwszej wojnie światowej pojawiło się duże zapotrzebowanie na nowe inwestycje kolejowe. Wynikało to z przesunięcia granicy polsko-niemieckiej w 1919 r. na zachód i odłączenia od Niemiec Prus Zachodnich, Prowincji Poznańskiej i części Śląska. W konsekwencji tego 16 linii kolejowych zostało przeciętych nową granicą i komunikacja z wieloma regionami okazała się bardzo utrudniona. Pierwszym zadaniem pruskiej, a później niemieckiej kolei było odtworzenie ruchu tranzytowego z oddzielonymi od reszty kraju Prusami Wschodnimi³. Aby lepiej skomunikować te tereny powstały we wschodnich Niemczech, a szczególnie na terenie nowopowstałej prowincji Grenzmark Posen-Westpreußen, trzy duże projekty łączące Prusy Wschodnie ze Śląskiem: Projekt Zielonogórski (Grünberger Grenzbahnprojekt), Projekt Gubin-Krzyż (Guben-Kreuzer Projekt) i Projekt Kolei Granicznej (Grenzmarkbahnprojekt)⁴. Z tymi zamierzeniami wiązało się wiele inwestycji, mających na celu budowę nowych linii, jak i modernizację istniejących dworców.

Architekt Wilhelm Beringer (1887-1949)

Szczególne zadanie w tworzeniu architektury kolejowej na tym terenie przypadło architektowi Wilhelmowi Beringerowi. W latach 1920-1937 piastował on stanowisko głównego architekta Kolei Wschodnich (Reichsbahndirektion „Osten”) we Frankfurcie nad Odrą, projektując liczne obiekty dla kolei na nowym pograniczu Niemiec. Jego autorstwa jest dworzec kolejowy we Frankfurcie nad Odrą wraz z budynkami urzędów i osiedlem mieszkalnym *Kiliansberg*, jak również wiele budynków w Zbąszynku, w tym dworzec kolejowy, dwa kościoły oraz pensjonat *Deutsches Haus* (obecnie Dom Kultury). Obiekty te powstały w pierwszej połowie lat dwudziestych i nosiły jeszcze cechy historyzmu, eksponując elementy stylistyki neobarokowej i ekspresjonistycznej⁵. Wszystkie one przekryte były wysokimi czterospadowymi dachami, a ich fasady frontowe skomponowano

symetrycznie, akcentując ujęte w środkowym ryzalicy duże doświetlające okna, podkreślające i uwidaczniające pokazną kubaturę hallu recepcyjnego.

Wraz z rozwojem myśli architektonicznej lat dwudziestych, zakładającej całkowite odejście od historyzmu i wszelkiej stylizacji oraz dążenie do kształtowania formy wynikającej z funkcji, zmienił się również sposób podejścia do projektowania w twórczości architekta Wilhelma Beringera. Przełomowe w tym względzie stały się projekty Beringera z lat 1931-1936, obejmujące budowę ośmiu niedużych dworców kolejowych na linii ze Starych Bielic (Altbeelitz) do Skwierzyny (Schwerin an der Warthe). Zaprojektowane budynki, poprzez prostotę form oraz czysto techniczny i funkcjonalny charakter, definiowały jednoznacznie funkcję dworca, jednocześnie wykraczając swoją estetyką daleko ponad przeciętność.

Linia kolejowa ze Starych Bielic do Skwierzyny

Linia kolejowa ze Starych Bielic do Skwierzyny w czasie gdy była budowana przecinała tereny prowincji Grenzmark Posen-Westpreußen, przebiegając równolegle do granicy państwa niemieckiego i rzeki Noteci. Dzisiaj obszar ten znajduje się w północno-wschodniej części województwa lubuskiego, na wschód od Gorzowa Wielkopolskiego. Ponad pięćdziesięciokilometrowy odcinek linii kolejowej, łączący Stare Bielice ze Skwierzyną, był wspólny dla trzech projektów przewidzianych w „Grünberger Grenzbahnprojekt”, a tym samym najważniejszy i skracał połączenie między Prusami Wschodnimi i Śląskiem o 35 kilometrów. Linia ta miała być kolejną boczną, łącząc się w pobliskim Krzyżu (Kreuz) z głównym traktem Kolei Wschodniej (Ostbahn) z Kolonii przez Berlin do Królewca w Prusach Wschodnich. Połączenie to miało służyć zarówno do przewozów pasażerskich jak i towarowych. Po wielu latach starań ze strony ludności i władz regionu, w 1931 r. przyznano dofinansowanie państwowe w ramach ustawy o pomocy wschodowi (*Osthilfegesetz*), dzięki któremu stało się możliwe wybudowanie tego odcinka⁶.

Po prawie trzyletnim okresie budowy, w październiku 1935 r. otwarto pierwszy odcinek z trzema dworcami w Skwierzynie Gaj, Murzynowie i Lipkach Wielkich. W sierpniu 1936 r. uroczystie otwarto pozostałą część linii od Lipiek Wielkich do Starych Bielic ze stacjami w Goszczanowie, Gościmiu, Trzebiczu, Drezdenku i Starych Bielicach. Wszystkie stacje położone są w małych miasteczkach i wsiach, często z wyprzedzeniem przewidując ich rozwój. Dworce te można określić mianem wiejskich lub małomiasteczkowych, miały one bowiem skalę porównywalną do otaczających je domów jednorodzinnych⁷.

Wszystkie wspomniane zespoły dworcowe na linii kolejowej ze Starych Bielic do Skwierzyny swą formą architektoniczną podążały za stylistyką tzw.

2. Pegels Otto, *Adolf Rading: 1888-1957. Bauten und Projekte in Deutschland, Palästina und England*, Aachen 1992, s. 45-46.

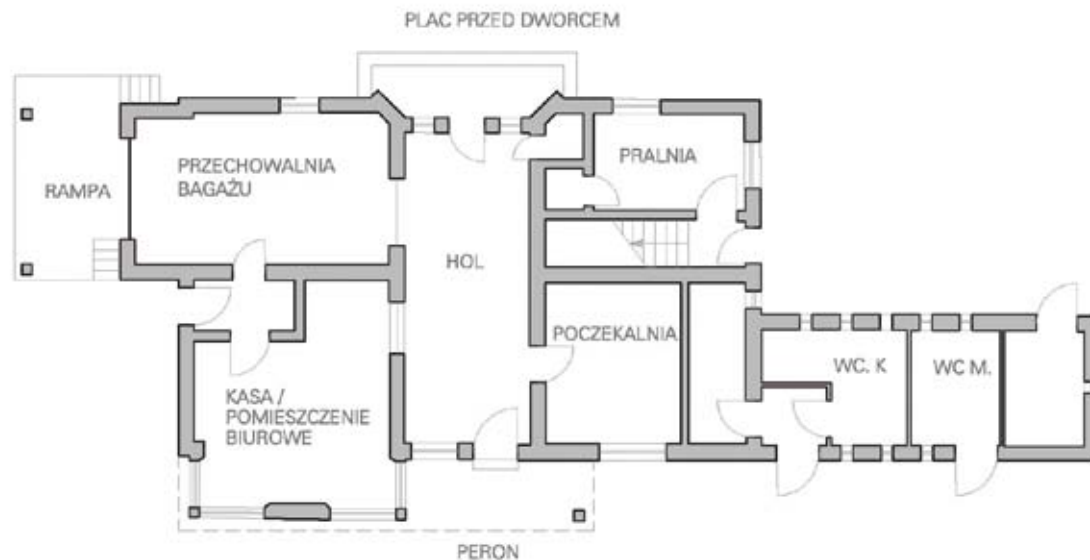
3. Buße Siegfried, *Eisenbahn in Ostbrandenburg und Posen*, Eggllham 1999, s. 34-35, 75-76.

4. *Das Grünberger Grenzbahnprojekt. Grünberg-Züllichau-Schwiebus-Pardies-Meßberitz-Schwerin-Kreuz*, Bundesarchiv Berlin, R5-21316, Teil 1, vol 2 (Denkschrift überreicht in Namen der interessierten Stadt- und Landkreise durch den Magistrat Grünberg in Schlesien), s.9.

5. Gottwaldt Alfred, *Deutsche Bahnhöfe. 500 Ansichtskarten von 1900 bis 1945*, 1983, s. 270.

6. Buße Siegfried, *Eisenbahn in Ostbrandenburg und Posen*, Eggllham 1999, s. 34.

7. Rosien, *Eroeffnung der Neubaustrecke Schwerin (Warthe) – Altbeelitz (Kreuz)*, „Die Reichsbahn. Amtliches Nachrichtenblatt der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft”, 13. Jahrgang, Heft 15, April 1937, s. 389-401.



1. Rzut standardowego budynku dworca (rysunek sporządzony przez autorkę)

„Nowej Rzeczowości” (*Neue Sachlichkeit*). Proste, oliwcowane cegłą klinkierową bryły, o układzie i wielkości wynikającej z podziału funkcji oraz płaskich dachach z mocno wysuniętymi okapami, wyznaczały podstawowe cechy kompozycyjne wszystkich tych obiektów. Szczególnych walorów dodawała tym dworcem przemysłowa urbanistyka. Wykorzystując różnice wysokości terenu, kształt działki, i usytuowanie w stosunku do stron świata, architekt stworzył niepowtarzalne kompozycje przestrzenne, wpisujące się w otaczający krajobraz i architekturę.

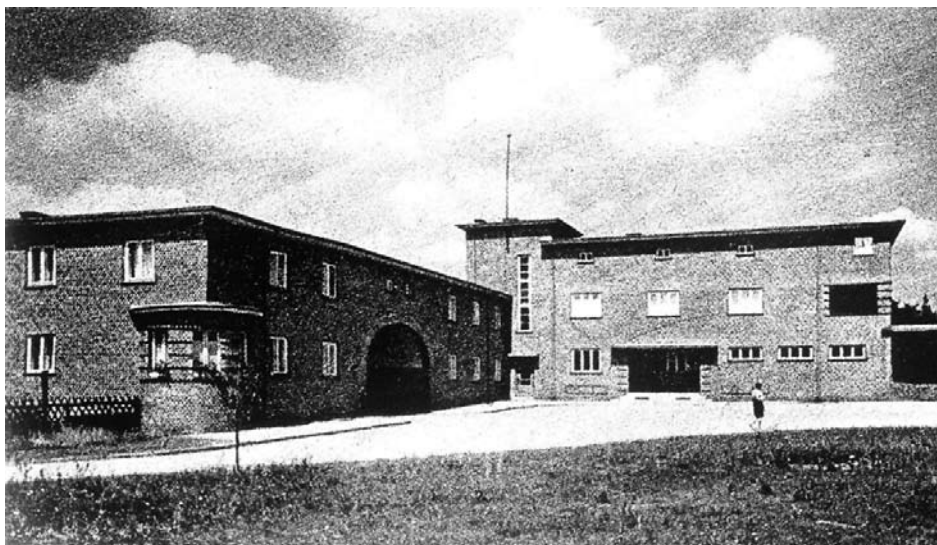
Dworce te zostały tak zaplanowane aby przy możliwie zredukowanym programie funkcjonalnym zapewnić komfortowy przepływ pasażerów i towarów oraz zagwarantować pracownikom kolei dobre warunki mieszkaniowe. Na każdej stacji znajdował się budynek recepcyjny który mieścił określony zestaw pomieszczeń i zajmował powierzchnię 150 m². Na stacjach w Starych Bielicach, Drezdenku, Gościmiu i Lipkach Wielkich, pełniących szerszy zakres funkcji i posiadających dodatkowe mieszkania dla pracowników, warsztaty naprawcze, wieże ciśnień czy biura, zaplanowano dodatkowe budynki. Obiekty te tworzyły z budynkiem recepcyjnym spójną kompozycję przestrzenną, dopasowaną do terenu i otaczającego krajobrazu, dając możliwość stworzenia oryginalnych kompozycji urbanistycznych o wyjątkowym charakterze.

Wspólną cechą identyfikującą architekturę wszystkich obiektów należących do tej linii kolejowej, stała się wysokiej jakości cegła klinkierowa, będąca głównym materiałem budowlanym użytym w fasadzie budynków, jak również płaskie, wysunięte daleko przed fasadę dachy, pełniące dodatkowo funkcję zadaszeń przed wejściami oraz nad rampami przeładunkowymi. Wszystkie budynki mają wydłużony równoległy do torów rzut, a ich wysokość nie przekracza dwóch pięter. Rozczłonkowane bryły dworców składały się z zestawionych ze sobą różnej wielkości „bloków” funkcjonalnych, liczących od jednej do trzech kondygnacji, przenikających się i komponujących w harmonijną całość.

Wydłużony, równoległy do torowiska układ, zapewniał możliwość klarownego i funkcjonalnego rozkładu pomieszczeń, które ze sobą nie kolidowały i były łatwo dostępne z peronu. Standardowy budynek recepcyjny (il. 1) składał się z usytuowanych kolejno po sobie pomieszczeń: składu towarów, biur, hallu recepcyjnego, poczekalni i toalet dla podróżnych. Nad środkową partią budynku mieszczącą biura, hall i poczekalnie, umieszczono dodatkowo mieszkanie zawiadowcy stacji, tworząc w ten sposób główny piętrowy korpus budynku. W ten sposób powstał obiekt w którym przenikały się główne funkcje dworca związane z odprawą podróżnych i mieszczące się w więk-

2. Stacja w Gościmiu. Widok od strony torów. Na pierwszym planie dworzec, dalej budynki mieszkalne, w tyle wieża ciśnień, około 1938 (Widokówka, archiwum autorki)





3. Dworzec w Starych Bielicach. Widok od strony placu, około 1937 r. Źródło: Stadtarchiv Frankfurt (Oder) XXXIV 67 (4.2)

szej bryle budynku, z funkcjami pobocznymi, takimi jak przeładunek towaru czy toalety, znajdującymi się odpowiednio w niższych partiach. Wydłużona, składająca się z różnej wielkości zestawionych ze sobą brył, sylwetka dworca okazała się nie tylko funkcjonalna, ale podkreślała również kierunek jazdy pociągu i techniczną funkcję budynku. Dzięki wysuniętym przed fasadę płaskim połaciom dachowym, budynek otrzymał nie tylko niezbędną ochronę przed ostrymi warunkami klimatycznymi, ale również w naturalny sposób wiązał się z krajobrazem. Forma ta – zarówno ze względów funkcjonalnych jak i krajobrazowych – stała się więc idealnym rozwiązaniem dla architektury dworcowej.

Pewnym wzorcem dla obiektów kolejowych projektowanych przez Beringera mógł być projekt dworca w Schönbergu (Sulikowo koło Zgorzelca) z 1927 r., wykonany przez znanego architekta Adolfa Radinga. Był on do nich bardzo zbliżony funkcjonalnie i formalnie, a przy tym również niezwykle elegancki i harmonizujący z otoczeniem⁸. Główną różnicą było użycie w przypadku budynków projektowanych przez Wilhelma Beringera klinkieru, nadającego obiektom szczególnego charakteru oraz wyjątkowe podejście do urbanistyki. Architekt pragnął aby forma i kolorystyka jego obiektów „pasowała do ówczesnych ludzi i do otaczającej natury”⁹. Ta dbałość o dopasowanie do otoczenia uwidacznia się szczególnie w większych kompleksach zabudowy. Poprzez dominanty wysokościowe, płaszczyzny dachów, odpowiednie odstępy między budynkami, jak i idealnie dobrane proporcje, architekt tworzył rytmy mogące kojarzyć się z dźwiękami muzyki, komponując je płynnie otaczającym krajobrazem (il. 2)¹⁰.

Szczególnie ciekawe układy funkcjonalno-prze-strzenne mają dworce w Starych Bielicach, Gościmiu i Lipkach Wielkich. Pierwszy z nich znajduje się przy linii z Berlina do Królewca, skąd odgałęziały się tory

biegnąc dalej w stronę Skwierzyny. Ze względu na to wyjątkowe położenie, budynek dworca otrzymał prawie miejski charakter, tworząc bryłę zwartą sięgającą wysokości dwóch pięter (il. 3). Rzut budynku przypomina kształtem literę „T”, której ramiona otwierają się w stronę placu przed dworcem, definiując go przestrzennie. W najwyższym, dwupiętrowym skrzydle usytuowano w parterze hall recepcyjny i pozostałe pomieszczenia związane z odprawą podróżnych jak kasa, przechowalnia, czy poczekalnia. Na pierwszym piętrze znajdowało się tradycyjnie mieszkanie zawiadowcy, a na drugim pomieszczenia strychowe. W pozostałych skrzydłach umieszczono mieszkania pracowników kolei, pomieszczenia techniczne i gospodarcze. Wszystkie człony budynku łączyła kompozycyjnie klatka schodowa – najwyższa, mająca charakter wieży. Oryginalnym elementem jest skromny zegar umieszczony od strony placu i wejścia głównego na fasadzie budynku recepcyjnego, jak również łukowy przejazd w zachodnim skrzydle dworca, który sprawia, że obiekt ten zapada w pamięci jako niepowtarzalny budynek modernistyczny.

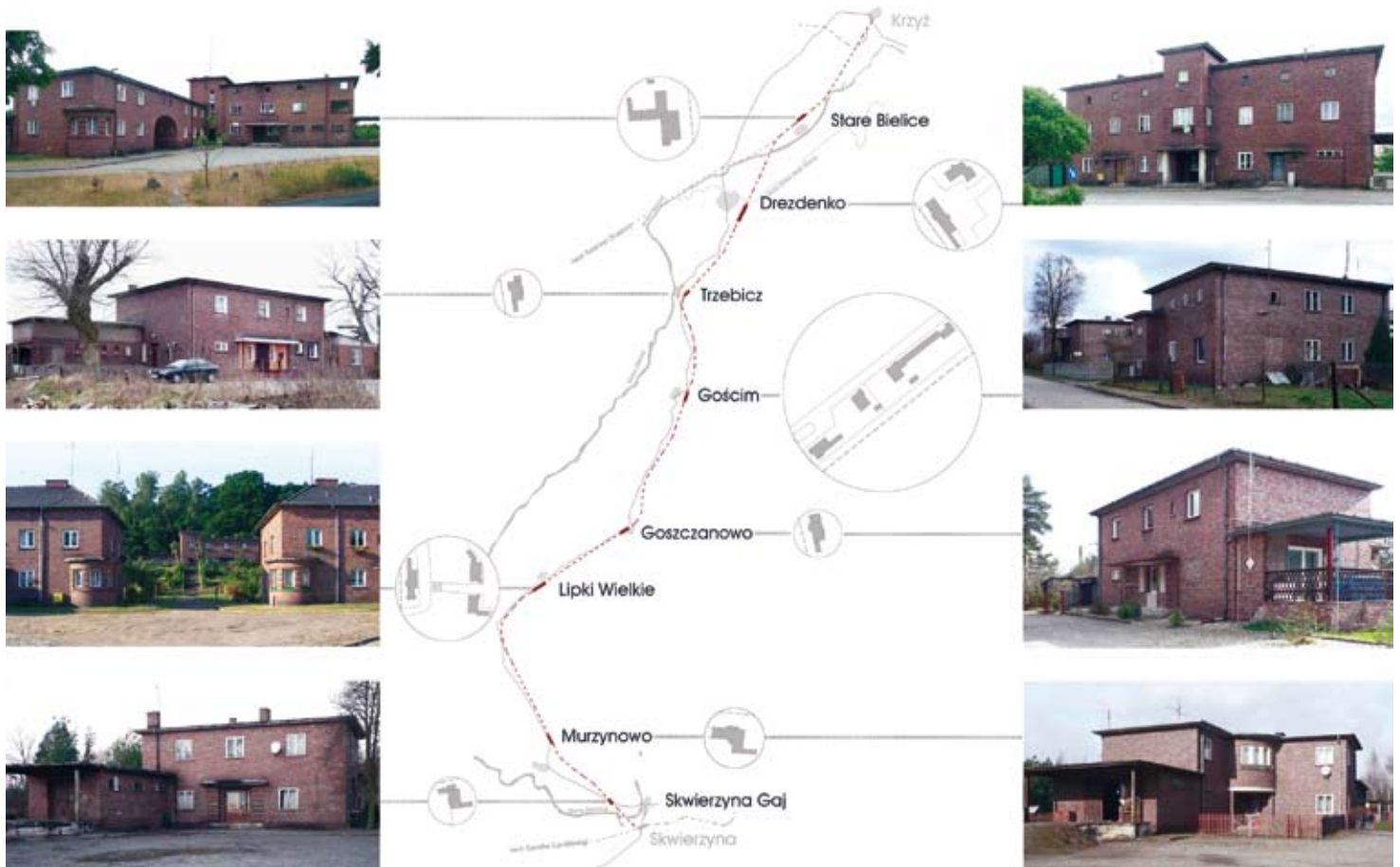
4. Dworzec w Lipkach Wielkich. Widok z dolnego placu. Na pierwszym planie dwa budynki mieszkalne z okrągłymi wykuszami na narożach, na wzniesieniu dawny budynek dworcowy. Źródło: Stadtarchiv Frankfurt (Oder) XXXIV 67 (4.2)



8. Pegels Otto, *Adolf Rading...*, op. cit., s. 45-46.

9. Beringer Wilhelm, *Kleinere Empfangsgebäude an der Netzbruchbahn Schwerin (W) – Alt-Beelitz*, rękopis architekta, Stadtarchiv Frankfurt (Oder), XXXIV 67 (4.2).

10. Architekt Wilhelm Beringer był również skrzypkiem, solistą w filharmonii w Frankfurcie nad Odrą. Z jego działalności muzycznej wywodzą się skojarzenia muzyczne w architekturze.



5. Dawne budynki dworcowe na linii kolejowej ze Starych Bielic do Skwierzyny z mapą i rzutami schematycznymi przyziemia każdego założenia. Fot. 2008 autorka

Ponieważ Gościm znajdował się na połowie trasy ze Starych Bielic do Skwierzyny, konieczne było umieszczenie przy jego dworcu kilku obiektów dodatkowych, takich jak: wieża ciśnień zaopatrująca parowozy w wodę, warsztaty naprawcze utrzymujące cały odcinek w dobrym stanie technicznym, jak również biura i liczniejsze nieco mieszkania dla pracowników. Bogaty program funkcjonalny i kształt usytuowanej między torami a drogą dojazdową podłużnej działki zaowocowały powstaniem grupy obiektów o ciekawym układzie przestrzennym (il. 3). Najbardziej na północ wysunięta i najbliższa centrum wsi, była dominująca nad całością dwupiętrowa wieża ciśnień. Do wieży przylegał parterowy, podłużny ciąg biur, warsztatów i magazynów służących do składowania narzędzi i elementów zamiennych dla torowiska oraz piętrowy dom mieszkalny dla dwóch rodzin, z loggią w parterze, ogrodem i osobnym budynkiem gospodarczym. W niedużej odległości od tych budynków usytuowano drugi dom mieszkalny, a dalej, lekko cofnięty od drogi, budynek recepcyjny dworca. Całe założenie zaprojektowano ze szczególną dbałością o proporcje kompozycji. Starannie dobrane odstępy między budynkami i gra wysokości dawały efekt harmonii rytmów, wpisując się w krajobraz i stwarzając niezwykle wrażenie ruchu.

Stacja w Lipkach Wielkich wyróżnia się od pozostałych poprzez interesujące położenie na stromej krawędzi pradoliny rzeki Noteci i wzgórze morenowe-

go. Cały zespół składał się z trzech obiektów: budynku recepcyjnego położonego na wzgórzu przy torach i niżej położonych dwóch domów mieszkalnych, wtapiających się w zabudowę wsi, tworzących rodzaj bramy oraz placu przed dworcem (il. 4). Kompleks ten znajdował się – co dość wyjątkowe – w samym centrum miejscowości i jego budynki mieszkalne sąsiadowały z innymi domami we wsi. Otrzymały one więc czterospadałe dachy, dopasowując się w ten sposób do otaczającej architektury.

Uwagi końcowe

Po przesunięciu granic w roku 1945 linia kolejowa ze Starych Bielic do Skwierzyny znalazła się na ziemiach Polskich i przestała pełnić tak ważną funkcję strategiczną. Po roku 1990 linia ta stała się nierentowna i w lipcu 1991 roku została oficjalnie zamknięta. W roku 1997 przystąpiono do przekazania stacji gminom. W tym czasie wszystkie zabudowania były w dobrym i prawie oryginalnym stanie, natomiast tory kolejowe zostały w większości rozebrane. Dzisiaj prawie wszystkie obiekty są sprywatyzowane, a dawne budynki recepcyjne przekwalifikowane na domy mieszkalne.

Po przeszło piętnastu latach od zmiany funkcji, ta pełna prostoty architektura wczesnego modernizmu zachowała jeszcze swą charakterystyczną i bardzo wyrazistą formę (il. 5). W budynkach rozpoczęły się jednak prowadzone indywidualnie i często nie kon-

sultowane z architektem lub konserwatorem procesy zmian. Zdarza się, że zamurowuje się otwory drzwiowe i okienne, pokrywa tynkiem klinkierowe fasady, dobudowuje garaże, płaskie dachy przerabia na tarasy czy wymienia okna nie uwzględniając oryginalnych podziałów. Niektóre z tych działań prowadzą do nieodwracalnych zniekształceń formy i proporcji budynków, zakłócając ich ład i pełen prostoty charakter.¹¹ Brak ochrony i nadzoru konserwatora, jak również brak wiedzy na temat wartości tej architektury może doprowadzić do jej nieodwracalnych zmian, przez co zespoły te utracą swój niepowtarzalny styl i wartość dla historii architektury.

11. W latach 1996 i 2004 podjęto próby zdobycia środków na przekształcenie zamkniętej linii kolejowej na ścieżkę rowerową. Szlak przebiegałby wykorzystując do dzisiaj zachowaną infrastrukturę taką jak mosty i nasypy, charakteryzując się szczególnym bogactwem przyrodniczym i krajo-brazowym. Również dawne budynki dworcowe mogłyby się stać atrakcją turystyczną i szlakiem architektury modernistycznej. Niestety próby się nie powiodły i plan nie został zrealizowany.