

**Paweł Kochański**

## **CEGLANA ARCHITEKTURA STACJI KOLEJOWYCH WOJEWÓDZTWA LUBUSKIEGO**

Województwo lubuskie za względu na swoją historię, położenie geograficzne i charakterystyczną demograficzną odmienność jest regionem, o którym we współczesnej Polsce niewiele mówi się przy okazji dyskusji architektonicznych.

Na taki stan rzecz decydujący wpływ miał fakt, że ziemie wchodzące w skład dzisiejszego województwa przyłączone zostały do państwa polskiego niecały wiek temu. Przez wiele poprzednich wieków ziemie te były częścią państwa niemieckiego. W konsekwencji doprowadziło to do odmiennego niż w pozostałych częściach Polski rozwoju architektury współczesnej. Spowodowane to było kilkoma czynnikami: przede wszystkim całkowitą zmianą struktury demograficznej na tym terenie, która polegała na wymianie ludności i to zarówno w miastach, jak i na wsi. Druga sprawa to głęboko zakorzenione przeświadczenie nowo przybyłych mieszkańców o tymczasowości całego układu, a tym samym o możliwości powrotu do granic sprzed wojny. A trzecia to socjalistyczna miernota, sztampa i opacznie rozumiany uniwersalizm w architekturze, które obowiązywały w całej Polsce przez dziesiątki lat.

Jednak życie nowej społeczności, Polaków, na tych terenach przebiegało przez lata w miarę spokojnie i znaczna część ludności poczuła już, że jest „na swoim”, gdyż tu się urodziła i wychowała. Dodatkowo nauczyła się już żyć z bliskością granicy, a nawet czerpać z tego tytułu korzyści. Naród niemiecki z historycznego wroga przerodził się w dobrego sąsiada. W takim momencie dziejowym można już zacząć mówić o wpływie architektury powstałej przed rokiem 1945 na architektów tworzących na terenach zachodniego pogranicza. Jeśli istnieje przekonanie, że architektura socjalistycznych blokowisk jest ogólnopolska i na ogół jest traktowana jako zły przykład do naśladowania, to tylko architektura dawnych budynków może inspirować twórczo architektów tworzących obecnie na omawianym terenie.

Charakterystyczną, a jednocześnie bardzo specyficzną architekturę posiadają budynki związane z koleją, powstałe przed rokiem 1945. Jest to zbiór

obiektów, dla których można precyzyjnie określić ramy czasowe oraz zasięg terytorialny występowania, potrzebne do prowadzenia badań naukowych. Są to obiekty, na przykładzie których można przeprowadzić kompleksowe badania, ponieważ możliwe jest przeanalizowanie zarówno genezy ich powstania (warunki społeczne, polityczne i gospodarcze), jak i fazę rozwoju, największej świetności oraz okres upadku. Rozpoczęte badania, obejmujące analizę szeroko pojętej architektury budynków i układów przestrzennych stacji kolejowych, pozwolą określić jakimi przesłankami kierowano się przy wznoszeniu obiektów związanych z koleją. Należy pamiętać, że kolej żelazna powstająca od połowy XIX w. była nowoczesnym środkiem lokomocji. Do tworzenia jej podstaw, a także do późniejszych spektakularnych obiektów, zaprzęgnięto najnowszą myśl inżynierską i najnowocześniejsze rozwiązania techniczne, dostępne ówczesnym budowniczym. Jednocześnie kolej żelazna sama stała się inspiracją dla rewolucyjnych rozwiązań technicznych.

Pierwszy pociąg ruszył na trasę ze Stockton do Darlington w Anglii 181 lat temu, 27 września 1825 roku. Konstrukтором pierwszej lokomotywy napędzanej parą był Anglik George Stephenson, który nazwał ją „Locomotion No 1”. Pierwszy pociąg składał się z lokomotywy ciągnącej powozy z pasażerami i 34 wagoniki załadowane workami z mąką i węglem o łącznej masie ok. 90 ton. Skład pokonał odcinek 15 km ze średnią prędkością 11 km/h, osiągając maksymalną prędkość 24 km/h. Tym samym G. Stephenson został uznany za twórcę kolei i zapoczątkował rewolucję komunikacyjną ludzkości.

W krajobrazie Ziemi Lubuskiej kolej pojawiła się już w I poł. XIX wieku, 21 lat po pokazie G. Stephensona w Anglii. Pierwsza linia na tym terenie, która została otwarta w 1846 r. była jedną z pierwszych oddanych do użytku w państwie Pruskim. Była to linia Węglińiec-Ruszów-Jankowa Żagańska-Żary-Jasień-Lubsko-Gubin. Linia połączyła w efekcie końcowym Berlin – stolicę państwa pruskiego – z Wrocławiem. W dwa miesiące później otwarto linię Jankowa Żagańska-Żagań-Szprotawa-Głogów. Już 24 lata później oddano do użytku linię, która miała za zadanie łączyć Berlin z Poznaniem. Była to linia odchodząca od już istniejącej, bardzo ważnej linii Berlin-Wrocław. W Gubinie zapoczątkowano budowę połączenia kolejowego Gubin-Krosno Odrz.-Czerwieńsk-Sulechów-Zbąszyń. Położenie badanego terenu na wschodnich peryferiach państwa pruskiego spowodowało traktowanie go jak swoistego zaplecza dla całej gospodarki niemieckiej. Niemniej jednak od samego początku zauważano i doceniano strategiczne i gospodarcze znaczenie kolei. Powstawała ona więc w sposób bardzo planowy i metodyczny.

Inżynierowie i budowniczowie linii kolejowych musieli w tamtych czasach pokonać wiele trudności, jakie stwarzało bardzo urozmaicone ukształ-

towanie terenu. Liczne rzeki, strumienie i ciekły wodne, a także ukształtowane jeszcze w czasach lodowcowych wzgórze morenowe, pradolina rzek i zbiorniki wodne nastroczały projektantom i budowniczym kolei sporo trudności w wytyczeniu przebiegu i realizacji sieci kolejowej. Kolej, ze względu na specyficzne wymogi jakie musiały spełniać torowiska, jako pierwsza zaczęła wykorzystywać na masową skalę wiedzę inżynierską, potrzebną do konstruowania mostów. Torowiska, po których poruszały się pociągi, musiały w sposób bardzo łagodny pokonywać wszelkie wzniesienia. Stąd głębsze doliny rzeczne, ale także małe strumyki musiano pokonywać przy pomocy mniej lub bardziej skomplikowanych konstrukcji inżynierskich. Konstrukcje te w czasach kiedy powstawały – i również dzisiaj – wzbudzały podziw i uznanie.

Architektura budynków kolejowych na terenie Środkowego Nadodrza nie doczekała się dotychczas opracowań monograficznych. Pojedyncze artykuły w prasie i opracowaniach lokalnych ujmują problematykę budynków kolejowych od strony gospodarczej i ekonomicznej, jedynie w sposób pośredni dotykając zagadnień ich architektury, osiągnięć myśli technicznej i znaczenia kulturowego.

Rozwój sieci kolejowej od samego początku był planowy, obwarowany licznymi przepisami i kontrolowany przez państwo. W podobnym duchu kształtowano architekturę budynków kolejowych, co jest wyraźnie widoczne do dnia dzisiejszego. Wynika to z faktu, że większość budynków kolejowych istniejących obecnie na terenie województwa powstała w II poł. XIX i na początku XX wieku.

W wyniku wstępnej analizy wyglądu zewnętrznego obiektów kolejowych można stwierdzić, że oprócz tworzenia wielkiego dzieła o ogromnym znaczeniu technicznym i technologicznym nie zapomniano o architekturze tych obiektów.

Po zbadaniu kolejności budowy poszczególnych linii kolejowych można uznać, że nie miała ona specjalnego wpływu na architekturę budynków kolejowych.

Jednak zasadniczym zagadnieniem wydaje się fakt, że wszystkie te budynki posiadają jednolity charakter architektoniczny. Dalej uznano, że budynki na stacjach mniejszych mają więcej cech wspólnych, wręcz identycznych. Można powiedzieć, że budynki te zostały zbudowane z identycznych części. Wraz ze wzrostem wielkości stacji, a także całego kompleksu stacyjnego, a co za tym idzie rangi stacji, budynki uzyskiwały bardziej indywidualny charakter i wyraz architektoniczny (Żagań, Żary, Lubsko). Jednak zawsze można znaleźć pewną ilość elementów, które jednoznacznie przywiązują

nam obiekt do ogólnego stylu architektury panującej na kolei na badanym terenie.

W wyniku badań terenowych stwierdzono również, że istnieją całe linie kolejowe (np. Głogów–Sława–Kolsko), przy których budynki stacyjne są wręcz identyczne. Można uznać, że zastosowano coś w rodzaju projektu typowego, powtarzalnego, wykonanego na konkretne zamówienie. Ale co ciekawe, architektura tych stacji jest nadal zgodna z duchem architektonicznym innych obiektów na badanym obszarze.

Na innych przebadanych liniach kolejowych województwa lubuskiego budynki nie są identyczne, jednak posiadają wiele wspólnych cech formalnych – specyficzny wyraz architektoniczny oraz jednolity styl zagospodarowywania przestrzeni – które pozwalają łączyć je w całość i wspólnie analizować. Ważnym elementem, który dopuszcza takie rozpatrywanie tych obiektów jest stosunkowo krótki okres czasu, w którym były one wznoszone (lata 1846–1945). Dodatkowo należy pamiętać, że powstawały one w kontakcie z rozwijającym się nowoczesnym środkiem komunikacyjnym, jakim w XIX wieku była kolej i były na owe czasy obiektami nowoczesnymi. Wykorzystywano w nich najświeższe nowinki techniczne, technologiczne i materiałowe.

Większość budynków stacyjnych usytuowanych na liniach kolejowych w obrębie województwa lubuskiego posiada elewacje ceramiczne. Nadaje to im niepowtarzalny urok i wygląd architektoniczny pomimo czasu, jaki upłynął od daty ich powstania. Z zalem ogląda się stare fotografie, na których widnieją nieistniejące już stacje kolejowe wykonane z cegły.

Przykładem nieistniejącego już budynku dużego dworca kolejowego może być stary dworzec w Zielonej Górze (niem. Grünberg). Pierwszy budynek dworca kolejowego został oddany do użytku podróżnym razem z linią kolejową w roku 1871. Pod koniec wieku XIX, w latach 90-tych zaczęto rozbudowywać infrastrukturę kolejową stacji Zielona Góra. Powiększono ilość torów i wybudowano lokomotywnię, tworząc zaplecze do obsługi zwiększającego się ruchu pociągów na tej trasie. Wraz z lokomotywnią wybudowano wieżę wodną i obrotnicę.

W tym samym czasie wybudowano także nowe zaplecze dla podróżnych w postaci nowego, większego budynku dworcowego, który został przekazany do eksploatacji w 1902 r. Był to budynek w całości wykonany z czerwonej cegły, co było wówczas charakterystyczne dla większości budynków kolejowych. Miał dwie kondygnacje i był nakryty dachem spadzistym o niewielkim nachyleniu, kryty papą, z charakterystycznymi okapami, co również było typowe dla obiektów tego rodzaju. Funkcjonalny układ budynku dzielił go na dwie strefy: parter był przeznaczony dla pasażerów, piętro zajmowały biura i pomieszczenia obsługi stacji. Na parterze były kasy biletowe i poczekalnia,



Fot. 1. Dworzec zielonogórski na początku XX wieku  
– budynek oddany do użytku w 1902 roku.

a także trzy lokale gastronomiczne: dwie restauracje i kawiarnia. Budynek był podpiwniczony.

Elewacja frontowa od strony placu była prawie symetryczna. Całkowitą równowagę układu zakłócała niższa część budynku od strony wschodniej. Budynek był ustawiony swoją osią podłużną równoległe do torów tj. do kierunku wschód – zachód. Bryła budynku składała się z czterech części: dwie wyższe ustawione szczytowo do kierunku osi i symetrycznie do części centralnej. Część centralna, nieco niższa, była nakryta dachem, którego kalenica była równoległa do torów. Od strony placu posiadała elewację siedmioosiową, części boczne, wyższe, ustawione szczytowo posiadały w elewacji po trzy osie okienne. Najniższa, czwarta część po wschodniej stronie miała dwie osie.

Budynek dworca był w całości wykonany z cegły. Elewacje posiadały bogaty detal wykonany z cegły i ceramiki. Okna parteru i drzwi były półkoliście zakończone z nadprożem podkreślonym ceramicznym gzymsem. Parapety również były wykonane z ceramicznych kształtek. Okna na piętrze zakończone były łukowato ukształtowanym nadprożem wykonanym z ceramiki. Pod ceramicznymi parapetami znajdowały się płyciny. Parter od piętra na elewacji oddzielał ozdobny fryz krzyżowy wykonany z cegieł, który biegł naokoło całego budynku. Pod okapem dachów części szczytowych istniał fryz schodkowy, który przechodził w lizeny narożnikowe, stanowiące jakby ramy poszczególnych części całego obiektu.

Symetryczność elewacji frontowej podkreślały dodatkowo centralnie umieszczone schody, prowadzące do potrójnych drzwi wejściowych do głów-

nego hallu dworca oraz umieszczony na środkowej osi, ponad oknami i piętra, zegar osłonięty niewielkim daszkiem. Od strony peronów budynek wyglądał podobnie. Całość wyglądała dostojnie: surowy, ale pieczołowicie wykonany detal podkreślał powagę kolei, jako najnowocześniejszego środka komunikacji w tamtym czasie. Przed dworcem znajdował się plac dla dorożek, a w późniejszym czasie był tam też przystanek dla tramwajów konnych. Z biegiem lat stacja Zielona Góra znacznie się rozbudowała. Zwiększono ilość torowisk w obrębie całego węzła, powstało kilka bocznic oraz rozbudowano część spedycyjno – towarową. Główny budynek dworca kolejowego został rozebrany w latach sześćdziesiątych XX wieku. Zielona Góra posiadała również dwa dworce na linii Kolei Szprotawskiej. Pierwszy znajdował się obok dworca głównego, ale nie zachowały się żadne materiały archiwalne ukazujące, jak budynek wyglądał.

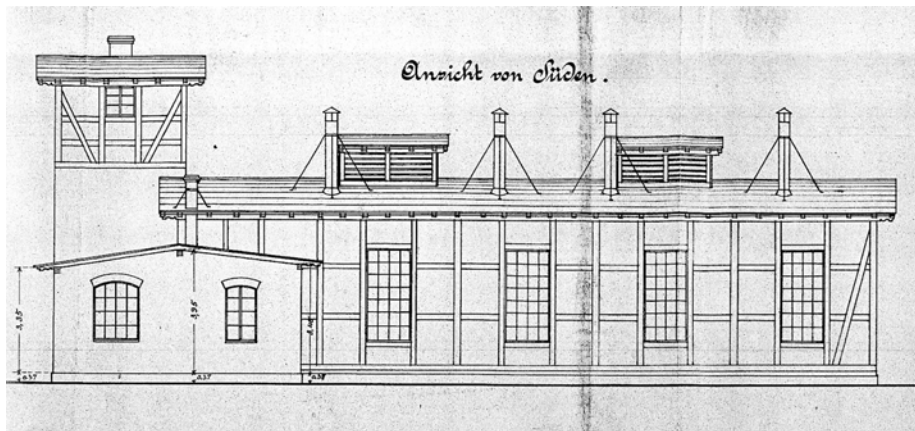
Drugi dworzec na tej linii – Zielona Góra Górne Miasto (niem. Grünberger Oberstadt) – był zlokalizowany przy ulicy Ogrodowej. Był to już bardziej okazały kompleks obiektów kolejowych, składający się z budynku dworcowego z częścią mieszkalną, budynków spedykcji towarowej, rampy wyładowniczej oraz zaplecza technicznego taboru spółki kolejowej Kleinbahn Grünberg–Sprottau AG, w tym parowozowni dwustanowiskowej.

Budynek dworca był budynkiem dwukondygnacyjnym z użytkowym poddaszem oraz przylegającą do niego częścią magazynową. Architektura tego budynku odbiegała znacznie od wznoszonych wówczas innych obiektów kolejowych. Przede wszystkim dlatego, że budynek był otynkowany, a nie jak większość elewacji budynków – ceglany. Jedynie część magazynowa z rampą wyładowniczą była wykonana jako konstrukcja szachulcowa, kryta dachem dwuspadowym z dużym okapem, charakterystycznym dla innych obiektów kolejowych w regionie.

Takim właśnie charakterystycznym obiektem była stojąca po przeciwnej stronie torów lokomotywownia z dwoma stanowiskami rewizyjnymi, która powstała jednocześnie z całą stacją. Był to budynek wzniesiony z cegły, z elementami konstrukcji szachulcowej. Posiadał jedno stanowisko z kanałem do napraw, drugie do przeglądów bieżących, warsztat, kuźnię, magazyn oraz pomieszczenie dla pracowników. W korpus całego budynku była wmontowana wieża wodna ze zbiornikiem na poziomie drugiego piętra. Budynek był kryty dachem spadzistym o niewielkim kącie nachylenia, pokryty m. in. papą z daleko wysuniętymi poza lico muru krokwiami. Jego architektura nawiązywała do ogólnego stylu i sposobu wznoszenia budynków kolejowych w regionie. Został rozebrany w 2003 r.

W podobnej stylistyce jest utrzymana architektura budynku lokomotywowni oraz całej stacji w Krośnie Odrzańskim. Budynek ma również kon-





Fot. 2. Parowozownia na stacji Zielona Góra Górne Miasto – Grünberg Oberstadt. Projekt z 1910 r.

strukcję szachulcową z wypełnieniem z cegły, obecnie pomalowany jest na biało i niebiesko.



Fot. 3. Lokomotywnia w Krośnie Odrzańskim.

Budynek stacyjny jest masywną budowlą na planie prostokąta, wykonaną z nietynkowanej cegły z dachem krytym papą. Elewacje budynku posiadają łukowato sklepione okna, ceramiczne parapety oraz gzyms. Przylegające budynki magazynowe również są wykonane z cegły, częściowo jako konstrukcje szachulcowe z charakterystycznymi dachami pokrytymi oczywiście papą.



Fot. 4. Budynek stacji kolejowej w Krośnie Odrzańskim.

Podobną architekturę reprezentuje budynek stacji Bieniów, niegdyś małej stacji węzłowej, na której krzyżowały się szlaki z Zielonej Góry, Gubina, Żar i Żagania.



Fot. 5. Budynek stacji w Bieniowie.

Przykładem budynku stacyjnego o bardzo bogatym i wyrafinowanym detalu architektonicznym może być obiekt w Jankowej Żagańskiej: stacja jest zlokalizowana na linii z Gubina do Bolesławca, będącej pierwszą wybudowaną



linią kolejową na terenie obecnego województwa lubuskiego.



Fot. 6. Jankowa Żagańska – budynek stacji.

Budynek jest dwukondygnacyjny z nieużytkowym poddaszem; wykonany z cegły w dwóch kolorach. Ma płaski dach, ale z ciekawym i rozbudowanym gzymsem pod okapem. Elewacje parteru posiadają duże okna sklepione łukowato z ciekawymi ceramicznymi płycinami podokiennymi oraz szerokie reprezentacyjne drzwi prowadzące na perony. Drzwi mają wokół opaskę wykonaną z ciekawych kształtek ceramicznych, którą można nazwać wręcz portalem. Ciekawą formę ma zakończenie cokołu budynku: wykonane z czterech rodzajów kształtek ceramicznych z motywami roślinnymi i meandrem.

Parter od piętra na elewacji oddziela masywny, przestrzennie rozbudowany gzyms, który na elewacji bocznej przechodzi w balustradę balkonu. Ściany parteru są wykonane z cegły w dwóch kolorach: czerwonym i żółtym. Okna na elewacji pierwszego piętra są mniejsze i podobnie jak na parterze są zakończone łukowato z ceramicznymi naprożami. Na elewacji bocznej jest umieszczony geometryczny motyw ozdobny z okrągłą rozetą, wykonany z ceramiki.

Skromniejsze, ale utrzymane w tym samym stylu są małe stacje kolejowe rozrzucone w miarę równomiernie po terenie całego województwa. Klasycznym przykładem takiej małej wiejskiej stacji mogą być Mirostowice Dolne na bocznej linii Jankowa Żagańska–Przewóz czy stacja Grabik na linii Żary–Bieniów.



Fot. 7. Jankowa Żagańska – ceramiczny detal zakończenia cokołu i opaski wokół drzwi.



Fot. 8. Jankowa Żagańska – ceramiczny detal na elewacji budynku stacyjnego.

Również inne obiekty kolejowe wznoszono z cegły i nie tynkowano ich. Takim przykładem może być budynek dróżnika na stacji Gubin, który posiada skromniejszą elewację, nie ma gzymsów ani opasek okiennych, ale wyraźnie nawiązuje do architektury innych ceglanych obiektów kolejowych.

Na uwagę zasługują również kolejowe wieże ciśniń, które w przeważającej większości były wykonywane jako konstrukcje murowane. Bardzo często również nie były tynkowane i posiadały bogaty i ciekawy detal. Przykładem mogą być wieże w na stacji Lubsco i Konotop.



Fot. 9. Mirostowice Dolne – mała stacja kolejowa.



Fot. 10. Gubin – budynek dróżnika.



Fot. 11. Kolejowa wieża ciśnienia w Lubsku.

Także szaloty – nieodłączny element stacji kolejowych – nawiązywały do ogólnie panującego stylu. Ciekawy obiekt tego typu znajduje się na stacji Nowogród Bobrzański–Osiedle, gdzie połączono ścianę murowaną z cegły z konstrukcją szachulcową. Inny obiekt to przystanek kolejowy w Letnicy przerobiony z szaletów.

Obecnie, po przeszło 150 latach istnienia kolei, gdy przeżywa ona regres, a jej znaczenie spada, budowle, które kiedyś tworzyły infrastrukturę kolejową niszczone, są dewastowane i coraz częściej rozbierane. Ponieważ nie posiadają statusu obiektów zabytkowych, powoli zmniejsza się ich ilość, a tym samym likwiduje się na terenie obecnego województwa lubuskiego przykłady pierwotnej architektury budynków użyteczności publicznej, wykonanych z cegły.

Budynki małych stacji kolejowych, wpisane w krajobraz urbanistyczno-przestrzenny wielu miejscowości Środkowego Nadodrza, świadczą o więzi cywilizacyjnej i kulturowej danego regionu. Ceglana architektura budynków kolejowych w Lubuskiem jest przykładem pewnego stylu w architekturze budynków użyteczności publicznej XIX i początku XX wieku. Jest spuścizną





Fot. 12. Nowogród Bobrzański – Osiedle – szalety peronowe.



Fot. 13. Letnica – przystanek kolejowy przerobiony z szaletów.

historyczną oraz zastaną architekturą regionalną tych terenów, którą należy chronić i ocalić od zapomnienia, ze względu na jej specyfikę i istotne wartości poznawcze.

## Literatura

BALIŃSKA G. (2000), Architektura przemysłowa XX w., Luboń k. Poznania, Wrocław.



- BUJKIEWICZ Z. (2003), Krajobraz materialny i społeczny Zielonej Góry od końca XVIII do połowy XX wieku, AP w Zielonej Górze, PTH Oddział Zielona Góra, Zielona Góra.
- JERCZYŃSKI M., KOZIARSKI S. (1992), „150 lat kolei na Śląsku”, Opole–Wrocław.
- KOZIARSKI S. (1990), „Rozwój sieci kolejowej na Śląsku”, Instytut Śląski, Instytut Naukowo-Badawczy, Opole.
- LATOUR S. (1982), Miasta zachodniopomorskie po drugiej wojnie światowej, i Sympozjum Naukowe Instytutu Architektury i Planowania Przestrzennego Politechniki Poznańskiej, Poznań.
- PISARSKI M. (1974), Koleje Polskie 1842–1972, Wydawnictwo Komunikacji i Łączności, Warszawa.
- SUCHODOLSKI J. (1996), Regionalizm w kształtowaniu formy architektury współczesnej na obszarze Sudetów, Oficyna Wydawnicza Politechniki Wrocławskiej, Wrocław.
- ZARZYCKI M. (2000), Historia rozwoju zielonogórskiego węzła kolejowego, [w:] Studia Zielonogórskie, t. 6, Zielona Góra.