

MODERNIZACJA BUDYNKÓW POKOLEJOWYCH, W ASPEKCIE ZACHOWANIA TOŻSAMOŚCI HISTORYCZNEJ IŁOWA-OSADY

¹Joanna A. Pawłowicz, ²Łukasz Wądryński

Uniwersytet Warmińsko-Mazurski w Olsztynie

Wydział Nauk Technicznych

¹Katedra Budownictwa Ogólnego i Fizyki Budowli, ul. Heweliusza 4, 10-724 Olsztyn
e-mail: jopaw@uwm.edu.pl

²Koło Naukowe Młodych Architektów i Urbanistów KRESKA

Streszczenie

Niniejsze opracowanie dotyczy założenia urbanistycznego, znanego pod nazwą Iłowo-Osada, w którego skład wchodzi głównie budynki, służące kiedyś kolejnictwu. Chodzi tu nie tylko obiekty typowo kolejowe jak: parowozownia czy wieża ciśnień, ale również budynki mieszkalne gwarantujące zaplecze socjalno-bytowe dla pracowników kolei. Kiedyś osada tętniła życiem, lecz teraz, gdy transport kolejowy stracił na swoim znaczeniu, podupada ona i się wyludnia. Dlatego władze lokalne postanowiły przystąpić do działań zmierzających ku ochronie tożsamości tego miejsca, gdyż bez odpowiednich działań miejsce to może ulec niedługo całkowitemu zapomnieniu. Jednym z elementów tego procesu jest przeprowadzenie modernizacji i remontów budynków, które kiedyś służyły kolejnictwu, a dziś są często zaniedbane lub opuszczone popadając w ruinę. Działania, powinny dążyć do przywrócenia świetności tym jakże często ciekawym i wyjątkowym obiektom architektury kolejowej i „tchnięcia w nie życia”. Niniejsza praca traktuje o wybranych aspektach związanych z modernizacją budynków pokolejowych i jej wpływem na zachowanie historycznej tożsamości miejsca.

Słowa kluczowe: remont, ochrona zabytków, obiekt kolejowy, wartości kulturowe

Wstęp

Niegdyś dyszące parą parowozy i tętniące życiem miejscowości, dzisiaj odchodzą w zapomnienie. O niedocenianym charakterze kolejowych miejscowości, dawnej świetności i blasku, o zapachu parowozów i życiu tętniących stukotem kół osad pamiętają jeszcze niektórzy mieszkańcy, pracownicy kolejowi i okoliczna ludność.

Tematem naszych rozważań jest Iłowo-Osada, leżące w gminie Iłowo-Osada, w powiecie działdowskim, w województwie warmińsko-mazurskim. Na przestrzeni lat ziemia zamieszkiwana przez Sasinów, Krzyżaków, Prusaków, Rosjan i Polaków pełniła funkcję pogranicza. W 1877 roku, kiedy do Iłowa dotarła kolej, senna przygraniczna wieś otrzymała szansę rozwoju. Wtedy stała się punktem odprawy emigrantów udają-

cych się do zachodnio-europejskich portów, którzy dalej drogą morską kontynuowali wędrówkę do Stanów Zjednoczonych. Jako granica Prus i Rosji była łącznikiem między dwoma szerokościami torów (1435 i 1524mm), dlatego też była ważną stacją przeładunkową. W czasach mniej odległych parowozownia obsługiwała parowozy towarowe, a jej przyszli pracownicy uczyli się zawodu mechanika w tutejszej szkole.

Kultywowanie tradycji i dawnych obyczajów jest ważnym czynnikiem kulturotwórczym i tożsamościowym każdego miejsca na świecie, zarówno na obszarach wiejskich jak i miejskich. Tradycją w Iłowie-Osadzie stało się kolejarskie życie. Nigdzie nie opisywane, jednak tak namacalne w miejscach gdzie kolej była przez długi czas wszystkim i dla wszystkich. Do dziś przetrwały wspomnienia, styl życia starszych mieszkańców Iłowa oraz część charakterystycznych budynków i budowli pokolejowych.

Charakterystyka wybranych obiektów pokolejowych

Prężnie działająca od 1877 roku kolej i wzmożony ruch emigracyjny stały się czynnikiem decydującym przy powstawaniu nowych budynków oraz infrastruktury Iłowa. Stacja, niegdyś sennej miejscowości, biorąc czynny udział w wielkiej emigracji rozrosła się do dwóch budynków dworcowych. Stary budynek stał się niewystarczający do obsługi tak dużej ilości pasażerów. Nowopowstały dworzec o szachulcowej konstrukcji stał się łatwym łupem dla płomieni. Spłonął doszczętnie wraz z początkiem I Wojny Światowej. Pierwotny przetrwał dzięki murowanym ścianom i stoi do dzisiaj, lecz nie pełni już funkcji dworcowych. Dalej w stronę Mławki (granicy z Rosją) prawie naprzeciwko stała nastawnia.



Rys. 1. Strażnica i parowóz towarowy Ty 45-205. Fot.: Ł. Wądryński

Po wojnie na mocy traktatu wersalskiego Ziemia Działdowska wraz z Iłowem, mimo licznych protestów ze strony mieszkańców, weszła do Polski. Zgodnie z tym postanowieniem Polska uzyskała bezpośrednie, kolejowe połączenie z Warszawy do Gdańska. Centralne położenie Iłowa pomiędzy tymi dwoma ośrodkami miejskimi nadało miejscowości ważnego, z kolejowego punktu widzenia znaczenia. Powstała wówczas ogromna, czternastostanowiskowa parowozownia, która znajdowała się w niedalekiej okolicy dworca. Obok niej znajdowały się inne budynki: warsztat mechaniczny, kuźnia, stolarnia i elektrownia po której pozostał tylko charakterystyczny ceglany komin. Spadkiem po II Wojnie jest piękna strażnica kolejowa (Rys. 1) znajdująca się na przejeździe kolejowym nieopodal dworca.



Rys. 2. Ulica Lipowa, kwiecień 2013. Fot.: Ł. Wądryński

Kolej zatrudniała wielu mieszkańców Iłowa. Można śmiało powiedzieć, że prawie każdy mieszkaniec Iłowa był kolejarem. Dzięki kolei powstały całe osiedla domów pracowniczych, które do dziś cieszą oko swoją czerwoną elewacją i ceglаныmi detalami. Najlepszymi tego przykładami są ulice Lipowa (Rys. 2) i Akacyjna. Budynki budowane były specjalnie pod dane grupy kolejarzy. Całe osiedle kolejowe, jest obecnie zamieszkiwane przez ludzi, którzy obecnie nie zawsze są związani z zawodem kolejarza.

Wieża ciśnień

Dominantą w przestrzeni osady i punktem charakterystycznym wśród ceglanych kolejowych domów jest wieża ciśnień (Rys. 3).



Rys. 3. Wieża ciśnień, kwiecień 2013. Fot.: Ł. Wądryński

Powstała na początku XX wieku, przypuszczalnie w 1905 roku, budowla pełniła swoje funkcje do lat 80 XX wieku. Wtedy to elektryfikacja międzynarodowej linii kolejowej E65 przyczyniła się do zatrzymania ruchu parowozów na poczet nowoczesnych, elektrycznych lokomotyw. Lokalizacja wieży nie jest przypadkowa, ponieważ ze względu na pełnioną funkcję, budowla musiała być umiejscowiona w pobliżu dworca. Woda z wodociągu przechodziła przez przepompownię do wieży, skąd trafiała do żurawia umiejscowionego na peronie, który zaopatrywał parowóz w zapas potrzebny do przejechania odległości dzielącej Iłowo z kolejną stacją wyposażoną w wieżę z wodą. “Grzybkowa” konstrukcja wieży była popularna w Prusach i rozpowszechniona dzięki nowatorskim rozwiązaniom technicznym. Trzon zwężający się ku górze podtrzymywał zbiornik oparty na ceglany obwodzie. Tak umiejscowiony zbiornik obudowywany był siatką Rabitz’a. Dach miał konstrukcję drewnianą i był pokryty papą.

Wieże ciśnień ze swej natury musiały być zaprojektowane na duże obciążenia, dlatego ich konstrukcje do dziś nie uległy zniszczeniu. Inaczej jest z ceglany detałem, który wyróżniał tę wieżę od innych oraz nadawał osobliwego charakteru. Drewniane elementy, przede wszystkim dachu i obudowy zbiornika, uległy naturalnej degradacji. Silnym czynnikiem destrukcyjnych w tego typu budynkach jest również czynnik ludzkiej egzystencji i buntowniczej natury wyrażanej w niszczeniu nie używanych budyn-

ków. Iłowska wieża nie miała szczęścia po zakończeniu swojej działalności. Lokalni zbieracze złomu wynieśli z niej wszystko, co miało jakkolwiek wartość materialną. Aktualnie by zaprzestać niszczycielskiej działalności stalowe schody zostały ucięte na wysokość uniemożliwiającą wejście na górę, a otwory okienne i drzwiowe zamurowane. W związku z tym dokładne zbadanie budynku w chwili obecnej jest niemożliwe. Jest jednak nadzieja na przywrócenie wieży blasku i nadanie jej cech kulturotwórczych i społecznych. W Polsce coraz więcej jest przykładów udanych remontów tych specyficznych budowli. Dawne wieże wodne - nie tylko kolejowe, dzisiaj są np. małymi restauracjami czy mieszkaniami. W Olsztynie np. dawna wieża miejska pełni funkcję obserwatorium astronomicznego, a ta pokolejowa przy Dworcu Głównym jest miejscem spotkań miłośników kolei. Są również przypadki, jak w Lublinie, gdzie wieża została wyremontowana by spełniać dalej swoje pierwotne funkcje w przypadku awarii urządzeń elektrycznych. W Kościanie wieża służy zaś społeczeństwu jako ścianka wspinaczkowa. Należałoby więc zadbać o te unikalne budowle. Szczególnie w małych miejscowościach, gdzie obok wież kościołów, dominują one w krajobrazie, wpływając często na malowniczość ich panoramy.

W 2008 roku wieża ciśnień w Iłowie została wpisana do rejestru zabytków pod numerem A-4516. Zabieg ten ma na celu uchronienie jej przed ewentualnym wyburzeniem lub samowolnymi działaniami remontowymi, gdyż obecnie wieża jest własnością osoby prywatnej. Wpis do rejestru daje gwarancję, że przed rozpoczęciem prac konserwatorskich zostaną przeprowadzone odpowiednie ekspertyzy, a całość prac będzie monitorowana przez konserwatora zabytków.

Z wizji lokalnej obiektu w terenie można stwierdzić, że prace remontowe na pewno będą musiały obejmować swym zakresem wzmocnienie konstrukcji oraz wymianę pokrycia dachowego. Pracochłonnym zadaniem będzie również odtworzenie pierwotnego wyglądu elewacji wieży, którą zdobią ceglane detale. Wieloletnie działanie niekorzystnych czynników atmosferycznych na cegłę w znacznym stopniu wpłynęło na pogorszenie estetyki elewacji, nie tylko wieży, lecz również innych iłowskich budynków. Głównymi problemem są tu wilgoć i zniszczenie poprzez zwietrzenie materiału. Głównymi problemami z którymi należy się zmierzyć, przystępując do remontu wieży są:

- przekształcenie budowli służącej zasilaniu parowozów w wodę (funkcja przemysłowa), na budynek służący ludziom (funkcja kulturotwórcza lub społeczna),
- adaptacja bez mocnej ingerencji w obecną strukturę wieży,
- problemy termiczne (zachowanie ceglanej elewacji) i spełnienie obowiązujących norm,
- problemy oświetlenia naturalnego wewnątrz obiektu (mała liczba otworów okiennych),
- koszty generowane użyciem specjalnych materiałów przy czynnościach rewitalizacyjnych.

Mimo powyższego oraz wysokich kosztów tych działań, łowska wieża zasługuje na remont, który pozwoli dalej cieszyć oko wyjątkowym wyglądem obiektu i umożliwi jej funkcjonowanie przez kolejne dziesiątki lat. Po takim remoncie wieża może pełnić wprawdzie odmienne funkcje, jednak to jedyny sposób na jej przetrwanie i zachowanie dla potomnych. Złota era kolejnictwa w Iłowie już przeminęła, parowozy prawdopodobnie, a raczej na pewno nie zawitają tutaj już nigdy, dlatego adaptacja wieży jest wręcz niezbędna do jej przetrwania. Znane są liczne przykłady udane tego typu działań w Polsce, a także za zachodnią granicą. Powinny być one wzorem dla obecnego właściciela i motywacją do wykonania prac budowlanych, które zaakcentowałyby kunszt pruskiej architektury, co ucieszyłoby nie tylko mieszkańców Iłowa ale i przyjezdnych gości.

Budynek Towarzystwa Turystycznego: filia obozu koncentracyjnego w Działdowie i dawna szkoła przy ulicy Leśnej

Budynek (Rys. 4.) odegrał ważną rolę w dziejach Iłowa. Powstał jako miejsce działalności Towarzystwa Turystycznego i punkt odprawy emigrantów na zachód, którzy z Europejskich portów wypływali do odległych Stanów Zjednoczonych. W czasie wojny obiekt pełnił rolę przejściowego obozu koncentracyjnego, z którego więźniowie przewożeni byli do pobliskiego Działdowa. Po II Wojnie Światowej mieściła się tutaj szkoła kształcąca przyszłych pracowników łowskiej, nieistniejącej już parowozowni. Jako budynek nie wpisany do rejestru zabytków, stara szkoła niebawem może stracić swój charakter i upodobnić się do innych nowoczesnych, architektonicznych “perełek” z najbliższego jej otoczenia.



Rys. 4. Budynek dawnej szkoły, grudzień 2013. Fot.: Ł. Wądryński

Obiekt ten, jest dwu-kondygnacyjnym budynkiem, z jedno kondygnacyjną przybudówką, usytuowanym na planie wieloboku, posiadającym płaski dach (kąt nachylenia $<12^\circ$) pokryty papą. Szesnasto-osiowa fasada ozdobiona jest horyzontalnie gzymsem kordonowym i fryzem arkadowym. Wertykalnie ozdobiona lizenami, ryzalitem w środkowej części bryły oraz półfilarami (w narożach budynku i przy szczytach), kontynuowanymi ponad dachem przechodzącymi w sterczyny. Otwory okienne zostały zwieńczone łukiem odcinkowym, a parapety wymurowano z cegły. Istniejąca, głównie wtórna stolarka okienna jest mocno zdewastowana, zaś część otworów okiennych zamurowana.

Aktualnie (grudzień 2013) trwają prace adaptacyjne tej dawnej szkoły zawodowej na powierzchnię handlową oraz lokale mieszkalne. Wmontowana częściowo została również drewniana stolarka okienna. Przybudówka, która powstała w późniejszych latach prosperowania obiektu zniknęła, a na starych jej murach widać ślady prac konserwatorskich. Można zauważyć, że pomimo tego, iż obiekt nie jest wpisany do rejestru zabytków prace przebiegają z poszanowaniem wieloletnich i zmiennych dziejów budynku. Można mieć więc nadzieję, że poza zmianą funkcji, sam budynek w znaczącym stopniu się nie zmieni, a po remoncie będzie można podziwiać jego piękną, odrestaurowaną bryłę.

Podsumowanie

Łowo-Osada niewątpliwie jest miejscem, w którym czuje się ducha kolejnictwa. Wyróżniające się z otoczenia osiedle domów pracowników kolei oraz budynki użyteczności publicznej z czasów pruskich są obiektami o wysokiej wartości kulturowej, historycznej i tożsamościowej, a przede wszystkim architektonicznej. Zachowanie tej spuścizny powinno być ważne dla władz lokalnych, osób zarządzających tymi nieruchomościami oraz dla mieszkańców osady. Należałoby podjąć odpowiednie działania edukacyjne, które kształtowałyby świadomość kulturową i kładłyby duży nacisk na zachowanie tej „kolejarskiej” spuścizny dla następnych pokoleń. Historia parowozów powinna być tutaj zapamiętana na długo i być dostrzegalna dla każdego, nawet niezorientowanego w historii miejsca, obserwatora. Jeśli jednak nie zostaną podjęte odpowiednie kroki zachowawcze ze strony społeczeństwa, władz lokalnych i środowiska konserwatorskiego, jej architektoniczni świadkowie stopniowo wyginą. W rękach władz i obecnego pokolenia jest przyszłość tego „kolejarskiego” założenia urbanistycznego.

Niestety, należy zaznaczyć, że w ramach poprawy komfortu użytkowania wiele z tych kolejarskich budynków zostało wyremontowane w sposób, który zmienił ich pierwotny wygląd. Starą, częściowo oryginalną stolarkę zastąpiono PCV, a nieprofesjonalne remonty murów i elewacji, wykonywane poprzez samych mieszkańców doprowadziły często do pogorszenia stanu i estetyki tych budynków. Przyglądając się historii i odmienności miejsca, wydaje się niezbędne zachowanie budynków dawnej osady ko-

lejowej w Iłowie-Osada jako świadków jej parowej historii. W tym celu należy stworzyć odpowiedni program ochrony i opieki nad zabytkami architektonicznymi. Zachowane i eksponowane zabytki dziedzictwa kulturowego, którym jest kolejowa spuścizna, wpłyną na postrzeganie miejsca i przesądzą o jego atrakcyjności i tożsamości.

Proponowanym rozwiązaniem jest wprowadzenie ochrony konserwatorskiej „B” na terenie Iłowa, w miejscach, gdzie widoczny jest wpływ kolei. Są to wszystkie budynki mieszkalne, szczególnie ulice Lipowa i Akacyjna, budynki użyteczności publicznej oraz wieża ciśnień i strażnica przy przejeździe kolejowym. Uwzględniając aspekty praktyczne i finansowe, nie jest możliwe wprowadzenie pełnej ochrony tych zabytków. Jednak odpowiednim będzie dążenie do zachowania układu urbanistycznego tego historycznego miejsca. Pozwolenia na niekontrolowane przez specjalistów remonty budynków, są niejako przyzwoleniem na zniszczenie w historycznym kontekście, danego zabytku. Jednak, jeśli takie postępowanie zachowa obiekt przed destrukcyjnym wpływem czynników atmosferycznych i uchroni przed zawaleniem bądź wyburzeniem, należy możliwość takiego remontu rozważyć.

Bibliografia:

1. Błyskosz T., Fortuna-Marek A., Jagielska E., Liżewska I., Oszczanowska B., Welc-Jedrzejewska J.: Gminny program opieki nad zabytkami. Poradnik metodyczny, Krajowy Ośrodek Badań i Dokumentacji Zabytków, Warszawa 2008;
2. Brzeziński P.: Kolejowe wieże ciśnień wczoraj, dziś i jutro, [w:] Repozytorium Politechniki krakowskiej, Wydawnictwo PK, Kraków 2011;
3. Brzeziński P.: Analiza wież ciśnień typu grzybek i stanu zasobu na Kujawach i pomorzu. Cechy pokrewne i dystynktywne, „Przestrzeń i FORMA” 2011, nr 15;
4. Rutkowski J.: Wspomnienie o parowozowni w Iłowie, „Świat Kolei” 2005, nr 5;
5. Zapiski Maszynisty, <http://1435mm.bloog.pl>, (21.12.2013).

Liczba znaków ze spacjami: 23 488