

Zabytkowe dworce na liniach dawnych Pruskich Kolei Wschodnich. Przykłady Torunia i Iławy

Marta KOPERSKA-KOŚMICKA¹

Streszczenie

Obecnie w Polsce kolejowy ruch pasażerski jest obsługiwany przez około 600 dworców. Wiele z nich to obiekty zabytkowe, które wieloletnie zaniedbania doprowadziły do katastrofального stanu. Od kilku lat można jednak zaobserwować tendencję odwracającą proces degradacji. Spółka PKP S.A. stara się podejmować działania mające na celu ochronę wartości kulturowych i sentymentalnych związanych z funkcjonowaniem kolei. W artykule przedstawiono dwa przykłady rewitalizacji historycznych dworców, należących niegdyś do jednego zarządu, starając się przybliżyć problematykę adaptacji zabytkowych obiektów do wciąż zachodzących zmian funkcjonalnych, technologicznych i cywilizacyjnych przy równoczesnym poszanowaniu tradycji.

Słowa kluczowe: dworce, obiekty zabytkowe, rewitalizacja

1. Wstęp

Szczegółowe analizy rynku, przeprowadzone przez Urząd Transportu Kolejowego w 2017 r., potwierdziły pozytywne trendy, które zaobserwowano w przewozach towarowych i pasażerskich. W roku poprzedzającym „Sprawozdanie z funkcjonowania rynku transportu kolejowego w Polsce 2017 r.”, z oferty kolei skorzystało ponad 303 mln podróżnych. Ta tendencja wzrostowa utrzymuje się od ponad czterech lat [10]. Wśród czynników wpływających na zmiany należy wymienić zarówno inwestycje taborowe, jak i zmiany jakościowe obsługi podróżnych. Nie bez znaczenia w ocenie poziomu usług jest poprawa stanu wielu obiektów dworcowych, przechodzących w ostatnich latach remonty i modernizacje. Spółka PKP S.A. zarządza ponad 2,5 tys. obiektów dworcowych, z czego blisko 600 obsługuje ruch pasażerski [14]. Plany działań w stosunku do posiadanych dworców kolejowych zakładają modernizację i budowę dworców w głównych miastach, a w mniejszych – remonty pokrywane ze środków własnych lub przekazywanie obiektów samorządom lokalnym [20]. Do 2015 r. spółka PKP S.A. dzieliła dworce na cztery kategorie (od A do D) w zależności od liczby pasażerów korzystających z obiektu. Po reorganizacji wprowadzono podział na obiekty premium, aglomeracyjne, regio-

nalne i sezonowe [18, 20]. Artykuł przedstawia dwa przykłady udanej rewitalizacji dworców na dawnej linii Pruskiej Kolei Wschodniej.

2. Pruska Kolej Wschodnia

Powstanie i ekspansja kolei w XIX wieku były jednym z ważniejszych czynników determinujących rozwój rewolucji przemysłowej. Przeczuwając rolę, jaką może odegrać nowy rodzaj transportu w postępie gospodarczym, ówczesne mieszczaństwo wraz z liczną grupą przemysłowców wielokrotnie występowało z petycjami do rządu pruskiego w sprawie budowy dróg żelaznych. Pierwszy raz na temat rozwoju kolejnictwa i konieczności przeprowadzenia linii kolejowej przez Prusy Wschodnie wypowiedziano się w 1838 r. w Królewcu. Cztery lata później, w 1842 r. w Berlinie, na posiedzeniu komisji stanowych przedłożono memoriał rządowy dotyczący budowy linii łączącej stolicę z Królewcem [9]. Przedstawiono wtedy trzy warianty przebiegu trasy do Grudziądza (pierwszy: z Frankfurtu n. Odrą przez Poznań i Bydgoszcz; drugi od Kostrzyna przez Gorzów Wielkopolski, Piłę, Bydgoszcz do Wisły pod Grudziądem oraz trzeci ze Stargardu Szczecińskiego na wschód do Grudziądza, z bocznym odgałęzieniem do Poznania) i dalej przez

¹ Dr inż. arch.; Uniwersytet Mikołaja Kopernika, Wydział Nauk o Ziemi, Katedra Gospodarki Przestrzennej i Turyzmu; e-mail: m_koperska@umk.pl.

Wisłę, na północny wschód do Królewca. Ostatecznie zdecydowano się na przebieg linii z Berlina przez Kostrzyń, Gorzów i Piłę, o milę na wschód od Bydgoszczy, a dalej na północ do Tczewa, gdzie po przekroczeniu ramion Wisły i Nogatu miała ona docierać do Malborka i Elbląga, dalej do Braniewa, a na końcu do Królewca. W opracowywanym wtedy projekcie przewidziano zarówno budowę Mostów Tczewskich, jak i odgałęzienie linii w stronę Gdańska [9]. Podkreślić należy, że ze względu na agrarną strukturę produkcji Prus Wschodnich i Zachodnich, prywatny kapitał nie był zainteresowany budową kolei, więc ze względu na militarny i integrujący terytorialnie charakter, ciężar inwestycji przejął na siebie państwo.

Roboty na tej trasie rozpoczęto w 1846 r. pracami pomiarowymi i organizacją zaplecza budowy Mostów Tczewskich. W lipcu 1851 roku zakończono prace nad pierwszym odcinkiem Krzyż – Bydgoszcz o długości 145 km [1]. Rok później kolej dotarła do Gdańska (6 VIII 1852, 162 km), a równolegle oddano fragment Malbork – Braniewo (19 X 1852, 84 km). W 1853 r. pierwszy parowóz przybył do dzisiejszego Kaliningradu. Budowę linii kontynuowano w kierunku wschodnim po to, aby połączyć Berlin z Rosją przez Insterburg (dawniej Wystruć, dziś Czerniachowsk w Obwodzie Kaliningradzkim) i Ejkuny.

Drugi międzynarodowy kierunek starano się stworzyć między Warszawą i Bydgoszczą. W tym celu najpierw powiązano Bydgoszcz z Toruniem (24 X 1861), a następnie 4 XII 1862 roku otwarto nowe połączenie z Królestwem Polskim relacji Kutno – Toruń, ze stacją graniczną w Aleksandrowie Kujawskim. Ten odcinek, utworzony w celu realizacji umowy międzypaństwowej, był inwestycją wykonaną przez odrębne Towarzystwo Drogi Żelaznej Warszawsko-Bydgoskiej [12].

W latach siedemdziesiątych XIX w. zbudowano drugą, równoległą linię do Królewca, biegnącą z Torunia przez Iławę, Olsztyn, Korsze, Gierdawę do Wystruci (dawniej Insterburg). Łącznie, do 1895 r. Pruskiej Kolei Wschodniej Königl. Ostbahn z dyrekcją w Bydgoszczy podlegało według różnych publikacji około 4 900 km linii kolejowych. Ruch pasażerski wzrósł z 80 tys. w 1854 r., do 363 tys. przewiezionych osób w 1895 roku. Wraz z rozwojem połączeń kolejowych, oddawano do użytku kolejne budynki dworcowe, obsługujące podróżnych na rozbudowywanych trasach.

W 1880 roku zreorganizowano zarządzanie kolejami w Prusach i utworzono Królewski Pruski Zarząd Kolejowy. Przeszono używać nazwy Kolej Wschodnia, a placówkę przemianowano na Królewską Dyrekcję Kolejową, aby następnie w wyniku kolejnej reorganizacji wprowadzić w 1895 roku Dyrekcję Kolei Państwowych z siedzibami w: Bydgoszczy, Poznaniu, Gdańsku, Szczecinie i Królewcu [8].

3. Toruń Główny

Idea połączenia linią kolejową Torunia z Berlinem i Królewcem narodziła się wraz z koncepcją Kolei Wschodniej. Początkowo jednak zrezygnowano z przebiegu trasy przez gród nad Wisłą na rzecz niedalekiej Bydgoszczy. Pomimo tego, toruńscy przemysłowcy wraz z Gustawem Wesse (nestorem słynnego rodu piernikarzy) na czele, nie ustawiali w wysiłkach, by umieścić miasto na rozwijającej się dynamicznie kolejowej mapie Prus. Dopiełni swego przy wytyczeniu transgranicznego połączenia Berlin – Warszawa. W tym samym roku, kiedy pierwszy pociąg dotarł z Bydgoszczy do Torunia (1861 r.), powstał pierwszy dworzec – kompleks stacyjny „Thorn”, zlokalizowany w stosunkowo dużej odległości od miasta, na przeciwnym brzegu Wisły. Było to spowodowane kwestiami obronnymi – zbudowano go w obrębie fortu Przyczółka Mostowego wchodzącego w skład Twierdzy Toruń. W latach 1863–1866, w celu ochrony tego węzła granicznego i późniejszych mostów kolejowych, na rzece wybudowano dodatkowo nowy Fort Kolejowy.

Wyspowa lokalizacja budynków dworca i związany z nią układ peronów są charakterystyczne dla dużych pruskich stacji przesiadkowych, rzadko spotykanych w innych rejonach Polski. Na podobnej zasadzie działały dworce w Bydgoszczy, Chojnicach, Kamieniu Żabkowickim, Kłodzku, Krzyżu, Lesznie, Pile i Poznaniu. Pierwszy, szachulcowy budynek dworca, bardzo szybko bo już w 1874 roku, zastąpiono nowym, wykonanym w tradycyjnej konstrukcji murowanej. Na początku XX w., w 1903 roku, był on poddany gruntownej modernizacji, w wyniku której uzyskano przestrzenny układ z korytarzem wzdłuż podłużnej osi, gdzie na środku znajdowała się ośmiokątna dwukondygnacyjna sala przekryta świetlikiem. Niestety, lokalizacja sali w poziomie parteru (rys. 1) jest obecnie nieczytelna – pozostał po niej tylko układ ścian w piwnicy. Podczas licznych przebudów zmienił się także charakter części frontowej – pierwotnie nie była ona, jak obecnie, jednoprzestrzenna, tylko dzieliła się na wiele pomieszczeń obsługi celnej. Na przeciwnym końcu budynku miały swe miejsce poczekalnie dla pasażerów klas od pierwszej do czwartej oraz restauracja. Szybka komunikację pomiędzy peronami umożliwiały korytarze poprzeczne. Podczas II wojny światowej dworzec uległ spaleni. Odbudowano go w 1949 r., zachowując przedwojenny układ, a w latach sześćdziesiątych ubiegłego wieku zmodernizowano, nie wystrzegając się niestety kardynalnych błędów – to właśnie wtedy pomalowano elewację kryjącymi farbami emulsyjnymi, wymieniono stolarkę i zniszczono dużą część wystroju.

Kompleks dworcowy tworzą trzy jednolite stylizowane budynki – budynek dawnej poczty (administracyjny), budynek szaleatów publicznych połączony z dawnym budynkiem telegrafu i główny budynek

dworca (rys. 2). Elementem integrującym części jest materiał elewacji – cegła licówka w połączeniu z betonowym i ceramicznym detalem ozdobnych fryzów, opasek okiennych i gzymsów (rys. 3). W kompozycji elewacji widać silne wpływy modnego wówczas manieryzmu historycznego. Główny budynek dworca, przeznaczony do obsługi ruchu pasażerskiego, złożony jest z dwupiętrowej bryły, do której od frontu dostawiono wyższe, ale też dwukondygnacyjne skrzydło. Trzyosiowe wejście główne zaakcentowano w płaszczyźnie ściany niewielkim ryzalitem. Całość dekorowana jest poziomymi gzymsami biegnącymi dookoła budynku na wysokości stropu pierwszego piętra i pod okapem oraz podokiennymi płycinami z kwiatowymi rozetami.



Rys. 1. Dworzec Toruń Główny, poziom wnętrza parteru, 2019 r. [fot. autorka]



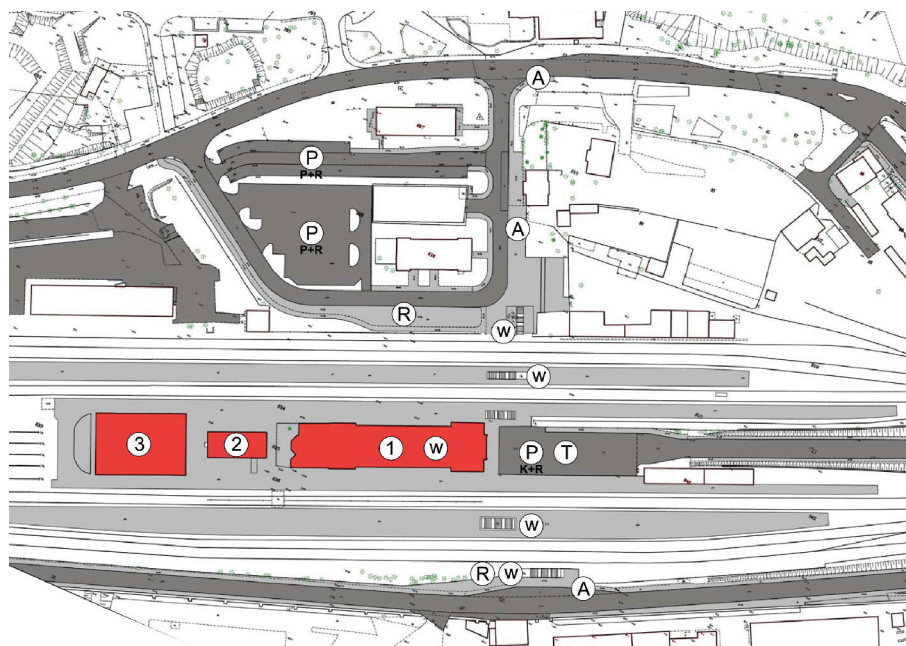
Rys. 2. Dworzec Toruń Główny po rewitalizacji, 2019 r. [fot. autorka]



Rys. 3. Toruń Główny, detale zewnętrzne, 2019 r. [fot. autorka]

Eksploracja w czasach powojennych doprowadziła do całkowitego zużycia obiektów, a degradacja dworca osiągnęła w niektórych miejscach poziom krytyczny. Ze względu na duży ruch turystyczny – rocznie dworzec obsługuje ponad milion pasażerów, z których spora część to turyści odwiedzający Toruń wpisany na listę światowego dziedzictwa UNESCO, miasto nie mogło sobie pozwolić na legitymowanie się taką wizytówką. Pod koniec grudnia 2013 r., po prawie rocznych pertraktacjach, władze gminy Miasto Toruń podpisały akt notarialny, przejmując od Oddziału Gospodarowania Nieruchomościami PKP w Gdańsku zespół budynków dworcowych po to, aby do końca 2015 r. wdrożyć projekt jego rewitalizacji [17]. Łączny koszt inwestycji w systemie „zaprojektuj i zbuduj” wyniósł 43,5 mln zł, z czego prawie 80% pochodziło ze środków Unii Europejskiej. Projekt „Integracja systemu transportu miejskiego wraz z zakupem taboru tramwajowego w Toruniu BiT-City” (rys. 4), został sfinansowany z unijnego Funduszu Spójności, będącego częścią Programu Infrastruktura i Środowisko [16].

Prace konserwatorskie zaczęto od osuszenia murów i wzmocnienia konstrukcji oraz wyeliminowania przyczyn zawilgocenia ścian przez prawidłowe rozwiązania odprowadzenia wód opadowych i oczyszczenie elewacji z zabrudzeń i warstw farb nieprzepuszczających nadmiaru wilgoci. Ich usunięcie nastręczało wiele problemów technicznych – nie istnieje bowiem skuteczna metoda, która w bezpieczny sposób, bez wtórnych uszkodzeń, umożliwiała odsłonięcie ceglanych powierzchni. W tym przypadku zastosowano rozwiązanie łączone: chemiczne – za pomocą specjalistycznych past i mechaniczne – metodą ścierno-strumieniową (tzw. gumkowanie). Zdemonstrowano również nieużytkowane, przypadkowe elementy (instalacje przemysłowe, reklamy, wtórne kraty, wiaty oraz zadaszenia) i zniszczone detale ceramiczne.



Rys. 4. Węzeł przesiadkowy przy stacji Toruń Główny [opracowanie autorki]; budynki dworca 1–3: 1) główny budynek dworca, 2) dawny budynek telegrafu połączony z szaletem, 3) dawny budynek poczty; P – parking typu: P+R długoterminowy (ang. *park and ride*), K+R krótkoterminowy (ang. *kiss and ride*); R – parking rowerowy; A – przystanki komunikacji miejskiej, T – postój taksówek, W – windy dla niepełnosprawnych

Aby zapobiec podciąganiu wilgoci z gruntu, wykonano pionową i poziomą hydroizolację, następnie uzupełniono brakujące fragmenty lica elewacji i detali architektonicznych oraz wykonano scalenia kolorystyczne ceglanych powierzchni z użyciem laserunkowych powłok z półprzeźroczystych farb na bazie naturalnych składników mineralnych.

Ze względu na duży stopień ingerencji w latach sześćdziesiątych XX w., dworzec Toruń Główny nie jest objęty ochroną konserwatorską w formie wpisu do rejestru zabytków. Figuruje jedynie w wojewódzkiej i gminnej ewidencji obiektów zabytkowych. Pomimo to podjęto się remontu połączonego z próbą odtworzenia, przynajmniej częściowo, pierwotnego wyposażenia wnętrz. Ponieważ do naszych czasów nie zachowały się oryginalne okna i drzwi, zdecydowano się na rekonstrukcję zabytkowej stolarki na podstawie wzorów z innych lokalizacji. Jako model posłużyły rozwiązania z Kowalewa i Janowa Pomorskiego. Nie istnieje praktycznie żadna dokumentacja architektoniczna i fotograficzna oryginalnego wystroju wnętrz, ponieważ pozostałości dawnego wystroju zostały zniszczone podczas modernizacji w latach sześćdziesiątych minionego wieku. Projektanci musieli więc wprowadzić elementy wyposażenia, wzorując się m.in. na bliźniaczym dworcu w Ejtkunach, jednak w rekonstrukcji historycznej ograniczyli się do pomieszczeń I kondygnacji. Hol kasowy i poczekalnie wyposażono w stylizowane, ciemne boazerie i rozbudowane portale drzwiowe oraz terakotowe posadzki, natomiast piętro jest urządzone współcześnie.

Co prawda, zgodnie z polskim stanem prawnym *rewitalizacja stanowi proces wyprowadzania ze stanu kryzysowego obszarów zdegradowanych, prowadzony*

w sposób kompleksowy, poprzez zintegrowane działania na rzecz lokalnej (...) przestrzeni (...) na podstawie gminnego procesu rewitalizacji [21], a w Lokalnym Programie Rewitalizacji Miasta Torunia na lata 2007–2015 objęte działaniami były jedynie tereny Starego Miasta i Bydgoskiego Przedmieścia, jednak ideą nowego właściciela obiektów – gminy Miasta Toruń – było przeprowadzenie kompleksowego procesu rewitalizacji nie tylko samego dworca, ale i terenów do niego przyległych. Pomysł polegał na budowie węzła przesiadkowego, integrującego miejski transport publiczny i prywatny z Koleją Metropolitalną BiT-City. Działania władz miasta nie ograniczyły się więc do prac remontowych samych budynków i ich najbliższego otoczenia. W niedalekim sąsiedztwie stacji, od strony ul. Kujawskiej zaprojektowano duży parking samochodowy typu P&R (ang. *Park and Ride*, parkuj i jedź) dla osób chcących korzystać z transportu publicznego w codziennych dojazdach do pracy w innych miejscowościach, a przestrzeń ruchu pojazdów przed wejściem głównym zarezerwowano dla krótkotrwałych postojów typu K&R (ang. *Kiss and Ride*, pocałuj i jedź). Dodatkowo poszerzono i zmodernizowano przejścia tunelem na perony i przystanki autobusowe znajdujące się po obu stronach kompleksu stacyjnego, zbudowano windy dla mniej sprawnych podróżnych oraz zamontowano tablice systemów informacji pasażerskiej dla ruchu kolejowego i miejskiego.

Przewidziano również nowe funkcje dla obiektów dworcowych. Oprócz oczywistych miejsc służących obsłudze ruchu kolejowego, na dworcu Toruń Główny można znaleźć restaurację, biura, usługi, a nawet hostel. Od marca 2017 r. można zwiedzać minimum – Kolejową Izbę Tradycji, gdzie na wystawie

przygotowanej przez pasjonatów jest okazja zapoznać się z oryginalnymi akcesoriami przybliżającymi historię kolei. Przestrzenie konferencyjne w części administracyjnej są udostępniane na wydarzenia kulturalne, wystawy i spotkania autorskie.

4. Iława Główna

Iława zyskała szczególną rolę w systemie połączeń kolejowych w momencie otwarcia kolei małborsko-mławskiej (1876–1877), która przecinała się tutaj z drogą kolejową Toruń – Wystruć. Pierwszy dworzec, zlokalizowany na południowo-wschodnim krańcu miasta, oddano do użytku 1 lipca 1872 r., wraz z uruchomieniem linii do Torunia. Obecny kształt budynku jest związany z przebudową kompleksu stacyjnego z 1905 r., wymuszoną wzrostem przewozów pasażerskich i towarowych na początku XX w. oraz lokalizacją w mieście koszar dla wojsk artylerii. Do 1916 roku w Iławie powstały trzy duże obiekty koszarowe, w których służbę pełniło blisko trzy tysiące żołnierzy. Stary, zbyt mały budynek rozebrano, a w jego miejscu wybudowano nowy dworzec (rys. 5). Jego koncepcję przypisuje się architektowi Paulowi Thomerowi z Ministerstwa Robót Publicznych w Berlinie, projektantowi podobnych budynków w Grudziądzu i Kwidzynie oraz dużych obiektów kubaturowych dla kolei w Gdańsku i Opolu [11].



Rys. 5. Dworzec Iława Główna, 2019 [fot. autorka]

Zespół zabudowań iławskiej stacji tworzyły: budynek dworca, wieże ciśnień zlokalizowane nieopodal, parowozownia, poczta, wolno stojąca toaleta oraz budynki mieszkalne i magazynowe. Dworzec zaprojektowano w stylu neogotyckim, na planie wydłużonego prostokąta, z mocno rozbudowaną bryłą krytą stromym, dwuspadowym dachem naczółkowym. Elewacje wykończono cegłą licówką z tynkowanymi detalami gzymsów podokapowych i zdobień szczytów. Monolit głównej bryły rozbito kompozycyjnie środkowym ryzalitem, mieszczącym w swojej kubaturze imponujący

hol główny, który dzielił obiekt na dwie części: północną – przewidzianą dla pasażerów (z obszerną poczekalnią i restauracją) i południową – przeznaczoną na kasy i pomieszczenia obsługi dworca (rys. 6).



Rys. 6. Iława Główna, detale holu głównego, 2019 [fot. autorka]

Przepiękny, przestronny hol dworcowy stanowi centralny punkt założenia. Z obydwu stron zamknięty jest szczytami schodkowymi, w których osadzono ostrołukowe zespoły okien zdobionych witrażami. W szczycie od strony miasta umieszczono herb Iławy z wyobrażeniem Matki Boskiej z Dzieciątkiem na rękach, siedzącej na tronie pośrodku miejskiej bramy. Wysoką na ponad 12 m przestrzeń zamyka odsłonięta więźba wieszarowa, którą wsparto na ściennych konsolach. Pola pomiędzy belkami ozdobiono wnękami dekorowanymi polichromiami w formie roślinnych wici, w które wkomponowano herby miast związanych z Królewsko-Pruską Koleją Wschodnią. Ośiem środkowych pól zdobią tarcze herbowe Brodnicy, Działdowa, Gdańska, Kowalewa, Małborka, Prabut, Torunia i Wąbrzeźna, zaprojektowane przez znanego niemieckiego heraldyka – Otto Huppa. Malowane fryzy obiegają również dookoła pomieszczenia poczekalni i kas (motywy roślinne) oraz dawnej restauracji (formy geometryczne).

Po wojnie dworzec nie był właściwie remontowany. W latach siedemdziesiątych – osiemdziesiątych XX w. przeprowadzono roboty, które w znacznym stopniu przyczyniły się do dewastacji obiektu – pomalowano ceglana elewację i wnętrze holu, wymieniono stolarkę okienną, zmieniając wielkość otworów i niszcząc przy tym okładzinę parapetów, zamontowano natynkowo nowe nagłośnienie i oświetlenie. Aby nie dopuścić do dalszych działań mogących zniszczyć jego zabytkowy charakter, budynek dworca w zespole stacji kolejowej wpisano w 2006 r. do rejestru zabytków. Cztery lata później właściciel obiektu – PKP S.A. zdecydował się na prace mające na celu przywrócenie jego świetności. W październiku 2010 roku ogłoszono przetarg na

wykonanie przebudowy dworca, w którym wartość robót wyceniono na 18 799 044 zł [15].

Program działań obejmował między innymi oczyszczenie lica ścian z wprowadzonych wtórnie przyciosów nagłaśniających i szpecącego oświetlenia, remonty konserwatorskie ceglanych powierzchni elewacji i wnętrza holu oraz kolorystyczne jej scalenie, konserwację polichromii i boazerii, remont konserwatorski okien witrażowych, konserwację zachowanych historycznych balustrad przy wejściu głównym oraz na klatkach schodowych, wymianę stolarki okiennej, z odtworzeniem jej pierwotnych kształtów (za wzór posłużyła stolarka kwizdyńskiego dworca), wymianę obramowań parapetów kształtkami glazurowanymi, wykonanie obróbek blacharskich osłon rynnowych z przywróceniem ich wcześniejszej, ozdobnej formy. W poczekalni oraz sali restauracyjnej projekt przewidywał wykonanie repliki posadzek z płytek terakotowych. Dodatkowo, podczas prac inwentaryzacyjnych, odkryto oryginalny cokół holu głównego, wykonany z ciemnobordowych płytek ceramicznych, produkowanych przez meklemburską firmę Boizenburger Wandplattenfabrik Hansa Duensinga. Podjęto więc decyzję o przywróceniu pierwotnego wyglądu wnętrza przy użyciu materiałów dostarczonych przez tę samą fabrykę. Godnym podkreślenia jest fakt rekonstrukcji oryginalnych żyrandoli i kinkietów, zdobiących pomieszczenia reprezentacyjne.

W dniu 14 listopada 2017 r. Urząd Marszałkowski w Olsztynie przyznał Iławie środki na realizację zadania „Utworzenie węzła integracyjnego systemów komuni-

kacyjnych w południowej części miasta – zagospodarowanie przestrzeni publicznej przy dworcu PKP” (rys. 7). Będzie on realizowany na podstawie projektu konkursowego (początek prac przewidziano na 2019 rok), który zakładał czytelne połączenie zespołu dworcowego ze zmodernizowanym układem drogowym, wprowadzenie w bezpośrednim sąsiedztwie dworca, od strony frontowej, przystanków komunikacji miejskiej i autobusów dalekobieżnych oraz parkingów krótko- i długoterminowych i infrastruktury obsługującej rowerzystów (zadaszone wiaty i parkingi rowerowe) [19]. Należy zwrócić uwagę, że dopiero całościowe podejście do transportu publicznego, łączącego różne środki transportu w jednym miejscu i poprawiającego warunki przemieszczania się bez użycia prywatnych samochodów, stwarza szansę (tak jak w przypadku Torunia i miejmy nadzieję, Iławy) na udaną rewitalizację obiektów kolejowych.

5. Podsumowanie

W 2006 roku Daniel Załuski [13] postawił pytanie, czy upadek polskich dworców jest nieunikniony. Od tego momentu upłynęło trochę czasu i wydaje się, że negatywne tendencje opisane ponad trzynaście lat temu, odwróciły się i następuje proces stopniowego przywracania rangi transportowi kolejowemu. Przedstawione w artykule dwie realizacje są modelowymi przykładami rewitalizacji przestrzeni dworcowych. Z jednej strony pokazują, w jaki sposób należy podchodzić do tematu remontów zabytkowych obiektów techniki tak, aby sza-



Rys. 7. Iława Główna, projekt węzła integracyjnego systemów komunikacji, projekt konkursowy; opracowanie Planowanie Przestrzenne KONTRA [za:] <http://www.a-ronet.pl/index.php?mod=nagroda&id=4406>

nując dziedzictwo kulturowe i z troską o historyczne detale, dopasować jednocześnie funkcję budynków do zmieniających się wymagań rzeczywistości, a z drugiej strony – są dowodem na to, że współpraca samorządów lokalnych z partnerem kolejowym jest niezbędną drogą do sukcesu. Należy pamiętać, że rejon dworców kolejowych są miejscami, gdzie szczególnie wyraźnie ujawnia się cała złożoność degradacji urbanistycznej, odnosząca się tak do obiektów, jak i przestrzeni publicznej, tkanki społecznej i gospodarczej [3]. Wydaje się, że jedynie całościowe podejście do zagadnienia, łączące w sobie nie tylko prace budowlane, ale także integrację funkcjonalną obiektów z miastem, jest skutecznym sposobem kształtowania kompleksów dworcowych i związanych z nimi terenów.

Literatura

1. Born K.: *Die Entwicklung der Königlich Preussischen Ostbahn*, Archiv für Eisenbahnwesen, 1911, s. 50–52.
 2. Dreszer K.: *Perspektywy rewitalizacji dworców kolejowych w Polsce*, [w:] Problemy Ekologii Krajozbrazu, t. XXIV, 2009, s. 199–205.
 3. Kołodziej S.: *Rewitalizacja zdegradowanych terenów kolejowych w procesie rozwoju społeczno-gospodarczego, finansowanym z funduszy strukturalnych UE*, [w:] Załuski D. (red.), *Dworzec kolejowy w strukturze miasta*, Urbanistyka, Warszawa, 2006.
 4. Koziarski S.: *Sieć kolejowa Polski*, Instytut Śląski, Opole, 1993.
 5. Kucharzewska J.: *Architektura i urbanistyka Torunia w latach 1871–1920*, Warszawa 2004.
 6. Lijewski T.: *Rozwój sieci kolejowej Polski*, PAN Instytut Geografii, Warszawa 1959.
 7. Mierzyński J.: *125 rocznica powstania dyrekcji kolejowej w Bydgoszczy*, [w:] Kronika Bydgoska V (1971–73), Bydgoszcz 1980.
 8. Myszczyński J.: *Powstanie i rozwój kolei żelaznych w prowincji Pomorze jako wyraz aktywności lokalnych środowisk i sektora publicznego*, Studia z Historii Społeczno-Gospodarczej, t. XVI, 2016, s. 91–110.
 9. Piątkowski A.: *Kolej Wschodnia w latach 1842–1880. Z dziejów transportu kolejowego na Pomorzu Wschodnim*, Ośrodek Badań Naukowych im. W. Kętrzyńskiego, Olsztyn, 1996.
 10. Sprawozdanie z funkcjonowania rynku transportu kolejowego w 2017 r., Urząd Transportu Kolejowego, Warszawa 2018 r, s.15.
 11. Słowiński B. (red.): *Encyklopedia Gdańska*, Fundacja Gdańska, Gdańsk 2013.
 12. Taylor Z.: *Rozwój i regres sieci kolejowej w Polsce*, PAN Instytut Geografii i Przestrzennego Zagospodarowania, Warszawa, 2007.
 13. Załuski D.: *Dworzec kolejowy w strukturze miasta: nowe szanse* [w:] Załuski D. (red.), *Dworzec kolejowy w strukturze miasta*, Urbanistyka, Warszawa, 2006.
- Strony internetowe
14. www.pkp.pl/pl/dworce [dostęp 20.01.2019 r.].
 15. www.rynek-kolejowy.pl/wiadomosci/przetarg-na-remont-dworca-ilawa-glowna [dostęp 30.01.2019 r.].
 16. www.torun.pl/pl/nasz-nowy-dworzec-glowny [dostęp 25.01.2019 r.].
 17. www.transport-publiczny.pl/wiadomosci/rozpoczyna-sie-remont-dworca-torun-glowny [dostęp 02.02.2019 r.].
 18. <https://www.gov.pl/web/infrastruktura/program-inwestycji-dworcowych-na-lata-2016-2023> [dostęp 30.06.2019 r.].
 19. http://www.a-ronet.pl/index.php?mod=nagroda-&n_id=4406 [dostęp 30.06.2019 r.].
- Dokumenty i akty prawne
20. Strategia dworcowa PKP S.A. 2014–2020, wprowadzona Uchwałą Nr 1067/181/VI Rady Nadzorczej PKP S.A z dnia 28 stycznia 2015 r.
 21. Ustawa z dnia 9 października 2015 r. o rewitalizacji, Dz.U. 2015 poz. 1777.
 22. Ustawa z dnia 23 lipca 2003 r. o ochronie zabytków i opiece nad zabytkami [tekst jednolity, Dz.U. 2018 poz. 2067].
 23. Lokalny Program Rewitalizacji Miasta Torunia na lata 2007–2015.