

Anna Kaprzyk

DWORZEC GŁÓWNY PKP W TORUNIU W ŚWIELE ANALIZ PORÓWNAWCZYCH¹

Słowa kluczowe:

Dworzec kolejowy, Toruń, analiza porównawcza, XIX w., Gdańsk–Kłodno, Olsztyn, Piła, Ejtkuny, Barczewo, Korsze, Chojnice, Ostróda, Starogard Gdański, Wąbrzeźno, Kowalewo Pomorskie

Schlüsselwörter:

Bahnhof, Thorn, Vergleichende Analyse, 19. Jahrhundert, Danzig Leege Tor, Allenstein, Schneidemühl, Eydtkuhnen, Korschen, Wartenburg, Konitz, Osterode, Preußisch Stargard, Briesen, Schönsee

Keywords:

Railway Station, Toruń, comparatives analysis, XIX century, Gdańsk–Kłodno, Olsztyn, Piła, Ejtkuny, Barczewo, Korsze, Chojnice, Ostróda, Starogard Gdański, Wąbrzeźno, Kowalewo Pomorskie



Budynek Dworca Głównego PKP w Toruniu w swojej, 158-letniej historii, zmieniał swój wygląd i układ wnętrza, jednak nieprzerwanie służył mieszkańcom miasta oraz podróżnym wielu miast czy krajów. Jego budowa była bezpośrednio związana z powstaniem odcinka Drogi Żelaznej Warszawsko-Bydgoskiej, którego realizacja leżała w interesie mieszkańców, władz wojskowych oraz władarzy miasta. Trasa prowadząca przez Toruń wytyczona została na podstawie projektu z lat sześćdziesiątych XIX wieku jako druga linia Kolei Wschodniej², a w 1861 roku działalność rozpoczął dworzec pasażerski, który powstał jako część zabudowań stacyjnych. Przez dwadzieścia lat obiekt pełnił funkcję dworca pasażerskiego przy stacji przelotowej, jednak w związku z rozbudową sieci kolejowej został przeniesiony na teren zabudowań kolejowych przy obecnej ul. Dybowskiej, gdzie służył jako budynek mieszkalny dla pracowników³. W 1873 roku wybudowano dworzec wyspowy (Empfangsgebäude),

¹ Artykuł powstał w oparciu o pracę licencjacką pt. Dworzec Główny PKP w Toruniu – jego historia i problematyka konserwatorska, napisaną pod kierownictwem dr hab. Joanny Kucharzewskiej, na Wydziale Sztuk Pięknych UMK.

² M. Przeglądka, *Dzieje kolei normalnotorowych na Warmii i Mazurach*, w: *Dzieje kolei w Polsce*, red. D. Keller, Rybnik 2012, s. 306.

³ T. Zakrzewski, *Dylematy i współzależności komunikacji wodnej i lądowej Torunia w latach budowy głównych dróg żelaznych do miasta (1853–1883)*, *Rocznik Toruński* 1991, nr 20, s. 194.

który był przystosowany do ruchu dwukierunkowego. Na przestrzeni lat układ funkcjonalno-przestrzenny obiektu ulegał zmianom, tak aby zapewnić jak najsprawniejszą obsługę pasażerów. W 1945 roku w wyniku działań wojennych ucierpiała część zabudowań stacyjnych, w tym także dworzec. Po jego odbudowie pierwsza znacząca modernizacja obiektu nastąpiła w 1963 roku w związku z przygotowaniami do Jubileuszu Kopernikańskiego obchodzonego w 1973 roku. W wyniku przeprowadzonych prac dworcowa fasada została przebudowana, wewnątrz zyskało wyposażenie i aranżację w duchu modernizmu oraz funkcjonalizmu⁴. Najważniejszą przestrzenią budynku stał się wówczas powiększony hall wejściowy, którego ozdobę stanowił podwieszany sufit wykonany z metalowych paneli. Druga znacząca modernizacja, przeprowadzona ze względu na pogarszający się stan techniczny budynku, zakończyła się w 2015 roku. W wyniku prac m.in. przywrócono pierwotny wygląd fasady dworca oraz kolorystykę elewacji, a wewnątrz zyskało układ zbliżony do pierwotnego. Zmianom uległo także otoczenie dworca, ponieważ powiększono i przebudowano przejście podziemne, a w sąsiedztwie obiektu powstało centrum przesiadkowe.

Problematyka związana z powstaniem pierwszego budynku dworcowego, a także wybudowanego na jego miejscu nowego, większego obiektu był wielokrotnie podejmowany przez badaczy. Materiałami, umożliwiającymi poznanie okoliczności powstania i funkcjonowania pierwszego budynku dworcowego były artykuły zamieszczone w lokalnej prasie, np. W „Thorner Zeitung”, a także publikacje i litografie w Zeitschrift für Bauwesen oraz Architektonisches Skizzenbuch. Większa i bardziej różnorodna jest grupa materiałów dotycząca drugiego budynku. Przede wszystkim są to doniesienia prasowe zamieszczone w lokalnych gazetach, które ukazały się od czasu budowy do współczesności, a także fotografie i pocztówki. Istotne znaczenie mają także plany modernizacji obiektu z roku 1903 i 1963 oraz rzut dworca pochodzący z karty ewidencyjnej zabytków architektury i budownictwa wykonany w 1994 roku⁵. Ilość materiałów dotycząca budynków dworca jest duża i zróżnicowana, jednak publikacje wielokrotnie powielają te same informacje. Największą część literatury, odnoszącej się do toruńskiej stacji, stanowią opracowania dotyczące dziejów kolei oraz Torunia, w których pojawiają się informacje na temat m.in. powstania obu dworców czy rozbudowy sieci Kolei Wschodniej⁶. Mało jednak miejsca poświęca się analizie formalnej i porównawczej.

⁴ Por. C. Lisowski, *Wnętrza, których nie było*, w: *Toruński modernizm: architektura miasta 1920–1989*, red. K. Kluczajd, M. Pszczołkowski, Toruń 2016, ss. 179–207.

⁵ M. Grzybowska, Z. Wernerowska, Karta ewidencyjna zabytków architektury i budownictwa: Budynek Główny w zespole Dworca Toruń Główny, Toruń 1994, Archiwum WKZ w Toruniu.

⁶ M.in. P. Pawłowski, *Układ linii kolejowych węzła toruńskiego*, w: *Toruń w układzie komunikacyjnym województwa i kraju*, Stowarzyszenie inżynierów i techników komunikacji, Toruń 2000, ss. 27–35; M. Przeglęta, op. cit., ss. 306–325; J. Salm, *Przemiany przestrzenne pruskiego Torunia (1815–1914)*, w: *Historia Torunia*, red. M. Biskup, Toruń 2003, t. 3, cz. 1, ss. 84–91.

Najstarszą wzmianką o Dworcu Głównym PKP w Toruniu jest krótki artykuł H. Cuno dotyczący pierwszego, drewnianego budynku pt. *Empfangsgebäude auf dem Bahnhopf zu Thorn* z 1865 roku zamieszczony w *Zeitschrift für Bauwesen*, wydany przez Technischen Bau-Deputation i Stowarzyszenie Architektów Berlińskich⁷. Informacje dopełniają rysunki zamieszczone w *Architektonisches Skizzenbuch* z 1863 roku⁸, których autorem także był H. Cuno oraz *Atlas zur Zeitschrift für Bauwesen* z 1865 roku⁹. Opublikowane litografie są cennym źródłem ikonograficznym, które stało się inspiracją dla artykułu o pierwszym dworcu w Toruniu, autorstwa Zygmunta Kruszelnickiego¹⁰. Badacz przedstawił okoliczności powstania, dzieje oraz wygląd i układ funkcjonalno-przestrzenny budynku, a także, jako pierwszy opublikował widoki dworca, wnosząc największy wkład w stan badań dotyczący tego obiektu. W oparciu o dane ikonograficzne badacz ustalił wygląd pierwszego dworca, oraz powiązał go stylistycznie z podobnym dworcem, znajdującym się w Ciechocinku.

Pierwotny budynek przeznaczony do obsługi podróżnych na terenie toruńskiej stacji różnił się znacząco od obecnego, przede wszystkim innym materiałem budulcowym oraz konstrukcją i dekoracją architektoniczną. Obiekt powstały w latach sześćdziesiątych XIX wieku, zbudowano z drewna w konstrukcji ryglowej. Z. Kruszelnicki – także jako pierwszy – w oparciu o niemiecko- i francusko- języczną literaturę stwierdził, że typ toruńskiego dworca należy uznać za styl szwajcarski, starszwajcarski bądź uzdrowiskowy. Taki typ architektury podkreślała zielenią otaczająca zabudowania dworcowe¹¹. Podobne obiekty powstawały na terenie zachodniej i środkowej Europy, jednak wielu podobnych realizacji na terenie Polski próżno szukać. Mimo różnic, najbliższy stylistycznie był, według Z. Kruszelnickiego, dworzec w Ciechocinku, a jego forma miała uzasadnienie w uzdrowiskowej tradycji tego miejsca. Jak uważa autor, także zaciszny i wręcz „post-biedermeierowski” Toruń lat sześćdziesiątych XIX stulecia posiadał budynek otoczony zielenią, pasującą do ówczesnej atmosfery miasta. Nieco inaczej sklasyfikował architekturę toruńskiego dworca H. Cuno, który określił ją jako „opartą na gotyku drewnianą architekturę”¹². Jak można zauważyć na rysunkach przedstawiających detale architektoniczne dworca, użyte formy przypominają gotyckie żabki, motyw czwórliścia czy rybiego pęcherza. Motywy wykorzystane w dekoracji architektonicznej drugie-

⁷ H. Cuno, *Empfangsgebäude auf dem Bahnhopf zu Thorn*, *Zeitschrift für Bauwesen*, Berlin 1865, v. 15, s. 293 in.

⁸ *Architektonisches Skizzenbuch* 1863, t. 61, z. 2, tabl. 1–4.

⁹ *Atlas zur Zeitschrift für Bauwesen*, 1865, t. 15, tabl. 51.

¹⁰ Z. Kruszelnicki, *z dziejów i ikonografii najstarszego dworca kolejowego w Toruniu*, *Acta Universitatis Nicolai Copernici*, 1987, z.12, ss. 151–173.

¹¹ *Ibidem*, ss. 164–167.

¹² *Ibidem*, s. 161.

go dworca, wybudowanego w nurcie neogotyckim pozostawały w korelacji z detalem wcześniejszego obiektu.

Wnętrze dworca zostało rozplanowane zgodnie z ówczesnymi standardami. Znamienny dla tych czasów był brak tzw. hali dworcowej, tak ważnej w ukształtowaniu późniejszego obiektu. W rzucie budynku dostrzegalny był brak głównego traktu, wiodącego przez cały dworzec, który w budynku z lat siedemdziesiątych XIX wieku odgrywał znaczącą rolę. Charakterystycznym rozwiązaniem było także wyprowadzenie podróźnych na perony przez poczekalnie, a nie, jak następowało to później, poprzez hall. We wnętrzu znalazł się „pokój dla osób dystygowanych”, nazywany także w źródłach z 1863 roku „pokojem królewskim”¹³, który w pierwotnym zamyśle był przeznaczony dla monarchy oczekującego na podróż. W ostatnich miesiącach istnienia starego dworca pomieszczenie to oficjalnie uzyskało miano „pokoju cesarskiego”¹⁴. Przestrzeń stworzona specjalnie dla głowy państwa w toruńskim dworcu była znanym rozwiązaniem, a podobne realizacje można było spotkać m.in. w Poznaniu czy Skierniewicach¹⁵. Jak twierdził Z. Kruszelnicki, w toruńskim budynku wnętrze pokoju zostało zaaranżowane w stylu tzw. „angielsko-mauretańskiego” neogotyku, który według autora wyrastał z tradycji pierwszej połowy XIX wieku. Rysunek przedstawiający narożnik z ozdobnym kominkiem ukazuje niezwykle wysmakowane wnętrze, o wyraźnej funkcji reprezentacyjnej, którą podkreślała posadzka ułożona we wzór szachownicy, wysoka wnęka kominkowa zamknięta łukiem Tudorów z dekoracyjnym parawanem, wzorzyste tapety oraz rodzaj sklepienia zwierciadlanego¹⁶ zdobionego ornamentem przypominającym maureskę.

Budowa nowego dworca okazała się konieczna z powodu rozwoju sieci kolejowej, a w jego architekturze dostrzegalne są silne wpływy neogotyckie. Podobnie jak w przypadku poprzedniego obiektu, mogło mieć to związek z intensywnym oddziaływaniem gotyku, uważanego w Niemczech za nośnik stylu narodowego. Wybudowany w 1873 roku neogotycki budynek, dekorowany był bogatym detałem ceramicznym. Nowy obiekt w stosunku do tego z lat sześćdziesiątych XIX wieku odznaczał się zdecydowanie większą kubaturą, a jego wnętrze zostało skomponowane z korpusu środkowego oraz symetrycznie rozmieszczonych skrzydeł. W skrzydle wschodnim znajdował się hall (Vorhalle) wraz z pomieszczeniami kas (Fahrkartens) i spedycji (Gepack), które umieszczono po jego bokach, a do środka pomieszczenia prowadziło wejście główne w fasadzie. Przed elewacją wschodnią wyznaczono plac (Vorplatz), przy którym mogły zatrzymywać się po-

¹³ Ibidem s. 158.

¹⁴ Ibidem, s. 161.

¹⁵ Ibidem, ss. 160–162.

¹⁶ Ibidem, s. 163.

jazdy. Pomieszczenie centralne korpusu środkowego stanowił oktogonalny hall ze świetlikiem, z którego prowadziły wyjścia na perony. Południową część korpusu zajmowały biuro motorniczego (Zugführer), biura stacji (Stations Buereau I), pomieszczenie odprawy paszportowej (Pass-Revision) oraz odprawy celnej (Zollabfertigung). Po północnej stronie zlokalizowano biura stacji (Stations Buereau II) oraz dyrektora stacji (Station Vorstehers), a także telegraf (Telegraph). Skrzydło zachodnie przeznaczono na pomieszczenia I, II i III klasy oraz osobne poczekalnie dla osób uprzywilejowanych, a I piętro zostało zaaranżowane na mieszkania dla pracowników stacji.

Detal architektoniczny wykorzystany w dekoracji dworca w Toruniu oraz niektóre rozwiązania stylistyczne, można dostrzec w budynkach dworcowych na terenie całego obszaru dawnych Prus Wschodnich. Grupa jedenastu dworców pasażerskich, odznaczała się niemal identyczną dekoracją jak ta zdobiąca toruński budynek, jednak obiektów tych było zapewne więcej. Materiał porównawczy jest zatem jest obszerny, a spośród nich wyróżnić można obiekty powstałe w większych ośrodkach – Gdańsku-Kłodnie (niem. Danzig Leege Tor, wybudowany w 1852 roku, obecnie nieistniejący), Olsztynie (niem. Allenstein, wybudowany w 1872 roku), Pile (niem. Schneidemühl, wybudowany w 1851 roku, obecnie nieistniejący). Obiekty o typie zbliżonym do toruńskiego dworca powstały w latach sześćdziesiątych XIX w. W Ejdkunach (niem. Eydtkuhn, wybudowany w 1865 roku, obecnie nieistniejący), oraz Korszach (niem. Korschen, wybudowany w 1867 roku, obecnie nieistniejący). Dworce powstałe w mniejszych miejscowościach wybudowano głównie w latach siedemdziesiątych XIX wieku w Barczewie (niem. Wartenburg, wybudowany w 1872 roku), Chojnicach (niem. Konitz, wybudowany w 1871 roku). Podobne budynki, w tym samym czasie powstały także w Ostródzie (niem. Osterode, wybudowany w 1872 roku), Starogardzie Gdańskim (niem. Preußisch Stargard, wybudowany w 1871 roku) oraz Wąbrzeźnie (niem. Briesen, wybudowany w 1871 roku), a najstarszy, odnaleziony obiekt powstał w 1894 roku w Kowalewie Pomorskim (niem. Schönsee). Wyodrębnić można kilka czynników, dzięki którym jedenaście dworców można połączyć z toruńskim obiektem. Wyróżnikiem tych wszystkich obiektów był detal architektoniczny oraz rozwiązania formalne zestawione w niemal identyczny sposób. Największe podobieństwa wykazują głównie elementy dekoracyjne, takie jak fryzy i gzymsy, sposób artykulacji ścian oraz opracowanie otworów okiennych. Charakterystycznym rozwiązaniem był fryz kanelurowo-listkowy dekorowany dodatkowo motywem liścia oraz profilowanym gzymsem kordonowym, oddzielającym przyziemie od piętra. Podobne były również płyciny podparapetowe, w których znajdowało się prostokątne pole z umieszczoną pośrodku rozetą oraz listwami tworzącymi zgeometryzowaną dekorację. Analogiczne

było także wydzielenie poddasza poprzez dekoracyjny fryz kordonowy, ujęty profilowanymi gzymsami oraz doświetlenie tej kondygnacji niewielkimi kwadratowymi otworami okiennymi. Ponad fryzem, pod okapem dachu znajdowały się modyliony z bogatą dekoracją ornamentalną. Wszystkie te elementy i rozwiązania można odnaleźć na fotografiach oraz pocztówkach przedstawiających elewacje obiektów w Wąbrzeźnie, Kowalewie Pomorskim, Korszach, Ostródzie, Olsztynie, Ejt kunach oraz Starogardzie Gdańskim. Poszczególne warianty tych rozwiązań dostrzegalne były w pozostałych obiektach. Każdy z wymienionych budynków odznaczał się inną bryłą lub kubaturą, zależną od intensywności ruchu pasażerskiego, jaki miał być w nich obsługiwany. Układ funkcjonalno-przestrzenny, dekoracja elewacji oraz sposób zakomponowania fasady był dostosowany do typu dworca i usytuowania go względem linii kolejowej. O ile dworce w Toruniu, w Pile oraz w Korszach zostały wybudowane jako wyspowe, o tyle pozostałe obiekty powstały jako stacje przelotowe, w których trasa poprowadzona jest wzdłuż jednej z elewacji.

Analogicznym rozwiązaniem, dekorującym płaszczyznę murów było także zakończenie płycin fryzem ząbkowym stworzonym poprzez wysunięcie główek cegieł. Elewacje wszystkich omawianych obiektów posiadają ten element, który – choć mniej bogaty w formie – stanowił wspólny motyw dla omawianej grupy budynków dworcowych. Obiekty powstałe w większych ośrodkach znacznie bardziej odbiegały swoją formą od toruńskiego dworca. Najbardziej odległym stylistycznie jest pierwszy gdański budynek służący do obsługi pasażerskiej, który nosił nazwę Gdańsk-Kłodno. Wybudowany wcześniej od toruńskiego, dworzec ten, miał jednak podobne elementy jak: fryz ząbkowy, który był zakończeniem płycin, modyliony, podwójne otwory okienne nad oknami pierwszego piętra oraz wieżyczki. Ten ostatni element, zaprojektowany został także w elewacjach dworców powstałych w: Korszach, Ostródzie i Starogardzie Gdańskim, nadając bryle strzelistości. Interesującym elementem dekoracyjnym była również rozeta zdobiona podwójnym perełkowaniem z kimationem lesbijskim, którą można dostrzec m.in. na murach dworca w Starogardzie Gdańskim, Chojnicach, Korszach. Nad wyraz rozbudowana i charakterystyczna forma rozety stanowiła urozmaicenie gładkich powierzchni muru, głównie elewacji bocznych.

Na archiwalnych zdjęciach widoczne są także elementy, które toruński dworzec bezpowrotnie utracił w wyniku modernizacji, w postaci ozdobnego zwieńczenia fasady z zegarem oraz akroteriony umieszczone na linii okapu dachu, które posiadały wyszukaną formę, urozmaicającą całą kompozycję. Podobne rozwiązania prezentują materiały ikonograficzne, zwłaszcza pocztówki z widokami dworców w Korszach, Chojnicach, Olsztynie, Ostródzie, Pile oraz Stargardzie Gdańskim. Do współczesnych czasów nie przetrwał niemal ani jeden przykład tych dekoracji, co

jest zapewne wynikiem licznych modernizacji oraz zniszczeń. Wyjątkiem są zachowane oryginalne iglice wieńczące wieżyczki w elewacji chojnickiego dworca.

Według informacji pojawiającej się w literaturze¹⁷, w oparciu o materiały ikonograficzne wywnioskować można, że wygląd toruńskiego dworca pozostawał w bardzo silnej korelacji z obiektem w Ejtkunach, który także znajdował się wówczas na terenie zaboru pruskiego, a obecnie jest to miejscowość w obwodzie kaliningradzkim. Istotnie, wnętrza obu budynków zostały podobnie zaprojektowane, układ pomieszczeń był analogiczny, a istotną rolę odgrywał główny trakt zlokalizowanego na osi obiektów. Podobnym rozwiązaniem był także oktogonálny hall ze świetlikiem, występujący na planie obu dworców. Mimo znacznego podobieństwa warto zauważyć jednak, że obiekty nie były identyczne. W skrzydle wschodnim dworca w Ejtkunach pomieszczenia obsługi oraz klatka schodowa znajdowały się we wschodniej części i poprzedzały hall, natomiast w toruńskim dworcu wejście do hallu znajdowało się bezpośrednio w fasadzie, a pomieszczenia służbowe znajdowały się po jego bokach. Taki sposób ukształtowania wnętrza wpłynął na inny sposób zakomponowania fasady z ryzalitem oraz wieżyczkami, które widoczne są w rzutach obu budynków. Środkową, najważniejszą część toruńskiej fasady stanowił ryzalit flankowany przez dwie smukłe wieżyczki zakończone iglicami. Choć nieznany jest widok elewacji frontowej ejtkuńskiego dworca, z jego planu wynika, że elewacja ta posiadała zdecydowanie inny układ. Środkowa część fasady dworca w Ejtkunach była cofnięta, a boczne części zostały wysunięte, silnie akcentując naroża (podobnie rozwiązano fasadę dworca w Pile). Różnice dostrzegalne są także w elewacji zachodniej, ponieważ trójboczny ryzalit budynku w Ejtkunach był wyraźnie wyższy od toruńskiego. Ostatecznie jednak, pomimo różnic, oba obiekty wykazują wiele cech wspólnych, zarówno w bryle, jak i sposobie zakomponowania wnętrza, a spośród wielu dworców powstałych w tym czasie, te dwa były najbardziej zbliżone do siebie pod względem rozwiązań funkcjonalno-przestrzennych.

Kilka lat przed budową dworca w Toruniu, powstały obiekty w Korszach i Chojnicach. Pierwszy z nich, podobnie jak ten w Ejtkunach już nie istnieje, natomiast chojnicki dworzec był wielokrotnie przebudowywany. Jak wynika z materiałów źródłowych, sposób zakomponowania bryły obu budynków był bardzo mocno zbliżony do toruńskiego obiektu. Dworce składały się z trójkondygnacyjnego korpusu głównego krytego niskim dachem dwuspadowym ustawionym kalenicowo, do którego od strony zachodniej przylegało dwukondygnacyjne skrzydło kryte niskim dachem kopertowym z świetlikiem oraz trójbocznie zamkniętym aneksem. Od strony wschodniej korpusu głównego znajdowało się trójkondygnacyjne skrzydło kryte niskim dachem kopertowym, stanowiące najwyższą część obiektu. Także układ fa-

¹⁷ A. Adamczak, A. Balewski, J. Stochmal, *Stacja Toruń Główny 1861–1995, Rys historyczny*, Toruń 1996, s. 18.

sady budynków w Korszach i Chojnicach w porównaniu do elewacji frontowej toruńskiego dworca jest niemal identyczny, podobnie jak dekoracja w postaci iglic na wieżyczkach czy dekoracyjnych zegarów wieńczących ryzalit fasady. Materiały ikonograficzne pozwalają ustalić, że dworce w Korszach i Chojnicach odznaczały się mniejszą kubaturą od toruńskiego obiektu, a dostępny rzut przyziemia chojnickiego dworca ukazuje różnice i podobieństwa w zagospodarowaniu funkcjonalno-przestrzennym. W planie dworca w Toruniu zaprojektowano więcej pomieszczeń, jednak podobnie rozwiązano ciąg komunikacyjny. Ruch pasażerski został zapewniony przez dwa korytarze: znajdujący się na osi wejścia głównego, prowadzący do poczekalni oraz prostopadły do niego, którym można było udać się na perony.

Oprócz analizy brył oraz rzutów dworców o cechach zbliżonych do toruńskiego, warto wziąć także pod uwagę wystrój wnętrz. Ten ocenić można jedynie na podstawie archiwalnych zdjęć. Zebrany materiał źródłowy jest niezwykle skromny, stanowią go cztery fotografie ukazujące wnętrze poczekalni cesarskiej w Pile oraz poczekalnię III klasy w Korszach, które pełniły także funkcje restauracyjne. Ze względu na brak ikonografii przedstawiającej toruńskie wnętrze, można na podstawie czterech fotografii z podobnych dworców wysnuć przypuszczenia, jak mogłoby wyglądać, mieszczące się w skrzydle zachodnim pomieszczenie dla osób dystygowanych. Główną dekorację ścian stanowiły drewniane boazerie w ciemnym kolorze, które współgrały z dużymi oknami w trójbocznym ryzalicie. Obie przestrzenie wyposażono długimi stołami z krzesłami, a także ozdobnymi lampami i kotarami. Ważną rolę odgrywał bar w postaci drewnianego kontuaru o konstrukcji ramowo-płycinowej, a całość dopełniały rośliny, tworząc proste, a zarazem wysmakowane i eleganckie pomieszczenie dla podróżnych.

Na współczesnej fotografii przedstawiającej poczekalnię ostródzkiego dworca widoczna jest boazeria stanowiąca artykulację ścian oraz filarów. Porównując to wnętrze z pomieszczeniem poczekalni dla klasy III w Korszach i Pile, można dojść do wniosku, że tego typu rozwiązania były typowe, a zrekonstruowana w toruńskim dworcu boazeria ma pełne uzasadnienie w ikonograficznych źródłach. Oprócz archiwalnych zdjęć powyższych dwóch obiektów, zachowały się także rysunki przedstawiające wnętrza dworca w Ejtkunach. Na litografiach widoczny jest wystrój poczekalni i I i II klasy, który został zaprojektowany w neogotyckiej stylistyce w bardzo bogaty sposób. Wrażenie przepychu zostało osiągnięte dzięki drewnianym boazeriom zdobionym m.in. motywem czwórliścia, dekoracyjnie rzeźbionym elementom snycerskim. Całość wystroju dopełniały wzorzyste tapety oraz eleganckie meble. Nie wiadomo, czy w toruńskim dworcu mogły powstać podobne wnętrza, jednak warto zauważyć, że w pierwszym dworcu, jaki powstał w Toruniu, poczekalnie dla osób dystygowanych oraz dla dam miały bogatą formę.

W odniesieniu do wewnętrznej substancji obiektu, nie sposób nie wspomnieć o zabytkowej okładzinie ceramicznej Villeroy & Boch, która znajdowała się na ścianach przejścia podziemnego. Podobne cechy do zachowanej fragmentarycznie okładziny w Toruniu, wykazuje w pełni zachowana okładzina przejścia podziemnego w Chojnicach, która uzyskana została poprzez zestawienie dwubarwnych, prostokątnych płytek. Sposób ich ułożenia jest zbliżony, choć różnią się one kolorystyką. Brakuje informacji czy w Chojnicach użyto materiału wyprodukowanego przez tę samą firmę, wiadomo jednak, że produkty marki Villeroy & Boch wykorzystano w innych obiektach kolejowych m.in. do wyłożenia przejścia podziemnego przy Dworcu Głównym we Wrocławiu.

Dworzec Główny PKP w Toruniu wykazuje podobne cechy z co najmniej dwunastoma innymi obiektami, które zostały wybudowane w drugiej połowie XIX wieku na terenie Prus Wschodnich. Budynki te, choć różnią się od siebie kubaturą oraz cechami formalnymi, dekorowane są w zbliżony sposób. Wykorzystany detal architektoniczny jest niemal identyczny, a wykadrowany zdjęć przedstawiające tylko poszczególne partie fryzów lub modylionów są niemożliwe do rozróżnienia. Niestety niektóre z dworców zostały zniszczone (np. tak jak obiekt w Korszach czy Ejtkunach) lub uległy znacznej przebudowie, co nie pozwala na pełne uchwycenie zależności pomiędzy nimi. Mimo to, zachowane źródła ikonograficzne pozwalają na ustalenie podobieństw z toruńskim obiektem i powiązanie ich w jedną grupę, podobnych stylistycznie i artystycznie dworców, a co za tym idzie uznaniem ich za typowy przykład architektury dworcowej występującej w drugiej połowie XIX wieku na terenie Prus Wschodnich.

Anna Kaprzyk, *Hauptbahnhof in Thorn im Lichte vergleichender Analysen*

Zusammenfassung

Gegenstand des Artikels ist es, den Hauptbahnhof in Thorn im Licht vergleichender Analysen zu zeigen. Ziel der Kreation ist es, die charakteristischen Elemente des Blocks, der architektonischen Gestaltung und der Innenausstattung des Bahnhofs herauszustellen und mit einer Gruppe von zwölf weiteren Objekten dieser Art aus dem ehemaligen Ostpreußen zu vergleichen. Diese Gebäude wurden aufgrund stilistischer Ähnlichkeiten gruppiert; sie sind aber auch durch die Entstehungszeit miteinander verbunden, da sie alle in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts errichtet wurden. Einige von ihnen sind nicht (vollständig) bis heute erhalten, die meisten wurden modernisiert, aber reichhaltiges Fotomaterial aus der Jahrhundertwende ermöglicht vergleichende Analysen.

Aufgrund der Veränderungen, die am Bau des Hauptbahnhofs in Thorn vorgenommen wurden, wurde seine Geschichte zu Beginn des Artikels kurz vorgestellt. Die Geschichte des Objektes ist, die Veränderungen hervorzuheben, die in den 159 Jahren seines Bestehens stattgefunden haben, da es das wichtigste Eisenbahngebäude ist, das den Fahrgästen in der Stadt dient

Übersetzt von Anna Kaprzyk

Anna Kaprzyk, *The main railway station in Toruń in the light of comparative analyses*

Summary

The subject of the paper is to show the main railway station in Toruń in the light of comparative analyses. Its aim is to bring out the characteristic elements in the superstructure, architectural decoration and interior design of the station and to compare them with a group of twelve other structures of this type located in former East Prussia. These buildings were grouped on the basis of stylistic similarities, but they are also connected by the time of creation, because they were all built in the second half of the nineteenth century. Some of them have not survived to this day, most have been modernised, but the rich photographic record from the turn of the century allows for comparative analysis.

Due to the changes that the building of the principal train station in Toruń underwent, its history is briefly presented at the start of this paper. The aim is to highlight the changes that the building underwent during the 159 years of existence; the most important railway building serving passengers in the city.

Translated by Aleksander Pluskowski

Anna Kaprzyk

Wydział Sztuk Pięknych

Uniwersytet Mikołaja Kopernika w Toruniu

kaprzyk.anna@gmail.com



Il.1. Dworzec Główny PKP w Toruniu, XIX w. [źródło: <http://wroclaw.fotopolska.eu/foto/272/272366.jpg>, data dostępu: 20.05.2018].

Il. 1. The main railway station in Torun, XIX c. [source: <http://wroclaw.fotopolska.eu/foto/272/272366.jpg>, access: 20.05.2018].



Il. 2. Dworzec Kolejowy w Ejtkunach, [źródło: Atlas zur Zeitschriften für Bauwesen, 1865].

Il. 2. The railway station in Ejtkuny, [source: Atlas zur Zeitschriften für Bauwesen, 1865].



Il. 3. Dworzec Kolejowy Gdańsk–Kłodno, [źródło: <https://www.bazakolejowa.pl/index.php?dzial=stacje&id=27098&ed=0&okno=galeria&photoid=143313>, data dostępu: 20.05.2018].

Il. 3. The railway station in Gdansk–Kłodno, [source: <https://www.bazakolejowa.pl/index.php?dzial=stacje&id=27098&ed=0&okno=galeria&photoid=143313>, access: 20.05.2018].



Il. 4. Dworzec Kolejowy w Olsztynie, XIX w.

[źródło: R. Bętkowski, *Olsztyn jakiego nie znacie*, Olsztyn 2003].

Il. 4. The railway station in Olsztyn, XIX c.

[source: R. Bętkowski, *Olsztyn jakiego nie znacie*, Olsztyn 2003].



Il. 5. Dworzec Kolejowy w Pile, koniec XIX w. [źródło: <http://pila.fotopolska.eu/313040,foto.html?o=b58714&p=1>, data dostępu: 20.05.2018].

Il. 5. The railway station in Pila, the end of XX c. [source: <http://pila.fotopolska.eu/313040,foto.html?o=b58714&p=1>, access: 20.05.2018].



Il. 6. Dworzec Kolejowy w Barczewie, początek XX w. [źródło: M. Przegiętka, *Dzieje kolei normalnotorowych na Warmii i Mazurach*, w: *Dzieje kolei w Polsce*, red. D. Keller, Rybnik 2012.].

Il. 6. The railway station in Barczewo, beginning of XX c. [source: M. Przegiętka, *Dzieje kolei normalnotorowych na Warmii i Mazurach*, in: *Dzieje kolei w Polsce*, red. D. Keller, Rybnik 2012.].



Il. 7. Dworzec Kolejowy w Chojnicach, początek XX w. [źródło: http://smkchojnice.pl/?-page_id=55&lang=pl, data dostępu: 20.05.2018].

Il. 7. The railway station in Chojnice, beginning of XX c. [source: http://smkchojnice.pl/?page_id=55&lang=pl, access: 20.05.2018].



Il. 8. Dworzec Kolejowy w Korszach, początek XX w. [źródło: M. Przeglądka, *Dzieje kolei normalnotorowych na Warmii i Mazurach*, w: *Dzieje kolei w Polsce*, red. D. Keller, Rybnik 2012.].

Il. 8. The railway station in Korsze, beginning of XX c. [source: M. Przeglądka, *Dzieje kolei normalnotorowych na Warmii i Mazurach*, in: *Dzieje kolei w Polsce*, red. D. Keller, Rybnik 2012.].



Il. 9. Dworzec Kolejowy w Kowalewie Pomorskim, początek XX w.
[źródło: M. Przeglądka, *Dzieje kolei normalnotorowych na Warmii i Mazurach*,
w: *Dzieje kolei w Polsce*, red. D. Keller, Rybnik 2012.].

Il. 9. The railway station in Kowalewo Pomorskie, beginning of XX c.
[source: M. Przeglądka, *Dzieje kolei normalnotorowych na Warmii i Mazurach*,
in: *Dzieje kolei w Polsce*, red. D. Keller, Rybnik 2012.].



Il. 10. Dworzec Kolejowy w Ostródzie, początek XX w.

źródło: <https://www.bazakolejowa.pl/index.php?dzial=stacje&id=27098&ed=0&okno=galeria&photoid=143313>, data dostępu: 20.05.2018].

Il. 10. The railway station in Ostroda, beginning of XX c.

[source: <https://www.bazakolejowa.pl/index.php?dzial=stacje&id=27098&ed=0&okno=galeria&photoid=143313>, access: 20.05.2018].



Il. 11. Dworzec Kolejowy w Starogardzie Gdańskim, początek XX w.

[źródło: <https://www.bazakolejowa.pl/index.php?dzial=stacje&id=65&okno=galeria&photoid=33239>, data dostępu: 20.05.2018].

Il. 11. The railway station in Starogard Gdanski, beginning of XX c.

[source: <https://www.bazakolejowa.pl/index.php?dzial=stacje&id=65&okno=galeria&photoid=33239>, access: 20.05.2018].



Il.12. Dworzec Kolejowy w Wąbrzeźnie, początek XX w. [źródło: <https://wabrzezno-cwa.pl/artukul/bylo-i-jEst--dworzec/240608>, data dostępu: 20.05.2018].

Il. 12. The railway station in Wabrzezno, beginning of XX c. [source: <https://wabrzezno-cwa.pl/artukul/bylo-i-jEst--dworzec/240608>, access: 20.05.2018]

Bibliografia

Adamczak Adam, Balewski Augustyn, Stochmal Jacek

1996 *Stacja Toruń Główny 1861–1995, Rys historyczny*, Toruń.

Przegięłka Marcin

2012 *Dzieje kolei normalnotorowych na Warmii i Mazurach*, w: *Dzieje kolei w Polsce*, red. D. Keller, Rybnik, ss. 305–326.

Kruszelnicki Zygmunt

1987 *Z dziejów i ikonografii najstarszego dworca kolejowego w Toruniu*, *Acta Universitatis Nicolai Copernici, Zabytkoznawstwo i Konserwatorstwo*, t. 12, z. 12, ss. 151–174.

Lisowski Cezary

2016 *Wnętrza, których nie było*, w: *Toruński modernizm: architektura miasta 1920–1989*, red. K. Kluczajd, M. Pszczółkowski, Toruń, ss. 179–209.

Pawłowski P.

2000 *Układ linii kolejowych węzła toruńskiego*, w: *Toruń w układzie komunikacyjnym województwa i kraju*, Stowarzyszenie inżynierów i techników komunikacji, Toruń.

Salm Jan

2003 *Przemiany przestrzenne pruskiego Torunia (1815–1914)*, w: *Historia Torunia*, red. M. Biskup, T.3, cz. 1, Toruń, ss. 84–91.

Zakrzewski Tadeusz

1991 *Dylematy i współzależności komunikacji wodnej i lądowej Torunia w latach budowy głównych dróg żelaznych do miasta (1853–1883)*, *Rocznik Toruński*, nr 20, ss. 177–198.