

I. IDENTYFIKACJA OBIEKTU

- Rodzaj: Zespół budynków dworca głównego
- Autor: nieznany
- Czas powstania: początek XX w.
- Właściciel: Polskie Koleje Państwowe
- Funkcja obiektu: dworzec kolejowy i PKS
- Lokalizacja: ul. Dworcowa 10 Kętrzyn
- Numer w rejestrze zabytków:

II. DANE DOTYCZĄCE BADAŃ

- Inwestor: Urząd Miasta Kętrzyn
- Prowadząca prace: Aleksandra Marszałkowska, 10-381 Olsztyn, Słupy 14
- Wykonawcy: Aleksandra Marszałkowska, Mariusz Korpacz
- Dokumentacja fotograficzna: Mariusz Korpacz,
- Badania chemiczne:

III. ZAKRES BADAŃ I PROGRAM PRAC

Celem badań jest ustalenie pierwotnego założenia architektonicznego bryły budynku dworca, opracowania kolorystycznego elewacji łącznie z detalami architektonicznymi, ustalenie historycznej kolorystyki wnętrza oraz przebadanie stolarki otworowej z zaznaczeniem oryginalnych elementów i ich kolorystyki. W zakres badań wchodzi także wolno stojący budynek toalet.

Program prac

1. kwerenda historyczna
2. wykonanie badań sondażowych na wszystkich elewacjach z określeniem chronologicznego układu tynków, porównując skład wypraw jakościowy i ilościowy
3. określenie pierwotnego opracowania powierzchni elewacji wraz z detalem architektonicznym i cokołem
4. badania stratygraficzne zachowanych elementów stolarki otworowej
5. określenie pierwotnej kolorystyki wnętrza
6. wykonanie badań laboratoryjnych i mikroskopowych
7. opracowanie dokumentacji opisowej i fotograficznej
8. opracowanie program prac konserwatorskich

KONSERWATOR DZIEŁ SZTUKI

mgr Aleksandra Marszałkowska

10-381 Olsztyn, Słupy 14

tel. 89 542 82 61

Aleksandra Marszałkowska

IV.HISTORIA OBIEKTU

W połowie XIX wieku dla Rastenburga - Kętrzyna nadszedł czas dużego rozwoju. Powstawało wówczas wiele nowych zakładów przemysłowych oraz instytucji użyteczności publicznej. Miasto uzyskało połączenie kolejowe z większymi miastami prowincji. Rozwój sieci kolejowej w tym regionie Mazur rozpoczął się w dniu 1 XI 1867 roku. Do Kętrzyna dotarła prywatna linia kolejowa łącząca Królewiec - Bartoszyce - Korsze - Giżycko - Ełk - Grajewo, tzw. Ostpreussische Sudbahn. Uzupełnieniem wybudowanego szlaku kolejowego była sieć połączeń kolejki wąskotorowej łączącej Kętrzyn - Korsze - Ełk. Budynek tej stacji znajdował się niedaleko Dworca Głównego ale nie wchodził w kompleks zabudowań dworca. Pierwotne założenie architektoniczne obecnego dworca głównego w Kętrzynie jest bardzo podobne do dworca w Ełku, który jest datowany na 1868 rok.

W tym okresie budynki dworcowe w średnich miejscowościach projektowano podobnie. Budowano je często w. g. stałych, określonych wzorców, tzw. "surowej reguły pruskiej". Charakteryzowały się niewielką ilością zdobień, skromnym wystrojem wewnątrz i elewacji. Najczęściej były to obiekty piętrowe, często symetryczne, z dwu lub trzyosiowymi ryzalitami, przykryte ceramicznymi dwuspadowymi dachami z drewnianymi podprożami i łukowymi wiązaniami w szczytach. Szczyty dachów wieńczyły ozdobne groty i sterczyny pełniące funkcje odgromników. Boczne ściany poddasza często obite były drewnem. Nie stosowano wymyślnych zdobień, praktycznie ozdobami były jedynie opaski okien, drzwi a także gzyms oddzielający parter od piętra i piętro od poddasza. Opracowanie kolorystyczne elewacji było mocno uproszczone, stosowano często elewacje ceglane, bądź malowano je na żółto. Gzymsy były koloru wyprawy cementowej, całość urozmaicały łukowe profile otworów okiennych i drzwiowych. Płaszczyznę poddaszy rozbijały często trójkątne bądź koliste lukarny, mansardowe zwieńczenia oraz wieżyczki zegarowe.

Analizując historyczne, zachowane fotografie dworca głównego w Kętrzynie, datowane na lata 1900-1915 r. (ujęcie od strony południowej, od strony peronów) można z pewnością przyjąć, że wyżej wspomniane założenia architektoniczne z tych czasów mają tu swoje potwierdzenie.

Budynek zbudowany został na planie wydłużonego prostokąta z dwoma skrajnymi, dwuosiowymi ryzalitami. W szczytach ryzalitów z okrągłymi lukarnami. Oba ryzality są dwukondygnacyjne z użytkowym poddaszem. Partia centralna łącząca ryzality, jednokondygnacyjna, z poddaszem wyniesionym na ścianie kolankowej, 5- ciosowa, nakryta dachem dwuspadowym, o konstrukcji krokwiowo - stolcowej z małą wieżyczką zegarową w formie lukarny w osi centralnej. Oba ryzality nakryto dachem dwuspadowym, ułożonym poprzecznie do osi budynku. W szczytach dekoracyjne drewniane elementy. W elewacji zachodniej widoczne dwa duże, prostokątne okna umieszczone w osi centralnej pierwszej i drugiej kondygnacji, okna flankują wąskie nisze w których umieszczono rury spustowe. Całość elewacji na wysokości I piętra obiega szeroki pas gzymsu kordonowego. Od strony peronów, w partii centralnej gzymsu, napis: „*Kenigsberg 102. Km*

RASTENBURG Prostken ? Km.” . Górą biegnie podobny szeroki pas gzymsu podokapowego. Całość symetryczna, spójna, klasycyzująca.

Na zdjęciu z tego okresu widoczne są również dwa małe parterowe, wolno stojące budynki rozmieszczone od strony wschodniej i zachodniej. Oba posiadają konstrukcje szachulcową.

Dalszy rozwój regionu, zwiększenie taboru kolejowego, powstanie nowych linii państwowych, prywatnych i samorządowych, spowodowało zapotrzebowanie na większe budynki dworcowe oraz przystosowanie ich również do celów mieszkalnych dla urzędników kolejowych.

Pocztówka z datą na stemplu: 5 listopada 1914 roku, dokumentuje fakt rozbudowy dworca (przed tą datą) od strony zachodniej o dwukondygnacyjny, cztero osiowy budynek, wysokością w partii kalenicy równy z ryzalitem zachodnim oraz niższy, parterowy kryty dachem płaskim. Prawdopodobnie w tym czasie rozbudowano też wejście główne od strony północnej. W tym okresie bryła pierwotna nie przeszła żadnych przeobrażeń.

Następna zmiana nastąpiła w krótkim czasie,. fotografia z 1917 roku wskazuje na podniesienie poziomu dachu partii centralnej do wysokości dobudowanej części zachodniej. Powiększono otwory okienne nowej kondygnacji, zachowując 5 osiowy układ pierwotny. Nie ma już wieżyczki z zegarem.

Rozbudowom i zmianom uległ również mały budynek gospodarczy od strony wschodniej. Dach pulpitowy zmienia się na dwuspadowy, podwyższono całość, przemurowano i pozmieniano otwory okienne i drzwiowe. Budynek zatracił charakter konstrukcji szachulcowej .

Na fotografii z tego okresu widoczny jest w dalszym ciągu napis od strony południowej, umieszczony w części centralnej.

Lata 30-te XX wieku to kolejne zmiany w kolejnictwie, choć już nie tak bujne jak w latach poprzednich. Zmianom ulega też dworzec , dotyczy to głównie elewacji, jej kolorystyce. Prawdopodobnie stan zachowania licowanej cegły na elewacjach ulegał stopniowej destrukcji, spowodowanej licznymi przyczynami, głównie osadzaniem się sadzy. Zmiany barwne spowodowały konieczność poprawienia walorów estetycznych, stąd też wprowadzenie koloru bezpośrednio na podłoże ceglane. Pomalowano elewacje w kolorze zbliżonym do kolorystyki wątku ceglanego kontynuując pierwotne koncepcje kolorystyczne. Z czasem jednak koloryt elewacji ulegał dosyć istotnym zmianom, początkowo od odcieni szarości nawiązującej do koloru gzymsów i opasek okiennych do różnej kolorystki i wielu jej nawarstwień ale wszystkie te warstwy leżały bezpośrednio na wątku ceglanym.

W okresie I Wojny Światowej przed budynkiem dworca, od strony południowej zlokalizowano tymczasowe pawilony, w których urządzono kuchnię polową.

W czasie drugiej wojny światowej dworzec służył prawie całkowicie celom wojskowym. Po wojnie uległ następnym zniszczeniom, po 1945 roku cały tabor kolejowy, szyny itd zostały rozebrane i wywiezione do ZSRR. Linia kolejowa przestała istnieć.

Nowe szyny i rozpoczęcie działalności kolejnictwa w tym regionie datuje się

na lata 1948- 49. 18 ego stycznia 1948 roku uruchomiono kolejowe połączenie Kętrzyna z Węgorzewem. W okresie powojennym ceglane powierzchnie elewacji dworca były odświeżane przez nakładanie kolejnych warstw farb. Dopiero na początku lat 90-tych XX w. zespół budynków dworca został poddany gruntownemu remontowi. W trakcie remontu powierzchnie elewacji pokryto warstwą tynku, tzw barankiem. Pomieszczenia mieszkalne zaadoptowano na cele biurowe. Pierwotnie drewniany strop nad holem głównym zastąpiono konstrukcją żelbetową obniżając jednocześnie wysokość pomieszczenia. Pierwotne wyprawy tynkarskie zostały usunięte. Zniszczono również wyposażenie hali dworcowej a także posadzki. Nie udało się dotrzeć do materiałów fotograficznych dokumentujących wygląd dworca w latach powojennych. Przyczyną braku tych materiałów był fakt objęcia obiektów kolejowych, zakazem fotografowania.

V. OPIS

Zespół budynków Dworca Głównego w Kętrzynie mieści się przy ulicy Dworcowej 10. Obecny jego wygląd różni się od pierwotnych założeń architektonicznych. Opis historycznych zmian zamieszczony jest w punkcie dotyczącym historii obiektu. Poszczególne bryły zespołu budynków rozmieszczono na planie rozbudowanego prostokąta i połączono ze sobą. Dwa wertykalne, dwukondygnacyjne ryzality ze szczytami w partii poddasza sąsiadują z dwoma, horyzontalnymi, również dwukondygnacyjnymi bryłami. Od strony zachodniej i wschodniej dobudowano parterowe przybudówki, prostą w formie od zachodu i rozczłonkowaną od wschodu. Budynki partii centralnej kryte są dwuspadowymi dachami, w przypadku ryzalitów położonymi poprzecznie do osi kalenicy, nad przybudówkami dachy płaskie. Dach od strony północnej (od ulicy) w partii centralnej, między dwoma ryzalitami urozmaicony jest lukarną jednospadową, przykrytą połącią, przechodzącą w płaszczyznę dachu głównego tej części. Wszystkie dachy kryte papą.

Obiekt częściowo podpiwniczony, otynkowany. Dołem we wszystkich bryłach zespołu budynków biegnie zróżnicowany pod względem wysokości (najwyższy w północno-wschodniej elewacji), wysunięty przed lico, otynkowany, ceglany cokół fundamentowy. Kondygnację pierwszą od drugiej oddziela profilowany, gzyms zdobiący wszystkie elewacje dwukondygnacyjne. Pod okapami dachów szeroki, profilowany gzyms kordonowy, w polach szczytów ryzalitów dodatkowo zdobiony płycinami ujętymi w prostokątne obramowania. Elewacja frontowa - północna z parterową przybudówką, pełniącą rolę wejścia głównego do hali dworcowej. Kryta dachem jednopłaciowym z lekkim nachyleniem. Wybudowano ją na linii drugiej kondygnacji ryzalitu zachodniego, przechodzi poza pierwsze dwie osie budynków sąsiadujących a dwa wejścia przesunięte są lekko na wschód w stosunku do osi centralnej ryzalitu. Wysokie drzwi górą zadaszone, prowadzą do nich schodki z szerokim podestem. Wejścia flankują dwie pary okien. Ryzalit północno - wschodni dwuosiowy w osiach otwory okienne, stolarka pierwszego piętra najstarsza, dołem późniejsza. W szczycie okrągły otwór okienny. Dwukondygnacyjna bryła budynku między ryzalitami w partii piętra jest pięciosiowa z otworami okiennymi. W polach

między drugą osią a trzecią oraz między trzecią a czwartą zamurowano prostokątne okna o polach połowy otworów okiennych. Na parterze tej części w pierwszej osi wtórne drzwi ze schodkami i małym podestem, w 2-iej i 3-ciej osi otwory okienne.

Ryzalit północno-zachodni w partii drugiej kondygnacji dwuosiowy, okna późniejsze niż analogiczne w ryzalicie od strony wschodniej. Następna bryła budynku dwukondygnacyjna, krótsza od poprzedniej o jedną oś, czyli cztero osiowa ostatnia oś to okna klatki schodowej. W trzech pierwszych osiach piętra otwory okienne, w osi 4ej małe okienko klatki schodowej dwudzielne, poniżej prostokątne duże okno umieszczone w osi profilowanego gzymsu. Na parterze otwór drzwiowy, po lewej stronie drzwi w 2 i 3 osi prostokątne okna.

Elewacja południowa od strony peronów przedstawia się następująco: część zachodnia z analogicznym podziałem 4 osiowym i otworami okiennymi, poniżej dwa okna w 3ej osi szerokie, wtórne drzwi oszklone w partii górnej. Ryzalit zachodni w części szczytu z biforyjnym układem okien. Na piętrze dwuosiowy układ okien, poniżej gzymsu w osiach wtórne drzwi. Następna bryła z 5osiowym układem okien na piętrze, dołem w 4osi okien umieszczono szerokie dwuskrzydłowe drzwi górą oszklone, w 5ej osi otwór okienny. Ryzalit wschodni z dwu osiowym układem okien na piętrze i na parterze. W szczycie okrągły otwór okienny.

Elewacja zachodnia z parterową przybudówką, nad którą w szczycie wyższego budynku dwa otwory okienne w układzie biforyjnym, od strony północnej zamurowane, od południowej małe okno dwudzielne, czteropolowe. W partii przybudówki dwa współczesne okna nawiązujące do wcześniejszych.

Elewacja wschodnia z rozbudowanymi, parterowymi bryłami przybudówek, pełniącymi funkcje zaplecza dyżurnego stacji. Pierwsza umieszczona równolegle jakby "przyklejona" dłuższym bokiem do elewacji ryzalitu z dachem jednopółaciowym o niewielkim nachyleniu. Od strony południowej z wejściem, od strony wschodniej z małymi jednodzielnymi okienkami, 6cio połowymi, ułożonymi w układzie triforyjnym z prawej strony w lekko cofniętej ścianie, poniżej linii okien triforyjnych jedno mniejsze okienko jednodzielne, dwupolowe. Prostopadle do tej przybudówki i do ryzalitu "doklejono" następny parterowy budynek z dachem dwuspadowym ułożonym poprzecznie w małym ryzalicie w osi którego umieszczono otwór drzwiowy, drzwi dwuskrzydłowe, obecnie zabite deskowaniem, po prawej stronie duże prostokątne okno o konstrukcji podobnej jak na elewacjach. Szczytowa ścianka bez żadnych otworów, gładka. Na poziomie chodnika zejście do piwniczki. Nad przybudówką widoczne drugie piętro wschodniego ryzalitu z umieszczonymi w osi centralnej oknami w układzie biforyjnym.

W całości obiektu występuje podobny sposób dekorowania otworów okiennych i drzwiowych. Są nimi tynkowe opaski z profilem, górą zwieńczone delikatnym łukiem (wyjątek stanowią proste odcinki zwieńczeń okien w części dobudowanego wejścia głównego od strony północnej). Otwory okienne drugiej kondygnacji w ryzalitach posiadają dodatkowo geometryczne, łamane obramienia w tynku, podkreślające łuk opasek w zwieńczeniu. Pod parapetami okien drugiej kondygnacji występują proste prostokątne płyciny tynkowe, pod oknami pierwszej kondygnacji dodatkowo wzbogacone prostokątnym obramieniem wewnętrznym. Stolarka okienna drewniana, najstarsza we wschodnim ryzalicie drugiej kondygnacji,

pozostałe późniejsze, pochodzące z okresu przebudowy. W partiach przybudówek od strony zachodniej i dobudowanym wejściu głównym, stolarka okienne powojenna. Okna skrzynkowe typu polskiego, dwudzielne ze ślaniem w 1/3 wysokości otworu okiennego., najstarsze z profilem, późniejsze frezowane, sześciopolewe i ośmiopolewe.

Drzwi drewniane w większości powojenne. Najstarsza stolarka drzwiowa zachowana w elewacji południowej i północnej przybudówki wschodniej; od południa drzwi dwuskrzydłowe o konstrukcji ramowo płycinowej, od północy jednoskrzydłowe, ramowo-płycinowe ze szklonymi, górnymi płycinami ze szczelinami dzielącymi na 4 kwatery. Z czasów rozbudowy zachowały się też ramy i ślania podwójnych głównych drzwi wejściowych od strony północnej.

Od strony wschodniej zabudowań dworcowych wolno stojący, parterowy budynek pełniący rolę toalet oraz pomieszczeń gospodarczych. Dach dwuspadowy z niewielkim naczółkiem. Otwory okienne i drzwiowe rozmieszczone nieregularnie. Stolarka współczesna.

Bibliografia:

1. Tadeusz Korowaj ' Rastenburg - Kętrzyn Takie było nasze miasto Das War Unsere Stadt Kętrzyn na dawnych widokówkach Rastenburg Auf Alten Ansichtskarten Kętrzyn 2007
2. strona Stowarzyszenia Hobbistów Kolejowych www.s.h.k.pl
3. Roman Witkowski Historia linii Kętrzyn - Węgorzewo Świat Kolei 9|2008, Emi Press, Łódź.
4. Kolej na Mazurach Michał Kawecki Piotr Gawrysiak - kolejowe klimaty forum klubowe. forumpl.misc.kolej
5. Jarosław Woźny Baza danych polskich linii i stacji kolejowych
6. <http://www.bildarchiv-ostpreussen.de/suche/index.html.pl>

VI. STAN ZACHOWANIA

Pod względem historycznym dworzec uległ daleko idącym przeobrażeniom spowodowanym przebudową i rozbudową oraz kolejnym remontom. Pierwotna bryła stała się nieczytelna.

Stan techniczny obiektu można określić jako średni. Konstrukcja zespołu budynków wydaje się stabilna. Więźba dachowa nosi ślady korozji biologicznej, która w pewnym stopniu obniża wytrzymałość drewnianej konstrukcji. Elewacje pierwotnie licowane żółtawą cegłą, wtórnie w całości pokryte twardym, cementowym tynkiem. Cegła osłabiona przez korozję została dodatkowo zniszczona w trakcie ostatniego remontu; lica cegieł nasiekano w celu polepszenia przyczepności tynku. W partii ceglanego cokołu widoczne ślady zniszczeń spowodowane solami. Ślady te widoczne na fragmencie cokołu nie pokrytego tynkiem, na elewacji Pn pod skrzynką gazową. Detal architektoniczny w postaci gzymsów i opasek otworów w stanie dość dobrym, bez większych ubytków. Powierzchnia przemalowana wieloma warstwami farb. W trakcie kolejnych remontów usunięte zostały; wieżyczka zegarowa oraz drewniane zdobienia szczytów w ryzalitach.

Dawne pokrycie dachów nie zachowane. Obecnie połacie pokryte papą. Nie zachowała się także forma pierwotnych zwieńczeń kominów.

Pierwotna stolarka drzwiowa nie zachowana. Najstarsze elementy stolarki zachowane w późniejszych przybudówkach; skrzydła drzwiowe zachowane w przybudówce wschodniej. W przybudówce od strony północnej zachowane ramy i ślemiona głównych drzwi wejściowych. Pozostała stolarka drzwiowa pochodzi z okresu powojennego.

Najstarsza stolarka okienna zachowana w 4 otworach ryzalitu wschodniego na poziomie I piętra od południa i północy. Okna te w kondygnacji wyróżnia od pozostałych ośmiopółowy podział gdzie ślemię umieszczono w $\frac{1}{4}$ wysokości otworu. Inny jest też profil ślemienia. Pozostałe okna pochodzą z okresu rozbudowy. W ryzalicie i przybudówce zachodniej od strony północnej stolarka powojenna. Stare warstwy malarskie na skrzydłach zachowane w stanie śladowym, przemalowane jedną warstwą białej farby olejnej.

Wnętrza;

Na skutek licznych rozbudów i remontów wnętrza obiektu utraciły swój pierwotny charakter. Najstarsze wyprawy tynkarskie a co za tym idzie opracowanie kolorystyczne zostały usunięte i zastąpione nowymi tynkami. Usunięty drewniany strop nad głównym holem dworca zastąpiono stropem żelbetowym o prawie metr obniżając wysokość wnętrza. Ściany holu pokryto okładziną ze sztucznego kamienia. Nie zachowały się żadne elementy dawnego wystroju.

W partii I piętra części pierwotnej (część centralna do 3 osi okien oraz ryzalit zachodni) wnętrza w stanie remontu. Ściany pozbawione większości tynków. Pierwotny, drewniany strop nad pomieszczeniami parteru nie zachowany. Żelbetowa konstrukcja nowego stropu poniżej poziomu pierwotnego. Widoczne zachowane stare belki przy ścianach Pd i Pn. Od strony wschodniej mur o konstrukcji szkieletowej z zamurowanym przejściem do sąsiedniego pomieszczenia. Liczne przemurowania i przekucia na ścianie zachodniej. Sufit częściowo otynkowany z widoczną nową instalacją elektryczną. Remont wnętrza przerwany. Pomieszczenia w dalszej części bryły pierwotnej (ryzalit wschodni i część bryły centralnej) w stanie po kapitalnym remoncie. Klatka schodowa prowadząca na piętro współczesna, schody betonowe. Tynki ze ścian usunięte i zastąpione nowymi. Nowe ścianki działowe wtórnie dzielą pomieszczenia.

Przybudówka zachodnia w stanie wstępnego remontu. Częściowo usunięty drewniany strop nad wnętrzami i częściowo skute tynki. Drewniane schody prowadzące na piętro w stanie złym. Na jednej ze ścian klatki schodowej widoczny bezwartościowy wzór szablonowy.

Parterowa przybudówka od strony zachodniej, w stanie po kapitalnym remoncie. W pomieszczeniach nowe tynki z warstwą szpachli gipsowej. Okna nowe, drewniane o powtórzonych proporcjach okien starszych. Elewacja malowana na warstwie wtórnego tynku.

VII. PRZYCZYNY ZNISZCZEŃ

Zewnętrzne:

Środowisko miejsko-przemysłowe niesie wiele zagrożeń dla elewacji zabytkowych poprzez obecność licznych szkodliwych czynników, takich jak kurz, dymy, gazy przemysłowe a w przypadku dworców zanieczyszczenia zawarte w spalinach silników pojazdów mechanicznych. Destrukcyjne wpływy mają również mikrodrżania spowodowane ruchem pociągów. Zanieczyszczenia występują w postaci cząstek stałych, gazowych i ciekłych, są nimi cząstki nie spalonego węgla, smoły i sadzy oraz rozpuszczalne i nierozpuszczalne mineralne składniki powietrza. Wszystkie te składniki osadzają się na elewacji, powodując jej ciemnienie i powstawanie szczelnych nalotów.

Czynnikiem destrukcyjnym jest również woda z rozpuszczonymi w niej kwasami siarkowymi i węglowymi. Najbardziej narażonymi na jej działanie są cokoły a co za tym idzie rozwój na ich powierzchniach bakterii i grzybów, które mają wpływ na trwałość elewacji, efektem tego jest kruszenie się cegły i odspajanie tynków. Drżania spowodowane ruchem pociągów powodują występowanie spękań i mikrospekkań przyczyniających się do destrukcji powierzchni i struktury muru.

Wewnętrzne:

Do zniszczeń przyczyniły się również nieszczelne rury spustowe, wadliwa obróbka blacharska i nieszczelny dach. Użyte szczelne materiały w poprzednich remontach, jak szary cement uniemożliwiły "oddychanie" ścian i doprowadziły do licznych spękań, odspojeń i zniszczeń zarówno powierzchniowych jak i strukturalnych.

Szczególnie widoczne są one w miejscach narażonych na wpływ wilgoci.

Wprowadzenie soli rozpuszczalnych w wodzie z szarym cementem użytym do wypraw tynkowych spowodowało zwiększenie objętości i jakby rozsadzenie użytych materiałów budowlanych.

VIII. WYNIKI BADAŃ

Pierwszy dworzec był budynkiem symetrycznym, trójbryłowym. Elewacje licowane żółto-ugrową cegłą ceramiczną spoinowaną szarą zaprawą cementową. Opaski okienne i gzymsy wykonane z bardzo dokładnie opracowanej zaprawy cementowej pierwotnie nie malowane. Pierwotne opracowanie elewacji bocznych ścian ryzalitów zachowało się na poddaszu gdzie fragmenty elewacji zewnętrznej stały się ścianami wewnętrznymi po rozbudowach i przeróbkach. Dopelnieniem pierwotnego założenia kolorystycznego były dosyć jasne, ugrowo - brązowe mazerunki na stolarce okiennej.

Dobudówki powstałe po 1914 roku zakłóciły pierwotną symetrię architektury. Wprawdzie zachowano estetykę elewacji tzn. żółtawą licówkę (już jednak nie tak

jednorodną kolorystycznie) oraz szare opracowanie sztukaterii. Wprowadzono jednak nowy, szary kolor na stolarce otworowej.

Ostatnim etapem rozbudowy było podniesienie dachu w części centralnej pierwotnej bryły do wysokości dwukondygnacyjnej dobudówki od strony zachodniej. W związku z tą nadbudową zmieniono wielkość otworów okiennych zastępując oryginalne otwory w układzie biforyjnym, oknami formatem nawiązującymi do sąsiedniej bryły. Glify okienne wykończono opaskami będącymi dokładnym powtórzeniem istniejących w pozostałych glifach. Detale takie jak gzymsy kordonowe czy opaski okienne od strony południowej oraz tynki na powierzchni wszystkich brył, scalały wizualnie fazy rozbudów tak, że nie sposób rozróżnić historycznych nawarstwień architektonicznych.

Pewnym przeobrażeniem uległy też otwory wejściowe i okienne w parterze a także w południowym szczycie zachodniego ryzalitu, gdzie okrągłe okienko zastąpiono prostokątnymi otworami w układzie biforium. Przekucia i przemurowania zostały jednak starannie wykończone cegłą licową i nie wyróżniały się od pozostałych, nienaruszonych partii elewacji.

Powierzchnia elewacji ulegała z czasem zabrudzeniom i korozji. Pojawiły się warstwy malarskie kładzone bezpośrednio na cegle. Pierwsza warstwa nawiązująca kolorem do barwy cegieł widoczna jest na elewacjach najstarszej bryły. Podyktowane to zapewne było koniecznością optycznego scalenia całości.

W okresie powojennym ogołoco z ozdób szczyty ryzalitów a elewacje pokryto warstwą mocnego tynku cementowego wykończonego drobnym „barankiem”. Dla zwiększenia przyczepności wyprawy, cegieł nasiekano, dodatkowo niszcząc ich powierzchnię szczególnie w elewacjach najstarszej bryły gdzie została osłabiona struktura materiału.

Na podstawie wykonanych badań ustalono kolorystykę elewacji oraz zachowanej stolarki otworowej:

kolorystyka pierwszego etapu budowy

rozmiar cegieł pierwotnych 28,5 x 13 x 5 x 6,5

● kolor ugrowej cegły – NCS S 1020 - Y 20 R a S 1020 - Y 30 R

● kolor gzymsów i spoin, szarość cementowa -

NCS - między S 1500 - N a S 2000 - N

pierwotna stolarka okienna zachowana w poziomie I piętra ryzalitu wschodniego. Stolarka drzwiowa nie zachowana

● stolarka okienna: mazerunek w odcieniu ugru i brązów

kolorystyka po rozbudowie i pierwszym remoncie bryły pierwotnej -warstwy malarskie nakładane na wątek ceglany

rozmiar cegieł w przybudówkach: 25 x 12 x 6,5

- pierwsza warstwa kolorystyczna na elewacjach bryły pierwotnej, ugier : NCS - S 1020 - 20 R
- kolor tynku jaśniejszego w opaskach i polach pod oknami NCS - S 0502 - Y
- szarość gzymsu NCS - S 3000 - N a S 2500 - N
- wejście główne (przybudówka) opaska okienna, cienka przecierka (3-5 mm) tynk barwiony w masie na ciepły kolor piaskowy - NCS - S 1020 - Y 30 R
- szarość na opaskach - NCS - S 2502 G

Zachowane drzwi zewnętrzne w przybudówce wschodniej oraz rama i śłemię głównych drzwi wejściowych w przybudówce od strony północnej. Kolorystyka odkryta na śłemienu; intensywna czerwień

Stolarka okienna malowana pierwotnie w kolorze szarości. Warstwa zachowana w stanie szczątkowym, pokryta jedną warstwą białej farby olejnej. Okna powojenne; białe.

- okna po rozbudowie zew. i wew. szarość - NCS- S 4005 - G 20 Y
- drzwi zachowane w dobudówce wschodniej szarość - NCS - S 3005 - B 80 G
- czerwień śłemienia i ram zachowanych w drzwiach głównego wejścia od strony północnej NCS S 1070 R

Wnętrza w stanie w trakcie lub po kapitalnym remoncie. Brak materiału do ustalenia pierwotnej kolorystyki wewnątrz. Posadzki zniszczone podczas prac remontowych.

Budynek gospodarczy i toalety

Budynek powstał w miejscu gdzie usytuowany był wcześniej obiekt o konstrukcji drewnianej. Ściany zewnętrzne wykonane z różnych, często przypadkowych materiałów. Nad nowymi otworami żelbetowe nadproża. We wnętrzu odnaleziono, zachowany jako ścianka działowa, relikty dawnego budynku o konstrukcji ryglowej z wypełnieniem białą cegłą silikatową. Brak śladów pierwotnej kolorystyki.

IX. WNIOSKI KOŃCOWE

Przeprowadzone badania pozwoliły na ustalenie pierwotnego wyglądu dworca w Kętrzynie. Skala przeprowadzonych w historii zmian poprzez rozbudowy i dobudowy w oczywisty sposób nie pozwala na powrót do pierwotnych założeń architektonicznych. Nawarstwienia architektoniczne zmieniające kubaturę budynku, były jednak kontynuacją pierwotnego zamysłu stylistycznego; zachowano sposób wykończenia elewacji żółtawą cegłą licową i powtórzono sposób opracowania dekoracji sztukatorskiej. Zachowano także drewniane dekoracje szczytów, usuwając jedynie wieżyczkę zegarową. Remont elewacji przeprowadzony w latach 90-tych XX w., w trakcie którego elewacje otynkowano i usunięto charakterystyczne zdobienia szczytów doprowadził do zatracenia dawnych założeń estetycznych. Wnętrza niemal zupełnie zatraciły pierwotny charakter.

Planowany remont konserwatorski powinien w najwyższym, możliwym stopniu doprowadzić do odtworzenia stanu elewacji obiektu z okresu międzywojennego tj. kolorystyki żółtawej cegły zdobionej szarą, cementową sztukaterią. Partie elewacji, wchłonięte przez przybudówki powinny być poddane konserwacji i uwzględnione w projektowaniu wnętrza.

Niezbędne wydaje się odtworzenie (na podstawie archiwalnych fotografii i analogii)) dekoracji w szczytach dachu ryzalitów a także lukarny z zegarem w bryle centralnej pierwotnego założenia, mimo zmiany wysokości kondygnacji (vide dworzec w Elku).

Z uwagi na współczesne normy, dopuszcza się wymianę stolarki okiennej przy zachowaniu dawnych podziałów. Stolarka drzwiowa powinna nawiązywać do rozwiązań charakterystycznych dla okresu międzywojennego.

Na podstawie zdjęć archiwalnych dworca w Kętrzynie nie jest możliwe określenie rodzaju pokrycia dachowego. W tym okresie stosowano pokrycia dachówką ceramiczną i dość powszechnie szarym łupkiem. W tym przypadku właściwsze wydaje się jednak, pokrycie połaci szarym łupkiem kamiennym. Podobne pokrycie zastosować do dachów małego budynku gospodarczego. Pożądane jest odtworzenie zwieńczeń kominów.

Niemieckojęzyczny napis na gzymsie powinien być poddany konserwacji zachowawczej. Ekspozycja pozostaje w gestii Inwestora.

Budynek toalet po poważnych przebudowach w partiach otworów okiennych i drzwiowych. Przebudowy uniemożliwiły ustalenie pierwotnych posadowień otworów. Odkryta we wnętrzu ściana o konstrukcji szkieletu drewnianego, powinna być potraktowana jako zachowany relikw budynku istniejącego w tym miejscu w pierwszej fazie budowy dworca.

X. ZALECENIA KONSERWATORSKIE

Działania konserwatorskie mają na celu usunięcie przyczyn destrukcji obiektu, przywróceniu materiałom budowlanym ich pierwotnych właściwości i zabezpieczeniu przed dalszym zniszczeniem. Przed przystąpieniem do prac należy jeszcze przeprowadzić następujące badania specjalistyczne, które pozwolą na szczegółowe określenie ostatecznych rozwiązań technologicznych i ostateczny wybór materiałów.

Należy wykonać następujące badania specjalistyczne:

- ekspertyzę mykologiczną ewentualnych miejsc zagrzybionych np. w partii więźby dachowej oraz w piwnicach i przy rurach spustowych
- określenie stopnia zawilgocenia strefy cokołowej oraz innych obszarów narażonych w sposób szczególny na działanie wody, jak piwnice, więźba dachowa, obszary przy rynnach. Należy wykonać badania dotyczące ilościowej i jakościowej zawartości soli rozpuszczalnych w wodzie, co pozwoli na podjęcie ostatecznych decyzji odnośnie zastosowania odpowiednich tynków i spoiw renowacyjnych

- badania dotyczące parametrów użytych w obiekcie cegieł (nasiąkliwość, porowatość, wytrzymałość) określą one odpowiedni dobór cegieł, które zostaną zastosowane do uzupełnień wątku ceglanoego i ewentualnych przemurowań. Konieczne jest również zabezpieczenie budynku przed wodami opadowymi, migracją wilgoci i kapilarnym podciąganiem wód gruntowych. Należy sprawdzić izolację pionową fundamentów w części podziemnej murów od zewnątrz i wewnątrz.

Ponadto należy:

1. Wykonać profilaktyczną dezynfekcję całej powierzchni elewacji ścian
2. Usunąć mechanicznie całość wtórnych powstałych w latach 80-90 XX w. tynków cementowych, tzw. baranka.
Zabieg ten jest konieczny ze względu na niszczący wpływ tego typu zapraw, na destrukcję oryginalnych materiałów(uszczelniający charakter). Prace te należy wykonać bardzo starannie, aby nie uszkodzić materiałów oryginalnych.
3. Przeprowadzić wstępne wzmocnienie silnie zdeintegrowanych cegieł, zapraw, spoin i detali architektonicznych.
Zabieg ten jest konieczny ze względu na możliwość uszkodzenia wspomnianych powyżej elementów w trakcie prac polegających na usuwaniu powierzchniowych nawarstwień oraz odsalaniu.
4. Zachowanie wszystkich tynków oryginalnych(ciągnionych), podklejenie i wzmocnienie
5. Oczyszczenie powierzchni muru ceglanoego z powierzchniowych zabrudzeń oraz nawarstwień korozyjnych i kolorystycznych. Zabieg należy przeprowadzić bardzo delikatnie, aby nie naruszyć struktury, używając np. metodę 'Le Gommage', której zasadą jest powolne ścieranie nawarstwień przez specjalnie przygotowane ścierniwa(pudry mineralne lub roślinne) podawane łącznie ze sprężonym powietrzem o małym ciśnieniu. Należy używać jak najmniej wody, wyłącznie parę wodną. Nie dopuszcza się użycia metod chemicznych z zastosowaniem kwasu fluorowodorowego czy kwasu fluorku amonu.
6. Odsalanie silnie zasolonych fragmentów na powierzchniach muru, szczególnie w jego niższych partiach (przy rurach spustowych). Rozpuszczalne w wodzie sole są jednym z najgroźniejszych czynników niszczących cegły. Analiza stopnia zasolenia pozwoli stwierdzić jaki jest rozkład soli rozpuszczalnych w murze.
7. Wzmocnienie cegieł i zapraw w murze ceglanoym. Zaprawy spoinujące wykazują bardzo niską wytrzymałość mechaniczną. W partiach najstarszego założenia architektonicznego zachowało się stosunkowo dużo spoin z oryginalnym profilowaniem, stanowią one wartość historyczną.
8. W partiach bardzo zdeintegrowanego podłoża wymiana cegieł. Nowe powinny mieć podobne parametry do sąsiadujących.
9. Uzupełnienie ubytków w zaprawach spoinujących.
10. Scalenie kolorystyczne całości elewacji ceglanoych.
11. Wymiana stolarki okiennej i drzwiowej. Zakłada się wymianę stolarki okiennej i drzwiowej według zachowanych przykładów w ryzalicie wschodnim i na podstawie

zachowanej z okresu międzywojennego, z profilowanym śłemeniem i podziałem sześć i ośmio połowym. Kolorystyka w odcieniu szarości NCS S-4005-G20Y oraz NCS S-3005-B80G

12. Należy zachować we wnętrzach relikty pierwotnych założeń architektonicznych (np. wolno stojący budynek, toalet z pozostałością muru szachulcowego wewnątrz, fragment gzymsu będącego kiedyś zewnętrznym, a obecnie znajdującym się wewnątrz zachodniego ryzalitu).

13. Rekonstrukcja drewnianych dekoracji w szczytach ryzalitów i wieżyczki z zegarem na podstawie archiwalnych zdjęć.

14. Rekonstrukcja zwieńczeń kominów na podstawie materiałów archiwalnych (fotografie)

15. Dach poryc materiałem dopasowując rodzaj do występujących na tym terenie w okresie międzywojennym; łupki kamienny lub pokrycie ceramiczne. W tym przypadku właściwsze wydaje się jednak, pokrycie połaci szarym łupkiem kamiennym. Podobne pokrycie zastosować do dachów małego budynku gospodarczego

16. Konserwacja zachowawcza, bądź pełna napisu na gzymsie od strony południowej.

17. drewniane elementy konstrukcji wieży dachowej wzmocnić poprzez impregnację. Wykonać dezynfekcję oraz zabezpieczyć przed korozję biologiczną. Mocno skorodowane miejsca wyciąć i założyć fleki

XI. PROPONOWANY PROGRAM PRAC KONSERWATORSKICH

Ze względu na specyfikę konserwacji obiektów zabytkowych konieczne jest zachowanie technologii i materiałów specjalistycznych o właściwościach odpowiednich do materiałów, z których wzniesiono budynek. Proponuje się użycie materiałów firmy Remmers. W przypadku stosowania materiałów innych producentów należy zastosować materiały alternatywne o właściwościach i parametrach conajmniej wskazanych w niniejszym programie, lub lepszych. Należy stosować materiały posiadające stosowne atesty i świadectwa, dopuszczone do stosowania w obszarze publicznym na terenie Polski.

1. Prace wstępne

- pobranie próbek do badań, o których wspomniano w poprzednim punkcie (badania mykologiczne itp.)
- określenie stopnia zawilgocenia oraz zasolenia, określenie parametrów zastosowanych cegieł.

2. Izolacja pozioma

- wykonanie izolacji poziomej nad gruntem metodą iniekcijną w technologii Kiesol

firmy Remmers.

3. Izolacja pionowa

- analiza zachowania izolacji pionowej

4. Dezynfekcja całej powierzchni muru łącznie z partią gzymsu fundamentowego

- preparaty biobójcze, np. 3% roztwór Lichenicidae w alkoholu etylowym lub 3% roztwór Aseptiny A w alkoholu etylowym, bądź gotowymi mieszkankami o silnym działaniu biobójczym, np. Kein Algicid Plus, nanosić poprzez natrysk lub pędzlowanie

5. Mechaniczne usunięcie wtórnych zapraw cementowych, tzw. 'baranka' oraz wtórnych łat cementowych na detalu architektonicznym

6. Mechaniczne usunięcie silnie zdeintegrowanych cegieł, w szczególności zniszczonych działaniem bakterii nitryfikacyjnych, osłabionych mechanicznie, wykruszonych, osłabionych strukturalnie. Należy przyjąć zasadę, że cegły, w których ubytki przekraczają 30% objętości klasyfikują się do wymiany.

7. Wzmocnienie osłabionych i uszkodzonych cegieł oraz tynkowych detali architektonicznych przy pomocy hydrofilnego preparatu zawierającego częściowo skondensowany tetraetoksylan, np. Funcosil - Steinfestiger OH, bądź 100 firmy Remmers. Preparat wprowadzać na głębokość uszkodzonej cegły

8. Podklejenie, wzmocnienie wszystkich zdeintegrowanych tynków, np. Funkosil - Steinfestiger OH

9. Oczyszczenie powierzchni muru ceglanoego z powierzchniowych zabrudzeń oraz nawarstwień korozyjnych. Zabieg należy wykonać bardzo delikatnie, używając jak najmniej wody, najlepiej parę wodną. Metoda strumieniowo ścierna, np. Rotec z użyciem odpowiedniego ścierniwa. Należy wykonać próby i skonsultować je z nadzorem konserwatorskim

10. Smoliste zanieczyszczenia cegieł oczyszczać chemicznie, np. przy użyciu środka Fassadenreinger - Paste, bądź Arte Mundit (bezzropruszczalnikowa pasta lateksowa do usuwania pyłów, sadzy bez użycia wody)

11. Odsalanie silnie zasolonych fragmentów na powierzchniach murów szczególnie w jego niższych partiach (np. przy rurach spustowych). Proces odsalania wykonać dwukrotnie metodą migracji soli do rozszerzonego środowiska, np. z okładów z ligniny nasączonych wodą destylowaną z dodatkiem preparatu mikrobójczego 3% Lichenicidae. Pierwszy zabieg wykonać na murze suchym, pozwoli to na usunięcie soli leżących pod powierzchnią muru. Drugi zabieg poprzedzony zmoczeniem muru, co pozwoli na wyprowadzenie soli z głębin.

12. Uzupelnienie ubytków cegieł. Wmurowanie cegieł w formie cegieł znajdujących się w sąsiedztwie. Zalecane jest zastosowanie cegieł o zbliżonej nasiąkliwości i wytrzymałości mechanicznej. Można zastosować zaprawy handlowe przeznaczone do prac konserwatorskich

13. Uzupelnienie niedużych ubytków w materiale ceglanoym przy użyciu zaprawy

reprofilacyjnej Restaurie - Mortel firmy Remmers (uzupełnienia o odpowiednim uziarnieniu, kolorze, właściwościach mechanicznych, nasiąkliwości i porowatości do cegły oryginalnej) . Kolorystyczne scalenie uzupełnień wykonać farbą krzemoorganiczną Funcosil Historic, Lasur Remmers z dodatkiem pigmentów mineralnych Kremer. Kity wykonane z zaprawy zakładać wielowarstwowo, głębsze ubytki należy uzupełnić gruboziarnistą zaprawą podkładową Funcosil Grunnoliermortel.

14. Zniszczone fugi wykuć na głębokość 1,5 - 2 cm, wymienić materiał na materiał wapienno-trassowy Tubag Trass Kalk Fugensanier - Mortel lub Funcosil Fugenmortel firmy Remmers. Zaleca się, aby podczas spoinowania pracować możliwie dwuwarstwowo i wciskać zaprawę, aby uzyskać zwartą strukturę.

15. Szczeliny i spękania w ceglach wypełnić zaprawą mineralną Bohrolochsuspension lub zaprawami renowacyjnymi typu Restaurierungmortel firmy Remmers.

16. Wszelkie spękania szczeliny muru ustabilizować według technologii Hilti - Hit, która pozwala połączyć spękania w sposób najmniej inwazyjny

17. Impregnacja całości elewacji, zabezpieczenie przed procesami korozyjnymi przy użyciu preparatów Funcosil SNL.

18. wzmocnienie strukturalne osłabionych partii drewna na więźbie dachowej wykonać przy pomocy preparatu Aidol Holzverfestigung f-my Remmers. Drewno impregnować preparatem aż do nasycenia. Osłabione fragmenty należy usunąć do zdrowego miękiszu i wstawić fleki. Pod fleki drewno wzmocnić przy pomocy Aidol – Epoxi holzersatzmasse firmy Remmers. Dezynfekcję przeprowadzić przy pomocy np. Pleśniotox E firmy Inco poprzez dwukrotne smarowanie pedlem, bądź Mycetox B zgodnie z instrukcją producenta. Wszystkie elementy drewniane należy zabezpieczyć środkami ogniochronnymi do stopnia niezapalności, np. Unipal-Drew

KONSERWATOR DZIEŁ SZTUKI

mgr Aleksandra Marszałkowska

10-381 Olsztyn, Słupy 14

tel. 89 542 82 61

Aleksandra Marszałkowska