

Marcin Białous, Dominika Chrzanowska,
Wojciech Litwin, Magdalena Sulima*

Szanse i zagrożenia architektury dworców kolejowych małych miast (na przykładzie dworców z powiatu sokólskiego)

Rozwój kolei żelaznych na świecie to początek wieku XIX, w Anglii – 1825 r., wraz z powstaniem pierwszej linii kolejowej przeznaczonej do użytku publicznego. Wkrótce potem do budowy przystąpiły kolejne państwa, m.in. Niemcy, Francja, Rosja czy Austria. W Polsce pierwsza linia została otwarta 22 maja 1842 r., łącząc Wrocław z Oławą¹. Początkowo kolej służyła głównie do transportu towarów i wymiany surowców. Stało się to przyczynkiem szybkiego postępu ekonomicznego starego kontynentu, a także głównym motorem rewolucji przemysłowej². Z biegiem lat zmianie ulegała konstrukcja torów oraz wagonów, co doprowadziło do uruchomienia przewozów pasażerskich. Drogi żelazne stały się wówczas istotnym środkiem komunikacji, wzmacniającym

* Magdalena Sulima, dr inż. arch., Marcin Białous, Dominika Chrzanowska, Wojciech Litwin, studenci Wydziału Architektury Politechniki Białostockiej. Autorzy reprezentują Politechnikę Białostocką, Wydział Architektury. Badania zostały zrealizowane w ramach pracy badawczej nr WZ/WA-IA/3/2023 w Politechnice Białostockiej i sfinansowane z subwencji Ministra Nauki i Szkolnictwa Wyższego.

¹ R. Guzek, *Kolej na historię: Początki kolei na świecie (1)* (<http://wolnadroga.pl/poza-koleja/kolej-na-historie-poczatki-kolei-na-swiecie-1/> /dostęp: 10.10.2022/).

² D. Załuski, *Śródmiejskie przestrzenie podróży. Dworce kolejowe*, Wydział Architektury Politechniki Gdańskiej, Gdańsk 2010, s. 6.

i usprawniającym połączenia zewnętrzne. Z ich rozwojem wiązał się prestiż miejscowości, w których miały swoje przystanki.

Od roku 1847, specjalnym dekretem władz kolejowych, budynek, w którym można było zakupić bilet i oczekiwać na pociąg, wraz z otaczającą go infrastrukturą, zaczęto nazywać „dworcem”, a w małych miejscowościach „stacją”³. Nienaganny i reprezentatywny wizerunek architektoniczny dworców i peronów podkreślał ich rangę. Jak słusznie zauważa Bartosz Kruk, „dworce niemalże od pierwszych chwil istnienia kolei pełniły ważne funkcje związane z ich statutowym przeznaczeniem”⁴. Miejsce pierwszego kontaktu podróżnego z danym miastem stawało się jednocześnie wizytówką tegoż i architektonicznym wyróżnikiem.

Po II wojnie światowej transport zbiorowy zaczął powoli tracić na popularności na rzecz przejazdów samochodowych, przystępniejszych dla coraz większej ilości osób. Od lat dziewięćdziesiątych słabiej rozwinięte gospodarczo obszary zaczęto stopniowo wyłączać z obsługi kolejowej i zawieszać połączenia. Składało się na to wiele czynników, takich jak: ekonomia (koszty utrzymania dworców), demografia (migracja do większych ośrodków miejskich), polityka (niewystarczające finansowanie transportu publicznego). Następstwem takiego stanu rzeczy stało się zamykanie obiektów techniki kolejowej małych miast, a co za tym idzie, ich nieużytkowanie i postępujące niszczenie.

³J. Poliński, *Dworce we współczesnym transporcie kolejowym*, Prace Instytutu Kolejnictwa, Zeszyt 150, s. 51 (http://www.ikolej.pl/fileadmin/26.08.5_Polinski_J_Dworce_we_wspolczesnym_transporcie_kolejowym.pdf), powołując się na J. Demel, *Początki kolei żelaznej w Krakowie*, Towarzystwo Miłośników Historii i Zabytków Krakowa, Kraków 1954).

⁴B. Kruk, *Wczoraj i dziś granicznych stacji kolejowych w Polsce na wybranych przykładach*, [w:] *Piękne, użyteczne, zbędne... Obiekty kolejowe w Polsce*, M. Kapias, D. Keller (red.), Muzeum w Rybniku, Rybnik 2016, s. 127.

Wiek XXI przyniósł ponowne zainteresowanie społeczeństwa podróżowaniem koleją, a obecnie podejmowanych jest szereg działań mających na celu przywrócenie jej dawnej świetności. Dzieje się to poprzez remonty torów, zakup i modernizację pociągów, poprawę komfortu podróży (klimatyzacja, wi-fi, dostępność dla osób niepełnosprawnych), czy jej usprawnienia. Wiąże się to także z budową obiektów dworcowych bądź modernizacją już istniejących, aby w pełni dostosować elementy ich infrastruktury dla wszystkich kategorii podróżnych, z zachowaniem walorów architektoniczno-estetycznych. W Polsce coraz częściej spotyka się pozytywne przykłady rewitalizacji historycznych budynków, które długotrwale nieużytkowane, odzyskują nowe życie. Niestety, spora ich część nadal stoi opuszczona i zaniedbana. Brak środków finansowych, czy względy polityczne skutecznie potrafią powstrzymać wszelkie wysiłki dążące do ich ochrony.

Województwo podlaskie jest obszarem, gdzie do chwili obecnej spotkać można nieczynne i popadające w ruinę obiekty dworcowe, których architektura i historia stanowią niepodważalne świadectwo czasów minionych. Lata zaniedbań doprowadziły je do stanu dewastacji, czego skutkiem może być znikanie z krajobrazu kulturowego miast i miasteczek. Taki stan prezentują m.in. zabytkowe dworce w Kleszczelach, Grajewie czy Mońkach.

W będącym przedmiotem analiz powiecie sokólskim, rozpościerającym się od rzeki Sokołdy po granicę z Białorusią, znajdują się dwa nieczynne budynki kolejnictwa o nie małych walorach architektonicznych, które zarówno kiedyś, jak i dziś połączone są liniami kolejowymi. Na przykładzie dworców z Sokółki i Kamiennej Nowej niniejszy tekst, opierając się na materiałach źródłowych oraz przeprowadzonych badaniach terenowych⁵, przedstawia ich historię, przemiany

⁵ Badania terenowe przeprowadzono w lipcu 2021 i 2022 r. w ramach



- Il. 1. Opuszczone zabytkowe dworce kolejowe w woj. podlaskim:
1. Dworzec w Kleszczelach (<https://www.bazakolejowa.pl/index.php?dzial=stacje&id=3984&okno=galeria&photoid=202768> /dostęp: 10.10.2022/); 2. Dworzec w Mońkach (<https://monki.naszemiasto.pl/budynek-dworca-kolejowego-ma-traffic-do-rejestru-zabytkow/ga/c3-4780347/zd/34955483> /dostęp: 10.10.2022/); 3. Dworzec w Grajewie (<https://www.bazakolejowa.pl/index.php?dzial=stacje&id=3983&okno=galeria2&photoid=157307> /dostęp: 10.10.2022/)



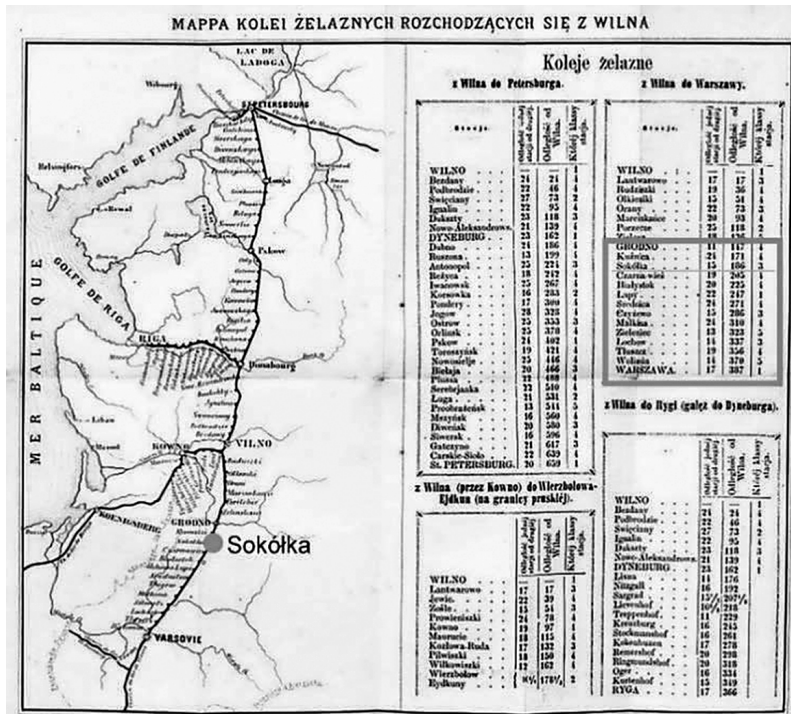
Il. 2. Mapa sieci kolejowej w woj. podlaskim, źródło: opracowanie własne na podstawie <https://pitd.org.pl/pl/blog/podlaskie-otwiera-sie-na-kraje-baltyckie/> (dostęp: 11.07.2022)

architektoniczno-urbanistyczne, jakie zachodziły na przestrzeni lat oraz stan aktualny. Celem artykułu jest analiza szans i zagrożeń architektury kolejowej dworców małych miast oraz zwrócenie uwagi na potrzebę ich zachowania, z pokazaniem pozytywnych przykładów rewitalizacji i adaptacji takich obiektów.

Historia kolei w powiecie sokólskim

Geneza kolei żelaznej w województwie podlaskim sięga roku 1862, kiedy to za sprawą władz carskich w latach 1852–1862

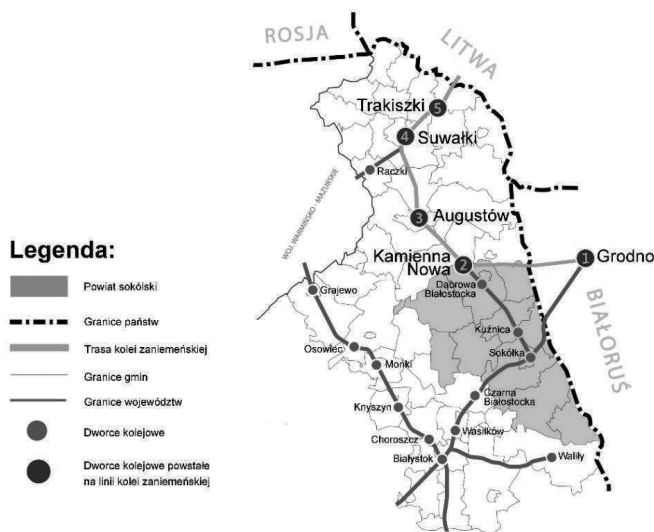
praktyki naukowo-badawczej realizowanej na Wydziale Architektury Politechniki Białostockiej.



Il. 3. Mapa kolei żelaznych Warszawa-Petersburg, opublikowana w 1862 r., źródło: autorzy na podstawie https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Kolej_Warszawsko-Petersburska_-_mapa.jpg oraz Kirkor A. H., *Wilno i koleje żelazne z Wilna do Petersburga i Rygi oraz do granic na Kowno i Warszawę: przewodnik z planem, widokami Wilna i mappą kolei żelaznych, Wilno 1862* (<https://rcin.org.pl/dlibra/doccontent?id=15152>, /dostęp: 11.07.2022/)

wybudowano kolej łączącą Petersburg z zachodnimi miastami: Wilnem, Grodnem i Warszawą. Była to druga linia przeprowadzona na terenie Królestwa Polskiego. Jej długość wynosiła 1611 km, z czego 150 km biegu przez Królestwo⁶.

⁶Z. Tucholski, *Kolej warszawsko-petersburska* (<https://www.polskipeters>



Il. 4. Fragment trasy kolei zaniemeńskiej na tle współczesnych granic; źródło: opracowanie własne na podstawie https://pl.wikipedia.org/wiki/Kolej_zanieme%C5%84ska (dostęp: 11.07.2022)

Budowę kolei nazywanej Warszawsko-Petersburską zdeteminowały przede wszystkim względy ekonomiczne i strategiczne. Prestiżowe znaczenie kolei sprawiło, że na jej długości wzniesiono 63 stacje pasażerskie i towarowe oraz trzy przystanki. Reprezentacyjne obiekty dworcowe, jak petersburski Dworzec Warszawski, zbudowane były w stylu petersburskiego klasycyzmu, natomiast te mniejsze, stanowiły obiekty „drewniane lub murowane z nieotynkowanej cegły, z oszczędnym detalem architektonicznym charakterystycznym dla ewoluującego w połowie XIX w. w Rosji stylu narodowego”⁷.

burg.pl/hasla/kolej-petersbursko-warszawska, /dostęp: 11.07.2022/).

⁷Tamże.

Kolejnym etapem w historii kolejnictwa na obszarze woj. podlaskiego jest budowa kolei zaniemeńskiej. Wybudowano ją w latach 1895–1899, jako linię w Imperium Rosyjskim, łączącą Grodno, Augustów, Suwałki, Olitę i Orlany. Początkowo służyła ona wyłącznie celom militarnym i stanowiła połączenie miasta Suwałki z koleją Warszawsko-Petersburską. Jak zauważa Karol Straczyński, do czasów I wojny światowej powstała zatem większa część powiązań kolejowych biegnących przez Podlasie⁸.

Architektura stawianych w okresie przedwojennym budynków dworcowych zależała od ich lokalizacji oraz ważności. Jak podaje Jarosław Zieliński, w połowie wieku XIX, zwłaszcza na obszarze Rosji, powszechna była „praktyka tworzenia wzorcowych projektów dla poszczególnych typów budynków i budowli kolejowych, które następnie z urzędu powielano w ścisłym przyporządkowaniu, w zależności od rangi dworca lub stacji”⁹. Karol Straczyński pisze z kolei, że zarówno ich układ, jak również zastosowane detale „świadczyły o ówczesnych cechach popularnego nurtu rosyjskiego, nadawanego budynkom użyteczności publicznej w kraju i bazującego na europejskim historyzmie”¹⁰. Składały się one z budynku recepcyjnego, służącego obsłudze pasażerów, układu peronów i torów oraz z zaplecza pomocniczego, wspomagającego obsługę ruchu kolejowego. Do tych ostatnich należały m.in. wieże wodne czy rotundowe parowozownie o wysokich walorach architektonicznych.

⁸K. Straczyński, *Architektura murowanych dworców kolejowych w województwie podlaskim*, „Biuletyn Konserwatorski Województwa Podlaskiego” 2013, z. 9, s. 135.

⁹J. Zieliński, *Stacje kolejowe. Świat, Europa i Królestwo Polskie 1830-1915*, Księży Młyn Dom Wydawniczy, Łódź 2019, s. 7.

¹⁰K. Straczyński, *Architektura murowanych dworców kolejowych w województwie podlaskim*, s. 145.



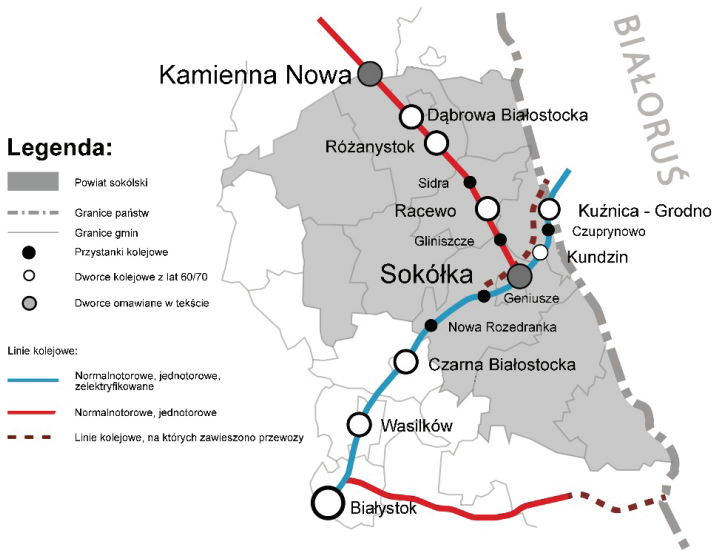
Il. 5. Dworce na trasie kolei zaniemieńskiej, kolejno: Grodno, Kamienna Nowa, Augustów, Augustów Port, Suwałki, Traszki, Maćkowo, Szostaków, Orany (https://pl.wikipedia.org/wiki/Kolej_zaniemie%C5%84ska, /dostęp: 11.07.2022/)

Trzy obiekty dworców na trasie kolei zaniemieńskiej: w Kamiennej Nowej, Augustowie oraz w Suwałkach, pochodzące z końca XIX w., wpisane zostały do rejestru zabytków ze względu na swoje walory architektoniczne związane z historią kolejnictwa¹¹.

W całym powiecie sokólskim razem z rozwinięciem się sieci kolejowej, w latach sześćdziesiątych i siedemdziesiątych XX w., powstawały także mniejsze obiekty stacji kolejowych, m.in. w miejscowościach: Kundzin, Kuźnica, Racewo, Różanystok i Dąbrowa Białostocka (Il. 6)¹².

¹¹ *Linia kolejowa nr 40* (https://pl.wikipedia.org/wiki/Linia_kolejowa_nr_40 /dostęp: 11.07.2022/).

¹² Tamże.



Il. 6. Aktualna mapa sieci kolejowej powiatu sokólskiego; źródło: opracowanie własne na podstawie https://www.wrotapodlasia.pl/pl/region_i_gospodarka/gospodarka/infrastruktura/transport_kolejowy/siec_kolejowa/sieckolej.html (dostęp: 11.07.2022)

Dworzec kolejowy w Sokółce

Narodziny kolei w Sokółce rozpoczęły się z budową trasy łączącej Petersburg i Warszawę, co miało na celu sprawne połączenie Cesarstwa z Królestwem Polskim¹³. Na mocy traktatu z Tylży (1807 r.) Sokółka z obwodem Białostockim została przyłączona do Cesarstwa Rosyjskiego. Główne Towarzystwo Dróg Żelaznych Rosyjskich rozpoczęło prace nad budową linii już w 1857 r., natomiast pierwszy pociąg przejechał przez miasto w 1862 r. – wraz z otwarciem trasy.

¹³ K. Straczyński, *Architektura murowanych dworców kolejowych w województwie podlaskim*, s. 135.

„Prace przy budowie linii postępowały nadzwyczaj sprawnie. Pod kierownictwem przedsiębiorcy Mikołaja Skworcowa zatrudniono ponad 15 tysięcy robotników z prawie wszystkich guberni zachodnich Cesarstwa. (...) Począwszy od 18 maja kursowały na tej trasie dwie pary pociągów tygodniowo. We wrześniu uruchomiono odcinek do Grodna, biegnący przez Sokółkę i Kuźnicę, a wkrótce także do Wilna. Stałą komunikację na linii warszawsko-petersburskiej, liczącej 1330 kilometrów, otwarto 27 grudnia 1862 roku. Podróż pomiędzy końcowymi stacjami trwała wówczas 38 godzin, z Warszawy do Wilna – 14 i pół godziny. (...) Koszt budowy trasy wyniósł 104 000 rubli za wiorstę (czyli 1,09 kilometra)”¹⁴.

Jak podaje Tadeusz Gajdzis, w 1910 r. sokóleńska kolej zaliczana była do 3 klasy ważności. „(...) posiadała 8 torów postojowych, 3 rampy po 331 m każda, pompę wodną, magazyn 50 m, obrotnicę i parowozownię”¹⁵. W tym czasie „Kolejnictwo w gospodarce państwa odgrywało kluczową rolę komunikacyjną i było podstawowym środkiem transportu towarowo-osobowego w kraju.”¹⁶. Po uruchomieniu kolei nastąpił znaczny rozwój społeczno-ekonomiczny całego regionu. Z danych za okres 1798-1801 wiadomo, że w Sokółce mieszkało 1091 osób, w 1867 r. – 3814, a 40 lat później miasto liczyło już 5239 mieszkańców¹⁷.

¹⁴ *Kolej Warszawsko-Petersburska wystartowała 150 lat temu* (<https://isokolka.eu/wiadomosci/3-sokolka/2982-kolej-warszawsko-petersburska-wystartowala-150-lat-temu-foto.html> /dostęp: 10.10.2022/).

¹⁵ T. Gajdzis, *Ziemia zroszona łzami... Sokółka – moje rodzinne miasto 1939-1947*, Wydawnictwo Prymat, Białystok 2000, s. 104.

¹⁶ Tamże.

¹⁷ H. Ziemiński, *Kolej warszawsko-petersburska i jej wpływ na urbanizację Wileńszczyzny i Białostocczyzny*, „Społeczeństwo i Ekonomia” 2016, nr 2, s. 46 (https://www.dbc.wroc.pl/Content/36910/Ziemiński_Kolej_Warszawsko_Petersburska_i_Jej_Wpływ_Na_Urbanizację_2016.pdf /dostęp: 10.10.2022/).

Budynek dworcowy w 1914 r. był już wybudowany¹⁸. Stał on jednak w nieco innym miejscu niż obecnie. Został zburzony w 1915 r. przez wycofujących się Rosjan. Lokalizacja obecnego dworca to miejsce pozostałe po zniszczeniach carskiej parowozowni. W latach dwudziestych w skład taboru wchodziły obrotnice kolejowe, wieża ciśnień i pompa. W 1939 r. stację zbombardowano¹⁹. Grzegorz Ryżewski opisuje ówczesny wygląd budynku dworcowego następująco:

„Dworzec był pierwotnie budynkiem parterowym w części centralnej (tutaj znajdowała się główna hala dworcowa) i jednopiętrowym w partiach bocznych. Nakrywał go dach mansardowy, pod którym mieściło się poddasze użytkowe doświetlone lukarnami i facjatami. Dwie środkowe osie elewacji od strony linii kolejowej wyróżnione zostały boniowanymi lizenami i zwieńczone facjatą z trójkątnym szczytem. Otwory drzwiowe i okienne hali zamknięte były łukami pełnymi ze zwornikami. Elewację tylną od strony linii kolejowej wieńczył profilowany, dość mocno wysadzony gzyms. Budynek nosił wyraźne cechy tzw. stylu malowniczego, inspirowanego budownictwem dworkowym”²⁰.

Po II wojnie zupełnie zmieniono wygląd obiektu. Podwyższono go o piętro, na poddaszu urządzono mieszkania dla osób pracujących na kolei. Wcześniejszy mansardowy dach zmieniono na czterospadowy. Starsi mieszkańcy Sokółki wspominają jeszcze przedwojenny budynek jako zadbane, atrakcyjny, z elegancką posadzką i palmami w donicach oraz schludną i gościnną restauracją.

Nie tylko bryła dworca diametralnie się zmieniła, ale i jego otoczenie wraz z infrastrukturą kolejową. Jeszcze

¹⁸ G. Ryżewski, *Powiat sokólski. Dziedzictwo historyczno-kulturowe*, Sokółka 2020, s. 67.

¹⁹ Na podstawie wywiadu z mieszkańcem Sokółki, Piotrem Horsztyńskim, przeprowadzonego w lipcu 2022 r.

²⁰ G. Ryżewski, *Powiat sokólski*, s. 67.



Il. 7. Dworzec kolejowy w Sokółce przed wojną (<https://isokolka.eu/sokolka/10363-tak-przed-laty-wygladal-budynek-dworca-kolejowego-w-sokolce-foto> /dostęp: 11.07.2022/)



Il. 8. Dworzec Kolejowy w Sokółce przed przebudową, obok nieistniejąca wieża ciśnień; źródło: z prywatnej kolekcji Krzysztofa Biernackiego (<https://www.facebook.com/profile.php?id=100003372474012> /dostęp: 11.07.2022/) oraz fotografia otrzymana z archiwum Starostwa Powiatowego w Sokółce za pośrednictwem Piotra Horsztyńskiego

w 1944 r. można było podziwiać zlokalizowaną nieopodal stacji dużą wieżę ciśnień pokrytą mansardowym dachem i połączoną z nią pompę do parowozów, która zasiliała pojazdy. Podobnie jak większość obiektów na tym terenie nie dotrwały one obecnych czasów. Taki sam los spotkał około 1800-metrową rampę, która biegła wzdłuż ulicy Nowej. Na początku lat czterdziestych rosyjscy żołnierze używali jej do transportu



Il. 9. Elewacja dworca w Sokółce od strony podjazdu. Stan na rok 2022; źródło: autorzy na podstawie A. Wierzbicka, *Dworzec kolejowy w Sokółce*, praca mgr. 2012, Wydział Architektury Politechniki Białostockiej

mieszkańców Sokółki i ich wywózki na Syberię²¹. Jak pisze Tadeusz Gajdzis, „wojna, szczególnie ostatnia niemiecko-sowiecka w latach 1941-45, wyrządziła wielkie szkody na terenie sokólskiego węzła kolejowego”²². Wycofujące się oddziały niemieckie oprócz wodnej wieży i rampy dokonały spustoszenia także wielu torów i rozjazdów²³.

Przez kolejne lata dworzec nie zmieniał swego wyglądu. Znaczną część budynku zajmowały pomieszczenia spółki kolei. Od roku 2014 jego właścicielem jest gmina Sokółka, która wynajmowała dużą część powierzchni spółce PKP CARGO, zaś ostatnie piętro zajmowane było przez lokale komunalne. W czasach funkcjonowania obiektu znajdowały się tutaj poczekalnia i lokal gastronomiczny.

Obecnie z uwagi na zły stan techniczny dworzec wyłączony jest z użytkowania i niszczeje. Pomimo licznych planów, przetargów i negocjacji trwających od 2010 r., jego remont stoi w miejscu. Pomieszczenia w większości są nieczynne. W dawnym barze „Niemen” pozostały jedynie drewniane

²¹ Na podstawie wywiadu z mieszkańcem Sokółki, Piotrem Horsztyńskim, przeprowadzonego w lipcu 2022 r. w ramach praktyki badawczej na WAPB.

²² T. Gajdzis, *Ziemia zroszona łzami...*, s. 104.

²³ Tamże.



Il. 10. Dworzec w Sokółce. Stan na rok 2022, fot. autorzy



Il. 11. Dworzec w Sokółce. Stan na rok 2022, fot. autorzy

palety. Wejścia do budynku opatrzone są metalowymi daszkami z napisem: „Uwaga odpadający tynk”, a elewacje ukazują cały przekrój okładzin budowlanych, aż do cegły. Podobnie otoczenie obiektu jest zaniedbane i zdegradowane. Od strony peronów widoczne są wyblakłe graffiti, nierówna posadzka i znaki ostrzegawcze: „Uwaga peron wyłączony z eksploatacji”. Plac przed budynkiem, z zachowanym obrysem działającej niegdyś fontanny, jest nieuporządkowany. Znajdująca się nieopodal zajezdnia PKS także wyłączona jest z ruchu, a jej miejsce wykorzystuje się na parking samochodów. Szpetny wygląd, brak strefy przesiadkowej oraz zagospodarowanej przestrzeni publicznej sprawiają, że dworzec nie spełnia ani roli użytkowej, jaką jest obsługa podróżujących, ani estetycznej – jest antywizytówką miasta. Historia, którą niesie ze sobą budynek, stała się nieważna i zapomniana. Jedyne, co po niej pozostało, to obrys bryły i układ stolarki.

Przyszłość dworca w Sokółce stoi pod znakiem zapytania od lutego 2014 r. Od tego czasu widnieje tu tabliczka z napisem „Budynek przeznaczony do remontu”, który ciągle jeszcze się nie rozpoczął. 27 października 2021 r. pojawił się przełom w sprawie modernizacji. Gmina w ramach Rządowego Funduszu Programu Inwestycji Strategicznych otrzymała dofinansowanie na budowę Gminnego Centrum Przesiadkowego w Sokółce oraz na przebudowę dworca kolejowego²⁴.

Po konsultacjach z mieszkańcami miasta pojawił się pomysł połączenia dwóch projektów prac magisterskich, wykonanych przez sokółczanki, Agnieszkę Wierzbicką-Dzielnisowicz i Klaudię Daszute, na Wydziale Architektury Politechniki Białostockiej. Zgodnie z założeniem projektowym, budynek ma zatem odzyskać funkcję dworca, na którym można będzie kupić bilety, z wydzieloną kawiarnią, toaletami oraz przestrzeniami biurowymi. Ponadto mógłby się w nim pojawić sklep i punkt z pamiątkami. Istotne jest zaaranżowanie przestrzeni wokół, z planowanym zagospodarowaniem placu wraz z elementami małej architektury, galerią czy zaproponowanym przez jedną z autorek punktem informacji turystycznej. W nim można będzie poznać historię regionu. Do listopada 2022 r. udało się wyłonić wykonawcę. Władze miasta zapewniają, że opcja rezygnacji z remontu dworca nie jest brana pod uwagę²⁵, a inwestycja ma zostać zrealizowana w latach 2022-2026.

²⁴ *Gmina Sokółka pozyskała pieniądze na dworzec. Wizyta pośła*, [w:] <https://sokolka.pl/2021/10/28/dworzec-przed-remontem/>, (dostęp: 11.07.2022).

²⁵ *Remont dworca PKP w Sokółce zbyt kosztowny po pierwszym przetargu. Gmina ogłosiła już kolejne postępowanie* (<https://sokolka.naszemiasto.pl/remont-dworca-pkp-w-sokolce-zbyt-ktowny-po-pierwszym/ar/c1-8757919> /dostęp: 11.07.2022/).



Il. 12. Projekt rewitalizacji dworca kolejowego w Sokółce autorstwa Klaudii Daszuty, praca mgr. wykonana na Wydziale Architektury PB, 2021

Dworzec kolejowy w Kamiennej Nowej

Dworzec w Kamiennej Nowej zbudowano w latach 1897-1899. Obydwie wojny, w tym zmiany granic państwowych, transformacje ustrojowe i polityczne nie mogły nie pozostawić śladów na jego wyglądzie i sposobie użytkowania.

Budynek stanowi trwałą pamiątkę po dawnej kolei za niemieńskiej, linii Orany – Trakiszki – Suwałki – Augustów – Kamienna Nowa – Łosośna – Grodno, która z założenia Rosjan miała pełnić rolę wyłącznie militarną. „Linia przebiegała w pobliżu Nowego Dworu, przechodziła przez rzekę Sidrę w okolicy Harasimowicz, a całość omijała Dąbrowę Białostocką”²⁶. Stacja w Kamiennej Nowej stanowiła ostatnią część linii położonej w granicach guberni grodzieńskiej, którą oddzielała od suwalskiej rzeka Biebrza²⁷.



Il. 13. Dworzec w Kamiennej Nowej. Stan na rok 2021, fot. autorzy

²⁶ W budynku dawnego dworca powstanie muzeum (<https://isokolka.eu/dabrowa-bialostocka/39321-w-budynku-dawnego-dworca-powstanie-muzeum> /dostęp: 11.09.2022/).

²⁷ Dworzec kolejowy Kamienna Nowa, G. Ryżewski (oprac.) (<https://zabytek.pl/pl/obiekty/kamienna-nowa-dworzec-kolejowy> /dostęp: 11.09.2022/).

Lokalizacja dworca może zadziwiać. Stoi on pośrodku pól, otoczony jedynie budynkami mieszkalnymi dawnych pracowników kolei, które powstawały razem z jego budową. Takie peryferyjne położenie, daleko od ośrodków miejskich, sprawiło, że do czasów międzywojnia pełnił on znikomą rolę społeczno-gospodarczą. Podobne przykłady architektury i lokalizacji tego typu obiektów można spotkać na wielu innych stacjach z tego okresu. Jak się później okazało, było to błędne myślenie planistyczne, ponieważ dworce w późniejszych latach traciły znaczenie właśnie ze względu na niekorzystne położenie.

Radykalną zmianę losów budynku przyniosły lata 1945-1948, kiedy to rozebrano linię prowadzącą z Kamiennej Nowej do Grodna. Pozostał po niej jedynie nasyp, po którym można do dziś spacerować w Harasimowiczach i Ostrowiu²⁸. Wiązało się to z zawieszeniem połączenia z Sokółką, a do Kamiennej Nowej można było dojechać drogą kolejową jedynie z Augustowa. Linia pełniła wówczas funkcję lokalną, a stacja stała się jej końcem.

Sytuacja zmieniła się w latach sześćdziesiątych, kiedy pojawiła się perspektywa budowy nowej trasy, z Kamiennej Nowej do Sokółki. Dworzec musiał przejść znaczne modyfikacje, ponieważ zmieniła się również organizacja kierowania ruchem. „(...) w 1964 roku ukończono magistralę kolejową biegnącą z Sokółki poprzez Różanystok i Dąbrowę Białostocką do Augustowa i Suwałk”²⁹. Fakt ten wpłynął w istotny sposób na jego rangę komunikacyjną i gospodarczą w regionie. Dobudowano wówczas wykusz nastawni dysponującej, której styl stanowczo odbiegał od architektury budynku.

²⁸ *W budynku dawnego dworca powstanie muzeum* (<https://isokolka.eu/dabrowa-bialostocka/39321-w-budynku-dawnego-dworca-powstanie-muzeum> /dostęp: 11.09.2022/).

²⁹ *Dworzec kolejowy Kamienna Nowa*, G. Ryżewski (oprac.) (<https://zabytek.pl/pl/obiekty/kamienna-nowa-dworzec-kolejowy> /dostęp: 11.09.2022/).



Il. 14. Zdjęcie z budowy nastawni w Kamiennej Nowej ok. 1960 r. oraz stan na rok 2021, źródło: z archiwum Marcina Rebut-Stankiewicza oraz autorzy

Znajdowała się tam jeszcze druga nastawnia wykonawcza KN1, która współdziałała z nastawnią dysponującą. Były to dwa okręgi nastawcze: jeden dyżurnego ruchu (urządzenia mechaniczne scentralizowane), drugi zaś nastawniczego (urządzenia mechaniczne kluczowe). Stacja po otwarciu linii miała tor nr 1 – główny zasadniczy, tor nr 3 – główny dodatkowy oraz tor nr 4 – boczny z rampą przeładunkową boczną wykonaną z kamienia ciosanego. W kolejnych latach tor nr 4 został przekwalifikowany na tor główny dodatkowy, a po roku 2010 rozebrano rampę przeładunkową. Druga nastawnia wykonawcza nie zachowała się do naszych czasów. Pozostały po niej jedynie ślady fundamentów i resztki pędni do semaforów.

Dworzec w Kamiennej Nowej funkcjonował do 15 grudnia 1995 r., kiedy to PKP uznało, iż nie jest on ekonomicznie potrzebny ze względu na duży spadek przewozów. Decyzja ta była podyktowana również bliskim położeniem stacji w Dąbrowie i Jastrzębnej. Podział i tak już krótkiego szlaku na dwa mniejsze poprzez zachowanie Kamiennej Nowej był w tamtym czasie nieuzasadniony, a pracownicy tacy, jak: toromistrz, automatyk, łącznościowiec, zawiadowca czy dyżurny ruchu pełniący zarazem funkcję kasjera biletowego mogli pracować na innych, sąsiednich stacjach. Po zamknięciu dworca w dobudówce krótko funkcjonowała już tylko kasa biletowa i parę innych pomieszczeń pomocniczych.

Odtąd jego historia zaczęła zmieniać swój bieg w kierunku powolnej dewastacji i rozkradania elementów wykończenia. Podobny los spotkał otoczenie dworca. Sytuacja odmieniła się w 2021 r., kiedy to Fundacja „Żelazne Drogi Podlasia” postanowiła wynająć obiekt i podjąć działania ochronne.

Architektura budynku utrzymana jest w nurcie rosyjskiego klasycyzmu tego typu obiektów kolejowych³⁰. Jest to

³⁰K. Straczyński, *Architektura murowanych dworców kolejowych w wojewódz-*

budowla jednokondygnacyjna na rzucie prostokąta, o układzie dwutraktowym. Cechują ją, podobnie jak ówczesne budownictwo rządowe, licowane żółtą cegłą elewacje oraz bogactwo dekoracji wykonanych z warstwowo ułożonych cegieł. Wygląd obiektu przedstawia poniższy opis:

Elewacje poprzedzone [są] podmurówką i gładkim ceglany cokołem. Pary osi rozdzielone zdwojonymi lizenami, w narożach lizeny z wąskimi pionowymi płycinami. Pod oknami prostokątne płyciny. Gzyms międzyokienny kostkowy; wieńczący masywny, złożony z kilku warstw cegieł, z motywami przypominającymi arkady. Otwory okienne i drzwiowe zamknięte ceglanymi łukami ze zwornikami: okienne w kształcie łuku odcinkowego, drzwiowe łuku pełnego³¹.

Dobudowana nastawnia do dziś jest widoczna w elewacji tylnej. Ze względu na walory architektoniczne i bogatą historię budynek został wpisany do rejestru zabytków.

Obecnie obiekt jest nieużytkowany i opuszczony, jednak jego konstrukcja prezentuje dobrą kondycję techniczną. Ściany nie zostały zbyt mocno zniszczone; widać jedynie ubytki w ceglach oraz pęknięcia. Podobnie stolarka okienna wymaga renowacji i uzupełnienia przeszkleń. Upływ czasu i zniszczenie widoczne są w stolarce drzwiowej, zwłaszcza na drzwiach bocznych do kotłowni. Dach obiektu nie przecieka, jedynie kominy wymagają drobnych napraw. W najgorszym stanie jest dobudówka z lat sześćdziesiątych, która odbiega wizualnie od całego budynku.

twie podlaskim, s. 146.

³¹ *Dworzec kolejowy Kamienna Nowa*, G. Ryżewski (oprac.) (<https://zabytek.pl/pl/obiekty/kamienna-nowa-dworzec-kolejowy>, /dostęp: 11.09.2022/).



II. 15. Stolarka okienna i drzwiowa w Kamiennej Nowej. Stan na rok 2021, fot. autorzy

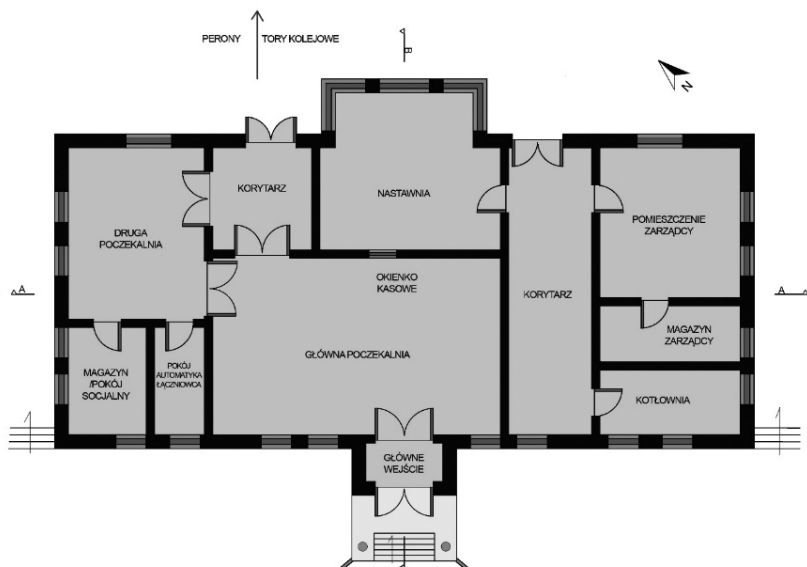


II. 16. Schody prowadzące do głównego wejścia dworca w Kamiennej Nowej. Stan na rok 2021, fot. autorzy

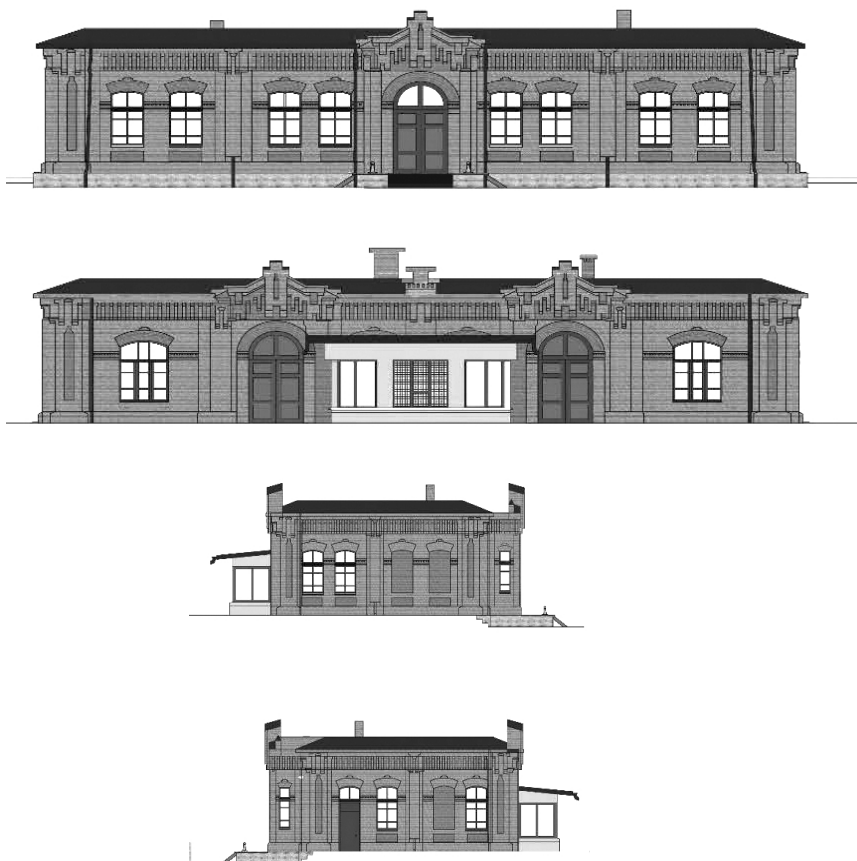
Na elewacji frontowej główne wejście zaznacza ryzalit przykryty dwuspadowym dachem. Prowadzą do niego schodki, zamknięte po obu stronach murkiem, z elementami wykonanymi z kawałków torów.

Otoczenie budynku jest mocno zdegradowane. Mianowicie brakuje dodatkowych torów i podkładów; stare płytki chodnikowe i zielen wymagają uporządkowania.

We wnętrzu, którego układ pozostał w niezmiennym stanie, oprócz kilku mozaik nie zachowało się już nic z dawnych lat. Dzięki remontowi dachu udało się uniknąć zalewania wodą, przez co pomieszczenia prezentują dobry stan techniczny. Wieloletni brak należytej opieki nad obiektem sprawił, że uległo ono dewastacji i rozgrabieniu. Na ścianach widnieją wulgarne napisy; brakuje wielu elementów, w tym pieca kaflowego.



Il. 17. Rzut budynku dworca w Kamiennej Nowej, opracowanie: autorzy



Il. 18. Elewacje dworca w Kamiennej Nowej, opracowanie: autorzy

Plany renowacji dworca w Kamiennej Nowej obejmują utworzenie w tym miejscu muzeum kolejnictwa, prezentującego eksponaty związane z koleją na obszarze województwa podlaskiego. Doświadczenie zawodowe obecnego najemcy, Michała Reut-Statkiewicza, prezesa fundacji „Żelazne

Drogi Podlasia” (technika transportu kolejowego, dyżurnego ruchu) oraz wspomnienia osoby z rodziny jego żony – która jako dyżurna dworca Kamiennej Nowej pełniła ostatnią służbę przed zamknięciem stacji – mają pomóc w przywracaniu faktycznego stanu obiektu sprzed lat.

Z uwagi na jego wartość historyczną prace remontowo-konserwatorskie wymagają zatwierdzenia wojewódzkiego konserwatora zabytków oraz PKP. Wyczyszczenie klinkierowej elewacji nawiązywać będzie do oryginału, a jedynym odstępstwem ma być zmiana kolorystyki dobudówki na kolor biały, charakterystyczny dla okresu jej budowy, bądź – dodanie na elewacji starej cegły, która będzie stylistycznie współbrzmieć z bryłą obiektu. Zakłada się zachowanie stolarki okiennej, mającej być jedynie przemalowana na kolor brązowy.

We wnętrzu nastawni jest zakładana odbudowa urzędzeń, tak aby były w pełni funkcjonalne. Właścicielowi zależy na przywróceniu wnętrzu jak najwierniejszego wyglądu pierwotnego, bez wprowadzania dodatkowych elementów, by odtworzyć wyjątkowy klimat minionych czasów. To dążenie obejmuje także wystrój i dekoracje obiektu.

Głównym pomieszczeniem reprezentacyjnym ma być poczekalnia, w której podróżni i zwiedzający będą mogli oglądać czasowe bądź stałe ekspozycje. Przestrzeń poczekalni będzie mogła być wykorzystywana do spotkań oraz wykładów, dlatego ma się wyróżniać od pozostałych, zaaranżowanych w stylu obiektów przemysłowych z lat pięćdziesiątych. Ścianom i sufitowi zostanie przywrócony kolor biały, lamperia pomalowana na żółto, świetlówki wymienione na plafony, a mozaika, której fragmenty zachowały się na podłodze, będzie odnowiona. Dekorację będą stanowić także elementy uratowane z przestrzeni tego i innych obiektów dworcowych. Należą do nich m.in. unikatowe tablice z okresu PRL-u, stare tablice stacyjne czy oryginalne bilety z 1940 r., według

taryfy z roku 1938 nieistniejącej już linii z Kamiennej Nowej do Grodna.

Oprócz adaptacji obiektu planuje się zaaranżowanie dookolnej przestrzeni. Tor nr 4, który niegdyś znajdował się przy dworcu, ma być odbudowany i wykorzystywany do prezentacji dawnego sposobu kierowania ruchem. Istotnym elementem ma być odbudowanie elementów infrastruktury oraz ekspozycja zabytkowego taboru. Wreszcie – planuje się uporządkowanie terenu po obu stronach budynku, na którym znajdują się zniszczone ogródki przydworcowe wpisane do rejestru zabytków³².

Przykłady rewitalizacji dworców małych miast

Okres upadku transportu kolejowego, a co za tym idzie – nieużytkowanie i pozostawienie samym sobie tych obiektów architektury kolejowej – nastąpił jednocześnie ze zmianami gospodarczymi w Polsce po 1989 r.³³ Dwadzieścia lat później, w wyniku ustawy z 24 października 2008 r. o zmianie ustawy o komercjalizacji, restrukturyzacji i prywatyzacji przedsiębiorstwa państwowego „Polskie Koleje Państwowe” oraz ustawy o transporcie kolejowym, powstała możliwość finansowania i współfinansowania ze środków publicznych, w tym z budżetu państwa, działań związanych z budową i przebudową dworców kolejowych na cele obsługi podróżujących. W tym czasie rozpoczęto realizację dużego programu inwestycyjnego PKP SA, wykorzystującego na modernizację fundusze z Unii Europejskiej, budżetu państwa oraz własne

³² Na podstawie wywiadu przeprowadzonego z Michałem Reut-Statkiewiczem w lipcu 2021 r. w ramach praktyki badawczej na WAPB.

³³ D. Załuski, *Renesans polskich dworców*, [w:] *Piękne, użyteczne, zbędne... Obiekty kolejowe w Polsce*, M. Kapias, D. Keller (red.), Muzeum w Rybniku, Rybnik 2016, s. 411.

środku³⁴. Począwszy od roku 2016 zaczyna się obserwować pozytywne przykłady przemian linii i taboru kolejowego, którym towarzyszy ogólnoeuropejska kampania przebudowy dworców, a także przykłady realizacji nowych obiektów³⁵. Jest to również konsekwencją prowadzonego przez Ministerstwo Infrastruktury Programu Inwestycji Dworcowych na lata 2016-2023, który „jest jednym z projektów przewidzianych do realizacji w ramach »Strategii na rzecz odpowiedzialnego Rozwoju do roku 2020 (z perspektywą do 2030 r.)«³⁶. Program zakłada przeprowadzenie przy współpracy z samorządami 189 inwestycji w celu poprawy obiektów dworcowych, w tym udoskonalenia poziomu obsługi dostosowanej do oczekiwań społecznych.

Upływający czas, eksploatacja, niewłaściwe użytkowanie lub długotrwałe nieużytkowanie sprawiły, że dworce koniecznie potrzebują unowocześnienia i odnowienia. Mowa tu także o remoncie linii kolejowych i zagospodarowaniu ich otoczenia, aby znów stały się przestrzeniami publicznymi, uatrakcyjnając wizerunki miast. W Polsce obserwuje się coraz więcej wartościowych przykładów ratowania tego typu opuszczonych obiektów infrastruktury kolejowej: ich rewitalizację i pozostawienie w nich funkcji przesiadkowej bądź adaptację i wykorzystanie na inny cel, z zachowaniem tkanki historycznej.

Dzięki operacyjnemu Programowi Inwestycji Dworcowych swój dawny blask odzyskał w 2021 r. niewielki dworzec w Kątach Wrocławskich z początku XX w., od lat popadający w ruinę. Podczas modernizacji udało się odnowić i zachować

³⁴ Tamże, s. 414.

³⁵ D. Załuski, *Śródmiejskie przestrzenie podróży. Dworce kolejowe*, Wydział Architektury Politechniki Gdańskiej, Gdańsk 2010, s. 7.

³⁶ *Program Inwestycji Dworcowych na lata 2016-2023* (<https://www.gov.pl/web/infrastruktura/program-inwestycji-dworcowych-na-lata-2016-2023/> / dostęp: 11.09.2022/).



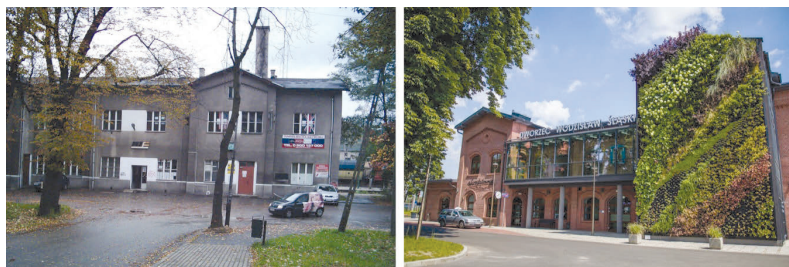
Il. 19. Dworzec w Kątach Wrocławskich – stan sprzed remontu i po remoncie (<https://polska-org.pl/619477,foto.html?idEntity=3905590>; <https://www.transport-publiczny.pl/wiadomosci/pkp-sa-otwieraja-dworce-w-katach-wroclawskich-i-smolcu-zdjecia-67421.html> /dostęp: 30.11.2022/)

architektoniczne detale świadczące o jego historii. Poprzez badania konserwatorskie prace nad wyglądem zewnętrznym doprowadziły do przywrócenia oryginalnej kolorystyki elewacji i stolarki. Jasnozielony kolor ścian z białymi detalami oraz brązowymi oknami i drzwiami doskonale do siebie pasują, a ponadto – do otoczenia, które dodatkowo podświetlono oraz zasadzono nową roślinność. Miejsce to spełnia współczesne standardy podróźnych, będąc zarazem doskonałym przykładem ratowania niszczącej architektury³⁷.

Kolejnym pięknym przykładem odzyskania zabytkowej infrastruktury jest dworzec w Wodzisławiu Śląskim, który funkcjonował od XIX w. W roku 2019 został zrewitalizowany i zaadaptowany na Centrum Przesiadkowe Wodzisław Śląski i Centrum Aktywności Społecznej. Nad przedsięwzięciem sprawował pieczę konserwator zabytków, jako że obiekt jest ważnym elementem historii miasta. Jego bryła i konstrukcja zostały zachowane w całości, a elewację pokryto cegłą w naturalnym kolorze. Istotnym i efektownym elementem jest zielona ściana zdobiąca front budynku. Wewnątrz zyskał on nowe przestrzenie, m.in. galerię, hol główny, poczekalnię, lokal gastronomiczny oraz pomieszczenia służące Centrum Aktywności Społecznej. W pomieszczeniach tych odbywają się m.in. spotkania lub warsztaty. Na piętrze wydzielono sale konferencyjne z przesuwanymi ścianami, a na poddaszu biura dla administracji. Ze względu na udaną rewitalizację obiekt dotarł do finału konkursu Dworzec Roku 2020 i mimo braku wygranej nadal jest jednym z najpiękniejszych w Polsce³⁸.

³⁷ K. Białas, *Dworzec kolejowy w Kątach Wrocławskich przeszedł metamorfozę [przed i po]* (<https://www.whitemad.pl/dworzec-kolejowy-w-katach-wroclawskich-przeszedl-metamorfoze-przed-i-po/> /dostęp: 11.09.2022/).

³⁸ K. Białas, *Dworzec kolejowy w Wodzisławiu Śląskim. Jeden z najpiękniejszych w Polsce* (<https://www.whitemad.pl/dworzec-kolejowy-w-wodzislawiu-slaskim-walczy-o-tytul-najpieknieszego-w-polsce/> /dostęp: 14.07.2022;/ <https://wodzislaw-slaski.pl/dworzec-kolejowy> /dostęp: 11.09.2022/).



Il. 20. Dworzec w Wodzisławiu Śląskim – stan sprzed remontu i po remoncie (https://pl.m.wikipedia.org/wiki/Plik:Wodzis%C5%82aw_Dworcowa_PKP.jpg; <https://www.whitemad.pl/dworzec-kolejowy-w-wodzislawiu-slaskim-walczy-o-tytul-najpiekniejszego-w-polsce/> /dostęp: 30.11.2022/)

Dworzec w Rudzie Śląskiej-Chebziu to obiekt, który zwyciężył w konkursie na najpiękniejszy dworzec w Polsce. Dzielnica Hebzie została założona najprawdopodobniej w 1844 r., a 15 lat później wzniesiono tutaj budynek dworca kolejowego, w którym funkcjonowała też poczta. Dworzec rozbudowywano w roku 1863 i potem w latach 1900-1902, kiedy to przybrał obecną formę. Na początku XX w. wzniesiono w jego pobliżu kolejarские domy. Przez lata był to istotny węzeł komunikacyjny tej części regionu, a w latach 2006-2010 również punkt na trasie Szlaku Zabytków Techniki Województwa Śląskiego³⁹. Budynek musiał długo czekać na modernizację, która ruszyła w 2018 r. Urzeka on elewacją z różnokolorowej cegły oraz wyeksponowaną stalową konstrukcją. Ów industrialny charakter udało się przenieść do wnętrza, w którym oprócz pomieszczeń obsługi podróżnych urządzono tzw. Stację Biblioteka, pełniącą rolę przestrzeni kultury⁴⁰.

³⁹ *Dworzec kolejowy Ruda Śląska Chebzie* (<https://www.slaskie.travel/poi/3039/dworzec-kolejowy-chebzie> /dostęp: 11.09.2022/).

⁴⁰ Białas K., *Dworzec kolejowy w Rudzie Śląskiej-Chebziu okrzyknięty mianem dworca roku* (<https://www.whitemad.pl/dworzec-kolejowy-w-rudzie-slaskiej-chebziu-okrzykniete-mianem-dworca-roku/> /dostęp: 11.09.2022/).



Il. 21. Dworzec w Rudzie Śląskiej-Chebziu (<https://gornyslask.mieciemiec.eu/chebzie-budynek-dworca-kolejowego/> /dostęp: 30.11.2022/)

Podobne do wyżej wymienionych założenia adaptacji obiektów dworcowych prezentują: „Stacja Kultury” w nadmorskiej Rumii czy „Zajezdnia Kultury” w niewielkim



Il. 22. Dworzec w Rumii – stan przed remontem i po remoncie (<https://kurier-kolejowy.pl/aktualnosci/14160/dworzec-w-rumii-przejdzie-remont.html>; <https://architektura.muratorplus.pl/zycie-w-architekturze/2015/stacja-kultura-dworzec-w-rumi-rewitalizacja-i-adaptacja-zaniedbanych-wnetrz-dworca-na-cele-kulturalne/1150/> /dostęp: 30.11.2022/)

Pleszewie w woj. wielkopolskim. W pierwszym przypadku $\frac{3}{4}$ powierzchni obiektu przewidziano na wypożyczalnię książek, pracownie plastyczne, fotograficzne i sale konferencyjne, a pozostałą część pozostawiono do obsługi ruchu pasażerskiego. Architektura i wystrój wnętrza poprzez zastosowanie detali, jak np. regały na książki nawiązujące do kształtu torów kolejowych, łączą modernistyczny charakter obiektu z kulturą polskiego kolejnictwa⁴¹. „Zajezdnia Kultury” to z kolei – trafnie przebudowana na nowoczesny dom kultury z salą koncertową, salami do nauki tańca i baletu – dawna parowozownia.

W województwie podlaskim dobrym przykładem ratowania niszczonej architektury kolejowej jest rewitalizacja dworca w Siemiatyczach. Stanowi on siódmy obiekt zmodernizowany w ramach Programu Inwestycji Dworcowych

⁴¹ *Stacja Kultura dworzec w Rumi – rewitalizacja i adaptacja zaniedbanych wnetrz dworca na cele kulturalne* (<https://architektura.muratorplus.pl/zycie-w-architekturze/2015/stacja-kultura-dworzec-w-rumi-rewitalizacja-i-adaptacja-zaniedbanych-wnetrz-dworca-na-cele-kulturalne/1150/> /dostęp: 30.11.2022/).



Il. 23. Dworzec w Siemiatyczach – stan przed remontem i po remoncie (<http://www.podlasie24.pl/siemiatyczne/region/bedzie-modernizacja-dworca-pkp-w-siemiatyczach-29f42.html>; <https://poranny.pl/siemiatyczne-dworzec-kolejowy-w-siemiatyczach-juz-otwarty-kosztowal-95-mln-zl-kolejowa-magistrala-wschodnia-powieksza-siedzicia/ar/c1-15369662> /dostęp: 30.11.2022/)

na lata 2016-2023 w regionie (zaraz po Białymstoku, Bielsku Podlaskim, Czeremsze, Kuźnicy, Szepietowie i Jabłoni Kościelnej). Renowację przeszła elewacja budynku z detalami architektonicznymi, konstrukcja dachu, wewnątrz, w którym podróżni mogą oczekiwać na podróż w holu wyposażonym w nowe ławki i tablice informacyjne, a podczas ładnej pogody – spędzać czas na zewnątrz, gdzie umieszczono nowe stylizowane lampy, siedziska i uporządkowano zieleni.

Zupełnie innym przykładem rewitalizacji historycznego obiektu jest dworzec w Białowieży – Białowieża Towarowa. Dworzec, wybudowany w 1903 r. na potrzeby cara Mikołaja II, funkcjonował do 1992 r., obsługując połączenia. Linia kolejowa została wówczas zamknięta, a nieużytkowany budynek niszczał i popadał w ruinę. Aby go uratować, w 2003 r. przeprowadzono jego gruntowną modernizację i zmieniono przeznaczenie. Teraz we wnętrzu mieści on restaurację carską, serwującą polsko-rosyjską kuchnię, i nietypowy hotel, który posiada w ofercie pokoje gościnne w wagonach i apartamenty w zabytkowej wieży ciśnień. Całość tworzy



Il. 24. Zdjęcie archiwalne dworca w Białowieży oraz stan po modernizacji (<http://www.carska.pl/history.html>; <https://madameedith.com/restauracja-kawiarnie/restauracja-carska-biaowieza-towarowa/> /dostęp: 30.11.2022/)

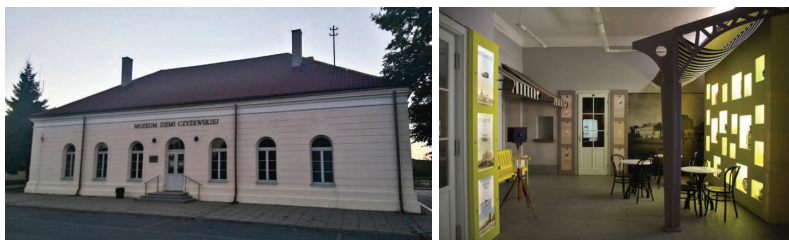
niepowtarzalny klimat, dzięki któremu można przenieść się w czasy z początku XX w.⁴²

Dworzec kolejowy w Czyżewie, zbudowany w latach 1859–1862 (to jest wraz z powstaniem kolei Warszawsko-Petersburskiej), stanowi przykład obiektu o cechach neoklasycystycznych⁴³. W 1988 r. wpisano go do rejestru zabytków woj. podlaskiego. Odrestaurowany według pierwotnego projektu, od 2014 r. pełni rolę Muzeum Ziemi Czyżewskiej. We wnętrzu, które przekształcono w dwutraktowy układ, podróżni podczas oczekiwania na pociąg mogą zapoznać się z historią tych terenów, m.in. oglądając przedmioty i pamiątki należące do mieszkańców miasta. Muzeum zaprasza w podróż po Ziemi Czyżewskiej i zwiedzanie kolejnych przystanków zaaranżowanych w poszczególnych jego salach: „Poczekalnia – Kolej Warszawsko-Petersburska, Salonka carska, Ziemia Czyżewska – tradycje i historia, Sybir i Wagon – Pomnik, Czasy współczesne”⁴⁴. Obecnie w trakcie rewitalizacji jest

⁴² *Restauracja carska w Białowieży* (<http://www.carska.pl/history.html> /dostęp: 11.09.2022/).

⁴³ *Dworzec kolejowy Czyżew*, A. Kułak (oprac.) (<https://zabytek.pl/pl/obiekty/czyzew-dworzec-kolejowy> /dostęp: 11.09.2022/).

⁴⁴ *Zwiedzanie Muzeum Ziemi Czyżewskiej* (<https://edd.nid.pl/wydarzenia/>



Il. 25. Dworzec w Czyżewie – stan po remoncie (<https://www.bazakolejowa.pl/index.php?dzial=stacje&id=872&okno=galeria&photoid=163160>; https://www.propertydesign.pl/architektura/104/muzeum_ziemi_czyzewskiej_stacja_kolejowa_zmieniona_w_muzeum,7178-27287.html#img /dostęp: 30.11.2022/)

także teren wokół budynku dworca. W planach jest utworzenie nowoczesnej stacji kolejowej z zachowaniem jej zabytkowego charakteru.

Koniec XX i początek XXI w. to okres niszczenia opuszczonych obiektów infrastruktury kolejowej małych miast. Niewykorzystane „artefakty dziedzictwa historycznego kolei”⁴⁵, z których większość cechują niemałe wartości architektoniczne, mogą bezpowrotnie zniknąć z pejzażu kulturowego polskich miast i miasteczek. Piękne niegdyś, namacalne świadectwa czasów minionych, dziś potrafią straszyć i zasmucać, popadając w ruinę.

Szcześnie rewitalizacja dworców kolejowych w naszym kraju staje się procesem coraz bardziej powszechnym: nieprzydatne zamienia się w funkcjonalne, brzydota staje się

zwiedzanie-muzeum-ziemi-czyzewskiej/ /dostęp: 11.09.2022/).

⁴⁵ A. Ciechański, *Utracone szanse - bardzo trudna droga do polskiego sektora dziedzictwa kulturowego transportu kolejowego w turystyce*, [w:] *Piękne, użyteczne, zbędne... Obiekty kolejowe w Polsce*, M. Kapias, D. Keller (red.), Muzeum w Rybniku, Rybnik 2016, s. 483.

pięknem. Na przykładzie omówionych w niniejszym tekście budynków w Sokółce i Kamiennej Nowej istnieje nadzieja, że i dla nich jest ratunek. Ignorowany przez lata dworzec w Sokółce na powrót ma szansę stać się istotnym węzłem kolejowym w regionie, a stacja w Kamiennej Nowej posłużyć za przestrzeń edukacji na temat historii kolejnictwa w województwie podlaskim. Myślenie o dworcach, jako o obiektach wymagających złożonych działań ochronnych, powinno stanowić jednak wielkie wyzwanie⁴⁶ zarówno w zakresie finansowania, jak i prac konserwatorskich. Potrzeba na to także woli i zaangażowania. Tylko wtedy mogą one odzyskać dawny blask i stać się wizytówkami, a nawet atrakcjami turystycznymi miejscowości, służąc dobru wspólnemu.

⁴⁶M. Czekaj-Słowikowski, *Remonty dworców kolejowych w Polsce w XXI w. na przykładzie dworców Wrocław Główny, Tarnów i Warszawa Centralna. Konserwacja, adaptacja czy modernizacja*, [w:] *Piękne, użyteczne, zbędne... Obiekty kolejowe w Polsce*, M. Kapias, D. Keller (red.), Muzeum w Rybniku, Rybnik 2016, s. 467, powołując się na K. Dreszer, *Stan dworców kolejowych w Polsce a perspektywy ich rewitalizacji*, [w:] *Wybrane problemy rozwoju i rewitalizacji miast: aspekty poznawcze i praktyczne*, J. J. Pasyrek, A. Tolle (red.), Poznań 2008, s. 119-124.