



Prezentacje/Presentations

***„Muzeum parowozów – Steam Centre”
najlepszą pracą w konkursie ICOMOS 2016***

***“Museum of Steam Locomotives – Steam Centre” –
the best project in the ICOMOS competition 2016***

*Autorzy/Authors: Mateusz Dołęga, Krystyna Kirschke**

*Nagroda/Award: Główna nagroda w Międzynarodowym Konkursie im. Profesora Jana Zachwatowicza na najlepsze prace dyplomowe studentów szkół wyższych podejmujące problematykę ochrony dziedzictwa kulturowego. Edycja 2016/
The Main Prize in the Professor Jan Zachwatowicz International Competition for the best master's-degree works performed at the institutions of higher learning concerned with the cultural heritage protection issues. Edition 2016*

W dniu 6.12.2016 r. Konserwator Generalny RP Magdalena Gawin wręczyła w Arkadach Kubickich na Zamku Królewskim w Warszawie laury przyznane w szesnastej edycji międzynarodowego konkursu im. Jana Zachwatowicza na najlepsze prace dyplomowe obronione w 2016 r. przez studentów szkół wyższych, podejmujące problematykę ochrony dziedzictwa kulturowego (il. 1). Nagrodę tę, ustanowioną w 100. rocznicę urodzin Profesora, ufundowali Krystyna Zachwatowicz-Wajda wraz z niedawno zmarłym mężem Andrzejem Wajdą, a także Polski Komitet Narodowy Międzynarodowej Rady Ochrony Zabytków (*International Council on Monuments and Site – ICOMOS*) i Generalny Konserwator Zabytków. W trakcie posiedzenia 18.11.2016 r. jury pod kierunkiem prof. Andrzeja Rottermunda obradujące w siedzibie PKN ICOMOS w Łazienkach Królewskich w Warszawie oceniło 25 nadesłanych dyplomów i przyznało dwie główne

On December 6, 2016 in Kubicki Arcades at the Royal Castle in Warsaw, Magdalena Gawin, the General Conservator-restorer of the Republic of Poland, handed in laurels which were awarded for the best cultural heritage protection diploma theses defended in 2016 by students of universities in the 16th edition of Jan Zachwatowicz international competition (Fig. 1). This award, which was established on the 100th anniversary of the Professor's birthday, was funded by Krystyna Zachwatowicz-Wajda and her recently deceased husband Andrzej Wajda as well as by the International Council on Monuments and Sites – ICOMOS and the General Conservator-restorer of Monuments. At the meeting on November 18, 2016 the jury, under the guidance of Professor Andrzej Rottermund at PKN ICOMOS seat in Royal Baths Park in Warsaw, evaluated 25 diplomas and awarded two main prizes and four equivalent distinctions. Mateusz Dołęga's diploma entitled “Steam Engine Museum – Steam Centre. Revitalisation of the railway object complex in Piła” was recognized as the best work. The project was carried out at the Faculty of Architecture of Wrocław University of

* Wydział Architektury Politechniki Wrocławskiej/Faculty of Architecture, Wrocław University of Science and Technology.



Il. 1. Ceremonia wręczenia nagród na Zamku Królewskim w Warszawie w obecności Magdaleny Gawin – generalnego konserwatora zabytków (fot. E. Łużyniecka)

Fig. 1. Handing of prizes ceremony at the Royal Castle in Warsaw in the presence of Magdalena Gawin – the general conservator of monuments (photo by E. Łużyniecka)

nagrody oraz cztery równorzędne wyróżnienia. Za najlepszą pracę uznano dyplom Mateusza Dołęgi zatytułowany „Muzeum parowozów – Steam Centre. Rewitalizacja zespołu obiektów kolejowych w Pile”, wykonany na Wydziale Architektury Politechniki Wrocławskiej pod kierunkiem prof. nzw. dr hab. inż. arch. Krystyny Kirschke¹. Drugą nagrodę główną w konkursie uzyskało troje studentów z Uniwersytetu w Madrycie: Amelia Agea Amador, Carmen Belén Morales Vizcaíno, Sebastián Manuel Rueda Godino, których praca dyplomowa „Water in the Generalife orchards: transformation and configuration of a landscape”, wykonana pod kierunkiem dr. arch. Eduardo Mosquera Adell, dotyczyła kompozycji wody w sadach Generalife w Granadzie².

Nagrodzone prace uznano za symboliczną próbę odczytania i współczesną kontynuację idei prof. Jana Zachwatowicza (1900–1983) – projektanta, konserwatora i wybitnego znawcy architektury polskiej. Wykształcony w Petersburgu nostryfikował w 1925 r. dyplom architekta na Politechnice Warszawskiej, gdzie podjął asystenturę w Katedrze Rysunku Odręcznego (u prof. Zygmunta Kamińskiego). Od 1930 r. pracował w Zakładzie Architektury Polskiej prof. Oskara Sosnowskiego, łącząc pracę dydaktyczną z badaniami warszawskiej Starówki. Od 1939 r. kierował Katedrą, która funkcjonowała w sposób tajny do końca wojny. Jednocześnie działał w Delegaturze

Technology under the supervision of Professor dr hab. inż. arch. Krystyna Kirschke¹. The second main prize was awarded to three students from the University in Madrid, i.e. Amelia Agea Amador, Carmen Belén Morales Vizcaíno, and Sebastián Manuel Rueda Godino, whose diploma thesis entitled “Water in the Generalife orchards: transformation and configuration of a landscape” under the supervision of dr. arch. Eduardo Mosquera Adell, referred to the water composition of the Generalife orchards in Granada².

The awarded works were considered to be a symbolic attempt at interpretation and contemporary continuation of Professor Jan Zachwatowicz’s (1900–1983) idea – a designer, conservator, and remarkable expert on Polish architecture. He was educated in Petersburg and then graduated from Warsaw University of Technology in 1925 as an architect, where he worked as an assistant in the Department of Hand Drawing (under the supervision of Professor Zygmunt Kamiński). Since 1930 he worked at the Institute of Polish Architecture of Professor Oskar Sosnowski, combining didactic work with research on the Warsaw Old Town. From 1939 he headed the Institute which functioned in secret until the end of the war. At the same time he was active in the Government Delegation for the Country (a secret office of the Government in Exile) and established conservation services which were

¹ Na ten temat także [1], [2].

² Przyznano jeszcze cztery równorzędne wyróżnienia, które otrzymali: Ewelina Kubanek („Wprowadzenie Muzeum Ziemiaństwa do klasycystycznego pałacu w Nawrze jako problem architektoniczno-konserwatorski”), Wydział Budownictwa, Architektury i Inżynierii Środowiska Uniwersytetu Technologiczno-Przyrodniczego w Bydgoszcy, Jacek Kuśmierski („Promenada Hugo Richtera jako element systemu ścieżek spacerowych Wrocławia”), Wydział Inżynierii Kształtowania Środowiska i Geodezji Uniwersytetu Przyrodniczego we Wrocławiu, Ilona Pisera („Koncepcja rewaloryzacji starego miasta wraz z kompleksem zamkowym w Międzyzrzeczu”), Wydział Budownictwa, Architektury i Inżynierii Środowiska Uniwersytetu Zielonogórskiego i Bartosz Mikołajczyk („Karmelićkie założenie klasztorne w Trutnowie z 2 ćw. XVIII wieku – jego dzieje i problematyka konserwatorska”), Wydział Sztuk Pięknych Uniwersytetu M. Kopernika w Toruniu. Wyniki konkursu podano na stronie PKN ICOMOS [3].

¹ On this subject see also [1], [2].

² Four other equal distinctions were awarded to Ewelina Kubanek (“Introduction of the Museum of the Polish Landed Gentry to the Classicist palace in Nawra as an architectural and restoration problem”), Faculty of Civil Engineering, Architecture and Environmental Engineering, University of Technology and Life Sciences in Bydgoszcz, Jacek Kuśmierski (“Hugo Richter Promenade as part of Wrocław’s walking path system”), Faculty of Environmental Engineering and Geodesy, Wrocław University of Environmental and Life Sciences, Ilona Pisera (“The concept of reconstructing of the old town together with the castle complex in Międzyzrzecze”), Faculty of Civil Engineering, Architecture and Environmental Engineering, University of Zielona Góra, and Bartosz Mikołajczyk (“Carmelite convent layout in Trutnov from the second quarter of the 18th century – its history and restoration issues”), Faculty of Fine Arts, Nicolaus Copernicus University in Toruń. The results of the competition are available on PKN ICOMOS website [3].

Rządu na Kraj (tajnym organie Rządu na Uchodźstwie), tworząc służby konserwatorskie przygotowane do odbudowy kraju ze zniszczeń w ramach Biura Odbudowy Stolicy. W latach 1945–1957 był Generalnym Konserwatorem Zabytków w Polsce, twórcą planu zakładającego odbudowę budynków staromiejskich w Warszawie na podstawie źródeł i ikonografii, a w wypadku ich braku, poprzez tworzenie pseudohistorycznych stylizacji. Taką metodę rekonstrukcji zastosowano także przy odbudowie innych mocno zniszczonych centrów miast (np. we Wrocławiu). W 1964 r. Profesor reprezentował Polskę na II Międzynarodowym Kongresie Architektów i Techników Zabytków, podpisując postanowienia tzw. Karty Weneckiej. Odszedł na emeryturę w 1970 r., lecz przez następne lata kontynuował działalność konserwatorską³.

Jury bardzo wysoko oceniło dyplom Mateusza Dołęgi (il. 2–4), dobór tematu i chęć zrewaloryzowania unikatowego, jednego z najstarszych w skali Europy zespołu obiektów kolejowych w Piła⁴. Składają się na niego dwie XIX-wieczne parowozownie – okrągła (1870–1874) i wachlarzowa – oraz wiele innych obiektów infrastruktury kolejowej (obrotnice do zmiany kierunku jazdy, wieże wodne, przepompownia z żurawiem do napełniania wodą lokomotyw oraz budynki magazynowe). Uznanie wzbudziły także wyczerpujące analizy towarzyszące projektowi oraz rozwiązanie funkcjonalne zakładające udostępnienie dla zwiedzających wciąż działającego warsztatu naprawczego w lokomotywowni wachlarzowej oraz jej przemyślana rozbudowa. Dzięki temu mógł powstać nowoczesny, sprawnie działający kompleks ekspozycyjno-dydaktyczny o niezwykle interesujących, alternatywnych scenariuszach zwiedzania. Założono duży napływ turystów, dzięki możliwości dojazdu na teren muzeum samochodami i autokarami, a także specjalnym zabytkowym taborem kursującym z dworca kolejowego. Aby to umożliwić, stworzono wygodny dojazd i zadaszony peron. Rowerzystom i pieszym zapewniono dojsię od strony rzeki, gdzie w przyszłości rozważane jest powstanie przystanku tramwaju wodnego.

Nowa część dokonana do kompleksu wyróżnia się formą. Została całkowicie przeszklona, łącznie z wieżą zaproponowaną na styku z parowozownią wachlarzową. Jest funkcjonalna, ale również harmonijnie wpisuje się w istniejącą zabudowę kolejowo-przemysłową, uzupełniając i podkreślając jej rangę. Tu zlokalizowano wejście główne, które prowadzi do strefy wejściowej z kasami i sklepem z pamiątkami. W holu, gdzie wyeksponowano ceglana ścianę szczytową lokomotywowni wachlarzowej i zachowano istniejące tory kolejowe, stworzono efekt przenikania się zabytku z nową strukturą. Zorganizowano

prepared for the reconstruction of the country from the war destruction within the Capital Reconstruction Bureau. In the years 1945–1957 he was the General Conservator-restorer of Monuments in Poland, he authored a plan to reconstruct old town buildings in Warsaw on the basis of sources and iconography, and in the absence of them, by creating pseudohistory stylisations. This kind of method of reconstruction was also used in the reconstruction of other severely destroyed urban centres (e.g. in Wrocław). In 1964 the Professor represented Poland at the 2nd International Congress of Architects and Monument Technicians, drafting the provisions of the so-called Venice Charter. He retired in 1970, but continued his restoration work during the next years³.

The jury highly assessed Mateusz Dołęga's diploma (Fig. 2–4), his choice of the theme and his desire to revive the unique and one of the oldest Europe's railway facility complexes in Piła⁴. It consists of two 19th-century locomotive sheds – a round type (1870–1874) and a fan type – and many other railway infrastructure facilities (turntables, water towers, pumping stations with a crane to fill locomotives with water as well as warehouse buildings). Comprehensive analyses which accompanied the project and a functional solution that provided visitors with a still-working repair shop at the fan locomotive shed and its well thought out extension were also appreciated. Thanks to this, a modern, efficient exhibition and teaching complex with extremely interesting alternative scenarios could be created. Thanks to this, a modern, efficient exhibition and didactic complex with extremely interesting alternative sightseeing scenarios could be constructed. It was assumed that there would be a large influx of tourists due to the possibility of an easy access to the museum by cars and coaches as well as by a special historic train which started its journey from the railway station. To make it possible, a convenient approach and a covered platform were constructed. Cyclists and pedestrians were provided access from the river side where a water tram stop is planned to be constructed in the future.

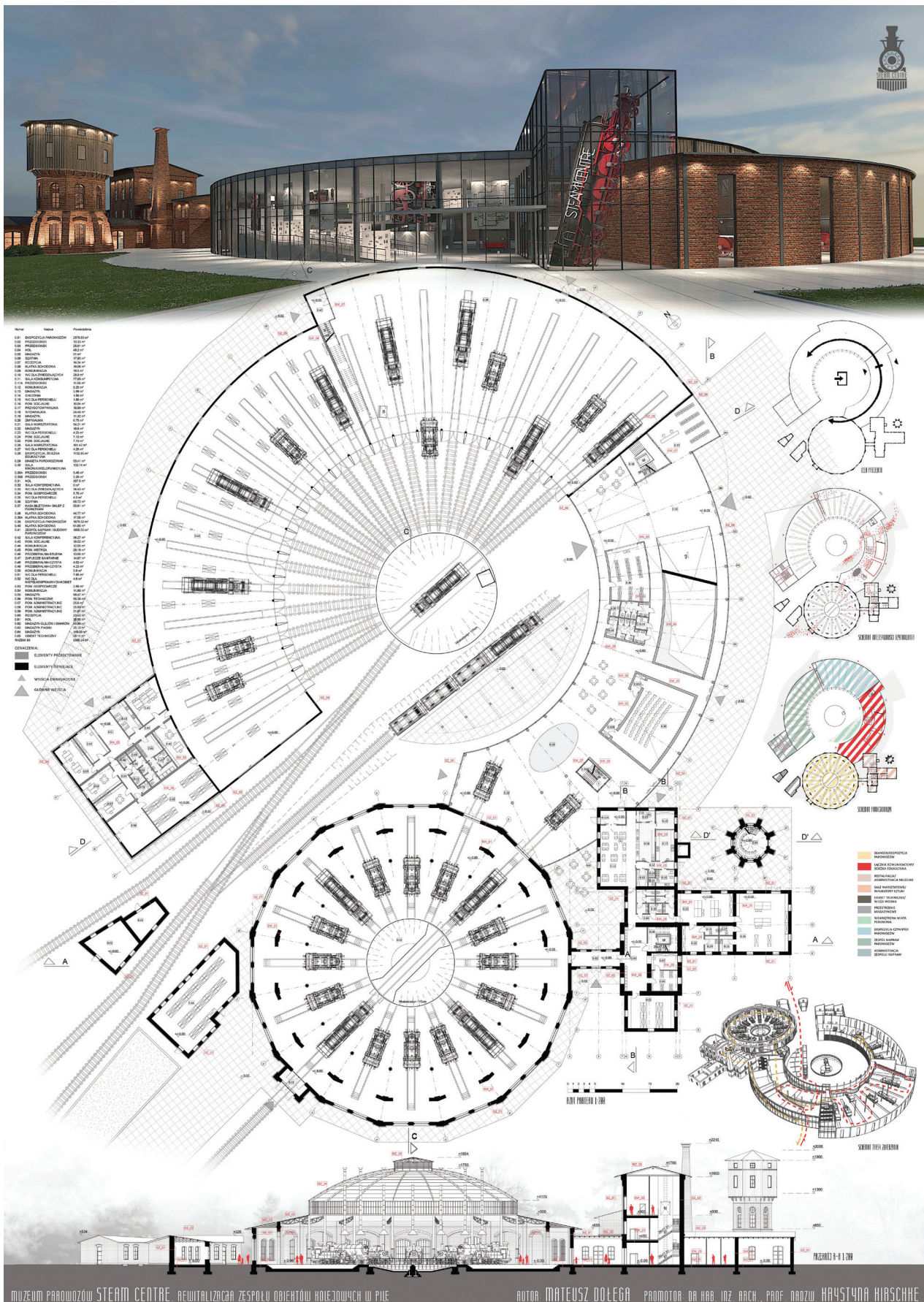
A new part which was added to the complex is distinguished by its form. It was completely glazed, including the tower which was situated next to the fan locomotive shed. It is functional but it also harmoniously integrated into the existing railway and industrial development, complementing and emphasising its importance. The main entrance, which was situated in the new part, leads to the entrance zone with ticket offices and a souvenir shop. In the lobby, where the brick gable wall of the fan locomotive shed was exposed and the existing railway tracks were preserved, a special effect was created which consisted in

³ Por. [5]. Od 1954 r., zaprojektowany przez J. Zachwatowicza znak (tzw. Błękitna Tarcza) służy do międzynarodowego oznaczania obiektów zabytkowych.

⁴ Por. [4]. Pierwsze połączenie kolejowe szlaku Królewskiej Pruskiej Kolei Wschodniej (*Ostbahn*) otrzymała Piła w 1851 r. Z czasem stała się ważnym węzłem komunikacyjnym, skąd odprawiano pociągi w siedmiu kierunkach. Zespół obiektów kolejowych będących przedmiotem projektu usytuowany jest na wschód od stacji Piła Główna.

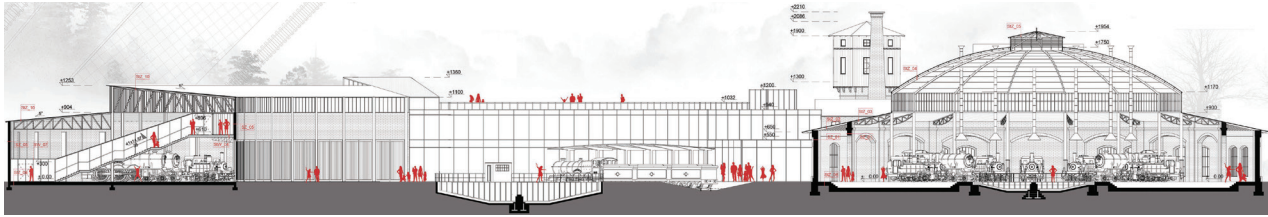
³ Cf. [5]. Since 1954, the sign (the so-called Blue Shield) which was designed by J. Zachwatowicz, has been used for the international marking of historical objects.

⁴ Cf. [4]. Piła was given the first railway connection of the Royal East Prussian Railway route (*Ostbahn*) in 1851. In the course of time, it became an important transport hub, from which trains went in seven directions. The complex of railway objects being the subject of the project is located east of the Main Railway Station (Piła Główna Station).



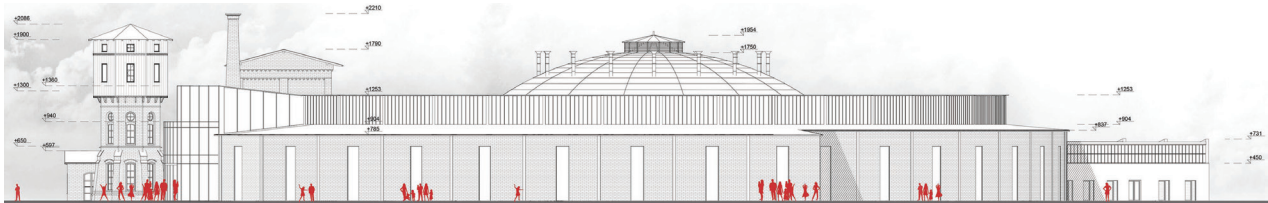
II. 2. Wybrane rysunki nagrodzonego projektu: rzut przyziemia kompleksu, schematy funkcjonalne i wizualizacje (autor: M. Dołęga)

Fig. 2. Selected drawings of the rewarded project: ground floor plan of the complex, functional diagrams and visualizations (by M. Dołęga)



Il. 3. Przekrój C-C zrewitalizowanego i rozbudowanego kompleksu zabytkowych budowli kolejowych w Piła (autor: M. Dołęga)

Fig. 3. C-C section of the complex of the monumental railway buildings complex in Piła (by M. Dołęga)



Il. 4. Elewacja północna zrewitalizowanego i rozbudowanego kompleksu zabytkowych budowli kolejowych w Piła (autor: M. Dołęga)

Fig. 4. The north elevation of the monumental railway buildings complex in Piła (by M. Dołęga)

w niej również część ekspozycyjną na pochylniach łączących poszczególne ścieżki zwiedzania w zamkniętą całość. Dodatkową atrakcją jest wykorzystanie zewnętrznej obrotnicy do pokazów, które można obserwować z wnętrza nowego budynku oraz tarasu widokowego na jego dachu.

W ramach muzeum przewidziano dalsze funkcjonowanie w parowozowni wachlarzowej jedynej w Polsce przedsiębiorstwa zajmującego się naprawą zabytkowego taboru kolejowego. Stworzono obudowany, oszklony korytarz obiegający wewnątrz budynek na poziomie pierwszego piętra, umożliwiający zwiedzającym wgląd do warsztatu. Udostępniona do zwiedzania jest też lokomotywownia okrągła, w której stworzono skansen z parowozami i wagonami. W zaproponowanym rozwiązaniu udało się zachować i wykorzystać do celów muzealnych lub pomocniczych praktycznie wszystkie obiekty zespołu, np. w dawnej wieży wodnej przewidziano biura obiektu, a na parterze umieszczono restaurację wraz z zapleczem.

W Europie dynamicznie rozwija się tzw. turystyka kwalifikowana – tematyczna, ukierunkowana na obiekty i obszary przemysłowe. W Polsce mamy już przykłady takich rozwiązań, między innymi w województwie śląskim są to huty, kopalnie czy kolej wąskotorowa. Obecnie na stacji Piła Główna zatrzymują się co roku dwa parowozy znane miłośnikom kolejnictwa: „Pirat” (relacji Poznań–Kołobrzeg) oraz „Blues Express” (Poznań–Zakrzewo). W trakcie ich postoju odbywają się pokazy oporządkowania parowozów. To dodatkowy argument, by mając już taką tradycję, stworzyć na bazie tego wspaniałego kompleksu kolejowego muzeum, które będzie stanowiło całoroczną atrakcję.

the intermingling of the monument with the new structure. Inside, there is an exhibition part on the ramps connecting individual tour paths in the form of a closed whole. An additional attraction is the use of an external turntable for shows which can be observed from the interior of the new building and the observation deck on its roof.

Within the framework of the museum in the fan locomotive shed, further functioning of the only company in Poland that deals with historic railway stock repairs was planned. There is also an enclosed glazed corridor around the interior of the building on the first floor, which allows visitors to view the workshop. A round locomotive shed in which there is an open-air museum with steam locomotives and railway carriages was also opened to the public. In the proposed solution, it was possible to preserve practically all facilities of the complex for museum and auxiliary purposes, for example, in the former water tower the offices of the complex were designed while on the ground floor a restaurant with facility rooms was planned.

In Europe, the so-called qualified tourism is being rapidly developed, namely thematic and aimed at post-industrial facilities and areas. In Poland, we already have examples of this kind of solutions, among other things, steel mills, coal mines, and a narrow-gauge railway in Silesia Province. Nowadays, two steam locomotives, which are well known to the railway enthusiasts, stop at the Piła Główna railway station every year, i.e. “Pirate” (Poznań–Kołobrzeg) and “Blues Express” (Poznań–Zakrzewo). While they are at the station, the shows of steam locomotive servicing take place. This tradition is an additional argument for building a museum on the basis of this magnificent railway complex, which will provide another tourist attraction for the whole year.

Bibliografia/References

- [1] <http://pwr.edu.pl/uczelnia/aktualnosci/praca-magisterska-z-wydzialu-architektury-najlepsza-w-miedzynarodowym-konkursie-pkn-icomos-10338.html> [accessed: 21.12.2016].
- [2] <http://naukawpolsce.pap.pl/aktualnosci/news,412574,mateusz-dolega-z-wroclawia-zwyciezca-miedzynarodowego-konkursu-architektonicznego.html> [accessed: 5.01.2017].
- [3] <http://www.icomos-poland.org/index.php/archiwum-aktualnoci/169-nagroda-im-profesora-jana-zachwatowicza> [accessed: 20.11.2016].
- [4] <http://dlibra.bibliotekaelblaska.pl/dlibra/doccontent?id=4392> [accessed: 7.05.2016].
- [5] *Jan Zachwatowicz. Architekt. 1900–1983*, red. M. Pleskaczyńska, P. Majewski, Zamek Królewski w Warszawie, Warszawa 2013.

Streszczenie

Mateusz Dołęga (Wydział Architektury Politechniki Wrocławskiej) zdobył główną nagrodę w międzynarodowym konkursie ICOMOS na najlepszą pracę magisterską obronioną w roku 2016. W artykule przedstawiono fragment części graficznej projektu dyplomowego, który zawierał również obszerne opracowanie tekstowe. Kluczowym zagadnieniem projektu była rewaloryzacja i rozbudowa historycznego kompleksu budynków kolejowych w Piłi. Są one przeznaczone na muzeum parowozów „Steam Centre” z miejscem na wystawy i edukację. Co więcej, w wachlarzowej parowozowni goście będą mogli zwiedzać istniejący warsztat, gdzie parowozy są naprawiane i odbudowywane. Atrakcyjność muzeum urozmaica prezentacje pracy parowozów na zewnętrznej obrotnicy, przejażdżki historycznym taborem i pokazy przygotowywania parowozów do pracy.

Słowa kluczowe: rewitalizacja, kompleks kolejowy, Piła, ICOMOS

Abstract

Mateusz Dołęga (Faculty of Architecture, Wrocław University of Science and Technology) won the top prize in the ICOMOS international competition for the best master's thesis defended in 2016. The article presents the fragment of graphic part of the diploma project, which also included a comprehensive textual design. The key issue of the project was revalorization and extension of a historical complex of railway buildings in Piła. They are designed for a museum of steam locomotives “Steam Centre” with a space for exhibitions and education. What is more, in half-round locomotive shed visitors can explore existing workshop where steam locomotives are repaired and reconstructed. The attractiveness of the museum is diversified by: presentations of working steam locomotives on the outside turntable, rides with historical rolling stock and demonstrations of preparing steam locomotives to use.

Key words: revitalisation, railway complex, Piła, ICOMOS