

Ulrich Schroeter Schroeter

Eduard Römer, jeden z zapomnianych budowniczych XIX wieku, architekt dworca w Kostrzynie nad Odrą

Nadwarciański Rocznik Historyczno-Archiwalny nr 17, 375-385

2010

Artykuł został opracowany do udostępnienia w internecie przez Muzeum Historii Polski w ramach prac podejmowanych na rzecz zapewnienia otwartego, powszechnego i trwałego dostępu do polskiego dorobku naukowego i kulturalnego. Artykuł jest umieszczony w kolekcji cyfrowej bazhum.muzhp.pl, gromadzącej zawartość polskich czasopism humanistycznych i społecznych.

Tekst jest udostępniony do wykorzystania w ramach
dozwolonego użytku.

Ulrich Schroeter
Strausberg (Niemcy)

Eduard Römer, jeden z zapomnianych budowniczych XIX wieku, architekt dworca w Kostrzynie nad Odrą*

Dedykuję ten tekst Panu Zbigniewowi Czarnuchowi z okazji Jego osiemdziesiątych urodzin, pełen wdzięczności za Jego badania i pytania na temat historii Nowej Marchii, które przyczyniły się do powstania także niniejszego niewielkiego studium.

Wprowadzenie

Za cztery lata minie dwieście lat od dnia urodzin budowniczego dworca w Kostrzynie, architekta Eduarda Römera. Jako architekt działał w drugiej połowie XIX wieku w Królestwie Pruskim. Urodził się w stuleciu, które miało stać się czasem tryumfu rewolucji przemysłowej. To właśnie za życia Römera miała ona doprowadzić do bezprecedensowych przemian w życiu społecznym i warunkach produkcji. Industrializacja oznaczała przełom w technologii produkcji, w technice, w sposobach pozyskiwania energii, transporcie, wzroście liczby ludności oraz strukturach społecznych.

W następnych dziesięcioleciach coraz gęstsza sieć żelaznych dróg przecinała Europę. Obok krajowych i międzynarodowych połączeń dalekobieżnych między metropoliami, miastami, regionami przemysłowymi i portami morskimi powstawały także koleje drugorzędne, zarówno prywatne, jak i państwowe, otwierające coraz to nowe, także wiejskie, przestrzenie, które traciły przez to swoją prowincjonalność.

Wznoszone w związku z tym liczne dworce kolejowe wszelkiego rodzaju poszerzały zakres działalności architektów, czy raczej „budowniczych”, jak ich wtedy nazywano, a także dawały im pewne źródło dochodów. Stanowiły nowe wyzwanie zawodowe, przy którym architekt mógł wykazać się kreatywnością. Bo wzorów do naśladowania było bardzo niewiele. Eduard Römer odnalazł w tej niszy swoje znaczące, choć niejedyne, źródło utrzymania. Za niemal symboliczny dla przyszłego głównego zajęcia Römera można uznać fakt, że urodził się w roku, w którym Brytyjczyk George Stephenson wynalazł lokomotywę.

Nowoczesne państwa wymagały powstawania różnego rodzaju budynków administracyjnych i komunalnych, często typowych, które wznoszono wielokrotnie według tych samych planów. I tym właśnie zajął się Römer.

Niektóre z wielkich budowli, które stworzył Römer, przetrwały próbę czasu. Cztery z jego największych, najbardziej znaczących dzieł stoją do dziś. Są to: budynek

* Tłumaczenie Grzegorz Kowalski.

byłego szpitala diakonis Bethanien w Berlinie-Kreuzbergu, używany już jednakowoż w innej roli, dawny szpital dla umysłowo chorych prowincji w Świeciu, kościół w Santoku i niestety tylko jeden z jego wielkich dworców kolejowych, a mianowicie dwupiętrowy dworzec na węzłowej stacji w Kostrzynie, dawniej Cüstrin-Neustadt. Za czasów Römera pisało się jeszcze Cüstrin, dopiero od 1929 r. oficjalna nazwa brzmiała Küstrin. Budynek do dziś wykorzystywany jest jako dworzec, jednak poziom tego wykorzystania jest o wiele niższy, niż planowano 150 lat temu. Jest to jeden z trzech zachowanych w swej substancji zabytkowych budynków kostrzyńskiego Nowego Miasta, obok wieży ciśnień oraz Pruskiego Urzędu Miar i Wag, dziś Domu Kultury, pod względem architektonicznym najcenniejszy z nich. Być może wciąż jeszcze istnieją któreś z mniejszych budowli Römera zaprojektowanych dla kolei, poszukiwanie ich byłoby zapewne interesującym zajęciem i mogłoby zostać zwieńczone sukcesem.

Informacje biograficzne

Niewiele udało się dotychczas znaleźć informacji o życiu osobistym Römera, nie odkryto także żadnego portretu.

Eduard Römer był człowiekiem XIX wieku. Urodził się w roku 1814, a zmarł w 1895, w wieku 81 lat. Nie wiadomo nic ani o jego rodzinie, ani o miejscu, gdzie spoczywa, ani o ogólnym wykształceniu czy małżeństwie, wszystko to spowija mgła tajemnicy. Zapewne w sposób typowy dla swoich czasów zdał maturę w jakimś gimnazjum i odbył służbę wojskową; być może także został oficerem rezerwy.

Studia architektoniczne

Również okres studiów Römera to zagadka, nie znamy ani miejsca, ani czasu, w którym studiował. Jedyna informacja, jaką można znaleźć w literaturze, jest błędna lub fałszywa. KRINGS (str. 471) podaje, że Römer w latach 30. dziewiętnastego wieku studiował architekturę na słynnej Akademii Sztuk Pięknych w stolicy i siedzibie królów Bawarii, Monachium. Jednak zapewne mamy tu do czynienia z pomyleniem nazwisk. Księgi immatrykulacyjne Akademii Monachijskiej zostały opublikowane w Internecie. Nie ma tam nazwiska Eduarda Römera, jest za to Eduard von Römer, syn właściciela ziemskiego z Wilna, urodzony w 1831 r.; został immatrykulowany w 1869 roku, kiedy „nasz” Römer miał już 54 lata i miał za sobą budowę dużego szpitala i wielkiego dworca.

„Nasz” Römer wzmiankowany jest już we wczesnych latach jako współpracownik słynnych berlińskich architektów. Możemy w związku z tym przyjąć – z dużą dozą niepewności – że studiował na Akademii Architektury w Berlinie i tam poznał owych panów.

Równie niewiele wiemy o podróżach naukowych, które z pewnością podejmował. Podróże tego rodzaju były obowiązkowe wśród studentów architektury. Jego koledzy chętnie odwiedzali Włochy, Francję, Wielką Brytanię i różne kraje niemieck-

kie w celu studiowania istniejącej architektury. Później, kiedy już radca budowlany Römer był pozyskany do budowy dworca Śląskiego w Berlinie, „na specjalne zlecenie pana Ministra Handlu, Rzemiosła i Robót Publicznych” podjął podróż do południowych Niemiec, Austrii oraz Szwajcarii, aby „wykorzystać bogate doświadczenia i różnorodne eksperymenty, które podejmowano w innych miejscach, do budowy tegoż dworca.” (Z czasopisma *Zeitschrift für Bauwesen*, 1870, cyt. za KRINGS, strona 115).

W pracowni Stülera i Sollera w Berlinie

Zaledwie dwudziestoosmioletniego architekta Eduarda Römera spotykamy w 1842 r. w Królestwie Pruskim, w jego stolicy i siedzibie dworu królewskiego, rozwijającym się szybko Berlinie. Römer musiał już jako student cieszyć się znaczącą reputacją. Był bowiem przez dwa lub trzy lata pracownikiem – a może należałoby powiedzieć: praktykantem? – u słynnych mistrzów, Theodora Augusta Steina (1802–1876), Augusta Sollera (1805–1853) i Augusta Stülera (1800–1865). Stüler był następcą Persiusa i od 1842 r., kiedy Römer zaczął pracę w Berlinie, „architektem królewskim”. Stein, Soller i Stüler prowadzili prawdopodobnie wspólną pracownię. Byli uczniami Schinkela. Za ich pośrednictwem sposób pojmowania architektury przez Schinkela trafił także do praktycznych rozwiązań stosowanych przez Eduarda Römera. Miał więc on bardzo bliskie związki z najsłynniejszymi niemieckimi architektami XIX wieku, działającymi nie tylko we wszystkich krajach niemieckich, lecz także w wielu innych państwach Europy. Nie byli to już artyści pruscy czy bawarscy, lecz niemieccy, ba, europejscy. Zalicza się do nich także Gottfried Semper, którego książka „*Der Stil in den technischen und tektonischen Künsten oder praktische Aesthetik*”, opublikowana w 1860 r., stanowiła inspirację dla ówczesnego środowiska architektów, a więc także dla Römera.

W czasie pracy Römera Stüler prowadził wstępne prace koncepcyjne i projektowe m. in. nad sześcioma kościołami, uniwersytetem w Królewcu, Muzeum Szwedzkim w Sztokholmie, zamkiem księcia Radolina w Jarocinie, Zamkiem Królewskim we Wrocławiu, moście na Wiśle w Tczewie itd.; niektóre z tych projektów również wtedy ukończył. W wielu z tych prac Stülera Eduard Römer być może brał udział. Możemy więc z czystym sumieniem przyjąć, że współtworzył neoromańską bazylikę w Dębnie czy kościół św. Mateusza w Berlinie, choć niekoniecznie był głównym ich architektem. Kościół ten stoi do dziś.

Również Soller był budowniczym wielu kościołów, domów parafialnych i szkół, m. in. kościoła w Nietkowie niedaleko Zielonej Góry. Römer mógł mieć swój udział również we wzniesieniu tej świątyni.

Samodzielne projekty Römera

Dominująca była cegła ceramiczna, typowy element szkoły Schinkela. Stosowanie jej w szerszym zakresie okazało się możliwe po wynalezieniu pieca pierścienio-

wego, który mógł dostarczać duże ilości cegieł o stałej jakości. Cegły transportowano na wodzie. Te do budowy dworca w Kostrzynie docierały na miejsce przez Wartę i Odrę.

Konstrukcje tego rodzaju miały surowy charakter, w Berlinie rugany jako „styl koszarowy”. W celu uniknięcia monotoności fasad stosowano reliefy z palonej, nieglazurowanej gliny, a więc kształtówki z terakoty stosowane jako elementy dekoracyjne, jako „sztuka na murach”. I tak oto szeroko zakrojone budownictwo w Królestwie Pruskim, w którym Römer miał swój niemały udział, spowodowało rozwój wysoko wykwalifikowanych zakładów ceramicznych, w tym oczywiście także w Nowej Marchii, np. w Witnicy czy Giżynie koło Myśliborza. Zakłady te były w stanie produkować elementy budowlane z terakoty wysokiej jakości i w dużych ilościach. O ich solidności, ale także wysokiej wartości estetycznej można przekonać się do dziś na kostrzyńskim dworcu.

Pierwszą budowlą, pod którą Eduard Römer podpisał się jako odpowiedzialny architekt, wspierany przez architektów Theodora Steina i Theodora Fliednera, być może zresztą współodpowiedzialnych, był szpital diakonis Bethanien w Berlinie. Ten reprezentacyjny, współkształtujący obraz miasta budynek na Berlinie-Kreuzbergu (wówczas Berlin-Luisenstadt) przy Marianneplatz został zbudowany w latach 1845-1847. Można go podziwiać do dziś. Jest to jedyne zachowane dzieło Römera w Berlinie, dziś w nowej funkcji jako „Dom Artystów Bethanien”. Pozycja „Berlin Architektur. Architekturführer” (strona 221) tak opisuje ten budynek: „To wzorcową lokalizacją dla szpitala. Dzięki budynkowi plac uzyskuje unikalny wygląd. Dwie nadzwyczaj wąskie, osmiokątne wieże, zwieńczone ostrymi, stożkowymi dachami wyrastają ponad wejściami. Ten wyjątkowo oszczędnie wykonany obiekt opiera się na projekcie Ludwiga Persiusa, pomysł środowego ryzalitu z osmiokątnymi wieżami pochodzi od Friedricha Stülera. Wnętrze z kaplicą przyszpitalną ma charakter neogotycki i neoromański”.

W Muzeum Architektury Politechniki Berlińskiej wymieniono następujące budowle Römera:

- wspomniany już szpital diakonis Bethanien w ówczesnym Luisenstadt, dzisiaj Kreuzberg w Berlinie, zbudowany w latach 1845-47, Mariannenplatz 1-3.
- dworzec Śląski, a konkretnie główna hala dworcowa z pomniejszą halą terminalową i salonem królewskim. Urządzenia kolejowe – jak przy wszystkich dworcach – projektowali tak zwani wówczas „budowniczo-kolejowi”, natomiast główne hale terminalowe – „zwykli” architekci.

Dworzec ten zastąpił mniejszy dworzec Frankfurcki, stając się jednym z największych przybytków tego rodzaju w mieście, punktem wyjazdowym na Śląsk i dalej do Wiednia. Według planów Römera przebudowano i rozbudowano istniejący dworzec czołowy Kolei Frankfurckiej, od 1852 r. Królewskiej Dolnośląsko-Marchijskiej Kolei Żelaznej. Dotychczasowy budynek został zastąpiony przez wielką halę o ponad dwustumetrowej długości. Był to surowy budynek ceglany o „wartym uwagi starożytnym charakterze” (KRINGS, strona 122), w ciemnym, żółtoczerwonym kolorze i stylu romańskim, z półkolistymi łukami i kolumnadami. Budowę rozpoczęto w 1867 r., dzieło przekazano do użytku 16 sierpnia 1869 r. Jeśli spojrzymy na stojący do dziś dworzec w Kostrzynie, to dostrzeżemy pewne podobieństwa. Tamten budynek

już nie istnieje. Określenie „Dworzec Śląski” („Schlesischer Bahnhof”) zastąpiono w 1950 roku mianem „dworzec Wschodni” („Ostbahnhof”).

- Budynek terminala przy dworcu w Görlitz, 1870. Dziś już nie istnieje.
- 1858 Budynek terminala z dekoracją poczekalni dla dworca w Kostrzynie, gdzie krzyżują się ważne szlaki kolejowe Królewskiej Kolei Wschodniej (Königliche Ostbahn) na górnym poziomie oraz ważne połączenie między regionami przemysłowymi Śląska z jednej strony i szczecińskiego portu morskiego z drugiej – na dolnym poziomie.
- Dalsze budynki eksploatacyjne dla Dolnośląsko-Marchijskiej Kolei Żelaznej:
 - o prawdopodobnie projekt do wielokrotnego wykorzystania:
 - czterorodzinny dom dla dróżników,
 - sterówka,
 - budka zwrotniczego,
 - o jako projekty jednorazowe:
 - stacja pomp na dworcu w Görlitz,
 - budynek dworca w Dąbroszynie dla Królewskiej Pruskiej Kolei Wschodniej.
- Budynek zachodniopruskiego Prowincjalnego Zakładu dla Psychicznie Chorych w Świeciu nad Wisłą.
- Ruina zamku zakonnego w Świeciu, budowa nie doszła do skutku.
- Ruina zamku zakonnego w Radzynie, Prusy Wschodnie.
- Kościół na 530 miejsc siedzących w Santoku.
- Synagoga.
- Seminarium duchowne.
- Budynek straży.

KRINGS (strona 471) wymienia:

- Od 1856 r. w budownictwie kolejowym: Berlin, dworzec Śląski, 1866–69.
- Potem niestety już tylko ogólnie: Liczne dworce na Dolnym Śląsku i w Saksonii. Nie wiadomo przy tym, czy KRINGS ma na myśli ówczesne Królestwo Saksonii, czy może współczesny kraj związkowy Niemiec, zapewne jednak ten ostatni, z dworcem w Görlitz.
- Udział w konkursie na dworzec Główny we Frankfurcie nad Menem, 1880.

KRINGS pomija więc dworzec w Kostrzynie i niektóre inne dzieła Römera.

Zakończenie

Eduard Römer był płodnym i twórczym berlińskim architektem, który nie ograniczał się jedynie do budynków kolejowych. Założenia szpitalne i kościół na terenie wiejskim dowodzą jego wielostronności. Budynki Römera charakteryzują się technicyzowaną estetyką i są zapewne także zwiastunami nowoczesnej architektury szkieletowej. Z konstrukcji stalowych rezygnował, jak w większości przypadków w ówczesnych Prusach, z powodów ekonomicznych. Odwołuje się do tradycji słynnych architektów, takich jak Schinkel i Stüler. Zachowany dworzec w Kostrzynie jest charakterystycznym pomnikiem pruskiej architektury kolejowej XIX wieku. Odznacza się historycyzmem w stylu, a także pewnego rodzaju eklektyzmem, przejmującym i

mieszającym różne style. Najważniejsze przy projektowaniu były funkcjonalność i niskie koszty utrzymania. Od zewnątrz budynek promieniował harmonią. „Funkcjonalność też może być piękna.”

Źródła:

Źródła opublikowane:

- Manfred Berger, *Historische Bahnhofsbauten I. Sachsen, Preußen, Mecklenburg und Thüringen*, wyd. II poprawione, Berlin [1978].
- Guido Brendgens i Norbert König, *Berlin Architektur. Architekturführer*, Berlin 2003.
- Ulrich Krings, *Bahnhofsarchitektur. Deutsche Großstadtbahnhöfe des Historismus*, Monachium 1985.
- Uwe Hermann Michas, *Blankenstein – der vergessene Baumeister*, w: „Die Mark Brandenburg. Zeitschrift für die Mark und das Land Brandenburg“, z. 76, s. 10-17, Berlin 2010.
- Der Große Ploetz. Die Daten-Enzyklopädie der Weltgeschichte. Daten, Fakten, Zusammenhänge. Freiburg im Breisgau*, Herder 1998.

Źródła niepublikowane [wszystkie stan na marzec 2010]:

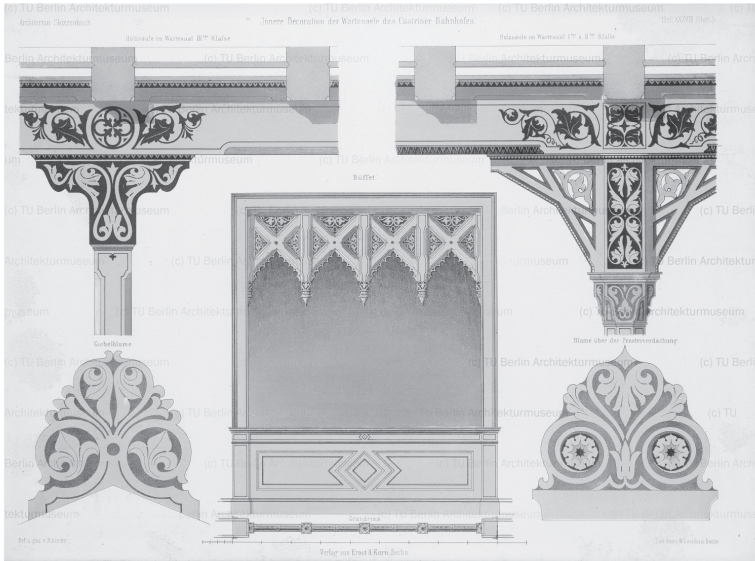
- Wikipedia.org/wiki/Akademie_der_Bildenden_Künste_München. Wikipedia.org/wiki/Friedrich_August_Stueler.
- www.architekturmuseum.ub.tu-berlin.de [Politechnika Berlińska, Muzeum Architektury Biblioteki Uniwersyteckiej. inwentarz z XIX wieku].
- www.a.tu-berlin.de/architekturtheorie/literatur.
- www.adbk.de/Historisches/Chronik/Matrikelbücher – <http://matrikel.adbk.de/05ordner/mb1809-1841> und 1841-1884. [Akademia Sztuk Pięknych w Monachium].
- www.bahnstrecken.de. [Koleje Dolnośląskie]. Berlińska]
- www.berliner-lindenblatt.de.
- www.luise-berlin.de/lexikon.
- <http://www.zlb.de/wissensgebiete/zbs/digibau>. [Centralna Biblioteka Krajowa w Berlinie, Berliner Architekturwelt–Zentralblatt der Bauverwaltung]



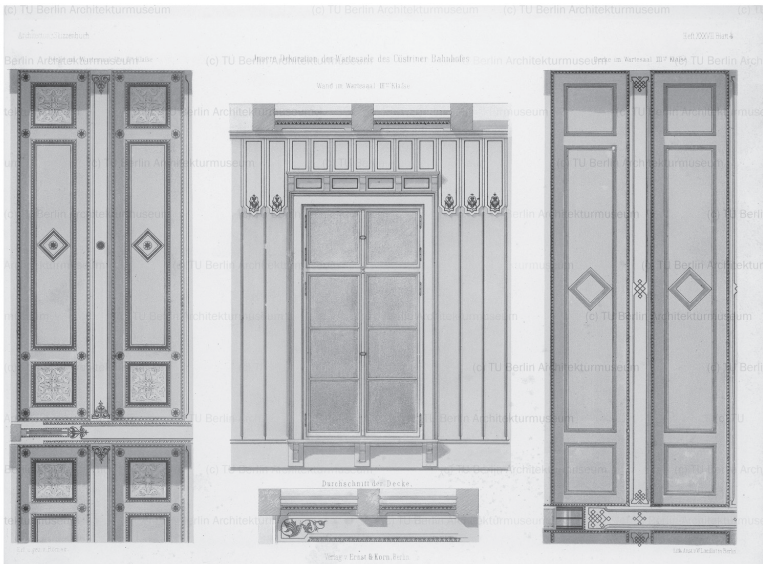
Kostrzyn, dworzec kolejowy (fot. Muzeum Architektury Politechniki Berlińskiej)



Kostrzyn, dworzec kolejowy (fot. Muzeum Architektury Politechniki Berlińskiej)



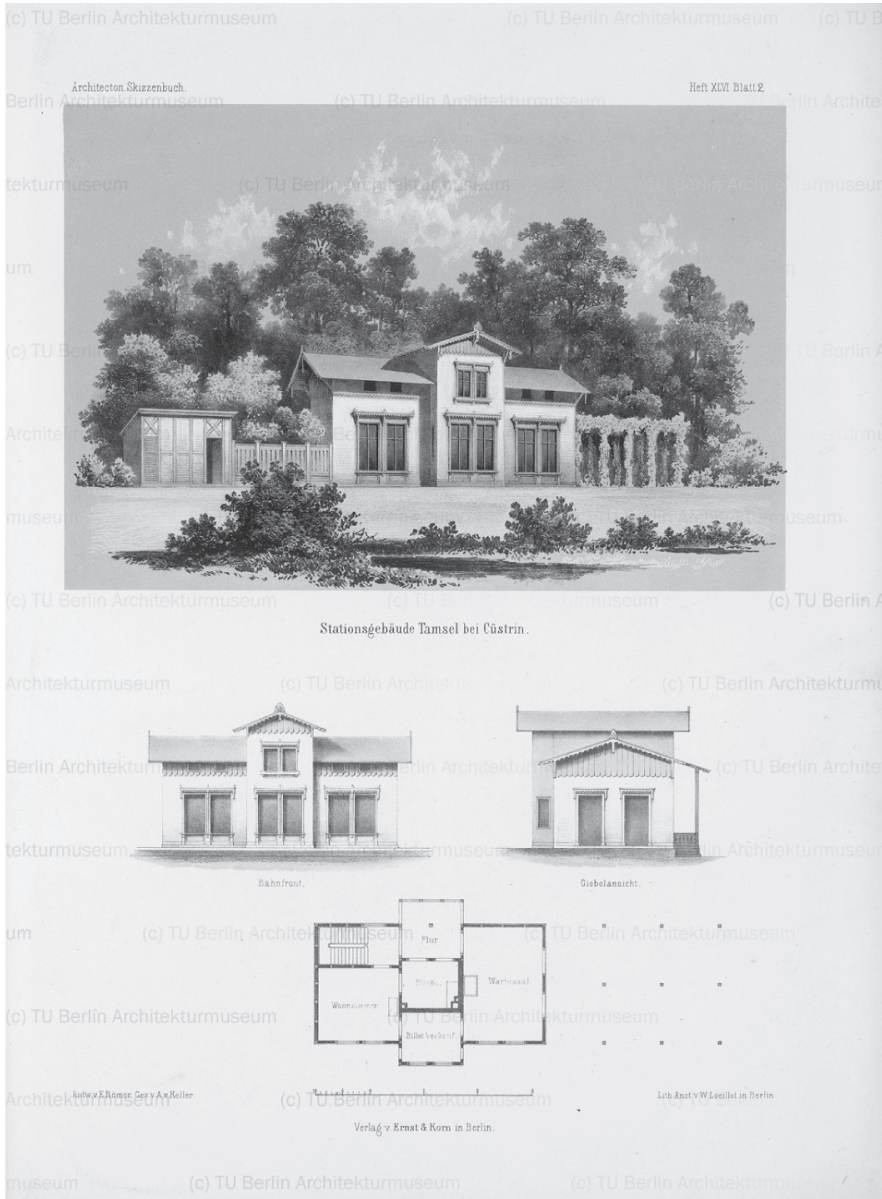
Kostrzyn, detale z dworca kolejowego (fot. Muzeum Architektury Politechniki Berlińskiej)



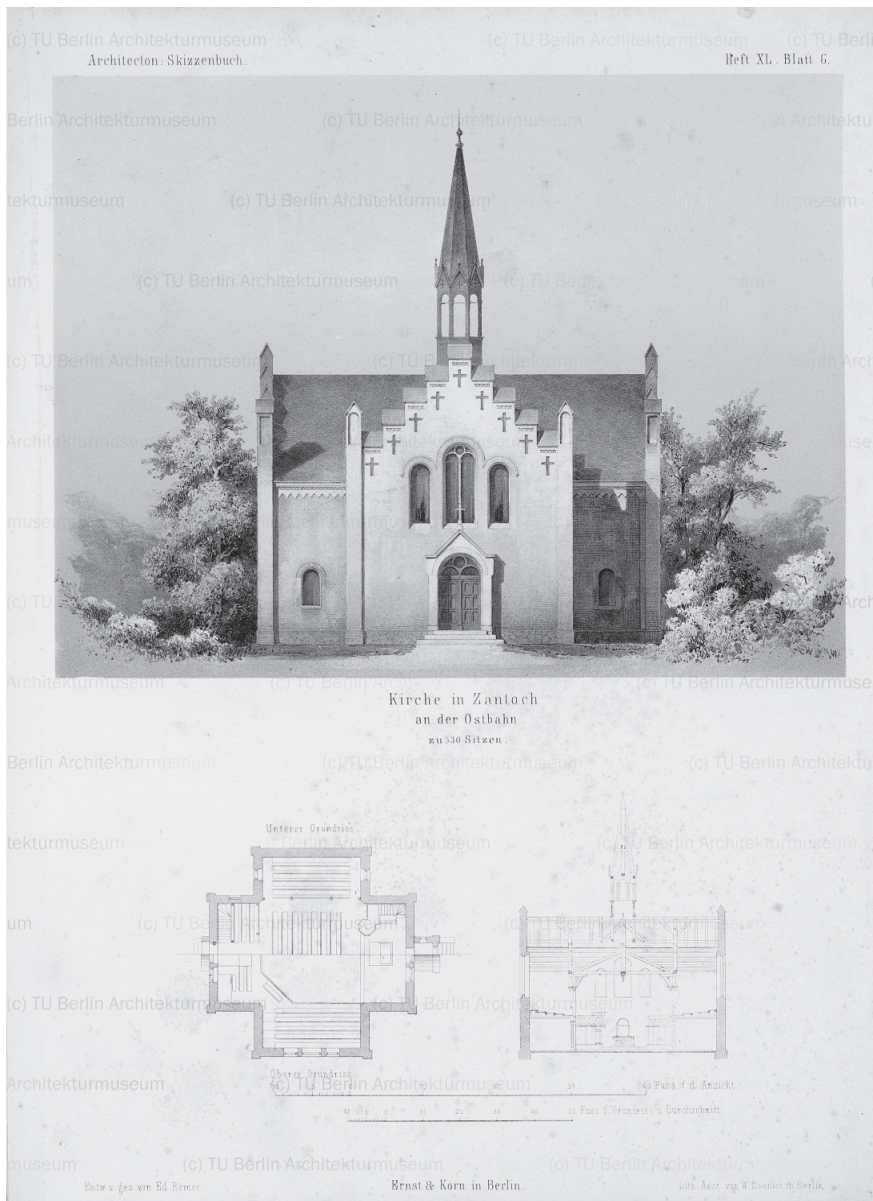
Kostrzyn, detale z dworca kolejowego (fot. Muzeum Architektury Politechniki Berlińskiej)



Dąbroszyn – pierwotna koncepcja dworca kolejowego



Dąbroszyn – dworzec kolejowy (fot. Muzeum Architektury Politechniki Berlińskiej)



Kościół w Santoku (fot. Muzeum Architektury Politechniki Berlińskiej)