

**OCENA KONSERWATORSKA STANU ZACHOWANIA I
PROGRAM POSTĘPOWANIA KONSERWATORSKIEGO
BUDYNKU D. MAGAZYNU KOLEJOWEGO
W EŁKU
nr rej. A-3194**

OBIEKT: *budynek dawnego magazynu*

LOKALIZACJA: *Teren Muzeum Historycznego w Ełku
dz. geodez. nr 1311/1
ul. Wąski Tor 2
19-300 Ełk*

ZLECENIODAWCA: *Muzeum Historyczne w Ełku*

OPRACOWANIE: *Pracownia Konserwatorska GALERIA
16-010 Wasilków/Nowodworce
ul. Storczykowa 31
mgr. Małgorzata Andron*

Nowodworce, listopad 2020

PRACOWNIA KONSERWATORSKA
GALERIA MAŁGORZATA ANDRON
ul. Storczykowa 31, Nowodworce, 16-010 Wasilków
NIP 542 121 30 55, tel. 601 869 506
mail: gosla.andron@gmail.com

Celem opracowania jest ocena konserwatorska stanu zachowania budynku dawnego magazynu kolejowego oraz sporządzenie programu postępowania konserwatorskiego na potrzeby projektu budowlanego związanego z adaptacją obiektu na cele dydaktyczne i wystawiennicze Muzeum Historycznego w Ełku

IDENTYFIKACJA OBIEKTU

- Rodzaj zabytku – budynek w części murowany, otynkowany, w części drewniany
- Czas powstania – ok. 1930 r
- Autor – nieznany
- Lokalizacja – Ełk, teren Muzeum Historycznego, ul. Wąski Tor 2, dz. geodez. Nr 1311/1
- Wpis do rejestru zabytków – nr A- 3194

PRZEDMIOT OPRACOWANIA HISTORIA I OPIS

Przedmiotem opracowania jest budynek dawnego magazynu usytuowany na terenie stacji kolei wąskotorowej – Ełk Wąskotorowy ul. Wąski Tor 1.

Początki wąskotorowej linii kolejowej o początku w Ełku sięgają 1905 roku, kiedy to Starostwo Ełckie zleciło opracowanie jej projektu. Budowę rozpoczęto na przełomie 1911 i 1912 roku. Przygotowano wówczas plac budowy w Ełku. Stację Ełk Wąskotorowy będącą początkową stacją całej kolei zgodnie z praktyką kolei pruskich usytuowano tuż koło stacji normalnotorowej. Budowę linii rozpoczęto wiosną 1912 roku. Wykonano roboty geodezyjne i hydrotechniczne, zbudowano kilkadziesiąt przepustów i kilka mostów. Prace te, podobnie jak budowa nasypów i wykonywanie przekopów, powierzono lokalnym rzemieślnikom.

Pierwszymi powstałymi budynkami były używane do dziś: parowozownia (dziś pełniąca funkcję warsztatu) z 1912 roku oraz magazyn. Układ stacji, na którym istniał trójkąt do obracania lokomotyw eliminował potrzebę budowy obrotnicy.

Wybuch I Wojny światowej w 1914 roku uniemożliwił dokończenie budowy linii. Straty Kolei Ełckiej wyniosły 550 tys. marek. Rosjanie zniszczyli torowisko i wywieźli tabor. Po wojnie sprowadzono dwa kolejne parowozy firmy Jung. Oficjalnie, odbudowa linii zakończyła się 1 grudnia 1915 roku. Według źródeł niemieckich Ełcką Kolej Dojazdową (Ełk Wąsk. - Laski Małe - Turowo oraz Laski Małe - Zawady) oddano do eksploatacji 5 października 1918 roku. W latach 1950-1951 całe torowisko przebudowano.

W latach 1952-1955 wymieniono tabor wagonowy; w 1957 r. zmieniono nazwę na Ełcką Kolej Dojazdową. W 1975 r. wprowadzono trakcję spalinową, wcześniej montując na terenie stacji w Ełku dystrybutor paliwa ze zbiornikiem zagłębionym w ziemi. W 1988 r. przeprowadzono remont kapitalny torowiska; prac na całej długości linii nie ukończono.

W 1991 r. Wojewódzki Konserwator Zabytków w Suwałkach wpisał do rejestru zabytków przestrzenny układ komunikacyjny Ełckiej Kolei Dojazdowej od stacji Ełk Wąskotorowy do stacji Turowo i od stacji Laski Małe do stacji Zawady-Tworki. W 1993 r. uruchomiono pierwsze przejazdy turystyczne, rok później założono tzw. skansen ruchomych zabytków techniki kolejnictwa. W 1994 r. wpisano do rejestru zespół parowozowni normalnotorowej, obejmujący także obiekty i obszar kolei wąskotorowej. W 2002 r. Zarząd Miasta Ełku przejął kolej wąskotorową w użyczenie, przywracając także stara nazwę - Ełcka Kolej Wąskotorowa. W 2014 r. Ełcką Kolej Wąskotorową przejęło Muzeum Historyczne w Ełku i w 2018 przeniosło swoją siedzibę do wyremontowanego budynku dworca.

Budynek dawnego magazynu jest budynkiem jednokondygnacyjnym usytuowanym na planie wydłużonego prostokąta. Fundamenty betonowe nadbudowane ceglana podmurówką. Część magazynowa, południowo-wschodnia, wykonana jest w konstrukcji drewnianej oszalowana deskami mocowanymi pionowo na zakład, na wysokiej, ceglanej podmurówce, podpiwniczona. Część północno-zachodnia jest murowana, otynkowana, w chwili obecnej ocieplona z zewnątrz. Budynek kryty dachem dwuspadowym z poszyciem z blachy. Do elewacji półn-zach przylega niska przybudówka kryta dachem jednospadowym z wejściem zewnętrznym od strony północno-zachodniej. Wejście do części murowanej w elewacji południowo-zachodniej z wysuniętym przed lico, murowanym wiatrołapem i dwuspadowym daszkiem, z dobudowanym w latach 80-tych gankiem. Wejście do drewnianej części magazynowej od strony południowo-zachodniej i północno-wschodniej – wrota drewniane, obite z zewnątrz blachą, przesuwane. Od północno-wschodniej wejście po betonowej rampie, od południowo-zachodniej po drewnianym podeście. Wejście do piwnicy od elewacji południowo-wschodniej. Drugie wejście do piwnicy od strony południowo-zachodniej z zadaszeniem - wtórne. Budynek przedstawia typowy przykład architektury magazynowej przeznaczonej do spedycji kolejowej.

STAN ZACHOWANIA

Budynek magazynu, zwłaszcza jego część murowana, był remontowany. Część murowana pełniła funkcję mieszkania pracowniczego co spowodowało ocieplenie jej elewacji styropianem, powiększenie okna przybudówki i przekształcenia we wnętrzu przybudówki. Dach budynku magazynu i przybudówki pokryty w latach 80-tych blachą – obecnie w stanie dobrym. Przed wymianą poszycia dach kryty był papą i nie zachowały się żadne informacje co do pierwotnego poszycia. Część drewniana magazynu uniknęła większych przekształceń. Od strony południowo zachodniej dobudowane później wejście do piwnicy z pulpitem z zadaszeniem.

Stan techniczny budynku jest na ogół zadowalający. Największym problemem jest zawilgocenie fundamentów spowodowane wadliwym odprowadzaniem wody opadowej z dachu. Wysunięte okapy chronią górne powierzchnie elewacji przed działaniem deszczu, lecz woda z dachu odprowadzana rurami spustowymi spływa bezpośrednio pod elewacje. Część murowaną magazynu otacza betonowa opaska miejscowo popękana i odspojona od elewacji. Woda z rur spustowych wnika w podłoże, powoduje zamakanie fundamentów. Betonowa opaska utrudnia swobodne odparowywanie wody z gruntu i następuje jej migracja w górę w ścianach budynku (zdj. 5). W przypadku uszczelnienia ścian zewnętrznych styropianem, odparowywanie wody następuje we wnętrzu budynku powodując z czasem zawilgocenie i zagrzybienie wewnątrz (zdj. 6). W dolnych partiach ścian we wnętrzu budynku widoczne są ślady zawilgocenia i rozwijają się grzyby pleśniowe. Zawilgocenie dolnych partii budynku spowodowało destrukcję i załamanie desek podłogi w pomieszczeniu kuchennym (zdj. 7). Podlewanie fundamentów wodą z rur spustowych w części drewnianej magazynu powoduje zamakanie cegieł podmurówki, destrukcję tynku, cegieł, końcówek belek stropowych i belki będącej jednocześnie podwaliną (ściana południowo wschodnia). Woda deszczowa padająca na betonową rampę powoduje zalewanie, a następnie silną destrukcję cegieł, belek stropowych piwnicy i oszalowania (zdj. 8; 9; 10; 11; 12).

Oszalowanie wykonane z desek przybitych pionowo na zakład pokryto w latach 80-tych impregnatem ochronnym. W tamtym czasie drewno impregnowano preparatami wycofanymi obecnie z użytku m.in. ze względu na ich szkodliwość. Ciemno brązowy, prawie czarny odcień drewna szalunku wskazuje na użycie Xlamitu żeglarskiego lub Karbolineum. Jednocześnie należy stwierdzić, że stan desek oszalowania jest dobry. Destrukcją dotknięte są miejscowo dolne krawędzie desek w miejscach gdzie występuje większe zawilgocenie od ceglanych podmurówek. Dotyczy to głównie elewacji południowo wschodniej gdzie widoczna jest ponadto destrukcja belki stropowej pełniącej tu także rolę podwaliny (zdj. 9). Pomimo opisanych wyżej zastrzeżeń należy zachować drewniane oszalowanie dokonując napraw uszkodzeń. Można przyjąć, że po ponad trzydziestu latach wietrzenia, szkodliwość zastosowanego impregnatu jest znikoma. Tak wykonane oszalowanie jest jednocześnie bardzo charakterystycznym i autentycznym elementem architektury magazynu. Zachować należy także przesuwane wrota usprawniając mechanizm przesuwu (zdj. 19).

Dzięki ciągłej wentylacji pomieszczenia stan drewnianej konstrukcji jest dobry. Drewniane podłogi, belki stropowe i niektóre drewniane elementy wyposażenia zaatakowane są przez kołatka domowego. Liczne ślady po aktywnym żerowaniu owadów widoczne są głównie w piwnicy, gdzie jest słabe wentylowanie i większa wilgotność (zdj. 13; 14). Kołatek atakuje głównie części bielaste drewna, zatem w przypadku belek stropowych osłabienie ich własności nośnych jest niewielkie i po impregnacji owadobójczej mogą dalej pełnić swoją funkcję. W przypadku desek podłogi zaleca się raczej ich wymianę.

Betonowa rampa jest spękana i ulega korozji (zdj. 11). Szyny, na których jest oparta są skorodowane.

Drewniany podest przy wejściu od strony południowo zachodniej jest prowizoryczny i nadaje się do wymiany (zdj. 15).

Stolarka okienna części mieszkalnej drewniana, skrzynkowa w stanie dość dobrym. Okna wielokrotnie przemalowane. Nadaje się do konserwacji i zachowania. Okna malowane były w kolorze szaro niebieskim (zdj. 16; 17)

Okna części magazynowej drewniane, uchylne, 10 kwaterowe, jednoszybowe nadają się do zachowania (zdj. 18).

ZAŁOŻENIA KONSERWATORSKIE

Stan zachowania budynku dawnego magazynu wymaga przeprowadzenia prac budowlano konserwatorskich. Dotyczy to zwłaszcza zawilgocenia fundamentów i dolnych partii budynku oraz jego skutków, spowodowanego nieprawidłowym odprowadzaniem wody opadowej z dachu. Prace budowlano konserwatorskie obejmą także dezynsekcję porażonych przez owady drewnianych elementów budynku oraz przywrócenie walorów technicznych i estetycznych elementom ulegającym destrukcji.

Adaptacja zabytkowego magazynu kolejowego na potrzeby edukacyjne i wystawiennicze muzeum może wiązać się z różnymi formami ingerencji w zabytkowe struktury, które sprowadzać się będą do:

- modernizacji wyposażenia technicznego, ocieplenia
- wymiany zużytych lub zniszczonych elementów budowlanych,
- przekształceń układów funkcjonalnych i podziałów wewnątrz (dotyczy części murowanej)

Aby proces adaptacji nie przekształcił budynku magazynu w obiekt współczesny, który utracił zupełnie swoje najistotniejsze wartości – autentyczność, dawność, wartość historyczną, nie należy ingerować w bryłę budynku oraz integralność techniczną i estetyczną elewacji. Dokonane wcześniej prace modernizacyjne na elewacji – ocieplenie elewacji części murowanej proponuję pozostawić. Elewacje części murowanej były wcześniej tynkowane i gładkie bez detalu, a adaptacja tej części na cele edukacyjne wymagałaby takiej lub innej formy ocieplenia. Blaszane poszycie wykonane w latach 80-tych może zostać wymienione na dachówkę ceramiczną karpiówkę jaka występuje na pozostałych obiektach Ełckiej Kolei Wąskotorowej. Można pozostawić dobudowany do wiatrołapu ganek ujednolicając dach ganku i wiatrołapu. Należy zlikwidować dobudowane wtórnie wejście do piwnicy przy elewacji południowo zachodniej.

Należy pozostawić istniejące oszalowanie elewacji części drewnianej będące jedną z głównych wartości autentyczności zabytku. Prace remontowe na elewacjach magazynu powinny ograniczać się do prac konserwatorskich i naprawczych. Planowane ocieplenie wnętrza należy wykonać przy użyciu materiałów nie zmieniających jego charakteru, a wymiana porażonych przez owady desek podłogi powinna uwzględniać zastosowanie desek o podobnych parametrach.

PROGRAM PRAC KONSERWATORSKICH

Opracowanie terenu wokół budynku

Dokonanie korekty terenu wokół budynku magazynu - usunąć betonowe opaski, opaski z płyt, wszelkie zagłębienia i nierówności terenu. Nawierzchnia terenu przy elewacjach powinna zostać tak ukształtowana, żeby teren opadał lekko od ścian. Wszędzie tam, gdzie jest to możliwe należy zrezygnować z utwardzanych chodników i wzdłuż elewacji pozostawić pas szerokości ok. 2- 3 m z wyraźnym spadkiem od elewacji. Na obszarze tym nie powinno być żadnej zieleni z wyjątkiem trawy. Przy samych ścianach wykonać wykop o szerokości 30 cm wypełniony kamieniem polnym osadzonym na podsypce z grubego żwiru. Dno wykopu należy uformować ze spadkiem od elewacji. Krawędzi wykopu nie powinno się umacniać czy zabezpieczać krawężnikami zaś materiału wypełniającego nie należy mieszać z cementem. Zaleca się obniżenie poziomu istniejącego chodnika tak aby nie hamował odpływu wody opadowej spod elewacji.

Prace przy podmurówce

- Mechanicznie usunąć resztki tynków z powierzchni podmurówki
- Oczyszczyć cegły z resztek zaprawy
- Usunąć osłabione spoiny do głębokości 1,5 – 2 cm (szczotki, piaskowanie)
- Wykonać dezynfekcję dostępnymi na rynku preparatami grzybobójczymi Fungatin, Boramon, Murotox lub Izomur/.Środek nanosić pędzlem lub rozpylaczem dwukrotnie zgodnie z instrukcją.
- Dokonać wymiany zlasowanych, nie spełniających wymogów technicznych lub rozkruszonych cegieł na nowe, o analogicznych parametrach. Ubytki w spoinach uzupełnić zaprawą na bazie wapna trasowego. /nie stosować zapraw zawierających wysokoalkaliczny, „szary” cement/
- Powierzchnie ceglane wzmocnić głęboko penetrującym środkiem np. STO Prim Grundex, STO Prim Divers

- Wykonać nowe tynki wapienno trasowe np. Sto ispo, Optolith, lub podobne. */nie stosować zapraw zawierających wysokoalkaliczny, „szary” cement/*. Zaleca się wykończenie powierzchni – zacieranie na ostro.
- Malować wg dyspozycji kolorystycznych farbami krzemianowymi.

Prace przy oszalowaniu i drewnianych elementach konstrukcji

Szalunek.

Ze względu na możliwość uszkodzenia desek szalunku przy ich demontażu, a jednocześnie obustronną dostępność ich powierzchni proponuje się przeprowadzenie prac renowacyjnych in situ, bez demontażu. Wyjątkiem będzie elewacja południowo wschodnia, gdzie zachodzi konieczność dostępu do belki podwalinowej, która ulega destrukcji. Demontaż oszalowania na elewacji południowo wschodniej prowadzić ostrożnie po wcześniejszym oznakowaniu miejsca wbudowania demontowanych desek. Renowacja – szalunek oczyścić (przedmuchiwać sprężonym powietrzem). Deski uszkodzone wymienić na nowe, zaimpregnowane impregnatem gruntującym Altax i scalone kolorystycznie z oszalowaniem – impregnat dekoracyjny Altax, kolor palisander. Cały szalunek pokryć obustronnie impregnatem dekoracyjnym Altax, kolor palisander.

Belka stropowa - podwalinowa elewacji południowo wschodniej – po odsłonięciu belki ocenić jej stan i w zależności od stanu zachowania wymienić na nową, o tym samym przekroju, wcześniej zaimpregnowaną, lub naprawić – ociosać, flekować i impregnować.

Pozostałe belki stropowe po usunięciu desek podłogowych impregnować metoda iniekcji (nasycanie) preparatem owadobójczym np. Hylotop plus, Fobos M-2, lub metodą natryskiwania czy kilkakrotnego powlekania żelem owadobójczym XILIX

Drewno konstrukcyjne wnętrza magazynu zaimpregnować impregnatem gruntującym Altax.

Stolarka okienna

Stolarka okienna kwalifikuje się do zachowania i konserwacji:

Należy wykonać naprawy zniszczonych i uszkodzonych drewnianych rozwiązań metodami stolarskimi z zachowaniem ich konstrukcji, wszystkich charakterystycznych form dekoracji, oryginalnych mechanizmów zamykających i okuć. Zniszczone lub wtórne elementy stolarki należy wymienić. Elementy stare po oczyszczeniu ze starych powłok należy wzmocnić i pokryć impregnatami chroniącymi przed wodą i korozją biologiczną. Malować zgodnie z dyspozycjami kolorystycznymi : farba alkidowo-akrylowa w kolorze szarym: NCS S 1002-B.

Wrota części drewnianej

Skrzydła wrot wymontować.. Usprawnić mechanizm przesuwu. Drewniane powierzchnie skrzydeł oczyścić i przeszlifować papierem ściernym. Wykonać naprawy zniszczonych i uszkodzonych drewnianych rozwiązań metodami stolarskimi wraz z zachowaniem ich konstrukcji, wszystkich charakterystycznych form dekoracji, oryginalnych mechanizmów zamykających i okuć. Zniszczone lub wtórne elementy stolarki należy wymienić. Wzmocnić pokrywając impregnatami chroniącymi przed wodą i korozją biologiczną - impregnat gruntujący Altax.

Okucie blachą oszlifować papierem ściernym i pomalować w systemie farb antykorozyjnych Teknos wg dyspozycji kolorystycznych

Odprowadzanie wody z powierzchni dachu

Należy szczególną uwagę zwrócić na właściwe odprowadzenie wody z powierzchni dachu. Woda odprowadzana z połaci dachowych rynnami i rurami spustowymi powinna być wyprowadzana jak najdalej sprzed elewacji. Należy rozważyć możliwość odprowadzania wody z rur spustowych do miejskiej kanalizacji deszczowej. O ile będzie to niemożliwe należy zaprojektować i wykonać doły chłonne maksymalnie oddalone od elewacji, do których odprowadzana będzie woda z rur spustowych. Należy zwrócić uwagę na sposób i kąt podwieszania rynien co ma istotne znaczenie dla ich skuteczności, oraz średnicę i liczbę rur spustowych wynikającą nie z norm budowlanych odnoszących się do współczesnego budownictwa, lecz do istniejących warunków.

Betonowa rampa i drewniany podest

Betonową rampę należy usunąć i wykonać nową na wzór istniejącej. Należy zaprojektować lekki spadek podestu rampy od elewacji i niewielki dystans rampy od ściany magazynu. Wykonać nowy, prosty podest drewniany.

KONSERWATOR DZIEŁ SZTUKI

mgr Małgorzata Andron



ZDJ. 1 ELK. BUDYNEK D. MAGAZYNU KOLEJOWEGO. ELEWACJA PŁD-ZACH



ZDJ. 2 ELK. BUDYNEK D. MAGAZYNU KOLEJOWEGO. WIDOK OD PŁN



ZDJ. 3 ELK. BUDYNEK D. MAGAZYNU KOLEJOWEGO. ELEWACJA PŁN WSCH



ZDJ. 4 ELK. BUDYNEK D. MAGAZYNU KOLEJOWEGO. CZĘŚĆ DREWNIANA ELEW. POŁUDNIOWO ZACHODNIEJ



ZDJ. 5 ELK. BUDYNEK D. MAGAZYNU KOLEJOWEGO. NIEPRAWIDŁOWO ODPROWADZANA Z DACHU WODA OPADOWA
POWODUJE ZAMAKANIE FUNDAMENTÓW



ZDJ. 6 ELK. BUDYNEK D. MAGAZYNU KOLEJOWEGO. NIEPRAWIDŁOWO ODPROWADZANA Z DACHU WODA OPADOWA
POWODUJE ZAMAKANIE FUNDAMENTÓW I ZAWILGOCENIE ŚCIAN WE WNĘTRZU BUDYNKU



ZDJ. 7 ELK. BUDYNEK D. MAGAZYNU KOLEJOWEGO. ZAŁAMANIE SIĘ ZBUTWIAŁEJ PODŁOGI WE WNĘTRZU BUDYNKU



ZDJ. 8 ELK. BUDYNEK D. MAGAZYNU KOLEJOWEGO. ZALEWANIE FUNDAMENTÓW PROWADZI DO DESTRUKCJI CEGIEŁ PODMURÓWKI I TYNKÓW



ZDJ. 9 ELK. BUDYNEK D. MAGAZYNU KOLEJOWEGO. DESTRUKCJA BELKI STROPOWEJ (PODWALINY), CEGIEŁ I TYNKÓW



ZDJ. 10 ELK. BUDYNEK D. MAGAZYNU KOLEJOWEGO. WODA Z WADLIWIE ZAMONTOWANEJ RURY SPUSTOWEJ SPADA NA
RAMPĘ I ZALEWA ELEWACJĘ



ZDJ. 11 ELK. BUDYNEK D. MAGAZYN KOLEJOWEGO. ZNISZCZENIA KOŃCÓWEK BELEK STROPOWYCH PIWNICY, CEGIEŁ I BETONOWEJ RAMPY



ZDJ. 12 ELK. BUDYNEK D. MAGAZYN KOLEJOWEGO. ZNISZCZENIA KOŃCÓWEK BELEK STROPOWYCH PIWNICY



ZDJ. 13; 14 ELK. BUDYNEK D. MAGAZYNU KOLEJOWEGO. MĄCZKA DRZEWNA WYSYPUJĄCA SIĘ Z OTWORÓW WYLOTOWYCH WSKAZUJE NA AKTYWNE ŻEROWANIE KOŁATKA DOMOWEGO (PIWNICA I PODŁOGA W CZĘŚCI DREWNIANEJ MAGAZYNU





ZDJ. 15 ELK. BUDYNEK D. MAGAZYNU KOLEJOWEGO. DREWNIANY PODEST PRZED WEJŚCIEM



ZDJ. 16 ELK. BUDYNEK D. MAGAZYNU KOLEJOWEGO. OKNO CZĘŚCI MIESZKALNEJ MAGAZYNU



ZDJ. 17 ELK. BUDYNEK D. MAGAZYNU KOLEJOWEGO. OKNO CZĘŚCI MIESZKALNEJ MAGAZYNU – WIDOCZNA PIERWOTNA WARSTWA SZARO NIEBIESKIEJ FARBY



ZDJ. 18 ELK. BUDYNEK D. MAGAZYNU KOLEJOWEGO. OKNA I DRZWI CZĘŚCI DREWNIANEJ MAGAZYNU



ZDJ. 19 ELK. BUDYNEK D. MAGAZYNU KOLEJOWEGO. DRZWI CZĘŚCI DREWNIANEJ MAGAZYNU. WIDOCZNE SKUTKI ZAMAKANIA