

Olsztyński
Rocznik Konserwatorski



Dziedzictwo
przemysłu
i techniki



Olsztyński Rocznik Konserwatorski
Tom 4 – *Dziedzictwo przemysłu i techniki*
Rok 2018–2019

Zespół redakcyjny:
Anna Bobko, Urszula Ulatowska

Fotografie na pierwszej stronie okładki:
Katarzyna Rutkowska oraz zdjęcie archiwalne ze zbiorów rodziny Turowskich udostępnione przez
Muzeum Nowoczesności w Olsztynie

Fotografie na czwartej stronie okładki:
Marcin Kierul, Piotr Tutka

Wydawca:
Urząd Miasta Olsztyna
Pl. Jana Pawła II 1, 10-101 Olsztyn
Wydział Kultury i Ochrony Zabytków
Miejski Konserwator Zabytków
tel. (+48) 89 535 08 65
e-mail: mkz@olsztyn.eu, www.zabytki.olsztyn.eu

Olsztyn 2019

Autorzy artykułów ponoszą całkowitą odpowiedzialność
za przestrzeganie praw autorskich do reprodukcji

Rola badań architektonicznych w procesie rewitalizacji na przykładzie badań architektonicznych dawnej zajezdni trolejbusowej w Olsztynie

Asumptem do wykonania badań architektonicznych dawnej zajezdni trolejbusowej w Olsztynie była inicjatywa Gminy Olsztyn, aby adaptować historyczny budynek na potrzeby istniejącego w bezpośrednim sąsiedztwie Muzeum Nowoczesności. Dotychczas Muzeum funkcjonowało również w historycznym budynku dawnego tartaku braci Raphaelsohnów, który obecnie wraz z dawną zajezdnią stanowi wspólny kompleks muzealno-wystawienniczy, gdzie istotnym elementem ekspozycji są same budynki, ściśle związane z przemysłową historią Olsztyna. Inicjatywa muzealna w dawnym tartaku braci Raphaelsohnów okazała się dużym sukcesem, na co niewątpliwie ogromny wpływ ma uczytelnienie pierwotnej formy i funkcji budynku tartaczego, które doskonale nadają się do prezentowania lokalnej historii szeroko rozumianej techniki.



Fot. 1. Ogólny widok zespołu budynków Muzeum Nowoczesności w Olsztynie. Po lewej – wyremontowany budynek dawnej zajezdni trolejbusowej; po prawej – widoczny budynek dawnego tartaku Raphaelsohnów, kwiecień 2019 r.

Projekt adaptacji zajezdni na cele muzealne powstał w 2016 roku w olsztyńskiej pracowni Szczepańska Architektura. Opracowanie wykonano m.in. z uwzględnieniem wyników przeprowadzonych badań architektonicznych i konserwatorskich. Inwestycja zakładała wpisanie w istniejący budynek nowej funkcji przy poszanowaniu historycznych wartości, w tym oryginalnej substancji zabytkowej.

Badania architektoniczne dawnej zajezdni trolejbusowej wykonane zostały od czerwca do sierpnia 2013 roku. Niniejszy artykuł powstał natomiast w momencie, gdy prace budowlane związane z adaptacją budynku dawnej zajezdni zostały ukończone i wykrystalizowała się docelowa forma obiektu. W tym kontekście można zatem spróbować odpowiedzieć na pytania o potrzebę, zasadność i wartość wykonywanych opracowań historycznych i badawczych mających na celu rozpoznanie obiektu. Zalecenie wykonania badań architektonicznych wystosowano wszak do obiektu, który co prawda chroniony jest na podstawie obowiązującego na tym terenie miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego, ale budynek nie został wpisany do rejestru zabytków. Figuruje on jedynie w gminnej ewidencji zabytków, dla których to obiektów stosunkowo rzadko wykonuje się tego typu badania.

Adaptacja budynku dawnego tartaku na Muzeum Nowoczesności dla miasta okazała się wielowymiarowym sukcesem. Był to zapewne ważny argument przy podejmowaniu decyzji o sposobie postępowania z kolejnym historycznym obiektem. Inwestor już na wstępie, określając funkcję obiektu, zaznaczył, że sam budynek ma być także elementem ekspozycji, tzn. świadkiem przemysłowej historii tej części Olsztyna. Pomimo tego, że zajezdnia stanowiła bezpośredni przedmiot prowadzonych badań, podczas waloryzacji starano się spojrzeć na ten obiekt w szerszym kontekście miejsca i miasta w ogóle. Niesłuchanie ważne są tu lokalizacja i kontekst przestrzenny miejsca, gdyż w drugiej połowie XIX wieku właśnie w zakolu Łyny rozwinęła się dzielnica przemysłowa jako efekt rewolucji przemysłowej, której świadkami są oba zachowane budynki. Pierwotnie ważnym czynnikiem przy wyborze lokalizacji było bezpośrednie sąsiedztwo umożliwiającej transport rzeki, przy czym początkowo tereny te stanowiły peryferia miasta, co było również właściwe z punktu widzenia uciążliwości dla mieszkańców Olsztyna. Obecnie jest to fragment centralnej części Olsztyna, a przywołanie przemysłowego kontekstu miejsca ma szansę uświadomić odbiorcy, jak długo miasto funkcjonowało w swych stosunkowo niewielkich granicach i kiedy zaczął się jego faktyczny, relatywnie ekspansywny rozwój przestrzenny.

Późniejsze przemiany związane z tym terenem miały też bezpośredni wpływ na sposób jego funkcjonowania i przebudowy historycznych budynków.

Fundamentem badań historyczno-architektonicznych w I etapie była kwerenda archiwalna, wykonana przez historyka Adama Płoskiego, która stanowiła źródło licznych archiwalnych materiałów ikonograficznych i kartograficznych. Opracowanie, które powstało w wyniku kwerendy, było podstawą m.in. wyznaczenia miejsca odkrywek o charakterze inwazyjnym oraz prowadzenia dalszych analiz

mających na celu ustalenie chronologicznych faz budowlanych obiektu dawnej zajezdni, które w znacznym stopniu udało się wydatować.

W celu usystematyzowania historii obiektu opracowano kalendarium z wyszczególnieniem udokumentowanych dat związanych z jego funkcjonowaniem:

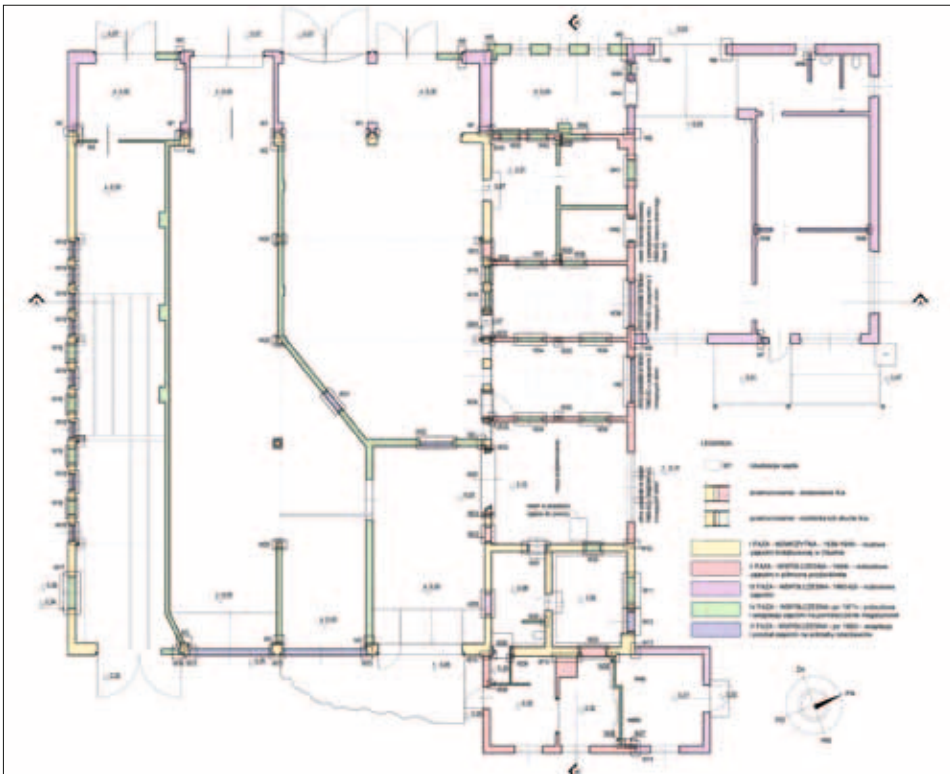
1939 r. (lub na przełomie lat 30. i 40. XX w., przed 1945 r.)	Uruchomienie komunikacji trolejbusowej oraz budowa zajezdni
1946 r.	Uruchomienie trakcji trolejbusowej
1949 r.	Przebudowa zajezdni, dostawienie przybudówki w elewacji północnej (z wejściem w elewacji południowej), prawdopodobne otynkowanie elewacji (w 1959/1960 r. była otynkowana i pomalowana na biało, a o wcześniejszych pracach nie znaleziono informacji)
1959 r.	Zajezdnia wykorzystywana przez autobusy i trolejbusy. Opracowanie założeń projektowych rozbudowy zajezdni.
1960 r.	Otynkowanie i pomalowanie na biało budynku zajezdni
Marzec 1960 r.	Opracowanie dokumentacji (Wojewódzkie Biuro Projektów w Olsztynie), w tym inwentaryzacja i projekt rozbudowy, który przewidywał m.in. rozbiórkę dobudówki. Inwestor – Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacji w Olsztynie
Okolo 1960–1962	Rozbudowa zajezdni o przybudówki w elewacji północnej połączona z pracami rozbiórkowymi. Realizacja stanowiska dla autobusu
1963 r.	Wydzielenie spawalni w budynku zajezdni
1968 r.	Wykonanie stanowiska kanałowego i utwardzenie placu manewrowego
Lata 60. XX w.	Wykonanie drenażu terenu, położenie nawierzchni z trylinek na placach manewrowych, chodników oraz nawierzchni żużlowej
1971 r.	Likwidacja trolejbusów, przeniesienie zajezdni do nowej siedziby przy ul. Kołobrzeszkiej (użytkownikiem zostało Przedsiębiorstwo Gospodarki Miejskiej). Przeznaczenie budynku dawnej zajezdni do celów magazynowych (m.in. prasy) oraz warsztatowych (lakiernia pobliskiego warsztatu samochodowego)
1992 r.	Przejęcie budynku pod zarząd Miejskiej Administracji Budynków Komunalnych i oddanie go w dzierżawę. W dobudówkach znalazły się magazyny, biuro ubezpieczeń, a w zajezdni – warsztat samochodowy i zakład wulkanizacji opon (do 2010 r.). Część budynku była nieużytkowana
Od lat 70. do lat 90. XX w.	Przeprowadzenie wielu prac remontowo-adaptacyjnych wewnątrz budynku oraz w obrębie przybudówek
2009 r.	Budynek przeznaczono do rozbiórki
2010 r.	Budynek nieużytkowany (znajduje się w ewidencji zabytków, przewidziany jest do włączenia w skład kompleksu miejskiego pn. Muzeum Nowoczesności)
Lata 2010–2019	Budynek wyłączony z użytkowania
2013 r.	Na zlecenie właściciela nieruchomości – Gminy Olsztyn – opracowano program funkcjonalno-użytkowy budynku dawnej zajezdni z przeznaczeniem obiektu na rozbudowę kompleksu Muzeum Nowoczesności. W ramach opracowania wykonano m.in. badania konserwatorskie i architektoniczne
2016 r.	Na zlecenie Gminy Olsztyn opracowano <i>Projekt budowlany przebudowy budynku dawnej zajezdni na cele Muzeum Nowoczesności</i>
2019 r.	Oddanie do użytku przebudowanego budynku dawnej zajezdni, który stał się elementem zespołu służącego Muzeum Nowoczesności

W momencie prowadzonych badań (czerwiec–sierpień 2013 r.) budynek poza głównym, czterotraktowym, parterowym korpusem posiadał liczne przybudówki

(głównie od strony północnej), które znacznie zniekształcały pierwotny jego narys, negatywnie wpływając na odbiór estetyczny.



Fot. 2. Widok wschodniej elewacji budynku, lipiec 2013 r.



Rys. 1. Badania architektoniczne. Rzut parteru – rozwarstwienie chronologiczne

Badania pozwoliły wyekstrahować z poddanej licznym przebudowom bryły pierwotny kształt zajezdni, jej układ funkcjonalny i konstrukcyjny oraz sposób wykończenia elewacji. Wyniki stały się podstawą późniejszych prac projektowych i docelowej realizacji.

Analiza historyczno-architektoniczna

Budynek zajezdni trolejbusowej przy ul. Knosały w Olsztynie zrealizowany został najprawdopodobniej w 1940 roku, a być może jego budowa rozpoczęła się jeszcze w roku 1939. Na przełomie XIX i XX wieku teren działki, na której zlokalizowany został obiekt, należał do braci Raphaelsohnów i wykorzystywany był na potrzeby sąsiedniego tartaku. Współczesne połączenie obu budynków – dawnej zajezdni i tartaku – w formę wspólnego przedsięwzięcia muzealnego stanowi poniekąd powrót do historycznego funkcjonowania tego terenu jako jednej nieruchomości.

Zajezdnia przetrwała zniszczenia wojenne, choć cała trakcja oraz partnerska zajezdnia przy al. Wojska Polskiego zostały uszkodzone. W grudniu 1946 roku ponownie uruchomiono komunikację trolejbusową, w ramach której nadal funkcjonowała zajezdnia przy ul. Knosały.

Kilkukrotnie przebudowywany budynek utrzymał funkcję zajezdni do czasu, gdy w Olsztynie działała komunikacja trolejbusowa, czyli do 1971 roku.

Po tym okresie budynek zajezdni przeszedł pod zarządek Przedsiębiorstwa Gospodarki Miejskiej, który przeznaczył go m.in. do celów magazynowych i warsztatowych, co wiązało się z przebudową i wprowadzeniem wewnątrz obiektu wtórnych podziałów.

Po okresie przemian w 1992 roku budynek był zarządzany przez Miejską Administrację Budynków Komunalnych, która oddała obiekt w dzierżawę kilku prywatnym przedsiębiorcom, a to z kolei doprowadziło do wprowadzenia kolejnych podziałów i związanych z tym przebudowań. Wówczas znalazły się tu m.in. warsztat samochodowy, zakład wulkanizacyjny, biuro ubezpieczeń itp.

Rozwarstwienie chronologiczne obiektu

Opracowanie historyczne autorstwa Adama Płoskiego było jedną z podstaw do wyznaczenia miejsca odkrywek w celu dokonania historyczno-architektonicznej analizy poszczególnych elementów budowlanych.

W wyniku przeprowadzonych badań *in situ* oraz analizy dostępnych materiałów bibliograficznych, ikonograficznych i kartograficznych starano się ustalić zakres, sposób funkcjonowania oraz chronologię powstania poszczególnych struktur budowlanych.

W wyniku przeprowadzonego rozpoznania ustalono następujące fazy:

I FAZA (NOWOŻYTNA, PIERWOTNA)

lata 1939–1940 – budowa miejskiej zajezdni trolejbusowej

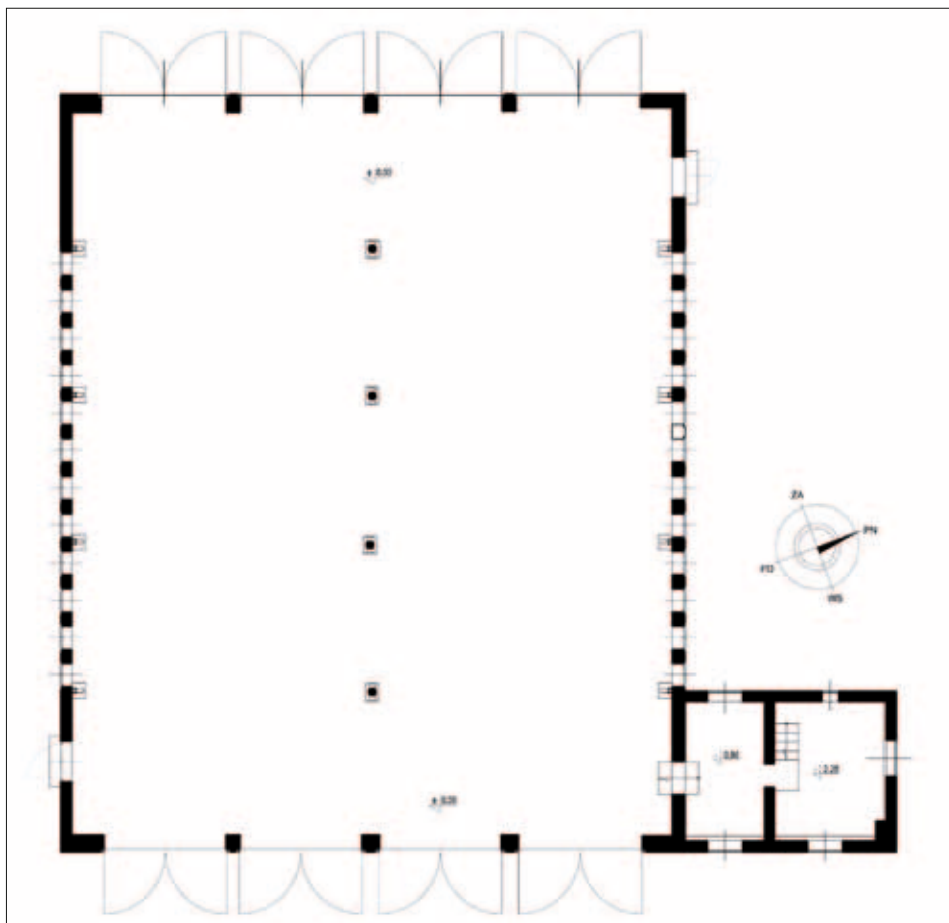
Komunikacja trolejbusowa zaczęła funkcjonować w Olsztynie dokładnie 1 września 1939 roku, kiedy to ruszył pierwszy miejski trolejbus.

Domyślać się należy, że tabor potrzebował zajezdni, która choć nie widnieje na mapach z 1940 roku, to najprawdopodobniej była już wówczas w trakcie realizacji.



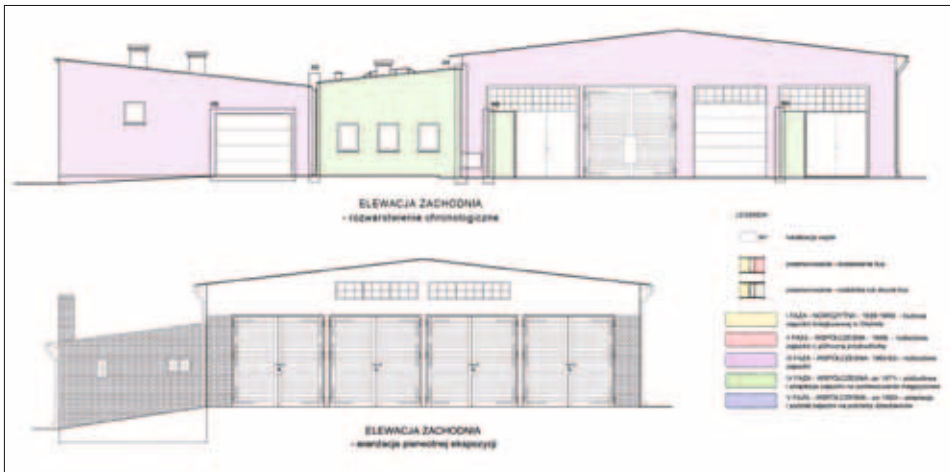
Reprod. 1. Fragment planu Olsztyna z 1940 r., gdzie brak jeszcze oznaczonego budynku zajezdni trolejbusowej. Źródło: Archiwum Państwowe w Olsztynie, zbiór kartograficzny, sygn. 1457

Jak wykazały przeprowadzone badania, pierwotna bryła zajezdni składała się z czterotraktowego korpusu głównego oraz niewielkiej dobudówki przy wschodnim krańcu północnej elewacji, w której najprawdopodobniej znajdowały się pomieszczenia kotłowni. O funkcji kotłowni świadczą przede wszystkim komin, liczne ślady sadzy na wewnętrznym licu oraz częściowe zagłębienie w ziemi, które tłumaczyłoby poniekąd pewną dogodność technologiczną przy dostarczaniu opału.

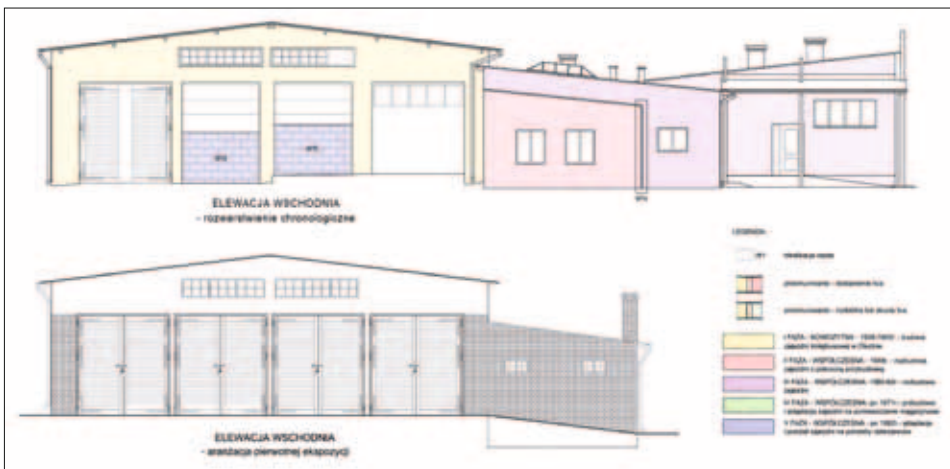


Rys. 2. Badania architektoniczne. Rzut parteru – aranżacja pierwotnego układu

Pierwotnie obiekt był nietynkowany do wysokości żelbetowego wieńca, lico elewacji było układane w wątku blokowym z cegły ceramicznej. Elewacje zachodnia i wschodnia (szczytowe) stanowiły portale przejazdowe dla taboru trolejbusów. Osadzone w nich były osiowo po cztery pary szerokich, dwuskrzydłowych wrot przejazdowych. W trakcie prowadzonych badań (2013 r.) zachowane były dwie pary wrot – jedne w elewacji wschodniej, drugie w elewacji zachodniej, przy czym elewację zachodnią zrealizowano później jako powtórzenie, a wrota osadzone zostały w niej wtórnie.



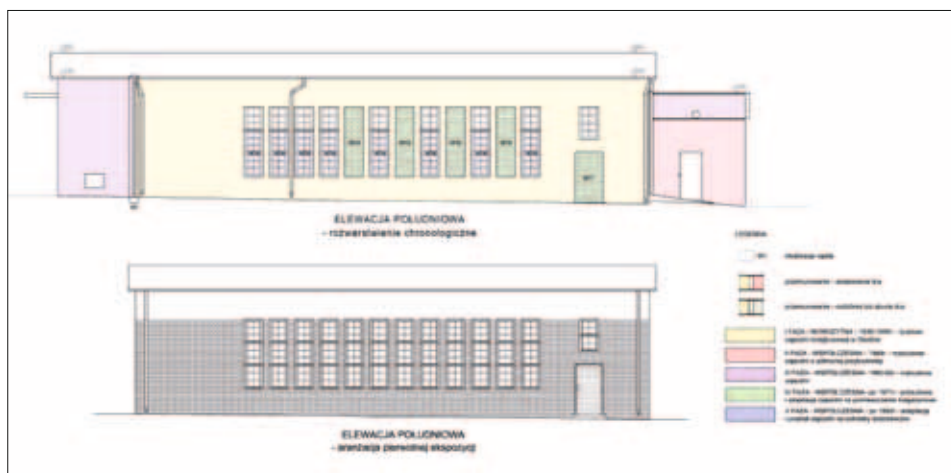
Rys. 3. Badania architektoniczne. Elewacja zachodnia – rozwarstwienie chronologiczne i aranżacja pierwotnej ekspozycji



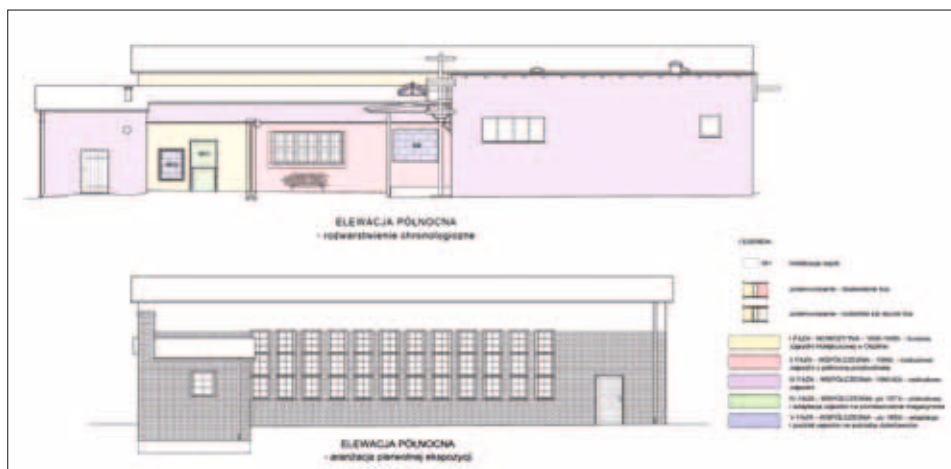
Rys. 4. Badania architektoniczne. Elewacja wschodnia – rozwarstwienie chronologiczne i aranżacja pierwotnej ekspozycji

Elewacje północna i południowa (boczne) pierwotnie były również symetryczne, przeprute rytmem dwunastu wysokich, wąskich okien o charakterze modernistycznym.

W dużym, jednoprzestrzennym wnętrzu zajezdni dwa trakty wydzielał jedynie rząd środkowych, drewnianych, okrągłych słupów stanowiących podstawowy element wiązarów dachowych. Słupy w momencie prowadzonych badań w większości były obudowane lub wbudowane w linie wtórnych przepierzeń.



Rys. 5. Badania architektoniczne. Elewacja południowa – rozwarstwienie chronologiczne i aranżacja pierwotnej ekspozycji



Rys. 6. Badania architektoniczne. Elewacja północna – rozwarstwienie chronologiczne i aranżacja pierwotnej ekspozycji

W elewacjach południowej i północnej osadzono po jednym otworze drzwiowym prowadzącym bezpośrednio na zewnątrz obiektu.

Od początku towarzysząca zajezdni bryła kotłowni była od niej znacznie niższa, kryta dachem jednospadowym. Jej elewacje były pierwotnie nietynkowane, przeprute niewielkimi oknami.

W celu identyfikacji pierwotnej bryły oraz jej stylistyki wykonano rysunki przedstawiające bardzo prawdopodobny pierwotny wystrój elewacji (rys. 3–6), które – jako wynik badań – stały się podstawą opracowania projektowego i docelowej realizacji.

II FAZA (WSPÓŁCZESNA)

1949 rok – realizacja północnej dobudówki

Czasy wojny oszczędziły budynek zajezdni przy ul. Knośały, lecz zniszczeniu uległa cała miejska trakcja trolejbusowa oraz zajezdnia przy al. Wojska Polskiego. W związku z tym komunikacja ta nie funkcjonowała aż do 10 grudnia 1946 roku, kiedy to ponownie uruchomiono miejskie trolejbusy.

Zajezdnia przy ul. Knośały wykorzystywana była również częściowo na potrzeby komunikacji autobusowej, co przy automatycznym zwiększeniu obsługiwanego taboru prawdopodobnie stało się przyczyną rozbudowy zajezdni w roku 1949.

Wówczas wzdłuż północnej elewacji zrealizowano parterową dobudówkę o szerokości traktu kotłowni, z którą dobudówka zaczęła tworzyć nową kubaturę. Nowa dobudówka była nieco niższa i dłuższa niż budynek zajezdni, występując przed jego wschodnie lico.

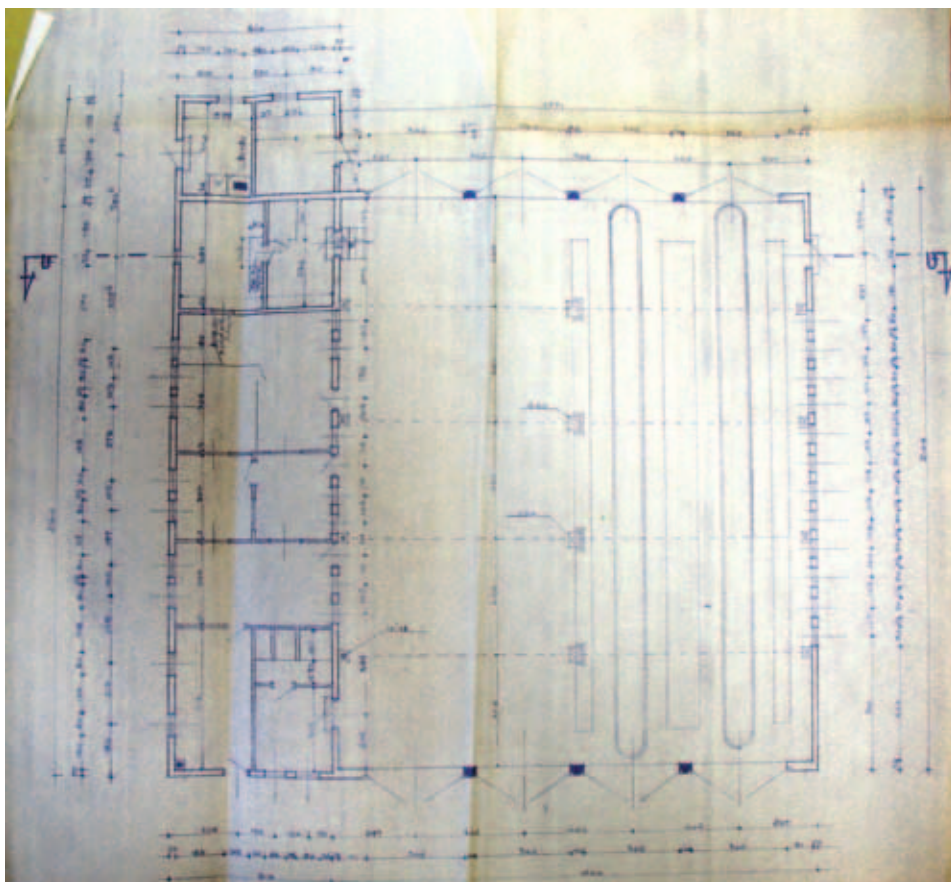


Fot. 3. Widok pierwotnie północnej elewacji zajezdni – późniejsze wnętrze dobudówki. Ponad linią wtórnego sufitu widoczny pierwotny wystrój nietynkowanej elewacji. Zdjęcie wykonane w lipcu 2013 r.

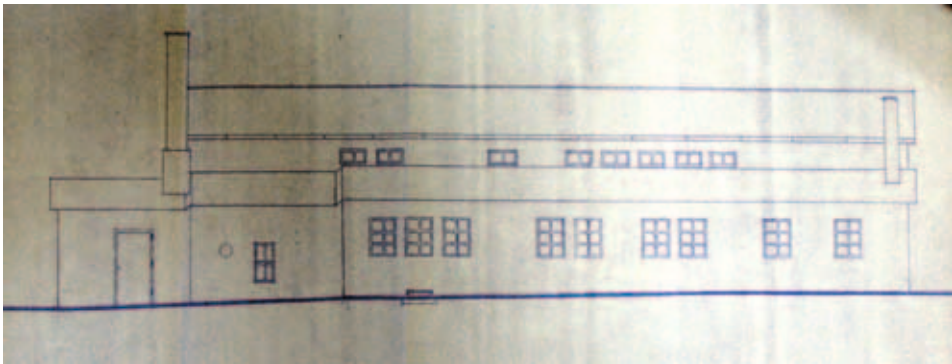
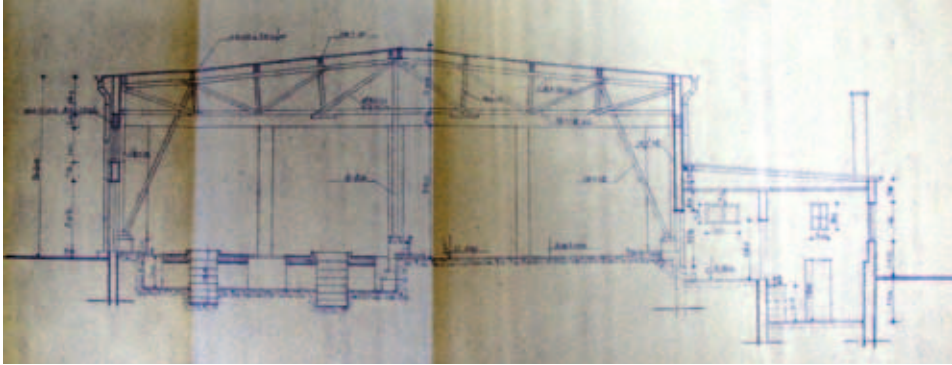
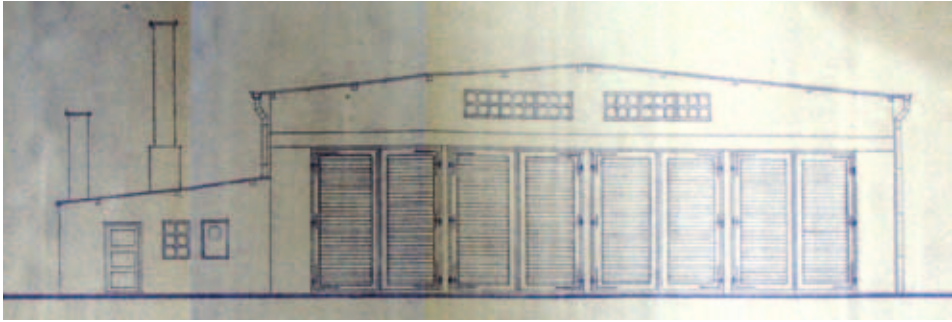
Dobudówka kolidowała z rytmem modernistycznych otworów okiennych, które znajdowały się w północnej elewacji głównego korpusu. W wyniku tej rozbudowy otwory zostały częściowo przesłonięte. Część z nich przebudowano na otwory drzwiowe, które prowadziły do nowo powstałych pomieszczeń dobudówki.

Wnętrza dobudówki miały podwieszane sufity, a ściany tynkowane były właśnie do wysokości sufitu. W przestrzeni pomiędzy sufitem a właściwym dachem, na ścianie stanowiącej pierwotnie północną elewację zajezdni, zachował się jej pierwotny wystrój, gdzie wyraźnie było widać nietynkowane ceglane lico.

Po rozbudowie budynek funkcjonował w formie, która została zadokumentowana w inwentaryzacji sporządzonej w 1960 roku przez Wojewódzkie Biuro Projektów w Olsztynie¹. Z przeprowadzonych badań wynikało, że budynek pierwotnie był nietynkowany, natomiast na rysunkach inwentaryzacyjnych z 1960 roku widoczne są już tynkowane elewacje, co pozwoliło wysnuć wniosek, że prawdopodobnie budynek zajezdni otynkowano w momencie realizacji północnej przybudówki w roku 1949. Dobudówkę wymurowano z cegły silikatowej, której nie używano jako docelowego wykończenia elewacji. Najprawdopodobniej więc tynkowanie elewacji przybudówki odbyło się jednocześnie z tynkowaniem pierwotnej bryły zajezdni jako wspólne zamierzenie inwestycyjne.



¹ W. Łochacz, *Inwentaryzacja budowlana. Budynek zajezdni trolejbusowej w Olsztynie. Wojewódzkie Biuro Projektów w Olsztynie, Olsztyn 1960, Archiwum Państwowe w Olsztynie, Miastoprojekt, sygn. 528/12-164.*

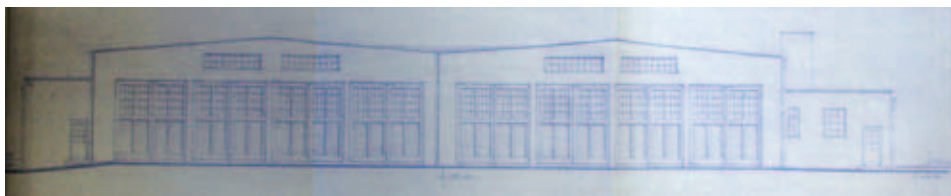


Reprod. 2–6. Powyższe rysunki ukazują budynek zajezdni w 1960 r. Źródło: W. Łochacz, *Inwentaryzacja budowlana. Budynek zajezdni trolejbusowej w Olsztynie. Wojewódzkie Biuro Projektów w Olsztynie*, Olsztyn 1960, Archiwum Państwowe w Olsztynie, Miastoprojekt, sygn. 528/12-164

III FAZA (WSPÓŁCZESNA)

lata 1960–1962 – rozbudowa zajezdni

Rozwój sieci i taboru komunikacji miejskiej spowodował, że w 1960 roku opracowano szereg dokumentacji technicznych, których celem była rozbudowa zajezdni przy ul. Knosały o dodatkową kubaturę. Nowa bryła miała powtarzać istniejący kształt głównego korpusu zajezdni, do którego miała przylegać od strony północnej.



Reprod. 7. Projekt rozbudowy zajezdni. Źródło: J. Stańkowska, W. Łochacz, *Projekt techniczno-robotyczny na zajezdnię trolejbusową w Olsztynie*. Wojewódzkie Biuro Projektów w Olsztynie, Olsztyn 1960, Archiwum Państwowe w Olsztynie, Miastoprojekt, sygn. 528/12-164

W takim kształcie nie zrealizowano jednak tej rozbudowy, natomiast pilna potrzeba dodatkowej powierzchni oraz zapewne ograniczone fundusze doprowadziły do rozbudowy w zupełnie innej formie, która funkcjonowała aż do momentu obecnej przebudowy. W latach 1960–1962 przedłużono główny korpus zajezdni w kierunku zachodnim poprzez dobudowanie dodatkowego przęsła konstrukcyjnego (węzeł W1). Elewację zachodnią powtórzono w nowej osi, przenosząc wrota przejazdowe, które osadzono w nowym licu. Część pierwotnych ościeżnic pozostała osadzona w początkowych otworach, gdzie widoczne były jeszcze w momencie prowadzonych badań.



Fot. 4. Widok elewacji zachodniej z podziałem na poszczególne fazy budowlane, lipiec 2013 r.

Rozbudowano też dobudówkę od strony północnej. Rozbudowa była jednak znacznie mniejsza od tej zakładanej w projekcie. Podwyższono wówczas istniejącą północną dobudówkę, w tym pierwotną bryłę kotłowni.

Nowa, północno-wschodnia dobudówka przesłoniła część okien w istniejącej już przybudówce północnej, dlatego podwyższając istniejącą bryłę, wykonano nowy dach, w którym umieszczono trzy szklane świetliki mające na celu doświetlenie zacienionych wnętrz.



Fot. 5. Widok elewacji północnej z podziałem na poszczególne fazy budowlane, lipiec 2013 r.

IV FAZA (WSPÓŁCZESNA)

po 1971 roku – przebudowa i rozbudowa zajezdni

Miejskie trolejbusy przestały funkcjonować w styczniu 1971 roku, w związku z czym budynek zajezdni stracił swe podstawowe znaczenie użytkowe. Obiekt przeszedł pod zarząd Przedsiębiorstwa Gospodarki Miejskiej, który przeznaczył go częściowo do celów magazynowych, część obiektu użytkowano natomiast jako pomieszczenia warsztatowe.

Zmiana funkcji pociągnęła za sobą również zmiany układu wnętrza. Wprowadzenie kilku funkcji oraz przekazanie obiektu kilku użytkownikom wymusiły wykonanie dodatkowych podziałów oraz szeregu nowych przejść, które umożliwiły łączenie poszczególnych pomieszczeń w grupy tworzące w efekcie kilka niezależnych lokali.

Prawdopodobnie funkcja magazynowa i potrzeba wysokiego składowania spowodowały zamurowanie części otworów okiennych w elewacji południowej.

Wprowadzono również dodatkową dobudówkę od strony zachodniej, która uzupełniała niejako pierzeję tej elewacji w miejscu pomiędzy korpusem głównym a skrajną, północno-wschodnią przybudówką.



Reprod. 8. Mapa Olsztyna z 1980 r. (opracowanie kartograficzne w 1982 r.). Źródło: archiwum NID OT w Olsztynie

Na powyżej zamieszczonej mapie, pochodzącej z 1980 roku, zajezdnia wrysonwana została wraz z północno-wschodnią przybudówką, co pozwoliło ograniczyć ramę czasową tej fazy budowlanej do 1980 roku.

V FAZA (WSPÓŁCZESNA) po 1992 roku – przebudowa zajezdni

Po okresie przemian ustrojowych budynkiem dawnej zajezdni w 1992 roku zaczęła zarządzać Miejska Administracja Budynków Komunalnych, która oddała w dzierżawę wydzielone w obiekcie lokale usługowe kilku przedsiębiorcom prowadzącym różne działalności, m.in. warsztat samochodowy, zakład wulkanizacyjny, biuro ubezpieczeniowe.

Nowi użytkownicy przeprowadzili drobne remonty i dodatkowe podziały. Nie doszło jednak do żadnej istotnej rozbudowy czy rozbiórki, nie licząc dodatkowych podjazdów i zadaszeń.

Przeprowadzone w tym okresie drobne prace nie poprawiły de facto ogólnego odbioru budynku zajezdni, a wręcz przeciwnie – doprowadziły do jeszcze większego chaosu w jego strukturze.

* * *

W okresie prowadzonych badań budynek – tak silnie zniekształcony wieloma zrealizowanymi przybudówkami i innymi pracami budowlanymi – stanowił niejako kolaż kilku struktur budowlanych, których brak spójności, zły stan techniczny i fatalny poziom przeprowadzanych prac doprowadziły do zatarcia pierwotnych walorów estetycznych.

Przeprowadzenie badań architektonicznych okazało się zatem zadaniem niesłychanie ważnym, gdyż pozwoliło wydobyć pierwotną, atrakcyjną formę tego obiektu, której wartość podnosi nie tylko historia samego budynku, lecz także kontekst przestrzenny i historia rozwoju przestrzennego miasta.

Historyczny kontekst miejsca słusznie stał się jednym z motywów wiodących w prowadzeniu rewitalizacji tego miejskiego kwartału. Choć zajezdnia jest obiektem późniejszym i pochodzi z około 1940 roku, to jako element ewolucji wpisała się i wrosła w historycznie przemysłową tkankę.

Planując inwestycję rozbudowy Muzeum, kluczem w odczytaniu potencjału historycznego budynku był właśnie kontekst przestrzenny wraz z przyjętym kierunkiem rewitalizacji kwartału. W procesie adaptacji budynku dawnej zajezdni, pomimo braku pełnego obrazu, priorytetem była próba przywrócenia pierwotnej jego formy, która przez liczne przebudowy, późniejsze zaniedbania oraz czas nieużytkowania została w znacznym stopniu zatarta. Już na wstępie założono zatem, że należy w miarę możliwości powrócić do pierwotnej fazy budowlanej obiektu. Stąd pojawiła się potrzeba przeprowadzenia badań architektonicznych i konserwatorskich, które miały rozpoznać i rozwarstwić historię budowlaną oraz podjąć próbę odczytania pierwotnej formy i sformułowania wniosków konserwatorskich, które byłyby podwaliną późniejszego opracowania dokumentacji projektowej.

Znajdujący się w centrum miasta zdestruowany obiekt dawnej zajezdni jeszcze do niedawna budził w większości negatywne emocje.

Przeprowadzone badania pozwoliły sformułować wnioski i wytyczne konserwatorskie, które w tym miejscu warto przytoczyć, aby w kontekście prowadzonych prac pokazać ich znaczenie i jednocześnie uświadomić wartość opracowań badawczych dla obiektów historycznych:

- Optymalnie należy powrócić do pierwotnego kształtu budynku zajezdni (I faza), stąd zaleca się rozbiórkę wtórnych dobudówek i pozostawienie jedynie głównego korpusu zajezdni wraz z pierwotną bryłą kotłowni (patrz rysunki aranżacji).
- Należy zlikwidować wszystkie wtórne podziały wnętrza w pierwotnej bryle i przywrócić rytm okien w północnej elewacji.
- Należy powrócić do pierwotnie nietynkowanych elewacji ceglanych.
- Zaleca się wykonanie badań konserwatorskich – stratygrafii nawarstwień malarskich pierwotnych stolarek okiennych i drzwiowych. W ścianie stanowią-

cej dawniej elewację zachodnią zachowały się pierwotne drewniane ościeżnice wrót przejazdowych, malowanych najprawdopodobniej oryginalnie w kolorze ciemnej zieleni.

- Stolarkę okienną znajdującą się w złym stanie technicznym należy wymienić na nową, wykonaną na wzór istniejącej, w kolorystyce wynikającej z rezultatów badań stratygrafii nawarstwień malarskich. Optymalnie jedno z okien warto byłoby zachować w formie oryginału (świadka), skompletowanego z materiału pochodzącego z zachowanych pierwotnych okien.
- Wrota wjazdowe należy wykonać na wzór zachowanych, w kolorystyce będącej wynikiem przeprowadzonych badań stratygrafii nawarstwień malarskich. Okucia wykonać na wzór istniejących. Optymalnie część zachowanych okuć oczyścić i przełożyć.
- Pozostałe stolarki drzwiowe zewnętrzne należy wykonać jako drewniane ramowo-listwowe.
- Należy zachować istniejącą, oryginalną więźbę dachową nad głównym korpusem, uzupełniając ją jedynie o elementy brakujące, wykonane na wzór elementów oryginalnych. W miarę potrzeby więźbę należy miejscowo wzmocnić. Ewentualne nowe elementy wzmocnienia należy wykonać w sposób, który wyraźnie podkreśli, że są to elementy wprowadzone wtórnie².

Dziś odrestaurowany obiekt zajezdni oraz budynek dawnego tartaku braci Raphaelsohnów wraz z towarzyszącym im zagospodarowaniem tworzą spójną, atrakcyjną przestrzeń miejską. Uczytelnienie pierwotnych form historycznych budynków jest też odzyskaną historią miejsca. Poszanowanie historycznej spuścizny stanowi również niewątpliwie o dojrzałości kulturowej społeczeństwa, którego tożsamość wyrasta ze świadomości własnej historii, a elementem kształtowania świadomości są świadkowie tej historii.

² Na podstawie: STUDIO FORMAT Agata Wojciechowska-Grygo, *Badania architektoniczne dawnej zajezdni trolejbusowej w Olsztynie*, Olsztyn 2013.

Zajezdnia trolejbusowa przy ul. Knosały 3/5e w Olsztynie – problem daty powstania obiektu

Wedle jednej z encyklopedycznych definicji trolejbus to „bezszynowy pojazd komunikacji miejskiej z silnikiem elektrycznym, zasilany prądem z dwuprzewodowej sieci górnej”¹. Prototyp takiego pojazdu, nazwany „Elektromote”, zaprezentowany został po raz pierwszy w 1882 roku w Berlinie-Halensee. Jego konstruktor, Werner von Siemens, znany jako wynalazca tramwaju (1879) oraz windy z napędem elektrycznym (1880), był również założycielem jednej z największych firm elektrotechnicznych na świecie. Opracowany przez niego pierwszy, eksperymentalny jeszcze model trolejbusu był tradycyjnie zbudowanym powozem, wyposażonym w silnik elektryczny połączony giętkim przewodem z odbierakiem prądu w postaci czterokołowego wózka, który poruszał się po drutach trakcyjnych. Od amerykańskiej nazwy owego wózka – *trolley* – pojazd zaczęto z czasem nazywać trolejbusem. Z różnym skutkiem zmodyfikowane pojazdy tego rodzaju próbowano wprowadzać do eksploatacji w transporcie publicznym wielu miast. W 1912 roku linię trolejbusową uruchomiono m.in. we Wrocławiu, pierwszym z miast położonych na terenie obecnej Polski. Żywość owego przedsięwzięcia był jednak bardzo krótki – linię zlikwidowano w tym samym 1912 roku, względnie w 1913². Przełom XIX i XX wieku uznać należy za okres próbnego wdrażania nowego środka komunikacji i zbierania pierwszych doświadczeń.

Burzliwy rozwój transportu trolejbusowego rozpoczął się w Europie dopiero na przełomie lat dwudziestych i trzydziestych XX wieku. Do budowy trolejbusów zastosowane zostały wypróbowane już zespoły autobusowe z pneumatycznymi kołami, nowoczesnym zawieszeniem i układem kierowniczym oraz wygodne w użyciu odbieraki drążkowe. Rosnąca popularność nowego środka komunikacji publicznej była wynikiem jego wyższych walorów eksploatacyjnych w stosunku do autobusu z silnikiem spalinowym, jak też mniejszych – w porównaniu z tramwajami – kosztów budowy linii komunikacyjnych. Rozwojowi trolejbusów służyły również

¹ Hasło: *Trolejbus* [w:] *Encyklopedia odkryć i wynalazków*, red. B. Orłowski, Z. Płochocki, Z. Przyrowski, Warszawa 1979, s. 379.

² Była to mierząca 4,4 km linia z Wilczego Kąta do Brochowa, zbudowana i eksploatowana przez firmę Gleislose Bahn Brockau GmbH. Zob. https://pl.wikipedia.org/wiki/Trolejbusy_we_Wroc%C5%82awiu [dostęp: 6.11.2019].

postępy w zakresie elektrotechniki, rozwój sieci energetycznej oraz obniżka cen energii elektrycznej. Olbrzymią popularność trolejbusy zdobyły w tym okresie zwłaszcza w Wielkiej Brytanii, Stanach Zjednoczonych i ZSRS. W 1934 roku na terenie Wielkiej Brytanii kursowało 1089 trolejbusów, a łączna długość linii trolejbusowych osiągnęła tu 589 km (dla porównania w USA odpowiednio: 458 wozów i 335 km). Wśród miast o największej flocie trolejbusowej świata znalazł się wtedy Londyn – w roku 1940 po jego ulicach kursowało aż 1671 trolejbusów. Na początku lat trzydziestych XX wieku pierwsze linie trolejbusowe uruchomione zostały także w Polsce (Poznań, 1930) oraz w Niemczech (Norymberga, 1931). W ZSRS (Moskwa) trolejbusy ruszyły w 1933 roku³. Coraz więcej miast decydowało się wprowadzić do eksploatacji trolejbusy – były to nie tylko duże, uprzemysłowione ośrodki. W drugiej połowie dekady linie trolejbusowe uruchomione zostały na wschodnich krańcach ówczesnych Niemiec – w położonych w Prusach Wschodnich miastach Wystruc (1936) oraz Olsztyn (1939). Po drugiej wojnie światowej relacje ekonomiczne między autobusem i trolejbusem uległy niespodziewanemu odwróceniu, co spowodowane było obniżeniem cen ropy naftowej w stosunku do energii elektrycznej oraz wzrostem cen miedzi. Na przełomie lat czterdziestych i pięćdziesiątych XX wieku rozpoczął się stopniowy zmierzch komunikacji trolejbusowej. Dotyczyło to przede wszystkim krajów Europy Zachodniej; tendencja z pewnym opóźnieniem dotarła również do państw ówczesnego bloku wschodniego. Stolica Warmii i Mazur korzystała z trolejbusów do 1971 roku, kiedy to zostały one ostatecznie zlikwidowane, ustępując miejsca autobusom (nieco wcześniej, w 1965 r., likwidacji uległy w Olsztynie tramwaje). Trend ów dotknął także inne miasta. Z trzynastu linii trolejbusowych, które po wojnie czynne były w Polsce, funkcjonują dziś jedynie trzy (Gdynia, Lublin, Tychy).

Trolejbusy stanowią obecnie część historii Olsztyna. Niewiele po nich pamiętek pozostało w krajobrazie miasta. Wśród tych, które przetrwały do dziś po przeszło trzydziestoletniej ich eksploatacji w grodzie nad Łyną, wymienić należy zachowane jeszcze w kilku rejonach miasta słupy trakcyjne, pętlę autobusową koło CEiK-u w Jakubowie (zbudowaną pierwotnie jako pętla trolejbusowa), jak też przeznaczoną dla trolejbusów zajezdnię znajdującą się przy ul. Knośały 3/5e. W wyniku przeprowadzonych w latach 2018–2019 prac rewitalizacyjnych ostatni z obiektów został wyremontowany i zaadaptowany na salę wystawową Muzeum Nowoczesności, prowadzonego przez Miejski Ośrodek Kultury w Olsztynie. Historię obiektu starano się odtworzyć przy okazji związanych z tym badań architektonicznych i konserwatorskich, będących wstępem do odbudowy zajezdni. Niestety, nieco błędnie datowany był dotąd czas powstania obiektu. Zarówno Rafał Bętkowski, jak i Adam Płoski podawali, że zajezdnia przy ul. Knośały wzniesiona została w 1939 roku, a więc w momencie uruchomienia trolejbusów, co przyjęte

³ https://www.wikizero.com/de/Geschichte_des_Oberleitungsbusse [dostęp: 6.11.2019].

zostało także przez innych autorów⁴. Pogląd ten wynikał z dość pobieżnej analizy początków funkcjonowania trakcji trolejbusowej w Olsztynie, jak też z przeoczenia faktu wzniesienia przy obecnej ul. Knośały dwóch obiektów o takim samym charakterze – starszego i młodszego, co wynikało z braku dostępu do odpowiednich źródeł historycznych. Popularne opracowania niemieckie podawały w tym zakresie lakoniczne informacje. W pracy Antona Funka, omawiającej historię Olsztyna, wspomniano jedynie o budowie zajezdni dla trolejbusów i autobusów „na rozległym placu obok gazowni na terenie byłego tartaku Raphaelsohnów”⁵. O istnieniu dwóch zajezdni przekonać się można dopiero dzięki pracy Rüdigera von Zastrowa na temat olsztyńskich trolejbusów, wydanej w 1941 roku. Należy ona do publikacji trudno dostępnych, stąd znana jest nielicznym historykom. Wśród reprodukowanych tam fotografii znalazło się zdjęcie pierwszej z użytkowanych w Olsztynie zajezdni – był to budynek przy obecnej ul. Knośały 3. Wnosić można, że budynek przy ul. Knośały 3/5e jeszcze wtedy nie istniał, a jego powstanie wymuszone zostało rozbudową floty trolejbusowej, do której doszło w kolejnych latach⁶. Budynki obu zajezdni przetrwały do dziś. Starszy został w późniejszym czasie w poważnym stopniu przebudowany. Młodszy miał szczęście zachować swą pierwotną formę i kubaturę – obiektem tym jest budynek odremontowany obecnie na potrzeby Muzeum Nowoczesności. Analizując historię pierwszych lat funkcjonowania trolejbusów w Olsztynie, odtworzyć można okoliczności, w których doszło do jego powstania.

Historia trolejbusów w Olsztynie wiązała się ze wzrostem demograficznym miasta oraz powiększaniem się jego terenów zabudowanych w XX wieku. Wzrost ludnościowy, bardzo dynamiczny w latach osiemdziesiątych XIX wieku, utrzymywał się także w XX stuleciu, wyraźnego przyspieszenia nabierając w jego trzeciej dekadzie. Miasto, które w 1920 roku liczyło 36,2 tys. mieszkańców, w 1940 miało ich już 50,5 tys., do roku 1945 ich liczba osiągnąć zaś miała 60 tys. (nie wliczając w to wojska)⁷. Na obrzeżach miasta zaczęły powstawać nowe osiedla mieszkalne. W 1933 roku zbudowano osiedla przy obecnej ul. Grabowskiego (Germanenring) oraz Lipowej i Juranda ze Spychowa; rok później rozpoczęto budowę Osiedla Mazurskiego (Masurensiedlung); w 1935 roku: osiedla przy obecnej ul. Szarych Szeregów (Werksiedlung), osiedla między dzisiejszymi ulicami Pstrowskiego i Sikorskiego (SA-Siedlung) oraz osiedla nad Jeziolem Długim (Langsee-Siedlung); w 1936 roku: osiedla przy ulicach Księcia Witolda i Zawiszy Czarnego⁸. Pojawiła się jednocześnie konieczność przyłączenia ich do

⁴ Zob. R. Bętkowski, *Nie tylko tramwaje*, cz. 2, „Debata” 2010, nr 2(29), s. 42–44; A. Płoski, *Śladami dziedzictwa techniki*, „Olsztyński Rocznik Konserwatorski” 2015, t. 2, s. 88.

⁵ A. Funk, *Geschichte der Stadt Allenstein von 1348 bis 1943*, Aalen 1979, s. 349.

⁶ R. von Zastrow, *Die Obus-Anlage in Allenstein*, Sonderdruck aus der „Siemens-Zeitschrift” Bd. 21, Jan./Febr. 1941, Heft 1, Siemens-Schuckertwerke AG, Berlin-Siemensstadt, s. 5; A. Funk, dz. cyt., s. 132.

⁷ R. von Zastrow, dz. cyt., s. 3.

⁸ A. Funk, dz. cyt., s. 131.

sieci komunikacji publicznej. Gdy w 1935 roku trzeba było zapewnić komunikację z kąpieliskiem miejskim nad jeziorem Ukiel oraz nowo powstającym osiedlem nad Jeziorem Długim, zdecydowano się przedłużyć w tym kierunku linię tramwajową nr 1, prowadzącą dotąd z Dworca Głównego do Dworca Zachodniego⁹. W tym już okresie tramwaje przestawały jednak spełniać stawiane im oczekiwania. Zarówno torowiska, jak i tabor były w dużym stopniu przestarzałe i wyeksploatowane. Sieć liczyła 6,2 km długości. Główna, jednotorowa linia nr 1 w środkowym swym odcinku przebiegała wąskimi uliczkami starego miasta. Pozwalała osiągać maksymalną prędkość 11,5 km/h. Ponieważ dalsza budowa i modernizacja linii tramwajowych wiązała się potencjalnie z dużymi kosztami, rozważając przyszłą rozbudowę sieci komunikacyjnej miasta, zwrócono uwagę na rozwijający się, nowoczesny środek transportu, jakim były trolejbusy. Szybkie i zwrotne, miały one dodatkową zaletę, która zapewniała im przewagę nad pojazdami z napędem spalinowym – Olsztyn dysponował bowiem tanią energią elektryczną. Już w 1907 roku u spływu Wadąga i Łyny uruchomiona została elektrownia wodna, w 1924 roku od prywatnego właściciela odkupiono kolejną siłownię, funkcjonującą w wiosce Wadąg, na rzece o tej samej nazwie. Dziesięć lat później ruszyły prace przy budowie elektrowni w Brąswaldzie, która stać się miała największą z olsztyńskich elektrowni wodnych¹⁰.

Kiedy w 1937 roku w Olsztynie rozpoczęły się prace nad projektem, w całych Niemczech funkcjonowało zaledwie siedem sieci trolejbusowych; wśród nich znajdowała się linia we wschodniopruskiej Wystruci (Insterburg, obecny Czerniachowsk), uruchomiona w 1936 roku. W 1938 roku miejska spółka gospodarki komunalnej Städtische Betriebswerke Allenstein GmbH podpisała z firmą Siemens-Schuckert umowę na budowę linii trolejbusowych o długości 12 km. Optymalny przebieg tras i usytuowanie na niej przystanków ustalono, otworzywszy wcześniej na projektowanych liniach eksperymentalnie ruch omnibusów z silnikami benzynowymi. Trolejbusy miały kursować na dwóch głównych liniach. Jedna rozpoczynała się przy Dworcu Głównym i prowadziła dzisiejszą ul. Kościuszki (Roonstrasse) do gmachu rejencji, stąd ul. 22 Stycznia (Treudankstrasse) do budynku Poczty Głównej, dalej ul. Pieniężnego (Wilhelmstrasse) do pl. Roosevelta (Lange-marckplatz), a następnie ul. Mochneckiego (Strasse der SA) i starym odcinkiem ul. Warszawskiej (Hohensteinerstrasse) do nowych koszar kawalerii (Reiterkaserne) u zbiegu dzisiejszych alei Warszawskiej i Armii Krajowej¹¹; budowę owych koszar akurat wtedy rozpoczęto¹². Druga z linii zastąpić miała tramwaj na linii

⁹ Zob. R. Bętkowski, *Tramwaje w Olsztynie w I połowie XX wieku*, „Biuletyn Oddziału Warmińsko-Mazurskiego Stowarzyszenia Konserwatorów Zabytków” 2009–2010, z. 7–8, s. 78.

¹⁰ Elektrownia w Brąswaldzie uruchomiona została w czerwcu 1937 r. Zob. H. Matschull, *Die Elektrizitätsversorgung der Stadt Allenstein von Anfängen bis 1945*, „Allensteiner Heimatbrief” 1988, nr 205, s. 18.

¹¹ R. von Zastrow, dz. cyt., s. 5.

¹² Koszary te oddane zostały do użytku 1 lipca 1939 r. Zob. R. Bętkowski, *Dragoni z Olsztyna. Dzieje*

nr 2, łączącej Jakubowo z pl. Jana Pawła II. Stąd trolejbus kierować się miał dalej ul. Pieniężnego obok Poczty Głównej na pl. Roosevelta, a następnie ulicami Niepodległości i Pstrowskiego na Osiedle Mazurskie.

Długość obydwu tras osiągnąć miała łącznie 12 km. Bezkolizyjną jazdę w obu kierunkach zapewnić miała dwuliniowa trakcja napowietrzna – umożliwiała ona wymijanie się trolejbusów bez konieczności kłopotliwego zdejmowania i przekładania odbieraków prądu. Linie rozpinane były nad jezdnią za pomocą zakotwionych w ścianach domów rozet, względnie na żelbetowych słupach na przekroju ośmiobocznym (w mieście) lub okrągłym (poza obszarem zwartej zabudowy), zaopatrzonych w żelazne wysięgniki. Zwrotnice (rozjazdy) sieci jezdnej sterowane były zdalnie (elektromagnetycznie) z trolejbusu. Sieć zasilano z prostowniczych podstacji trakcyjnych przetwarzających prąd przemienny w prąd stały 600 V. Centrala znajdowała się przy al. Wojska Polskiego (Adolf-Hitler-Allee), pozostałe dwie podstacje usytuowane były przy miejskiej hali sportowej i moście św. Jana. Linie kończyły się pętlami – dotyczyło to Osiedla Mazurskiego i Jakubowa. Trolejbus, którego trasa kończyła się przy nowych koszarach koło Kortowa (linia nr 1), objeżdżał osiedle domków przy ul. Lipowej wielką pętlą, wjeżdżając z ul. Warszawskiej w obecną ul. Jagiellończyka, a następnie w al. Armii Krajowej – tu, obok koszar, znajdował się końcowy przystanek. Linia Dworzec Główny – Osiedle Mazurskie (nr 2) uruchomiona została 1 września 1939 roku, linia do koszar (nr 1) – około 15 września 1939 roku, natomiast linia do Jakubowa – dopiero w 1940 roku¹³.

Pierwszymi trolejbusami kursującymi po Olsztynie było sześć wozów produkcji elbląskich zakładów Büssing/NAG-Werke z silnikiem i oprzyrządowaniem Siemens. Miały one długość około 8,8 m, szerokość 2,5 m, posiadały dwadzieścia osiem miejsc siedzących i siedemnaście stojących¹⁴. Dla garażowania owych pojazdów na należącym do spółki Städtische Betriebswerke Allenstein GmbH terenie dawnego tartaku Raphaelsohnów wzniesiono trójkondygnacyjny, murowany obiekt na rzucie litery T, którego parter stanowiły garaże dla pojazdów, dwie górne kondygnacje mieściły natomiast zapewne pomieszczenia związane z obsługą bazy (biura, pomieszczenia socjalne, magazyny itp.). Jest to dzisiejszy budynek przy ul. Knosały 3. Fotografii obiektu jako zajezdni trolejbusowej opublikowano w pracy R. von Zastrowa¹⁵. Przewody sieciowe doprowadzały tu pojazdy przed budynek. Do jego wnętrza trolejbusy wprowadzane były już za pomocą liny holowniczej; w podobny sposób odbywało się wyprawianie pojazdów na zewnątrz. Funkcjonowały wrota przesuwne wykonane

formacji i koszar, Olsztyn 2011, s. 91.

¹³ Por. *Stadt Allenstein. Haushaltssatzung und Haushaltsplan für Rechnungsjahr 1940* [Allenstein 1940]; A Funk, dz. cyt., s. 132; L. Kenning, M. Schindler, *Obusse in Deutschland*, Bd. 1, Verl. Kenning 2008, s. 266.

¹⁴ L. Kenning, M. Schindler, dz. cyt., s. 266.

¹⁵ R. von Zastrow, dz. cyt., s. 5.

z żelaza. Ponieważ wewnątrz hali trzeba było nadać odpowiednio dużą wysokość, wrota miały dość dużą masę. Wymagały też specjalnych środków ostrożności, by zabezpieczyć przed wypadkami pracujących przy nich robotników¹⁶. Jak można sądzić, na parterze znajdowało się jedenaście stanowisk dla pojazdów, z których korzystać mogły zarówno trolejbusy, jak i autobusy. Na wydanej w 1940 roku turystycznej mapie Olsztyna (*Pharus-Plan*), na której zaznaczono także przebieg linii tramwajowej i trzech linii trolejbusowych, przy ul. Knosały zaznaczona została tylko ta jedna, opisana wyżej zajezdnia trolejbusowa, co stanowić może potwierdzenie, że tylko ona tu wtedy funkcjonowała¹⁷.

Powstanie kolejnej zajezdni trolejbusowej – obiektu dziś adaptowanego na halę wystawienniczą Muzeum Nowoczesności – łączyć należy z dalszą rozbudową parku wagonowego olsztyńskich trolejbusów. Celem zwiększenia częstotliwości kursów do taktu dziesięciominutowego w 1942 roku zamówiono kolejne trolejbusy. W czerwcu tego roku tabor wzbogacił się o sześć wozów tramwajowych, tym razem produkcji zakładów MAN w Norymberdze. Miały one nadwozie Kässbohrer-Ulm. Nadano im numery eksploatacyjne 7–12. Dwa kolejne wozy, tej samej produkcji, lecz z nadwoziem Schumanna, otrzymały numery 13 i 14. W 1943 roku po Olsztynie zaczęły kursować dwa wozy trolejbusowe produkcji sowieckiej (JaTB-2). Zostały zrabowane w okupowanym przez Niemców Kijowie i подарowane naszemu miastu przez gauleitera Ericha Kocha. Otrzymały one numery 19 i 20. Jak podają Ludger Kenning i Mattis Schindler, rok później Olsztynowi przybyły jeszcze „dwa wzgl. cztery” nowe wozy produkcji zakładów Henschel-Kassel, które sprowadzono z Gdyni, a na początku 1945 roku kolejne trzy pojazdy z zagrożonej przez Rosjan Wystruci (wozy nr 22–23). Niemieccy badacze obliczają więc, że w grodzie nad Łyną w momencie jego zdobycia przez Armię Czerwoną 22 stycznia 1945 roku powinno znajdować się od 21 do 23 wozów trolejbusowych. Na wszystkie owe pojazdy musiało się znaleźć miejsce w bazie miejskiej spółki gospodarki komunalnej przy dzisiejszej ul. Knosały. Dokumenty kartograficzne z 1948 roku potwierdzają, że oprócz budynku przy obecnej ul. Knosały 3 istniał już wtedy obiekt noszący dziś numer 3/5e. Na mapce w skali 1 : 1000, zatytułowanej *Teren Dyrekcji Przedsiębiorstw Miejskich oraz gazowni*, sporządzonej w lipcu 1948 roku, obiekt opisany został jako „zajezdnia trolleybusów”; podano także jego powierzchnię – 475 m² (pierwsza z zajezdni opisana jest jako budynek ZEOM)¹⁸.

Obiekt dzisiejszej Zajezdni Trolejbusowej Muzeum Nowoczesności powstał zatem w okresie 1940–1947. Ponieważ w latach 1942–1943 nastąpiło potrojenie liczby trolejbusów użytkowanych w Olsztynie, przesłanka ta powala uściślić przypuszczalny czas budowy ze wskazaniem tego właśnie okresu. Na „wojenny” czas powstania hali wskazuje brak wykończenia jej elewacji – ściany z czerwonej

¹⁶ Tamże.

¹⁷ Zob. *Pharus-Plan Allenstein*. Verlag: Buchhandlung Hermann Reinshagen Allenstein, Hindenburgstrasse 19. Maßstab 1:6000, Biblioteka Uniwersytecka w Toruniu, Gabinet Map, sygn. M-882.

¹⁸ APO, PMRN, sygn. 458/1010, s. 136. Wyremontowany obiekt posiada obecnie 411 260 m².

cegły przygotowane zostały pod tynkowanie, do którego jednak przed 1945 rokiem nie doszło. Spowodowane to było zapewne oszczędnościami narzuconymi przez gospodarkę wojenną w zakresie inwestycji cywilnych. Wykonana około 1957 roku fotografia wskazuje, że obiekt jeszcze wtedy był nieotynkowany¹⁹. Wykończony i rozbudowany w późniejszym czasie wykorzystywany był jako zajezdnia trolejbusowa do 31 lipca 1971 roku. Był to ostatni dzień funkcjonowania olsztyńskich trolejbusów. Jeszcze wcześniej, 17 stycznia 1971 roku, zakończona została przeprowadzka MPK do nowej bazy wzniesionej dla przedsiębiorstwa przy ul. Kołobrzeskiej²⁰.

¹⁹ Fotografia ze zbiorów rodziny Turowskich, zbiory Muzeum Nowoczesności w Olsztynie.

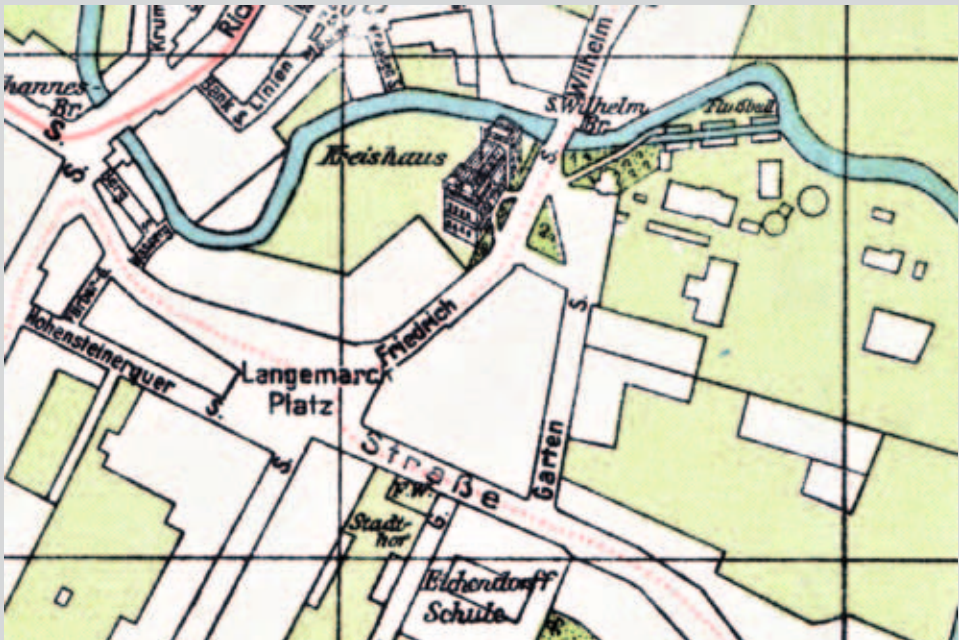
²⁰ M. Przytocka, K. Zienkiewicz, *Historia komunikacji miejskiej w Olsztynie 1907–2007*, Olsztyn 2007, s. 44–45.



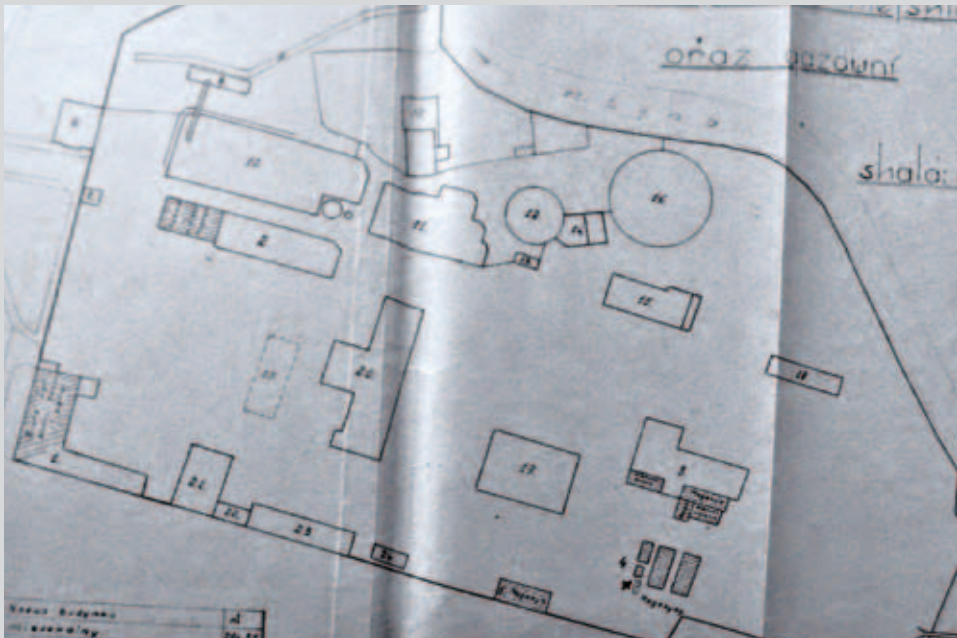
Trolejbus marki Büssing/NAG koło Stawu Browarnego. Źródło: R. von Zastrow, *Die Obus-Anlage in Allenstein*, Berlin 1941



Pierwsza zajezdnia trolejbusowa w Olsztynie. Źródło: R. von Zastrow, *Die Obus-Anlage in Allenstein*, Berlin 1941



Pierwsza zajezdnia trolejbusowa w Olsztynie zaznaczona na mapie miasta z 1940 r. Fragment mapy *Pharus-Plan Allenstein*. Verlag: *Buchhandlung Hermann Reinshagen Allenstein, Hindenburgstrasse 19*. Maßstab 1:6000. Źródło: Biblioteka Uniwersytecka w Toruniu, Gabinet Map, sygn. M-882



Fragment mapy *Teren Dyrekcji Przedsiębiorstw Miejskich oraz gazowni* z 1948 r. Źródło: APO, PMRN, sygn. 458/1010



Zajezdnia trolejbusowo-autobusowa przy ul. Knosały 3, widziana z rejonu budynku dawnego tartaku Raphaelsohnów w 1957 r. Fragment fotografii ze zbioru rodziny Turowskich. Źródło: zbiory Muzeum Nowoczesności w Olsztynie



Zajezdnia trolejbusowa przy ul. Knosały 3/5e w 1957 r. Fotografia ze zbioru rodziny Turowskich. Źródło: zbiory Muzeum Nowoczesności w Olsztynie

Historia dawnego zespołu rzeźni miejskiej usytuowanej przy dzisiejszej al. Wojska Polskiego w świetle najnowszych badań



1. Zajezdnia i rzeźnia miejska (1914 r.). Źródło: A. Wakar, *Olsztyn 1353–1945*, Olsztyn 1971

Wstęp

Badania nad historią budynków dawnej rzeźni miejskiej, funkcjonującej w latach 1880–1904, miały związek z opracowaniem projektu budowlano-konserwatorskiego remontu tych obiektów w latach 2017–2018. Projekt obejmował prace, których celem było przede wszystkim zatrzymanie procesów destrukcyjnych działających na zabytkowe budynki, zachowanie elementów oryginalnych oraz częściowy powrót do pierwotnego wyglądu obiektów.

Stara rzeźnia to najstarszy istniejący do dziś budynek związany z dawnym przemysłem komunalnym Olsztyna. Była to pierwsza z inwestycji w nowoczesny przemysł miejski¹.

Zachowane budynki należące do dawnego zespołu zostały zinwentaryzowane, a ich stan techniczny został poddany ocenie. Przeprowadzona analiza architektoniczna miała na celu identyfikację tkanki pierwotnej oraz określenie etapów rozbudowy.

¹ Hasło: *Rzeźnia w Olsztynie* [w:] *Encyklopedia Warmii i Mazur*, http://encyklopedia.warmia.mazury.pl/index.php/Rzeźnia_w_Olsztynie [dostęp: 2.08.2019].

Rzeźnia funkcjonowała przy szosie dobromiejskiej (obecnie al. Wojska Polskiego) do roku 1941. Z całego założenia zachowały się do dzisiaj trzy dawne budynki: obora, stajnia i ubojnia, widoczna na archiwalnym zdjęciu (fot. 1 – po lewej stronie).

Celowym działaniem Armii Czerwonej, która w styczniu 1945 roku wkroczyła do „niemieckiego” miasta, było m.in. doszczętne zniszczenie wszelkich działających zakładów przemysłowych. Za to zadanie odpowiedzialna była Grupa Operacyjna Przemysłowa Ignacego Marzyńskiego, raportująca zadanie pułkownikowi Prawinowi². Można przypuszczać, że stara rzeźnia nie podzieliła tego losu, gdyż szczęśliwie dla niej już nie funkcjonowała w tym miejscu. Po wojnie zaś konsekwentnie przyzwalano na wręcz destrukcyjne działania wobec ocalałych ze zniszczeń obiektów tzw. ponemieckich, dlatego też swobodnie dokonywano wielu adaptacji i przebudów w celu nadania im nowych funkcji. Cenne historycznie budynki najstarszego zakładu komunalnego w mieście przekształcono m.in. na fabrykę mebli, warsztat naprawczy³, stolarski czy sklep ze starociami. Obora i stajnia, usytuowane wzdłuż ul. Dąbrowskiego, zostały od strony południowej i zachodniej pogrążone w terenie. Utworzona skarpa miejscowo sięga prawie aż do okapu dachu obory.

Historia powojenna jest faktycznie historią dewastacji tego zespołu.

Rys historyczny

Tłem powstania rzeźni w Olsztynie były dynamiczne przemiany gospodarcze zachodzące w całej Europie w drugiej połowie XIX wieku, objawiające się industrializacją oraz gwałtownym wzrostem liczby mieszkańców miast. W Olsztynie również nastąpił skok demograficzny: w 1860 roku miasto liczyło 7,6 tys. mieszkańców, a już w 1890 roku – aż 24,3 tys. Rozwój przemysłu pobudził procesy urbanizacyjne miast – doprowadził do zagospodarowania terenów odległych przedmieść na cele przemysłowe. Upowszechnieniu nowych form organizacji zakładów sprzyjała zapoczątkowana w Anglii rewolucja naukowo-techniczna. To z angielskiej architektury przemysłowej czerpano wzorce zarówno w Prusach, jak i na Śląsku. (W Prusach w pierwszej połowie XIX w. obawiano się jeszcze skutków ograniczenia przywilejów rzemieślników i nie wprowadzano poważniejszych zmian).

Zwrot wydarzeń nastąpił w latach sześćdziesiątych XIX wieku w związku z epidemią włośnicy i licznymi przypadkami zakażenia mięsa. Wzrost liczby zgonów ludności spowodował, że podjęto badania laboratoryjne mięsa. Wówczas 18 marca 1868 roku w Prusach uchwalono pierwszą ustawę dotyczącą publicznych rzeźni. Umożliwiała ona wznoszenie obiektów z funduszy komunalnych i wprowadzała przymus zarobkowego uboju. Dobrze zaplanowana inwestycja miejska mogła stanowić dla miasta intratne źródło dochodów z tytułu podatków i opłat.

² M. Nowakowski, *Jak podbili Olsztyn w 1945 r.? Wstrząsająca relacja A. Wakara*, „Gazeta Wyborcza. Magazyn Olsztyn” 2016, 22 stycznia, <http://olsztyn.wyborcza.pl/olsztyn/1,150375,19517616,jak-podbili-olsztyn-w-1945-r-wstrzasajaca-relacja-a-wakara.html> [dostęp: 8.08.2019].

³ Hasło: *Rzeźnia w Olsztynie*, dz. cyt.

Zaistniałe wydarzenia spowodowały, że powstanie rzeźni miejskiej stało się w Olsztynie koniecznością.

O przyszłym sukcesie w dużym stopniu decydowała lokalizacja obiektu. W Olsztynie rozpatrywano kilka wariantów. W aktach magistratu znajdują się ślady projektowanego zagospodarowania w innym miejscu – bliżej Łyny. Również rozmiar parceli był dobierany w określony sposób. Według Georga Osthoffa powierzchnia działki pod lokalizowane przedsiębiorstwo powinna mieć kształt regularny i powinna być proporcjonalna do liczby ludności miasta. Dla miasta liczącego 5 tys. mieszkańców powierzchnia działki powinna wynosić około 1200 m²; dla miasta liczącego 9 tys. mieszkańców – odpowiednio 2000 m²; dla większych miast na każdego mieszkańca przypadać miało 0,2 m² gruntu⁴.

„1 października 1880 roku w mieście Allenstein [Olsztyn], zakończono budowę hali uboju z dwoma skrzydłami w pobliżu przytułków dla biednych przy ulicy Guttstädter Straße (Adolf-Hitler-Allee) według projektu i pod kierownictwem miejskiego budowniczego Geelhaara”⁵. W budowie uczestniczyły lokalne olsztyńskie firmy, m.in. Matthiasa Toffla (roboty murarskie), Floriana Materny (dostarczał cegłę) oraz M. Wronkiego (roboty ciesielskie)⁶.

„Otwarcie produkcji nastąpiło 15 października 1880 roku”. Zakład funkcjonował początkowo z wykorzystaniem maszyny parowej, jednak „Już w roku 1881 trzeba było dokonać rozbudowy, ponieważ okazało się, że opary powstające przy oparzeniu trzody chlewnej gorącą wodą oddziałują negatywnie na inne rodzaje mięsa; stworzono drugie stanowisko ubojowe dla świń ze specjalnym korytem [kotłem] do oparzania świń, w którym dokonywano jedynie uboju trzody chlewnej i mniejszego inwentarza, którego mięso było od razu oddzielane. W roku 1897 dokonano ponownej rozbudowy, tak że rzeźnia spełniała większe wymogi; mianowicie na podstawie statutu lokalnego z 18 stycznia 1897 roku postanowiono, że również osoby prywatne musiały dokonywać uboju swoich zwierząt w rzeźni. W roku 1903 wybudowano budynek administracyjny i nową oborę. Wkrótce jednak dał się zauważyć brak chłodni. Mięso, odnośnie do którego istniały zastrzeżenia, nie mogło być doprowadzone do stanu nadającego się do wykorzystania ani przez peklowanie, ani przez chłodzenie. Peklowanie trwało przynajmniej trzy tygodnie, a przechłodzenie w ogóle nie było możliwe. Komisja ds. rzeźni zwracała więc uwagę organom miejskim na potrzebę posiadania chłodni i wybudowano chłodnię przy ulicy Robertstraße [dzisiaj Bolesława Prusa]”⁷.

⁴ G. Trzaskowska, *Rzeźnie miejskie na Dolnym Śląsku jako przykład budownictwa przemysłowego w XIX i początkach XX wieku*, s. 8–10, https://www.archiwa.gov.pl/images/docs/referaty/AP_Wroclaw_G_Trzaskowska.pdf [dostęp: 26.11.2019].

⁵ A. Funk, *Geschichte der Stadt Allenstein. Der alte Schlachthof*, Neudruck der Ausgabe 1955, s. 349 (tłum. Małgorzata Fuziński).

⁶ Hasło: *Rzeźnia w Olsztynie*, dz. cyt.

⁷ A. Funk, dz. cyt., s. 349–350.

W 1912 roku w rzeźni dokonano uboju ponad 14 tys. sztuk zwierząt. W zakładzie działało laboratorium badające mięso⁸.

Przeprowadzone rozbudowy były wciąż niewystarczające z uwagi na rosnące zapotrzebowanie na usługi rzeźnicze.

Już w latach dwudziestych XX wieku rozpoczęto projektowanie nowej rzeźni w nowej lokalizacji, gdyż dalszą rozbudowę dotychczasowej ograniczał teren. Ostatecznie nowa rzeźnia miejska powstała według projektu (1938–1939) architekta Waltera Fresego z Berlina i została wzniesiona przy ul. Lubelskiej w 1941 roku⁹. Na jej miejscu stoi dziś supermarket Makro¹⁰.

Fazy rozwoju zabudowy zespołu rzeźni

Przeanalizowane zostały materiały archiwalne interesującego nas terenu (głównie mapy katastralne, historyczne plany Olsztyna) oraz archiwalne akta magistratu Olsztyna, w których znalazły się fragmenty oryginalnych projektów oraz szkiców. Analiza dotyczy zagadnień architektury oraz zagospodarowania terenu w poszczególnych fazach, nie obejmuje natomiast zagadnień funkcjonalnych i technologicznych rzeźni.

Z zespołu zabudowy rzeźni miejskiej przy al. Wojska Polskiego zachowały się do dziś trzy historyczne budynki: dawna hala uboju (budynek główny), duża hala dla bydła (obora) oraz stajnia. Z materiałów wyłania się jednak pełniejszy obraz całego zespołu rzeźni i jej sąsiedztwa. Budynki, które nie przetrwały do dziś, są tam udokumentowane.

Znajdujący się poniżej opis etapów rozwoju zabudowy jest rodzajem kalendarium i zarazem rozszerzonym komentarzem do analiz graficznych ujętych na kolejnych stronach (fot. 2–6).

FAZA 1

Mapa katastralna terenu rzeźni miejskiej (skala 1 : 1000) według pomiarów wykonanych jesienią 1885 roku, Archiwum Państwowe w Olsztynie, sygn. 1367/45/1/13

Hala ubojni (1880 r.), usytuowana równolegle do obecnej al. Wojska Polskiego (Guttstadter Chaussee), z dwoma tylnymi skrzydłami do niej prostopadłymi oraz stajnia oznaczone zostały kolorem brązowym. W sąsiedztwie zaznaczone są budynki mieszkalne – domy dla ubogich (1875 r.), oznaczone kolorem czerwonym.

Na uwagę zasługuje fakt, że architektura „pierwszej” rzeźni jest bardzo spójna. Główny korpus hali oraz mniejsze tylne skrzydła przykryte są stromymi da-

⁸ A. Płoski, *Spacerownik po Olsztynie*, „Gazeta Wyborcza” 2009, 10 września, s. 13–14.

⁹ A. Funk, dz. cyt., s. 350–351.

¹⁰ Hasło: *Rzeźnia w Olsztynie*, dz. cyt.

chami. Ilustruje to załączony projekt archiwalny (fot. 8), w którym dokładnie widzimy na fragmencie przekroju przenikające się strome dachy stykających się ze sobą części.

Budynek – zarówno z zewnątrz, jak i od wewnątrz – jest bogaty w starannie opracowany detal architektoniczny. Co ciekawe, w części środkowej dzisiejszego głównego korpusu, która odpowiada hali pierwotnej, pomimo braku właściwej opieki nad obiektem zachowało się go sporo. Wewnątrz, poza widocznymi na pierwszy rzut oka elementami, można dostrzec przez otwory w nowym pułapie oryginalny skośny i profilowany ozdobnie sufit. Warto też porównać przekroje z fotografii 8 i 13, które świadczą o zachowanej więźbie.

FAZA 2

Plan Olsztyna z 1892 roku (Luckhardt), Muzeum Warmii i Mazur w Olsztynie, sygn. 45/1/13

W głębi parceli, za halą uboju, pojawia się nowy budynek inwentarski.

FAZA 3

Fragment dokumentacji przebudowy i rozbudowy głównej hali uboju z akt magistratu z 1901 roku w skali 1 : 100, Archiwum Państwowe w Olsztynie, sygn. 259/29

W latach 1897–1901 prowadzona była najpoważniejsza przebudowa hali uboju w dziejach tego budynku. Kształt, jaki hala uboju uzyskała po przeprowadzonych przebudowach, zasadniczo utrzymał się do dzisiaj. To fakt godny zauważenia.

Przebudowano charakterystyczne dwa odrębne skrzydła tylne (tylne północne i tylne południowe), równoległe do siebie i prostopadłe do korpusu głównego hali. Skrzydło tylne północne w trakcie przebudowy zachowało dwie podłużne ściany, skrzydło południowe – tylko jedną podłużną ścianę od wewnątrz (fot. 16). Wolny dotąd środkowy trakt pomiędzy nimi przekryto dachem dwuspadowym o niewielkim spadku. Dach ten oparto na nadbudowanych ścianach pierwotnych. W konsekwencji dawne skrzydła tylne przekryto również nowymi dachami jedno-spadowymi z zachowanymi do dzisiaj przemysłowymi świetlikami.

Jak już wspomniano, w skrzydle tylnym południowym nie zachowała się ściana od południa. W trakcie rozbudowy ścianę „przesunięto” o kilka metrów i wprowadzono – środkiem już nowego, szerszego traktu – smukłe kolumny żeliwne wspierające podciąg stalowy (fot. 14 b, 14 c, 16) i nowy dach jednospadowy.

Wymieniając wszystkie nowe elementy rozbudowy, należy zauważyć, że za nowo uformowanym traktem północnym znalazły się kolejne fragmenty bryły, m.in. pomieszczenie na skład węgla (fot. 9).

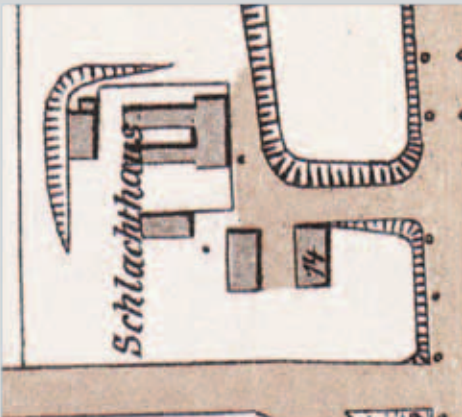
W trakcie rozbudowy przedłużono również korpus hali głównej od południa (fot. 17).

ZESPÓŁ BUDYNKÓW RZEŹNI MIEJSKIEJ – MAPA KATASTRALNA Z 1885 R.



2. FAZA 1. Zespół budynków rzeźni miejskiej wraz z sąsiadującymi budynkami przytułku – schemat na podstawie danych z mapy katastralnej terenu rzeźni miejskiej według pomiarów wykonanych jesienią 1885 r. Źródło: WAPO, sygn. 1367/45/1/13

ZESPÓŁ BUDYNKÓW RZEŹNI MIEJSKIEJ – PLAN MIASTA Z 1892 R.



3. FAZA 2. Zespół budynków rzeźni miejskiej – schemat rozwoju na podstawie planu miasta Olsztyna z 1892 r. (Luckhardt). Źródło: Muzeum Warmii i Mazur w Olsztynie, sygn. 45/1/13

ZESPÓŁ BUDYNKÓW RZEŹNI MIEJSKIEJ – DOKUMENTACJA Z 1901 R.



4. FAZA 3. Zespół budynków rzeźni miejskiej – schemat rozwoju na podstawie dokumentacji projektu rozbudowy z akt magistratu z 1901 r. Źródło: Archiwum Państwowe w Olsztynie, sygn. 259/29

ZESPÓŁ BUDYNKÓW RZEŹNI MIEJSKIEJ – PLAN MIASTA, DOKUMENTACJA Z 1904 R.



5. FAZA 4. Zespół budynków rzeźni miejskiej – schemat rozwoju na podstawie planu miasta Olsztyna z 1904 r. (Luckhardt). Źródło: Archiwum Archidiecezji Warmińskiej w Olsztynie

ZESPÓŁ BUDYNKÓW RZEŹNI MIEJSKIEJ – MAPA KATASTRALNA Z 1904 R.



6. FAZA 5. Zespół budynków rzeźni miejskiej – schemat rozwoju na podstawie mapy katastralnej z około 1924 r. Źródło: archiwum prywatne

Z opisów na rysunku archiwalnym wynika również, że jeden z budynków przytułku zmienił funkcję i stał się mieszkaniem służbowym rzeźnika.

Rozbudowa była z pewnością niezbędna ze względu na wielkie potrzeby pracującej w coraz większym tempie rzeźni. Oznaczała jednak wówczas zgrzyt dla architektury. Budynek nie był już uporządkowany i starannie dopracowany. Swoim wyglądem znacznie odbiegał od formy pierwotnej. W pewnym sensie był on wyjątkowy, gdyż miasto, inwestując w nowe obiekty, starało się dbać o swój interes ekonomiczny. Tymczasem zaraz po zakończeniu budowy (1880 r.) w krótkim czasie założenie poważnie zmieniono, a to z pewnością było kosztowne.

Z obecnej perspektywy burzliwe przemiany, jakie się wówczas dokonały, są również odległą historią. Dziś patrzemy na nie z dużym zainteresowaniem.

FAZA 4

Plan Olsztyna z 1904 roku (Luckhardt), Archiwum Archidiecezji Warmińskiej w Olsztynie

W 1903 roku oddano do użytku dużą, zachowaną do dziś halę dla bydła (oborę) oraz budynek administracyjny, frontem zwrócony do ul. Królewieckiej. Hala ubojni została wydłużona i rozbudowana tym razem od strony północnej. Korpus hali zyskał też nowe elementy technologiczne – pojawiły się wyloty wentylacyjne charakterystyczne dla architektury obiektu i obecne aż do dziś. W aktach magistratu znajduje się ich szkic-projekt (fot. 11).

Na analizowanej mapie nie ma już stajni stojącej najbliżej hali uboju o wymiarach rzutu około 7×10 m. Pojawia się natomiast obiekt o tych samych rozmiarach rzutu, nieco dalej dosunięty do południowej granicy działki, zlicowany od południa z nową oborą. Można przypuszczać, że stajnia została przeniesiona z poprzedniej lokalizacji w trakcie wznoszenia obory.

Istniejące budynki inwentarskie, położone wzdłuż zachodniej granicy działki, na archiwalnych rysunkach oznaczono jako rzeźnię sanitarną. Na ich przedłużeniu powstały zadaszony podjazd oraz pomieszczenie wagi.

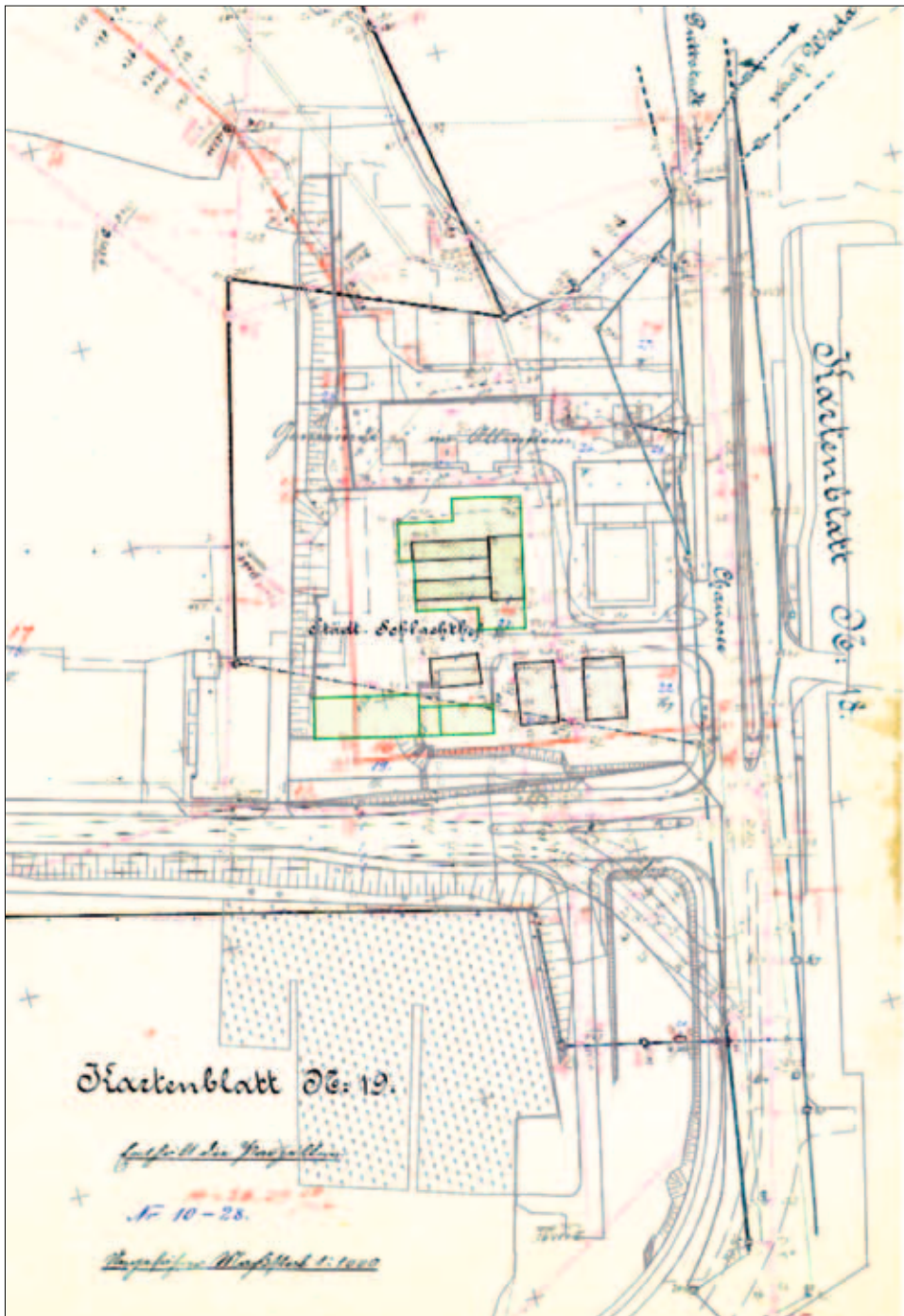
FAZA 5

Mapa katastralna z około 1924 roku (1 : 1000), archiwum prywatne

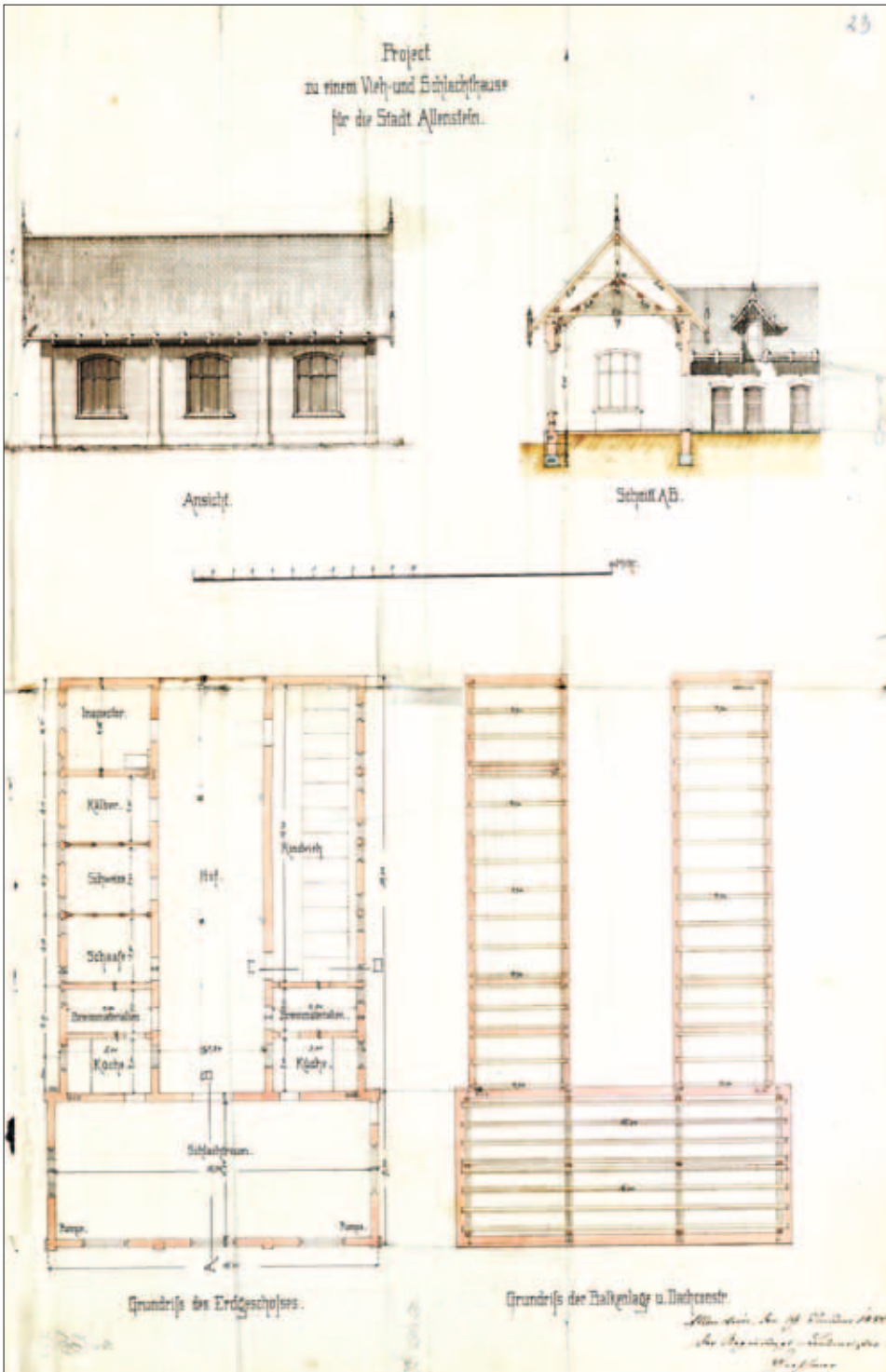
Główne skrzydło wschodnie hali uboju zostało wydłużone (technologia nie-trwała – później ten zarys zanikł).

Pomiędzy oborą a stajnią pojawił się wąski łącznik. Być może było to przejście. Zachowała się do dzisiaj tylko tylna murowana ściana.

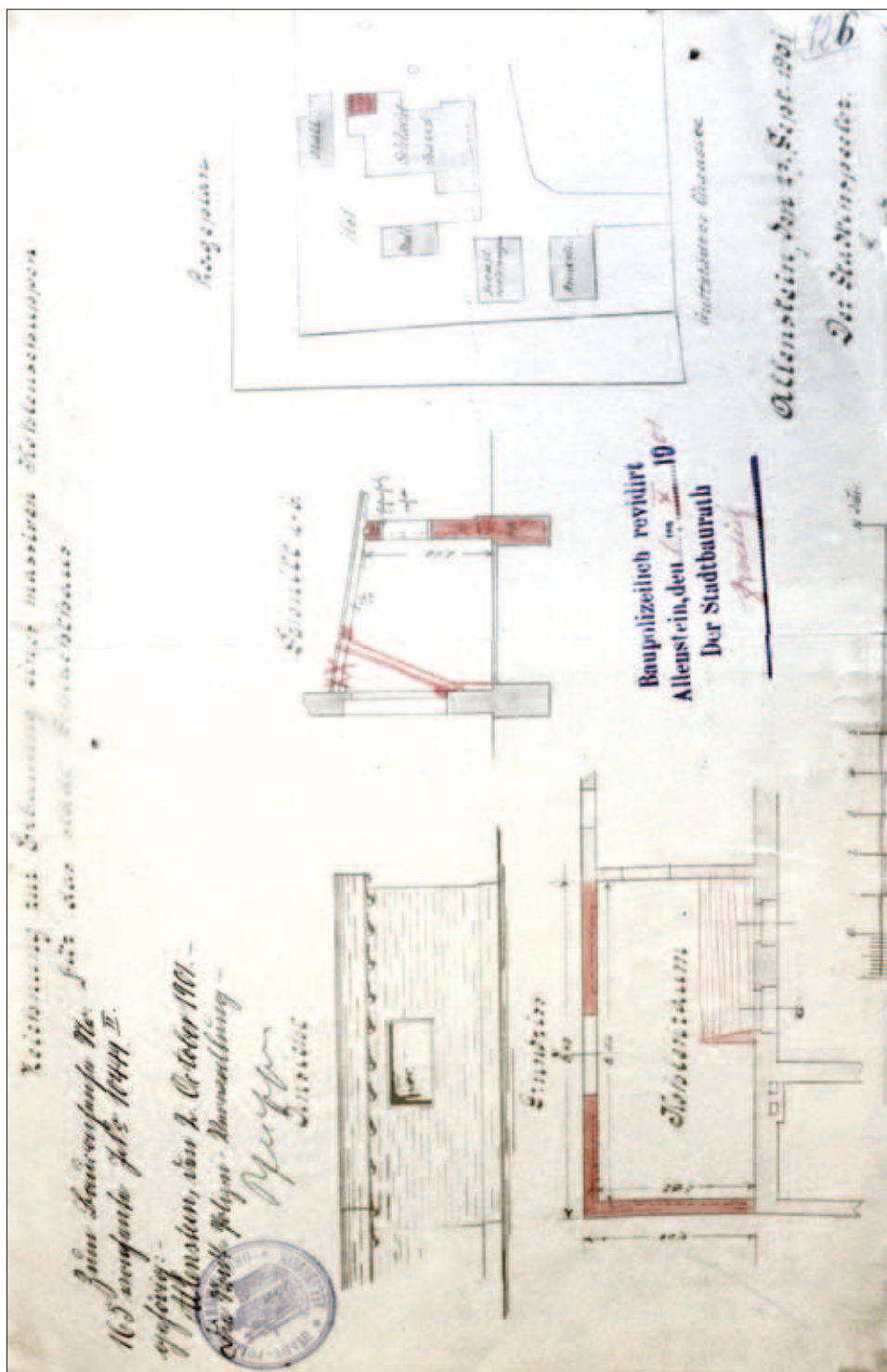
W miejscu dotychczasowego przytułku postawiono inny, znacznie większy budynek (fot. 10).



7. Analiza porównawcza układu wyjściowego (budynki w obrysie koloru czarnego) w stosunku do stanu obecnych obiektów (w obrysie koloru zielonego), przeprowadzona na podstawie mapy katastralnej terenu rzeźni miejskiej według pomiarów wykonanych jesienią 1885 r. oraz współczesnej mapy zasadniczej. Źródło: Archiwum Państwowe w Olsztynie, sygn. 259/29; Miejski System Informacji Publicznej Miasta Olsztyna



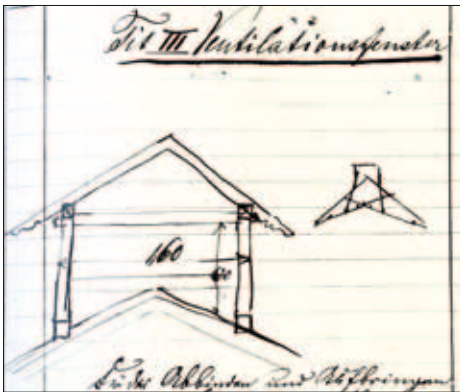
8. Projekt rzeźni miejskiej w Olsztynie z 1880 r. – dokumentacja z akt magistratu. Źródło: Archiwum Państwowe w Olsztynie, sygn. 259/29



9. Projekt rozbudowy budynku rzeźni miejskiej z 1901 r. – dokumentacja z akt magistratu. Źródło: Archiwum Państwowe w Olsztynie, sygn. 259/29



10. Widok zabudowań przy ul. Królewieckiej (al. Wojska Polskiego). Po prawej stronie – przesłonięty bogatą roślinnością fragment elewacji budynku administracyjnego rzeźni miejskiej. Źródło: R. Bętkowski, *Olsztyn jakiego nie znacie*, Olsztyn 2010, s. 153

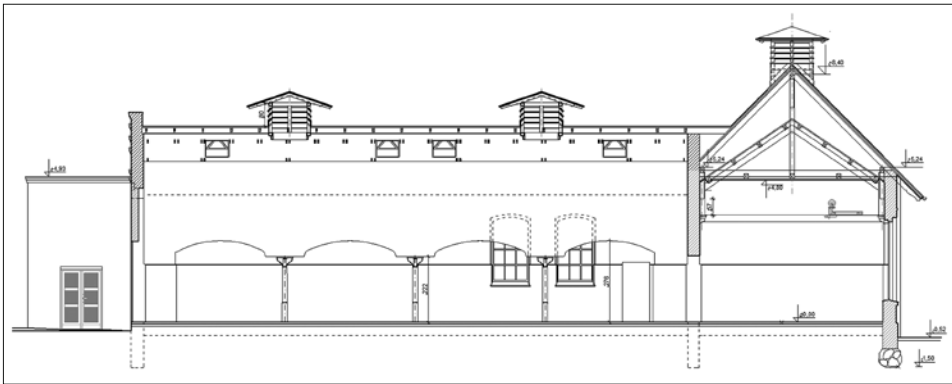


11. Powyżej: projekt obudowy kanału wentylacyjnego. Rysunek odręczny z 1883 r. – dokumentacja z akt magistratu. Źródło: Archiwum Państwowe w Olsztynie, sygn. 259/29; poniżej: współczesna fotografia zachowanego elementu. Fot. D. Filipecka

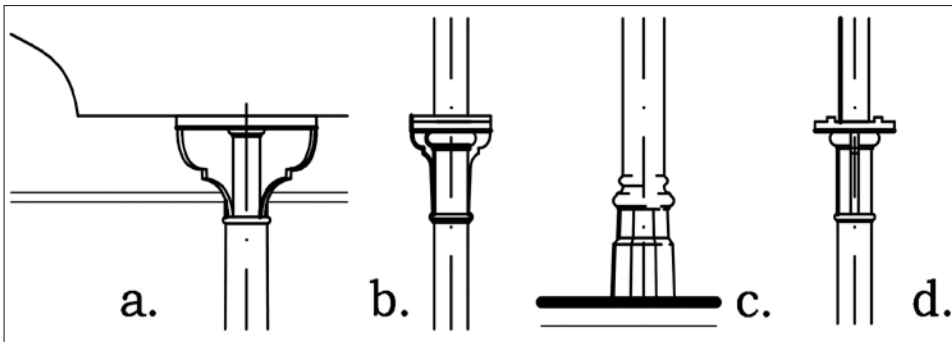


tu. W drugiej hali trzy niższe kolumny stanowią podporę murowanych, łukowych przęseł, które wzdłużnie dzielą pomieszczenie. W największej hali zachowały się stalowe szyny z rolkami oparte na dłuższych ścianach, służące do zawieszania i transportu tusz zwierzęcych.

Świadkiem rozbudowy korpusu głównego hali od południa z 1901 roku jest widoczny na poddaszu pierwotny szczyt tego skrzydła, który zachował się w bardzo dobrym stanie (fot. 17). Nowy i zarazem już ostateczny szczyt został wybudowany na wzór pierwotnych szczytów wraz z bogatym detalem ceglany m gzymsu wieńczącego.



13. Rysunek inwentaryzacyjny przekroju głównej bryły dawnej hali uboju. Po prawej stronie – zachowany pierwotny układ konstrukcji więźby dachowej. Rys. B. Danilewicz



14. Rysunek inwentaryzacyjny żeliwnych kolumn: a) głowica kolumny wspierającej przęsła w hali uboju; b) i c) głowica i baza kolumny w jednej z hal budynku ubojni; d) głowica kolumny z budynku obory z pokazaniem oparcia słupa drewnianego. Rys. B. Danilewicz



15. Budynek dawnej hali uboju, styczeń 2018 r. Fot. B. Danilewicz



16. Odkrywka badawcza uwidaczniająca nadproża otworów w ścianie zewnętrznej od strony dziedzińca pierwotnego założenia budynku. Fot. B. Danilewicz



17. Zachowany szczyt pierwotnego założenia hali uboju. Obecnie znajduje się w przestrzeni poddasza budynku. Fotografia udostępniona przez P. Supryna



18. Elewacja północna zespołu budynków rzeźni. Od lewej: stajnia, współczesny łącznik, dawna obora. Widoczna znaczna degradacja elewacji, luty 2018 r. Fot. D. Filipecka

b) Dawna obora (1903)

Budynek to typowy przykład architektury przemysłowej przełomu XIX i XX wieku. Był największym obiektem towarzyszącym w zespole rzeźni. Surowa, pozbawiona detalu bryła z czerwonej cegły oraz wpisane w elewacje w nienaganym porządku otwory okien i drzwi tworzyły jej charakter.

Po drugiej wojnie światowej budynek zaczął ulegać dewastacji. Był przekształcany pod dyktando nowych funkcji, o czym była już mowa we wstępie. Dzisiaj obiekt jest opustoszały, lata destrukcji odcisnęły na nim silne piętno. Dach pokryty porośniętą mchem papą stracił swoją geometrię. Od strony ul. Dąbrowskiego budynek został pogrążony w terenie. Ściany zewnętrzne zostały obsypane gruntem powyżej poziomu posadzki parteru, stąd liczne ślady zawilgocenia, odpadające tynki itp.

Z analizy wynika m.in., że w elewacjach zamurowano większość okien oraz zamontowano wtórnie wrota garażowe na potrzeby warsztatu. W trakcie oględzin konstrukcji stwierdzono, że część więźby była przebudowana w okresie powojennym. Wymieniono fragment konstrukcji dachu wraz ze słupami, zastępując słupy żeliwne stalowymi.

We wnętrzu zachowały się jednak trzy oryginalne kolumny żeliwne oraz trzy przeszła ramy stolcowej wraz z elementami drewnianymi. Pierwotne płatwie kaleniczy dachu są w obecnym stanie bardzo powyginane na skutek usunięcia mieczy; w słupach i płatwach widoczne są gniazda po brakujących mieczach. Elementy ramy stolcowej są częściowo nadpalone, ale ich obecność pozwoliła potwierdzić, że kształt dachu i kąt nachylenia połaci dachu są oryginalne (fot. 19) – i to należy szczególnie podkreślić!

W latach powojennych nadmurowano pustakami ściany szczytowe, zmieniając w ten sposób charakter budynku. Oryginalnie szczyty budynku posiadały zamknięcie od góry w postaci przedłużonej deskowaniem połaci dachu (świadczy o tym wzajemne położenie elementów ściany i dachu). Pod pustakami rysuje się cięta krawędź cegieł zagładzona zaprawą, która musiała być od góry zabezpieczona



dachem. Dach przy swoim nachyleniu 11–12° nie był kryty dachówką. Prawdopodobnie pokryty był papą. Niestety nie udało się dotrzeć do fotografii przedwojennej. Wnioski wyciągnięte zostały na podstawie wnikliwej analizy istniejącego stanu oraz dostępnej dokumentacji fotograficznej podobnych budynków z tego okresu (fot. 20).

Zarówno w ceglanych elewacjach, jak i we wnętrzu budynku zachowane są konowiązy itp. Zachowało się też jedno pierwotne okno w elewacji północnej.



19. Fragmenty pierwotnej ramy stolcowej w hali dla bydła. Widoczne po lewej: gniazdo po usuniętym mieczu, słup drewniany oparty na pierwotnej żelaznej kolumnie; po prawej – zachowany miecz. Fot. D. Filipecka



20. Rzeźnia miejska w Elblągu (1890–1892). Źródło: „Dziennik Elbląski” 2015, 18 kwietnia. Fotografia z archiwum L. Słodownika

c) Stajnia

Bryła zachowała się w swoim pierwotnym kształcie wraz z wieloma detalami. Budynek ma charakterystyczne dla lat osiemdziesiątych XIX wieku ściany zewnętrzne ryglowe, z wypełnieniem czerwoną cegłą (mur pruski). Technologia ta była wówczas stosowana w Olsztynie przy wznoszeniu innych budynków przemysłowych, jak np. tartak Raphaelsohnów.

Wnętrze budynku nosi ślady ingerencji w oryginalną konstrukcję. W ramach adaptacji budynku na warsztat samochodowy na parterze przemieszczono słup, a z oryginalnej więźby wycięto miecz płatwi i w to miejsce wstawiono zastrzał (na poddaszu).

Na elewacjach widać wiele zamurowań i przemurowań otworów drzwiowych i okiennych. Wszystkie okna w budynku są wtórne.

Najlepiej zachowała się wschodnia elewacja szczytowa. Cegła wypełniająca konstrukcję drewnianą jest w dobrym stanie i nie została zamalowana lub otynkowana. Końcówki krokwi były ozdobnie wycięte i wiele z nich jest nadal w dobrym stanie.

Ciekawa historia wiąże się z samą lokalizacją obiektu. Z analizy materiałów archiwalnych wynika, że interesujący nas budynek stajni w obecnym położeniu pojawił się w roku 1903. Jednak już w 1885 roku istniał budynek o tych samych wymiarach rzutu (7 × 10 m), jednak położony kilka metrów bliżej hali uboju. Jest więc prawdopodobne, że został on przeniesiony.

Z analiz wynika, że podczas przebudowy w 1903 roku powiększono cały zakład, może więc przy tej okazji przeniesiono zawadzającą w podwórzu stajnię na jedną linię z nowo powstającą, dużą oborą.

Mamy nadzieję, że istniejący obecnie nurt rewitalizacji obiektów poprzemysłowych, który dotarł również do Olsztyna, wydobędzie skutecznie piękno ukryte w architekturze dawnego zespołu rzeźni miejskiej.

Nowa rzeźnia w Olsztynie. Od zakładu miejskiego do przedsiębiorstwa państwowego

Opisywana na łamach niniejszego numeru „Olsztyńskiego Rocznika Konserwatorskiego” dawna rzeźnia miejska, istniejąca do dziś przy al. Wojska Polskiego, nie była jedynym tego typu zakładem funkcjonującym w Olsztynie¹. Przez ponad pół wieku działała przy ul. Lubelskiej jej następczyni, znacznie większa i nowocześniejsza. Dziś po tym rozległym zespole zabudowy nie ma już śladu, stoi w tym miejscu sklep Makro. Biorąc pod uwagę rolę, jaką nowa rzeźnia odegrała w życiu miasta, a później także i regionu, wydaje się, że warto przybliżyć jej historię. Dodatkowym do tego asumptem jest dotychczas nieprezentowany, przechowywany w Archiwum Państwowym w Olsztynie projekt architektoniczny budowy nowej rzeźni z 1938 roku², wskazujący na stosowane wówczas w tej dziedzinie rozwiązania architektoniczno-technologiczne oraz na powagę, z jaką władze miasta podeszły do inwestycji, nawiązując współpracę z jednym z bardziej uznanych w tym okresie projektantów rzeźni zarówno w Niemczech, jak i w Europie.

Stara rzeźnia

Miasta aspirujące do roli nowoczesnych ośrodków, a takim był na przełomie XIX i XX wieku Olsztyn, nie mogły pozostawać w tyle za rozwojem cywilizacyjnym. W celu poprawy jakości życia i zdrowia mieszkańców władze realizowały inwestycje związane z przemysłem komunalnym. W Olsztynie powstały więc kolejno: rzeźnia (1880 r.), gazownia (1889 r.), wodociąg i kanalizacja (1899 r.) oraz zakład energetyczny – hydroelektrownia (1907 r.). Rzeźnia była pierwszą z inwestycji w nowoczesny przemysł miejski, z którego dobrodziejstw mieszkańcy Olsztyna chętnie i powszechnie korzystali. Do czasu powstania rzeźni lokalni

¹ Zob. artykuł na s. 33–50. Na temat rzeźni przy al. Wojska Polskiego zob. także: A. Płoski, *Ankieta zabytku techniki. Rzeźnia miejska, al. Wojska Polskiego 5, 5c*, Olsztyn 2009 (tu literatura i archiwalia), archiwum Wydziału Kultury i Ochrony Zabytków Urzędu Miasta w Olsztynie; tenże, *Dziedzictwo przemysłu i koszary [w:] Zatorze – magiczna dzielnica Olsztyna*, Olsztyn 2016, s. 108–109.

² Zob. Archiwum Państwowe w Olsztynie (dalej: APO), Akta miasta Olsztyn (Magistrat Allenstein), Plany poniemieckie budynków 1891–1941, sygn. 259/462.

rzemieślnicy dokonywali uboju w prywatnych zakładach. Konieczność budowy rzeźni miejskiej (publicznej) wynikała z wprowadzenia nowych uregulowań prawnych na szczeblu państwowym, u podstaw których legły przesłanki prozdrowotne. Zakazano wówczas uboju prywatnego, a na miasta nałożono obowiązek wybudowania rzeźni miejskiej z możliwością wykorzystania funduszy publicznych. Z rzeźni mieli odtąd obowiązek korzystać wszyscy miejscowi rzeźnicy oraz producenci i przetwórcy wyrobów mięsnych, uiszczywszy najpierw stosowną opłatę. W parze z nowymi przepisami szły także lokalne uregulowania dotyczące korzystania z tego typu zakładu.

Pod budowę pierwszej rzeźni miejskiej wskazano pierwotnie parcelę w sąsiedztwie mostów kolejowych nad Łyną, na obrzeżach starego miasta³. Nie zyskała ona jednak akceptacji i inwestycję zrealizowano ostatecznie przy al. Wojska Polskiego (König Strasse, później Adolf Hitler Allee). Wówczas decydom wydawało się, że była to dobra lokalizacja dla tego typu działalności, bo oddalona od centrum miasta. W budowie rzeźni brały udział lokalne firmy. Zakład uruchomiono w 1880 roku. W pierwszym roku działalności w rzeźni dokonano uboju 5946 sztuk zwierząt (725 bydła, 761 świń, 2812 owiec); ubój koni był rzadkością. W latach trzydziestych, a więc tuż przed wyłączeniem z użytkowania, dokonywano uboju ponad 15 tys. zwierząt rocznie, a wskaźniki te systematycznie rosły⁴. W związku z tym postanowiono wybudować nową rzeźnię. Lokalizacja starej wykluczała rozbudowę, a tylko takie działania mogły sprostać zachodzącym zmianom w technologii produkcji oraz zwiększyć moce przerobowe zakładu działającego na potrzeby rozwijającego się miasta. Nie bez znaczenia był także fakt, że olsztyńska rzeźnia, zgodnie z zaleceniami urzędu rejencyjnego, obsługiwała nie tylko Olsztyn, ale także prowadziła ubój zwierząt z terenów sąsiednich, tj. z powiatów ostródzkiego i nidzickiego⁵. Ostatnim dyrektorem starej rzeźni był Hugo Borowy, natomiast w radzie miasta za sprawy rzeźni i hodowli zwierząt na terenie Olsztyna odpowiadał radny Julius Reißug⁶, do którego należała znana w mieście fabryka wozów przy obecnej ul. Mochackiego. Z dzisiejszego punktu widzenia kontrowersyjne wydaje się umiejscowienie uciążliwego zakładu produkcyjnego (nieprzyjemne zapachy, hałasy) w sąsiedztwie zabudowań mieszkalnych rozrastającego się Zatorza, tuż przy domu dla ubogich i cmentarzu, a także przy uczęszczanej al. Wojska Polskiego, prowadzącej m.in. do lubianego przez mieszkańców Jakubowa.

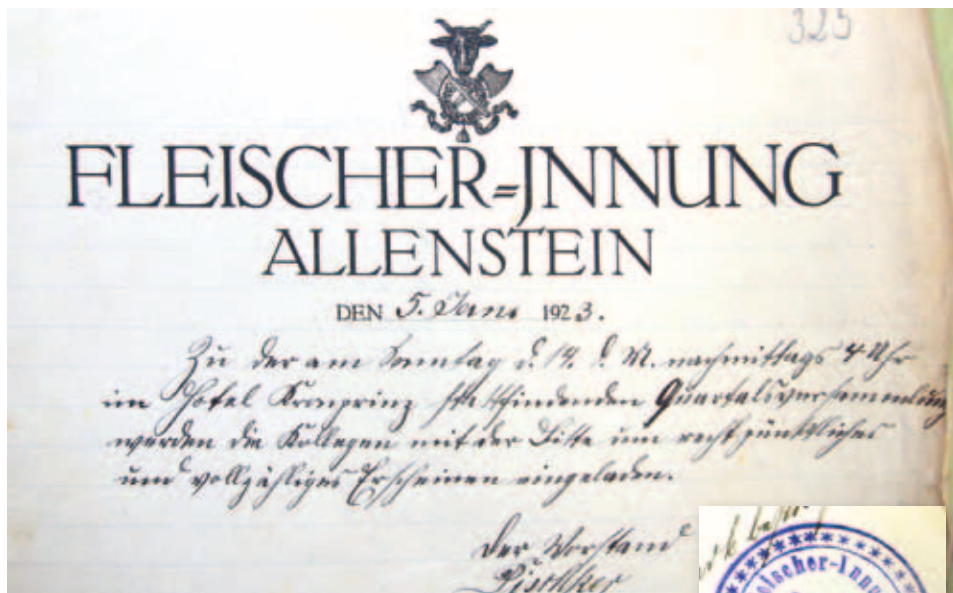
³ Tamże, sygn. 259/29. Tu projekt pierwszej rzeźni. Nowy budynek, wzniesiony przy al. Wojska Polskiego, wyraźnie do niego nawiązywał.

⁴ Tamże, Sprawozdania magistratu za lata 1931–1932, sygn. 259/479 (1931), 480 (1932).

⁵ Dla poszczególnych rzeźni miejskich wydzielono obszary „gmin rzeźnych” (*Schlachtgemeinden*). Obejmowały one zwykle większy obszar niż miasto, w którym funkcjonowały, np. rzeźnia w Biskupcu obsługiwała północną część powiatu szczycieńskiego, rzeźnia w Piszcu – część powiatu mrągowskiego itd. Centralnie przemysł mięsny podlegał wówczas pod Ministerstwo Gospodarki i Lasów. Zob. APO, Magistrat Ortelsburg (Szczytno), sygn. 268/444.

⁶ *Einwohnerbuch von Allenstein 1938*, Allenstein 1938, s. 2, 195.

W Olsztynie wówczas prężnie działał od dawna cech rzeźniczy. W okresie funkcjonowania pierwszej rzeźni miejskiej zrzeszał on kilkudziesięciu przedstawicieli tego fachu, którzy byli głównymi użytkownikami nowego miejskiego przedsiębiorstwa. Cech dbał o interesy i potrzeby swoich członków (m.in. powołał kasę zapomogową) oraz o jakość wykonywanych usług. Jego funkcjonowanie regulował statut⁷.



Druk i pieczęć cechu rzeźników w Olsztynie. Źródło: Archiwum Państwowe w Olsztynie, Rejencja Olsztyńska, Statut der Fleischer Innung in Allenstein, sygn. 4/6189

Nowa rzeźnia

Władze miasta zdawały sobie sprawę z ograniczeń dotychczas działającej rzeźni, dlatego poszukiwały lokalizacji pod budowę nowego zakładu. Intensywne działania związane z realizacją inwestycji, także w zakresie poszukiwania źródeł finansowania, trwały w latach 1925–1926. Nowa rzeźnia miała pierwotnie zostać wzniesiona pomiędzy liniami torów kolejowych prowadzących do Królewca i Olsztyńka, na terenie sąsiadującym z miejskim przedsiębiorstwem wodociągowym przy ul. Żeglarskiej. Obszar ten wytyczają obecnie: ul. Sielska, ul. Kapitańska, al. Roberta Schumana oraz tory kolejowe biegnące w kierunku Dobrego Miasta i Morąga. Dziś jest to teren, na którym w większości znajdują się ogródki działkowe. Dla lepszego skomunikowania rzeźni z miastem projektowano przejazd pod torami prowadzący od dzisiejszej ul. I Dywizji Wojska Polskiego oraz bocznice kolejową na teren rzeźni. Przeprowadzono nawet prace związane ze zniwelowaniem

⁷ APO, Rejencja Olsztyńska (Regierung Allenstein), Statut der Fleischer Innung in Allenstein, sygn. 4/6189.

i melioracją terenu⁸. Ostatecznie jednak pomysł budowy nowej rzeźni w tej lokalizacji zarzucono. W kolejnych latach remontowano więc i modernizowano stary zakład, nie było jednak możliwości przeprowadzenia prac w większym zakresie⁹. Nie zaprzestano jednakże szukania rozwiązania problemu. Na kolejną i – jak się okazało – ostateczną lokalizację wybrano rozległą parcelę po południowej stronie ul. Karla Roenscha (obecnie ul. Lubelska), w niedalekim sąsiedztwie dworca kolejowego, na obszarze rozrastającej się wzdłuż ulicy dzielnicy przemysłowej. W 1919 roku ulica otrzymała imię K. Roenscha na cześć znanego i cenionego mieszkańca Olsztyna – właściciela fabryki maszyn (zlokalizowanej przy tej ulicy) oraz członka władz miejskich. Powstało tu wiele przedsiębiorstw, w tym zakłady korzystające z udogodnień, jakie dawały bocznice kolejowe. Oprócz budynków kolejowych działały tu: fabryka maszyn, urząd miar, tartak, fabryka cementu, fabryka tabaki Habeco oraz miejski skład węgla. W sąsiedztwie budynku spedycji kolejowej wybudowano także stanowiska dla bydła rzeźnego transportowanego do Olsztyna koleją, na którego potrzeby funkcjonowała obok niewielka oczyszczalnia. Także przy ul. Lubelskiej działała, wzniesiona w latach dwudziestych XX wieku, hala aukcyjna bydła z budynkiem inwentarskim i targowiskiem (K. Roensch Strasse 19/21, dziś ul. Lubelska 27)¹⁰. Nie wykluczone, że i ten fakt miał wpływ na wybór lokalizacji pod budowę nowej rzeźni.

W 1938 roku ostatecznie zakupiono grunty pod planowaną inwestycję najpierw od rodziny Roenschów, a następnie dokupiono niezbędną parcelę należącą do Leo Schabrama¹¹, który prowadził gospodarstwo oraz wynajmował pokoje w budynku, w którym mieszkał¹². Z ramienia miasta użytkownikiem terenu zostały Miejskie

⁸ APO, Akta miasta Olsztyn (Magistrat Allenstein), Stadtbauamt – Einabnung des Schlachthofgeländes, sygn. 259/449.

⁹ Tamże, Sprawozdania magistratu za lata 1927, 1929–1932, sygn. 259/249 (1927), 477 (1929), 478 (1930), 479 (1931), 480 (1932).

¹⁰ *Einwohnerbuch von...*, dz. cyt., s. 247. Budynek istnieje do dziś. W momencie projektowania nowej rzeźni hala należała do spółki aukcyjnej. Składa się z hali aukcyjnej do prezentacji zwierząt, gdzie mieściły się trybuny dla kupców, oraz z pomieszczeń biurowych i inwentarskich. Po 1945 r. obok hali funkcjonowało targowisko zwierząt. W budynku mieściły się kolejno: lecznica dla zwierząt, Przedsiębiorstwo Zaopatrzenia Weterynaryjno-Zootechnicznego „Centrowet” (do 1974 r.), później budynek użytkowany był m.in. jako stolarnia. Ostatecznie został sprywatyzowany. Halę znacznie przekształcono w latach 70. i 90. XX w. Mimo że wpisana do rejestru zabytków, po przeprowadzonych pracach utraciła historyczny charakter. W 2012 r. została skreślona z rejestru zabytków.

¹¹ APO, Urząd Skarbowy w Olsztynie (Finanzamt Allenstein), sygn. 630/433, 434. Parcelę pod zabudowę zakupiono od Friedy Roensch – spadkobierczyni i właścicielki fabryki maszyn, gdzie produkowano także wyposażenie rzeźni.

¹² Teren ten do tej pory nosił nazwę od nazwiska właściciela, tj. wybudowania Schabrama (*Abbau Schabram*). Należące do niego nieruchomości, mimo że zlokalizowane wówczas przy ul. K. Roenscha, urzędowo przypisane były do Fittigsdorfstrasse (droga do Wójtowa, obecnie częściowo z nią pokrywa się ul. Kołobrzaska). Do rodziny Schabram należały tu rozległe grunty sięgające torów kolejowych, jeszcze zanim wytyczono ul. K. Roenscha, zob. APO, Dyrekcja Okręgowa Kolei Niemieckich w Królewcu (Reichsbahn-Direktion Königsberg), sygn. 379/298. Jak wynika z planów i ksiąg adresowych dla miasta Olsztyna z lat 30. XX w., do L. Schabrama należał budynek mieszkalny, w którym sam mieszkał oraz wynajmował mieszkania dwóm robotnikom.

Zakłady Komunalne sp. z o.o. (Städtischen Betriebswerke Allenstein G.m.b.H). Jak pokazuje wykonany w biurze architekta miejskiego plan Olsztyna z 1934 roku, pierwotnie na obszarze, na którym planowano wznieść nową rzeźnię, projektowano wytyczenie siatki nowych ulic pod przyszłą zabudowę.



Fragment planu Olsztyna z 1934 r. wykonany w biurze architekta miejskiego. W centralnej części widoczna parcela z zabudowaniami Leo Schabrama, którą zakupiono pod budowę nowej rzeźni. Na planie wytyczona, niezrealizowana siatka ulic pod zabudowę. Źródło: zbiory prywatne

Projekt nowej rzeźni wykonał w 1938 roku architekt z Berlina, Walter Frese (1872–1949), który specjalizował się w budownictwie przemysłowym, szczególnie w projektowaniu rzeźni i zakładów związanych z przetwórstwem mięsnym. Spod jego ręki wyszło wiele projektów tego typu przedsiębiorstw, które zrealizowano nie tylko w Niemczech, w tym m.in. w Bochum, Rostoku, Saarbrücken, Oldenburgu, Eupen (obecnie na terenie Belgii) i wielu innych miastach. Brał on ponadto udział jako ekspert w realizacji projektów w Istambule (Turcja), Zagrzebiu (Chorwacja, wówczas Jugosławia), Sofii (Bułgaria) oraz na obszarze Austrii¹³.

Zob. *Einwohnerbuch von Allenstein*, Allenstein 1932, s. 149, 341; *Einwohnerbuch von Allenstein*, Allenstein 1937, s. 128, 287.

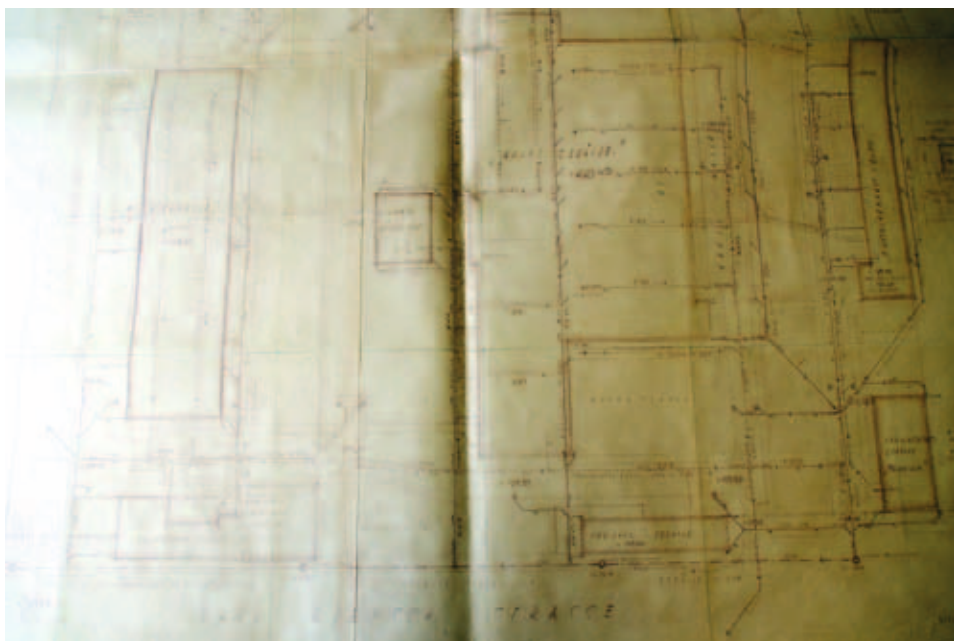
¹³ W okresie projektowania rzeźni olsztyńskiej W. Frese miał swoją pracownię architektoniczną w Berlinie. Wcześniej pracował w Düren, następnie w Bonn. Jest autorem ponad 70 zrealizowanych projektów kompleksów budowlanych, głównie o charakterze przemysłowym. Zob. https://de.wikipedia.org/wiki/Walter_Frese [dostęp: 19.11.2019] oraz artykuł autorstwa W. Fresego na temat rzeźni w Zagrzebiu: *Der neue Schlacht- und Viehhof in Zagreb*, „Deutsche Bauzeitung” 1933, Heft 2, s. 35–42.



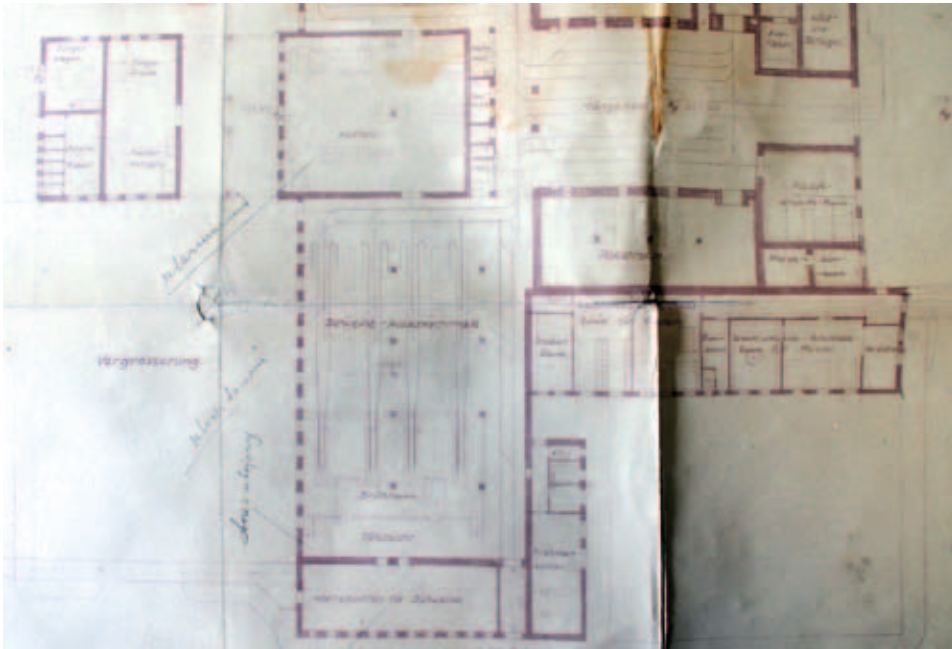
Pieczęć na projekcie nowej rzeźni. Architekt Walter Frese miał wówczas pracownię projektową w Berlinie. Źródło: Archiwum Państwowe w Olsztynie, Akta miasta Olsztyn (Magistrat Allenstein), Plany poniemieckie budynków 1891–1941, sygn. 259/462

Założenie funkcjonalno-przestrzenne nowej rzeźni w Olsztynie zlokalizowano w narożniku dzisiejszych ulic Lubelskiej i Składowej. Budowa trwała w latach 1939–1941, jej koszt wyniósł 1,6 mln marek. Po zakończeniu prac nowemu zespołowi zabudowy przemysłowej nadano adres: ul. K. Roenscha 26–28 (po 1945 r. – ul. Lubelska 26/28). Rzeźnia zajmowała powierzchnię 26 767 m², z czego około 7500 m² był to obszar zabudowany. Zakład podłączony do miejskiego wodociągu i kanalizacji zaopatrzone był także w centralne ogrzewanie i własny, rozbudowany system odprowadzania nieczystości (w tym kanały odpływowe wewnątrz budynków) oraz wentylacji. Teren zakładu otoczono ogrodzeniem, przez które na teren rzeźni prowadziły dwie bramy wjazdowe od ul. Lubelskiej; w ich sąsiedztwie zlokalizowano portiernię i wartownię. W części centralnej rozległej parceli usytuowano halę główną, na której zapleczu (przy elewacji wschodniej) powstała dodatkowa hala do uboju bydła, gdzie przewidziano także pomieszczenia do przeprowadzania uboju trzody; w sąsiedztwie powstał niewielki budynek na nawóz. Po przeciwnej stronie hali, w zachodniej części zespołu, funkcjonował budynek maszynowni, gdzie także produkowano i składowano lód oraz działały tu stolarnia i warsztat należące do zakładu. Tu również przygotowywano gorącą wodę niezbędną do prowadzenia produkcji (oparzanie). Z maszynownią łączyła się wozownia z garażem. W hali głównej wyodrębnione zostały przestrzenie do uboju bydła, rozbioru mięsa, jeliciarni, mniejsze pomieszczenia dla drobiu i dziczyzny, przedchłodnia i chłodnia (w tym na mięso końskie). Ponadto hala z hakami na wieszające półtusze, peklownia, hala uboju trzody, szlamiarnia (pomieszczenie, w którym oczyszcza się mięso) i inne, niezbędne pomieszczenia, w tym socjalne dla pracowników (toalety, natryski) oraz do przeprowadzania badania mięsa (trychinoskopia). W granicach zespołu powstał także budynek administracyjny zarządu

rzeźni, w którego sąsiedztwie wzniesiono mieszkania dla dyrektora i urzędników zatrudnionych w zakładzie. Budynkowi temu towarzyszył ogród. Roślinność posadzono także wzdłuż części ogrodzenia. W budynku administracyjnym rzeźni mieściły się: kasa, gabinet dyrektora i sala posiedzeń oraz pomieszczenia do pracy weterynarzy i portiernia z centralą telefoniczną. Na terenie rzeźni powstał także odrębny budynek administracyjny na potrzeby skupu bydła, którego uboju dokonywano w rzeźni w największych ilościach. Był to obiekt wzniesiony na planie litery U bezpośrednio przy ul. Lubelskiej. Mieściła się w nim także kantyna zakładowa (dzierżawiona) wraz z kuchnią oraz pomieszczeniem lekarza weterynarii i mistrza zakładu. W jego sąsiedztwie, po wschodniej stronie hali, pod jednym dachem funkcjonowały transformatorownia i pomieszczenie tzw. taniej jatki, gdzie sprzedawano mięso warunkowo dopuszczone do konsumpcji. Tu także mieściły się wartownia i pomieszczenie na sterylizator. Wzdłuż południowej granicy założenia wzniesiono odrębną rzeźnię końską (w budynku mieściło się także laboratorium) oraz budynek do magazynowania skór i soli, którym towarzyszyła niewielka stacja pomp. Część przeznaczona do uboju koni była wydzielona z terenu kompleksu rzeźni. Przewidziano także miejsce na wagi, plac do mycia i dezynfekcji taboru samochodowego, skład węgla oraz miejsca dla zwierząt rzeźnych. Budynki były ze sobą skomunikowane wewnątrz zespołu, wyodrębniono także ciągi komunikacyjne do przepędzania zwierząt w obrębie zakładu.



Fragment projektu nowej rzeźni przy ul. Lubelskiej (d. Karl Roensch Strasse), ukazujący założenie przestrzenne i podział funkcjonalny budynków (arch. Walter Frese, 1938 r.). Źródło: Archiwum Państwowe w Olsztynie, Akta miasta Olsztyn (Magistrat Allenstein), Plany poniemieckie budynków 1891–1941, sygn. 259/462



Fragment projektu nowej rzeźni przy ul. Lubelskiej (d. Karl Roensch Strasse), ukazujący część hali głównej mieszczącej pomieszczenia produkcyjne i socjalne pracowników (arch. Walter Frese, 1938 r.). Źródło: Archiwum Państwowe w Olsztynie, Akta miasta Olsztyn (Magistrat Allenstein), Plany poniemieckie budynków 1891–1941, sygn. 259/462

Olsztyńską rzeźnię uruchomiono 1 listopada 1941 roku¹⁴. Nowym zakładem kierował dotychczasowy dyrektor starej rzeźni, H. Borowy. Zajmowano się tu przyjmowaniem i magazynowaniem żywca, ubojem zwierząt, rozbieraniem tuszy, gospodarowaniem produktami ubocznymi, magazynowaniem w chłodniach, soleniem skór (stąd potrzeba magazynowania soli), prowadzono również systematyczną kontrolę sanitarno-weterynaryjną. Wymuszało to istnienie w kompleksie zespołu rzeźni wielu specjalistycznych budynków i pomieszczeń produkcyjnych oraz kontrolnych. W olsztyńskiej rzeźni nie produkowano wędlin, tym zajmowali się wspomniani wyżej rzemieślnicy zrzeszeni w cechu.

Nowa rzeźnia w Olsztynie powstała w okresie dynamicznego rozwoju rzeźnictwa, co wiązało się również z polepszeniem koniunktury gospodarczej państwa niemieckiego po 1924 roku. Doszło wówczas do udoskonalenia procesu technologicznego, w tym także w zakresie organizacji pracy i higieny rzeźni. Niemcy zaliczały się wówczas do czołówki krajów w dziedzinie budowy nowoczesnych rzeźni. Ukazywała się specjalistyczna prasa, powszechnie dostępne były wydawane już wcześniej podręczniki budowy i eksploatacji rzeźni oraz

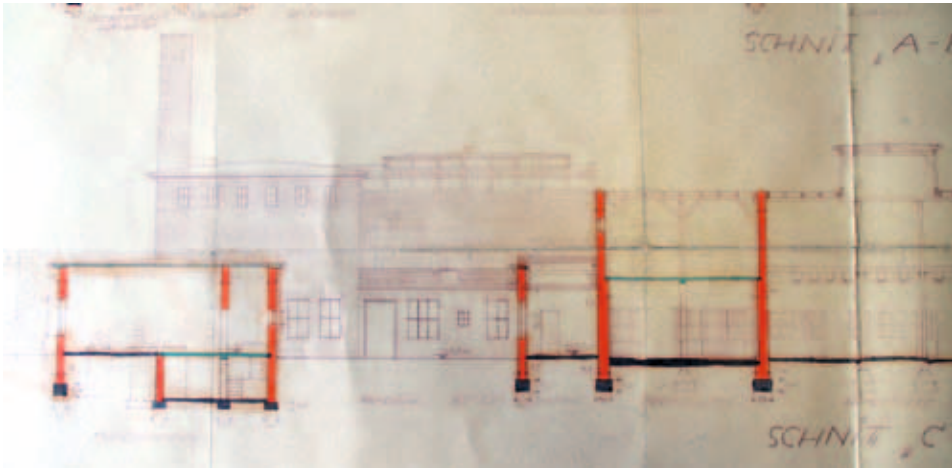
¹⁴ APO, Urząd Skarbowy w Olsztynie (Finanzamt Allenstein), sygn. 630/433. Opisu założenia rzeźni dokonano także na podstawie projektu.

targowisk zwierząt rzeźnych. Zmiany objęły również wyposażenie techniczne rzeźni, w których powszechnie stosowano prąd (także do uboju), korzystano z systemów podwieszanych haków, ogrzewanych kotłów do oparzenia i innych maszyn usprawniających obróbkę mięsa. Większość produkcji odbywała się już w sposób zmechanizowany. Już na etapie projektowania rzeźni ważne było przyjęcie określonego modelu linii technologicznych, dostosowanego do potrzeb miasta i terenu przeznaczanego pod inwestycję. Pod względem usytuowania budynków w ramach zespołu zabudowy produkcyjnej rzeźni już w XIX wieku różniano trzy typy: systemy tzw. francuski (otwarty), niemiecki (zamknięty lub półzamknięty) oraz mieszany. Niemiecki typ rzeźni był uznawany za najlepszy dla zakładów małej i średniej wielkości¹⁵. Charakteryzował się umiejscowieniem wszystkich pomieszczeń związanych z produkcją pod jednym dachem, w dużym budynku, co miało usprawnić pracę rzeźnikom wspólnie użytkującym halę, pracownikom nadzoru i prowadzącym oględziny mięsa. Scalenie budynków przynosiło także oszczędności natury ekonomicznej. Taki też system zastosowano, projektując nową rzeźnię w Olsztynie.

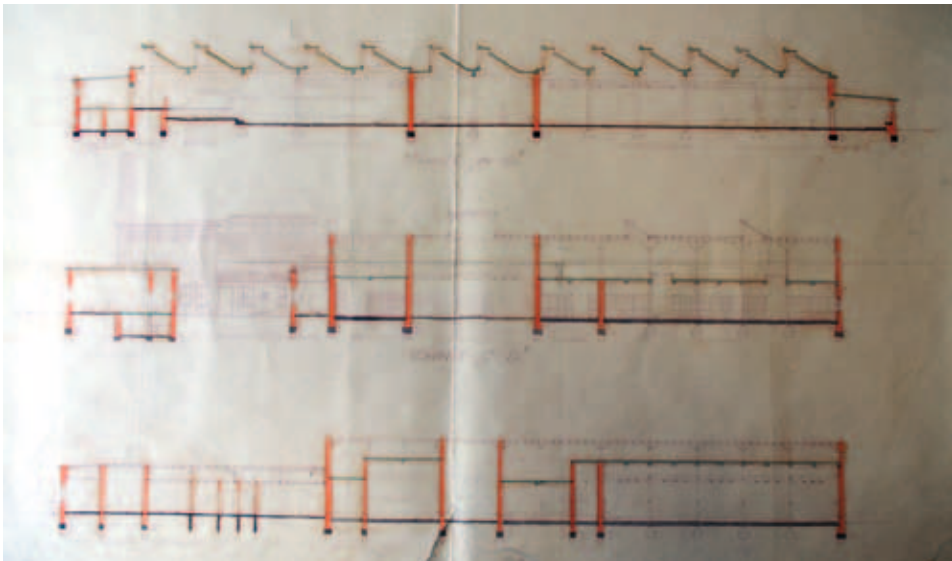


Fragment projektu (przekroju) hali głównej nowej rzeźni przy ul. Lubelskiej (d. Karl Roensch Strasse). Widoczny dach szedowy zwany pilastym. Arch. Walter Frese, 1938 r. Źródło: Archiwum Państwowe w Olsztynie, Akta miasta Olsztyn (Magistrat Allenstein), Plany poniemieckie budynków 1891–1941, sygn. 259/462

¹⁵ Zob. A. Gryglewska, P. Gerber, *Wpływ rozwoju technologii produkcji oraz higieny na architekturę przemysłową XIX-XX wieku na przykładzie zespołu dawnej rzeźni we Wrocławiu*, „Ochrona Zabytków” 2002, nr 3/4, s. 263–265.



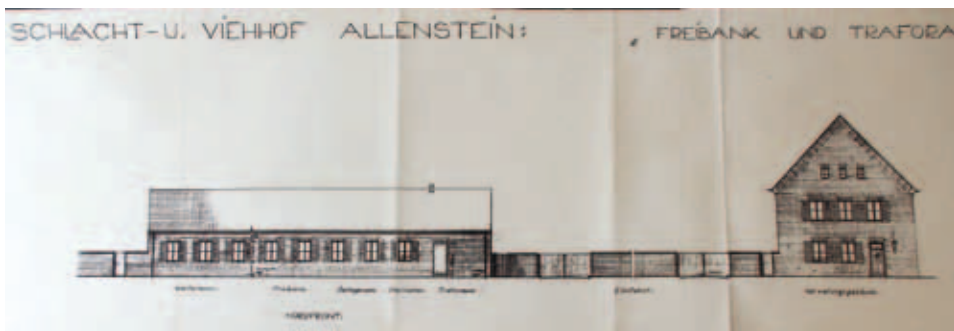
Elewacja i przekrój fragmentu hali głównej nowej rzeźni. Arch. Walter Frese, 1938 r. Źródło: Archiwum Państwowe w Olsztynie, Akta miasta Olsztyn (Magistrat Allenstein), Plany poniemieckie budynków 1891–1941, sygn. 259/462



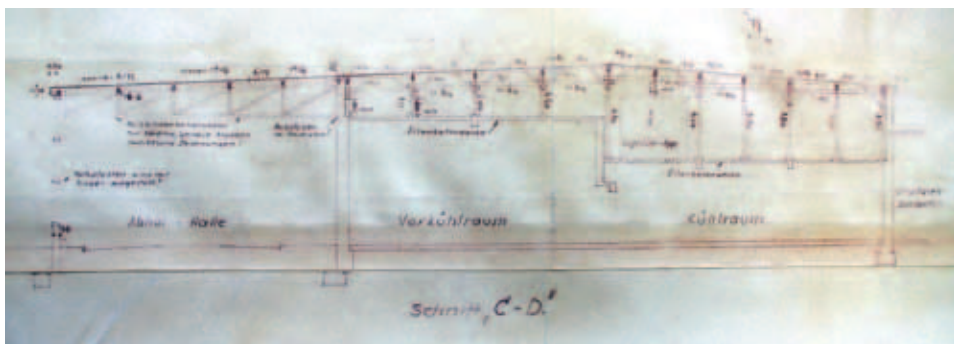
Przekroje hali głównej nowej rzeźni. Arch. Walter Frese, 1938 r. Źródło: Archiwum Państwowe w Olsztynie, Akta miasta Olsztyn (Magistrat Allenstein), Plany poniemieckie budynków 1891–1941, sygn. 259/462

Do budowy olsztyńskiej rzeźni użyto cegły oraz żelbetu, do wznoszenia fundamentów wykorzystano beton. Budynki administracyjne miały stropy drewniane i ceramiczne, budynki produkcyjne – stropy żelbetowe (materiał ten wykorzystano także do budowy elementów konstrukcyjnych hali głównej). Materiałem elewacyjnym była cegła ceramiczna, która także decydowała o wystroju elewacji, np. w budynku administracyjnym dekoracyjnie opracowano szczyty poprzez ukośne ułożenie cegieł. Dekoracyjne, acz skromne były również portale wejściowe do budynków, otwory

okienne zamknięte były natomiast prosto. Dachy obu budynków administracyjnych były dwuspadowe, kryte dachówką ceramiczną. Dobre doświetlenie hali głównej zapewniały – charakterystyczne dla architektury przemysłowej (hal produkcyjnych) – dachy szedowe (pilaste), czyli dachy składające się w tym przypadku z wielu dachów dwuspadowych usytuowanych jeden za drugim, o nachylnych względem siebie połaciach, co umożliwiało umieszczenie w ich konstrukcji okna doświetlającego wnętrze. Grube mury hali chroniły budynek przed wahaniami temperatury. Materiały wykończeniowe wewnątrz charakteryzowały się łatwością utrzymania czystości i małą nasiąkliwością. Budynki nowej rzeźni wzniesiono w duchu modernizmu, powszechnie panującego w architekturze okresu międzywojennego. Wyrażał się on w prostocie i funkcjonalności brył pozbawionych często rozbudowanego detalu architektonicznego, co także znalazło wyraz w przypadku olsztyńskiej rzeźni. Nieznacznie wyróżniały się tu budynki mieszkalno-administracyjne. Budynki produkcyjne pozbawione były właściwie dekoracji. Wyrażało to ówczesne (międzynarodowe) dążenia w architekturze przemysłowej, której główną cechą miała być funkcjonalność.



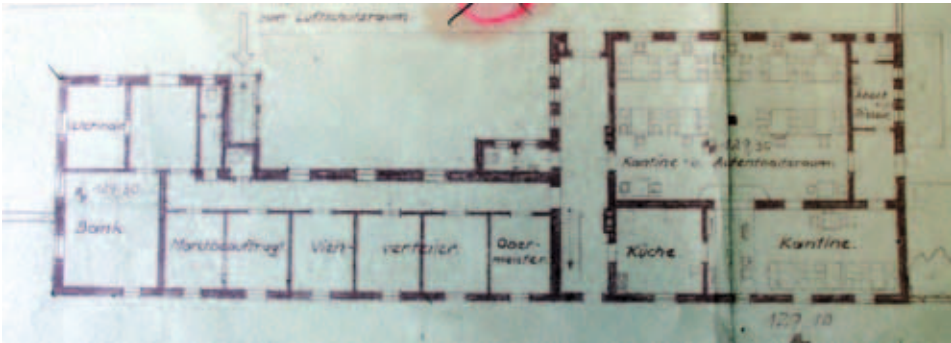
Budynki nowej rzeźni: po lewej – wartownia i trafostacja; po prawej – budynek administracyjny. Arch. Walter Frese, 1938 r. Źródło: Archiwum Państwowe w Olsztynie, Akta miasta Olsztyn (Magistrat Allenstein), Plany poniemieckie budynków 1891–1941, sygn. 259/462



Fragment projektu nowej rzeźni – przekrój części hali głównej mieszczącej pomieszczenia chłodnicze. Adnotacje wskazują na wykorzystane przy budowie materiały, w tym żelbet. Źródło: Archiwum Państwowe w Olsztynie, Akta miasta Olsztyn (Magistrat Allenstein), Plany poniemieckie budynków 1891–1941, sygn. 259/462



Dawny budynek administracyjny wzniesiony na potrzeby skupu bydła. Mieściły się tu także kantyna zakładowa oraz pomieszczenie lekarza weterynarii i mistrza zakładu (stan z 2003 r., obecnie nie istnieje). Zdjęcie udostępnione przez stronę www.moje-fotografie.olsztyn.pl



Fragment projektu nowej rzeźni – rzut parteru budynku administracyjnego, wzniesionego na potrzeby skupu bydła, z opisanymi funkcjami poszczególnych pomieszczeń. Po prawej – kantyna z kuchnią i WC; po lewej – m.in. pokój mistrza zakładu i weterynarza. Źródło: Archiwum Państwowe w Olsztynie, Akta miasta Olsztyn (Magistrat Allenstein), Plany poniemieckie budynków 1891–1941, sygn. 259/462

Ponowne uruchomienie i upaństwowienie zakładu

Mieszkańcy Olsztyna aż do końca drugiej wojny światowej nie odczuwali w zasadzie jej tragicznych skutków. Zmieniło się to wraz ze zbliżającą się ofensywą Armii Czerwonej. W styczniu 1945 roku wojska radzieckie zbombardowały Olsztyn, w tym okolice dworca. Zniszczeniu uległy wówczas m.in. budynki przy ul. Zientary-Malewskiej, al. Wojska Polskiego i ul. Lubelskiej. Rzeźnia przetrwała bez uszczerbku. W dniach 21–22 stycznia wojska sowieckie zajęły całe miasto. Oficjalne i uroczyste przekazanie władzy cywilnej w ręce polskiej administracji odbyło się 23 maja 1945 roku w miejscowym teatrze. Armię Czerwoną reprezentował komendant wojenny na miasto Olsztyn, pułkownik Szumski, a stronę polską – pułkownik Jakub Prawin, pełnomocnik rządu RP na okręg mazurski¹⁶. Nadal był to jednak czas niespokojny

¹⁶ APO, Prezydium Miejskiej Rady Narodowej w Olsztynie (dalej: PMRN), Materiały dotyczące historii

dla mieszkańców Olsztyna, w tym dla nowo przybyłych – szerzyły się choroby, problemy aprowizacyjne były na porządku dziennym. Wiele produktów było dostępnych tylko na kartki żywnościowe, m.in. mięso i tłuszcze, chleb, marmolada, cukier i kawa. Powszechna była także przestępczość, w tym napady z bronią. Dodatkowo lęk wzbudzali także (jeszcze na początku 1946 r.) żołnierze Armii Czerwonej, którzy pod wpływem alkoholu wywoływali awantury. Pomimo przekazania władzy nie zaprzestali oni wywożenia z terenu miasta wartościowych przedmiotów i urządzeń, w tym przemysłowych¹⁷. Niszczyli i podpalali także zabudowania, zwłaszcza na terenie starego miasta, ale także poza nim. W okresie tym zniszczeniu uległ budynek administracyjny starej rzeźni przy al. Wojska Polskiego.

Po zajęciu miasta Armia Czerwona przejęła także nową rzeźnię, którą wykorzystywano na potrzeby zaopatrzenia wojska¹⁸. Przejmowanie i późniejsze rozgrabianie zakładów przemysłowych w zajmowanych miastach było powszechnym postępowaniem wojska sowieckiego. Odbywało się to na podstawie pisma generała lejtnanta Siergieja Szatiłowa¹⁹ z dnia 6 maja 1945 roku, który zakwalifikował do wywiezienia z terenu Olsztyna m.in. „urządzenia mleczarni, wytwórni masła i sera oraz przetworów mięsnych i rzeźni”²⁰. Władze miasta zabiegały o przekazanie rzeźni, początkowo jednak bez skutku. Mimo problemów z administrowaniem i wyposażeniem rzeźnię uruchomiono w lipcu 1945 roku. Początkowo zakład rozdzielono na dwie odrębne strefy, z których jedną użytkowało wojsko radzieckie, z drugiej korzystał lokalny samorząd. W czerwcu i lipcu 1945 roku w rzeźni użytkowanej przez władze Olsztyna dokonano uboju 434 zwierząt (najwięcej owiec, świń i krów)²¹. Jak wynika z protokołu inspekcji miejskiej gospodarki Olsztyna, sporządzonego na potrzeby pełnomocnika rządu RP w sierpniu 1945 roku, kompleks budynków rzeźni otoczony był wówczas zniszczonym miejscowo murem i znajdował się w stosunkowo „niezłym stanie”, z wyjątkiem magazynu soli. W budynkach brakowało już jednak urządzeń, wind, chłodni, motorów oraz instalacji elektrycznej²². Rzeźnia zajmowana

miasta Olsztyna. Problemowe opracowania monograficzne, sygn. 458/II/480.

¹⁷ APO, Urząd Pełnomocnika Rządu RP na Okręg Mazurski, Sprawozdania miesięczne Zarządu Miejskiego Olsztyn 1945–1946, sygn. 390/51. Na przykład pomiędzy 20 a 30 czerwca dokonano w Olsztynie 6 napadów z bronią, dochodziły do tego liczne kradzieże.

¹⁸ W czasie wojny rzeźnia produkowała prawdopodobnie także na potrzeby wojska niemieckiego. Przypuszczenia takie można wysnuć na podstawie informacji zawartej w ankiecie dotyczącej przedsiębiorstwa po przekazaniu władzom polskim, gdzie stwierdzono, że podczas wojny rzeźnia była użytkowana przez wojska niemieckie, a później sowieckie. Zob. APO, Starostwo Powiatowe w Olsztynie, Dane szacunkowe o przedsiębiorstwach, sygn. 603/49.

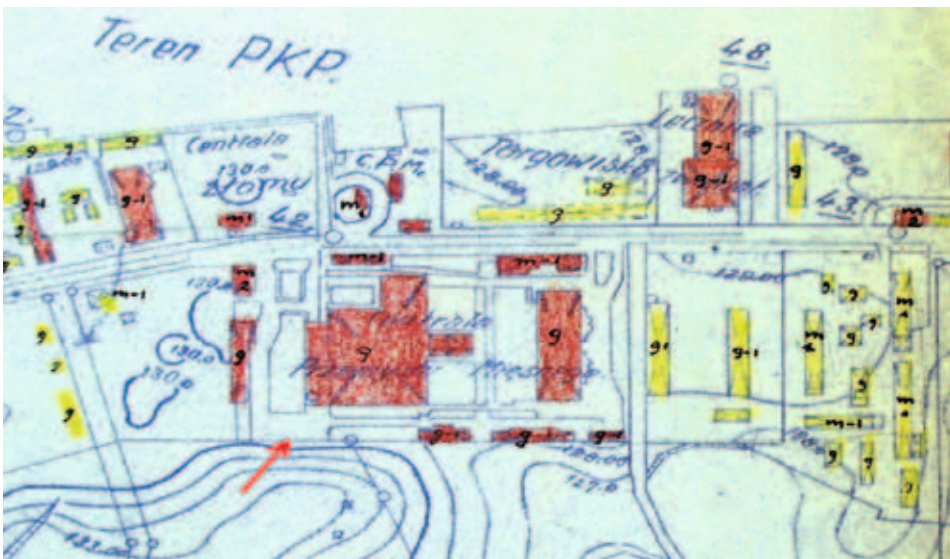
¹⁹ Siergiej S. Szatiłow – szef powojennej Misji Wojskowej ZSRR w Polsce (w 1945 r. liczącej ponad 700 osób). Znany m.in. z pomysłu powołania specjalnej komisji rządowej do spraw budowy w Polsce pomników Wdzięczności Armii Czerwonej, co zapoczątkowało masową akcję ich budowy.

²⁰ APO, Urząd Pełnomocnika Rządu RP na Okręg Mazurski, Spis przedsiębiorstw do wywiezienia do ZSRR. Rok 1945–1946, sygn. 390/249. Polecono wówczas także wywieźć z Olsztyna wyposażenie drukarni, tartaków, zakładów Roenscha, młynów i zakładu energetycznego.

²¹ Tamże, Sprawozdania miesięczne Zarządu Miejskiego..., dz. cyt.

²² APO, Zarząd Miejski w Olsztynie, Protokoły inspekcji gospodarki i finansów, regulamin biura kontroli finansowo-gospodarczej 1945–1946, sygn. 411/31.

przez wojska radzieckie została ostatecznie przekazana w całości władzom miasta 19 października 1945 roku. Były to wówczas budynki zdewastowane, pozbawione urządzeń, z powybijanymi szybami i ubytkami dachówek, a także ze zniszczonymi ścianami, co zapewne związane było z demontażem wyposażenia, z którego praktycznie ogołocili rzeźnię w całości. Tuż przed przekazaniem zakładu władzom polskim zdemontowali m.in. żeliwny piec, który – jak wspominał dawny mieszkaniec miasta – dwoma czołgami dociągnęli do dworca, niszcząc przy tym nawierzchnię ulicy na całej długości trasy²³. Mimo że rzeźnia była już częściowo użytkowana, to braki w wyposażeniu nie pozwalały na ubój trzody chlewnej. W sprawozdaniu Zarządu Miejskiego Olsztyna z września 1945 roku podano, że w rzeźni „bije się stopniowo coraz więcej bydła”, prowadzono także badanie mięsa „bitego pokątnie” oraz przywożonego spoza miasta. Ograniczono dostawy energii elektrycznej, przeprowadzono drobne remonty, planowano uzupełnić braki w wyposażeniu, przygotowując niezbędne kosztorysy. Część rzeźni wydzierżawiono Państwowej Organizacji Skupu Skór. We wrześniu i październiku 1945 roku w rzeźni dokonano uboju około 200–300 zwierząt (najwięcej owiec)²⁴.



Fragment planu dzielnicy przemysłowej wzdłuż ul. Lubelskiej z 1954 r. z naniesionymi zabudowaniami rzeźni (oznaczonej strzałką) i hali targowej, pełniącej wówczas funkcję lecznicy zwierząt. Źródło: Archiwum Państwowe w Olsztynie, Wojewódzkie Biuro Planowania Przestrzennego w Olsztynie, Miasto Olsztyn, Założenia projektowe do planu szczegółowego zagospodarowania przestrzennego dzielnicy składowo-przemysłowej części „A”, sygn. 2472/226

²³ R. Tomkiewicz, *Gospodarka mięsna na Warmii i Mazurach po 1945 roku. Zarys problematyki*, Olsztyn 2013, s. 12. Autor przytacza wspomnienia ówczesnego mieszkańca miasta.

²⁴ APO, Urząd Pełnomocnika Rządu RP na Okręg Mazurski, Sprawozdania miesięczne Zarządu Miejskiego..., dz. cyt. O przekazaniu rzeźni przez Armię Czerwoną i niezbędnych naprawach (szyby, dach, maszyny) informuje także: A. Wakar, *Kronika Olsztyna 1945–1950*, Olsztyn 1972, s. 43.

Po przekazaniu rzeźni władzom Olsztyna powierzchnię zakładu szacowano na 27 600 m², w tym 7500 m² powierzchni zabudowanej, z czego odpowiednio władze sowieckie zajmowały wcześniej 12 480 m² i 3350 m². Budynki kancelaryjne, mieszkalne i produkcyjne (w tym stajnie, chłodnie, magazyny, hale ubojowe) znajdowały się w dobrym stanie (mury). Jak wskazywano, hala targowa przystosowana była do przetrzymywania 128 krów i 100 świń. W zakładzie znajdowały się wówczas m.in. wagi, w tym elektryczne, do ważenia krów i świń. Wszystkie urządzenia, w tym „maszyny, kotły i motor Diesla”, zostały wywiezione przez władze sowieckie (częściowo do Kaliningradu). Nie oszczędzono także wind i wielokrążków transportowych w hali ubojowej (zachowane częściowo), a także zakładowych środków transportu. Na terenie rzeźni pozostawiono starą bryczkę i wóz parokonnny (oba pojazdy zniszczone). Armia Czerwona wywoziła także zmagazynowane skóry, pozostawiając tylko brudną sól i suche pęcherze. Z terenu rzeźni zabrano ponadto meble. Zachowało się tylko częściowo wyposażenie jelicjarni. Rzeźnia podłączona była wówczas do energetycznej sieci miejskiej, brak odpowiednich silników uniemożliwiał jednak uniezależnienie się w tym zakresie. W zakładzie zatrudnionych było wówczas sześciu pracowników, w tym zaledwie dwóch fachowców²⁵. Jak informował w udzielonym na początku 1946 roku wywiadzie prasowym ówczesny prezydent Olsztyna Tadeusz Pałucki, władze miasta przejęły rzeźnię w stanie „zupełnej dewastacji” i z tego też powodu musiano akceptować w tym okresie „bicie nierogacizny przez rzeźników po domach”. Do odbudowy rzeźni potrzebowano szkła (4000 m²), kotłów i innych urządzeń – prace te prezydent wyceniał na około milion złotych²⁶. Pokątny ubój niestety zaczął zbierać żniwo – zimą 1945/1946 roku doszło do zatruc mięsem na większą skalę. Wówczas wojewoda zobowiązał władze miasta do skutecznego zajęcia się problemem²⁷. Jeszcze w 1946 roku zniszczenia rzeźni szacowano na 30%²⁸.

Ceny mięsa były wówczas w Olsztynie wysokie, zwłaszcza w porównaniu z innymi miastami wojewódzkimi w Polsce, drożej miało być tylko w Szczecinie. Na przykład cena chleba żytniego wynosiła 31 zł, mleko kosztowało 35 zł, masło – 293 zł, cukier – 188 zł, węgiel – 175 zł (za 100 kg), mięso wieprzowe – 245 zł, słonina – 327 zł²⁹. Kogo było stać, robił zakupy na targowisku, a kto miał znajomości – to w sklepie mięsnym, gdzie i tak występowały trudności z dostępnością mięsa, co nie było jednak w tym czasie tylko problemem Olsztyna. W 1946 roku decyzjami ministerialnymi wprowadzono tzw. dni bezmięsne, ograniczając handel mięsem do wybranych dni tygodnia; później pozwolono w tych dniach wyjątkowo handlować kaszanką³⁰.

²⁵ APO, Starostwo Powiatowe w Olsztynie, dz. cyt.

²⁶ *Olsztyn w dokumentach. Miasto i jego mieszkańcy w relacjach prasowych 1945–1950*, wybór, wstęp i opracowanie K. Bączek, R. Syrwid, R. Tomkiewicz, Olsztyn 2018, s. 35. Wywiad udzielony „Wiadomościom Mazurskim”, wyd. z 28 lutego 1946 r.

²⁷ R. Tomkiewicz, *Życie codzienne mieszkańców powojennego Olsztyna 1945–1950*, Olsztyn 2003, s. 169.

²⁸ APO, Urząd Wojewódzki w Olsztynie, Odbudowa miast – zniszczenia, 1946–1947, sygn. 391/1949.

²⁹ A. Wakar, dz. cyt., s. 48.

³⁰ R. Tomkiewicz, *Życie codzienne...*, dz. cyt., s. 168

W 1947 roku wprowadzono obligatoryjne górne ceny za mięso, sprzedaż za większą kwotę oznaczała spekulację. W tym czasie w jednym z budynków olsztyńskiej rzeźni otworzono tzw. tanią jatkę (1946 r.), gdzie prowadzono sprzedaż mięsa i wędlin gorszej jakości. Mimo to, a nawet przy wprowadzonych ograniczeniach przy jednorazowym zakupie, sklep ten cieszył się dużą popularnością wśród mieszkańców.

W pierwszych latach po drugiej wojnie światowej działały w Olsztynie także prywatne przedsiębiorstwa zajmujące się sprzedażą i przetwórstwem mięsa. Pierwszy tego typu zakład został uruchomiony na rogu ul. Dąbrowszczaków i Mazurskiej, na bazie dawnego zakładu masarskiego, skąd nie rozkradziono specjalistycznych urządzeń³¹. Funkcjonowały także liczne warsztaty masarskie (np. przy ul. Okrzei 4), warsztaty rzeźniczo-masarskie z „wyrąbem” mięsa i wyrobem wędlin (np. ul. Ceglana 34), masarnie (np. ul. Stalina 31), a także sklepy rzeźnicze (ul. Jagiellońska 62)³². Ponadto powstało wiele paszteciami, czyli barów z przekąskami, których specjalnością były paszety i inne podroby. Firmom prywatnym nie dane było jednak przetrwać zbyt długo w nowej rzeczywistości, zwłaszcza że władza rozpoczęła z nimi wkrótce „bitwę o handel” (1947 r.).

Sytuacja na rynku związanym z produkcją mięsa pozostawała niestabilna, o czym świadczy fakt, że już w marcu 1946 roku rzeźnia napotkała trudności z dostawami, spowodowane m.in. ograniczeniem zakupu żywca oraz likwidacją prywatnych firm, choć udawało się jej osiągać dochody. Sytuacja nieznacznie poprawiała się z powodu sprawniejszych dostaw zwierząt rzeźnych, w tym także dzięki pomocy nowo powstałej firmy Rolmięs, która miała za zadanie zaopatrywać wojsko, spółdzielnie i sklepy detaliczne. Miasto Olsztyn miało także wówczas własne gospodarstwa rolne, gdzie hodowano zwierzęta³³. Władze planowały remonty rzeźni³⁴. W 1948 roku przygotowano projekty dotyczące „urządzenia siły, światła, centralnego ogrzewania i chłodni”³⁵. Co ciekawe – jak donosiła wówczas prasa – w stołówce rzeźni nadal znajdowały się antypolskie malowidła (1947 r.)³⁶. Remontowano także targowisko zwierzęce przy ul. Lubelskiej (1948 r.)³⁷. W 1948 roku w olsztyńskiej rzeźni ubito pod nadzorem weterynaryjnym 28 299 sztuk zwierząt, w tym 7672 sztuki bydła rogatego, 19 227 sztuk trzody chlewnej, 1398 owiec i 2 kozy. Rok później wśród zwierząt rzeźnych znalazły się także dziki (27 sztuk),

³¹ Tenże, *Gospodarka mięsna...*, dz. cyt., s. 13.

³² APO, Urząd Wojewódzki w Olsztynie, Wydział Przemysłu i Handlu, Upaństwowienie przedsiębiorstw w Olsztynie rok 1948, sygn. 391/1677.

³³ APO, Urząd Pełnomocnika Rządu RP na Okręg Mazurski, Sprawozdania miesięczne Zarządu Miejskiego..., dz. cyt.

³⁴ APO, Urząd Wojewódzki w Olsztynie, Wydział Budownictwa, Raporty inwestycyjne 1949 r., sygn. 391/II-2401.

³⁵ APO, PMRN, Akta przedsiębiorstw państwowych i rzemiosł zlikwidowanych, sygn. 458/1009.

³⁶ Za: R. Tomkiewicz, *Życie codzienne...*, dz. cyt., s. 81; „Życie Olsztyna” z czerwca 1947 r.

³⁷ APO, Zarząd Miejski w Olsztynie, Kredyty na wydatki budowlane, inwestycje, korespondencja. Kosztorysy i objaśnienia do budynków 1947–1948, sygn. 411/330. Targowisko wybrukowano w 1949 r.

a liczba ogólnego uboju wzrosła do 30 418³⁸. W tym samym roku w Zarządzie Miasta Olsztyna powołano referat weterynaryjny, który m.in. pełnił nadzór nad olsztyńską rzeźnią oraz targowiskiem zwierząt³⁹. Utylizacją odpadów poubojowych zajmowało się przedsiębiorstwo Bacutil z siedzibą przy ówczesnej ul. Tartacznej⁴⁰.



Dawny budynek administracyjny rzeźni w okresie likwidacji zakładu (stan z 2002 r. , obecnie nie istnieje). Fot. J. Liżewski



Dekoracyjnie opracowany poprzez ukośne ułożenie cegieł detal szczytu dawnego budynku administracyjnego rzeźni (stan z 2002 r. , obecnie nie istnieje). Fot. J. Liżewski

³⁸ A. Wakar, dz. cyt., s. 118, 149.

³⁹ *Olsztyn w dokumentach...*, dz. cyt., s. 161.

⁴⁰ APO, PMRN, Akta przedsiębiorstw państwowych i rzemiosł zlikwidowanych, sygn. 458/1009.



Oryginalne drzwi wejściowe oraz wnętrze (klatka schodowa) dawnego budynku administracyjnego rzeźni (stan z 2002 r., obecnie nie istnieje). Fot. J. Liżewski

Od momentu uruchomienia w 1941 roku rzeźnia była przedsiębiorstwem miejskim. Podobnie rzecz miała się po zakończeniu drugiej wojny światowej, kiedy to władze Olsztyna przejęły we władanie budynki rzeźni, jednak na krótko. W listopadzie 1946 roku ostatni raz rzeźnia wymieniana była wśród przedsiębiorstw komunalnych. W 1949 roku na podstawie decyzji Ministerstwa Handlu Wewnętrznego utworzono Państwowe Zakłady Mięsne na bazie budynków rzeźni. Zakład do tej pory specjalizował się w uboju zwierząt i wychładzaniu mięsa. W chwili upaństwowienia rzeźni działała hala ubojowa, korzystano z oparzalnika, stołów do obróbki mięsa, urządzeń do transportu tusz (do chłodni transport odbywał się wózkami), w jeliarni praca była już zautomatyzowana⁴¹. W związku z tym, że nie produkowano tu wędlin, przystąpiono do modernizacji zakładu, którego kierownikiem od sierpnia 1950 roku był Bolesław Gliniewicz. W 1949 roku w miejsce Centralnego Zarządu Przemysłu Konserwowego powołano Centralny Zarząd Przemysłu Mięsnego, pod który podlegała olsztyńska rzeźnia, gdzie mieściła się także ekspozytura zarządu i zajmowano się dystrybucją oraz hurtem. W zakładzie korzystano z ciężarowego taboru samochodowego, który składał się m.in. z: renault, forda, GAZ-a i chevroleta. Hodowano, także w późniejszym okresie, kilka koni roboczych. Z wypracowanych dochodów zakładu potrącano także pewną część na odbudowę Warszawy. W kilku miastach województwa uruchomiono magazyny, m.in. w Lidzbarku, Kętrzynie oraz Pisz. Dostarczano również mięso

⁴¹ R. Tomkiewicz, *Gospodarka mięsna...*, dz. cyt., s. 26

do jednostek wojskowych⁴². W 1952 roku na podstawie zarządzenia ministra handlu wewnętrznego powołano w Olsztynie Przedsiębiorstwo Państwowe Zakłady Mięsne. W 1958 roku, tym razem zgodnie z zarządzeniem Ministerstwa Przemysłu Mięsnego i Mleczarskiego, przemianowano przedsiębiorstwo na Wojewódzkie Zakłady Mięsne w Olsztynie, których pierwszym dyrektorem został Mieczysław Herman. Jednak już rok później ponownie zmieniono nazwę na Zakłady Mięsne w Olsztynie. Wkrótce doszło tym razem do zmiany organizacyjnej, która polegała na połączeniu Zakładów Mięsnych z Przedsiębiorstwem Gospodarki Zwierzętami Rzeźnymi w Olsztynie, które wcześniej połączono z Olsztyńskimi Okręgowymi Zakładami Tuczu Przemysłowego. Dyrektorem nowego przedsiębiorstwa został Jerzy Szulc. Zakład mięsny korzystał w Olsztynie z magazynów ulokowanych w dawnych koszarach dragonów przy ul. Dąbrowskiego, podlegała mu także przetwórnica mięsa przy ul. Grunwaldzkiej 17 (wyrób wędlin). Ponadto nadal działał sklep masarski przy rzeźni, a kolejny w hali targowej przy ul. Kościuszki (oba zlikwidowano w 1960 roku)⁴³. Olsztyński zakład zajmował się skupem i ubojem żywca oraz przetwórstwem i sprzedażą mięsa. W 1953 roku wybudowano w Olsztynie chłodnię przemysłową – największą tego rodzaju inwestycję w Polsce. Powołano wówczas także przedsiębiorstwo Miejski Handel Mięsem. W 1950 roku w rzeźni zatrudniano 92 pracowników fizycznych i 28 umysłowych. Był to jednak okres ponownych trudności z dostępem do podstawowych produktów żywnościowych, do tego wprowadzono zaopatrzenie bonowe, które obejmowało nie tylko artykuły mięsne, ale także tłuszcz, cukier i mydło. Pracownicy rzeźni narzekali ponadto na utrudnienia związane z dojazdem do pracy, ponieważ trolejbusy zatrzymywały się zbyt daleko (przy wiadukcie kolejowym). Sprawę potraktowano poważnie, gdyż – jak stwierdzono w dokumentach miejskich – dzielnica przy ul. Lubelskiej stawała się wówczas dzielnicą przemysłową⁴⁴, a więc dogodny dojazd do pracy dużej liczby robotników stawał się ważny.

Dzielnica przemysłowa rozwijała się wzdłuż ul. Lubelskiej już w okresie międzywojennym. Także po drugiej wojnie światowej jej charakter nie uległ zmianie, podjęto nawet decyzję o rozbudowie. Dzielnica miała odgrywać ważną rolę w rozwoju Olsztyna, który miał pełnić (1948 r.) funkcję „dystrybutora i centrum kierowniczego życia gospodarczego”. W miarę potrzeby dzielnica miała rozbudowywać się w kierunku zachodnim (w tym o zakłady przetwórstwa mięsnego), przejmując na swe potrzeby tereny położone pomiędzy rozwidleniem linii kolejowej prowadzącej

⁴² APO, Zakłady Mięsne w Olsztynie Przedsiębiorstwo Państwowe, Sprawozdania finansowe za 1949 rok, sygn. 2785/153.

⁴³ Tamże, Dokumentacja rejestrowa przedsiębiorstwa Zakłady Mięsne w Olsztynie 1949–1969, sygn. 2785/113; Organizacja Olsztyńskiego Okręgowego Przedsiębiorstwa Gospodarki Zwierzętami Rzeźnymi 1957–1958, sygn. 2785/1.

⁴⁴ APO, PMRN, Materiały dotyczące historii..., dz. cyt.; Akta przedsiębiorstw..., dz. cyt.; Protokoły Komisji Gospodarki Komunalnej i Mieszaniowej, sygn. 458/91.

do Szczytna⁴⁵. W latach pięćdziesiątych dzielnicę określano mianem „składowo-przemysłowej” lub „składowo-handlowej”. W założeniach projektowych rozwoju tej części miasta postulowano m.in., aby dachy budynków administracyjnych były czterospadowe, kryte dachówką ceramiczną, elewacje natomiast powinny być ze sobą zharmonizowane, magazyny miały mieć dachy płaskie, ogniotrwałe, kryte papą lub eternitem⁴⁶. Planowano zlokalizować tu „większe zakłady przemysłu kluczowego”. Prace objęły m.in. doprowadzenie bocznic kolejowych, ułożenie sieci wodno-kanalizacyjnej, własnych dróg dojazdowych i rozdzielni energetycznej⁴⁷.

W pierwszych latach po wojnie na terenie dzielnicy przy ul. Lubelskiej działały przedsiębiorstwa wykorzystujące przedwojenne zakłady, w tym: przedsiębiorstwo ogrodnicze, pocztowy urząd przewozowy, centrale: złomu, handlu materiałami budowlanymi (dawna firma Carla Kuehla), przemysłu mięsnego (rzeźnia) i naftowego (Centrala Przedsiębiorstw Naftowych – dawniej magazyny firmy Scheel), a także: lecznica zwierząt (dawna hala aukcyjna) z targowiskiem bydła, tartak Pagedu, przedsiębiorstwo handlu opałem, Przedsiębiorstwo Transportu Samochodowego „Łączność”, magazyn węglowy gazowni miejskiej z bocznicą kolejową oraz budynki należące do Społem. Planowano także uruchomienie kolejnych zakładów związanych z przemysłem tytoniowym, papierniczym i skórzanym. Projekt zakładano realizować etapami do 1960 roku⁴⁸. Dzielnica do dziś nie zmieniła swego charakteru.

Pod koniec lat pięćdziesiątych w rzeźni olsztyńskiej, działającej jako Przedsiębiorstwo Państwowe Zakłady Mięsne w Olsztynie, wyodrębniano wydziały związane z charakterem prowadzonej produkcji, tj.: wydział uboju, rozbioru i wykrawania, wydział peklowni i solenia słoniny, produkcji wędlin i wyrobów wędliniarskich (wędliny, wędzonki, kaszanki), produkcji tłuszczów topionych jadalnych, produkcji z ubocznych artykułów poubojowych (jelita, tłuszcze techniczne). Produkowano także skóry, a na eksport – za pośrednictwem firmy Baltona – przeznaczano przede wszystkim szynki, ale także schab i łopatki. W tym sektorze działalności rzeźni „załoga nie szczędziła wysiłku w walce o jak najlepsze wyniki”. Receptury (wsad) narzucano wówczas przedsiębiorstwom mięsnym odgórnie. W oficjalnych dokumentach hala produkcyjna określana była mianem „nowoczesnej”⁴⁹, jednak wewnętrzne dokumenty zakładu mówiły co innego – panowała wilgoć, pomieszczenia były zimne, ciasne i brudne, magazyny za małe, warunki pracy były ciężkie.

⁴⁵ *Olsztyn w dokumentach...*, dz. cyt., s. 199. Informacja prasowa z 1948 r.

⁴⁶ APO, Wojewódzkie Biuro Planowania Przestrzennego w Olsztynie, Miasto Olsztyn. Założenia projektowe do planu szczegółowego zagospodarowania przestrzennego dzielnicy składowo-przemysłowej części „A”, sygn. 2472/226. Plan obejmujący m.in. teren rzeźni wykonano w 1954 r. Pierwotnie były to dokumentacje tajne. Prace kontynuowano.

⁴⁷ APO, PMRN, Materiały dotyczące historii..., dz. cyt. (1960 r.).

⁴⁸ APO, Wojewódzkie Biuro Planowania Przestrzennego w Olsztynie, Miasto Olsztyn..., dz. cyt.; APO, Zarząd Miejski w Olsztynie, Akta Zarządu Nieruchomości, sygn. 411/406.

⁴⁹ APO, Wojewódzkie Biuro Planowania Przestrzennego w Olsztynie, Miasto Olsztyn..., dz. cyt.



Budynki zespołu rzeźni przed rozbiórką, w głębi – fragment hali głównej z dachem szedowym (stan z 2003 r., obecnie budynki nie istnieją). Zdjęcie udostępnione przez stronę www.moje-fotografie.olsztyn.pl



Hala główna dawnej rzeźni z widocznymi współczesnymi przemurowaniami (stan z 2003 r., obecnie budynki nie istnieją). Po lewej – oficjalne logo Zakładów Mięsnych w Olsztynie. Zdjęcie udostępnione przez stronę www.moje-fotografie.olsztyn.pl

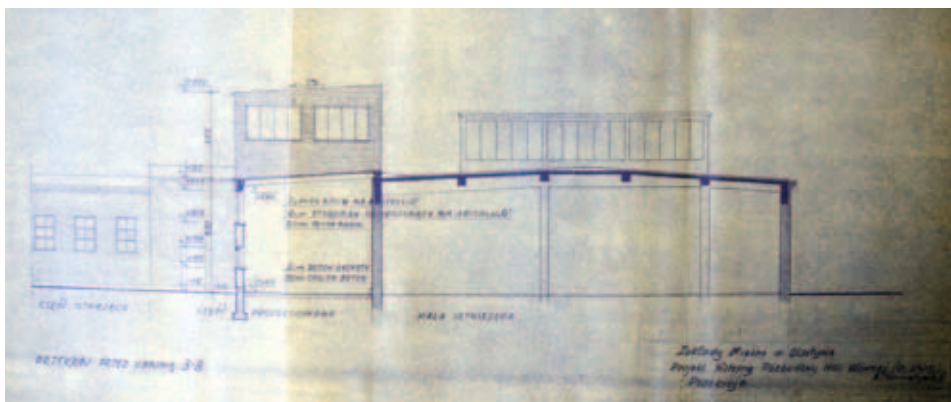
W latach 1950–1960 w większości zakładów mięsnych w Polsce wprowadzono zmechanizowanie uboju. Modernizacja nie ominęła także olsztyńskich zakładów mięsnych. Wprowadzono tu m.in. opalanie gazem oraz zmiany w wędzeniu. W 1958 roku rozpoczęto rozbudowę bloku administracyjnego i kotłowni.

ni, remontowano także budynek gospodarczy. W 1959 roku, kontynuując prace, przystąpiono do ogólnej przebudowy i rozbudowy zakładu o nowe działy produkcji. Prace obejmowały: budowę hali z przeznaczeniem na nowe działy (szynkownia, konserwnia), budowę magazynów, maszynowni chłodniczej, pralni, kotłowni, trafostacji oraz doprowadzenie bocznicy kolejowej. W 1958 roku opracowano wstępny projekt rozbudowy i przebudowy starej hali głównej, do którego aneks wykonano w 1963 roku. Projekt zrealizowało Biuro Projektów Przemysłu Chemicznego „Prochem” w Warszawie, część technologiczną wykonało Biuro Projektów Przemysłu Mięsnego w Warszawie. Prace miały na celu zmodernizowanie zakładu i unowocześnienie technologii uboju, co związane było także z wysokimi wymogami dotyczącymi eksportu. Projektowano ubojnię w dwu odrębnych halach, oddzielnie dla trzody i bydła oraz koni. Od strony zachodniej dobudowano ostatecznie nową halę oraz inne pomieszczenia pomocnicze (np. jelicznia, flakownia, rozbieralnia, wykańczalnia), w starej ubojni pozostawiono ubojnię trzody, do niej też dobudowano nową halę oraz budynek socjalno-sanitarny. Funkcjonował ponadto kompleks magazynów, w tym: poubojowy i porozbiorowy, chłodniczy, skór i żywca. W uboju świń wprowadzono mechaniczne zdejmowanie skór, likwidując stanowiska skórowaczy. Oprócz mięsa produkowano wówczas w olsztyńskiej rzeźni także kaszankę jęczmienną (wyborowa, popularna), kiełbasę krakowską suchą, myśliwską, kabanosy, żywiecką, jałowcową, żuławską, salceson pomorski, szynkę, golonkę i inne wyroby wędliniarskie, w tym topione tłuszcze jadalne. Pracownikom zakładu przysługiwało raz w tygodniu prawo do nabycia po cenach detalicznych 2 kg mięsa, tłuszczu lub wędlin – było to uregulowanie ogólnopaństwowe⁵⁰. W 1960 roku zmodernizowane zakłady mięsne zatrudniały ponad 600 pracowników. Zaplecze surowcowe stanowił obszar ówczesnego województwa olsztyńskiego. Produkcja rzeźni rocznie była warta kilkaset milionów złotych⁵¹. Zdecydowana większość produkcji znajdowała zbyt na terenie Olsztyna i województwa olsztyńskiego. Do wędzenia wędlin wykorzystywano trociny i drewno z drzew liściastych kupowane w tartakach. Skrzynki na smalec dostarczały Zakłady Przemysłu Drzewnego w Dobrym Mieście. W latach sześćdziesiątych nadal zakład modernizowano, co miało utrudniać pracę załodze i blokować ruch racjonalizatorski⁵².

⁵⁰ APO, Zakłady Mięsne w Olsztynie Przedsiębiorstwo Państwowe, Analiza działalności gospodarczej Zakładów Mięsnych w Olsztynie 1958–1960, sygn. 2785/223; Rozbudowa i przebudowa hali głównej cz. starej, 1958, sygn. 2785/297 (projektował inż. Z. Bielawski); Rewizje kompleksowe w zakładach mięsnych 1959–1961, sygn. 2785/138; Rewizje kompleksowe w zakładach mięsnych 1965, sygn. 2785/137.

⁵¹ APO, PMRN, Materiały dotyczące historii..., dz. cyt.

⁵² APO, Zakłady Mięsne w Olsztynie Przedsiębiorstwo Państwowe, Analiza ekonomiczno-techniczna za: 1961, 1965 rok Zakładów Mięsnych w Olsztynie, sygn. 2785/224, 225. W kolejnych dziesięcioleciach sprawniej działał już Zakładowy Klub Techniki i Racjonalizacji.



Projekt rozbudowy historycznych budynków rzeźni (1958 r.). Źródło: Archiwum Państwowe w Olsztynie, Zakłady Mięsne w Olsztynie Przedsiębiorstwo Państwowe, Rozbudowa i przebudowa hali głównej cz. starej, 1958, sygn. 2785/297 (projektował inż. Z. Bielawski)



Współcześnie rozbudowana dawna rzeźnia (stan z 2003 r., obecnie budynki nie istnieją). Zdjęcie udostępnione przez stronę www.moje-fotografie.olsztyn.pl

Tradycją czasów komunistycznych było branie udziału w tzw. współzawodnic-
twie pracy, co miało także miejsce w olsztyńskim zakładzie. Dla pracowników or-
ganizowano imprezy noworoczne, z okazji Dnia Kobiet, a także kolonie dla dzieci
pracowników rzeźni. W późniejszym okresie przedsiębiorstwo miało własny ośro-
dek wypoczynkowy oraz ogródki pracownicze i mieszkania zakładowe. Na terenie
zakładu działały: sklep przyzakładowy, przychodnia lekarska, biblioteka technicz-

na, świetlica, gdzie organizowano wystawy oraz uruchomiono radiowęzeł, z którego puszczano podobno także muzykę. W zakładzie zatrudniano również junaków z Ochotniczych Hufców Pracy, działała szkoła zawodowa, nad którą zakłady objęły patronat (od 1960 r. z zawodem rzeźnik-wędliniarz). W 1975 roku w Olsztynie powstało Technikum Przetwórstwa Mięsnego, którego absolwenci znajdowali pracę w miejscowej rzeźni. Współpracowano także z Wyższą Szkołą Rolniczą (obecnie Uniwersytet Warmińsko-Mazurski), gdzie na Wydziale Zootechniki uruchomiono kierunek mięsoznawstwa i działał tam również Zakład Technologii Mięsa. Wydaje się, że najciekawszą jednak inicjatywą skierowaną do pracowników było powołanie do życia klubu zakładowego o wdzięcznej nazwie Kabanosik. Klub ten cieszył się dużym zainteresowaniem wśród mieszkańców miasta, zwłaszcza młodzieży, o czym informowała lokalna prasa. Jego siedziba mieściła się przy ul. Partyzantów 70⁵³. Klub działał bardzo prężnie. Organizowano spotkania ze znanymi osobistościami, np. Polą Raksą, Marią Zientarą-Malewską, Witoldem Piechockim, Julianem Dadlezem, aktorami Teatru Jaracza i lokalnymi dziennikarzami. Popularnością cieszyły się wieczorki przy muzyce i spotkania z filmem, działały zespoły: teatralny, instrumentalno-wokalny, recytatorski, powstał także kabaret. Organizowano rozgrywki w brydża, szachy i tenisa stołowego. Zaproszono nawet sportowców z Kombinatu Mięsnego z Cottbus, z którymi rozegrano mecz piłkarski (zapowiedziano rewizytę). Nie zapomniano o dzieciach pracowników oraz rencistach i emerytach zakładowych. Do klubu zapraszano także na spotkania świąteczne, kursy taneczne, kursy dobrych manier, pokazy pieczenia ciasta, a nawet kurs kosmetyczny, który miał „oszczędzić Paniom wystawiania w kolejce u kosmetyczki”. W ramach klubu działał bufet. Nie mogło zabraknąć wówczas także imprez o charakterze politycznym, np. wieczornic z okazji rewolucji październikowej lub spotkań z okazji rocznic istnienia ORMÓ (Ochotnicze Rezerwy Milicji Obywatelskiej)⁵⁴. Takie były wówczas czasy, czego wyrazem było również powołanie na terenie przedsiębiorstwa, zgodnie z ówczesnymi zarządzeniami Ministerstwa Obrony, Zakładowych Oddziałów Samoobrony (1967 r.)⁵⁵. Lata sześćdziesiąte to ponury okres w dziejach przemysłu mięsnego w Polsce. Organizowano wówczas pokazowe procesy przedstawicieli branży mięsnej, chcąc ukazać ich społeczeństwu jako winnych problemów z dostępnością mięsa na rynku. Posunięto się nawet do skazania na śmierć dyrektora przedsiębiorstwa z Warszawy, Stanisława Wawrzeckiego.

⁵³ W odbudowanym ze zniszczeń budynku mieściła się początkowo także Spółdzielczo-Państwowa Centrala Mięsna, później znajdowało się tu Wojewódzkie Zjednoczenie Przemysłu Mięsnego, a w latach 1957–1958 Przedsiębiorstwo Obrotu Zwierzętami Rzeźnymi. Zob. APO, Zakłady Mięsne w Olsztynie Przedsiębiorstwo Państwowe, Projekt odbudowy domu Centrali Mięsnej 1950–1951, sygn. 2785/295.

⁵⁴ Działalność klubu opisywana była w księdze pamiątkowej prowadzonej od lat 70. Zob. tamże, Księga pamiątkowa, sygn. 2785/258.

⁵⁵ Tamże, Zarządzenia Dyrektora Wojewódzkiego Zjednoczenia Przemysłu Mięsnego w Olsztynie 1967, sygn. 2785/1.

Olsztyński zakład mięsny ma w swojej historii i mniej chlubne epizody. Jak wynika z dokumentów archiwalnych, zdarzały się tu dość częste przypadki kradzieży mięsa dokonywane zarówno przez pracowników, jak i osoby z zewnątrz. Przypadki te ujawniała straż zakładowa, Milicja Obywatelska, a nawet prasa. Pomysłowość uprawiających ten proceder była dość zaskakująca, np. kierowcy przygotowywali specjalne skrytki w drzwiach lub wywozili mięso w skrzynkach narzędziowych, których nie sprawdzano. Pracownicy rzeźni poddawani byli stałej kontroli. Na ścianie portierni znajdującej się przy bramie głównej, prowadzącej na teren zakładu, wisiała duża tablica informująca o zakazie wstępu bez ważnej przepustki oraz ostrzegająca, że osoby wchodzące i wychodzące oraz ich torby, teczki itp. podlegają kontroli. Na teren zakładu przez portiernię prowadziły odrębne wejścia dla kobiet i mężczyzn. Władze centralne priorytetowo traktowały eksport mięsa, przez co zanedbywano rynek wewnętrzny. Oficjalnie głośzono, także na szczeblu lokalnym, walkę z marnotrawstwem. Nie inaczej było w Olsztyńskich Zakładach Mięsnych, gdzie na jednej z cyklicznych narad roboczych dyrekcji zakładu, organizowanych także z udziałem przedstawiciela Milicji Obywatelskiej, stwierdzono, że „wyżywienia narodu a w tym i mięso są b. ważną a nawet sprawą polityczną i dlatego zgodnie z wypowiedzią Tow. Gierka środki masowego przekazu będą informować społeczeństwo o występującym marnotrawstwie w przemyśle mięsnym”⁵⁶ (1977 r.). Jak w większości ówczesnych państwowych przedsiębiorstw, tak i w Olsztyńskich Zakładach Mięsnych funkcjonowała zakładowa organizacja Polskiej Zjednoczonej Partii Robotniczej, tzw. POP (Podstawowa Organizacja Partyjna), do której przynależność – jak wspominają pracownicy – często decydowała o awansach zawodowych⁵⁷. Olsztyńskim zakładem i jego pracownikami interesowała się także Służba Bezpieczeństwa w zakresie m.in. nadzoru nad ochroną tajemnicy państwowej i służbowej⁵⁸. W stanie wojennym zakład był często poddawany inspekcjom i kontrolom.

W latach 1971–1975 przemysłowi mięsnemu przyznano największe w okresie powojennym dotacje na inwestycje⁵⁹. Planowane centralnie remonty i modernizacje objęły także Olsztyńskie Zakłady Mięsne; prace trwały tu również po 1975 roku. Do historycznego budynku administracyjnego (w północnej części kompleksu), który nadal funkcjonował zgodnie z pierwotnym przeznaczeniem, dobudowano budynek, gdzie ulokowano stołówkę z kuchnią oraz biura i labo-

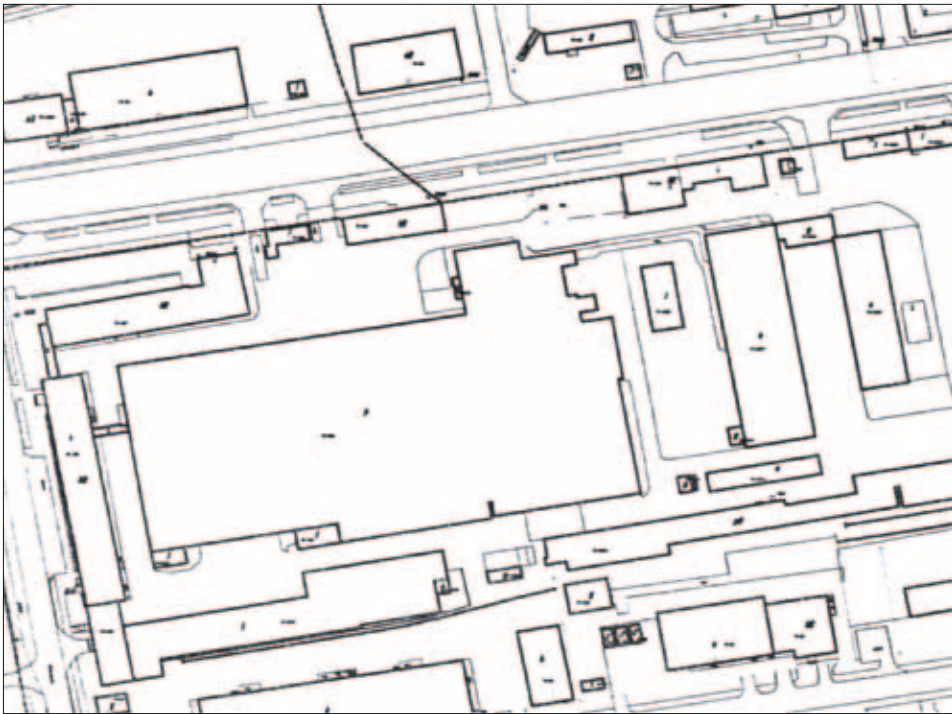
⁵⁶ Tamże, Sprawozdania za 1977–1979 rok, sygn. 2785/139, 147.

⁵⁷ A. Chudzińska, *Porzucone dokumenty na terenie byłych zakładów mięsnych*, <http://olsztyn.wyborcza.pl/olsztyn/1,48726,1748612.html> [dostęp: 17.09.2019]. Rozmowa z byłymi pracownikami rzeźni.

⁵⁸ Inwentarz archiwalny Instytutu Pamięci Narodowej, Wojewódzki Urząd Spraw Wewnętrznych w Olsztynie [1945] 1983–1990, <https://inwentarz.ipn.gov.pl/showDetails?id=3037950&q=&page=27&url=%5BgrupaAktotworcyId=3%7Caktotworcald=3995%7Cpodzespolid=9716%7Cseriald=10031%7Cpodseriald=12583%7Ctyp=5%5D> [dostęp: 17.09.2019].

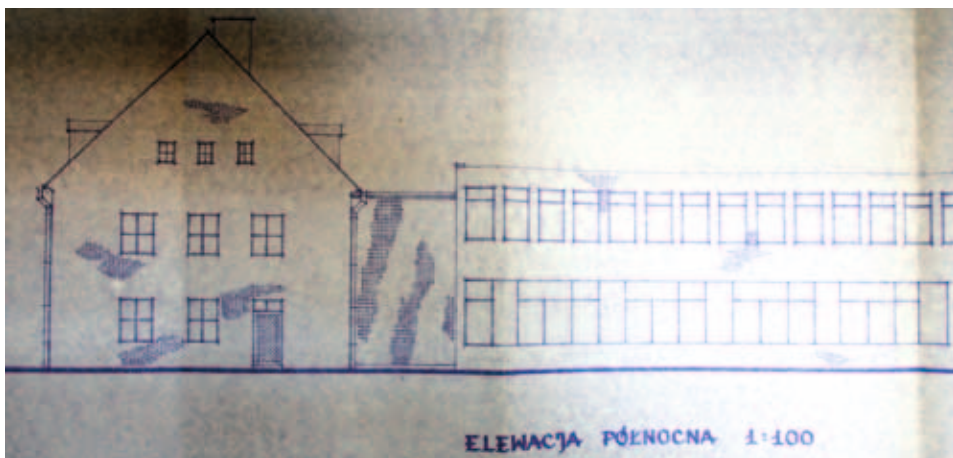
⁵⁹ A. Gryglewska, P. Gerber, dz. cyt., s. 274.

ratoria⁶⁰. Rozbudowano także główny budynek produkcyjny, w hali rozbiorowej zamontowano m.in. taśmociąg produkcji olsztyńskiej firmy Spomasz, wkrótce sprowadzono także kolejne urządzenia, tym razem z importu. Prace objęły także kotłownię i budynek biurowy (centralne ogrzewanie), naprawiano również ogrodzenie i dachy. Zwierzęta do uboju dostarczano wówczas także koleją. Wśród produktów znajdowały się m.in. szynki i kiełbasy (np.: śniadaniowa, barczewska, angielska), konserwy, skóry owcze, pobierano również opłaty za usługi masarskie. Ponadto produkowano na eksport (eksportowano do USA, dekadę później także do Irlandii) m.in. za pośrednictwem przedsiębiorstw Baltona i Animex. Zdarzały się jednak przestoje w produkcji oraz kłopoty z wykonywaniem założonych planów.



Fragment planu Olsztyna z 2002 r., ukazujący zespół zabudowy rzeźni przed rozbiórką. Uwagę zwraca znacznie rozbudowana hala główna w części centralnej założenia (porównaj z planem na s. 64). Źródło: archiwum Miejskiego Konserwatora Zabytków

⁶⁰ W historycznym budynku administracyjnym rzeźni mieściły się także centrala telefoniczna i portiernia. Przy wznoszeniu nowego budynku stołówki wykorzystano cegłę ceramiczną i żelbet oraz popularne wówczas luksfery (klatka schodowa). Budynek wyposażono w instalację wodno-kanalizacyjną i CO, elektryczną i gazową. Zob. A. Mianowski, *Inwentaryzacja architektoniczna. Budynek administracyjno-socjalny, Zakłady Mięsne w Olsztynie, Biuro Projektów Budownictwa Komunalnego w Olsztynie, Olsztyn 1977, Archiwum Wojewódzkiego Urzędu Ochrony Zabytków w Olsztynie, sygn. 2236.*



Inwentaryzacja architektoniczna historycznego budynku administracyjnego rzeźni ze współczesną dobudówką (po prawej). Stan z 1977 r. Źródło: A. Mianowski, *Inwentaryzacja architektoniczna. Budynek administracyjno-socjalny. Zakłady Mięsne w Olsztynie. Biuro Projektów Budownictwa Komunalnego w Olsztynie*, Olsztyn 1977, Archiwum Wojewódzkiego Urzędu Ochrony Zabytków w Olsztynie, sygn. 2236

Olsztyńskie Zakłady Mięsne działały w strukturach centralnych i wojewódzkich przemysłu mięsnego, których nazwy ulegały zmianom. I tak były to: Olsztyńskie Wojewódzkie Zjednoczenie Przemysłu Mięsnego (1959–1970), następnie Wojewódzkie Przedsiębiorstwa Przemysłu Mięsnego w Olsztynie (1970–1980) oraz Okręgowe Przedsiębiorstwo Przemysłu Mięsnego (po 1980 r.). W różnych okresach w skład przedsiębiorstwa wchodziły oprócz Olsztyna także rzeźnie w Ostródzie, Giżycku, Nidzicy (przekazana w 1978 r. Spółdzielni Mewa), Orniecie i Szczytnie. Ponadto zakład posiadał także tuczarnię i nieruchomości gruntowe w Olsztynie i poza nim (np. w Karolewie, Morągu, Zalewie)⁶¹. W 1989 roku przystąpiono do podziału Okręgowego Przedsiębiorstwa Przemysłu Mięsnego w Olsztynie. Wyodrębniły się wówczas zakłady Morliny w Ostródzie, a rok później wydzielono zakład w Elblągu i tym samym powstały samodzielne już Zakłady Mięsne w Olsztynie⁶².

Nowa rzeczywistość organizacyjna i ekonomiczna okazała się trudna dla olsztyńskiego przedsiębiorstwa. Oprócz produkcji na rynek lokalny nadal sprzedawano także na eksport. Dobrym kierunkiem wydawało się produkowanie na rynki wschodnie, w tym na potrzeby wojsk radzieckich oraz do Turkmenistanu i Armenii. Wówczas dyrektorem był Janusz Lorenz, późniejszy wojewoda olsztyński⁶³. W zakładzie zatrudniano w tym okresie kilkuset pracowników⁶⁴.

⁶¹ APO, Zakłady Mięsne w Olsztynie Przedsiębiorstwo Państwowe, Dokumentacja nieruchomości w Olsztynie, sygn. 2785/89, 93; Sprawozdania statystyczne za lata 1967–1972, sygn. 2785/229. Do zakładu należały także parcela przy ul. Żelaznej oraz dom przy ul. Lubelskiej 41b.

⁶² R. Tomkiewicz, *Gospodarka mięsna...*, dz. cyt., s. 68–69.

⁶³ Tamże, s. 78.

⁶⁴ APO, Zakłady Mięsne w Olsztynie Przedsiębiorstwo Państwowe, Informacje o wynikach

W kolejnych latach pojawiały się coraz większe problemy finansowe i zagrożenie upadłością. Dochodziły do tego niski standard sanitarno-weterynaryjny obiektów, odbiegający od wymagań w tym zakresie, trudności z pozyskiwaniem surowca do produkcji oraz brak bieżącej realizacji zobowiązań handlowych, podatkowych oraz składek ZUS. Banki kredytujące groziły złożeniem wniosku o ogłoszenie upadłości. Szansą miała być prywatyzacja. Od 1994 roku firma prowadziła działalność ze stratami. Mimo że od maja 1996 roku realizowano postępowanie naprawcze, nad przedsiębiorstwem zawisło widmo bankructwa. W styczniu 1997 roku wojewoda olsztyński ogłosił zamiar prywatyzacji zakładu. Kolejnym etapem było przeprowadzenie postępowania likwidacyjnego oraz uzyskanie zgody Ministra Przekształceń Własnościowych. Na czas trwania tych procedur zakład wydzierżawiono olsztyńskiej spółce Indykpol SA⁶⁵, która ostatecznie przejęła dawną rzeźnię na początku marca 1998 roku za 15 mln zł. Wówczas zatrudnionych było tu 380 pracowników, a produkcja wynosiła za ledwie 150 ton przetworów wieprzowo-wołowych rocznie. Nowy właściciel zmodernizował zakład, w tym wydział przetwórstwa, oraz stworzył nowoczesną pakownię wyrobów. Umożliwiało to spółce zwiększenie możliwości eksportowych, głównie na rynek wschodni. Systematycznie zwiększano produkcję, kierowaną głównie na eksport do krajów Wspólnoty Niepodległych Państw (zrzęca większość byłych republik Związku Radzieckiego). W połowie 1998 roku zakład przy ul. Lubelskiej produkował około 800 ton przetworów. Niestety nastąpiło zamknięcie rynku rosyjskiego dla polskich eksporterów mięsa, co negatywnie odczuły także zakłady Indykpolu. Zdecydowano się na ograniczenie kosztów produkcji, wiązało się to z przeniesieniem produkcji do jednego tylko zakładu przy ul. Jesiennej w Olsztynie, gdzie znaleźli także zatrudnienie pracownicy Zakładów Mięsnych. Indykpol użytkował zakład dawnej rzeźni przy ul. Lubelskiej od 26 maja 1997 roku do 1 stycznia 2000 roku, kiedy to zakład został zamknięty. Na podstawie umowy z dnia 30 czerwca 2005 roku nieruchomości zostały sprzedane na rzecz spółki Makro Cash and Carry Polska SA⁶⁶, która wzniosła – po dokonanej wcześniej rozbiórce budynków – supermarket Makro (uruchomiony w 2005 r.). Jak donosiła wówczas prasa, Indykpol sprzedał ponad 50 000 m² terenu po dawnych zakładach mięsnych za 11,4 mln zł⁶⁷.

gospodarczych 1990–1997, sygn. 2785/145.

⁶⁵ Historia firmy Indykpol rozpoczęła się w 1951 r. wraz z powstaniem Ekspozytury Centrali Jajczarsko-Drobiarskiej w Olsztynie. Trzydzieści lat później zakład został oddzielony od centrali i powstały samodzielne Olsztyńskie Zakłady Drobiarskie (1964 r.). W 1991 r. Zakłady zostały sprywatyzowane i rozpoczęły działalność pod nazwą Indykpol. Dnia 1 grudnia 1993 r. firma zmieniła formę organizacyjną i do dziś funkcjonuje jako Indykpol Spółka Akcyjna. Zob. <https://www.indykpol.pl/o-nas/historia/> [dostęp: 17.09.2019].

⁶⁶ Informacje na temat historii zakładu z okresu, w którym pozostawał we władaniu spółki Indykpol, przekazane zostały autorowi przez rzecznika prasowego spółki.

⁶⁷ M. Nowakowski, *Rocznica zburzenia. Tego już nie ma w Olsztynie*, <http://olsztyn.wyborcza.pl/olsztyn/56,48726,21387556,rozbiejaja-dawne-zaklady-miesne-i-dawna-fabryke-mebli,,1.html> [dostęp:



Dawna wartownia przy bramie zakładowej (stan z 2003 r., obecnie nie istnieje). Zdjęcie udostępnione przez stronę www.moje-fotografie.olsztyn.pl



Wnętrze rzeźni w trakcie rozbiórki (stan z lutego 2005 r.). Fot. Tomasz Waszczuk, „Gazeta Wyborcza. Agencja Gazeta”

* * *

Zanim przeprowadzono ostateczną rozbiórkę zakładu (budynków historycznych i współczesnych) dochodziło do niszczenia nieruchomości i rozkradania zachowanej infrastruktury, a także pożarów. Tym samym zakończyła się historia

17.09.2019]. Budowę sklepu poprzedziły spory z miejscowi kupcami z branży spożywczej, którzy obawiali się pojawienia się na rynku lokalnym tak dużego konkurenta jak Makro.

nowoczesnej w okresie budowy rzeźni miejskiej, która po 1945 roku działała jako przedsiębiorstwo państwowe (również wielozakładowe), dając zatrudnienie kilkuset mieszkańcom Olsztyna i okolic. Jak wspomniano, w czasach komunizmu zakład ten dawał możliwość nie tylko zakupu mięsa, ale także, o dziwo, z powodzeniem włączał się w organizację życia kulturalnego miasta głównie dzięki klubowi zakładowemu. Rzeźnia przy ul. Lubelskiej nie przetrwała próby czasu. Zmieniające się technologie produkcji i uwarunkowania ekonomiczne nie sprzyjały przetrwaniu zakładu i doprowadziły do jego zamknięcia. Przeznaczone do rozbiórki zabudowania nieczynnej rzeźni nie znalazły uznania w oczach urzędu konserwatorskiego. W obliczu rozbiórki wykonano tylko dokumentację dawnego budynku biurowego rzeźni, co nastąpiło z inicjatywy ówczesnego miejskiego konserwatora zabytków⁶⁸. Olsztyn nie jest tu jednak wyjątkiem, gdyż zburzono także zabytkowe rzeźnie np. we Wrocławiu i Łodzi, a w innych miastach wiele z nich jest dewastowanych. Warto pamiętać, że również dziedzictwo poprzemysłowe niesie wartości zabytkowe. Mimo iż rzeźnia w Olsztynie już nie istnieje, zajęła ważne miejsce w dziejach regionalnego przemysłu.

⁶⁸ Zob. *Karta Ewidencyjna Zabytków Architektury i Budownictwa. Budynek biurowy, ul. Lubelska 26/28*, oprac. I. Liżewska, J. Liżewski, Olsztyn 2002, Archiwum Wydziału Kultury i Ochrony Zabytków Urzędu Miasta w Olsztynie. Budynek był już wówczas opuszczony.

Zachowane olsztyńskie spichlerze

Temat całkowicie pomijany w opracowaniach i publikacjach poświęconych zabytkowej architekturze Olsztyna, o czym miałam okazję przekonać się, poszukując materiałów, które mogły pomóc w przygotowaniu niniejszego artykułu. Niestety, obiekty tego typu nie są – jak widać – na tyle atrakcyjne, aby uwiecznić je na fotografiach, wskutek czego bardzo brakuje ikonografii, na podstawie której można się przekonać, jak wyglądały omówione niżej budynki we wcześniejszym niż lata osiemdziesiąte ubiegłego wieku okresie istnienia. Opracowując temat zachowanych olsztyńskich spichlerzy miejskich, korzystałam więc przede wszystkim ze zbiorów Archiwum Wydziału Kultury i Zabytków Urzędu Miasta Olsztyn (ankiety zabytków oraz dokumentacja badań konserwatorskich), a także Archiwum Wojewódzkiego Urzędu Ochrony Zabytków w Olsztynie (karty ewidencyjne zabytków: białe i zielone, karty adresowe zabytków, tzw. teczki obiektowe). Dla porządku opisy obiektów ułożyłam chronologicznie, według daty powstania poszczególnych spichlerzy.

Spichlerz – zwany też spichrzem, dawniej śpichlerzem, w obecnych czasach często elewatem zbożowym – to budynek gospodarczy służący do przechowywania płodów rolnych sypkich, najczęściej zbóż i wszelkiego rodzaju nasion. Na obszarach miejskich wznoszono spichlerze murowane z cegły, jedno- lub wielokondygnacyjne, pokryte dwuspadowymi, stromymi dachami z dachówką ceramiczną, często zdobione mniej skromnym detalem architektonicznym. Charakterystyczne dla tego typu budynków są stosunkowo niewielkie otwory okienne i najczęściej jeden duży otwór wejściowy w elewacji frontowej, przez który transportowane były materiały przechowywane w spichlerzu, co nie wykluczało istnienia mniejszych otworów wejściowych w pozostałych elewacjach. We wnętrzach większych budynków tego typu znajdowały się urządzenia ułatwiające przenoszenie zboża: dźwigi lub windy oraz rynny spustowe¹.

Spichlerz to nie tylko zabytek architektury, to obiekt, który stanowi także świadectwo rozwoju gospodarczego, przemysłu i techniki.

¹ Między innymi o spichlerzach pisał A. Płoski w artykule *Śladami dziedzictwa techniki*, „Olsztyński Rocznik Konserwatorski” 2015, t. 2: *Architektura i sztuka 1918–1945*, s. 69–103.

Olsztyn od zarania swoich dziejów do końca XIX wieku był miastem typowo rolniczym. Rola spichlerzy w życiu codziennym mieszkańców miasta wydaje się oczywista. Olsztyn rozwijał się wzdłuż starego szlaku komunikacyjnego biegnącego z północy na południe, w sąsiedztwie zamku kapitulnego. Obszar zamieszkania obejmował jednak nie tylko przestrzeń ograniczoną murami miejskimi, ale także z czasem zaczął rozwijać się poza ich obrębem, wskutek czego życie mieszkańców Olsztyna przenosiło się na przedmieścia znajdujące się po dwóch przeciwległych stronach miasta. Na terenie Dolnego Przedmieścia szczególnie dynamicznie rozwijało się zaplecze gospodarcze. W obrębie rynku starego miasta także istniała zabudowa gospodarcza, wśród której wznoszono mniejsze i większe spichlerze, początkowo zaspokajające potrzeby wyłącznie ich właścicieli. Znajdowały się one na tyłach pierwotnie skromnych, parterowych domów mieszczkańskich. Gdy budownictwo mieszkalne starego miasta zaczęło się rozrastać, brakowało już miejsca na budynki gospodarcze, wskutek czego funkcje małych spichlerzyków przejmowały większe, mieszczące plony już kilku, kilkunastu gospodarstw. Zarówno zabudowania te, jak i inne budynki gospodarcze znajdowały się na tzw. tylnych uliczkach miasta².

Zboże zaspokajało początkowo potrzeby mieszkańców zamku oraz rozwijającego się w jego pobliżu miasta, jednak z czasem stało się przedmiotem handlu. Na przykład w wiekach XVII i XVIII kupcy olsztyńscy gromadzili len produkowany przez okolicznych właścicieli ziemskich i sprzedawali do Holandii czy Anglii. Choć skala sprzedaży zboża nie była duża, w Olsztynie powstawały wówczas spichlerze zbożowe mogące pomieścić spore zapasy ziarna³.

Z upływem lat, w związku z rosnącymi potrzebami mieszkalnymi olsztynian, co rozumiały, zabudowa gospodarcza zniknęła z obszaru miasta. Do chwili obecnej na terenie Olsztyna zachowało się zaledwie kilka spichlerzy. Najstarszym z nich jest **spichlerz przy ul. Kołłątaja 14** (dawniej Schanzenstrasse). Został on wzniesiony – według dostępnych informacji – prawdopodobnie jeszcze pod koniec XVIII wieku w ciągu murów miejskich. Wydaje się jednak, że mógł on powstać w miejscu wcześniej istniejącego tu budynku, i to dopiero po pożarze, który w sierpniu 1803 roku niemalże całkowicie zniszczył zabudowę znajdującą się w obrębie murów miejskich. Spichlerz przy ul. Kołłątaja 14 jest budynkiem bardzo charakterystycznym ze względu na swoją szkieletową konstrukcję. Wzniesiony został na kamiennym fundamencie, z belek drewnianych wypełnionych cegłą, z otynkowanymi ścianami zewnętrznymi i wewnętrznymi; stropy drewniane, wsparte na drewnianych słupach; dach dwuspadowy, pokryty dachówką ceramiczną z wtórnymi wystawkami mieszczącymi otwory okienne w obu połaciach. W latach sześćdziesiątych ubiegłego wieku spichlerz znajdował się w rękach olsztyńskiego oddziału Pracow-

² J. Sikorski, *Zarys rozwoju przestrzennego śródmieścia miasta Olsztyna*, Olsztyn 1996; J. Strumiński, *Układ przestrzenny średniowiecznego miasta Olsztyna*, „Rocznik Olsztyński” 1972.

³ H. Bonk, *Geschichte der Stadt Allenstein*, Bd. 4, Urkundenbuch Teil 2, Allenstein 1914; A. Wakar, *Olsztyn 1353–1945*, Olsztyn 1971.

ni Konserwacji Zabytków w Gdańsku. Interesujący może być fakt, że w tym czasieomalże nie doszło do rozbiórki budynku z uwagi na „całkowite zużycie wszystkich elementów”. Wojewódzki konserwator zabytków w Olsztynie nakazał jednak wykonanie remontu obiektu. Dopiero w roku 1974 olsztyński oddział Stowarzyszenia Architektów Polskich przygotował dokumentację architektoniczno-konstrukcyjną pozwalającą na podjęcie prac remontowych. Te jednak musiały jeszcze poczekać. Pomimo złego stanu technicznego w spichlerzu przechowywano materiały budowlane. W roku 1982 SARP przejął obiekt w użytkowanie wieczyste z przeznaczeniem na swoją siedzibę – Dom Architekta. Dwa lata później uzyskał pozwolenie na modernizację budynku i zmianę jego przeznaczenia. Prace trwały właściwie do roku 1990. Jesienią 1998 roku spichlerz był dwukrotnie (we wrześniu i w październiku) podpalany przy użyciu butelek z benzyną. Prace remontowe podjęto wiosną 1999 roku; renowację wnętrza spichlerza przeprowadzono także w roku 2015. Aktualnie na poddaszu budynku znajdują się pomieszczenia biurowe SARP-u, parter znany jest mieszkańcom miasta z klimatycznej restauracji. Obiekt został wpisany do rejestru zabytków decyzją wojewódzkiego konserwatora zabytków w Olsztynie z dnia 19 stycznia 1989 roku.

W obrębie starego miasta, w jego południowej części, przy **ul. Piastowskiej 13** (dawnej Linienstrasse), zachował się **budynek murowanego spichlerza** z około 1890 roku, mieszczący dzisiaj pomieszczenia Miejskiego Ośrodka Kultury w Olsztynie. Ulica, przy której został wybudowany, jest przykładem tzw. tylnej zabudowy starego miasta. Stanowiła ona niegdyś dojazd do podwórek kamienic znajdujących się przy Richtstrasse (obecnie ul. Prosta). Budynek spichlerza usytuowany jest u zbiegu ulic Piastowskiej i Rodziewiczówny (dawniej Speicherstrasse). Jest to wysoki, czterokondygnacyjny obiekt wzniesiony na fundamentach z kamienia i cegły, podpiwniczony, licowany cegłą, pokryty dachem dwuspadowym z dachówką ceramiczną i z lukarną w połaci północnej; elewacje proste, dzielone gzymsami międzykondygnacyjnymi; otwory okienne rozmieszczone symetrycznie, zamknięte łukiem odcinkowym; na trzeciej kondygnacji w elewacji północnej (od strony ul. Rodziewiczówny) zachowany relikw mechanizmu wciągania; w przyziemiu w elewacji frontowej (północno-wschodniej) duży otwór wejściowy, nad nim – zachowana szyna, po której niegdyś przesuwali się wrota. Wnętrze zostało przebudowane. Nie zachowały się drewniane stropy, elementy konstrukcji ani też wyposażenie charakterystyczne dla pierwotnej funkcji obiektu⁴. Budynek uległ znacznemu zniszczeniu wskutek działań wojennych, jednak został wyremontowany. Do lat osiemdziesiątych XX wieku dawny spichlerz przy ul. Piastowskiej użytkowany był jako magazyn. Wtórnie adaptowany został na cele mieszkalne. W roku 1994 trafił w ręce prywatnego inwestora. Miejski konserwator zabytków w Olsztynie za-

⁴ Więcej: A. Krause, D. Pestka-Bajer, *Dokumentacja badań konserwatorskich oraz program prac konserwatorskich i restauratorskich. Budynek dawnego spichlerza ul. Piastowska 13 w Olsztynie*, Olsztyn 2015, Archiwum Wydziału Kultury i Ochrony Zabytków Urzędu Miasta Olsztyn.

kwestionował wówczas możliwość dalszego użytkowania obiektu jako mieszkań. W roku 1998 służby konserwatorskie zaakceptowały projekt adaptacji budynku na cele handlowo-biurowe. Obecnie mieści się tam galeria sztuki i pracownia działań animacyjnych MOK-u. Budynek został wpisany do rejestru zabytków decyzją wojewódzkiego konserwatora zabytków w Olsztynie z dnia 29 września 1988 roku.

Przy skrzyżowaniu dzisiejszych ulic Niepodległości i Śliwy, pod aktualnym adresem **ul. Niepodległości 12** (dawniej Jommendorferstrasse), zachował się do dziś **spichlerz** należący niegdyś do zespołu zabudowań Wytwórni Wód Gazowanych. Wydaje się słuszne, aby przyjąć, że spichlerz powstał tu w pierwszych latach XX wieku, co wiąże się z powstaniem w tym miejscu zakładu produkującego wody mineralne, który należał do Leo Brata. Przełom XIX i XX wieku był okresem, kiedy w Olsztynie bardzo dynamicznie rozwijał się przemysł. Co prawda, okolice dzisiejszego pl. Roosevelta i tzw. przedmieścia szczycieńskiego czasy największego obłężenia miały już za sobą, jednak nadal chętnie w tym rejonie lokowano zakłady przemysłowe, fabryczki i różnego rodzaju warsztaty.

Spichlerz ten należy bez wątpienia do najbardziej dekoracyjnych zabytków architektury tego typu. Jest to obiekt trzykondygnacyjny, z poddaszem, z dwoma ryzalitami bocznymi w elewacji frontowej (północno-zachodniej); murowany z cegły, otynkowany w całości elewacji tylnej oraz na poziomie pierwszej kondygnacji i na wszystkich poziomach ryzalitów elewacji frontowej; podpiwniczony; dachy bryły głównej i ryzalitów dwuspadowe, prostopadłe względem siebie, pokryte dachówką ceramiczną. Świadectwem pierwotnego przeznaczenia są charakterystyczne niewielkie otwory okienne zamknięte łukiem odcinkowym, ale przede wszystkim znajdujące się w szczytach ryzalitów relikty dawnych otworów transportowych z dwuspadowymi daszkami, a także pozostałości rampy. Wytwórnia Wód Gazowanych zakończyła swoją działalność w roku 1981. Decyzją z 10 grudnia tego roku wojewódzki konserwator zabytków w Olsztynie objął budynek ochroną konserwatorską. W połowie lat osiemdziesiątych obiektem zainteresowała się Komenda Wojewódzka Państwowej Straży Pożarnej w Olsztynie, z czasem przejęła go w trwały zarząd. W chwili przejęcia dawnego spichlerza przez straż obiekt wymagał gruntownego remontu. Prace renowacyjno-remontowe rozpoczęły się jeszcze pod koniec lat osiemdziesiątych XX wieku i przebiegały etapami właściwie do końca pierwszej dekady XXI wieku.

W niedalekiej okolicy, na tyłach Warschauerstrasse (obecnie ul. Warszawska), już pod koniec XIX wieku istniały m.in. spichlerze należące do kupca zbożowego Abrahama Lewina. Jego własnością był m.in. budynek figurujący aktualnie pod adresem **ul. Orkana 5a**. Powstał około 1910 roku na zapleczu nieistniejącej dziś kamienicy mieszkalnej. W jego pomieszczeniach przechowywano zboże i paszę dla koni, którymi to towarami handlowała rodzina Lewinów. Tuż przed wybuchem drugiej wojny światowej spichlerz zmienił właściciela. Obiekt przetrwał działania wojenne. Po roku 1945 wykorzystywano go jako magazyn. W poło-

wie lat dziewięćdziesiątych ubiegłego wieku rozpoczął się proces, który nazwać można zacieraniem śladów po dawnym spichlerzu. W efekcie prac modernizacyjnych, mających na celu adaptację budynku na cele usługowo-biurowe, dzisiaj już tylko jego obłożona styropianem bryła i niewielkie otwory okienne mogą sugerować pierwotną funkcję. W tym miejscu wspomnieć należy, że obiekt pozostaje pod ochroną konserwatorską na mocy decyzji wojewódzkiego konserwatora zabytków w Olsztynie z dnia 10 sierpnia 1988 roku. Analiza przywołanego dokumentu nie pozwala jednak wątpić, że dotyczy on sąsiedniej kamienicy z numerem 5b przy ul. Orkana⁵. W obecnej sytuacji po tak wielu „przeróbkach” rzeczą wątpliwą wydaje się obejmowanie budynku tzw. ścisłą ochroną konserwatorską i wpisanie go do rejestru zabytków. Obiekt bez wątpienia jednak ma dużą wartość historyczną.

Poprzednie przykłady dawnych miejskich spichlerzy Olsztyna szczęśliwie zostały zagospodarowane i zadbane. Nie można jednak tego powiedzieć o ostatnim z zachowanych obiektów, który wzniesiony został w roku 1924 z inicjatywy Warmińskiego Towarzystwa Gospodarczego przy ul. **Partyzantów 33** (ówczesna Bahnhofstrasse). Spichlerzowi od strony elewacji bocznej, północno-zachodniej, towarzyszy budynek młyna (dawniej w jego otoczeniu istniały także pawilony wystawiennicze, po których dzisiaj nie ma śladu). O tym kompleksie zabudowy przemysłowej źródła wspominają częściej z racji tego, że zaprojektował go August Feddersen – architekt, który w sposób znaczący wpisał się w historię architektury Olsztyna. Budynek przy ul. Partyzantów powstał przy użyciu najnowszych, jak na owe czasy, rozwiązań technicznych, co wyraża się w zastosowaniu przy jego wznoszeniu żelbetu. Obiekt do chwili obecnej wyraźnie dominuje w zabudowie tej części miasta. To wysoki, sześciokondygnacyjny budynek z charakterystycznym łamanym dachem pokrytym dachówką ceramiczną. Niewielkie otwory okienne mają kształt leżącego prostokąta. W elewacjach frontowej i tylnej zachowane zostały rampy.

Położenie przy torach kolejowych sprawiło, że obiekt był szeroko wykorzystywany do lat dziewięćdziesiątych ubiegłego wieku przez Olsztyńskie Zakłady Zbożowe. Niestety w tym czasie zaprzestano jego użytkowania, co było przyczyną jego stopniowej degradacji. Znaczne uszkodzenia poszycia dachowego spowodowała wichura, która miała miejsce latem 2002 roku. W roku 2007 obiekty dawnego młyna ze spichlerzem stały się własnością spółki Immobile, jednak tylko na chwilę, bo w tym samym roku odkupiła je spółka Inwest Group Polska ze Świecia. Już pierwsza z wymienionych spółek wykazała chęć adaptacji zabytku na hotel i restaurację. Pomysł ten wracał w kolejnych latach, jednak dotąd nie został zrealizowany. Pogarszający się stan techniczny zabudowań determinował służby konserwatorskie do podjęcia działań obligujących właściciela do wykonania remontu. W roku 2013

⁵ Archiwum Wojewódzkiego Urzędu Ochrony Zabytków w Olsztynie, d. spichlerz przy ul. Orkana 5 w Olsztynie, teczka obiektowa.

przeprowadzono prace remontowe, które objęły przede wszystkim dach spichlerza. Od roku 2015 kompleks należy do spółki Abrava. Został zabezpieczony przed dostępem osób postronnych, jednak nadal pozostaje nieużytkowany i niszczeje. Obiekt wpisano do rejestru zabytków decyzją wojewódzkiego konserwatora zabytków w Olsztynie z dnia 19 stycznia 1989 roku.

Omawiając olsztyńskie spichlerze miejskie, należy wspomnieć o budynku wchodzącym w skład nieistniejącego dziś zespołu młyńskiego położonego w sąsiedztwie zamku. O tym budynku wzmiankowano już w przywileju lokacyjnym miasta z roku 1353. Na przełomie wieku XIX i XX zespół ten znajdował się w rękach rodziny Sperlów, jednak nie przetrwał drugiej wojny światowej.

W granicach administracyjnych Olsztyna znajdują się jeszcze trzy inne spichlerze, które nigdy nie pełniły funkcji tzw. spichlerzy miejskich. Jednak z uwagi na ich przeznaczenie oraz aktualnie położenie na terenie miasta uznałam, że warto o nich wspomnieć. Dwa murowane z cegły spichlerze wchodziły niegdyś w skład dawnego majątku Thalberg (Grądek), stanowiąc nierozłączny element założenia dworsko-folwarcznego. Wzniesione zostały w roku 1913 przez ówczesnego właściciela dóbr, Georga Hartmanna. Oba budynki zachowały się w dobrym stanie. Zostały adaptowane na potrzeby gospodarstwa agroturystycznego istniejącego na terenie dawnego folwarku. Dawny zespół dworsko-folwarczny objęty jest ochroną konserwatorską poprzez wpisanie do rejestru zabytków (decyzja wojewódzkiego konserwatora zabytków w Olsztynie z dnia 29 stycznia 1993 r.).

W granicach miasta znajduje się także spichlerz położony przy ul. Trackiej (teren dawnego Tracka – Trauzig), w pobliżu bocznic kolejowej. Obiekt ten powstał w latach dwudziestych ubiegłego wieku pierwotnie jako spichlerz podłogowy, z czasem częściowo przekształcony na silos (komorę). Przez wiele lat po wojnie wykorzystywany był zgodnie ze swoim przeznaczeniem (początkowo przez Polskie Koleje Państwowe, następnie przez zakłady Społem), jednak aktualnie nie jest użytkowany. Spichlerz został ujęty w gminnej ewidencji zabytków Olsztyna.

Nie jest rzeczą łatwą omawiać znaczenie spichlerzy w życiu codziennym człowieka, jest ono bowiem tak oczywiste, że trudno znaleźć odpowiednie słowa. Wszak od wieków podstawowym pokarmem człowieka jest chleb. Chleb to mąka, a mąka to młyn. A jak młyn, to spichlerz, zastąpiony dziś przez ogromne silosy ulokowane z dala od miast.



Spichlerz przy ul. Kołłątaja 14, elewacja frontowa (wschodnia), sierpień 2018 r.
Fot. J. Derewońko-Milewicz



Spichlerz przy ul. Kołłątaja 14. Zdjęcie archiwalne elewacji frontowej ze zbiorów WUOZ w Olsztynie, tzw. karta adresowa (fiszka), oprac. W. Knercer, 1995 r. (zdjęcie najprawdopodobniej pochodzi z lat 80. ubiegłego wieku)



Spichlerz przy ul. Kołłątaja 14. Elewacja tylna (zachodnia), sierpień 2018 r. Fot. J. Derewońko-Milewicz



Spichlerz przy ul. Kołłątaja 14. Elewacja tylna. Fot. J. Żurawski (1957 r.) ze zbiorów WUOZ w Olsztynie (teczka obiektowa)



Dawny spichlerz przy ul. Piastowskiej 13, sierpień 2018 r. Fot. J. Derewońko-Milewicz



Widok spichlerza od strony ul. Piastowskiej. Fotografia ze zbiorów WUOZ w Olsztynie, karta adresowa (fiszka). Brak autora i daty wykonania zdjęcia, można jednak przyjąć, że pochodzi ono z lat 80. ubiegłego wieku



Elewacja frontowa (północno-zachodnia) dawnego spichlerza przy ul. Niepodległości 12, sierpień 2018 r. Fot. J. Derewońko-Milewicz



Elewacja podwórzowa (południowo-wschodnia) dawnego spichlerza przy ul. Niepodległości 12, sierpień 2018 r. Fot. J. Derewońko-Milewicz



Elewacja północno-zachodnia spichlerza przy ul. Niepodległości 12. Fotografia ze zbiorów archiwum WUOZ w Olsztynie, karta adresowa (fiszka), bez daty wykonania i autora (prawdopodobnie lata 80. XX w.)



Spichlerz przy ul. Orkana 5a, elewacja zachodnia, sierpień 2018 r. Fot. J. Derewońko-Milewicz



Spichlerz przy ul. Orkana 5a, elewacja południowa współcześnie. Fotografia ze zbiorów archiwum WUOZ w Olsztynie, teczka obiektowa, lata 90. XX w.



Spichlerz przy ul. Orkana 5a (elewacja zachodnia) przed przekształceniami, które rozpoczęto w 1995 r. Fotografia pochodzi ze zbiorów WUOZ w Olsztynie, teczka obiektowa



Widok na zespół zabudowy młyna od strony torów kolejowych (elewacje północno-wschodnie), sierpień 2018 r. Fot. J. Derewońko-Milewicz



Widok od strony wiaduktu drogowego nad torami, sierpień 2018 r. Fot. J. Derewońko-Milewicz



Widok od ul. Partyzantów (południowy zachód), sierpień 2018 r. Fot. J. Derewońko-Milewicz



Pocztówka ze zbiorów Rafała Bętkowskiego (*Olsztyn jakiego nie znacie*, Olsztyn 2010). Budynek spichlerza znajduje się w głębi fotografii, za mostem na Łynie

Historia jednej z olszyńskich wind

Winda, tj. kabina poruszająca się w szybie pionowym i napędzana za pomocą liny i wciągarek, znana była już w starożytności. W XVII wieku skonstruowano „jadące krzesło”, napędzane korbą ręczną z mechanizmem przekładniowym. Pierwsza winda o napędzie mechanicznym (parowym) skonstruowana została w Anglii w 1830 roku. Nowoczesne windy zaczęły powstawać dopiero w połowie XIX wieku, a ich użycie rozpowszechniło się w związku z budową wysokich kamienic. Pierwszą windę osobową zainstalowano w jednym z nowojorskich domów towarowych w 1857 roku. W 1880 roku Werner von Siemens do napędu windy zastosował po raz pierwszy silnik elektryczny. W 1898 roku Carl Flohr wprowadził do napędu windy silnik na prąd zmienny.

Windy elektryczne w Olsztynie ruszyły po uruchomieniu elektrowni miejskiej, co nastąpiło 15 listopada 1907 roku. Jedną z pierwszych uruchomiona została jesienią 1907 roku w nowo wzniesionym domu towarowym Konitzer & Söhne przy Rynku (dom nr 7). Nieco później windę uruchomiono także w położonym w pobliżu, nowo wzniesionym domu nr 3, należącym do firmy meblowej C. Helbig (1912–1913). Być może w tym samym okresie winda o charakterze osobowo-towarowym zainstalowana została w budynku przy ul. św. Barbary 1, w którym od 1903 roku działały wydawnictwo oraz drukarnia gazety „Allensteiner Volksblatt”. W windy wyposażone także były ważniejsze gmachy użyteczności publicznej: olszyńska rejencja (1911) oraz nowy ratusz (1916). Zaopatrzono w nią także barokowe skrzydło zamku, przebudowane na mieszkanie prezydenta rejencji (1909–1911). Tuż przed pierwszą wojną światową (1913–1914) windy pojawiły się także w mieszczkańskich domach, m.in. w okazałej kamienicy, znajdującej się obecnie przy pl. Jana Pawła II 2/3¹.

Kamienica ta pierwotnie należała do kuśnierza Adolfa Hollanda, który oprócz prowadzenia w tym miejscu własnej firmy kuśnierskiej zajmował się również handlem artykułami mundurowymi². W latach 1912–1913 na należących do niego dwóch parcelach, położonych naprzeciwko wznoszonego właśnie gmachu

¹ R. Bętkowski, *Olsztyn jakiego nie znacie*, Olsztyn 2010.

² Tamże, s. 99.

nowego ratusza, wybudował on dużą, czterokondygnacyjną kamienicę³. W dwóch dolnych kondygnacjach (parter i pierwsze piętro) znajdowały się obszerne, dobrze doświetlone dużymi oknami witrynowymi pomieszczenia o funkcjach handlowo-usługowych. O wysokim standardzie kamienicy świadczyły nowoczesne rozwiązania i udogodnienia techniczne (m.in. centralne ogrzewanie). Urządzeniem usprawniającym komunikację wewnątrz budynku oraz podnoszącym komfort znajdujących się tam lokali i mieszkań była elektryczna winda pasażerska. Jej producent, niemiecka firma C. Herrmann-Findeisen z Chemnitz-Gablenz, specjalizował się w wytwarzaniu dźwigów, m.in. wind osobowych (C. Hermm. Findeisen Maschinenfabrik Chemnitz-Gablenz)⁴. Winda najpewniej zamontowana była w budynku już w momencie oddania go do użytku, na co wskazuje jej lokalizacja w specjalnie przygotowanym murowanym szybie, znajdującym się w narożniku głównej, reprezentacyjnej klatki schodowej (przed biegiem schodów). Posiadała ona wszystkie stosowane współcześnie podzespoły: kabinę, żeliwne klocki przeciwwagi, metalowe prowadnice, stalowe liny nośne, ogranicznik prędkości oraz maszynownię, którą umieszczono nad szybem⁵. Na wyposażenie maszynowni składały się: silnik elektryczny firmy Danziger-Werft (umożliwiający ruch kabiny) oraz wciągarka bębnowa z przekładnią⁶. Winda posiadała również nowatorskie rozwiązanie w postaci sterowania przyciskowego, umieszczonego wewnątrz kabiny⁷. Kabina windowa zaś wykonana została w całości z drewna w konstrukcji ramowo-płycinowej na stalowym szkielecie, z płaskim przekryciem, wyposażonym po obwodzie w mosiężne kratki wentylacyjne oraz drewnianą podłogę, wyłożoną linoleum w geometryczne wzory. Zamykana była od środka za pomocą dwuskrzydłowych, przesuwanych i w połowie przeszkłonych drzwi z mosiężnymi uchwytami. W drzwiach oraz w jednym z pół ścianki bocznej zachowały się oryginalne szyby z typowo secesyjnym, trawionym wzorem. Wnętrze kabiny miało skromny wystrój i funkcjonalne wyposażenie w postaci drewnianej ławki z materiałowym siedziskiem (dziś niezachowanej) oraz kryształowych lusterek zawieszonych w polach ścianek bocznych (z dwóch lusterek zachowało się jedno). Oprawa po żarówce i ślad po kloszu na suficie wskazują zaś, że miała ona oświetlenie elektryczne. Od strony wnętrza klatki schodowej szyb windowy był osłonięty ażurową konstrukcją stalową w postaci osiatkowanych krat z prętów, płaskowników i pełnej blachy (mocowanych na nity i śruby), które formą i podziałami nawiązywały do tradycyjnej stolarki drzwiowej (ramowo-płycinowej, ze szczeblinowymi podziałami). Obudowa szybowa zaopatrzona była na każdym z czterech podestów w jednoskrzydłowe drzwi przystankowe z dwoma bocznymi

³ Tamże, s. 99.

⁴ Archiwum Wojewódzkiego Urzędu Ochrony Zabytków w Olsztynie, *Karta Ewidencyjna Zabytku Ruchomego Techniki. Dźwig [winda] osobowy, pl. Jana Pawła II 2/3 w Olsztynie*, oprac. K.J. Madziara, A. Broniewska, S. Januszewski, 1999.

⁵ Tamże.

⁶ Tamże.

⁷ Tamże.

skrzydłami stałymi. W parterze kamienicy podkreślono charakter wejściowy windy bogatszą formą dekoracji obudowy szybu. Powyżej profilowanego gzymsu umieszczony został bowiem wieniec z festonami podpiętymi po bokach za pomocą rozetek, a płyciny drzwiowe ozdobiono pasowym ornamentem geometrycznym wykonanym techniką repusowania. Na wyższych kondygnacjach były to już jednorodne, skromne zdobienia w formie rozetek na płycinach drzwiowych oraz w miejscach przecięć prętów i płaskowników.

Kamienica Hollanda uniknęła zniszczenia w okresie drugiej wojny światowej, dzięki czemu mogła być już w 1945 roku w pełni użytkowana i na nowo zaadaptowana. Powojenne dzieje budynku związały go z historią olsztyńskiego księgarstwa. Od 1946 roku mieściła się tu księgarnia Czytelnik, a od 1950 roku – Przedsiębiorstwo Państwowe Dom Książki. Od 1992 roku do chwili obecnej parter i piętro zajmuje Książnica Polska. Samą windę pod koniec lat pięćdziesiątych XX wieku zmodernizowano, wprowadzając nowy silnik elektryczny (1959 r.) i unowocześniając schemat elektrycznego sterowania oraz napędu⁸. Awaria systemu napędowego w drugiej połowie lat sześćdziesiątych XX wieku spowodowała, że windę wyłączono z użytkowania na długie lata⁹. Ponowne jej uruchomienie nastąpiło po generalnym remoncie w 2000 roku. Wówczas to zdemontowano oryginalną kabinę windową i zamontowano – zgodnie z obowiązującymi wymogami bezpieczeństwa – współczesną klatkę dźwigową firmy Lift Service z Lublina. Windę unowocześniono również poprzez wyposażenie jej w sterowanie mikroprocesorowe firmy Thyssen z Niemiec oraz napęd hydrauliczny (dolny) firmy Beringer ze Szwajcarii¹⁰. Obecnie poza starą maszynownią (pozbawioną jednak pierwotnego silnika elektrycznego) zachowała się na wszystkich kondygnacjach klatki schodowej także zabytkowa obudowa szybu windowego wraz z detalami pierwotnego wystroju. Drzwi przystankowe mają nadal oryginalne okucia mosiężne w postaci gałek, sztyldów i zawiasów, a na kratkach obok drzwi istnieją prostokątne osłony zamka. Ciekawostką są również zachowane na drugim i trzecim piętrze niewielkie plakietki mosiężne z napisem „winda” w języku niemieckim (*Fahrstuhl*), umieszczone skrajnie na obudowie w miejscach na przycisk. Autentyczna kabina windowa (pozbawiona jedynie kilku historycznych elementów z dawnego wystroju i wyposażenia) została w 2014 roku przekazana przez Książnicę Polską w depozyt Muzeum Nowoczesności w Olsztynie i dziś stanowi interesujący eksponat stałej wystawy.

⁸ Archiwum Wojewódzkiego Urzędu Ochrony Zabytków w Olsztynie, *Karta Ewidencyjna...*, dz. cyt.

⁹ Tamże.

¹⁰ Informacji o ostatnim remoncie i wymienionych częściach windy udzielił pan Jerzy Okuniewski, prezes Zarządu Książnicy Polskiej.



Obudowa szybu windowego na parterze klatki schodowej kamienicy przy pl. Jana Pawła II 2/3.
Fot. M. Kierul



Wyposażenie maszynowni windy. Fot. M. Kierul



Plakietka mosiężna z napisem *Fahrstuhl* (winda). Fot. M. Kierul



Drewniana kabina w Muzeum Nowoczesności. Fot. P. Tutka



Fragment wnętrza drewnianej kabiny. Fot. P. Tutka



Fragment przesuwanych drzwi, przeszklenie z secesyjnym wzorem. Fot. P. Tutka

Spis treści

Wstęp.....	3
Agata Wojciechowska-Grygo <i>Rola badań architektonicznych w procesie rewitalizacji na przykładzie badań architektonicznych dawnej zajezdni trolejbusowej w Olsztynie</i>	5
Rafał Bętkowski <i>Zajezdnia trolejbusowa przy ul. Knosały 3/5e w Olsztynie – problem daty powstania obiektu</i>	23
Barbara Danilewicz, Dorota Filipecka <i>Historia dawnego zespołu rzeźni miejskiej usytuowanej przy dzisiejszej al. Wojska Polskiego w świetle najnowszych badań</i>	33
Adam Płoski <i>Nowa rzeźnia w Olsztynie. Od zakładu miejskiego do przedsiębiorstwa państwowego</i>	51
Joanna Derewońko-Milewicz <i>Zachowane olsztyńskie spichlerze</i>	81
Rafał Bętkowski, Katarzyna Rutkowska <i>Historia jednej z olsztyńskich wind</i>	95

Zespół Pracowni Wydawniczej ElSet
Redakcja wydawnicza: Anna Kruszevska
Projekt okładki, DTP: Andrzej Mierzyński

ISSN 2353-8864

ISBN 978-83-66075-35-1



Pracownia Wydawnicza „ElSet”, Olsztyn
www.elset.pl