

Systemy Optosan na przykładzie renowacji architektury kolejowej województwa lubuskiego



Panorama Gorzowa –
krajobraz dwóch epok –
z przodu estakada
kolejowa, a w tle
Katedra NMP

Niezwykłe dzieło
techniki –
dwupoziomowy
dworzec PKP
w Kostrzynie

Budynki dworców przez wiele lat były elementem architektury miejskiej, o której raczej nie myślano w kategoriach zabytku. Jednak dzięki dostępowi do nowych środków finansowych to właśnie tutaj dokonała się największa wizerunkowa zmiana. Miejsca, które do niedawna były tylko etapem w podróży, stały się wizytówką wielu miast. Dopiero teraz tak naprawdę widać, że są to niejednokrotnie cenne zabytki o pięknej architekturze, a czasem wybitne dzieła techniki. Przykładem tego są dwa niezwykle obiekty znajdujące się w województwie lubuskim: Dworzec PKP w Kostrzynie nad Odrą oraz estakada w Gorzowie Wielkopolskim.

Pierwszy z nich, budynek dworca w Kostrzynie, posiada unikalne rozwiązanie techniczne: krzyżujący się na dwóch poziomach układ torów. Został wybudowany w latach 1872–1874 wg projektu architekta Eduarda Römera, autora wielu projektów budynków dworcowych Kolei Wschodniej. Jako jeden z nielicznych budynków w Kostrzynie nie został całkowicie zniszczony podczas II wojny światowej. Odbudowany po 1945 roku wymagał jednak wkrótce dużego remontu. Ten został przeprowadzony dopiero w latach 2012–2014. Odnowiono wówczas zabytkowe ceglane elewacje. W tym zadaniu aktywny udział brała również firma Hufgard-Optolith, która przygotowała kompletną technologię materiałów renowacyjnych z systemu Optosan. Były to przede wszystkim zaprawy wapienno-trassowe: m.in. fabryczne zaprawy murarskie, kity do reprofiliacji cegieł, środki do końcowej hydrofobizacji i wreszcie spoiny Optosan TrassFuge, które opracowano w uziarnieniu i nietypowym brązowo-czerwonym kolorze specjalnie dla potrzeb obiektu. Remont obejmował także część wnętrza, gdzie wykorzystano systemowe szerokoporowe tynki renowacyjne WTA, specjalne grunty do przekrycia rys i na koniec mineralne silikatowe farby Optosan Silisan.

Trochę młodszym, ale równie niezwykłym przykładem architektury kolejowej jest estakada w Gorzowie Wielkopolskim biegnąca





wzdłuż brzegów Warty. Ten najdłuższym zabytek techniki w Polsce powstał w latach 1910–1914 w ciągu linii kolejowej Królewsko-Pruskiej Kolei Wschodniej. To jednotorowy obiekt o łącznej długości 2116 metrów z 70 ceglano-łukowymi sklepieniami połączonymi 5 wiaduktami o konstrukcji stalowej, przebiegający w centrum miasta. Jest budowlą ceglano-murowano-cementową – obiekt zatem został wymurowany, a nie wylany jako żelbet. Modernizację tej skomplikowanej konstrukcji rozpoczęto w 2016 roku. Objęła ona przede wszystkim całą konstrukcję estakady: m.in. wzmocnienie nisz ceglano-betonowych, modernizację przejść, mostu i stalowych wiaduktów, wzmocnienie murów oporowych, przebudowę tunelu dworcowego. Prace, które były nadzorowane przez Konserwatora, obejmowały także renowację ceglanych wewnętrznych części przęseł. To tutaj właśnie, mimo prowadzonych prac głównie o charakterze technicznym, należało zastosować zaprawy o właściwościach konserwatorskich. Zdecydowano się na sprawdzone zaprawy wapienno-trassowe systemu Optosan. Wykorzystano pełną gamę niezbędnych materiałów: zaprawy murarskie, kity do cegieł, specjalne zaprawy do iniekcji pustek i szczelin i jak w Kostrzynie przygotowane wg wzorca fabryczne spoiny Optosan TrassFuge.

Bogato zdobione detale elewacji dworca w Kostrzynie po pracach renowacyjnych



Ceglana elewacja dworca w Kostrzynie przed i po renowacji

Specjalnie przygotowana w kolorze i uziarnieniu fabryczna spoina Optosan TrassFuge opracowana na elewacji w półwałek

W części konstrukcyjnej wykorzystano także systemy zapraw technicznych P&T firmy Hufgard Polska będącej wraz z Hufgard-Optolith częścią grupy Hufgard.

Opisane realizacje to tylko mały wycinek ogromnej liczby budynków kolejowych remontowanych od kilku lat w kraju. Pokazuje jednak, jak bardzo zmieniło się podejście do tej infrastruktury i jak może ona stać się ważnym elementem krajobrazu miast. Opisane prace uwidoczniły też, jak ważna jest szeroka oferta materiałowa, dzięki której można było prowadzić modernizację tak różnorodnych elementów w ramach jednego systemu.

Robert Koprowicz

*Menadżer Produktu ds. Renowacji
Dyplomowany Konserwator
i Restaurator Dział Sztuki*

Estakada – fragment jednego z przęseł po renowacji technicznej i konserwatorskiej

