

Miron Urbaniak
Uniwersytet Wrocławski
ORCID: 0000-0002-1834-6742

Budynek stacyjny w suwalskiej Papierni jako wyjątkowy przykład kreacji architektonicznej dworca z czasów II wojny światowej na Suwalszczyźnie i w Polsce

DOI: 10.15290/sp.2025.33.02.04

Abstrakt Wybudowany przez Dyрекcję Kolei Rzeszy w Królewcu (*Reichsbahndirektion – Rbd Königsberg*) ok. 1942–1943 r. dworzec w suwalskiej Papierni to jeden z nielicznych tego typu obiektów powstałych na ziemiach polskich w trakcie okupacji hitlerowskiej. Z uwagi na niepowtarzalny oraz zindywidualizowany projekt architektoniczny, utrzymany w konwencji stylu rodzimego (*Heimatstil*), jak również wysoki stopień autentyzmu w sferze materiału, bryły i elewacji stanowi dziś niezwykle cenny przykład drugowojennej realizacji dworcowej w graniach współczesnej Polski.

Słowa kluczowe Papiernia-Suwałki, Suwalszczyzna, dworzec kolejowy, *Deutsche Reichsbahn*, *Reichsbahndirektion Königsberg*, architektura III Rzeszy

Abstract Built by the Reich Railway Directorate in Königsberg (*Reichsbahndirektion – Rbd Königsberg*) around 1942, the station in Suwałki's Papiernia is one of the few of its kind built on Polish soil during the Nazi occupation. Due to its unique architectural design and high degree of authenticity in the sphere of material, mass and elevation, it is today an extremely valuable example of second-war railway station construction within the borders of modern Poland.

Keywords Papiernia-Suwałki, Suwalszczyzna, train station, *Deutsche Reichsbahn*, *Reichsbahndirektion Königsberg*, Nazi architecture

Wprowadzenie

Znajdująca się na południowych przedmieściach Suwałk stacja kolejowa Papiernia i jej budynek dworcowy pozostawały do tej pory poza sferą zainteresowań badawczych, choć pewnie mogłyby one przybliżyć nie tylko dzieje ich powstania czy funkcjonowania, ale także rozpoznać walory historyczne, architektoniczne i naukowe głównego obiektu tego zespołu. Genezy samej stacji, otwartej na jednej z bardziej nietypowych tras kolejowych w granicach współczesnej Polski, należy szukać w czasach Wielkiej Wojny. Natomiast dworzec jest dziełem z pierwszej połowy lat czterdziestych XX w. i stanowi przykład unikatowej na Suwalszczyźnie tudzież w skali Polski realizacji dworcowej Niemieckich Kolei Rzeszy (*Deutsche Reichsbahn*). Warto podkreślić, że droga żelazna, na której znajduje się tytułowa stacja, czyli kolej boczna/drugorzędna Olecko–Suwałki (współcześnie linia nr 39), w publikacjach międzywojennych, kierowanych do

szerszych grup odbiorców, wspominana była jedynie zdawkowo, a w okresie Polski Ludowej napomknął o niej m.in. Teofil Lijewski¹.

W efekcie garść szczegółowych i zupełnie nieznanymi dotychczas informacji o dziejach wspomnianego szlaku zaprezentował dopiero w ostatnich latach Sławomir Fedorowicz. Przy czym w kręgu jego dociekań znalazła się inna stacja tej kolei, a mianowicie Cimochy, co Papiernię pozostawiło w dalszym ciągu nierozpoznaną². Abstrahując od milczenia nad przeszłością stacji i dworca Papiernia, nie ma dotychczas także prac obrazujących wnikliwie jakiejkolwiek inwestycje dworcowe III Rzeszy Niemieckiej, nie tylko na terenach Suwalszczyzny, ale także całej Polski³. A zatem i jeden, i drugi problem będę chciał poruszyć w niniejszym artykule, zwracając przy tym szczególną uwagę na niepowtarzalną w polskim krajobrazie kolejowym szatę architektoniczną omawianego budynku.

Z dziejów powstania relacji kolejowej Olecko–Suwałki

Jak już wspomniałem wcześniej, trasa kolejowa z Olecka do Suwałk należy do wąskiej grupy dróg żelaznych o rodowodzie pierwszowojennym, a *de facto* bardziej skomplikowanej jeszcze historii. Pierwotnie były to dwa odcinki kolei, które ułożono niezależnie, w dwóch etapach. Jako pierwszy zaplanowali Niemcy fragment z Olecka (*Marggrabowa/Treuburg*) do położonych przy granicy z ówczesną Rosją Cimoch (*Tschymochen/Reuss*). Decyzję o budowie tej jednotorowej linii bocznej/drugorzędnej (*Nebenbahn/Secundärbahn*) pruski *Landtag* podjął jeszcze w 1910 r., przyznając na owo przedsięwzięcie 2 483 000 marek. Kolej miała przebiegać w ciągu ok. 16 km (Olecko – km 0,644 do Cimochy – km 16,221)⁴ i stanowić przedłużenie funkcjonującej już drogi żelaznej: z Krukłanek (*Kruglanken*) do Olecka. Głównym uzasadnieniem do podjęcia rzeczonyj budowy było gospodarcze ożywienie wschodnich terenów przygranicznego powiatu oleckiego, przez który w całości trasowano wspomnianą kolej⁵.

Skomplikowane prace wstępne, a później wybuch I wojny światowej inwestycję utrudniły oraz spowolniły. W efekcie skuteczne uruchomienie szlaku

¹ *Dziesięciolecie PKP* 1928, s. 6; Ginsbert 1937, s. 47; Lijewski 1959, s. 8, 16–17.

² Fedorowicz 2023, s. 38–39.

³ Kilka uwag ogólnych w tej materii zawarł w opublikowanym online raporcie kolejowym: Jerczyński 2024, s. 52; o dworcu w Olsztynku wspomniał: Salm 2020, s. 304–305, zaś ciekawy i wartościowy przykład dużej parowozowni Toruń Kluczyki w Toruniu omówił: Pszczółkowski 2023, s. 56–57.

⁴ Kilometraż podawany na podstawie: <https://www.bazakolejowa.pl/index.php?dzial=linie&id=32-4&od=1&do=28&ed=0&okno=przebieg> (dostęp: 20.04.2024).

⁵ Fedorowicz 2023, s. 38; *Erweiterung und Vervollständigung* 1910, s. 857, 859–860.

w celu przewozów pasażerskich i towarowych zostało odroczone aż do końca światowego konfliktu. Faktem jest, że przedmiotowy odcinek był częściowo gotowy już w chwili wybuchu Wielkiej Wojny, ale oficjalnie sfinalizowano i przekazano go do ruchu dopiero 27 VIII 1919 r. Niezależnie od tego trasa była eksploatowana już wcześniej przez niemiecki Wojskowy Zarząd Kolejowy (*Eisenbahn Heeresverwaltung*), ale na stan Dyrekcji Kolei Rzeszy w Królewcu (*Reichsbahndirektion – Rbd Königsberg*) trafiła dopiero w 1919 r. Od tej pory to ona miała ponosić odpowiedzialność w sensie techniczno-ruchowym za przewozy oraz utrzymanie infrastruktury przedmiotowego szlaku⁶.

Z kolei drugi fragment linii, czyli odcinek szerokotorowy z Suwałk do Raczek przy dawnej granicy z Niemcami i dalej – krótki szlak normalnotorowy do pruskich Cimoch – poczęli budować Rosjanie w drugiej połowie 1914 r. Wcześniej władze rosyjskie były przeciwne i unikały z pełną świadomością tworzenia rozbudowanej sieci kolejowej na obszarze Królestwa Polskiego. Chodziło wszak o to, by w razie wojny utrudnić zachodniemu nieprzyjacielowi czy nieprzyjaciółom transport wojsk oraz materiałów i uzbrojenia na wschód. Co więcej, rosyjski Sztab Generalny zakładał, iż w sytuacji konfliktu z Niemcami, w północnej części Kongresówki carska armia wycofa się na linię twierdz Kowno–Oswiec–Brześć i dopiero tam podejmie skuteczną obronę. Tymczasem wraz z wybuchem I wojny światowej koncepcje te gruntownie zmodyfikowano. Rosjanie zdecydowali się walczyć na ziemiach polskich, ba – nawet niemieckich, by wspomnieć Prusy Wschodnie (*Ostpreussen*). W konsekwencji diametralnej zmiany taktyki, carskie wojska odczuły jednak wnet problemy łączności ze swoimi tyłami. Dlatego też, niemal od pierwszych dni wojny, zainicjowały budowę połączeń kolejowych na własnym (polskim) gruncie, by móc przerzucać wojsko, amunicję i prowiant na zajmowane obszary Małopolski czy też rzeczonych Prus Wschodnich.

Tym sposobem kolejowe wojska carskie już na początku września 1914 r. przystąpiły do realizacji połączenia z Lublina do Rozwadowa, czyli najbliższej stacji kolei austro-węgierskich w Małopolsce. Roboty prowadzono w niebywałym pośpiechu, bez fachowych studiów terenowych, wykorzystując masowo prymitywny budulec. Dzięki temu jednak, ponad 100 km toru z Lublina do Rozwadowa przekazano do eksploatacji w ciągu ledwie czterech miesięcy. W podobnych okolicznościach i w równie zaskakującym tempie oddano do ruchu liczący 50 km odcinek z Włodzimierza do Sokala⁷.

Natomiast na wysokości interesujących nas bardziej Prus Wschodnich, gdzie armia rosyjska wtargnęła w głąb Mazur i borykała się z ciągłymi niedoborami

⁶ *Die vereinigten preussischen* 1919, s. 735; „*Zeitung des Vereins deutscher Eisenbahnverwaltungen*”, 1916, s. 136, 217.

⁷ *Dziesięciolecie PKP* 1928, s. 5–6.

uzbrojenia, amunicji, jak również prowiantu dla wojska czy furazu dla koni, podjęto budowę m.in. wspomnianego połączenia z Suwałk (przez tytułową Papiernię) do Raczek (długość ok. 20,0 km)⁸. Nieopodal Rosjanie wszczęli także realizację drugiego szlaku żelaznego, mianowicie ze Śniadowa, przez Łomżę, ku granicy Prus Wschodnich. Ten ostatni udało im się wykonać jednak tylko do Łomży, na przestrzeni ok. 16,5 km⁹.

Analogicznie do prowizorycznego i pospiesznego trybu robót na drogach żelaznych na styku z Małopolską postępowały też rosyjskie bataliony kolejowe na granicy z Prusami Wschodnimi. Jak podaje Sławomir Fedorowicz, na odcinku z Suwałk do Raczek względnie Cimoch torry kładziono w dużej mierze prosto na zamrożonym gruncie, przy spadkach dochodzących na trasie szerokotorowej niekiedy nawet do 20 promili (20 m na 1 km). Dzięki temu Rosjanie mogli jednak uruchomić przejazdy składów roboczych i wojskowych na suwalskim fragmencie linii ze stacją przeładunkową w Raczkach (na styku torów szerokich – 1524 mm i normalnych – 1435 mm) już 16 I 1915 r. Nie trwało to zbyt długo, albowiem już w lutym carskie wojska zostały wyparte z Prus Wschodnich i teraz cała droga żelazna z Olecka do Suwałk przeszła pod niemiecki zarząd wojskowy. Ten wznowił na niej przewozy 25 II 1915 r., administrując formalnie szlakiem aż do 1 IV 1918 r. Warto podkreślić, że – w celu zwiększenia przepustowości – jeszcze w lecie 1915 r. Niemcy przebudowali omawianą linię na dwutorową¹⁰.

Jak wynika ze szczegółowej ikonografii archiwalnej, Rosjanie na stacjach oraz przystankach swojego odcinka kolejowego (z Suwałk do Raczek) wystawili jedynie skromne drewniane domki i baraki dla personelu obsługującego bądź nadzorującego zawiadywany szlak. Taki drewniany budynek dróżnika lub obsługi istniał m.in. na przystanku/stacji Papiernia, napawając część Niemców w trakcie I wojny światowej zdumieniem z powodu swej drewnianej konstrukcji. Świadczy o tym wymownie napis na jednym z archiwalnych zdjęć: *Russisches Bahnwärterhaus (ganz aus Holz)*, czyli „Rosyjski domek dróżnika (cały z drewna)”. Budynek o ścianach z drewnianych bali nakryto dachem dwuspadowym z pokryciem papą, a jego ściany obwodowe oszalowano drewnianymi deskami. Bardziej dekoracyjnie opracowano jedynie kroksztyny więźby dachowej w strefie poddasza oraz drewniane obramienia okienne¹¹.

⁸ Skłodowski 2014, s. 35–43; Radziwonowicz 2014, s. 84–85; Achremczyk 2018, s. 915–926.

⁹ *Dziesięciolecie PKP* 1928, s. 5–6; Lijewski 1959, s. 17, 59.

¹⁰ Fedorowicz 2023, s. 38.

¹¹ Fedorowicz 2023, s. 38; https://fotopolska.eu/Suwalki/b342783,Stacja_kolejowa_Papiernia.html?f=1462135-foto (dostęp: 30.06.2024).

Drewniany budynek dróżnika w Papierni w trakcie I wojny światowej



Źródło: https://fotopolska.eu/Suwalki/b342783,Stacja_kolejowa_Papiernia.html?f=1462135-foto.

Wraz z końcem I wojny światowej i powstaniem II Rzeczypospolitej Polskiej przedmiotowy szlak kolejowy stał się jednotorową linią transgraniczną pomiędzy Polską (odcinek Suwałki–Raczki) i Niemcami (odcinek Olecko–Cimochy). Wprowadzenie normalnego ruchu i otwarcie przejścia kolejowego pomiędzy obydwoma państwami nastąpiło jednak dopiero 15 V 1928 r., w trakcie polsko-niemieckiej wojny celnej i związanego z nią bojkotu Prus Wschodnich. Wtedy też Niemcy, na potrzeby stacji granicznej, rozbudowali Cimochy, nazywane od 1929 r. *Reuss*, zaś Polacy swoją stacją graniczną uczynili wspomniane Raczki. Postawili tam m.in. nowy, przysadzisty w formie dworzec kolejowy, zaaranżowany w charakterystycznej dla tego okresu uproszczonej konwencji architektury dworkowej¹².

Z całą pewnością na pozostałych stacjach lub przystankach szlaku z Suwałk do Raczek, w tym omawianej tu Papierni, administrująca w międzywojniu tą linią Dyrekcja (Okręgowa) Kolei Państwowych (DOKP) w Wilnie nie zrealizowała żadnych znaczących inwestycji kubaturowych (w tym dworcowych), a przynajmniej nie udało się dotrzeć do informacji oraz ikonografii świadczących o ich powstaniu¹³.

¹² Fedorowicz 2023, s. 39; por. też: Jerczyński 2024, s. 53–55.

¹³ *Dziesięciolecie PKP 1928*, s. 322.

Program „Otto” i budowa dworca na stacji Papiernia

Wybuch II wojny światowej doprowadził do sytuacji, w której cała trasa kolejowa z Olecka do Suwałk znalazła się ponownie pod administracją niemiecką, a jej obsługa oraz nadzór techniczny przypadły *Rbd Königsberg*. Notabene szlaki kolejowe tej Dyrekcji były osobliwe, albowiem cechowały się bardzo długimi ciągami spiętych z sobą jednotorowych linii drugorzędnych/bocznych. Niemniej jednak, w związku z planowaną od 1940 r. agresją na Związek Socjalistycznych Republik Radzieckich (ZSRR), owe relacje kolejowe miały pełnić funkcję ważnych korytarzy transportowych i zaopatrzeniowych dla niemieckiego Wehrmachtu¹⁴.

W związku z tym, w ramach przygotowań Niemców do wojny z ZSRR, od przełomu lat 1940 i 1941, m.in. na terenach współczesnej Polski realizowano stopniowo olbrzymie kolejowe przedsięwzięcia inwestycyjne: program budowlany „Otto” (*Ottobauprogramm*) tudzież program budowlany „Inwestycji Wschodnich” (*Ostbauprogramm*). Skutkowały one podjęciem szeregu robót – niekiedy imponujących rozmachem i szokujących kosztami, zarówno w sferze poprawy drożności układu sieci kolejowej głównie w osi wschód–zachód, jak również realizacją wielu nowych obiektów budowlanych (nastawnie, lokomotywownie, wieże wodne, warsztaty kolejowe etc.). Prace te były widoczne również w dyrekcji królewieckiej na okupowanych teraz obszarach dawnej Polski, a jedną z objętych inwestycjami relacji kolejowych była ciągnąca się kilometrami trasa Królewiec (*Königsberg*) – Prawdinsk (*Friedland*) – Gierdawy – (*Gerdauen*, ob. Żeleznodoroznyj) – Węgorzewo (*Angerburg*) – Olecko (*Treuburg*) – Suwałki (*Sudauen*)¹⁵.

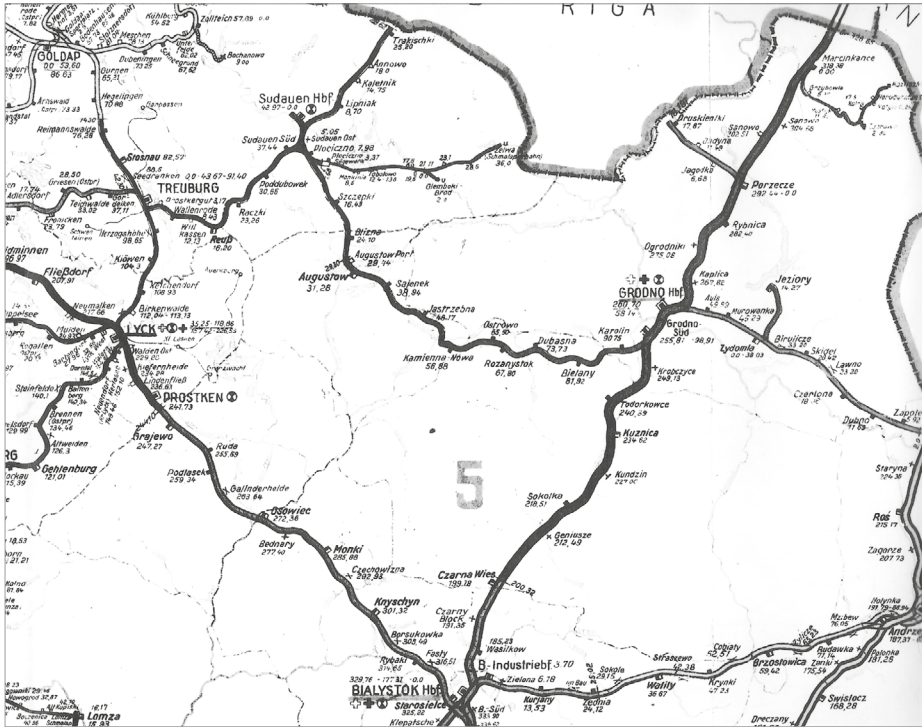
W obrębie wspomnianego wyżej szlaku wskazać trzeba m.in. takie roboty, jak położenie nowych torów mijankowych na stacjach Cimochoy (*Reuss*), Raczki (*Raschki/Rauenort*), Poddubówek (*Podlubowek*) i Papiernia (*Sudauen Süd*), łącznie 5 km, ponadto nowe tory postojowe (o długości 2 km) na ówczesnej stacji Suwałki Główne (*Sudauen Hauptbahnhof*). Dzięki temu zwiększono oczywiście wyraźnie przepustowość szlaku. Ponadto, właśnie w trakcie II wojny światowej wybudowano i uruchomiono za sumę 110 000 marek krótki odcinek łącznicy z Papierni (km 0,65) do Lasu Suwalskiego – *Sudauen Ost* (km 1,92), zlokalizowanego tuż przy stacji Płociczno (*Plociczno*) na współczesnej linii kolejowej Sokółka–Suwałki (nr 40). Tym sposobem udało się stworzyć bezpośrednią relację z Królewca przez Olecko i Papiernię, z pominięciem ówczesnych Suwałk Głównych, m.in. aż do Grodna. W efekcie mało znacząca dotychczas Papiernia stała się istotnym węzłem trójkierunkowym, co generowało wzrost zatrudnienia i stało się najpewniej jedną z przesłanek do budowy tak dużego dworca¹⁶.

¹⁴ BA-BL, R5-ANH, sygn. I/70.

¹⁵ Scharf 1981, s. 305; Łuczak 2006, s. 179–182; Urbaniak 2010, s. 79–80, i in.

¹⁶ Scharf 1981, s. 324–325; BA-BL, R5-ANH, sygn. I/70, k. 47.

Fragment sieci połączeń kolejowych Dyrekcji Kolei Rzeszy Królewiec
z odcinkiem Olecko (Treuburg) – Suwałki (Sudauen Hbf.) i węzłem kolejowym
Papiernia (Sudauen Süd) – stan ze stycznia 1944 r.



Źródło: Scharf 1981, plany poszczególnych Rbd załączone do książki.

Równoległe do prac w sferze układów torowych przystąpiono także do kilku widocznych jeszcze dziś inwestycji kubaturowych, a mianowicie postawiono nowe dworce na stacjach Cimochy, Poddubówek oraz Papiernia. Przy czym od razu wypada podkreślić, że przedsięwzięcia te, przynajmniej w Papierni, nie zostały przez Niemców w pełni sfinalizowane. Prawdopodobnie zdecydowało o tym, z jednej strony, późne rozpoczęcie budowy, a z drugiej – stosunkowo szybkie zagrożenie Suwałk zdobyciem przez Armię Czerwoną, odczuwane przez Niemców już latem 1944 r. Wreszcie przesądziło zaś – ostateczne wyparcie hitlerowców i zajęcie omawianych terenów przez Rosjan, do czego doszło w październiku tegoż roku¹⁷.

¹⁷ Skłodowski 2005, s. 470.

Tymczasem aż do połowy 1941 r. na stacji, a właściwie przystanku (*Haltepunkt*) w Papierni nie działa się nic. Nie było tam nawet stałej obsady, którą wprowadzono dopiero z dniem 15 V 1941 r., z uwagi na załadunek i odprawę wagonów towarowych¹⁸. Prawdopodobnie chodziło o wywóz drewna z lasów należących do Nadleśnictwa Suwałki (*Forstamt Sudauen*) i Koncernu Hermana Göringa (*Hermann Göring-Werke*), co na poważniejszą skalę zaczęto czynić już od marca w pobliskim Płocicznie, gdzie eksploatowano również tartak¹⁹. Mając powyższe na względzie oraz wspomniany fakt budowy łącznicy do Lasu Suwalskiego, za całkiem prawdopodobne przyjąć można (także na podstawie dokumentów PKP S.A.), że w 1942, a najdalej w 1943 r., rozpoczęli Niemcy w Papierni budowę dworca wraz z funkcją mieszkalną w strefie użytkowego poddasza²⁰. Projekt obiektu, zgodnie z niemieckimi procedurami kolejowymi, powstał w królewieckiej dyrekcji kolei Rzeszy i cechował się najbardziej okazałą oraz rozbudowaną formą wśród trzech budynków dworcowych, jakie wystawiono w trakcie wojny na trasie z Olecka do Suwałk (Papiernia, Poddubówek i Cimochy). Notabene dworce Papiernia oraz Poddubówek stanęły w miejscowościach, które do 1939 r. funkcjonowały na terytorium Polski i nie posiadały murowanych obiektów kubaturowych. Teraz znalazły się one w obrębie wcielnego do Rzeszy powiatu suwalskiego (*Kreis Sudauen*), przyłączonego do rejencji gabińskiej (*Regierungsbezirk Gumbinnen*), która współtworzyła prowincję wschodniopruską²¹.

O tym, że Niemcom nie udało się w pełni wykończyć dworca w Papierni, może świadczyć fakt, iż obiekt ten jeszcze w końcu PRL-u wyróżniał się ceglanym licem ścian obwodowych, bez starannego spoinowania (tynkowanie ścian nastąpiło dopiero ok. roku 1989–1990)²². Brak fugowania widać zresztą i dziś w strefie cokołowej podmurówki, wyniesionej jednak programowo z cegły klinkierowej o wiśniowym odcieniu. Nie sfinalizowano także budowy piwnicy przeciwlotniczej (schronu), gdzie czytelna jest komora schronowa wraz z wyodrębnioną służą powietrzną, ale brakuje stalowych wrót gazoszczelnych. Nie inaczej stało się też w strefie mieszkalnej na poddaszu. Tam w korytarzu zaplanowano niewielką ubikację oraz większą łazienkę (o funkcjach tych bezsprzecznie świadczą posadzki z płytek wapiennych), ale obu wewnątrz nie wyposażono nigdy w armaturę sanitarną, o czym przekonują kompletnie ułożone posadzki i brak sieci wodno-kanalizacyjnej. Nie jest też wykluczone, że wprowadzenie tych po-

¹⁸ BA-BL, R5/21120, pismo *Rbd Königsberg* do *RVM* z 5.05.1941.

¹⁹ BA-BL, R5/21120, pismo *Rbd Königsberg* do *RVM* z 16.02.1941.

²⁰ A PKP SA OGN, książka obiektu budowlanego – dworzec Papiernia z 1942 r. (jako datę budowy obiektu w książce budowlanej podano 1942 r.).

²¹ Skłodowski 2005, s. 447; von der Groeben 1993, s. 148.

²² Relacja ustna Anny Perlejewskiej, długoletniej mieszkanki dworca.

mieszkań w opisywanym dworcu wynikało jedynie z prostego przekopiowania standardowej aranżacji poddasza mieszkalnego innego projektu kolejowego wdrażanego w *Rbd Königsberg*, ale tutaj – ze względu na wspomniany brak sieci wodociągowo-kanalizacyjnej – zrezygnowano z armatury sanitarnej.

Fragment stacji z mechaniczną sygnalizacją kształtową i budynek dworca od południowego wschodu – 2024 r.



Źródło: fot. M. Urbaniak.

Udało się natomiast zamontować w piwnicy węglowy piec CO, obsługujący centralne ogrzewanie w pomieszczeniach służbowych na parterze dworca. Nie do końca jasne jest natomiast, czy halę nastawni i dyżurnego ruchu w dworcu wyposażono w nastawnicę mechaniczną oraz pozostałe urządzenia do sterowania i zabezpieczenia ruchu kolejowego, gdyż czynne tam współcześnie urządzenia mają polską i powojenną proveniencję. Być może – wzorem części zakładów przemysłowych Suwałk – oryginalne urządzenia zdemonstrowali i wywieźli sami Niemcy pomiędzy latem a zimą 1944 r., kiedy spodziewali się walk i zajęcia miasta oraz pobliskich terenów przez Armię Czerwoną²³.

²³ Ustalenia na podstawie oględzin i wizji lokalnej dworca w dniach 20–21.04.2024 oraz relacji ustnej Anny Perlejewskiej, długoletniej mieszkanki dworca; Skłodowski 2005, s. 470–471.

Losy dworca po II wojnie światowej

Pod szczelnym dachem i z podstawowym wyposażeniem wewnątrz w centralne ogrzewanie na parterze oraz tradycyjnymi piecami kaflowymi w mieszkaniach na piętrze, dworzec przetrwał do końca II wojny światowej. Suwałki i najbliższe okolice Armia Czerwona wyzwoliła już pod koniec października 1944 r., ale połączenie kolejowe z Suwałk przez Papiernię do Olecka było unieruchomione jeszcze dłuższy czas, z powodu wysadzenia mostu kolejowego na Rospudzie pod Raczkami²⁴. Trudna sytuacja aprowizacyjna miasta i *de facto* jego całkowite wykluczenie komunikacyjne (zniszczony był również most na Biebrzy na linii kolejowej do Białegostoku) spowodowały jednak, że już w 1946 r. odbudowano przeprawę na Rospudzie i uruchomiono połączenie z Oleckiem lub Ełkiem²⁵.

Fragment stacji i budynek dworcowy od południowego zachodu w 2024 r.



Źródło: fot. M. Urbaniak.

Wraz z udroźnieniem kolei z Olecka do Suwałk, przez stację Papiernia zaczęły przetaczać się znów pociągi pasażerskie oraz towarowe z i w kierunku

²⁴ Radziwonowicz, Filipowicz, Kopciał 2005, s. 479.

²⁵ Tamże, s. 510.

Olecka, względnie Elku. Prawdopodobnie w latach pięćdziesiątych, a najdalej sześćdziesiątych XX w., na stacji zainstalowano semafony kształtowe i zamontowano nastawnicę mechaniczną oraz aparat blokowy w hali dyżurnego ruchu. Natomiast w latach siedemdziesiątych–osiemdziesiątych XX w. przebudowano część pomieszczeń służbowych na parterze dworca i zorganizowano tam dodatkowo dwa mieszkania z kuchniami. Proces ten znalazł wyraźne odzwierciedlenie w elewacji południowej (fasadzie), gdzie położony w centrum trójarkadowy ganek lub podcienie zostały niemal kompletnie przemurowane i zredukowane tylko do jednego przesła wschodniego²⁶.

Fragment kamiennych stopni schodów i posadzki ganku
w obrębie ostatniej zachowanej arkady dworca – 2024 r.



Źródło: fot. M. Urbaniak.

²⁶ Ustalenia na podstawie oględzin i wizji lokalnej dworca w dniach 20–21.04.2024 oraz relacji ustnej Anny Perlejewskiej, długoletniej mieszkanki dworca.

Regularny ruch pasażerski i wykorzystanie dworca do odprawy podróżnych trwały na omawianej linii do końca sierpnia 1999 r. Od tego momentu przewozy osobowe, jakkolwiek kilkakrotnie wznawiane i realizowane okresowo, to jednak nigdy nie wróciły już na stałe. W latach 2006 i 2007 – a później też w 2010 oraz 2018 – przez Papiernię przejeżdżały krótkotrwale pociągi pasażerskie, ale stałe utrzymano jedynie przewozy towarowe, które prowadzone są do dziś²⁷.

Wraz z zawieszeniem pociągów osobowych znaczenie dworca kolejowego istotnie zmalało. Faktem jest, że jeszcze na przełomie lat osiemdziesiątych i dziewięćdziesiątych XX w. podjęto tynkowanie ceglanych elewacji i doprowadzono wreszcie do podłączenia centralnego wodociągu z pobliskiej betoniarni, ale w następnych dekadach obiekt zaczął pustoszeć. Stopniowo wygaszono funkcję mieszkalną na parterze, a i na poddaszu, gdzie po II wojnie światowej funkcjonowały dwa lokale mieszkalne, pozostała dziś już tylko jedna lokatorka. Z pomieszczeń służbowych utrzymano czynną jedynie obszerną halę dyżurnego ruchu wraz z nastawnią dysponującą, ulokowane w wysuniętym najbliższej torów skrajnym ryzalicie lub pawilonie dworcowej nastawni. Pozostałe wnętrza lub izby pozamykano i zabezpieczono przed osobami postronnymi²⁸.

Budowa i architektura dworca na stacji Papiernia

Dworzec w Papierni w części nadziemnej jest dwukondygnacyjny, czyli – oprócz parteru o pierwotnej funkcji służbowej – posiada także mieszkalne poddasze wraz z obszernymi wnętrzami strychowymi lub suszarniami. Podpiwniczenie znajduje się jedynie w centrum budynku, przy czym oprócz tradycyjnych piwnic lokatorskich z kotłownią CO, istnieje tu także zagłębiony nieco bardziej schron przeciwlotniczy z wydzieloną służą powietrzną (część zachodnia piwnic), jak również znacznie głębsza i wyższa, gdyż licząca aż 3,40 m wysokości, komora naprężaczy (standardowa wysokość piwnic gospodarczych to 1,95 m, a schronowych – 2,27 m), ulokowana dokładnie pod halą dyżurnego ruchu od południa. Wejście do piwnicy zrealizowano prostymi schodami jednobiegowymi z głównej klatki schodowej dworca w centrum traktu północnego²⁹.

W poziomie parteru wyodrębnić można trzy pierwotne strefy funkcjonalne, których pomieszczenia rozlokowano w układzie jedno-, dwu- i trójtaktowym. Poczynając od wschodu – była to strefa recepcyjno-techniczna, którą tworzy-

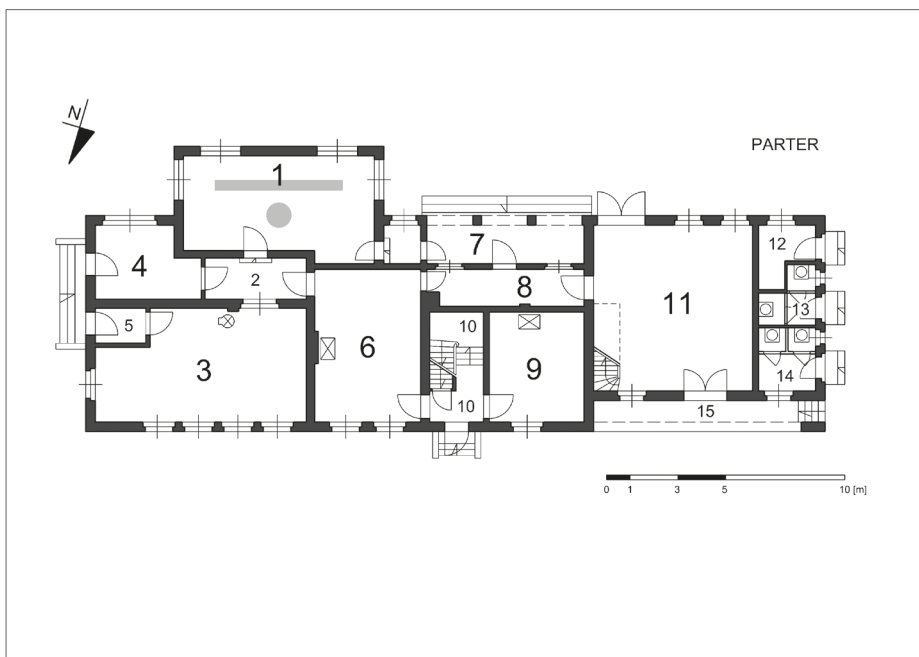
²⁷ <https://www.bazakolejowa.pl/index.php?dzial=linie&id=324&od=1&do=28&ed=0&okno=historia> (dostęp: 15.07.2024).

²⁸ A PKP SA OGN, książka obiektu budowlanego – dworzec Papiernia z 1942 r.

²⁹ A PKP SA OGN w Warszawie, karta budynku/budowli nr inwentarzowy KN/9201/00260/110 i rzut schematyczny piwnic; oględziny obiektu wykonane w dniach 20–21.04.2024.

ły duża poczekalnia trzeciej klasy (nr 3) z wiatrołapem (5) oraz mniejsze pomieszczenie poczekalne dla klasy drugiej (4), a być może przechowalnia bagażu. Obydwa te wnętrza łączyły się – poprzez niewielką kasę biletową (2) – z dużym biurem dyżurnego ruchu, względnie halą nastawni dysponującej (1). Następnie w centrum znajdowała się część administracyjno-socjalna, w której oprócz zadaszzonego przedsionka (7) i wąskiego korytarza (8) zaprojektowano też dwa pomieszczenia socjalno-biurowe (6 – biuro i 9 – planowana pralnia), separowane centralną klatką schodową z zejściem do piwnicy oraz wejściem na mieszkalne poddasze (10). Natomiast zachodnia część dworca to strefa ekspedycji towarowej, czyli dużej hali magazynu towarowego (11) wraz z zadaszoną rampą (15) od północy, jak również ustępy (damski i męski – 13 i 14) oraz położona skrajnie lampownia (12)³⁰.

Rzut parteru dworca w Papierni – przypuszczalna aranżacja z czasów II wojny światowej



Źródło: oprac. M. Urbaniak, rys. Dorota Grygiel.

³⁰ Historyczna aranżacja układu przestrzennego parteru odtworzona na podstawie planu z: A PKP SA OGN, karta budynku/budowli nr inwentarzowy KN/9201/00260/110, rzut schematyczny parteru; ponadto oględziny obiektu wykonane w dniach 20–2.04.2024.

Analogicznie do strefy piwnicznej, która wprowadzona została jedynie fragmentarycznie, postąpiono też z częścią mieszkalną na poddaszu, które zajęto również tylko częściowo przez dwie kuchnie i kilka pokoiów mieszkalnych. Najpewniej zorganizowano tam dwa mieszkania, wyposażone w odrębne kuchnie i po dwa pokoje, a niezależnie od tego planowano wspólne WC oraz większą łazienkę, dostępne z wewnętrznego korytarza. Ponadto, sporą część poddasza rozdysponowano na strychy (od południa nad halą dyżurnego ruchu i od zachodu – nad halą magazynu towarowego)³¹.

Widok dworca od północnego zachodu
(widoczna zadaszona rampa do magazynu towarowego – 2024 r.)



Źródło: fot. M. Urbaniak.

Zaprezentowany wyżej układ poszczególnych kondygnacji jest próbą rekonstrukcji pierwotnej dyspozycji przestrzennej wewnątrz dworca. W chwili obecnej pozostaje ona zmieniona w stosunku do pierwotnego, gdyż w okresie powojennym uległa pewnym modyfikacjom, m.in. na skutek wprowadzenia

³¹ Historyczna aranżacja układu przestrzennego poddasza odtworzona na podstawie planu z: A PKP SA OGN, karta budynku/budowli nr inwentarzowy KN/9201/00260/110, rzut schematyczny poddasza; ponadto oględziny obiektu wykonane w dniach 20–21.04.2024.

dwóch mieszkań na parterze czy też wyodrębnienia w hali magazynu towarowego biura i podręcznego magazynku dla toromistrza. Te interwencje budowlane skutkowały także zmianą aranżacji elewacji, czyli m.in. przemurowaniem dwóch arkad w przedsionku elewacji południowej oraz powiększeniem części otworów okiennych w elewacji północnej, gdzie wstawiono wtórnie większe od oryginalnych wykrojów okna zespolone.

Widok dworca od wschodu
(widoczna wysoka i stroma forma nakrycia dachowego – 2024 r.)



Źródło: fot. M. Urbaniak.

Niezależnie od zrealizowanych w epoce Polski Ludowej zmian, opisywany dworzec w dalszym ciągu cechuje się wysokim stopniem autentyzmu lub zachowania oryginalnego materiału budowlanego (istniejąca częściowo pierwotna stolarka okienna i drzwiowa, autentyczna klatka schodowa, pokrycie dachu historyczną dachówką holenderką esówką, ciesielska konstrukcja więźby dachowej etc.). Czytelne pozostają również pierwotne rozwiązania bryły i elewacji. Pozwalają one kwalifikować papiernicki dworzec jednoznacznie do funkcjonującego w budownictwie narodowosocjalistycznym nurtu swojskiego/rodzimego, względnie wernakularnego czy chłopsko-rękodzielniczego, jak zwie go Piotr Krakowski. To jedna z trzech równoprawnych konwencji artystycznych (obok tzw. półmodernizmu i stylu neoklasycznego) w architekturze doby III Rzeszy,

która – można śmiało powiedzieć – była wręcz przeznaczona niewielkim miastom i miasteczkom tudzież wsiom i osiedlom. Nawiązywała bezpośrednio do niemieckiego budownictwa wiejskiego i sztuki ludowej, a inspiracje czerpała ze znanego w Niemczech już od końca XIX w. stylu rodzimego (*Heimatstil*), później też przejawiającego się różnorodnymi odcieniami w młodszej chronologicznie stylistyce *Heimatschutzarchitektur*³².

Dwuskrzydłowa brama magazynowa w elewacji północnej
(z układem desek w jodełkę) – 2024 r.



Źródło: fot. M. Urbaniak.

Owe reminiscencje budownictwa ludowego widać w Papierni przede wszystkim w wysokiej i stromej konstrukcji wielospadowego dachu z licznymi facjatkami, która nakrywa mury dworca niczym olbrzymia ceramiczna strzecha (ułożona z charakterystycznej wschodniopruskiej esówki). Spadzisty dach to z jednej strony element wręcz samoistny/autonomiczny w budownictwie III Rzeszy, z drugiej zaś – swoisty zwornik obiektów stawianych w nurcie wernakularnym, niezależnie od ich geograficznej lokalizacji. Konsekwencją

³² Krakowski 2002, s. 56–59; Paradowska 2019, s. 59–60, Rozbicka, Wólkowski 2020, s. 191–193; Salm 2020, s. 297–310.

olbrzymiej wagi przywiązywanej do geometrii dachu jest też w Papierni charakterystyczny ganek lub przedsionek (wpisany w obrys murów od południa), będący zabiegiem architektoniczno-budowlanym bardzo popularnym w wiejskich chałupach podcieniowych Pomorza oraz Warmii i Mazur. Dworcowy podcień pierwotnie istniał w wersji trójpłaszczyznowej, ale w wyniku powojennej przebudowy egzystuje dziś tylko w formie jednego łuku. Z kolei zachowana szcążkowo stolarka drzwiowa – m.in. w elewacji wschodniej, północnej i południowej – prezentuje szeroko stosowany w dobie narodowego socjalizmu typ drzwi opieranych klepkami w jodełkę, co stanowi kolejny z kanonicznych wręcz symboli budownictwa w nurcie swojskim. Na zakończenie może warto dodać, że swą zewnętrzną formą papiernicki dworzec nawiązuje ewidentnie do różnego typu przedszkoli, szkół, ośrodków szkoleniowych, schronisk czy internatów, owych słynnych *Heimbauten*, budowanych masowo w dobie III Rzeszy Niemieckiej, co czyni jego architekturę już znacznie bardziej uniwersalną i wykraczającą daleko poza krąg budownictwa o konotacjach wschodniopruskich³³.

Walory zabytkowe dworca

Wspomniane wyżej cechy oraz ustalenia mają istotny wpływ na ocenę wartości zabytkowych omawianego dworca i jego pozycjonowanie na tle innych budowli dworcowych spod znaku swastyki, które powstały na terenach współczesnej Polski. Przede wszystkim – po pierwsze i bodaj najistotniejsze – należy stwierdzić, że obiekt – jako dworzec – już sam w sobie jest bardzo rzadki, a to dlatego, że Niemcy w trakcie II wojny światowej hołdowali jednak bardzo restrykcyjnie sloganom: *Erst siegen – dann reisen!* („Najpierw zwyciężać, potem podróżować!”) oraz *Räder müssen rollen für den Sieg!* („Koła muszą toczyć się dla zwycięstwa!”). W konsekwencji dworce budowane w przededniu II wojny światowej i latach jej trwania należą do olbrzymiej rzadkości i w takim sensie są kolejowymi rarytasami. Co więcej, zasadniczo nie są to obiekty imponujące skalą, ale cechujące się raczej niewielkimi kubaturami, wznoszonymi w dodatku na drugorzędnych i lokalnych trasach, najczęściej w wioskach.

Świetnym przykładem jest skądinąd właśnie Suwalszczyzna, gdzie w trakcie II wojny światowej nowe dworce wyrosły tylko na trzech stacjach lub przystankach pasażerskich: Cimochoy, Poddubówek oraz Papiernia. Wszystkie one funkcjonują na opisywanym szlaku z Olecka do Suwałk, przy czym skalą i kostiumem architektonicznym wyróżnia się ewidentnie Papiernia (powierzchnia zabudowy

³³ Krakowski 2002, s. 57–58; patrz też: Załęska-Kaczko 2021, s. 174–205.

tego dworca to ok. 330 m²). W Wielkopolsce, która w trakcie II wojny światowej stanowiła lwią część włączonego do Rzeszy Okręgu/Kraju Warty (*Warthegau/Wartheland*), wybudowano podobnie ledwie kilka niedużych i w większości stypizowanych dworców. Spotkać je można na szlaku z Jarocina do Kąkolewa względnie Leszna, a mianowicie na stacjach i przystankach osobowych: Kąkolewo, Garzyn, Kosowo Wielkopolskie, Gola, jak również Strumiany i Łobzowiec. Dwa inne dworce z czasów okupacji odnaleźć można na poznańskim Dębcu i na stacji Pierzyska na magistralnym odcinku kolejowym z Poznania do Gniezna³⁴. Na pozostałych terenach współczesnej Polski dworce z okresu okupacji występują również incydentalnie, o czym przekonują choćby stypizowane Cieksyn i Arcelin na kolei z Nasielska do Torunia³⁵.

Zdecydowana większość wspomnianych wyżej budowli, jak już była mowa, to dzieła powtarzalne i bazujące na sztamkowym projekcie (np. Garzyn, Kosowo Wielkopolskie, Gola, Pierzyska), a realizacje pokroju wielkopolskiego Kąkolewa czy właśnie suwalskiej Papierni to niewątpliwie wyjątkowe projekty architektoniczne. Oba są wprawdzie znacznie mniejsze od chyba najbardziej znanego dworca okresu III Rzeszy Niemieckiej na mapie współczesnej Polski, czyli mazurskiego Olsztynka z lat 1938–1940 (pomijam tu olbrzymie Police czy też Głogów z 1935 r., którego projekt powstał jeszcze przed tym, nim kolejowi architekci i radcy budowlani poczęli karnie odwzorowywać na deskach kreślarskich idee narodowosocjalistycznego budownictwa). Tyle tylko, że we wspomnianym Olsztynku funkcja i ranga stacji położonej w sąsiedztwie Mauzoleum Hindenburga była jednak zupełnie inna³⁶.

Budynek na stacji Papiernia jest zatem wyjątkowy w sensie formy artystycznej, która bliższa jest *de facto* nazistowskiemu schronisku czy ludowej chałupie wschodniopruskiej niżli dworcowi, a do tego niepowtarzalny architektonicznie w kolejowym krajobrazie Polski. Jest też obiektem reprezentującym bardzo wąską grupę dworców wyrosłych w latach II wojny światowej i w ogóle w czasach narodowego socjalizmu. Przy czym od razu zaznaczyć tu wypada, iż część dworców została zaprojektowana jeszcze przed dojściem Adolfa Hitlera do władzy i dlatego są one zupełnie obce nazistowskim ideałom „właściwego” budowania. Świetnym tego przykładem są choćby funkcjonalistyczne dworce we wspomnianym Głogowie (1935 r.) bądź na trasie ze Skwierzyny do Starych Bielic (1935–1936 r.). Niewątpliwie pewna korelacja zachodzi natomiast co do oryginalnej i nietuzinkowej szaty architektonicznej dworców na rozebranej dziś już kolei z Kędzierzyna Koźła do Strzelec Opolskich (1934–1936 r.). Pozostałe tam dworce

³⁴ Na podstawie badań własnych; patrz też: Balińska, Baliński, Balińska 2011, s. 104–105.

³⁵ Na podstawie informacji Michała Jerczyńskiego z PKP S.A. oraz Zbigniewa Tucholskiego z PAN w Warszawie.

³⁶ Salm 2020, s. 304–305.

hołdują bardzo wyraziście ideałom *Heimatstilu*, choć – zgodnie z lokalizacją geograficzną – budulcem i formą zewnętrzną odzwierciedlają tradycję budownictwa ludowego na Górnym Śląsku. Niemniej jednak występują też i motywy wspólne dla suwalskiej Papierni, jak choćby wysokie i strome konstrukcje dachowe³⁷.

Budynek dworcowy wpisany w lokalny krajobraz przyrodniczy – 2024 r.



Źródło: fot. M. Urbaniak.

³⁷ Szerzej zob.: Urbaniak 2013.

Niezależnie od wyjątkowego charakteru architektonicznego i czasu powstania, dworzec w Papierni stanowi też ważny ślad materialny drugowojennych, okupacyjnych dziejów Suwalszczyzny. To jedna z niewielu w regionie tak interesujących pozostałości po niemieckich inwestycjach kolejowo-drogowych planu „Otto”, dokumentujących przygotowania do inwazji na ZSRR. Ma zatem istotne wartości historyczne, a w naukowym kontekście ochrony zabytków ważne są również takie cechy obiektu, jak: autentyzm materiałowy, oryginalna bryła tudzież czytelne historyczne rozwiązania elewacji. To cechy nieczęste i wartościowe, o czym przypomina doskonale negatywny przykład dworca na pobliskiej stacji Poddubówek. Tam pierwotne pokrycie ceramiczne dachu zastąpiono blachą stalową, a silnie wygładzona faktura tynku poskutkowała całkowitą utratą wrażenia zabytkowego charakteru elewacji.

Podsumowanie

Dziś los dworca w Papierni nie jest do końca jasny, albowiem cała stacja znajduje się w przededniu poważnej modernizacji. I jakkolwiek stan techniczny obiektu wymaga poważnych oraz kosztownych prac budowlanych i konserwatorskich, to jednak – z uwagi na wskazane cenne wartości – podjęcie tego wysiłku jest w pełni uzasadnione. Jest to bowiem obiekt ważny w skali nie tylko Suwalszczyzny, ale i całej kolejowej mapy Polski. Oczywiście jest fakt, że w związku z utratą historycznej funkcji dworca można zmienić jego współczesne przeznaczenie, ale dobór nowej roli nie powinien wiązać się z poważnymi ingerencjami w bryłę oraz elewację, gdyż te elementy przesądzają w sposób kluczowy o unikatowym i niepowtarzalnym charakterze budowli. Mając tę konstatację na względzie, nie sposób formułować przeciwwskazań wobec adaptacji dworca na budynek o funkcjach administracyjnych, socjalnych, a nawet gastronomiczno-hotelarskich. Nie da się też ukryć, że za publicznym wykorzystaniem obiektu przemawia jego atrakcyjne położenie na południowych krańcach Suwałk i na skraju rozległego kompleksu leśnego.

Bibliografia

Źródła rękopiśmienne i materiały niepublikowane:

Archiwum PKP S.A. Oddział Gospodarowania Nieruchomościami w Warszawie:

książka obiektu budowlanego – dworzec Papiernia z 1942 r.

karta budynku/budowli nr inwentarzowy KN/9201/00260/110.

Bundesarchiv Berlin-Lichterfelde:

R5 (Reichsverkehrsministerium), sygn. 21120 (Bahnhofsanlagen in den RBD-Bezirken K-M).

R5-ANH (Reichsverkehrsministerium – Sammlung Sarter), sygn. I/70 (RBD-Bezirk Königsberg in der Zeit von 1939 bis 1947).

Źródła drukowane i literatura przedmiotu

- Achremczyk S. (2018), *Historia Warmii i Mazur*, t. II: 1772–2018, Olsztyn.
- Balińska G.M., Baliński J.A., Balińska D. (2011), *Krajobraz z koleją. Drogi żelazne Wielkopolski*, Wrocław.
- Die vereinigten preussischen und hessischen Staatseisenbahnen* (1919), „Archiv für Eisenbahnwesen”, 42.
- Dziesięciolecie Polskich Kolei Państwowych 1918–1928* (1928), Warszawa.
- Erweiterung und Vervollständigung des preussischen Staatseisenbahnnetzes im Jahre 1910* (1910), „Archiv für Eisenbahnwesen”, 33.
- Fedorowicz S. (2023), *Zapomniana stacja graniczna Cimochy*, „Świat Kolei”, nr 3, s. 38–39.
- Ginsbert J., (1937), *Drogi żelazne Rzplitej*, Warszawa.
- von der Groeben, K. (1993), *Provinz Ostpreussen*, w: *Verwaltungsgeschichte Ostdeutschlands 1815–1945. Organisation – Aufgaben – Leistungen der Verwaltung*, red. G. Heinrich, F.W. Henning, K.G.A. Jeserich, Stuttgart–Berlin–Köln, s. 145–258.
- Jerczyński M. (2024), *Raport: Zabytki architektury i techniki kolejowej. Typologia, zasoby, stan zachowania, rekomendacje*, Łódź (wydanie online).
- Lijewski T. (1959), *Rozwój sieci kolejowej Polski*, Warszawa.
- Łuczak C. (2006), *Dzieje gospodarcze Niemiec 1871–1990*, t. II – Trzecia Rzesza, Poznań.
- Krakowski P. (2002), *Sztuka Trzeciej Rzeszy*, Kraków.
- Paradowska A. (2019), *Architektura, historia i ich propagandowe obrazy w kraju Warty*, w: *Urbanistyka i architektura okresu III Rzeszy w Polsce*, red. K. Jara, A. Paradowska, Poznań, s. 35–66.
- Pszczółkowski M. (2023), *Figury retoryczne. Nazistowskie plany i realizacje architektoniczne w Toruniu*, w: *Toruńskie kłopotliwe dziedzictwo. Historie z okresu Trzeciej Rzeszy*, Toruń, s. 31–67.
- Radziwonowicz T., Filipowicz Z., Kopciał J. (2005), *Suwałki w latach 1944–1975*, w: *Suwałki. Miasto nad Czarną Chańczę*, red. J. Kopciał, Suwałki, s. 473–672.
- Radziwonowicz T. (2014), *Na tyłach frontu. O wojennej codzienności w guberni suwalskiej (1914–1915)*, „Rocznik Augustowsko-Suwalski”, t. 14, s. 59–92.
- Rozbicka M., Wólkowski W. (2020), *Nazistowskie plany i realizacje w okupowanych miastach dawnego województwa warszawskiego (1939–1945)*, w: *Kłopotliwe dziedzictwo? Architektura III Rzeszy w Polsce*, red. J. Purchla i Ż. Komar, Kraków, s. 181–201.
- Salm J. (2020), *Na rubieżach Trzeciej Rzeszy. Wschodniopruska architektura i urbanistyka czasów nazizmu*, w: *Kłopotliwe dziedzictwo? Architektura III Rzeszy w Polsce*, red. J. Purchla i Ż. Komar, Kraków, s. 297–310.
- Scharf H.W. (1981), *Eisenbahnen zwischen Oder und Weichsel. Die Reichsbahn im Osten bis 1945*, Freiburg.
- Skłodowski K. (2005), *Historia Suwałk do 1945 roku*, w: *Suwałki. Miasto nad Czarną Chańczę*, red. J. Kopciał, Suwałki, s. 89–472.
- Skłodowski K. (2014), *Wielka Wojna. Suwalszczyzna i Zaniemenie 1914–1918*, Suwałki.
- Urbaniak M. (2013), *Kolej Skwierzyna – Stare Bielice. Kolejowy modernizm w Polsce*, Łódź.

Urbaniak M. (2010), *Zabytkowa stacja kolejowa Gniezno. Od Kolei Górnośląskiej do programu „Otto”*, Łódź.

Załęska-Kaczko (2021), *Nawiązania do tradycji budownictwa wiejskiego w architekturze Wolnego Miasta Gdańska w dobie narodowego socjalizmu*, „Porta Aurea”, nr 20, s. 174–205.

„Zeitung des Vereins deutscher Eisenbahnverwaltungen” (1916), 56.

Netografia

<https://www.bazakolejowa.pl/index.php?dzial=linie&id=324&od=1&do=28&ed=0&okno=pzbieg> (dostęp: 20.04.2024).

<https://www.bazakolejowa.pl/index.php?dzial=linie&id=324&od=1&do=28&ed=0&okno=historia> (dostęp: 15.07.2024).

https://fotopolska.eu/Suwalki/b342783,Stacja_kolejowa_Papiernia.html?f=1462135-foto (dostęp: 30.06.2024).

Relacje ustne

Relacja ustna Anny Perlejewskiej, długoletniej mieszkanki dworca w Papierni.