

ARCHITEKTURA
DWORCÓW
KOLEJOWYCH
1918–1939

Wydawnictwo przygotowane przez Stację Muzeum
jako katalog wystawy „Architektura dworców kolejowych 1918–1939”
Wernisaż wystawy: 22 listopada 2024 r., Stacja Muzeum

Kurator wystawy: Beata Młynarska

Koordynator projektu: Sebastian Rakowski

Teksty: Beata Młynarska

Konsultacje merytoryczne: dr hab. Michał Pszczółkowski, s. dr hab. inż. arch. Anna Tejszerska

Projekt i opracowanie graficzne: Projekt 007

Redakcja językowa i korekta: Ewa Mościcka

Źródła ilustracji: Stacja Muzeum, Cyfrowa Biblioteka Wojewódzka w Lublinie, Biblioteka Główna Ministerstwa Infrastruktury, Muzeum Narodowe w Warszawie, Narodowe Archiwum Cyfrowe, Miejska Biblioteka Publiczna w Białej Podlaskiej, Cyfrowa Biblioteka Narodowa Polona, Fotopolska.eu, Archiwum Fundacji Ośrodka KARTA, Muzeum Narodowe w Lublinie, Dom Spotkań z Historią, Małgorzata Jagielska

Druk: indigodruk.pl

Wydawca:

Stacja Muzeum, ul. Towarowa 3, 00-811 Warszawa

tel.: +48 22 620 04 80, e-mail: sekretariat@stacjamuzeum.pl

www.stacjamuzeum.pl

@ Copyright by Stacja Muzeum, 2024

ISBN: 978-83-969687-3-9

ORGANIZATOR

STACJA MUZEUM

Stacja Muzeum jest instytucją kultury Samorządu Województwa Mazowieckiego współprowadzoną z Polskimi Kolejami Państwowymi S.A.

DOFINANSOWANIE

 Ministerstwo Kultury
i Dziedzictwa Narodowego

Dofinansowano ze środków Ministra Kultury i Dziedzictwa Narodowego pochodzących z Funduszu Promocji Kultury.

25^{lat} SAMORZĄDU
WOJEWÓDZTWA
MAZOWIECKIEGO

Sfinansowano ze środków Samorządu Województwa Mazowieckiego.

PATRONI MEDIALNI

Raport Kolejowy

RK
RYNEK
KOLEJOWY

**STALOWE
SZLAKI**

historia i teraźniejszość transportu kolejowego
Świat kolei

ARCHITEKTURA

 **KOLEJOWY**
PORTAL

Nakolei

po kolei z kuleckim

 **20^{LAT}**
Koleje
Mazowieckie

SPIS TREŚCI

Wprowadzenie	5
Pierwsze dworce – dziedzictwo po zaborach	7
Zabór pruski	7
Zabór rosyjski – Królestwo Polskie	9
Zabór austriacki – Galicja	13
Dworce typowe lat międzywojennych	17
Styl narodowy	21
Modernizm	27
Bibliografia	30



Dworzec w Żyrardowie, 1922 r., zbiory Stacji Muzeum

Dworzec reprezentował nurt narodowy zgodnie z wytycznymi Ministerstwa Komunikacji:
„Przy opracowywaniu projektów nowym budynkom kolejowym należało nadać »szatę swojską«”.

Dworzec w Gdyni,
fot. H. Poddębski, 1928 r.,
Biblioteka Narodowa
POLONA



WPROWADZENIE

Powstanie kolei miało nieoceniony wpływ na rozwój miast położonych przy trasach kolejowych. Związany z istnieniem kolei rozwój przemysłu przyczyniał się do wzrostu urbanizacji. Rozwój miast natomiast pociągał za sobą powstawanie wielu reprezentacyjnych obiektów, wśród nich dworców kolejowych. Zarówno program funkcjonalny tych obiektów, jak i powszechnie przyjęta nazwa budynku stacyjnego kształtowały się w ciągu pierwszych lat istnienia kolei. Od samego początku jednak można dostrzec wyraźne różnice w podejściu do projektowania dworca w większych miastach i stacjach o dużym znaczeniu, gdzie budynki te przyjmowały formy reprezentacyjne, a wznoszeniem budynków stacyjnych obsługujących podróźnych na dziesiątkach niewielkich stacji pośrednich. Tu zdecydowanie większy nacisk kładziono na kwestie ekonomiczne i tempo prac. Pośród budynków małych stacji znajdziemy więc wiele przykładów realizacji stosunkowo prostych projektów powtarzalnych.

Dworce okresu dwudziestolecia międzywojennego, którym poświęcona jest wystawa, wyróżniają się jednak na tym tle szczególnym założeniem, że – zwłaszcza na prowincji – budownictwo kolejowe jest nieraz jedynym wzorem do naśladowania. Z tego powodu powstałe w tym okresie nawet typowe, powtarzalne dworce niewielkich stacji cechują się dbałością o formę architektoniczną. Choć znacznie młodsze niż wiekowe kościoły i pałace, stanowią ważny element dziedzictwa kulturowego kraju i są poddawane pieczołowitym pracom restauratorskim.

Dworce dwudziestolecia międzywojennego tworzą bardzo bogaty zespół obiektów, w którym można wyróżnić dwie zasadnicze grupy: budynki odbudowane po zniszczeniach wojennych w nowej szacie i całkowicie nowe inwestycje. Także w zakresie stylu architektonicznego bardzo wyraźnie zaznaczają się dwa odmienne nurty: styl narodowy, obejmujący znaczną część obiektów powstałych w pierwszej dekadzie okresu międzywojennego, i styl międzynarodowy, charakterystyczny dla lat 30. XX w.



Dworzec w Będzinie,
1930 r., NAC

Dworzec ten stanowił „śmiały, wręcz miłowy krok na drodze ku zmianie sposobu myślenia o obliczu polskich stacji”. Był jednym z pierwszych modernistycznych realizacji na polskiej kolei.



Dworzec w Lesznie w stylu neogotyckim,
proj. Wilhelm Grapow, 1856 r., zbiory Stacji Muzeum

Dworzec na granicy
prusko-rosyjskiej
Nowe Skalmierzyce,
1885 r., zbiory Stacji
Muzeum



PIERWSZE DWORCE: DZIEDZICTWO PO ZABORACH

Zabór pruski

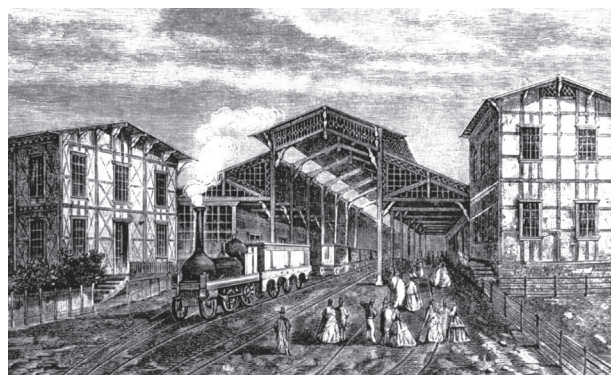
Początki kolei na ziemiach polskich przypadły na czas, gdy obszar ten był we władaniu sąsiednich mocarstw. Najdynamiczniej rozwijała się kolej w zaborze pruskim. Po odzyskaniu Niepodległości państwo polskie przejęło z terytorium dawnego Cesarstwa Niemieckiego obszary z najgęstszą siecią kolei, które były tam powszechnym środkiem transportu. Gęstość linii kolejowych w woj. poznańskim i pomorskim wynosiła 10,2 km/100 km², a na Górnym Śląsku (niebędącym pod zaborami) 15,2 km/100 km².

Obszary, które w latach 1918–1922 otrzymała Polska, stanowiły dla państwa niemieckiego prowincję. Miały one jednak bogactwa naturalne – węgiel na Górnym Śląsku, możliwości rozwoju rolnictwa w Wielkopolsce i na Pomorzu. Toczony w tym czasie spór o Górny Śląsk wiązał się z jego potencjałem i znaczeniem gospodarczym, do którego w znacznym stopniu przyczyniła się kolej.

Historia rozwoju tego środka transportu na tym obszarze rozpoczęła się na początku lat 40. XIX w. Najpierw powstał 22-kilometrowy odcinek Kolei Górnośląskiej Wrocław – Oława otwarty 22 maja 1842 r., której zadaniem było połączenie Wrocławia z Zagłębiem Węglowym. Wkrótce powstały kolejne linie. Dzięki nim Śląsk, Wielkopolska i Pomorze zostały ze sobą i resztą państwa połączone gęstą siecią komunikacyjną. Od lat 90. XIX w. zaczęły dodatkowo powstawać linie lokalne (normalno- i wąskotorowe, a także przemysłowe). Kolej docierała do najmniejszych miejscowości, jawiąc się jako rozwiązanie problemu zastoju gospodarczego.

Jednocześnie z rozbudową linii kolejowych na Śląsku w skromnym zakresie prowadzono prace nad rozbudową połączeń kolejowych w Wielkopolsce. Koleje Śląskie, mające zapewniony przewóz wielkiej ilości węgla i wyrobów hutniczych, przyciągały kapitały prywatne bardziej niż koleje we wschodnich rolniczych prowincjach Prus.

Pierwszą linią kolejową w Wielkopolsce była Kolej Stargardzko-Poznańska łącząca Poznań ze Szczecinem. Linia została oddana do użytku 10 sierpnia 1848 r. W związku z jej budową powstał pierwszy dworzec kolejowy w Poznaniu (Poznań-Jeżyce), który funkcjonował w latach 1848–1879. Po wybudowaniu w 1879 r. centralnego dworca integrującego zbiegające się w mieście linie kolejowe stacja stała się zbędna.



Pierwszy dworzec Poznań-Jeżyce, 1848 r.,
domena publiczna

W drugiej połowie XIX w. rozwój sieci kolejowej na terenie Prus Wschodnich opierał się na południkowej linii ze Szczecina przez Stargard, Krzyż do Poznania (1848 r.) oraz dwóch liniach równoleżnikowych z Berlina

przez Kostrzyn, Bydgoszcz, Tczew do Gdańska (1852 r.), oraz ze Stargardu przez Koszalin do Gdańska (1870 r.). Od 1880 r. państwo pruskie rozpoczęło wykupywanie mniejszych, lokalnych linii kolejowych, co doprowadziło do całkowitej nacjonalizacji w 1888 r. większości ówczesnie działających w Prusach kolei prywatnych.



Dworzec Główny w Gdańsku, proj. Aleksander Ruedell i Paul Thoemer, 1900 r., zbiory Stacji Muzeum

W XIX w. dworce kolejowe stawały się jednymi z ważniejszych reprezentacyjnych budowli miast. Większość dworców na terenie Prus została zbudowana w tzw. stylu przemysłowym (z czerwonej cegły). W większych miastach prezentowały nurt modnego wówczas historyzmu, wyrażającego się poprzez inspirację architekturą minionych epok (neogotyck, neorenesans, neoklasycyzm; Poznań, Leszno). Na prowincji oraz w miejscowościach uzdrowiskowych spotykane były budowle w konstrukcji ryglowej (tzw. mur pruski – ściany o drewnianej konstrukcji szkieletowej wypełnionej ceglany murem, niekiedy tynkowanym na biało). Stosowanie muru pruskiego charakterystyczne było dla panującego

pod koniec XIX w. nurtu rodzimego (Heimatstil). Przed I wojną światową w architekturze dworcowej zaboru pruskiego pojawiły się elementy secesji, a wkrótce wczesnego modernizmu.

Jednym z najbardziej reprezentatywnych dla XIX-wiecznej architektury kolejowej na terenie Prus był Dworzec Główny we Wrocławiu. Projektantem budowli był Wilhelm Grapow (1828–1902), architekt królewski Kolei Górnośląskich. Główny dworzec Kolei Górnośląskiej został ukończony 1 października 1857 r., a 12 października uruchomiono na nim ruch kolejowy. Data powstania dworca sytuuje go w pierwszej fazie historyzmu, stąd też jego forma utrzymana jest w stylu dominującego w tym czasie angielskiego neogotyku, nawiązującego do epoki Tudorów. Jako jedyny dworzec na terenie Śląska został wyposażony w 200-metrową, przeszkloną halę peronową. Całość stanowiła jeden z największych dworców kolejowych w Europie.

Budynek dworca kolejowego Poznań Główny powstał nieco później niż wrocławski. Zbudowany w 1879 r., szybko stał się wizytówką miasta. Gmach składał się z północnego skrzydła frontowego z centralnie usytuowanym holem oraz zespołu przylegających od południa skrzydeł zgrupowanych przy dwu dziedzińcach wewnętrznych. Reprezentacyjna rola nadała ton stylistyce budynku. Centralbahnhof zbudowano z czerwonej cegły, nadano mu neoromańską fasadę. Upiększać go miał zegar na ścianie frontowej oraz dwa pruskie orły w narożnikach, aby zaznaczyć przynależność Poznania do państwa pruskiego. Wejście na dworzec stanowił pięcioprzęsłowy, arkadowy portyk umieszczony w środkowej części fasady. Na piętrze znalazło się pięć półkoliście zamkniętych dużych okien. Podziały poziome elewacji wyznaczały gzymsy i wyraziste fryzy arkadowe.



Dworzec Główny we Wrocławiu, proj. Wilhelm Grapow, 1857 r., zbiory Stacji Muzeum



Wnętrze dworca we Wrocławiu, 1857 r., zbiory Stacji Muzeum



Dworzec Poznań Główny, 1879 r., domena publiczna

Zabór rosyjski – Królestwo Polskie

Na obszarze Rosji, gdzie sieć kolejowa należała do najmniej rozwiniętych w Europie, inwestycje budowlane prowadzono w sposób bardzo prosty i oszczędny, bez zbędnego nakładu czasu i środków. Na mniejszych stacjach powstawały najczęściej dworce typowe, wznoszone według jednego powtarzalnego projektu. Budowane były

z nietynkowanej cegły bądź drewna. Przeciwnie stanowiły monumentalne budynki dworcowe o funkcji reprezentacyjnej, powstające w większych miastach. Realizowano je zwykle w neoklasycystycznej szacie stylowej, charakterystycznej dla architektury rosyjskiej drugiej połowy XX w.



Dworzec Drogi Żelaznej Nadwiślańskiej na stacji Praga w Warszawie, 1877 r., Muzeum Narodowe w Lublinie



Dworzec Kolei Warszawsko-Petersburskiej w Wilnie, 1917 r., zbiory Małgorzaty Jagielskiej

Pierwszą linią kolejową w Królestwie Polskim była Droga Żelazna Warszawsko-Wiedeńska, ukończona w 1848 r. Pierwszy odcinek Warszawa – Grodzisk – Skierniewice oddano do użytku w 1845 r., dalszy do Piotrkowa – w 1846 r., do Częstochowy i Ząbkowic kolej dotarła w 1847 r. i w 1848 r. do stacji Granica (Maczki), gdzie uzyskała połączenie z Koleją Krakowsko-Górnośląską i systemem kolei austriackich.

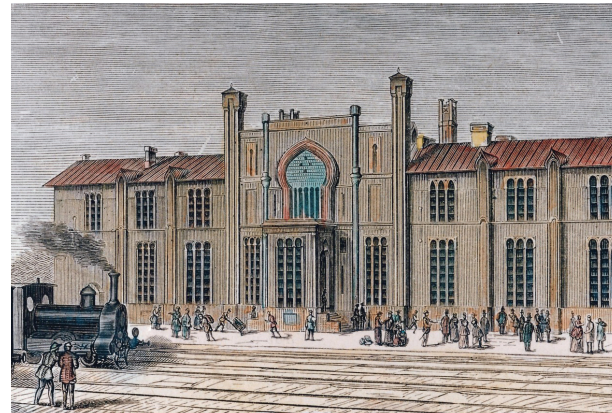
Do opracowania projektów dużych dworców angażowano w tym czasie wybitnych architektów: Henryka Marconiego (1792–1863), Adama Idźkowskiego (1798–1879), w późniejszych latach Czesława Domaniewskiego (1861–1936).

Najważniejsze dworce Kolei Warszawsko-Wiedeńskiej projektował Marconi. Były to np. najbardziej okazałe na polskim odcinku

linii Dworzec Wiedeński w Warszawie, otwarty w 1845 r., oraz dworzec stacji granicznej w Maczkach. W formie Dworca Wiedeńskiego dostrzegamy charakterystyczne dla twórczości Marconiego nawiązania do pałacowej architektury renesansowej.

Innym interesującym obiektem na trasie kolei była tzw. Willa „Foxal” w Grodzisku Mazowieckim. Projekt architektoniczny, będący dziełem Teofila Schullera, stylizowany był na renesansową tokańską willę, jednak pełnił on wyłącznie funkcję restauracyjno-hotelową, natomiast odprawa podróżnych odbywała się w drewnianym budynku obok.

Specyficzną formę nawiązującą do architektury mauretańskiej uzyskał zaprojektowany w 1843 r. przez Adama Idźkowskiego pierwszy dworzec w Skierniewicach, który swoje znaczenie zawdzięczał położeniu na obrzeżu prywatnej posiadłości cara. Kaffenhaus – tak jego funkcję określił twórca projektu – obsługiwał rezydencję i zwykłych użytkowników kolei.



Stary dworzec „carski” w Skierniewicach, Archiwum Fotopolska

Budynek dworca został zaprojektowany przez jednego z najwybitniejszych architektów – Adama Idźkowskiego w stylu mauretańskim. Dworzec obsługiwał przyjazdy cara i jego rodziny, dostojników, przyjmował pociągi spacerowe z Warszawy. Nazywany również „Kaffenhaus”, mieścił restaurację, odbywały się tam również okazjonalne przedstawienia teatralne.



Dworzec Kolei Warszawsko-Wiedeńskiej w Warszawie,
ok. 1900 r., domena publiczna



Dworzec Kolei Warszawsko-Wiedeńskiej w Sosnowcu,
proj. Henryk Marconi, 1859 r., zbiory Stacji Muzeum



Przydworcowy zajazd Willa „Foxal” w Grodzisku
Mazowieckim, 1845 r., zbiory Stacji Muzeum

W pierwszej fazie kształtowania architektury dworcowej w Królestwie Polskim, w latach 40. i 50. XIX w. dworce cechowało znaczne zróżnicowanie form i programów, świadczące o nieustaleniu jeszcze prawideł i schematów nowego typu architektury. Przyczyniał się do tego także panujący w europejskiej architekturze pluralizm form historyzujących.

Od początku funkcjonowania kolei zarówno w pionierskiej Anglii, jak i na kontynencie różnicowano komfort podróży, wprowadzając klasy wagonów. Podział na klasy znajdował także odzwierciedlenie w programie funkcjonalnym budynków dworcowych i przekładał się na kształtowanie niezależnych poczekalni dla podróżnych poszczególnych klas. Ponadto każda z poczekalni miała odpowiednie zaplecze gastronomiczne: klasa 1 i 2 – restauracje, klasa 3 – bufety. Poczekalnię 3 klasy na Dworcu Wiedeńskim w Warszawie przedzielono dodatkowo na dwie części: dla obywateli czystych i obywateli brudnych. Poza tym w budynkach dworcowych znajdowały się: kasy biletowe, ekspedycja bagażu, przechowalnia bagażu, toalety, urząd pocztowy, biuro zawiadawcy, mieszkania służbowe, a niekiedy apartamenty hotelowe.



Dworzec Kolei Warszawsko-Terespolskiej w Warszawie, ryc. Ksawery Pillati, „Tygodnik Ilustrowany”, 1867 r.

Lata 60. i 70. XIX w. to czas dynamicznego rozwoju kolejnictwa w Rosji i na ziemiach Królestwa Polskiego. W architekturze dworców tego okresu daje się odczytać pośpiech i dążenie do minimalizowania kosztów. Budynki dworcowe projektowane przez anonimowych

inżynierów cywilnych wznoszone były często według projektów typowych. Wykształciła się masowa architektura utylitarna, która przejawiała się nowym rodzajem dworców, niezwykle skromnych i pozbawionych artystycznych ambicji w tzw. stylu ceglany. Zastosowano go m.in. w dworcach Drogi Żelaznej Warszawsko-Wiedeńskiej (drugi dworzec w Skierniewicach 1874 r., w Grodzisku 1873 r., w Rudzie Guzowskiej 1873 r.).



Dworzec kolejowy w Skierniewicach, proj. Jan F. Heurich, fot. J. Wołyński, 1874 r., Archiwum Fotopolska



Dworzec w Kaliszu z elementami secesji, 1905 r., zbiory Stacji Muzeum

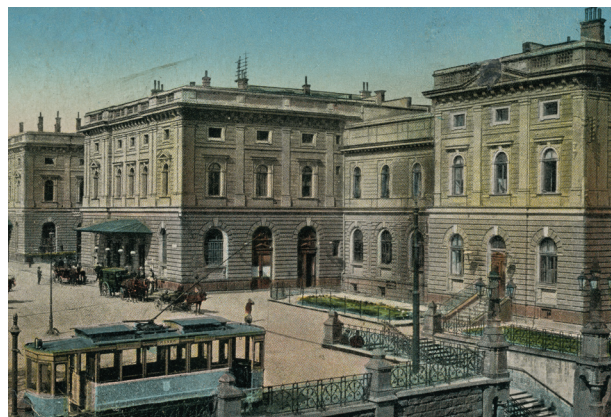
Na przełomie XIX i XX w. w architekturze dworcowej zaczęły pojawiać się tendencje awangardowe, takie jak secesja i art déco (dworzec w Kaliszu, 1905 r.). Elementy tych nurtów stosowano przy projektowaniu fasad budynków dworcowych, a także w wystroju wnętrz. W drugiej połowie XIX w. szybko przybywało nowych linii kolejowych, dzięki czemu II Rzeczpospolitą po zaborach przecinało blisko 16 tys. km torów.

Zabór austriacki – Galicja

Rozwój dróg żelaznych w Galicji odgrywał kluczową rolę w życiu gospodarczym i kulturowym tych terenów. Dzięki niemu rozwijający się tu przemysł uzyskiwał połączenia konieczne do transportu produktów. Wraz z liniami kolejowymi budowano obiekty stacyjne o charakterystycznych dla miejscowego budownictwa cechach stylistycznych. Szybkie tempo prac nie pozwalało na wykonywanie zbyt skomplikowanych rozwiązań konstrukcyjnych czy dekoracyjnych, dlatego też budynki dworcowe wyglądem nawiązywały do prostych, galicyjskich domów mieszkalnych.

Pierwszą linią kolejową w Galicji była otwarta 13 października 1847 r. Droga Żelazna Krakowsko-Górnośląska. Prowadziła ona ze Skupienia (miejscowość na granicy pruskiej) przez Mysłowice do Krakowa (długość 65,7 km), obejmując również odnogi ze Szczakowej do granicy Królestwa Polskiego w Maczkach (długość 2 km).

Druga kolej w zaborze austriackim powstała w latach 1856–1861. Kolej Galicyjska im. Karola Ludwika łączyła Kraków ze Lwowem. Wybudowana została przez C.K. [Cesarsko-Królewskie] Uprzywilejowane Towarzystwo Akcyjne Galicyjskiej Kolei Karola Ludwika pozostające pod zarządem księcia Leona Sapiehy (1805–1878), marszałka Sejmu Galicji i Lodomerii.



Dworzec Główny w Krakowie, proj. Peter Rosenbaum, 1861 r., zbiory Stacji Muzeum

Linia kolejowa z Krakowa do Lwowa stanowiła wielkie osiągnięcie inwestycyjne i budowlane, a jej koncesjonariuszami byli liczni ziemianie z tego obszaru. Trasa kolei przebiegała równoleżnikowo z zachodu na wschód, z Krakowa przez Bochnię, Tarnów, Dębicę, Jarosław, Przemyśl, Gródek do Lwowa. Zbudowane na linii dworce można podzielić na dwie znacząco różniące się grupy. Pierwszą stanowią obiekty wzniesione na odcinku z Bochni aż do Rzeszowa, o stylistyce nawiązującej w większości do renesansowej zabudowy pałacowej Florencji. Drugi rodzaj budynków występujący na odcinku Jarosław – Lwów prezentował typ nawiązujący do form architektury pałacowej, należącej do kręgu oddziaływania architektury monachijskiej (Monachium było jednym z najważniejszych ośrodków europejskiej architektury secesyjnej na początku XX w.).

Pierwszy budynek dworca we Lwowie utrzymany w stylu neogotyckim otwarto w listopadzie 1861 r. w związku z budową Kolei Galicyjskiej im. Karola Ludwika. Główna Biblioteka Komunikacyjna



Dworzec w Bochni po przebudowie, ok. 1908 r.,
Stacja Muzeum



Dworzec w Stanisławowie po rozbudowie w 1908 r,
proj. E. Baudisch, Główna Biblioteka Komunikacyjna

Kolejną linią przebiegającą przez tereny Galicji była otwarta w 1884 r. Galicyjska Kolej Transwersalna biegnąca od Czadca przez Zwardoń, Żywiec, Stróże, Jasło, Zagórz, Krościenko, Chyrów, Stryj, Stanisławów do Husiatyna. Budowana w latach 1882–1884 linia połączyła już istniejące trasy i stanowiła alternatywę dla Kolei Galicyjskiej im. Karola Ludwika. W 1890 r. oddano do użytku linię z Rzeszowa do Jasła, łączącą wyżej wymienione linie kolejowe. Były to trasy aktywizujące gospodarczo południową część Galicji, natomiast w celu ożywienia gospodarczego północnej części położonej pomiędzy Wisłą a Sanem, a także komunikacji z Królestwem Kongresowym wybudowano najpierw linię kolejową z Dębicy do Nadbrzezia (1887 r.), a następnie z Przeworska do Rozwadowa (1900 r.). Kolejnym połączeniem była linia Lublin – Kraśnik – Rozwadów, którą otwarto w 1915 r.

Na terenie monarchii austro-węgierskiej obowiązywały trzy zasadnicze wzory architektoniczne obiektów dworcowych, które dzieliły się na duże, średnie i małe. Projekty i plany budowy budynków dworcowych powstawały w biurze budowlanym Głównej Dyrekcji Kolei w Wiedniu, gdzie pracował sztab architektów. Głównymi założeniami projektowymi były funkcjonalność i wygoda obsługi pasażerskiej. Duży nacisk kładziono na odpowiednie wykończenie elewacji i wnętrza. W budynku każdego dworca, niezależnie od jego wielkości, musiały znaleźć się: pomieszczenie z telegrafem, gabinet zawiadowcy stacji, toalety służbowe i pasażerskie, bagażownia, hala dla podróżnych z kasami biletowymi oraz poczekalnie. Oprócz tego każdy dworzec musiał posiadać mieszkania dla pracowników kolei.

Tradycyjny styl galicyjskiej architektury kolejowej w małych miejscowościach (np. Staroniwa, obecnie Rzeszów Staroniwa, Rozwadów) bazował na wzorcach tyrolskich. Zwykle był to jednopiętrowy budynek z niewielkim ryzalitem środkowym w elewacji głównej. Całość wieńczył typowy dwuspadowy dach, tzw. galicyjski, inaczej naczółkowy (dwuspadowy z dodatkowymi, niewielkimi trójkątnymi połączeniami umieszczonymi ukośnie w górnej części ścian szczytowych) z wykończeniami drewnianymi.



Dworzec w Stryju z tzw. dachem galicyjskim, 1884 r.,
zbiory Stacji Muzeum

Otwory okienne na piętrze z reguły były proste, a na parterze łukowo lub prosto zamknięte, obramione dekoracją wykonaną w tynku, zaopatrzone w ozdobne opaski okienne i wystające gzymsy nadokienne. Od strony torów montowano zwykle podcień nakryty pulpitym dachem podpartym żeliwnymi kolumnami, charakterystycznymi dla tej epoki. Typowe dla galicyjskiej architektury dworców w małych miejscowościach są dachy „alpejskie”, co zbliża je do tyrolskiej architektury kurortów w stylu szwajcarskim.

Odmianą stylistyką charakteryzowały się dworce w dużych miastach Galicji, odgrywające rolę reprezentacyjną, np. we Lwowie, Przemyślu, Krakowie. Najbardziej okazałym jest Dworzec Główny we Lwowie, o zewnętrznej bryle zachowanej do dziś. Historia lwowskiego dworca wiąże się z budową pierwszej linii Kolei Galicyjskiej im. Karola Ludwika. Wzniesiono wówczas pierwszy dworzec utrzymany w stylu neogotyckim. Jednak w związku z niezwykle szybkim rozwojem kolei w całej Europie zastąpił go w niedługim czasie nowy, większy obiekt, tym razem w modnym wówczas stylu neorenesansowo secesyjnym. Wzniesiony w latach 1899–1904 eklektyczny budynek

został zaprojektowany przez Władysława Sadłowskiego. Monumentalny gmach wraz z gigantyczną halą peronową był wówczas największym dworcem Galicji. Wielka żelazno-szklana ażurowa konstrukcja o rozpiętości 69 m była wraz z historyzującym budynkiem typowym przykładem architektury kolejowej w dużych europejskich aglomeracjach końca XIX i początków XX w. Dworzec otrzymał piękne secesyjne dekoracje wewnątrz o motywach roślinnych. Na początku XX w. stanowił wielkie osiągnięcie budownictwa kolejowego i sztuki inżynierskiej. Nadal pozostaje jednym z najcenniejszych zabytków polskiej architektury i techniki.



Dworzec we Lwowie, proj. Władysław Sadłowski, 1904 r., zbiory Stacji Muzeum



Przeszklone konstrukcje hal peronowych dworca we Lwowie, proj. Władysław Sadłowski, 1904 r., zbiory Stacji Muzeum



Dworzec w Bieniakoniach (projekt typowy),
lata 20. XX w., NAC

Dworzec w Podbrodziu
(projekt typowy),
proj. Hipolit Hryncewicz,
lata 20. XX w., zbiory
Stacji Muzeum



DWORCE TYPOWE LAT MIĘDZYWOJENNYCH

Po odzyskaniu Niepodległości zaistniała konieczność ujednoczenia i scalenia trzech różnych systemów kolejowych, odziedziczonych po zaborcach. Zniszczenia I wojny światowej, szczególnie na ziemiach zaboru rosyjskiego i wschodniej Galicji, spowodowały wielkie braki infrastruktury kolejowej na tych terenach. Priorytetowym zadaniem była odbudowa zniszczonych linii kolejowych i scalenie ich w jednolity system oraz uruchomienie połączeń pomiędzy największymi miastami byłych trzech zaborów. Ważnym wyzwaniem było również zagęszczenie sieci na terenach pozbawionych środków transportu i komunikacji. Rozpoczęto intensywne prace przy budowie nowych linii oraz dworców, a także przebudowę lub odbudowę setek dworców i innych budynków kolejowych.

Ze względu na liczbę powstających stacji na nowo budowanych liniach szybko rozwijającej się kolei zjawiskami typowymi niemal od początku istnienia kolei były: konieczność oszczędnego gospodarowania środkami, oczekiwany krótki czas prowadzenia inwestycji, a także wykorzystywanie na wielu stacjach tych samych, powtarzalnych projektów. Dowód tego stanowi dziś wiele istniejących jeszcze dworców niewielkich stacji powstałych przed I wojną światową. Jednocześnie dwudziestolecie międzywojenne jest okresem, w którym z tych samych względów projekty typowe wykorzystywano przy budowie różnego rodzaju inwestycji państwowych.

Lata międzywojenne, a szczególnie pierwsze lata po odzyskaniu Niepodległości, to okres intensywnych działań w zakresie budownictwa kolejowego. Działania wojenne, związane

z I wojną światową, doprowadziły do ogromnych zniszczeń infrastruktury kolejowej. 63% dworców na ziemiach polskich (574 budynki) przestało istnieć. Łączną liczbę wybudowanych lub odbudowanych dworców w Polsce międzywojennej szacuje się na ok. 600. Ta znaczna liczba obiektów dworcowych była możliwa m.in. dzięki temu, że posługiwano się projektami typowymi, powtarzalnymi. Motywowane względami oszczędnościowymi projekty typowe, wykonywane według standaryzowanych wytycznych, stosowane były dla dworców małej i średniej wielkości. Projekty takie wykonywane były m.in. przez architekta Romualda Millera, który od 1918 r. pełnił funkcję naczelnika Wydziału Budownictwa Warszawskiej Dyrekcji Kolei Państwowych. Jako pierwsza powstała koncepcja typowego dworca dla małych stacji w dwóch wariantach – podstawowym i rozszerzonym. Dworzec w wersji podstawowej dysponował pomieszczeniem poczekalni z kasą, biura zawiadowcy stacji z telegrafem i magazynu towarowego. W wariantcie rozszerzonym przewidywano dodatkowo zróżnicowanie poczekalni na 1 i 2 oraz 3 klasę (z bufetami), pomieszczenie bagażowe i letnią werandę. Forma architektoniczna wykazywała cechy nurtu tradycyjnego, z dominacją motywów klasycystycznych. Nie wiadomo, czy model ten znalazł zastosowanie. Projekty różniły się pod względem formalnym, ale programy funkcjonalne były zbliżone.

W pierwszej połowie lat 20. Miller wykonał również projekt typowy dla stacji średniej wielkości w dwóch wariantach – podstawowym i rozszerzonym. Wariant podstawowy przewidywał dwie poczekalnie

(1 i 2 oraz 3 klasy), kasę z pomieszczeniem bagażowym oraz pomieszczenia dla zawiadowcy i dyżurnego ruchu. W wariantcie rozszerzonym wprowadzono dodatkowo hol, bufet z zapleczem kuchennym oraz punkt pocztowy. Od strony torów zaplanowano wysunięte poza obrys budynku pomieszczenie z dużymi oknami dla dyżurnego ruchu, gdzie znajdowały się urządzenia do sterowania ruchem kolejowym. Na piętrze przewidziano mieszkania służbowe dla urzędników kolejowych.



Dworzec w Lęczycy (wariant podstawowy), lata 20. XX w., domena publiczna



Dworzec w Kole (wariant rozszerzony), lata 20. XX w., domena publiczna

Wariant podstawowy znalazł zastosowanie na stacjach linii Zgierz – Brodnica i Nasielsk – Toruń, tj. w Sierpcu, Płońsku, Ozorkowie, Gostyninie i Lęczycy. Wariant rozszerzony posłużył jako model dla dworców w Kole i Koninie. Forma architektoniczna obiektów wzniesionych w pierwszych latach po odzyskaniu Niepodległości według projektów typowych wynikała z założeń nurtu

tradycyjnego. Dominującym źródłem inspiracji były tu formy polskiej architektury prowincjonalnej z czasów renesansu, baroku i klasycyzmu.

Wiele dworców typowych, budowanych według kilku modeli projektowych, powstało na Kresach w obrębie Dyrekcji Wileńskiej. Do ważnych przykładów powtarzalnych budynków stacyjnych należą dworce tego samego modelu w Jaszunach, Rudziszkach, Bastunach i Bieniakoniach, a także obiekt w Mońkach w woj. białostockim. Koncepcja pod względem architektonicznej formy w pełni mieści się w nurcie tradycjonalizmu proveniencji nowożytniej. Budynek założony na rzucie prostokąta otrzymał symetryczną dyspozycję bryły i elewacji, z ryzalitem na osi fasady. Ryzalit zamknięto szczytem o wykroju wypukło-wklęsłym, będącym uproszczoną wersją barokowego szczytu wolutowego. Zaproponowana forma architektoniczna wtapiała się w krajobraz Wileńszczyzny i ziemi nowogródzkiej. Kolejne grupy obiektów typowych tworzą model zastosowany w Leśnej koło Baranowicz, Orańczycach, Sienkiewiczówce, Werbkowicach i Kostopolu, jeszcze inny – w Nowojelni i Podbrodziu.

Największą grupę dworców wybudowanych na podstawie projektów typowych w okresie międzywojennym stanowią budynki dworcowe na trasie tzw. magistrali węglowej (1926–1933), łączącej Śląsk z nowym polskim portem w Gdyni. Można tu również zidentyfikować kilka typów obiektów dworcowych. Budowa magistrali węglowej była największym przedsięwzięciem kolejowym II Rzeczypospolitej. Inwestycja ta była przede wszystkim związana z eksportem węgla jako głównego produktu polskiej wymiany zagranicznej. Budowa magistrali została podzielona na dwa etapy, wyznaczone odcinkami Herby Nowe – Inowrocław oraz Bydgoszcz – Gdynia. Dominującą funkcją magistrali był transport towarowy, ponadto miała jednak także funkcjonować jako linia przewozów pasażerskich, w związku z czym w ramach

inwestycji przewidziano budowę 33 obiektów stacyjnych.

Projekt architektoniczny budynków dla północnej części magistrali węglowej został opracowany przez B. Tatarczucha z Zarządu PKP i zatwierdzony do realizacji przez ministerstwo jako „typ Bydgoszcz-Gdynia”. Według tego projektu w 1929 r. podjęto budowę 11 budynków dworcowych. Nowe obiekty powstały w miejscowościach: Stronno, Serock, Błądzim, Zarośle, Szałamaje, Skorzewo, Wieżyca, Babi Dół, Trudna (od 1933 r. Żukowo Wschodnie), Osowa i Kack Wielki.

Wkrótce okazało się jednak, że pod względem kosztów użytkowania projekt ten nie odpowiada wymaganiom Dyrekcji Kolei Państwowych w Gdańsku, która w dążeniu do maksymalnych oszczędności w eksploatacji

zalecała, aby wszystkie czynności związane ze sprzedażą biletów, ekspedycją bagażu i kierowaniem ruchu pociągów były wykonywane przez jednego pracownika (dyżurnego ruchu). Ponieważ w perspektywie pozostawała realizacja 22 budynków dworcowych na południowym odcinku magistrali, Zarząd Budowy w 1928 r. ogłosił konkurs na projekt nowego budynku dworcowego, na który wpłynęło 113 prac. Zwycięska koncepcja została opatrzona nazwą „typ I Herby-Inowrocław”. W 1930 r. pracownik Zarządu A. Kozak wykonał inny projekt o nieco większej kubaturze, który jako „typ II Herby-Inowrocław” został ostatecznie zaakceptowany jako koncepcja realizacyjna dla pozostałych dworców południowego odcinka. Dokładną wersję tego projektu reprezentują dworce we Wręczycy, Kłobucku, Działoszynie, Lipich Górach, Żaryniu i Piotrkowie Kujawskim.



Dworzec na stacji Bąk na magistrali węglowej (typ Bydgoszcz-Gdynia), proj. B. Tatarczuch, 1930 r., zbiory Stacji Muzeum



Dworzec w Kłobucku (typ Herby-Inowrocław II), Archiwum Fotopolska



Dworzec w Brześciu nad Bugiem, proj. Hipolit
Hryniewicz, lata 1920–1925, zbiory Stacji Muzeum

Dworzec Zachodni
w Poznaniu, 1929 r.,
Archiwum Fotopolska



STYL NARODOWY

Względy polityczne w pierwszych latach po odzyskaniu Niepodległości powodowały, że polskie instytucje miały wznosić swoje siedziby w stylu narodowo-tradycyjalnym. Należały do nich także PKP. Dworce kolejowe, stanowiąc wizytówkę państwa, miały szczególnie podkreślać polski charakter krajobrazu. Zadaniem architektów było więc określenie typowo narodowych form ich architektury.



Dworzec w Lublinie. Projekt przebudowy dworca w Lublinie w stylu dworcowym opracował w 1924 r. naczelnik wydziału architektonicznego warszawskiej DOKP inż. Romuald Miller. Wówczas to budynek stracił cechy typowej carskiej stacji kolejowej, a nabył cech eklektycznych.

Gmach publiczny, oprócz funkcji, którą pełni, stanowi znak przestrzenny. Dworzec kolejowy, będący wizytówką miasta, zyskał w dwudziestoleciu międzywojennym szczególne znaczenie – miał przekazywać pewien komunikat, pełnił funkcję propagandową. Dlatego też w pierwszej dekadzie okresu międzywojennego przeważająca część dworców została wzniesiona w tzw. stylu narodowym, który miał – zgodnie z założeniem – odpowiadać charakterowi rodzimego budownictwa, wyrastać z tradycji polskiej architektury, obwieszczać przynależność ziem, na których

dany obiekt wznoszono, do odradzającego się państwa. Architektura miała integrować kulturowo zjednoczone z trzech zaborów ziemie, przywrócić jedność i odbudować tożsamość II Rzeczypospolitej. Dworce miały być widocznym znakiem ducha polskiego dla wszystkich przejeżdżających przez stację podróżnych. Forma architektoniczna budowanych bądź odbudowywanych po I wojnie światowej dworców była odzwierciedleniem aktualnych tendencji stylistycznych, kreowanych przez najważniejsze środowiska architektoniczne w Polsce. Do kształtowania jej w duchu narodowym obligowały także wytyczne Ministerstwa Komunikacji. Zgodnie z nimi „przy opracowywaniu projektów nowym budynkiem kolejowym należało nadać »szatę swojską«”.

Wysiłki nad kształtowaniem architektury kolejowej w stylu narodowym dotyczyły nie tylko obiektów nowych, ale także – a może szczególnie – tych odbudowywanych i pamiętających czasy zaborów. Konieczność odbudowy, jak wówczas zaznaczano, „miała tę dodatnią stronę z punktu widzenia estetycznego, że budownictwo kolejowe pozbyło się od razu śladów niewoli moskiewskiej i austriackiej, które, gdyby nie to, dłuższy czas jeszcze szpecilyby krajobraz polski w postaci brzydkich i obcych naszej kulturze typowych budowli kolejowych moskiewskich i austriackich”.

Większość dworców zrealizowanych w latach 1919–1926 ma wyraźny charakter tradycyjno-narodowy, w ramach którego wykorzystywano najbardziej charakterystyczne elementy polskiej architektury historycznej. Dominującym źródłem inspiracji stały się formy



Stacja Wołkowysk-Miasto, 1926 r., zbiory Stacji Muzeum



Dworzec kolejowy w Modlinie, 1927 r.,
domena publiczna



Dworzec w Jeziornicy, lata 20. XX w.,
zbiory Stacji Muzeum

polskiego renesansu, baroku, z najbardziej charakterystycznymi dla tych okresów elementami architektonicznymi. Repertuar stosowanych motywów to: renesansowa attyka (Lublin, Brześć nad Bugiem, Radziwiłłów), łamany dach, podcienie, narożne szkarpy otaczające, nadające budynkowi masywności, ponadto kule, esownice, barokowe szczyty wolutowe (Żyrardów, Podbrodzie, Kostopol, Wołkowysk, Modlin, Biała Podlaska, Bielsk Podlaski), sygnaturki, renesansowe portale i pękate kolumnienki z uproszczonymi głowicami, wysokie, półkoliście zamknięte otwory okienne i drzwiowe, szczególnie w części przyziemia. Charakterystyczne dla tego nurtu jest uproszczenie form detalu historycznego, które wynikało z dążenia do pewnego prymitywizmu, efektu naturalnej swojskości i rodzimości, odmiennej od poprawnej i akademickiej sztywnej formy architektury wysokiej.

Popularną odmianą nurtu tradycyjnego w okresie międzywojennym był styl dworcowy, który okazał się szczególnie dobrze pasować do budynków dworcowych. Inspiracją dla tego stylu był model dawnego klasycystycznego dworu szlacheckiego z prostą bryłą, spadzistym dachem i uproszczonym portykiem kolumnowym (Grodzisk Mazowiecki, Leśna, Orańczyce). Poza detalami architektonicznymi o polskości przesądzała kolorystyka białą tynkowanych elewacji i czerwonej dachówki. W latach 20. powstało wiele nowych stacji, szczególnie w niewielkich miejscowościach, gdzie przy budowie dworców chętnie stosowano styl dworcowy, wpisujący się w lokalny krajobraz i wywołujący pozytywne skojarzenia z rodzimą tradycją.

Do najpiękniejszych, malowniczych dworców dworców należały te projektowane przez Romualda Millera. Spod jego ręki w latach 20. XX w. wyszły projekty budynków stacyjnych w Żyrardowie, Pruszkowie, Radziwiłowie, Szymanowie (Teresinie), Grodzisku Mazowieckim i inne. Także szerzej omówione w dziale poświęconym projektom typowym

dworce linii Zgierz – Brodnica, Nasielsk – Toruń i Kutno – Poznań miały charakter stylu dworcowego. Najwięcej takich obiektów powstało na Kresach Wschodnich, gdzie sieć kolejowa była najsłabiej rozwinięta, a zniszczenia wojenne najdotkliwsze. Stylistyka narodowa stanowiła na terenach wschodnich ważne narzędzie repolonizacji wielonarodowych ziem. W latach 20. XX w. dworce przyjmowały formy polskiego dworu szlacheckiego, aby z czasem, podążając za nowoczesnością, zmieniać je na modernistyczne w zgodzie z trendami w sztuce lat 30.



Dworzec w Grodzisku Mazowieckim, proj. Romuald Miller, 1925 r., zbiory Stacji Muzeum



Dworzec w Radziwiłowie, 1923 r., zbiory Stacji Muzeum

Także na pozostałych terenach II Rzeczypospolitej formy zaczęły się upraszczać, zapowiadając nowy kierunek nowoczesnego modernizmu. W drugiej połowie lat 20. XX w. w architekturze dworcowej zaczęły pojawiać się formy przejściowe. Pierwszą stanowiły realizacje



Dworzec kolejowy
w Pruszkowie,
proj. Romuald Miller,
1928 r., Biblioteka
Narodowa Polona

w duchu regularnego, tzw. akademickiego neoklasycyzmu. Tego typu obiekty wznoszono na większych stacjach węzłowych (w Delatynie, Łukowie, Poznaniu Zachodnim). Drugą grupę stanowiły duże budynki dworcowe, w których wykorzystywano rozwiązania w duchu klasycyzmu zmodernizowanego, czyli o uproszczonych formach klasycznych (Stołpce, Lida, Zbąszyń).

Układ funkcjonalny dworca przewidywał wejście główne pośrodku fasady, od strony torów, na tym samym poziomie co peron. Hol recepcyjny jako największe pomieszczenie dworca był ulokowany bezpośrednio przy wejściu głównym i stanowił centralną część budynku. Do holu przylegały kasy biletowe, poczekalnie, wyjścia na perony,

bufet-restauracja, biuro zawiadowcy oraz posterunki służby porządkowej, wyżej planowano mieszkania dla pracowników. Na większych dworcach projektowano oddzielne poczekalnie różnych klas. Architekci, którzy mieli duży wkład w projektowanie budynków dworcowych w stylu polskim, to m.in.: Romuald Miller (1882–1945), Konstanty Jakimowicz (1879–1960), Hipolit Hryniewicz (1876–1933), Henryk Genello (1872–1948), Bronisław Brochwicz-Rogoyski (1861–1921).

Architektura narodowa pozostawiła po sobie wiele znaczących budowli o „miłym, swojskim, rodzimym” charakterze, przypominającym ducha czasu odzyskanej niezawisłości. Stanowi ona nieodłączną część dorobku polskiej myśli twórczej i polskiego dziedzictwa kulturowego.



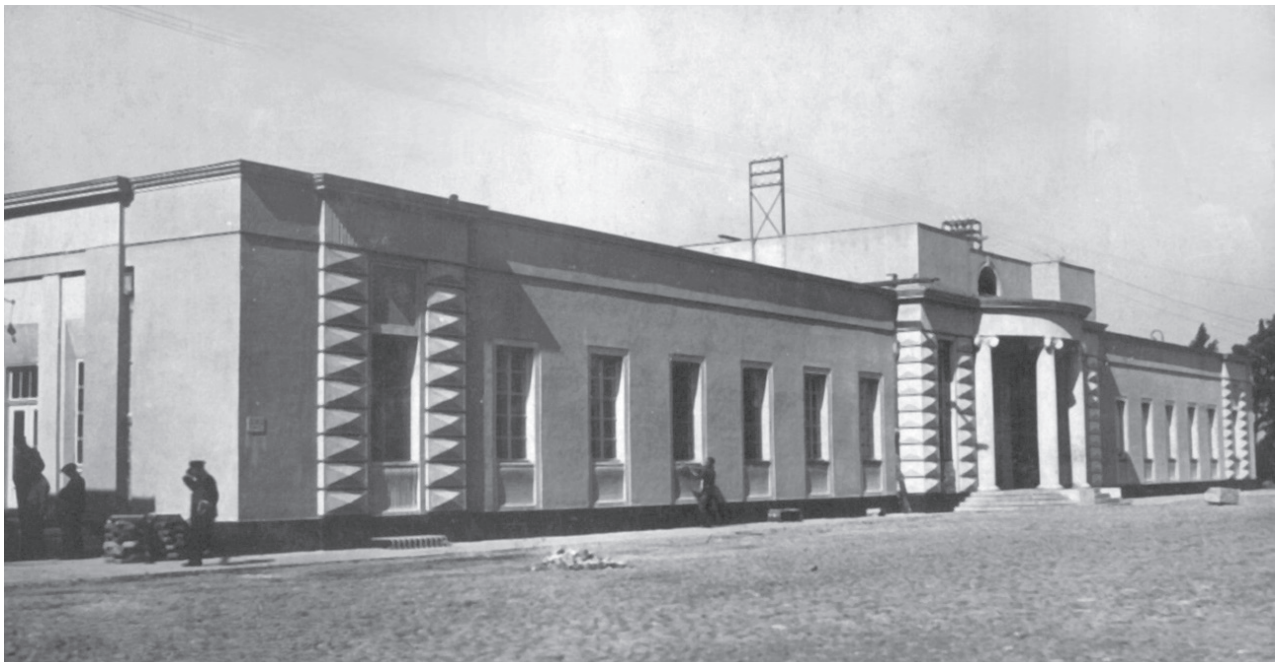
Dworzec w Delatynie, II połowa lat 20. XX w.,
zbiory Stacji Muzeum



Dworzec w Zbąszyniu wybudowano w stylu klasycyzmu zmodernizowanego w ramach przygotowań do odbywającej się w 1929 r. w Poznaniu Powszechnej Wystawy Krajowej, Archiwum Fotopolska



Dworzec kolejowy w Stołpcach, proj. Henryk Genello,
1926 r., zbiory Stacji Muzeum



Dworzec kolejowy w Radomsku, 1935 r.,
zbiory Stacji Muzeum



Dworzec Główny w Warszawie, proj. Czesław Przybylski,
lata 30. XX w., NAC

Czesław Przybylski,
projektant Dworca
Głównego w Warszawie,
okres międzywojenny,
domena publiczna



MODERNIZM

Pod koniec lat 20. XX w. nastąpił przełom w projektowaniu architektonicznym. Architekci polscy porzucili swojską stylistykę na rzecz nowych, modernistycznych prądów płynących z Europy Zachodniej, włączając się w główne nurty nowoczesnej architektury.

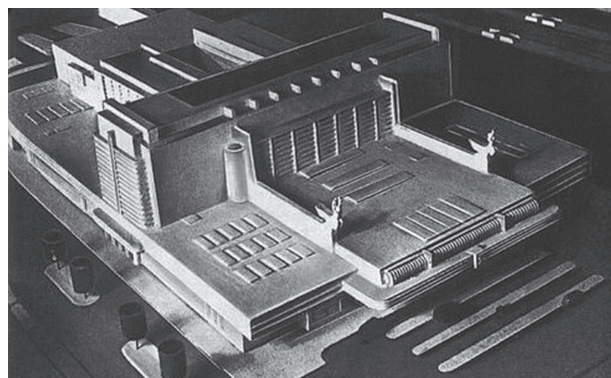
Głównym nurtem modernizmu lat 30. XX w. był funkcjonalizm, charakteryzujący się celowością i prostotą oraz całkowitą rezygnacją z dekoracyjnego detalu. Dużą wagę przykładano zaś do detalu „użytkowego”, wytwarzanego ze szlachetnych materiałów, np. klamki czy balustrady, ponieważ zgodnie z podstawowym założeniem kierunku to funkcja dworca decydować miała o jego formie architektonicznej. Nurt ten charakteryzował się więc przede wszystkim ścisłym uzależnieniem formy od funkcji. Projekty nowoczesnych dworców cechowała głównie prostota bryły, połączona z funkcjonalnością, płaskie dachy, „wolny plan”. Jedną z podstawowych idei funkcjonalizmu była zasada „uwolnienia fasady” poprzez zastosowanie słupów zamiast ścian nośnych, co dawało swobodę kształtowania elewacji i planu (wewnętrzne ściany nie pełnią funkcji nośnej).

Architektura ta, pozbawiona wszelkich ozdób, preferowała addytywne formy nakładających się na siebie bryły geometrycznych, komponowanych w wertykalnych i horyzontalnych ustawieniach. Projektantów podążających drogami modernizmu obowiązywało pięć zasad architektury nowoczesnej:

- konstrukcja domu posadowiona na wolnostojących słupach, które pozostawiają wolny parter i nadają wizualnej lekkości;
- wolny plan, który rozwiązuje problem przegrody strukturalnej;

- swobodna elewacja wolna od funkcji nośnej;
- poziome okna wstęgowe, które dają więcej światła do wnętrza;
- płaski dach, dający możliwość urządzenia nań przestrzeni rekreacyjnej.

Modernizm zakładał całkowite odejście nie tylko od stylów historycznych, lecz także od wszelkiej stylizacji. Dążono do oczyszczenia architektury z detalu, ornamentyki i wszystkiego, co zbędne z punktu widzenia funkcji, według hasła: „Ornament to zbrodnia” Louisa Sullivana (forma wynika z funkcji). Duże znaczenie miała także nawołująca do minimalizmu sentencja Miesa van der Rohego: „Mniej znaczy więcej”.



Model Dworca Głównego, proj. Czesław Przybylski, lata 30. XX w., NAC

Stosowanie form modernistycznych mogło być, podobnie jak w przypadku stylu swojskiego, wyrazem postaw patriotycznych. Modernizm, jak sama nazwa wskazuje, był bowiem synonimem nowoczesności i postępu. Obiekty modernistyczne świadczyły o cywilizacyjnym zaawansowaniu kraju, budowały jego prestiż.

Nowy styl nie wydał w Polsce zbyt wielu obiektów kolejowych. Jednak te, które powstały, były odważnymi i nowoczesnymi

realizacjami na poziomie europejskim. Warto tu wymienić Dworzec Główny w Warszawie (proj. Czesław Przybylski), dworzec w Piekarach Śląskich-Szarleju (proj. Lecha Niemojewskiego) oraz w Będzinie (proj. Edgara Norwertha).

Największym i najbardziej reprezentacyjnym wśród modernistycznych budynków kolejowych II Rzeczypospolitej był dworzec Warszawa Główna, realizowany w ramach budowy warszawskiej linii średnicowej. W zakresie formy architektonicznej oparty był na formule monumentalizmu proveniencji funkcjonalistycznej, zapożyczony z realizacji zachodnich, takich jak dworce: Roma Termini w Rzymie (1931 r.) czy Gare Centrale w Reims (1930 r.). W zakresie rozwiązania funkcjonalnego użyto tradycyjnego schematu z takimi elementami, jak: poczekalnie i restauracje dla klas 1–3 oraz przechowalnie bagażu, biuro informacji, salon fryzjerski, sala zjazdów, pomieszczenia biurowe, telefon, telegraf, toalety dla pań, poczta i komora celna.



Restauracja na Dworcu Głównym w Warszawie, proj. Czesław Przybylski, 1939 r., NAC



Dworzec w Piasecznie, widok od strony torów, 1934 r., fot. Jerzy S. Majewski, domena publiczna

Pierwszymi dworcami stricte funkcjonalistycznymi w Polsce międzywojennej były śląskie dworce w Szarleju-Piekarach Śląskich projektu Lecha Niemojewskiego oraz w Będzinie projektu znanego architekta Edgara Norwertha. Kompozycja tego ostatniego opiera się na typowym dla modernizmu łączeniu poziomych, wyposażonych w horyzontalne pasy okien prostopadłościennych brył z takimi samymi ustawionymi wertykalnie, pełniącymi funkcję dominanty. W architekturze kolejowej dominanta ta mogła łączyć funkcję wieży zegarowej z wieżą ciśnieniową do zaopatrywania budynku w wodę. Chłodna, uporządkowana, oparta na konstruktywistycznym spiętrzeniu brył forma dworca w Będzinie została dopełniona oblicowaniem elewacji surową szarą cegłą cementową, nieczęsto stosowaną na Śląsku. Obie realizacje nawiązują do najlepszych modernistycznych projektów, realizowanych na zachodzie Europy.



Wnętrze hali głównej z kasami i poczekalnią na dworcu w Piekarach Śląskich-Szarleju, 1928 r., NAC



Dworzec Główny w Warszawie, proj. Czesław Przybylski, ok. 1940 r., domena publiczna

Bardzo prawdopodobne, że Edgar Norwerth stoi również za projektem innej modernistycznej stacji – w podwarszawskim Piasecznie, zbudowanej w 1934 r. na linii Warszawa – Radom. Budynek stanowi dynamiczną kompozycję prostych brył o charakterystycznych dla stylu białych elewacjach, kontrastujących z podmurówką z ciemnej cegły klinkierowej. Od strony peronów skrzydło budynku efektownie wyrzusza się, nasuwając skojarzenia z „okrętową” odmianą modernizmu. Oba dworce były przez lata zapomniane i zaniedbane. Dopiero niedawny remont

przywrócił im przedwojenny urok. Innym przykładem kolejowej architektury funkcjonalistycznej jest dworzec w Miechowie. Tu też skontrastowano białe ściany wyższej kondygnacji z ciemnym klinkierem parteru i, podobnie jak w Piasecznie, nawiązano do form nautycznych (przypominających statki). W latach 30. XX w. na nowych liniach kolejowych powstawały także małe dworce zaprojektowane w stylu modernistycznym, np.: Kaczyce, Suszec, Bartodzieje.

W ostatnim czasie odrestaurowano wiele obiektów dworcowych z okresu międzywojennego: Modlin, Żyrardów, Grodzisk Mazowiecki – nurt tradycjonalistyczny, Będzin, Piaseczno – nurt modernistyczny. Obecnie należą one do jednych z najpiękniejszych zabytków architektury polskiej.



Dworzec w Bartodziejach, lata 30. XX w., domena publiczna

Bibliografia

Prasa z okresu

- „Inżynier Kolejowy” 1924–1939.
- „Tygodnik Ilustrowany” 1879, nr 207 s. 369.
- Zieliński S., *Mały słownik pionierów polskich kolonialnych i morskich: podróżnicy, odkrywcy, zdobywcy, badacze, eksploratorzy, emigranci-pamiętnikarze, działacze i pisarze migracyjni*, Warszawa 1933, s. 159.
- Brandt K., *Dworce na małych stacjach Śląsk–Gdynia*, „Inżynier Kolejowy” 1931, nr 7.
- Budowa Dworca Głównego w Warszawie*, „Przegląd Budowlany” 1939, XI, nr 7, s. 469–506.
- Dzierżanowski J., *Dworzec kolejowy w Zułowie*, „Kolejowy Przegląd Techniczny” 1935, nr 7.
- Drugi tor na odcinku Kalety–Herby Nowe*, „Czasopismo Techniczne” 1930, nr 9, s. 173–174.
- Konkursy i przetargi*, „Budowniczy” 1928, nr 9.
- Lubierzyński F., *Odbudowa dworców kolejowych na Kresach*, „Naokoło Świata” 1927, nr 35.
- Memoriał Związku Architektów na Śląsku do Śląskiego Urzędu Wojewódzkiego w Katowicach*, „Architektura i Budownictwo” 1928, nr 5, s. 188–190.
- Polskie Koleje państwowe 1918–1928*, Warszawa 1929.
- Sztolcman S., *Plany rozwoju sieci kolejowej polskiej*, „Inżynier Kolejowy” 1928, nr 11.
- Varia na temat budownictwa kolejowego*, „Architektura i Budownictwo” 1934, nr 1, s. 32.
- Otwarcie nowej linii kolejowej Kalety–Podzamcze*, „Gazeta robotnicza. Organ Polskiej Partji Socjalistycznej Górnego Śląska i Zagłębia Dąbrowskiego”, Katowice, 6 października 1926, nr 229, rok 31, s. 1.
- Stecewicz J., *Budowa linii Kutno–Strzałków i Kokoszek–Gdynia*, „Przegląd Techniczny” 1922, nr 26, s. 187–193.
- Wołkanowski J., *Otwarcie nowego dworca na st. Stołpce*, „Inżynier Kolejowy” 1926, nr 11.

Związki i stowarzyszenia techniczne, Koło Architektów, „Przegląd Techniczny” 1920, nr 12.

Źródła publikowane

- Budowa kolei państwowej Kalety – Podzamcze 1925–1926*, Bydgoszcz 1926.
- Budowa kolei państwowej Śląsk – Gdynia*, Bydgoszcz 1930.
- Dziesięciolecie Polskich Kolei Państwowych 1918–1928*, Warszawa 1928.
- Ekielski W., *Odbudowa polskiej wsi: projekty chat i zagród włościańskich*, Kraków 1915.
- Encyklopedia Warszawy*, Wydawnictwo Naukowe PWN, Warszawa 1994.
- Ginsbert J., *Drogi żelazne Rzeczypospolitej*, Warszawa 1937.
- Wasiutyński A., *Drogi Żelazne*, wyd. 2., Warszawa 1925.
- 20-lecie Komunikacji w Polsce Odrodzonej*, Kraków 1939.

Opracowania i artykuły

- Faryna-Paszkiwicz H., *Dworce polskie*, „Architektura Murator” 1995, nr 10.
- Faryna-Paszkiwicz H., *Geometria wyobraźni. Szkice o architekturze dwudziestolecia międzywojennego*, Gdańsk 2009.
- Głowiński T., Klementowski R. (red.), *Mkną po szynach... Z dziejów transportu i komunikacji na ziemiach polskich na przestrzeni wieków*, Wrocław 2014.
- Jamski P. J., *Pocztówki z Kresów przedwojennej Polski*, Warszawa 2012.
- Kapias M., Keller D. (red.), *Sukcesy i porażki kolei w Polsce*, Rybnik 2015.
- Kapias M., Keller D. (red.), *Państwo wobec kolei żelaznych w Polsce*, Rybnik 2017.
- Konstantynów D., *Dekoracje Dworca Głównego w Warszawie. O sztuce monumentalnej końca lat*

- trzydziestych XX wieku, „Biuletyn Historii Sztuki” 2007, nr 1, 2.
- Kotlarz G., Dąbrowski H., Wieczorek E., *Magistrala węglowa Śląsk – Porty*, Rybnik 2008.
- Koziarski S., *Sieć kolejowa Polski w latach 1918–1992*, Opole 1993.
- Kriegseisen A., *Fasady nowożytnych kamienic Gdańska. Wystroj barwny jako dopełnienie koncepcji architektonicznej, rozprawa doktorska*, Wydział Architektury Politechniki Gdańskiej, 2017.
- Kubalska-Sulkiewicz K., Bielska-Łach M., Manteuffel-Szarota A., *Słownik terminologiczny sztuk pięknych*, Warszawa 2007.
- Lijewski T., *Geografia transportu Polski*, Warszawa 1977.
- Michalak R., *Dworzec kolejowy w Kole*, „Kronika Wielkopolski” 2010, nr 1.
- Mkną po szynach... Z dziejów transportu i komunikacji na ziemiach polskich na przestrzeni wieków*, red. T. Głowiński, R. Klementowski, Wrocław 2014.
- Moczulski M., Paszke A., *Józef Nowkuński budowniczy linii kolejowych*, Katowice 2015.
- Mrozek J. A., *Historyzm narodowy lat dwudziestych*, [w:] *Sztuka XIX wieku w Polsce. Naród – Miasto*. Materiały Sesji Stowarzyszenia Historyków Sztuki, Poznań, grudzień 1977, Warszawa 1979.
- Olszewski A. K., *Nowa forma w architekturze polskiej 1900–1925. Teoria i praktyka*, Wrocław – Warszawa – Kraków 1967.
- Olszewski Andrzej, *O twórczości Konstantego Jakimowicza*, „Architektura” 1959, nr 11–12.
- Omilanowska M., *Architekt Stefan Szyller 1857–1933*, Warszawa 2008.
- Omilanowska M., *Nacjonalizm a style narodowe w architekturze Europejskiej XIX i początku XX wieku*, [w:] *Nacjonalizm w sztuce i historii sztuki 1789–1950*. Materiały z konferencji zorganizowanej przez Instytut Sztuki Polskiej Akademii Nauk i Stowarzyszenie Historyków Sztuki w dniach 5–7 grudnia 1995 w Warszawie, red. D. Konstantynów, R. Pasieczny, P. Paszkiewicz, Warszawa 1998.
- Omilanowska M., *Poszukiwania stylu narodowego w polskiej architekturze końca XIX i początku XX wieku*, [w:] *Stanisław Witkiewicz człowiek – artysta – myśliciel*. Materiały z sesji zorganizowanej w 80. rocznicę śmierci artysty, Zakopane, 20–22 października 1999, Zakopane 1997.
- Omilanowska, M., *Architektura Gdańska lat 1871–1914; gdańska czy(li) niemiecka?*, [w:] D. Nowacki (red.), *Mecenat artystyczny a oblicze miasta*. Materiały LVI Ogólnopolskiej Sesji Naukowej Stowarzyszenia Historyków Sztuki, Kraków 2008.
- Piskowski L., *Dworzec Główny w Warszawie*, „Spotkania z Zabytkami” 2009, nr 12, s. 40–41.
- Płuska I., *800 lat cegielnictwa na ziemiach polskich – rozwój historyczny w aspekcie technologicznym i estetycznym*, „Wiadomości Konserwatorskie”, 2009, nr 26.
- Pszczółkowski M., *Architektura użyteczności publicznej II Rzeczypospolitej 1918–1939. Funkcja*, Łódź 2015.
- Pszczółkowski M., *Kresy nowoczesne. Architektura na ziemiach wschodnich II Rzeczypospolitej 1921–1939*, 2023.
- Rymar M., *Architektura dworców Kolei Karola Ludwika w Galicji w Latach 1855–1910*, Warszawa 2009.
- Saryusz-Zaleski W., *Dzieje przemysłu w byłej Galicji 1804–1929*, Kraków 1930, s. 199.
- Skodlarski J., *Zarys historii gospodarczej Polski*, Warszawa – Łódź 2007.
- Słownik terminologiczny sztuk pięknych*, Warszawa 2011.
- Sołtysik M., *Gdynia – miasto dwudziestolecia międzywojennego. Urbanistyka i architektura*, Warszawa 1993.

Szczepański J., *Ceglana tożsamość. Dziedzictwo materialne jako rdzeń gdańskich tożsamości*, „Miscellanea Anthropologica et Sociologica” 2019, 20(4): 148–151.

Szczerski A., *Cztery nowoczesności. Teksty o sztuce i architekturze polskiej XX wieku*, Kraków 2015.

Sztuka świata. Słownik terminów A-K, t. 17, Warszawa 2013.

Szymczak M. (red.), *Słownik języka polskiego*, t. 1, Warszawa 1978.

Śliwa K., *Dworce w stylu dworkowym*, „Spotkania z Zabytkami” 2001, nr 6.

Tejszerska A., *Symbole narodowe w architektonicznym wystroju obiektów kolejowych II Rzeczypospolitej*, [w:] *Państwo wobec kolei żelaznych w Polsce*, red. M. Kapias, D. Keller, Rybnik 2017, s. 157–159.

Tucholski Z., *Inżynier Henryk Genello (1872–1948). Szkic do portretu zapomnianego architekta kolejowego*, „Kwartalnik Historii Nauki i Techniki” 2018, nr 1, s. 65–87.

Uchańska M., *Konstanty Sylwin Jakimowicz – życie i twórczość (1879–1960)*, „Kwartalnik Architektury i Urbanistyki” 1990, nr 3–4.

Urbaniak M., *Modernizacja infrastruktury miejskiej Leszna w latach 1832–1914*, Poznań 2009.

Urbaniak M., *Zabytki przemysłu i techniki Leszna*, Leszno 2006.

W cieniu twierdzy – Dworzec kolejowy w Modlinie, „Spotkania z Zabytkami”, nr 11, 1996.

Widernik M., *Magistrala węglowa Śląsk-Gdynia i jej znaczenie w okresie międzywojennym*, „Zapiski Historyczne” 1984, nr 2.

Zieliński S., *Mały słownik pionierów polskich kolonialnych i morskich: podróżnicy, odkrywcy, zdobywcy, badacze, eksploratorzy, emigranci-pamiętnikarze, działacze i pisarze migracyjni*, Warszawa 1933, s. 159.

Zięba H., *Monografia Dyrekcji Okręgowej Kolei Państwowych w Poznaniu. Okres 1945–1992*, Poznań 1993.

Zasoby internetowe

Dworzec Główny PKP Wrocław – co musisz wiedzieć?, <https://www.niesamowitapolska.eu/blog/dolnoslaskie/wroclaw/dworzec-glowny-pkp-wroclaw-co-musisz-wiedziec> (dostęp: 22.08.2024).

Hawryłyszyn P., *Historia kolejnictwa w Galicji. Okres austriacki*, „Kurier Galicyjski”, nr 20 (384), 2021, <https://kuriergalicyjski.com/historia-kolejnictwa-w-galicji-okres-austriacki/> (dostęp: 30.08.2024).

Lipska-Szpunar M., *Skierniewice. Dworzec kolejowy. Stary dworzec „carski”*, <https://skierniewice24.pl/index.php/poznaj/item/15-dworzec-carski-w-skierniewicach> (dostęp: 22.10.2024).

Majewski J. S., *Dworce kolejowe w stylu narodowym na zachód od Warszawy*, 2021, <https://miastarytm.pl/szlakiem-modernizmu-perelka-funkcjonalizmu-dworzec-kolejowy-w-piasecznie/> (dostęp: 02.10.2024).

Golik M., *Powstanie kolei na ziemiach polskich w czasie zaborów*, 10 listopada 2019, <https://kurierkolejowy.pl/aktualnosci/35258/powstanie-kolei-na-ziemiach-polskich-w-czasie-zaborow-1.html> (dostęp: 15.10.2024).

Tejszerska A., *Dworce kolejowe magistrali węglowej – projekty konkursowe i realizacje Budowa kolei państwowej Śląsk – Gdynia*, Bydgoszcz 1930, s. 24, <https://repozytorium.kul.pl/server/api/core/bitstreams/4b425583-33fd-430b-992c-1eaa67330073/content> (dostęp: 22.10.2024).

Winek W., *Swojskie dworce. Rzecz o historii projektowania*, 20.09.2023, <https://www.transport-publiczny.pl/wiadomosci/swojskie-dworce-80030.html> (dostęp: 02.09.2024).