PIĘKNE, UŻYTECZNE, ZBĘDNE...

PIĘKNE, UŻYTECZNE, ZBĘDNE...

Obiekty kolejowe w Polsce

Pod redakcją Michała Kapiasa i Dawida Kellera

Muzeum w Rybniku

Rybnik 2016

Redaktor wydawnictw Muzeum w Rybniku: dr Bogdan Kloch (dyrektor Muzeum w Rybniku)

Redakcja: Michał Kapias, Dawid Keller

Recenzja: dr hab. Irma Kozina (Uniwersytet Śląski)

Projekt graficzny: Damian Halmer, w oparciu o projekt Hanny Stano

Projekt okładki: Hanna Stano

Do projektu okładki wykorzystano plan obiektów kolejowych w Opolu z 1907 r. (Archiwum Państwowe w Opolu, Dyrekcja Kolei Rzeszy w Opolu (zespół nr 48), sygn. 29)

Skład: ILLUSTRIS Damian Halmer

Korekta: Zespół

Tłumaczenia na język angielski: dr Damian Podleśny, mgr Grzegorz Bełza

Druk: Totem.com.pl, ul. Jacewska 89, 88-100 Inowrocław

Wydawca: Muzeum w Rybniku, ul. Rynek 18, 44-200 Rybnik, www.muzeum.rybnik.pl

© Copyright by Muzeum w Rybniku, Rybnik 2016

ISBN 978-83-63959-16-6

SPIS TREŚCI

Wstęp **7**

Paulina Dąbrosz–Drewnowska, Arkadiusz Drewnowski:
Przemiany architektoniczne dworca kolejowego Szczecin Główny **11**

Andrzej Mielcarek:
Projekty budowy kolei Szczecin – Świnoujście przez Zalew Szczeciński **35**

Zbigniew Bereszyński:
Architektura kolejowa w historii, krajobrazie i układzie przestrzennym Opola. Budownictwo kolejowe i rozwój miasta w XIX i XX w. Materialne pomniki przeszłości **51**

Patrycja Ziomek:
Rola kolei w przestrzeni uzdrowisk sudeckich **89**

Tomasz Przerwa:
„Prawie jak w Tatrach" czyli o postrzeganiu srebrnogórskiego odcinka zębatego **109**

Bartosz Kruk:
Wczoraj i dziś granicznych stacji kolejowych w Polsce na wybranych przykładach **125**

Tomasz Machowski:
Galicyjskie posterunki dróżnicze – historia, stan zachowania i możliwości adaptacyjne na przykładzie linii kolejowej Rzeszów – Jasło **149**

Waldemar Komorowski:
Najstarsze widoki kolei żelaznej w Krakowie **165**

Marcin Medyński:
Obiekty kolejowe Skarżyska-Kamiennej na pocztówkach i fotografiach sprzed 1945 r. (przyczynek do ikonografii jako nauki pomocniczej historii najnowszej) **193**

Michał Pszczółkowski:
Projekty typowe w architekturze dworców kolejowych lat międzywojennych **235**

s. Anna Tejszerska:
Styl narodowy w architekturze dworców dwudziestolecia międzywojennego **249**

Dominik Lulewicz:
Architektura i budownictwo kolejowe jako element „germanizacji" przestrzeni miejskiej Krakowa czasów okupacji niemieckiej **281**

Beata Zofia Młynarska:
Dworzec Główny w Warszawie (1945–1975) **317**

Alicja Gzowska:
Karol Fojcik – nieznany projektant architektury kolejowej **337**

Anna Syska:
Budynek przemyślany w każdym calu. Biurowiec DOKP w Katowicach **357**

Andrzej Synowiec:
Blaski i cienie kolejowych obiektów gastronomicznych na przykładzie Krakowskich Restauracji Dworcowych „Wars" **373**

Daniel Załuski:
Renesans polskich dworców **411**

Maciej Czekaj-Słowikowski:
Remonty dworców kolejowych w Polsce w XXI w. na przykładzie dworców: Wrocław Główny, Tarnów i Warszawa Centralna. Konserwacja, adaptacja czy modernizacja **445**

Ariel Ciechański:
Utracone szanse – bardzo trudna droga do polskiego sektora dziedzictwa kulturowego transportu kolejowego w turystyce **471**

Filip Bebenow:
Disneyizacja turystyki kolejowej w Polsce **489**

Ewa Maria Kido:
Aesthetics and design of local railway stations in Japan **503**

WSTĘP

Historia kolei żelaznej w Polsce ma już ponad 170 lat – początkowo w trzech różnorodnych systemach politycznych i prawnych – pruskim (później niemieckim), rosyjskim oraz austriackim (później austro-węgierskim). Naturalnie przyniosło to konsekwencje w postaci różnorodnych dziejów kolei na tych terenach – o ile początki są mniej więcej wspólne (1842 – Wrocław – Oława; w kolejnych latach na Górny Śląsk i do połączenia z Austrią, 1845 – Warszawa – Grodzisk; w kolejnych latach do połączenia z Austrią, Kolej Warszawsko-Wiedeńska, 1847 – Mysłowice – Kraków), o tyle w dalszych dziesięcioleciach obserwować można różnice pomiędzy państwami – dostrzec to można w treści książki.

Nieodłącznym elementem funkcjonowania kolei były obiekty – dworce, nastawnie, parowozownie, lokomotywownie, magazyny itp. Ta cała szeroka gama budynków powstawała w tym samych uwarunkowaniach co same linie – co więcej znakiem czasu stawały się pomysły na ich wygląd, tendencje do wykorzystywania wątków narodowych czy też ich koncepcje funkcjonalne. Polska historiografia (pomijamy artykuły czy prace z innych dziedzin nauki) nie ma zbyt wielu prac poświęconych tej tematyce[1]. Jest ona co prawda obecna w licznych opracowaniach dotyczących dziejów linii czy węzłów, czasami staje się też bohaterem albumów fotograficznych.

W opracowaniu zdecydowano się na zastosowanie układu chronologicznego. Stąd otwiera go tekst Pauliny Dąbrosz-Drewnowskiej i Arkadiusza Drewnowskiego poświęcony szczecińskim dworcom głównym. O nieudanych próbach poszerzenia sieci kolejowej w tym rejonie pisze również Andrzej Mielcarek, wskazując na odważne koncepcje budowy linii kolejowej przez Zalew Szczeciński. Dwa następne teksty odnoszą się do sytuacji na Dolnym Śląsku. Patrycja Ziomek pisze o funkcjach kolei w uzdrowiskach sudeckich, zwracając także uwagę na projekty tamtejszych dworców i ich relacje względem lokalnej architektury. Tomasz Przerwa pisze natomiast o postrzeganiu srebrnogórskiego odcinka zębatego.

1 Wyjątkami są przede wszystkim: *Wrocławskie dworce kolejowe*, red. M. Zwierz, Wrocław 2006; *Obiekty kolejowe: układy przestrzenne, architektura, elementy techniki*, red. W. Czarnecki, M. Proniewski, Białystok 2005; D. Załuski, *Dworce kolejowe: śródmiejskie przestrzenie podróży*, Gdańsk 2010; A. Romanowicz, *Dworce i przystanki kolejowe*, Warszawa 1970 (nie jest to praca historyczna).

Bartosz Kruk zwrócił uwagę na wybrane dworce graniczne, które powstając w XIX i na początku XX w., wraz z kolejnymi zmianami granic traciły swoje pierwotne znaczenie. Niezwykle ciekawy jest krótki tekst Tomasza Machowskiego o domkach dróżników na jednej z lokalnych linii w Galicji. Może on służyć również za materiał porównawczy do pozostałych rejonów Polski. Waldemar Komorowski skupia się natomiast na widokach kolei – udowadniając, w jaki sposób kolej zmieniała postrzeganie świata. Marcin Medyński przedstawia dzieje węzła kolejowego w Skarżysku-Kamiennej, wykorzystując do tego interesujący materiał ilustracyjny.

Autorzy dwóch kolejnych tekstów zwracają uwagę na architekturę okresu międzywojennego – obiekty powstające w stylu narodowym (s. Anna Tejszerska) oraz projekty typowe (Michał Pszczółkowski). Pozwala to dokonać porównania między architekturą wcześniejszej epoki i tą tworzoną w niepodległej Polsce, także przez architektów kolejowych (jak R. Miller). O wpływach polityki (czy nawet ideologii) na kształt architektury świadczy również tekst Dominika Lulewicza, który pokazuje jak nazistowskie postrzeganie architektury (ale i Krakowa) wpływało na budownictwo realizowane przez kolej w tym mieście podczas II wojny światowej.

Kilka następnych tekstów odwołuje się do doświadczeń epoki powojennej. Beata Młynarska przedstawia dzieje Dworca Głównego w Warszawie. Alicja Gzowska zwraca z kolei uwagę na autora projektów nowych i przebudowywanych obiektów dworcowych, Karola Fojcika, podkreślając, że również po 1945 r. część zadań dla PKP realizowali architekci powiązani z kolejnictwem. Koleje miały rozbudowaną biurokrację, stąd potrzebowały także obiektów biurowych. O jednym z nich, biurowcu Dyrekcji Okręgowej Kolei Państwowych w Katowicach, pisze Anna Syska. Wreszcie Andrzej Synowiec po raz kolejny odwołuje się do Krakowskich Restauracji Dworcowych i pokazuje w jaki sposób i w jakich warunkach pracował w nich personel i obsługiwani byli podróżni.

Trudnej (ale i w wielu wypadkach pozytywnej) teraźniejszości dotyczą kolejne cztery teksty. Daniel Załuski przedstawia strategie spółek kolejowych w odniesieniu do obiektów dworcowych po 1989 r. Maciej Czekaj-Słowikowski na wybranych przykładach pokazuje działania rewitalizacyjne i remontowe realizowane przed Mistrzostwami Europy w Piłce Nożnej Euro 2012. Mniej optymistyczne są jednak teksty Ariela Ciechańskiego i Filipa Bebenowa. Ten pierwszy wskazuje niedostatki, także systemowe, polskiej turystyki kolejowej, a F. Bebenow na dwóch przykładach udowadnia, że nie każde działanie mające na celu rozwój tej formy spędzania wolnego czasu (a jednocześnie troski o dziedzictwo przeszłości) może być oceniane pozytywnie (identyfikuje proces d*isneyizacji* turystyki). Ostatnim elementem książki, niejako w formie aneksu, jest tekst Ewy Marii Kido.

Nie odnosi się on do Polski, ale pokazuje w jaki sposób w Japonii traktowane są dworce kolejowe, także na mniejszych stacjach.

Dziękujemy wszystkim osobom, które przyczyniły się do powstania publikacji, szczególnie dr hab. Irmie Kozinie za cenne uwagi. Mamy nadzieję, że książka ta wskaże wartość obiektów, które powstały dla kolei – jednak nie jako kolejnego przedsiębiorstwa prowadzącego przewozy, ale jako ważnej gałęzi gospodarki, czynnika zmieniającego warunki życia czy przestrzeń miejscowości.

Michał Kapias, Dawid Keller

PAULINA DĄBROSZ-DREWNOWSKA
ARKADIUSZ DREWNOWSKI
(Szczecin)

PRZEMIANY ARCHITEKTONICZNE DWORCA KOLEJOWEGO SZCZECIN GŁÓWNY

XIX stulecie i dokonujące się w nim przemiany, a zwłaszcza powstanie i rozwój kolei żelaznych, spowodowały powstanie nowej formy architektonicznej, jaką stanowił dworzec kolejowy. Od samego początku był to budynek użyteczności publicznej, ale na początku przywiązywano wiekszą wagę do jego wyglądu zewnętrznego. Z czasem ustąpiło to miejsca większej dbałości o jego użyteczność. Forma architektoniczna dworca kształtowała się z na przestrzeni lat, a sam dworzec, symbol nowoczesności, stał obiektem zainteresowania XIX-wiecznych artystów i malarzy, stanowiąc inspirację ich prac. Potężne maszyny parowe, obłoki unoszacej sie pary, podróże i ruch panujący na dworcach wymuszały nowe tematy dla sztuki. W 1877 r. Claude Monet wynajął specjalnie mieszkanie w okolicy największego wtedy dworca Paryża, Saint-Lazare, by móc spokojnie malować, chcąc uchwycić na płótnie atmosferę dworca i kolei. Tak powstał cykl 12 obrazów, z których aż siedem zaprezentowano w tym samym roku na wystawie impresjonistów. Malując dworzec Saint-Lazare w słońcu, Monet oddawał zainteresowanie malarzy i artystów koleją. Zaledwie kilka lat wcześniej powstał jeden z najważniejszych i najbardziej porywających obrazów Edouarda Maneta, który w 1872 r. przeprowadził się do tej samej dzielnicy. Na płótnie zatytułowanym *Kolej żelazna*, mała dziewczynka stoi w ogrodzie, za metalowym ogrodzeniem przyglądając się torom kolejowym, prowadzącym do dworca Saint-Lazare i wpatruje się w unoszacą się parę, zwiastującą nadjeżdżający pociąg. W tle obrazu widać jeden z dużych, murowanych filarów słynnego mostu Pont de l'Europe, który przeprowadzał sześć miejskich ulic Paryża przez tory, a ze względu na nowatorską technikę wykonania i niezwykły widok na tory stał się ulubioną promenadą paryżan. Dworzec Saint-Lazare stał się obrazem nowoczesności, symbolem rewolucji przemysłowej. Gustave Caillebotte w 1876 r. namalował z kolei obraz *Le pont de l`Europe*, znak szybkiej transformacji Paryża, na którym scena rozgrywa się w pobliżu dworca Saint-Lazare. Dworzec ten stanowił także inspirację dla pisarzy. Emile Zola wielokrotnie wspominał dworzec Saint-Lazare w swej książce, co sprawiło że stał się on niemal bohaterem poczytnej, wydanej w 1890 r., powieści *La Bête Humaine*, opisującej życie na kolei.

Dworzec jako motyw sztuki wiązał się z pojęciem piękna. W sztuce XIX w. za-
-częto jednak coraz bardziej zwracać uwagę na funkcjonalność, na przestrzeń miejską jako całość, wzajemnie się uzupełniającą nie tylko estetycznie ale i funkcjonalnie. *Zanim jednak architekci spostrzegli, że nowe czasy (przede wszystkim rozwój komunikacji i przemysłu) wymagają nowych form, popełnili niejedną omyłkę w rodzaju fabryk budowanych w stylu gotyckim, reneseansowych dworców kolejowych lub szpitali z antycznymi portykami*[1]. Architekturą zajęli się teraz posiadający wyspecjalizowaną wiedzę inżynierowie, a doskonałym tego przykładem było utworzenie w Prusach w 1876 r. *Technische Hochschule*, zakładając, że inżynierowie odpowiadali za funkcjonalnoś i stabilnoś budowli, a architekci za ich oprawę wizualną[2]. Postulatem nowych czasów stało się poszukiwanie nie tyle piękna w architekturze co celowości i użyteczności. Mimo wszystko od budynku, nawet przemysłowego, nadal oczekiwano nadania mu szaty jakiegoś stylu architektonicznego, nawet jesli byłyby to rozwiązania bardzo powierzchowne – jednym słowem połączenia rozwiązań inżynierskich i architektonicznych[3]. Doskonałym tego przykładem są XIX-wieczne dworce kolejowe. Takim też pięknym budynkiem, bardziej przypominającym pałac niż dworzec, był pierwszy, powstały z daleka od Paryża, na rubieżach pruskiego państwa dworzec kolejowy w Szczecinie. Warto podkreślić, że w latach czterdziestych XIX w. był on jednym z najnowocześniejszych dworców kolejowych w Prusach. Kiedy powstawały impresjonistyczne obrazy dworca Saint-Laizare, szczeciński obiekt miał już za sobą pierwszą przebudowę, która miała uczynić go bardziej funkcjonalnym, aby sprostać szybko rozwijającej się kolei, budowie nowych linii kolejowych i wzrastającym oczekiwaniom podróżnych.

Kiedy 15 sierpnia 1843 r. uroczyście otwarto linię kolejową Berlin – Szczecin, było to wielkie wydarzenie państwowe. Do Szczecina zawitał bowiem sam król pruski Fryderyk Wilhelm IV, aby wziąć udział w uroczystości otwarcia nowej, jednej z najnowocześniejszych i najdroższych w całych Prusach linii kolejowej, która miała połączyć go ze stolicą państwa. Obecność monarchy uświetniła obchody ale podkreślała też rangę wydarzenia. Pierwszy raz król Prus osobiście pojawił się w Szczecinie. Przybyły z Berlina pociąg z lokomotywą „Borussia", przy dźwiękach orkiestry wojskowej, witały rozentuzjazmowane okrzyki mieszkańców miasta, na czele z jego władzami. Tak uroczyste obchody otwarcia pierwszej linii kolejowej biegnącej do Szczecina wskazują na znaczenie, jakie miała odegrać kolej i oczekiwania, jakie wiązano z jej funkcjonowaniem, nie tylko jeśli chodzi o przewóz osób i towarów, rozwój gospodarki prowincji ale i ogólny wzrost znaczenia

1 K. Estreicher, *Historia sztuki w zarysie*, Kraków 1973, s. 470.

2 M. Rymar, *Architektura dworców Kolei Karola Ludwika w Galicji w latach 1855–1910*, Warszawa 2009, s. 61.

3 Tamże.

il. 1: Pocztówka. Widok Szczecina, 1850 r. (zbiory Książnicy Pomorskiej w Szczecinie)

miasta. Punktem centralnym nowo otwartej linii kolejowej stał się dworzec, który od tamtej pory zmienił nie tylko swój wygląd zewnętrzny, dostosowując się do zmieniających się realiów.

Przez ponad 170 lat swego istnienia obiekt ten ulegał przebudowom, a współcześnie, 29 kwietnia 2016 r., po gruntownym remoncie, otwarto do użytku podróżnych zmodernizowany, nowoczesny dworzec kolejowy Szczecin Główny. Zakrojone na szeroką skalę prace remontowe trwały wiele miesięcy, a inwestycja była jedną z największych, jakie realizowało PKP SA w ostatnich latach. Obiekt w niewielkim już stopniu przypomina dawny dworzec kolejowy w Szczecinie.

Celem artykułu jest omówienie historii kształtowania się formy architektonicznej dworca kolejowego w Szczecinie. Temat ten nie był dotychczas przedmiotem szerszych badań oraz naukowych opracowań i poruszano go przy okazji ogólnych publikacji dotyczących historii kolejnictwa, zwłaszcza na Pomorzu Zachodnim, jak też i prac poświęconych historii kolei na tych terenach, ale też historii miasta, a zwłaszcza dziejom architektury miejskiej. Opisy poświęcone dworcowi były jednak fragmentaryczne. Dworzec szczeciński jako obiekt użyteczności publicznej był dość marginalnie traktowany w badaniach dotyczących architektury miasta w XIX w. Warto przyjrzeć się jednak formie architektonicznej samego

dworca na przestrzeni lat, od momentu jego powstania w 1843 r., rozplanowaniu przestrzennemu bryły oraz prześledzić etapy jego rozwoju aż do 2016 r. Obiekt w jego pierwotnym kształcie, jako element nowego typu zabudowy miejskiej, był podobnie jak wszystkie pierwsze dworce kolejowe XIX w. budynkiem tymczasowym, który z biegiem lat, wraz z rozwojem miasta, rozwojem sieci kolejowej, wzrostem liczby mieszkańców i przewozów, wymagał przebudowy. Doskonaleniu ulegał jego układ funkcjonalny.

il. 2: Pocztówka. Widok na dworzec kolejowy w Szczecinie, przed 1909 r. (zbiory Książnicy Pomorskiej w Szczecinie)

Piękny pałac

W skład powołanego w 1836 r. Komitetu Kolei Berlińsko-Szczecińskiej (*Berlin-Stettiner Eisenbahn Komitet*) weszli przedstawiciele prywatnego kapitału na czele z nadprezydentem Szczecina, Andreasem Masche (rozwój miasta wiązał on właśnie z budową kolei, upatrując w niej czynnik rozwoju gospodarczego Szczecina – zwłaszcza zwiększenia konkurencyjności tutejszego portu nad Bałtykiem – i ogólnego wzrostu znaczenia miasta)[4]. Rozwój handlu w Szczecinie w XIX w. generował zapotrzebowanie na nowy środek transportu, który miałby zintensyfikować wymianę handlową. Kolej stawała się dobrą inwestycją, w którą chętnie inwestowali miejscowi kupcy i bankierzy. Akcjonariusze Komitetu robili

4 W. Łopuch, *Miasto, dworzec, rzeka... Historia dworca w Szczecinie – stacji na trasie kolei Berlińsko-Szczecińskiej*, „Zeszyty Szczecińskie", t. 14, 2005, s. 5–6.

wszystko, aby kolej poprowadzono jak najbliżej miasta. Trzeba jednak pamiętać, że Szczecin był wtedy ważną twierdzą, otoczoną murami. Największą przeszkodą okazało się tu zatem stanowisko władz wojskowych, obawiających się osłabienia strategicznego znaczenia twierdzy. Tłumaczyli oni, że wysokie budynki kolejowe ograniczą widoczność na przedpolu fortyfikacji[5]. Chcieli oni zakończenia biegu linii kolejowej poza granicą fortyfikacji. Postulowali przesunięcie węzła kolejowego bardziej na południe, w kierunku Pomorzan. Takie rozwiązanie zmniejszyłoby jednak przydatność dworca dla miasta, a w szczególności dla portu. Władze miasta wspierała w rokowaniach z wojskowymi wyższa administracja zachodniopomorska, w tym nadprezydent prowincji W. von Bonin. Z powodu trudności z lokalizacją, a także spraw finansowych, budowę rozpoczęto nieco później, w 1841 r., po otrzymaniu oficjalnego pozwolenia komendanta twierdzy, generała von Zeppelina i koncesji od Gustawa von Rohow, pruskiego ministra spraw wewnętrznych.

Autorem projektu budowy linii kolejowej z Berlina do Szczecina, liczącej 134,5 km, był Fredrich Neuhans, który wzorował się na rozwiązaniach angielskich i amerykańskich. Dworzec kolejowy wybudowano nad samą Odrą, tuż przy południowo-zachodnim odcinku murów miasta. Na potrzeby budowy linii kolejowej zaadaptowano tereny przedmieść, leżące nad rzeką (tzw. Górny Wik), które miasto przekazało spółce kolejowej. Od wdowy po pierwszym nadprezydencie Prowincji Pomorze Johannie Sacku zakupiono w tym celu przepiękne ogrody, wizytówkę Szczecina, tzw. Ogrody Sacka, założone w XVII w. przez szczecińskiego kupca G. Ch. Velthusena. Piękny, umiejscowiony na skarpie ogród, w którym wybudowano cieplarnię i dom ogrodnika, schodził tarasami ku Odrze. Było tam bardzo dużo krzewów i drzew owocowych: jabłonie, grusze, czereśnie, wiśnie, brzoskwinie, morele, winogrona, pomarańcze, a także oleandry i aloesy. Obok obszaru ogrodu wznosiły się mury obronne oraz umocnienie Fortu Prusy (obecnie nadal stoi jeden mur z czerwonej cegły przed peronem trzecim). W tym właśnie miejscu, na terenie ogrodu, wybudowano parowozownię, maszynownię i warsztaty naprawcze. Główne budynki dworcowe postawiono natomiast na przedłużeniu głównej linii torów. Za budynkiem stacji znajdowały się perony, bocznice, drewniane magazyny, wiaty oraz baraki. Wzdłuż nadbrzeża poprowadzono bocznicę, umożliwiającą załadunek towarów bezpośrednio z wagonów na statki[6].

Takie usytuowanie dworca blisko nadbrzeży i centrum Szczecina gwarantowało jego łączność komunikacyjną nie tylko z miastem, ale i, co ważne, z portem, zapewniając w ten sposób możliwość bezpośredniego przeładunków towarów

5 *Dzieje Szczecina 1806–1945*, red. B. Wachowiak, t. 3, Szczecin 1994, s. 56.

6 W. Łopuch, *Miasto, dworzec, rzeka...*, s. 9.

il. 3: Pocztówka. Widok Mostu Dworcowego z dworcem, przed 1905 r. (zbiory Książnicy Pomorskiej w Szczecinie)

na wagony. To z kolei pozwalało na oszczędności finansowe i zwiększało tempo obrotu towarowego. Dworzec w Szczecinie był dworcem czołowym, na którym pociągi zaczynały albo kończyły swój bieg. Taki układ zadecydował o kierunku rozwoju miasta. Dogodne położenie dworca w centrum miasta i w pobliżu trasy przeładunkowej nad Odrą miało jednak swoje minusy. Wobec przyszłych planów przedłużenia linii, usytuowanie to okazało się dużą przeszkodą. Wraz z rozwojem kolei i zapotrzebowaniem na nowe trasy, np. do Poznania, zaczęto zastanawiać się jak przebudować linię kolejową. Bliskość murów fortecznych zawężała pole manewru. Fakt, że Szczecin był otoczony pasmem fortyfikacji piętrzył dodatkowe trudności. Władze wojskowe, zgodnie z ówczesnymi przepisami fortecznymi, wprowadziły zakaz budowy budynków trwałych w obrębie 1,5 km poza zewnętrznym pasem fortyfikacji. Wśród zabudowań kolejowych jedynie budynek dworca był murowany, na co uzyskano specjalne pozwolenie ministra wojny. Tutaj dochodzimy do ważnej kwestii. Rzeka miała w początkowej działalności dworca bardzo ważny charakter, ponieważ służyła do bezpośredniego rozładowywania wagonów przy nabrzeżach. Ułatwiało to komunikację i handel. Już w 1843 r. poprowadzono tam połączenie kolejowe. Dojazd do dworca od miasta odbywał się przez Basen Forteczny (zasypany, obecnie ulica Dworcowa, odcinek poniżej placu Tobruckiego) oraz bramę forteczną. Warto zaznaczyć, ze układ ten okazał się niezwykle trwały, czym nie może się poszczycić żadne inne polskie

il. 4: Pocztówka. Wejście do dworca kolejowego w Szczecinie, okres międzywojenny (zbiory Biblioteki Głównej Uniwersytetu Szczecińskiego)

miasto poza Krakowem[7]. Prace nad budową linii kosztowały więcej niż pierwotnie planowano, dlatego potrzebna była dotacja finansowa państwa (pożyczka).

Pierwszy dworzec był niewielkim, choć monumentalnym gmachem, o dosyć bogatej dekoracji, który wedle ówczesnej mody łączył w sobie *nowe technologie inżynieryjne z artystycznie kształtowaną formą architektoniczną, dekoracją rzeźbiarską i malarską*[8]. Budynek ten, usytuowany wzdłuż torów, miał wygląd pałacu i nie przypominał późniejszych budowli dworcowych. Warto zwrócić uwagę, że jego projekt nie odbiegał od innych budowanych w tym czasie dworców pruskich, zwłaszcza z niedalekich miast Brandenburgii (Passow, Eberswalde, Tantow). Towarzystwa kolejowe ulegały typizacji, wznosząc takie same czy bardzo podobne budynki stacyjne ma całych liniach.

Ponieważ wojskowi w Szczecinie uważali, że ze względu na bliskość fortyfikacji mógł on wpłynąć negatywnie na zdolności obronne twierdzy, pierwszy dworzec był jednak dość niewielki, wciśnięty między brzeg Odry a umocnienia. Położony był w malowniczym miejscu, tuż przy Odrze. Nieopodal, za budynkiem dworca, cumowały żaglowce. Nazwa dworzec, wywodząca się od szlacheckiego *dworu* była w tym przypadku bardziej adekwatna. Warto zwrócić uwagę, że na

7 P. Zaremba, H. Orlińska, *Urbanistyczny rozwój Szczecina*, Poznań 1965, s. 58.

8 M. Rymar, *Architektura*..., s. 10.

początku owe budynki dla podróżnych określano mianem dworu, *dworu kolejowego*, *zajazdu*, *gościńca* a dopiero od połowy XIX w,. zaczęto je nazywać *dworcem* lub *stacją* (w przypadku małych miejscowości). Dworzec szczeciński był to typowy budynek reprezentacyjny, budowla raczej rezydencjonalna, o wyglądzie pałacu z charakterystycznym podjazdem. Podobnie jak wiele dworców typu przelotowego, budowanych w miastach, nawiązywał do formy *palazzo*[9]. Choć dworzec w Szczecinie był na początku dworcem czołowym, dopiero po 20 latach stał się dworcem przelotowym, to jednak jego wygląd był typowy dla dworców przelotowych.

Wygląd dworca miał na celu, jak to określano, *uspokoić lękliwego podróżnego*[10] (nie zapominajmy, że podróż koleją była wtedy *novum*, mogącym budzić pewien strach). Stąd w tym początkowym okresie budowy kolei w Europie kładziono nacisk na malowniczość otoczenia i estetyczną formę, która miała kojarzy się ze swojskością. Wielu architektów pierwszych stacji kolejowych projektując je bardziej miało zatem na myśli budynek mieszkalny – zwłaszcza Niemcy odwoływali się do wzoru letnich rezydencji[11]. Podobnie małe pierwsze angielskie stacje kolejowe wyglądem przypominały wiejskie dwory. Budynek dworca miał zachwycić znudzonego monotonną podróżą, zwracać uwagę, dostarczyć miłych wrażeń wzrokowych po przyjeździe na miejsce – stąd dbałość o dekoracje. Wyglądem, co warto zaznaczyć, dworzec w Szczecinie przypominał klasycystyczny Dworzec Szczeciński w Berlinie (*Berlin Stettiner Bahnhof*, późniejszy *Berlin Nordbahnhof*), który przebudowano gruntownie w latach siedemdziesiątych XIX w.

Dworzec, usytuowany w bliskości Odry, przeznaczony był do obsługi podróżnych i to była jego pierwsza i zasadnicza funkcja. Z tej funkcji wynikała potrzeba umiejscowienia w środku budynku obszernych poczekalni. Pełnił też funkcję hotelu i restauracji. Czerpano tu wzór z angielskich budynków dworcowych[12]. Przy jego konstrukcji wzorowano się niewątpliwie na dawnych zajazdach pocztowych, gdzie mogli zatrzymać się na nocleg i posiłki pasażerowie dyliżansów[13]. Podróż koleją trwała wtedy dłużej niż obecnie, pociągi kursowały rzadziej, a pasażerowie musieli dojechać do dworca, lub też z niego odjechać do dalszych okolic. W pierwszym okresie istnienia obiektu podróż odbywała się tylko na linii Szczecin – Berlin. Początkowo kursowały zaledwie dwie pary pociągów, w porze dziennej. Pociągi osiągały szybkość maksymalną 35 km/h (pociagi towarowe), do 40 km/h (pociągi osobowe), a podróż do odległego o 138 km Berlina trwała

9 Tamże, s. 64.

10 C.L.V. Meeks, *The Railroad Station: An Architectural History*, New Haven, 1956, s. 47.

11 Tamże.

12 J. Simmons, *The Railways of Britain*, London 1961, s. 96.

13 W. Łopuch, *Miasto, dworzec, rzeka...*, s. 11.

ok. 4,5 godz.[14] Od 1851 r. na trasie zaczęły kursować pociągi nocne. Według rozkładu jazdy z października 1844 r. z Berlina do Szczecina odjeżdżały trzy składy dziennie (o godz. 7.00, 8.00 i 15.00). Oczywiście nie istniała tak rozbudowana infrastruktura miejska (w dzisiejszym rozumieniu tego słowa), z rozwiniętą komunikacją, restauracjami, hotelami i całą gamą innych usług. Miały tu znaczenie nawet takie kwestie, że podróżowano z większą ilością bagaży, w bardziej obszernych strojach, co sprawiało, że podróż wymagała większych nakładów czasowych i bliskiego usytuowania miejsca odpoczynku i posiłku – po prostu wygody dla tych, których było na to stać. To sprawiało, że dworzec musiał również zapewniać nocleg i możliwość pożywienia, a więc zaspokajać podstawowe potrzeby odpoczynku i posiłku, czyli właśnie przejmował funkcje zajazdów pocztowych. Zapewniał zatem kompleksową obsługę podróżnego.

Architektura miała zachwycać pięknem i zaspokajać gusta epoki, którą charakteryzował historyzm. W wyglądzie pierwszego szczecińskiego dworca w Szczecinie zaznaczyła się romantyczna fascynacja renesansem. Budynek miał wygląd klasycystycznego, XVIII-wiecznego pałacu. Przebijała z niego charakterystyczna dla tego stylu prostota, umiar i symetria. Budowla, bardziej niż spełniała określone funkcje, stawiała na estetyczną i emocjonalną przygodę odbiorcy. Trudno doszukiwać się w takim wyglądzie dworca szczecińskiego praktycyzmu, charakterystycznego dla późniejszych czasów. Wobec nowości, jaką stanowiły tego typu obiekty, braku większego doświadczenia architektów przy ich projektowaniu i fakcie, że architektura nie odbiegała od innych dworców pruskich, nie był to przykład odosobniony. Dworzec posiadał elementy typowe dla tego typu budynków – perony dla pociągów i budynek stacyjny. Wejście do budynku było usytuowane po stronie bocznej. Dworzec zbudowany był na planie prostokąta, miał dwie kondygnacje i duże okna, które czyniły wnętrze jasnym. Prostokątne otwory okienne zwieńczono szerokim fryzem i gzymsem z palmetami oraz wazonami, znajdującymi się w narożach. Elewacja od strony rzeki z pseudoryzalitem środkowym i ryzalitami bocznymi na wzór skrzydeł alkierzowych pałacu i elewacja z głównym wejściem, nadawała budynkowi wygląd pałacu. Wejście umieszczono w kolumnowym portyku, zwieńczonym balkonem[15]. Atrakcyjne umiejscowienie z rozciagającymi się widokami na rzekę, a także na otoczone murami miasto, nadawało budynkowi wyjątkowego charakteru, co miało źródło w czasach trwającego romantyzmu, który stawiał na umiejętne połączenie architektury z krajobrazem. Architekci romantycznych budowli, również użytku publicznego, stawiali przede wszystkim na estetyczną oraz emocjonalną przy-

14 A. Mielcarek, *Transport drogowy, wodny i kolejowy w gospodarce prowincji pomorskiej w latach 1815–1914*, Szczecin 2000, s. 116.

15 W. Łopuch, *Dzieje architektoniczne nowoczesnego Szczecina 1808–1945*, Szczecin 1999, s. 41.

godę odbiorcy. Tu dworzec szczeciński swą architekturą wpisywał się doskonale w gusta epoki i wychodził wprost ku oczekiwaniom ówczesnego podróżnego. Był przede wszystkim ładny i miły dla oka. Dopiero później pojawiła się tendencja przyjmowania jednolitych wzorców budowy dworców kolejowych, co w Anglii zaczęło następować już w połowie XIX stulecia[16].

Konieczna rozbudowa

Początkowo stacja Szczecin była stacją końcową, jednak już w 1846 r. oddano do użytku linię ze Szczecina do Stargardu, a w 1848 r. do Poznania. Ranga dworca wzrosła, bo wówczas było to jedyne połączenie stolicy Niemiec z Poznaniem. Jednak układ torów był niewygodny. Pociągi przyjeżdżające z Berlina były najpierw wycofywane do tunelu. Potem dopiero kierowały się na nieistniejący już dziś most kolejowy i dalej do Poznania. Ponieważ przedłużenie linii przez dworzec czołowy było niemożliwe, poprowadzono nową linię kolejową z Dąbia przez Odrę trasą w poprzek Kępy Parnickiej (*Silberwiese*). Przecinała ona pod kątem prostym niedawno uruchomioną linię kolejową do Berlina. Z dworca na wschód linia kolejowa biegła nad Odrą, południowym cyplem Kępy Parnickiej, a dalej nad Parnicą, nad którą wybudowano dwa mosty kolejowe. Taki układ przetrwał 20 lat, zmuszając pociągi jadące z Poznania do Szczecina do wycofania się, by mogły wydostać się z dworca, uniemożliwiając tranzyt pociągów przez Szczecin[17].

Okazało się, że wobec powstania nowych linii – uruchomienia połączeń do Stargardu a potem Krzyża i Poznania oraz linii ze Szczecina do Stralsundu, wobec rozwijającego się w coraz szybszym tempie przemysłu i handlu Szczecina, dworzec wybudowany do obsługi zaledwie jednej linii kolejowej, nie był już w stanie sprostać dynamice rozwoju przewozów pasażerskich i towarowych. Wzrastająca liczba połączeń zmuszała władze do modernizacji budynku. Perony okazały się zbyt wąskie i krótkie, niebezpieczne dla podróżnych, a infrastruktura zbyt uboga wobec potrzeb rozwijajacego się prężnie miasta. Rosnące potrzeby spowodowały zatem, że przebudowano układ komunikacyjny, dzięki któremu pociągi kierujące się do Stargardu nie musiały być już wycofywane.

Wtedy to powstał dziewięćdziesięciometrowy pawilon z halami i poczekalniami, przechowalnią bagażu i kasami. Od tego czasu aż do ostatniej modernizacji, zakończonej w 2016 r., obiekt nie przeszedł większych zmian konstrukcyjnych. Głównymi inicjatorami kolei byli handlowcy, którzy liczyli na coraz większe zyski, toteż oni własnie zabiegali o usprawnienie przewozów kolejowych. Projekt przebudowy miał za zadanie opracować tajny radca rządowy T.A. Steinen. Stwo-

16 J. Simmons, *The Railways*..., s. 103.

17 *Dzieje Szczecina*..., t. 3, s. 57–58.

il. 5: Widok dworca po modernizacji od strony ul. Kolumba, maj 2016 r. (fot. Arkadiusz Drewnowski)

rzone przez niego plany przekraczały jednak możliwości finansowe spółki, stąd ograniczono się jedynie do zmiany charakteru dworca z czołowego na przelotowy, przedłużając tory linii, biegnącej do Berlina w kierunku północno-wschodnim. Zbudowano też tory równoległe i bocznice, które doprowadzały składy wagonów do magazynów towarowych. W tym celu zburzono duży magazyn na placu od strony miasta, przedłużając w ten sposób peron i prowadząc linię do nowego mostu zwodzonego. Już w 1841 r. wyspę Kępa Parnicka wykupiło Towarzystwo Budowy Kolei, w celu przeprowadzenia przez nią torów kolejowych oraz budowy głównego dworca towarowego. Obszar wyspy został podwyższony o 2 m nawiezionym w tym celu materiałem ziemnym. Nasyp kolejowy przeprowadzono przez południowy skraj Kępy i mostem kolejowym połączono ją z lewym brzegiem Odry. Most powyższy został w 1868 r. zlikwidowany i zastąpiony nowym, żelaznym, o długości 140 m z obrotowym przęsłem, przeprowadzonym w nowym miejscu przez północną część Kępy Parnickiej. Nowy most kolejowy, zbudowany poniżej starego, umożliwił przeprowadzenie łagodniejszego łuku torów linii ze Stargardu. Dworzec stał się w ten sposób przelotowy[18]. W 1868 r.

18 A. Mielcarek, *Transport...*, s. 110.

il. 6: Widok dworca po modernizacji od strony ul. Kolumba. W tle widoczny budynek wykorzystywany przed modernizacją przez Pocztę Polską, maj 2016 r. (fot. Arkadiusz Drewnowski)

zbudowano osobny dworzec towarowy przed Bramą Parnicką, realizując plan budowy nowego portu. Od węzła kolejowego nad Parnicą poprowadzono bocznice do prawego brzegu rzeki. Przy samej Parnicy kolej łączyła się z nabrzeżem o długości 245 m. Kępa Parnicka stała się centralną częścia portu, łacząc dawną lewobrzeżną część z nowoczesną, prawobrzeżną strefą portu Szczecina. W latach sześćdziesiątych XIX w. powstało zatem drugie nabrzeże portowe, posiadające linię kolejową[19].

Przy Bramie Parnickiej wykopano basen portowy, który połączono z kanałem. Basen umożliwiał barkom wpływanie wprost do terenów składowych z bocznicami kolejowymi, co bardzo usprawniało załadunek. Na tym samym terenie znajdowały się portowe składy drewna. Na odcinku pomiędzy Odrą a Parnicą skonstruowano zatem blaszany tunel, który miał chronić składy drewna przed iskrami z parowozów – istniał on do 1923 r. O nowych mostach na Odrze, które zastąpiły te drewniane i ich nowoczesnej konstrukcji pisały zagraniczne gazety[20].

19 *Dzieje Szczecina*..., t. 3, s. 62.

20 *Ponts du chemins de fer de Berlin à Stettin dans la vallée de l`Oder*, „Nouvelles annales de la construction" 1880, nr 1, s. 9–10.

il. 7: Widok dworca po modernizacji od strony ul. Kolumba, maj 2016 r. (fot. Arkadiusz Drewnowski)

Warto wspomnieć, że miejscowe kupiectwo optowało za budową nowego dworca między Grabowem a Drzetowem. Władze postanowiły jednak inaczej (choć nie znamy dziś powodów tej decyzji), by przedłużyć tory, prowadząc je przez most na Odrze i Parnicy, przekształcając w ten sposób dworzec czołowy w przelotowy[21].

Zmianie uległ sam budynek dworcowy. Dobudowano do niego podłużny pawilon. Architektura tego nowego budynku była charakterystyczna dla historyzmu okresu wilhelmińskiego. Trójrzędowy portyk z głównym wejściem i pawilonem z rzędem neoromańskich otworów okiennych stanowiły nawiązanie do idei średniowiecznego cesarstwa. Architektura przypominała o trwałości i bezpieczeństwie. W tym okresie dworzec zyskał też nowoczesną żeliwną konstrukcję, która stanowiła zadaszenie peronów i przetrwała do naszych czasów. Mniej więcej w tym samym czasie przy wjeździe na dworzec powstała nowoczesna w tamtym okresie nastawnia kolejowa (obecnie już nieczynna, zastąpiona przez nastawnię nieopodal dzisiejszej ul. Dąbrowskiego).

21 *Dzieje Szczecina...*, t. 3, s. 58.

Dworzec nastawiony był na wzrastającą ciągle obsługę pasażerów. Zachodzące zmiany sprzyjały nowym inicjatywom. W drugie połowie XIX w. daje się zauważyć wzrost kultury czytelniczej, a co za tym idzie przyrost liczby księgarń czy prywatnych wypożyczalni książek. Do takich należała sieć księgarń dworcowych. Pierwszą księgarnię na dworcu szczecińskim założył w 1855 r. znany tutejszy księgarz i wydawca Leon Saunier[22], który proponował podróżnym niezwykle bogatą ofertę wydawniczą. Wydawał podręczniki, albumy, encyklopedie, atlasy, mapy, muzykalia[23]. Saunier bardzo umiejętnie wykorzystał wzrastające zainteresowanie czytelnictwem z możliwościami, jakie stworzył w tym względzie rozwój kolejnictwa. Rozwinął też kontakty z Berlinem, zakładając sieć księgarń dworcowych, w których sprzedawano podróżnym gazety i książki[24]. Dzięki kolei Saunier sprowadzał do Szczecina, za pośrednictwem Berlina, różnego rodzaju zagraniczne nowości czytelnicze, co nakręcało koniunkturę wydawniczą. Jako pierwszy uzyskał też zgodę na sprzedaż książek w pociągu. Księgarnie Sauniera zaczęły powstawać na wielu europejskich dworcach. Ta pionierska działalność przyczyniała się do rozwoju czytelnictwa. Kwitła tzw. literatura wagonowa czyli lekka, przyjemna i objętościowo dostosowana do czasu podróży. Miała ona za zadanie umilać i skracać podróż. Trzeba bowiem pamiętać, że wobec hałasu, jaki wydawały jadące pociągi o trakcji parowej, rozmowa pomiędzy podróżnymi była bardzo utrudniona. Saunier trafił na swoistą „żyłę złota" i wykorzystując popyt na książki, oferował podróżnym nie tylko literaturę ale i gazety. Sam Saunier wydawał też nakładem swojego wydawnictwa dużo tytułów.

W 1879 r. część kolei na Pomorzu została oficjalnie, na mocy specjalnego dekretu, przejęta przez państwo, które chciało mieć kontrolę nad ważnymi zarówno strategicznie jak i gospodarczo liniami. W 1878 r. w Szczecinie utworzono państwową dyrekcję kolejową (*Königliche Direktion der Berlin-Stettiner Eisenbahn*)[25], którą jednak zlikwidowano trzy lata później. Koleje pomorskie przejęła dyrekcja w Berlinie, a w 1895 r. ponownie utworzono w Szczecinie Królewską Dyrekcję Kolejową (*Königlichen Eisenbahndirektion in Stettin*), której siedzibę stanowił piękny, trójkondygnacyjny gmach z 1858 r.[26], stojący w pobliżu ratusza miejskiego. Budynek zdobiła neorenesansowa dekoracja. W latach siedemdziesiątych XIX w. nadano budynkowi cechy reprezentacyjne, dodając kolumnowy portyk oraz

22 W. Łopuch, *Miasto, dworzec, rzeka...*, s. 18.

23 J. Kosman, *Z dziejów bibliotek pruskiej prowincji Pomorze w XIX i poczatkach XX wieku*, Szczecin 2013, s. 21.

24 *Z dziejów bibliotek pruskiej...*, s. 22.

25 *Berlin und seine Eisenbahnen*, Bd. 1, Berlin 1896, s. 182.

26 Wcześniej mieściła się tu Dyrekcja Towarzystwa Kolei Berlińsko-Szczecińskiej i Prowincjonalna Dyrekcja Podatkowa. Obecnie w budynku mieści się siedziba Zakładu Transportu Kolejowego w Szczecinie spółki PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.

il. 8: Hall dworca po modernizacji przy wejściu od strony ul. Kolumba, maj 2016 r. (fot. Arkadiusz Drewnowski)

wieńczącą balustradę z wazonami na narożach. Nad portykiem ustawiono zaś cztery alegoryczne figury. Ściany ozdobiono pilastrami[27].

Ten okres intensywnego rozwoju miasta oraz rozwoju szczecińskiej gospodarki i handlu, wzrost liczby mieszkańców sprzyjał nowym inwestycjom kolejowym oraz rozwojowi komunikacji miejskiej. Wtedy to wybudowano linię kolejową do Świnoujścia. Pod koniec stulecia (1896 r.) powstała szczecińska obwodnica kolejowa, biegnąca do Jasienicy, którą następnie przedłużono do Trzebieży. W tym czasie powiększony został też budynek dworca głównego. Od strony peronów postawiono przybudówkę oraz wydłużono budynek od jego północnej strony[28].

Pierwszy most łączący Kępę Parnicką i dworzec oddano do użytku już w 1854 r. Znajdował się on na wylocie ul. Składowej. Nową, stalową konstrukcję oddano do użytku w 1900 r. – znajdowała się na wylocie ul. Wiatru od Morza. Przebiegała przez południowy skraj Wyspy Przymoście. Wylot mostu znajdował się na górnym tarasie, naprzeciwko dworca. Z mostu ostały się jedynie wieżyczki wjazdowe na Kępę Parnicką.

27 W. Łopuch, *Miasto, dworzec, rzeka...*, s. 21–24.

28 Tamże.

Pod koniec XIX w. dworzec w Szczecinie stał się świadkiem ważnych wydarzeń. We wrześniu 1895 r. z Poczdamu do Szczecina wjechał specjalny pociąg dworski z cesarzem austriackim Franciszkiem Józefem I, który gościł u cesarzowej pruskiej Augusty Wiktorii. Po drodze do pociągu dosiadł się Albert, król Saksonii. Monarchowie udawali się na specjalne cesarskie manewry do Szczecina, gdzie oczekiwał ich król Prus, cesarz niemiecki – Wilhelm II. Manewry stały sie okazją do wielkich uroczystości. Zaproszono do Szczecina panujących państw Trójprzymierza, państw Rzeszy i obserwatorów zagranicznych. Przyjazd na dworzec w Szczecinie cesarza austriackiego Franciszka Józefa I opisywały lokalne gazety. Wydarzenia te opisywał również w swoich wspomnieniach Eugeniusza Ketterl[29], kamerdyner cesarza austriackiego. Cesarze oglądali manewry wojskowe w okolicach Kołbaskowa. W dniu odjazdu mieszkańcy miasta utworzyli szpaler od zamku, gdzie odbył sie obiad pożegnalny, aż do dworca kolejowego. Wśród okrzyków i wiwatów, krótko przed piątą, przybyli obydwaj cesarze. Po wymianie pozdrowień, cesarze rozmawiali z nadburmistrzem i nadprezydentem miasta. Po serdecznym pożegnaniu władców, austriacki cesarz wsiadł do salonki żegnany okrzykami przybyłych tłumnie mieszkańców miasta. Pociąg przez Stargard, Poznań i Wrocław pojechał do Wiednia.

Wiek XX

Przełom wieków przyniósł kolejne zmiany w wyglądzie budynku dworca głównego. Około 1900/1901 r. na obecnej ul. Krzysztofa Kolumba (dawniej *Oberwiek*), obok istniejącego dworca wzniesiono budynek, który przetrwał do czasów współczesnych (jeszcze do niedawna była to siedziba poczty). Jego projektantem był Otto Scabell. Ponadto chcąc rozświetlić budynek istniejącego dworca przebudowano okna przy wejściu (z trzech do pięciu podwójnych).

Na kolejną modernizację dworzec kolejowy w Szczecinie czekał do lat trzydziestych XX w. Zmianie uległ wygląd obiektu, który dostosowano do stylu niemieckiej architektury. W latach 1925–1926 dobudowano budynek z lokalami handlowymi, w których do dziś mieszczą się sklepy i restauracje. Do współczesności nie dotrwało zabytkowe wyposażenie wnętrza budynku. Jako oryginalne zachowały się jedynie konstrukcje wiat peronowych.

Budynek dworca dostosowano po raz kolejny do potrzeb podróżnych, wzbogacając jego funkcje użytkowe, przede wszystkim handlowe i gastronomiczne. Podróżni mogli oczekiwać na podróż w naprawdę komfortowych warunkach. Hol z kasami biletowymi był obszerny. Była tam też poczekalnia. Znalazły się tam sklepiki oraz księgarnia. U góry można było zobaczyć dużą mapę turystyczną

29 E. Ketterl, *Wspomnienia kamerdynera cesarza Franciszka Józefa I*, tłum. A. Kroh, Kraków 1990.

il.9: Widok na kładkę do ul. Owocowej nad torami od strony peronu 1, maj 2016 r. (fot. Arkadiusz Drewnowski)

całego Pomorza, a po przeciwległej stronie podobnie dużą mapę turystyczną Szczecina. Podróżni mogli spożyć posiłek w eleganckiej, obszernej dworcowej restauracji z piękną Salą Książęcą. Serwowano w niej w niezwykłej atmosferze, w przyciemnionej Sali, warstwowy tort lodowy z lodów Cassatte. Restauracja miała podświetlaną podłogę i cieszyła się świetną opinią. Gościom umilały czas występy orkiestry[30].

Warto jednak wspomnieć o śmiałych koncepcjach przebudowy Szczecina, opracowywanych przez architektów III Rzeszy, którzy stworzyli nowe wizje wielkiego, w założeniu w przyszłości milionowego, miasta. Stacja i dworzec kolejowy miały być przeniesione. Autorem odważnego projektu był architekt i urbanista Karl Weishaupt. Nową stację planowano usytuować w rejonie dzisiejszej ulicy Kusocińskiego i Sowińskiego (w pobliżu ulicy Narutowicza). Nowy dworzec miał mieć aż osiem peronów. Pociągi przejeżdżałyby przez Pomorzany, następnie skręcałyby w lewo na nowy dworzec, a dalej tory prowadziłyby w kierunku dworca na Turzynie. Ten z kolei po rozbudowie miał pełnić funkcję dworca

30 W. Łopuch, *Miasto, dworzec, rzeka...*, s. 27.

towarowego. Projekt Weishaupta zakładał, że obok dużego budynku dworca powstanie duży plac, wokół którego staną budynki użyteczności publicznej i hotele. Zamierzano również przebudować ulicę Narutowicza, chcąc uzyskać jej bezkolizyjne skrzyżowanie z aleją Piastów, poprzez budowę nowego wiaduktu. Istniejące na terenie obecnego dworca budynki zamierzano natomiast rozebrać i teren zamienić w park. Na szybką realizację projektu brakowało jednak pieniędzy a kres planom położyła ostatecznie wojna. Linia kolejowa w Szczecinie została bardzo zniszczona podczas wojny (w 90%), sam budynek dworca w wyniku ostrzałów artyleryjskich, również ucierpiał. Zniszczenia odbudowano po wojnie[31].

Lata powojenne

Po wojnie Szczecin znalazł się w granicach Polski. Podstawowym zadaniem stało się zorganizowanie polskiej administracji kolejowej w okręgu zachodniopomorskim. Przystąpiono do odbudowy zniszczeń, przywrócenia zniszczonej w blisko 50% trakcji kolejowej, naprawy dworca – zwłaszcza, że pociagi miały przywozić rzesze repatriantów, mających osiedlić się w Szczecinie. Sieć kolejowa była bardzo zniszczona, o czym świadczą wspomnienia pierwszych osiedleńców. Jeden z nich opisywał podróż z Poznania do Stargardu w dniu 13 lipca 1945 r, która trwała 19 godzin[32]. Pociąg ze Stargardu do stacji Gumieńce jechał kilka godzin, wlokąc się z trudem po drewnianym, prowizorycznym moście na Odrze. Pasażerowie słyszeli trzaski belek; *kto w ten sposób pierwszy raz odbył podróż przez ów pamiętny most, ten przy następnych przejazdach wysiadał z wagonu i w odległości kilkunastu metrów za pociągiem szedł pieszo. Za mostem pociąg przystawał czekając na pasażerów*[33]. Pociag zatrzymywał się na stacji Gumieńce, skąd pieszo trzeba było iść do centrum Szczecina.

17 sierpnia 1945 r. po prowizorycznym odbudowaniu i uporządkowaniu Dworca Głównego, wjechał tutaj pierwszy pociąg z repatriantami z głębi kraju[34]. Pociągi do Szczecina dojeżdżały przez stację Gumieńce z racji tego, że odcinek Wstowo – Szczecin Główny nie został jeszcze odbudowany. Okres odbudowy infrastruktury oraz dworca trwał do 1949 r. W 1945 r. zorganizowano też na terenie dworca placówkę Służby Ochrony Kolei. W sierpniu 1945 r. na terenie Dworca Głównego w Szczecinie uruchomiono oświetlenie. Pod koniec lat siedemdziesiątych przeprowadzono elektryfikację węzła szczecińskiego. Pierwszy pociąg elektryczny wjechał na stację Szczecin Główny 15 grudnia 1978 r. Na dworcu zawieszono pamiatkową tablicę, która upamiętnia to wydarzenie.

31 *Dzieje Szczecina 1945–1990*, red. T. Bielecki, Z. Silski, t. 4, Szczecin 1998, s. 290.

32 F. Buchtalarz, *Pierwsze lata nad Odrą – na ziemi szczecińskiej*, [w:] *Pamiętniki osadników Ziem Odzyskanych*, oprac. Z. Dulczewski, A. Kwilecki, Poznań 1970, s. 505–507.

33 Tamże, s. 511.

34 *Kolej na Pomorzu Zachodnim 1945–1999*, red. J.M. Kosacki, Szczecin 1999, s. 16–17.

il. 10: Widok na peron 1, maj 2016 r. (fot. Arkadiusz Drewnowski)

Budynek dworca, który przetrwał w niezmienionej formie do remontu w 2015 r. był w całości konstrukcją, jaka dotrwała z roku 1900 po przeróbce prawego skrzydła, która nastąpiła w 1925 r. Jeszcze do niedawna dworzec był typowym obiektem usługowo-handlowym, przestarzałym i wymagającym modernizacji. W budynku dworca znalazło się mnóstwo małych obiektów usługowo-handlowych z kilkoma kioskami z prasą, niewielkimi delikatesami, fryzjerem, kantorem, sklepikiem z pamiątkami, pocztą, barami i restauracją (zamkniętą w ostatnich latach), cukiernią, itp. Na dworcu było dziewięć kas biletowych i punkt informacji kolejowej oraz informacji turystycznej. W holu głównym znajdowała się kolorowa mozaika z mapą Pomorza Zachodniego (jest tam do dziś), która zastąpiła dawną mozaikę z mapą niemiecką. We wnętrzu dominowała szara kolorystyka. Podłogę wyłożono brązowo-szarymi kaflami a ściany brązowymi płytami marmurowymi.

W 2007 r. dworzec został częściowo wyremontowany w związku z finałem regat *The Tall Ships Races*. Odnowiona została elewacja gmachu od strony ulicy Krzysztofa Kolumba, a także odświeżony został hol dworca. Wyremontowano zabytkowe wiaty nad peronami oraz perony, zamontowano nowe oświetlenie, usunięto pokrycie azbestowo-cementowe z zadaszenia, a także zamontowano nowe oraz ławki.

il. 11: Widok na peron 2 z peronu 3, maj 2016 r. (fot. Arkadiusz Drewnowski)

Dworzec na miarę XXI w.

Od lat mówiło się o większym projekcie, noszącym nazwę Pasaż Handlowy „Szczecin Główny", który zakładał utworzenie w budynku dworca pasażu handlowo-usługowego, przeznaczając część powierzchni zmodernizowanego budynku na cele gastronomiczne i usługi hotelarskie. Głosy krytyczne zarzucały, że dworzec był za ciasny, przestarzały i niefunkcjonalny. 20 grudnia 2010 r. prezydent miasta Szczecina Piotr Krzystek podpisał umowę z Jackiem Prześlugą, ówczesnym członkiem zarządu PKP SA i Zbigniewem Zarychtą, członkiem zarządu PKP Polskie Linie Kolejowe SA w sprawie przebudowy dworca i jego okolic. Planowano, że do końca 2014 r. na terenie obecnego dworca i na terenach przyległych ma zostać stworzone Zintegrowane Centrum Komunikacyjne. Realizacja przeciągnęła się w czasie, napotykając po drodze rozmaite problemy. 1 października 2014 r. PKP SA podpisały umowę z wykonawcą robót – konsorcjum Winnicki i Maxto.

Trwająca od 2015 r. modernizacja dworca Szczecin Główny, współfinansowana ze środków Unii Europejskiej w ramach Programu Operacyjnego „Infrastruktura i Środowisko", umożliwiła powstanie w Szczecinie dużego, nowoczesnego i funkcjonalnego dworca, o wysokim standardzie obsługi pasażerów. Priorytetem

stała sie tu funkcjonalność obiektu kolejowego, czyli właściwe sterowanie strumieniem pasażerów. Prace objęły remont peronów 1 i 4 oraz budowę nowej kładki (ze schodami stałymi, ruchomymi i windami), na którą wejście prowadzi po schodach ruchomych bezpośrednio z budynku dworca. Wyburzona została część starego budynku, a w jej miejscu powstał nowy dwukondygnacyjny obiekt. Całkowita przebudowa czeka również pozostałą część dworca. Część prac, czyli przebudowa peronów 2 i 3, wiaty nad peronami 1, 2, 3 oraz remont starej kładki została przesunięta na przyszłość.

Przy okazji modernizacji dworca mówi się o innej potrzebnej inwestycji, mianowicie o budowie centrum przesiadkowego, tzw. Dworca Górnego przy ul. Owocowej–Korzeniowskiego w sąsiedztwie Dworca PKS. Projekt zakłada budowę zadaszonego, zintegrowanego dworca, gdzie znajdować się będą kasy biletowe, poczekalnia, przechowalnia bagażu i część gastronomiczna, a bezpośrednio przed budynkiem miejsca postojowe dla autobusów, busów oraz taxi. Projekt zakłada, że budynek będzie połączony kładką prowadzącą bezpośrednio do zmodernizowanych peronów i budynku kolejowego Dworca Głównego. Takie połączenie umożliwi szybkie i bezkolizyjne przemieszczanie się podróżnych w komfortowych warunkach. Projekt ten wspisuje się w nowoczesną koncepcję dworca kolejowego jako wielofunkcyjnego obiektu o rozbudowanej strukturze, który ma stać się węzłem komunikacyjnym, łączącym różne środki transportu jak kolej, tramwaj, autobus itd.

Dzisiejszy dworzec kolejowy zwraca uwagę dużo większym zagospodarowaniem przestrzeni publicznej. Sprzyja temu atrakcyjna lokalizacja w centrum miasta. Obecny dworzec w dużo większym stopniu spełnia też funkcje handlowo-usługowe. Wzrosła gama usług gastronomicznych. Zjawisko to wpisuje się w ogólną, popularną dziś tendencję powstawania coraz większej ilości sklepów oraz usług w przestrzeni dworców kolejowych. Dworce przeobrażają się w centra handlowe[35]. W przestrzeni wewnętrznej dworca pojawiło sie wiele udogodnień dla pasażerów, nieznanych tutaj dotąd, jak np. automaty biletowe. Czytelna i jednolita identyfikacja wizualna ułatwia poruszanie się pasażerom.

Dworzec w Szczecinie w niczym nie przypomina już XIX-wiecznego obiektu. Jego ewolucja biegła od pięknego pałacu aż do budynku nowoczesnego, maksymalnie dostosowanego do oczekiwań podróżnych XXI w. Obecny budynek dworca symbolizuje funkcjonalność i nowoczesność i ma za zadanie maksymalnie skrócić i ułatwić oczekiwanie na pociąg, zapewniając podróżnym zaspokojenie wszystkich podstawowych potrzeb. Pozostaje on jednak obiektem unikatowym na skalę kraju, a wszystko przez jego położenie, które nie zmieniło się od początku jego powstania. Wciśnięty między rzekę, fort i skarpę, wybudowany

35 A. Pięt, *Przestrzeń publiczna wewnątrz dworców kolejowych i w ich otoczeniu*, „Architecturae et Artibus" 2014, nr 3, s. 48.

il. 12: Widok dworca po modernizacji od strony ul. Kolumba, maj 2016 r. (fot. Arkadiusz Drewnowski)

w latach 1842–1843 jako dworzec czołowy, stosunkowo długi i wąski, nie zmienił jednak swego pierwotnego położenia. Choć po ostatniej modernizacji zmienił w dużej mierze swój kształt i wygląd, wciąż stoi w tym samym miejscu. Oczywiście jest teraz jednym z najnowoczesniejszych tego typu obiektów w kraju. Po dawnym dworcu niewiele już pozostało. Jedynym, jak oficjalnie podało biuro prasowe PKP SA, odkryciem odnotowanym na dworcu Szczecin Główny jest zabytkowy strop z XIX w. (w jednym z pomieszczeń budynku głównego). Strop został zdemontowany pod nadzorem konserwatora zabytków i zabezpieczony. Po renowacji ustawiony został obok budynku zmodernizowanego dworca.

Od momentu powstania budynek dworca był kilkakrotnie przebudowywany. Rozwój gospodarczy i demograficzny, zachodzące przemiany społeczne, w tym zmiany obyczajów i mentalności sprawiały, że kolej musiała nadążać za wciąż zmieniającymi się potrzebami ludzkimi. Dworzec szczeciński pozostawał nie tylko obiektem architektonicznym. Był miejscem spotkań wszystkich grup społecznych, obiektem wokół którego powstawały hotele, restauracje, sklepy. Podróżny na dworcu miał się czuć nie tylko komfortowo, ale dzięki powiązanym usługom miał mieć zapewnioną sprawną komunikację z centrum miasta, z jego dalszymi dzielnicami czy obszarami podmiejskimi. Kolejne rozbudowy były powodowane

wzrostem liczby ludności, a co za tym idzie wzrostem liczby pasażerów, wzrostem ilości i częstotliwości połączeń pasażerskich, rozbudową węzła kolejowego oraz powstaniem nowych linii, ich modernizowaniem, skróceniem czasu podróży, wzrostem potrzeb, a przede wszystkim wzrastającym na przestrzeni lat tempem życia i nowymi oczekiwaniami pasażera. Przemiany te znalazły odbicie w wyglądzie budynku dworcowego oraz towarzyszących mu obiektów, a także dostosowaniem ich do potrzeb podróżnych. Prześledzenie zmian wyglądu i funkcji dworca kolejowego w Szczecinie jest odbiciem zachodzących w mieście procesów historycznych, gospodarczych i społecznych.

Bibliografia

- *Berlin und seine Eisenbahnen*, Bd. 1, Berlin 1896
- Buchtalarz F., *Pierwsze lata nad Odrą – na ziemi szczecińskiej*, [w:] *Pamiętniki osadników Ziem Odzyskanych*, oprac. Z. Dulczewski, A. Kwilecki, Poznań 1970
- *Dzieje Szczecina 1806–1945*, red. B. Wachowiak, t. 3, Szczecin 1994
- *Dzieje Szczecina 1945–1990*, red. T. Bielecki, Z. Silski, t. 4, Szczecin 1998
- Estreicher K., *Historia sztuki w zarysie*, Kraków 1973
- Ketterl E., *Wspomnienia kamerdynera cesarza Franciszka Józefa I*, tłum. A. Kroh, Kraków 1990
- *Kolej na Pomorzu Zachodnim 1945–1999*, red. J.M. Kosacki, Szczecin 1999
- Kosman J., *Z dziejów bibliotek pruskiej prowincji Pomorze w XIX i poczatkach XX wieku*, Szczecin 2013
- Łopuch W., *Dzieje architektoniczne nowoczesnego Szczecina 1808–1945*, Szczecin 1999
- Łopuch W., *Miasto, dworzec, rzeka... Historia dworca w Szczecinie – stacji na trasie kolei Berlińsko-Szczecińskiej*, „Zeszyty Szczecińskie", t. 14, 2005
- Meeks C.L.V., *The Railroad Station: An Architectural History*, New Haven, 1956
- Mielcarek A., *Transport drogowy, wodny i kolejowy w gospodarce prowincji pomorskiej w latach 1815–1914*, Szczecin 2000
- Pięt A., *Przestrzeń publiczna wewnątrz dworców kolejowych i w ich otoczeniu*, „Architecturae et Artibus" 2014, nr 3
- *Ponts du chemins de fer de Berlin à Stettin dans la vallée de l`Oder*, „Nouvelles annales de la construction" 1880, nr 1
- Rymar M., *Architektura dworców Kolei Karola Ludwika w Galicji w latach 1855–1910*, Warszawa 2009
- Simmons J., *The Railways of Britain*, London 1961
- Zaremba P., Orlińska H., *Urbanistyczny rozwój Szczecina*, Poznań 1965

Paulina Dąbrosz-Drewnowska, Arkadiusz Drewnowski, Architectural Changes of Szczecin Main Station

The article presents the history and architectural changes of Szczecin Main Station (Szczecin Główny). The authors discuss the changing architecture of the railway station over the years, starting from the year 1843 when Szczecin was connected by rail with Berlin, as well as historical processes and social-economic context which influenced the architecture in the immediate vicinity of the railway station in the following years. The last part of the article discusses the most recent changes which took part in 2015 and which transformed the building of the station to meet modern standards and expectations of the 21st century travellers.

Keywords:

rail transport, railway station, architecture, Szczecin

Słowa kluczowe:

transport kolejowy, dworzec kolejowy, architektura, Szczecin

ANDRZEJ MIELCAREK
(Uniwersytet Szczeciński)

PROJEKTY BUDOWY KOLEI SZCZECIN – ŚWINOUJŚCIE PRZEZ ZALEW SZCZECIŃSKI

Porty, które rozwinęły się w średniowieczu położone były zwykle w ujściach rzek w pewnej odległości od wybrzeża morskiego. Na drodze prowadzącej z wybrzeża morskiego powstawały awanporty. Przemiany gospodarcze w XIX w. i związany z tym rozwój transportu zmusił koła gospodarcze w miejscowościach portowych do działań na rzecz pogłębienia torów wodnych, a także przeprowadzenia linii kolejowych do awanportów.

Droga do morza ze Szczecina biegła przez Odrę, Zalew Szczeciński i rzekę Świnę. Dostęp do portu był w czasie zimy utrudniony lub też w ogóle niemożliwy. Utrzymanie stałej komunikacji niezależnie od warunków atmosferycznych zapewniała kolej żelazna.

Artykuł został poświęcony przede wszystkim działaniom na rzecz przeprowadzenia linii kolejowej najkrótszą drogą ze Szczecina do Świnoujścia przez Zalew Szczeciński, które prowadzono od końca lat pięćdziesiątych do lat sześćdziesiątych XIX w. Promotorzy tej kolei skupiali uwagę na sposobie przekroczenia Zalewu, co było najtrudniejszą i najbardziej kosztowną częścią przedsięwzięcia. W artykule zostaną pokazane poszczególne rozwiązania tego problemu wraz próbami oszacowania kosztów budowy. Artykuł zawiera także informacje o losach tej idei po roku 1945 r.

Uwarunkowania komunikacji między Szczecinem a Świnoujściem

Między Szczecinem a Świnoujściem statki płynęły krętym szlakiem wodnym aby przez Świnę, jedno z ujść Odry, dotrzeć do Morza Bałtyckiego. Po wojnach napoleońskich, w związku ze wzrostem wielkości statków, zaczęto budować port w Świnoujściu i pogłębiać tor wodny. W latach czterdziestych XIX w. dzięki pomocy holowników żaglowce sprawniej przebywały drogę między Szczecinem a Świnoujściem. Problemem pozostawała jednak zimowa przerwa w żegludze, która do czasu wprowadzenia lodołamaczy (w końcu lat osiemdziesiątych XIX w.) trwała przez minimum trzy miesiące[1].

1 A. Mielcarek, *Rozwój floty i żeglugi pruskich portów południowego i wschodniego*

W tych warunkach odpowiednie funkcjonowania i konkurencyjność portu szczecińskiego mogła jedynie zapewnić kolej. Szczecin zyskał połączenia tym środkiem transportu najpierw z Berlinem (1843 r.), potem z Poznaniem (1848 r.) i dalej z Wrocławiem. Następnie połączono ze Szczecinem ważniejsze miasta prowincji pomorskiej – Koszalin i Kołobrzeg w 1859 r. oraz Stralsund w 1863 r.[2] Kolejnym krokiem dla rozwoju szczecińskiego portu powinna się stać budowa linii kolejowej, która połączyłaby go ze Świnoujściem (prowadząc przez północne, przemysłowe dzielnice Szczecina).

Przygotowanie do budowy kolei przez Zalew Szczeciński

Koleją tą było zainteresowane kupiectwo szczecińskie, ponieważ rozszerzyło się zaplecze portu oraz zwiększyły się jego obroty. Wspomniane już trudności związane z warunkami pogodowymi wzmacniała jeszcze niedostateczna głębokość istniejącej drogi wodnej. Z powodu przerwy zimowej cierpiał handel i przemysł, którym w czasie zimy brakowało węgla przywożonego z Anglii[3].

Budową połączenia kolejowego do Świnoujścia interesowały się władze prowincji pomorskiej. Nadprezydent Ernst K.F.W. Sefft von Pilsach zaproponował opracowanie planów radcy budowlanemu Emilowi H. Hartwichowi. Ten określił koszt budowy na 6 mln tal. i wskazał, że realizacja projektu wymagałaby udziału w nim państwa oraz miasta Szczecina. Odmówił jednak sporządzenia planów budowy[4]. Nadprezydent zwracał się także do dyrekcji Towarzystwa Kolei Górnośląskiej (*Oberschlesische Eisenbahn*), która jednak bardziej była zainteresowana budową połączenia prowadzącego ze Stargardu do Świnoujścia-Warszowa[5].

Mimo to podjęte zostały prace wstępne. Miarą zainteresowania budową linii kolejowej przez Zalew był udział w finansowaniu tych prac w 1859 r. Korporacja kupiectwa szczecińskiego zadeklarowała 400 tal., kasa miejska Szczecina 1000 tal, a Kasa Główna Towarzystwa Kolei Berlin – Szczecin (*Berlin-Stettiner Eisenbahn-Gesellschaft*) 400 tal.[6]

wybrzeża Bałtyku w latach 1815–1914, Szczecin 1993, s. 79–80.

2 H.-W. Scharf, *Eisenbahnen zwischen Oder und Weichsel*, Freiburg 1981, s. 545–551, 553–557, Anhang 8. Por. też: A. Mielcarek, *Transport drogowy wodny i kolejowy w gospodarce prowincji pomorskiej w latach 1815–1914*, Szczecin 2000, s. 196–202.

3 Archiwum Państwowe w Szczecinie (dalej: APSz), Naczelne Prezydium Prowincji Pomorskiej w Szczecinie (zespół nr 73, dalej: NPPP), sygn. 2073, k. 20–21, Minister handlu do nadprezydenta prowincji pomorskiej, 20 grudnia 1866 r. J. Stanielewicz, *Starania Szczecina o wybudowanie linii kolejowej do Świnoujścia przez Zalew Szczeciński w XIX wieku*,. „Przegląd Zachodniopomorski" 1972, zesz. 2, s. 56–57.

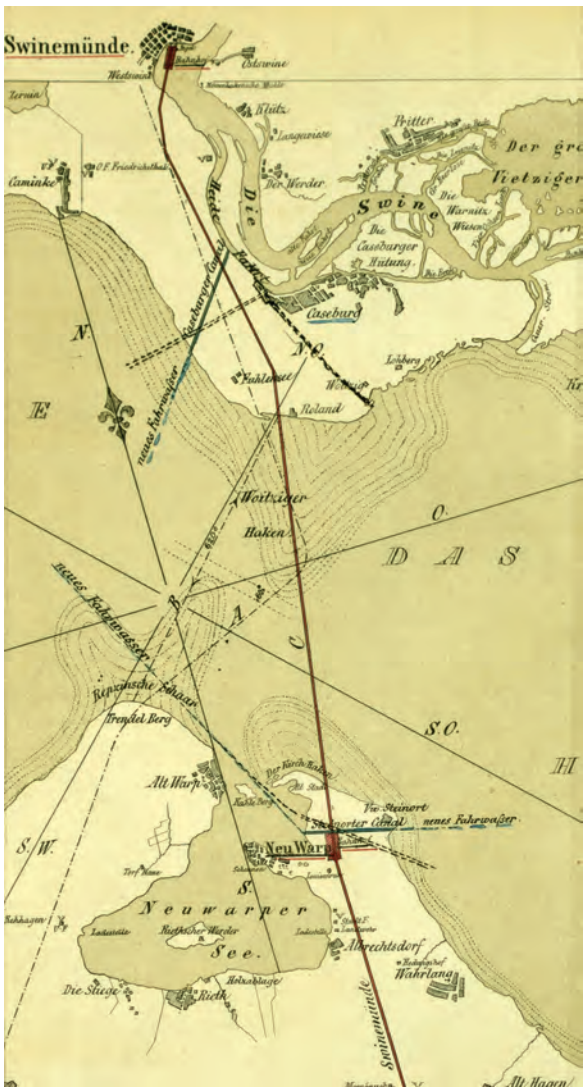
4 APSz, NPPP, sygn. 2070, k. 204–206, 3 kwietnia 1859 r.

5 Tamże, k. 273, 28 września 1859 r.

6 Tamże, k. 447, Königliche Regierung Hauptkasse, 22 października 1859 r.

Projekty radców budowlanych Steina i Exnera

Tajny radca rządowy Theodor A. Stein w grudniu 1859 r. sporządził, na zlecenie nadprezydenta prowincji Ernsta K.F.W. Sefft von Pilsacha, swój projekt i porównał go z projektem radcy budowlanego H. Exnera[7]. Projektowana kolej na lewym brzegu Odry miała być częścią szlaku prowadzącego z Anglii na północ Europy oraz służyć Szczecinowi w jego walce z konkurencją Hamburga. Kolej ta pozwoliłaby wykorzystać możliwości, jakie dało zniesienie ceł sundzkich w 1857 r. oraz miała uzasadnienie militarne, ponieważ połączyłaby dwie ważne twierdze[8].



Według projektu T.A. Steina nowy szlak miał rozpoczynać się na istniejącej linii Berlin – Szczecin, w odległości ok. 5,6 km od Gumieniec (*Scheune*, Szczecin Gumieńce) i prowadzić przez Mierzyn (*Möhringen*), Tanowo (*Falkenwalde*), Myślibórz Wielki (*Gr. Mützelburg*), Nowe Warpno (*Neuwarp*), Roland (na wyspie Uznam) do Świnoujścia.

Kluczowym problemem dla budowy tej kolei było przekroczenie Zalewu (na długości 9,3 km), gdzie 6,2 km miało przebiegać na odcinku wodnym mającym głębokość 1,88 m, a 3,1 km na mającym głębokość od 5,02 m do 7,53 m. Z pozostałej części

il. 1: Projekty wytyczenia trasy kolejowej przez Zalew Szczeciński. A, B – projekt Exnera. C – projekt Steina. (źródło: APSz, NPPP, sygn. 2087, *Karte der projectirten Eisenbahn von Stettin nach Swinemünde auf der linken Oderufer. Zum Promemoria vom 18 December 1859. Promemoria*...)

7 APSz, NPPP, sygn. 2087, *Promemoria den Bau einer Eisenbahn von Stettin* über *Neuwarp durch das Haff nach Swinemünde betreffend* (druk).

8 Tamże, s. 1.

60-kilometrowej trasy pewne trudności mogły stwarzać jedynie prace ziemne w okolicy Mierzyna, Bezrzecza (*Brunn*), Wołczkowa (*Völschendorf*) i przy budowie dworca w Świnoujściu.

Promemoria Steina była w dużej mierze poświęcona krytyce projektu radcy rejencji i budowlanego H. Exnera, który proponował wykorzystanie płycizn w miejscach zwanych Schaaren i Haken. Na planie była to linia A. Część trasy nad wodą o głębokości od 3,76 m do 8,79 m miała długość 1619,5 m. Była jednak dłuższa o 1054,5 m od linii B biegnącej z Altwarp (*Stare Warpno*) do Roland. Wyznaczając przebieg linii należało, według Steina, brać pod uwagę zjawiska lodowe. Wiatry zachodnie wpychają lód w zatokę przy Soldemin, Vogelsang i Kaminke. Wobec tego zamiast proponowanej przez H. Exnera linii A (Altwarp – Roland) przebiegającej łukiem, Stein proponował rozpatrzyć najpierw linię B Altwarp – Roland. Przy uwzględnieniu kierunków ruchu lodów najkrótsza linia do Szczecina powinna biec jednak linią C z Podgrodzia (*Altstadt*) przy Nowym Warpnie do Roland. Na odcinku przez Zalew byłaby jednak dłuższa o 1469 m od linii B z Altwarp.

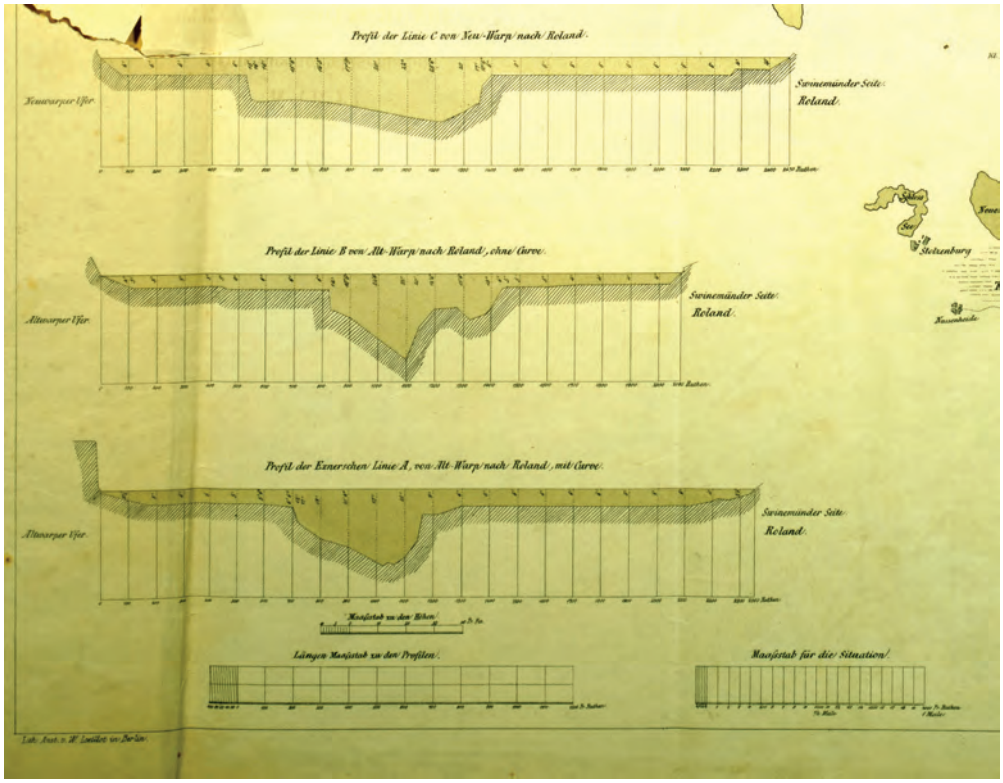
Na długości 6176,6 m linia C miała przebiegać nad płyciznami, a na długości 3126 m nad głębszą częścią Zalewu. W sumie trasa przez Zalew miałaby długość 9302,6 m. Nasyp tej linii byłby mniej wystawiony na nacisk lodów (najsilniejszy przy wietrze południowo-zachodnim)[9]. Linia C była, na odcinku przez Zalew, dłuższa o 1468,8 m od linii B. W całości linia z Roland przez Nowe Warpno miała być o 3,75 km krótsza od linii przez Altwarp i przebiegałaby po łatwiejszym terenie.

Ponieważ linia kolejowa przebiegałaby na tamie konieczne było zapewnienie komunikacji między większą i mniejszą częścią Zalewu. Dla części tamy zbudowanej na płyciźnie o głębokości 1,88 m na długości 6176,6 m wystarczyłby nasyp umocniony palami i obłożony kamieniami. Usypanie tamy w części Zalewu o głębokości 5–7,8 m mogło sprawiać trudności. W tym miejscu tama byłaby najmniej wytrzymała, a należałoby tam też zapewnić przejście dla statków. H. Exner zaproponował zatem w tym miejscu most o długości 2,8 km. Zapewniłoby to utrzymanie równego poziomu wody w obu częściach Zalewu. Byłaby to jednak, ze względu na konieczność wytrzymania naporu lodów, konstrukcja droga[10]. Ponieważ wysokość masztów żaglowców osiągała wówczas 27 m, zatem most musiałby mieć wysokość 30,13 m (również nasyp musiał być zatem odpowiednio wyższy). W tej sytuacji H. Exner zaproponował most zwodzony wraz ze śluzą z dwuskrzydłowymi wrotami (aby statki mogły przepływać bezpiecznie przez wąskie przejście pod mostem). Dodatkowo po obu stronach mostu musiałyby powstać przystanie o głębokości 5,02 m dla statków oczekujących na śluzowanie[11].

9 Tamże, s. 1–2.

10 Tamże, s. 3.

11 Tamże, s. 5.



il. 2: Przekroje dna dla poszczególnych tras – od dołu A, B, C.
(źródło: APSz, NPPP, sygn. 2087, *Karte der projectirten Eisenbahn von Stettin nach Swinemünde auf der linken Oderufer. Zum Promemoria vom 18 December 1859. Promemoria...*)

Ze względu na koszty budowy mostu zwodzonego i przystani Stein odrzucił projekt H. Exnera. Przedstawił korzystniejsze (i tańsze), jak sądził, rozwiązanie dla żeglugi, to jest budowę kanału między Nowym Warpnem a Miroszewem (*Steinort*). Miałby on szerokość 37,7 m i głębokość 3,1 m. Nad nim znaleźć się miał most zwodzony. Takie rozwiązanie ułatwiłoby budowę przystani (planowano wykorzystać po zachodniej stronie Jezioro Nowowarpieńskie, a po wschodniej wystarczyłyby dwa mola). Wspomniany most zwodzony (dwa przęsła po 12,5 m rozpiętości) mógłby służyć także innym pojazdom oraz umożliwiłby przepływanie pod nim parowców bocznokołowych[12].

Na północnym brzegu Zalewu należałoby także zbudować kanał o głębokości 1,88 m, w pobliżu Fuhlensee do Mulnika (*Heidefahrt*) (odnoga Świny) przy Karsiborzu (*Caseburg*). Grunt wydobyty przy budowie kanału mógłby posłużyć do sypania tamy. Kanał o głębokości 1,88 m, szerokości po dnie 18,8 m i skarpą o wysokości 47 cm miałby służyć żegludze kabotażowej. Była to szerokość

12 Tamże, s. 6–7.

wystarczająca dla łodzi odrzańskich mających zwykle szerokość 5,3 m. Nad kanałem miał być zbudowany jednoramienny most zwodzony o rozpiętości 6,9 m. Korona tamy powinna była mieć szerokość 30,13 m i miała zostać obłożona blokami granitowymi, a u podstawy umocniona warstwą kamieni utrzymywaną ścianą z pali[13]. Według Steina ten sposób przeprowadzenia linii kolejowej byłby tańszy, zapewniłby większe bezpieczeństwo żegludze i kolei, a sama tama byłaby bardziej odporna na uderzenia fal i ruch lodów[14].

Nadprezydentowi prowincji pomorskiej nie udało się jednak pozyskać dla tego projektu ani ministra wojny, ani też nadprezydentów prowincji poznańskiej i śląskiej, którzy opowiadali się za linią prowadzoną prawym brzegiem Odry[15]. Minister wojny ponadto brał pod uwagę budowę połączenia prowadzącego z Anklam[16]. Wobec tego nie miała znaczenia opinia majora Petzela, komendanta twierdzy w Świnoujściu, który uważał za korzystne bezpośrednie połączenie obu twierdz[17]. Ostatecznie minister handlu zarządził prowadzenie prac wstępnych dla linii ze Stargardu lub Dąbia, a także z Anklam[18]. Kupiectwo szczecińskie odrzucało z kolei każdy projekt linii prowadzonej drogą okrężną omijającej Szczecin, obawiając się, jak to określono, *decentralizacji handlu*[19].

Minister handlu uważał, że koszty budowy, według projektu Steina, zostały zaniżone i zamiast 4,84 mln tal będzie ona kosztować 6, a może nawet 7 mln tal. Natomiast kolej Dąbie – Stargard – Świnoujście Warszów, choć dłuższa, byłaby tańsza (tylko 5,4 mln tal). Przedkładał również pierwszeństwo dla żeglugi. Ostatecznie te argumenty przyniosły wydanie przez niego formalnego zakazu dalszych prac projektowych finansowanych przez państwo[20].

Projekt Fowlera

Plany budowy kolei Szczecin – Świnoujście przez Zalew przybrały bardziej realny kształt w 1864 r. Powstał wówczas komitet mający przygotować budowę tej kolei. Na jego czele stanął pensjonowany porucznik Geiss, który działał do roku 1867. Twierdził on, że prace te wykonywał na zlecenie nadprezydenta Senfft v. Pilsacha w interesie Szczecina i prowincji pomorskiej. Szans na realizację projektu upatrywał w wykorzystaniu kapitału angielskiego i angielskiej myśli

13 Tamże, s. 8.

14 Tamże, s 7.

15 APSz, NPPP, sygn. 2071, k. 170–172, 25 czerwca 1861 r.; k. 206, 11 grudnia 1861 r.

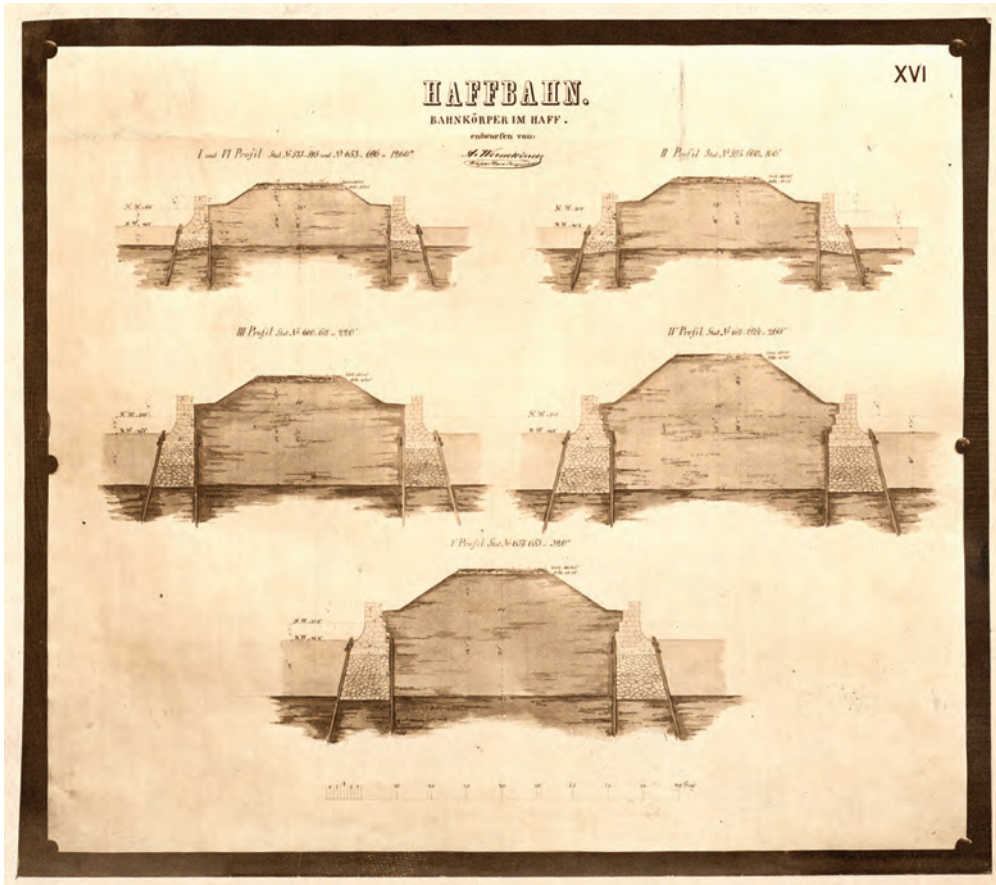
16 Tamże, k. 223, 19 lutego 1862 r.

17 APSz, NPPP, sygn. 2072, k. 142–143, 27 stycznia 1865 r.

18 APSz, NPPP, sygn. 2071, k. 224, 21 lutego 1862 r.

19 „Bericht über Stettins Handel" 1864, s. 7–8.

20 APSz, NPPP, sygn.. 2087, k. 12–13, Minister handlu do nadprezydenta prowincji pomorskiej, 25 października 1863 r.

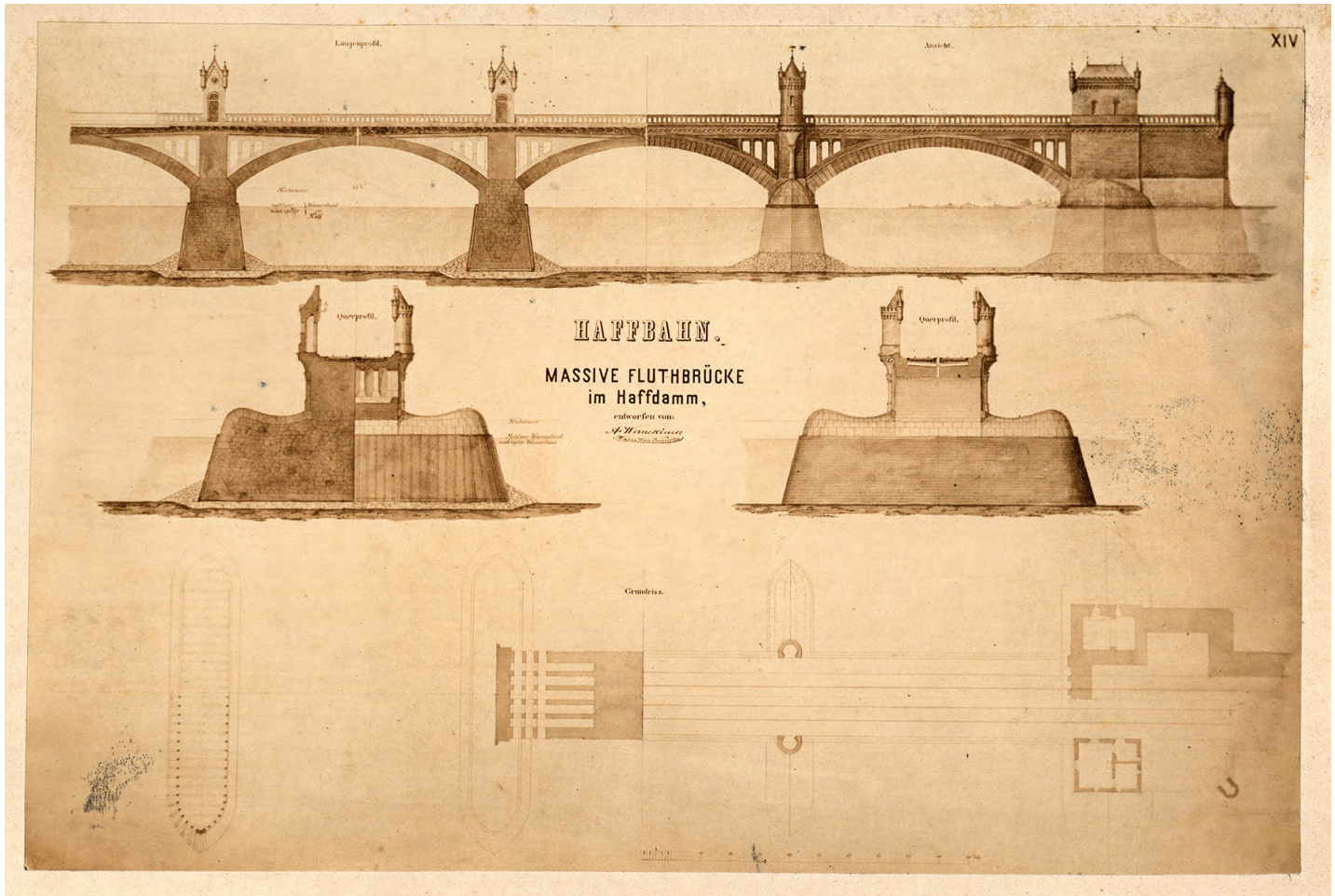


il. 3: Przekrój tamy. Rys. Wernekinck
(źródło: APSz, NPPP, sygn. 2072, k. 305)

technicznej. Oczekiwał jednak pomocy państwa przez zapewnienie gwarancji oprocentowania dla kapitału akcyjnego i nieodpłatnego przekazania gruntu pod budowle kolejowe[21].

Wobec wojny secesyjnej w Stanach Zjednoczonych kapitał angielski poszukiwał wówczas innych możliwości zatrudnienia. Istniała więc szansa, że zainteresuje się inwestycjami w Prusach. Co więcej, Geiss uzyskał notarialnie poświadczoną deklarację londyńskiej firmy Waring Brothers, zainteresowanej udziałem w tym przedsięwzięciu. Jej przedstawiciele oszacowali kapitał potrzebny do realizacji inwestycji na kwotę 1,25 mln £ (czyli 8,4 mln tal.), wobec czego dla takiej sumy oczekiwali gwarancji oprocentowania ze strony rządu pruskiego. Koszt budowy przeprawy przez Zalew miał wynieść 850 tys. £ (5,7 mln tal.), a reszty połączenia 400 tys. £ (2,7 mln tal.). Planowano emisję akcji na całość wymaganej kwoty, przy

21 APSz, NPPP, sygn. 2072, k. 45, 17 stycznia 1864 r.; sygn.. 2073, k. 308, Geiss do nadprezydenta prowincji pomorskiej, 31 marca 1881 r.



il. 4: Most na tamie przez Zalew. Rys. Wernekinck (źródło: APSz, NPPP, sygn. 2072, k. 306)

czym połowa z nich miała być uprzywilejowana. Zakładano, że przywóz żelaza i materiałów z zagranicy miał być zwolniony od cła[22].

Stroną techniczną przedsięwzięcia miał kierować sir John Fowler. Był on inżynierem samoukiem, a jego umiejętności, które zdobywał kierując budową wielu kolei angielskich (m.in. Manchester, Sheffield and Lincolnshire Railway, East Lincolnshire Railway; projektant Grosvenor Bridge (Victoria Railway Bridge)), miały gwarantować realizację inwestycji. Zrealizował on w latach 1860–1863 budowę kolei podziemnej w Londynie (Metropolitan Railway) łączącej trzy dworce kolejowe – Paddington, Euston i King`s Cross[23].

Ponieważ lądowe części trasy nie stwarzały większych trudności, J. Fowler skoncentrował się na sposobie przekroczenia Zalewu. Długość trasy przez Zalew miała wynosić 9,3 km, z czego 1/3 przez akwen o głębokości 4,6–7,3 m. Pozostała część akwenu miała głębokość 1,8 m. Fowler odrzucał projekty Exnera i Steina (budowy tamy). Wskazywał bowiem, że w Zalewie występuje co prawda słaby prąd wody, ale ruch wody i lodów wywołany wiatrem silnie działa na budowlę ziemną. Te warunki przyrodnicze wymagałaby, jak uważał, zabezpieczenia owej budowli kamieniami, co przyniosłoby wzrost kosztów budowy. Uważał zatem, że należy zbudować most kolejowy. Zaproponował zastosowanie w budowie filarów mostu nowej metody stosowanej już w Anglii. Każdy filar był budowany z wodoszczelnych kesonów z żelaza kutego lub żeliwa[24]. Keson powinien być zagłębiony w podłożu na około 3 m, a po wypompowaniu wody wypełniano go betonem. Filar mostu miał mieć wysokość 3 m powyżej stanu wysokiej wody. Opisana wyżej metoda było co prawda dość kosztowna, ale wydajna i dająca trwałe efekty.

Na filarach ułożone miały być dźwigary z kutego żelaza. Każde przęsło tworzyły dwa dźwigary ułożone w odległości 2,1 m od środka do środka. Na nich układano deski, a z kolei na nich podkłady kolejowe. Nacisk na dźwigary miał wynosić nie więcej niż 5 t (angielskich) na cal^2. Długość przęsła mogła wynosić 24,38 m. Most kolejowy miał składać się ostatecznie z 380 przęseł. Waga jednego filaru z konstrukcją na nim miała wynosić 233,7 t i nacisk na podstawę 2,5 t na stopę^2. Było to jednak niewiele w porównaniu z 8 t na stopę^2 fundamentów mostu przez Tamizę na Charing Cross gdzie grunt był podobny[25].

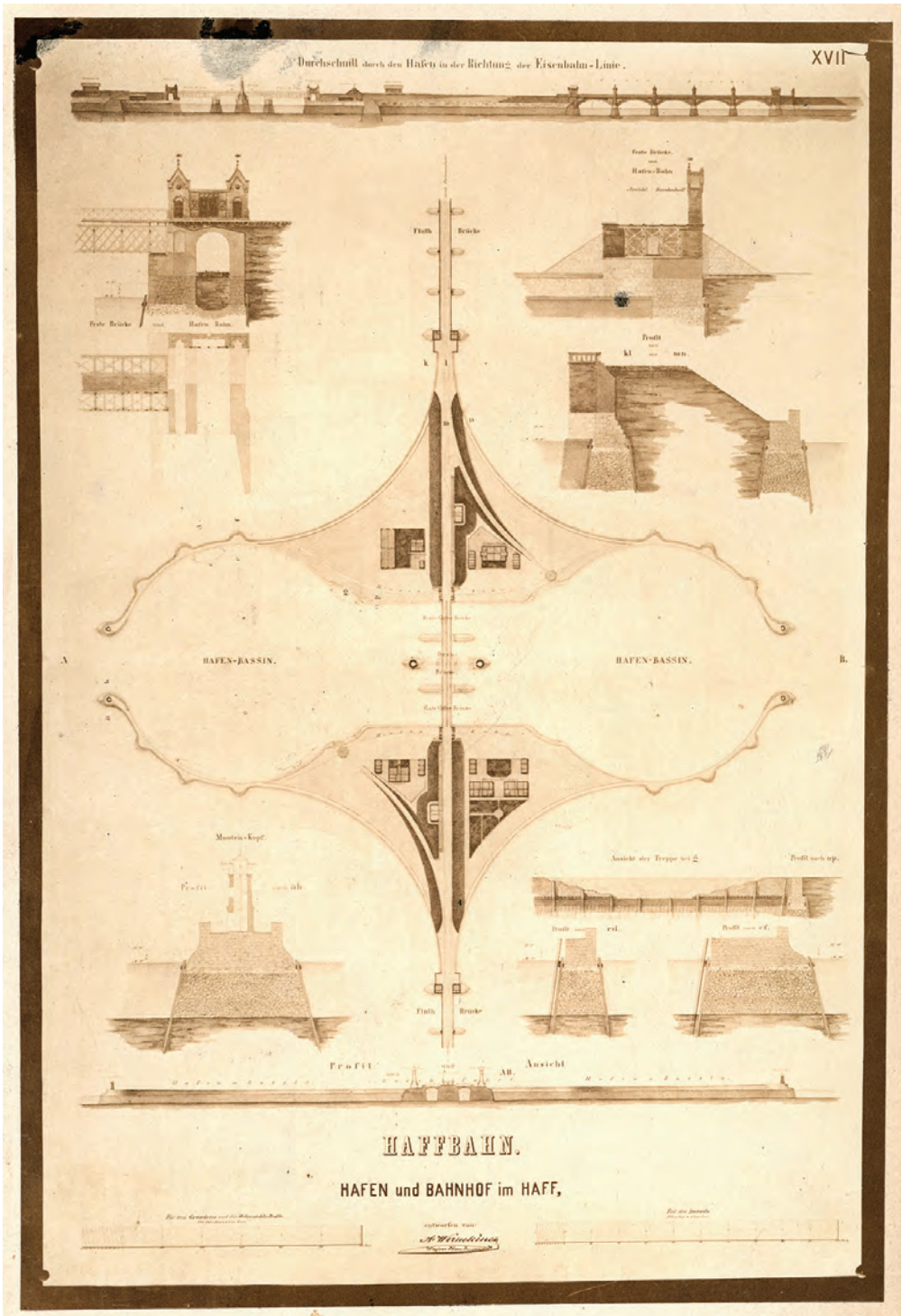
Następnie J. Fowler rozważał konstrukcję mostu w aspekcie zjawisk lodowych. Doszedł do wniosku, że spiętrzenie lodów nie zagrozi mostowi, ponieważ ma on

22 APSz, NPPP, sygn. 2072, k. 268, 281, Waring Brothers, London, 20 maja 1865 r.

23 H.H. Saitz, *Tunnel der Welt – Welt der Tunnel,* Berlin 1988, s. 60–61; https://en.wikipedia.org/wiki/Sir_John_Fowler,_1stBaronet, 27.10.2016.

24 APSz, NPPP, sygn. 2072, k. 295–296, *Stettin and Swinemünde Railway – Viaduct over the Haaf*.

25 Tamże, k. 297–299.



il. 5: Port i stacja kolejowa na tamie. Rys. Wernekinck (źródło: APSz, NPPP, sygn. 2072, k. 307)

wystarczającą wysokość. Sama solidna konstrukcja filarów była przystosowana do opierania się naciskowi lodów. W połowie mostu miał dodatkowo powstać most obrotowy z dwoma przejściami dla statków o szerokości 15,23 m każdy. Po każdej stronie wiaduktu byłyby dalby do cumowania statków. Małe statki mogłyby przepływać z położonymi masztami. W pobliżu mostu miała być zbudowana latarnia morska i dom dla latarnika[26]. Fowler uważał, że proponowany przez niego most byłby tańszy niż nasyp i zostałby zbudowany w ciągu 3–4 lat, natomiast budowa nasypu umocnionego kamieniem wymagałaby drugie tyle czasu[27].

Warunki stawiane przez angielską firmę nie zostały jednak spełnione, bowiem państwo nie było zainteresowane udzieleniem jej koncesji. Nie był to jednak skutek ówczesnej polityki państwa wobec kolei (w tymże czasie, w 1862 r., minister handlu udzielił koncesji na budowę kolei Tylża – Wystruć (tutaj nawet z bezzwrotną subwencją państwa w wysokości 140 tys. tal.), a w 1863 r. Wschodniopruskiej Kolei Południowej (*Ostpreußische Südbahn-Gesellschaft*))[28].

Komitet v. Puttkammera-Zarrenthin

W czasie gdy Geiss organizował swoje przedsięwzięcie powstał też inny komitet budowy kolei przez Zalew z baronem v. Puttkammer-Zarrenthin na czele. Wstępny projekt aspektów technicznych budowy powierzono inspektorowi budowli wodnych A. Wernekinckowi. Komitet zwrócił się do nadprezydenta prowincji z prośbą o poparcie[29]. Według Wernekincka kolej miała kosztować 5,85 mln tal[30].

Rysunki autorstwa inspektora budownictwa wodnego A. Wernekincka zostały dołączone do pisma z marca 1866 r. Przedstawiają one koncepcję odpowiadającą w dużej mierze projektowi J. Fowlera. Mamy tam co prawda przekrój tamy obłożonej kamieniem, ale nie ma śluzy. Widoczny jest również przekrój mostu, prawdopodobnie zwodzonego. Po jego obu stronach mamy baseny dla statków oczekujących na możliwość przepłynięcia. Na koronie tamy przy moście umieścił on po obu stronach dworce dla pociągów oczekujących na przejazd[31].

W 1867 r. po nadprezydencie Senfft von Pilsachu, popierającym kolej przez Zalew, urząd objął Ferdinand K.W.A. v. Münchausen, który ostrożniej odnosił się do tego projektu. Stanowisko ministra handlu, jak już wspomniano, było wciąż

26 Tamże, k. 300–302.

27 Tamże, k. 303.

28 A. Piątkowski, *Kolej Tylżycko-Wystrucka w latach 1862–1884. Pierwsza prywatna inwestycja kolejowa w Prusach Wschodnich*, Toruń 2001, s. 30.

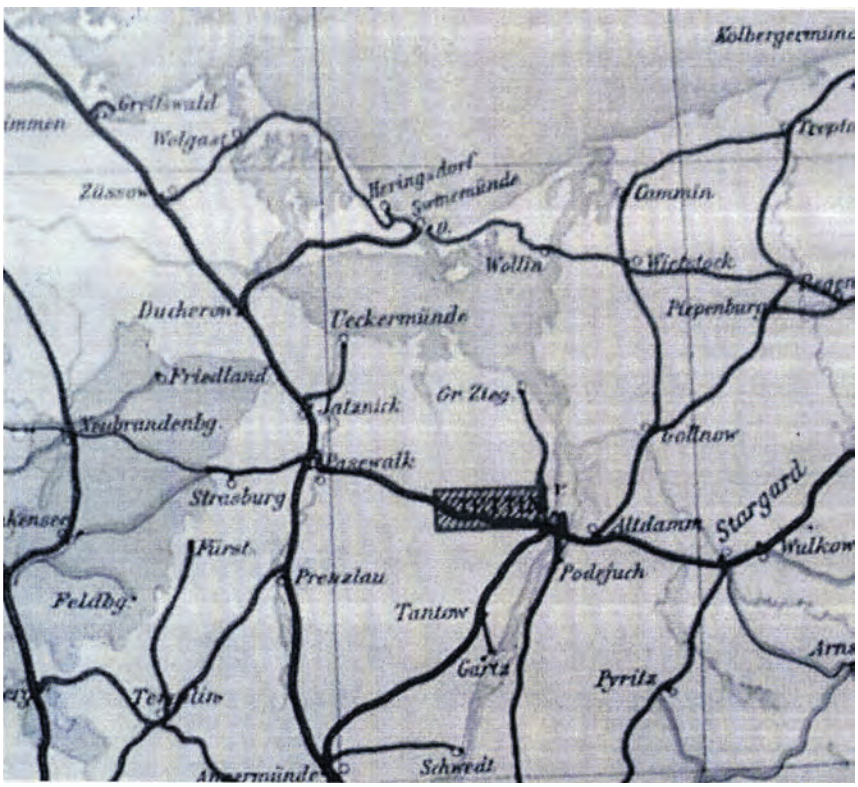
29 APSz, NPPP, sygn. 2072, k. 336, Tymczasowa rada zarządzająca 18 kwietnia 1865 r.; k. 343–344, 1 lipca 1865 r.

30 Tamże, k. 435.

31 Tamże, k. 305–307.

negatywne ze względu na niekorzystny wpływ tej kolei na żeglugę[32]. W 1868 r. minister handlu był już jednak gotów wydać pozwolenie na budowę kolei do Świnoujścia, o ile znajdzie się zainteresowany przedsiębiorca. Dlatego też inicjatywa komitetu z v. Puttkammerem na czele znalazła poparcie nadprezydenta[33].

Towarzystwo Kolei Berlin – Szczecin, które nadprezydent próbował zainteresować budową kolei przez Zalew, postawiło jako warunek swojego udziału w projekcie, udzielenie przez państwo gwarancji oprocentowania kapitału budowlanego, kosztów utrzymania i eksploatacji tej linii[34], co oznaczało przerzucenie ryzyka inwestycji na państwo.



il. 6: Linie kolejowe między Szczecinem a Świnoujściem w 1914 r.
(źródło: *Übersichtkarte zur Statistik der Eisenbahnen Deutschlands,* [w:] „Statistik der im Betriebe befindlichen Eisenbahnen Deutschland", Bd XXXV, Rechnungsjahr 1914, Berlin 1916)

32 APSz, NPPP, sygn. 2073, k. 39–40, Minister handlu do przewodniczącego komitetu budowy kolei ze Szczecina przez Zalew do Świnoujścia, barona von Puttkammer-Zarenthin, Berlin 30 maja 1867 r.

33 Tamże, k. 121, Minister handlu do nadprezydenta prowincji pomorskiej, 17 lipca 1868 r.

34 Tamże, k. 91–94, Dyrekcja Kolei Berlin–Szczecin do nadprezydenta prowincji, 7 stycznia 1868 r.

Linie kolejowe łączące Szczecin ze Świnoujściem

Pierwsze połączenie kolejowe Szczecina ze Świnoujściem, pośrednie, zostało zbudowane w 1876 r. jako odgałęzienie linii Angermünde – Stralsund. Nie miało ono jednak szczególnego znaczenia dla Szczecina. Wobec wprowadzenia lodołamaczy, pogłębienia toru wodnego i skrócenia drogi wodnej do Świnoujścia przez przebicie Kaiserfahrt (*Kanał Piastowski*) w 1880 r., problem dogodnego i pewnego połączenia Szczecina z awanportem został w dużej mierze rozwiązany. Zapewne dlatego linia do Świnoujścia na prawym brzegu Zalewu, z Dąbia przez Goleniów powstała dopiero w 1901 r. W 1911 r. zbudowano natomiast połączenie z Wolgast wzdłuż wybrzeża na wyspie Uznam[35].

Grobla przez Zalew

O idei budowy kolei przez Zalew przypomniał inż. Piotr Zaremba, urbanista i pierwszy prezydent polskiego Szczecina. W artykule z 1947 r. zaproponował połączenie Szczecina i Świnoujścia linią kolejową i droga kołową na tamie przeprowadzonej przez Zalew, jako część planów zagospodarowania obszarów ujścia Odry. Sądził, że będzie korzystne wyraźne podzielenie Zalewu na część polską i niemiecką. Gdyby bowiem wyspa Uznam była w całości częścią Polski takie połączenie byłoby niezwykle potrzebne[36].

W listopadzie 2012 r. zarejestrowano stowarzyszenia „Projekt Gryf" i „Wspólnota Gryfa" których celem było działanie na rzecz połączenia Szczecina ze Świnoujściem przez Zalew. Pisząc o celach stowarzyszeń inicjatorzy wskazali, że chociaż od XIX w. zmieniła się sytuacja (przeniesienie portu w Świnoujściu na prawy brzeg Świny), a przemysł w lewobrzeżnych dzielnicach Szczecina podupadł, potrzeba takiego połączenia nadal istnieje. W związku z tym nadal potrzebna byłaby realizacji opisywanego w artykule połączenia. Byłoby one korzystne dla aktywizacji obszarów na północ od Szczecina oraz jako magnes dla inwestorów, ponieważ skróciłoby drogę między zainteresowani miastami ze 100 do ok. 50–60 km. Wzmocnieniu uległyby również potencjał turystyki w tym rejonie. Zakładano, że wokół tej trasy powinny skupić się inwestycje przewidziane w planie rozwoju Szczecina do 2025 r. Droga przez Zalew odciążyłaby też drogę S3, a wskutek tego zmniejszyłby się szkodliwy wpływ transportu na Woliński Park Narodowy. Świnoujście znalazłoby się też w obszarze metropolitalnym Szczecina[37]. Nie wspomina się jednak w tym projekcie o linii kolejowej.

35 H.-W. Scharf, *Eisenbahnen*..., s. 545–551, 553–557, Anhang 8.

36 P. Zaremba, *Z problemów komunikacyjnych Szczecina*. „Technika Morza i Wybrzeża" 1947, nr 1.

37 www.groblaprzezzalew.pl, 9.10.2015, https://www.facebook.com/WSPOLNOTA-GRYFA-211990388947327/, 9.10.2015.

il. 7–8: Folder Stowarzyszenia Wspólnota Gryfa i Projekt Gryf Szczecin.

W imieniu Stowarzyszenie „Projekt Gryf" Mariusz Brzostek i „Wspólnoty Gryfa" Marian Misiorowski wystosowali w styczniu 2013 r. listy do prezydenta Rzeczpospolitej Polskiej, premiera, wojewody zachodniopomorskiego, prezydenta Szczecina, prezydenta Świnoujścia i przewodniczących rad miejskich obu miast. Wskazywano w nim, że stosunkowo łatwo i tanio można zbudować groblę przez Zalew. Skutkiem tego byłoby otwarcie obszarów nad Zalewem dla ruchu turystycznego oraz skrócenie przejazdu samochodów ze Skandynawii. Stałe lądowe połączenie byłoby też ważne z punktu widzenia integralności i bezpieczeństwa Polski[38].

38 www. groblaprzezzalew.pl, 9.10.2015.

Adresaci odpowiadali, że wystarczające połączenie między oboma miastami zapewnia droga krajowa S3, a plany rozwoju infrastruktury nie przewidują proponowanej inwestycji. Ponadto wskazywali, że Zalew jest obszarem specjalnej ochrony ptaków w ramach programu „Natura 2000", a tama wpłynie na życie biologiczne w Zalewie. Marszałek województwa zachodniopomorskiego wspomniał o projekcie budowy tunelu pod Świną. Kosztowałoby to około 1,5 mld zł. Grobla byłaby znacznie droższa[39].

Zakończenie

Połączenie kolejowe Szczecina ze Świnoujściem przez Zalew było najkrótsze, ale wymagało przekroczenia kilkukilometrowej przeszkody wodnej. Najbardziej intensywne działania na rzecz realizacji tej inwestycji podejmowano w latach sześćdziesiątych XIX w. Rozważano poprowadzenie kolei na tamie z mostem zwodzonym, na tamie z kanałami na północnym i południowym brzegu Zalewu, budowę mostu przez cały Zalew. Na przeszkodzie realizacji kolei stanęły przede wszystkim kwestie finansowe, w czym promotorzy przedsięwzięcia oczekiwali pomocy państwa. Udzieliło ono wsparcia dla zbudowanych w końcu lat pięćdziesiątych i początku sześćdziesiątych kolei w prowincji pomorskiej. Dla linii przez Zalew, pomimo jej znaczenia dla Szczecina i znaczenia militarnego, kolejni ministrowie handlu odmawiali poparcia, którego oczekiwali przedsiębiorcy prywatni.

Możliwość budowy linii kolejowej przez Zalew została zamknięta, gdy powstały linie kolejowe prowadzące do Świnoujścia drogą okrężną. Do projektu budowy tamy przez Zalew powrócono jeszcze po 1945 r. Nie osiągnęły jednak nawet takiego stadium jak projekty z lat sześćdziesiątych XIX w.

Bibliografia

- Archiwum Państwowe w Szczecinie, Naczelne Prezydium Prowincji Pomorskiej w Szczecinie (zespół nr 73)
- „Bericht über Stettins Handel" 1864
- https://www.facebook.com/WSPOLNOTA-GRYFA-211990388947327/, 9.10.2015
- https://en.wikipedia.org/wiki/Sir_John_Fowler,_1stBaronet
- Mielcarek A., *Rozwój floty i żeglugi pruskich portów południowego i wschodniego wybrzeża Bałtyku w latach 1815–1914*, Szczecin 1993
- Mielcarek A., *Transport drogowy wodny i kolejowy w gospodarce prowincji pomorskiej w latach 1815–1914*, Szczecin 2000
- Piątkowski A., *Kolej Tylżycko-Wystrucka w latach 1862–1884. Pierwsza prywatna inwestycja kolejowa w Prusach Wschodnich*, Toruń 2001
- Saitz H.H., *Tunnel der Welt – Welt der Tunnel*, Berlin 1988

39 Tamże

- Scharf H.-W., *Eisenbahnen zwischen Oder und Weichsel*, Freiburg 1981
- Stanielewicz J., *Starania Szczecina o wybudowanie linii kolejowej do Świnoujścia przez Zalew Szczeciński w XIX wieku*,. „Przegląd Zachodniopomorski" 1972, zesz. 2
- www.groblaprzezzalew.pl, 9.10.2015
- Zaremba P., *Z problemów komunikacyjnych Szczecina*. „Technika Morza i Wybrzeża" 1947, nr 1

Andrzej Mielcarek, The Plans for the Construction of Szczecin – Świnoujście Railway Line across Szczecin Lagoon

The article discusses preparations for building the railway line from Szczecin to Świnoujście, the climax of which took place in the 1860s. The article presents projects with technical solutions for the stretch of the railway passing across Szczecin Lagoon – including building a dyke with a draw-bridge, canals on the northern and southern shores of the Lagoon as well as building a bridge across the whole Szczecin Lagoon. Needless to say, attempts to gain approval of Prussian state authorities for this costly venture were of crucial importance to the project success. The idea of building a dyke acrosss Szczecin Lagoon was revived in the 1940s and again at the beginning of the 21st century.

Keywords:

railways, construction techniques, Prussia

Słowa kluczowe:

koleje, technika budowy, Prusy

ZBIGNIEW BERESZYŃSKI
(Opole)

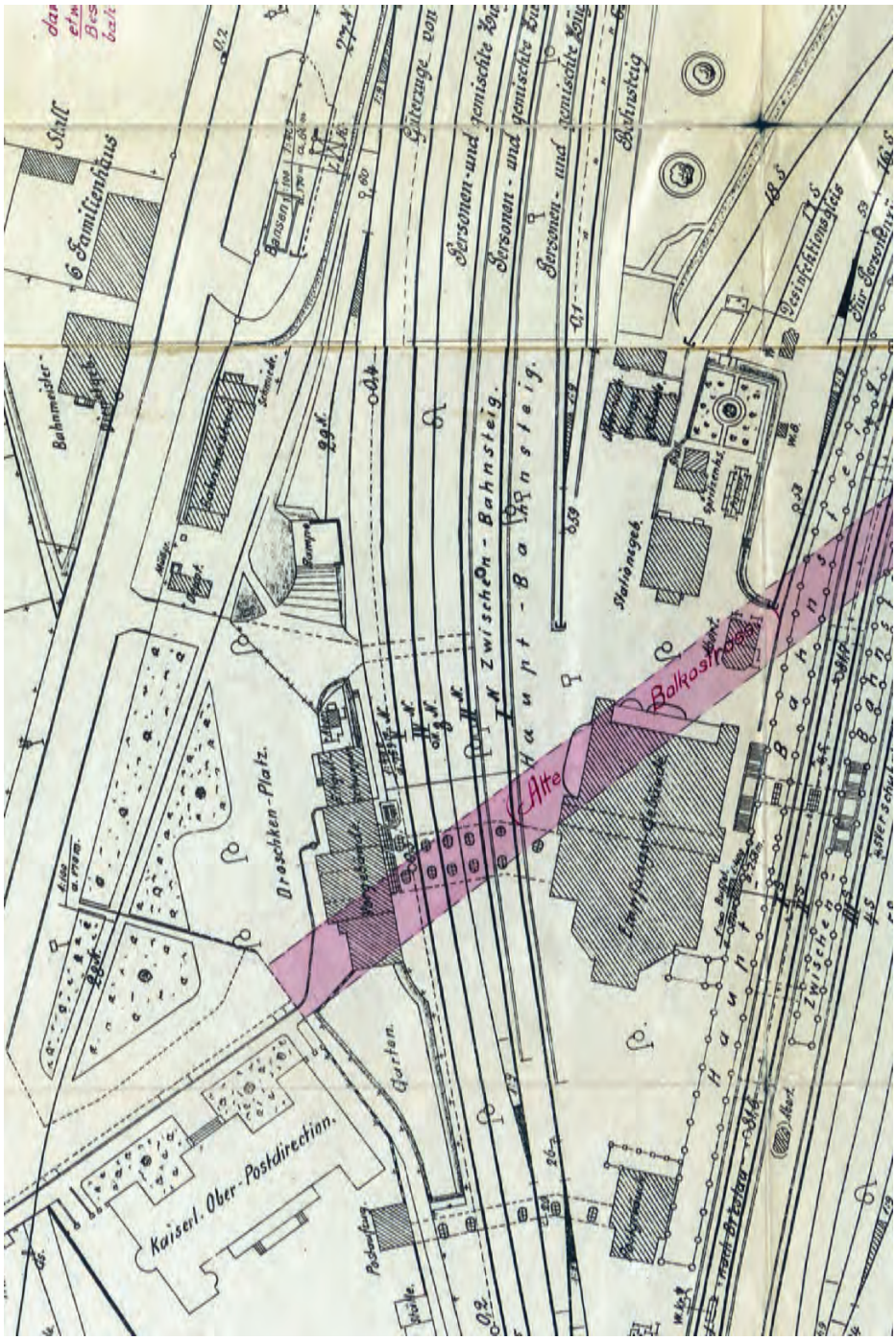
ARCHITEKTURA KOLEJOWA W HISTORII, KRAJOBRAZIE I UKŁADZIE PRZESTRZENNYM OPOLA. BUDOWNICTWO KOLEJOWE I ROZWÓJ MIASTA W XIX I XX WIEKU. MATERIALNE POMNIKI PRZESZŁOŚCI

Od połowy XIX w. losy Opola pozostają ściśle związane z historią dwóch gałęzi gospodarki: kolei i przemysłu cementowego. Zapoczątkowany niemal jednocześnie rozwój tych gałęzi w dominującej mierze określił warunki rozwoju przestrzennego, demograficznego i gospodarczego miasta. Szczególnie ważną rolę pod tym względem odegrało budownictwo kolejowe, które w istotnym stopniu przyczyniło się do ukształtowania nowego wizerunku i kształtu przestrzennego historycznej stolicy Górnego Śląska.

W 1816 r. Opole zostało stolicą nowej jednostki administracyjno-terytorialnej: rejencji opolskiej, stanowiącej część prowincji śląskiej (jednej z dziesięciu prowincji w państwie pruskim). Dawna stolica księstwa opolskiego wygrała wówczas rywalizację z innymi ośrodkami miejskimi (Brzeg, Nysa, Racibórz, Gliwice, Strzelce Opolskie), proponowanymi na stolicę nowej jednostki, obejmującej tereny górnośląskie. W skład rejencji opolskiej wchodziło pierwotnie 14 powiatów: bytomski, głubczycki, grodkowski, kozielski, lubliniecki, niemodliński, nyski, oleski, opolski, prudnicki, pszczyński, raciborski, strzelecki i toszecko-gliwicki[1].

Awans Opola na stolicę rejencji zaowocował w szczególności jego szybkim rozwojem w charakterze regionalnego węzła szlaków komunikacyjnych. Rolę taką zaczęło ono odgrywać także w budowanej od początku lat czterdziestych XIX w. sieci szlaków kolejowych.

1 F. Hawranek, *Stosunki polityczno-ustrojowe*, [w:] *Opole. Monografia miasta*, red. W. Dziewulski, F. Hawranek, Opole 1975, s. 296; W. Dziewulski, *Dzieje Górnego Śląska w latach 1816–1847*, [w:] *Dzieje Górnego Śląska w latach 1816–1947*, red. F. Hawranek, Opole 1981, s. 41–44.


Kaiserl. Ober-Postdirection.
Droschken-Platz.
Gärten.
Zwischen-Bahnsteig.
Haupt-Bahnsteig.
Alte
Ballhofstraße
Bahnsteig
Güterzuge von
Personen- und gemischte Züge
Personen- und gemischte Züge
Personen- und gemischte Züge
Familienhaus
Bahnmeister-
Bahnsteig
Bahnsteig
Bahnsteig

Rozwój kolei a kształtowanie się nowego układu przestrzennego i komunikacyjnego Opola

W 1841 r. ruszyła budowa pierwszej na obecnym obszarze ziem polskich linii kolejowej, mającej połączyć Wrocław przez Brzeg, Opole i Gliwice z Mysłowicami. 29 maja 1843 r. uroczyście otwarto kolejny odcinek tego szlaku, prowadzący z Brzegu do Opola, a dokładniej do miejsca położonego pomiędzy Opolem a Szczepanowicami, na prawym brzegu Odry, oddzielającej stację końcową od centrum miasta. W tym czasie brakowało jeszcze mostu kolejowego na Odrze, w związku z czym nie było możliwości budowy linii w bezpośrednie sąsiedztwo miasta. W 1846 r., po przekroczeniu Odry, linię doprowadzono, przez Opole, Kędzierzyn i Gliwice, do Mysłowic, osiągając w ten sposób ówczesną granicę państwową Prus. W następnym roku rozpoczęto budowę drugiego toru na całej trasie. W 1848 r., dzięki powstaniu linii Nysa – Brzeg, Opole uzyskało również połączenie kolejowe z południowo-zachodnią częścią rejencji. W 1858 r. oddano do użytku linię kolejową Opole – Fosowskie – Tarnowskie Góry, która w szczególności połączyła Opole z ważnym gospodarczo obszarem przemysłowym i leśnym w okolicach Ozimka. W późniejszym czasie, po jej przedłużeniu, linia ta umożliwiła łączność z koleją warszawsko-wiedeńską oraz linią Olesno – Lubliniec – Kluczbork – Namysłów – Oleśnica – Wrocław[2].

Dalszy wzrost znaczenia Opola jako węzła kolejowego przyniosły lata siedemdziesiąte i osiemdziesiąte XIX w. W okresie tym (w latach 1875–1880) powstała bardzo ważna linia kolejowa Opole – Strzelce Opolskie – Pyskowice – Gliwice, zapewniająca dogodne połączenie Wrocławia z dynamicznie rozwijającym się górnośląskim obszarem przemysłowym. W 1887 r. Opole uzyskało bezpośrednie, znacznie krótsze połączenie kolejowe z Nysą (przez Szydłów). W 1889 r. uruchomiono linię kolejową Opole – Namysłów, a w 1898 r. jej odgałęzienie z Jełowej do Kluczborka, uzyskując w ten sposób również nowe trasy łączące Opole z Wrocławiem, Poznaniem i Gnieznem. W 1894 r., głównie ze względów strategicznych, uruchomiono odgałęzienie od linii Opole – Tarnowskie Góry na trasie Fosowskie – Lubliniec. W 1905 r. trasę tę przedłużono aż do Herb Starych na ówczesnej granicy z imperium rosyjskim. Umożliwiło to prowadzenie ruchu towarowego na trasie Opole – Częstochowa. W latach 1906–1909 zbudowano linię kolejową z Groszowic przez Opole, Karłowice, Miłoszyce i Jelcz do Brochowa pod Wrocławiem. Omijała ona najstarszą stację kolejową w Opolu w odległości około 2 km.

2 A. Steinert, *Oppeln. Oberschlesiens Regierungshauptstadt*, Oppeln 1925, s. 61–62; F. Hawranek, *Stosunki gospodarcze*, [w:] *Opole. Monografia miasta...*, s. 272–273; Z. Łabęcki, *Opolski dworzec główny – problem badawczy*, „Opolski Informator Konserwatorski" 1989, s. 228–229; A. Hamada, *Architektura Opola wpisana w dzieje miasta*, Opole 2008, s. 74; P. Dominas, *Dzieje kolei normalnotorowych na Dolnym Śląsku*, [w:] *Dzieje kolei w Polsce*, red. D. Keller, Rybnik 2012, s. 69; A. Dylewski, *Historia kolei w Polsce*, Warszawa 2012, s. 65–66; M. Borkowski, *Opole przełomu wieków XIX/XX*, Łódź 2015, s. 66.

il. 2: Zespół dworca Opole Główne – widok od północy (od strony miasta). Na pierwszym planie budynek z holem wejściowym, w głębi – główny budynek dworcowy (fot. autor)

W związku z tym utworzono przy niej nową stację – Opole Wschodnie, połączoną łukiem dodatkowej linii ze stacją Opole Główne. W ten sposób Opole rozwinęło się w bardzo ważny węzeł kolejowy o liniach wybiegających w siedmiu kierunkach i obejmujących również szlaki o znaczeniu międzynarodowym, prowadzące m.in. do Krakowa, Lwowa, Pragi, Wiednia, Budapesztu i Bukaresztu[3].

Rozwój sieci szlaków komunikacyjnych, a zwłaszcza sieci połączeń kolejowych, stworzył solidną podstawę dla dalszego rozwoju Opola, które jako ważny węzeł komunikacyjny zyskało uprzywilejowaną pozycję w stosunku do innych miast rejencji. Rozwój sieci komunikacyjnej zdynamizował w szczególności życie gospodarcze miasta i jego okolic, wpływając pozytywnie zarówno na rozwój miejscowego handlu, jak również na warunki rozwoju przemysłu. Nie było dziełem przypadku, że w bezpośrednim sąsiedztwie linii kolejowej z Wrocławia przez Opole do Mysłowic powstały pierwsze na Górnym Śląsku fabryki cementu portlandzkiego: cementownia w rejonie dzisiejszej ul. Andrzeja Struga w Opolu w 1857 r. (późniejsza cementownia Grundmanna), cementownia Prinsheima w rejonie obecnej ul. Marka z Jemielnicy w Opolu w 1865 r. i cementownia w Groszowicach pod Opolem w 1871 r. Do 1908 r. zbudowano na Górnym Śląsku

3 A. Steinert, *Oppeln...*, s. 62–63; F. Hawranek, *Stosunki gospodarcze...*, s. 280; P. Dominas, *Dzieje kolei normalnotorowych...*, s. 92, 94; M. Borkowski, *Opole przełomu wieków...*, s. 67.

il. 3: Zespół dworca Opole Główne – fragment elewacji frontowej budynku z holem wejściowym (fot. autor)

ogółem dziesięć cementowni, z czego osiem zostało zlokalizowanych w Opolu lub jego najbliższych okolicach[4]. Opolski cement uzyskał wysoką markę na światowym rynku materiałów budowlanych i stał się szczególnie poszukiwany w całym cesarstwie niemieckim. Związany z tym wzrost potrzeb transportowych miejscowego przemysłu cementowego skutkował m.in. dalszą rozbudową infrastruktury opolskiego węzła kolejowego[5].

Linia kolejowa z Wrocławia przez Opole do Mysłowic została poprowadzona w odległości około jednego kilometra na południe od historycznego centrum miasta. W związku z tym miasto zaczęło rozwijać się w kierunku południowym, wzdłuż obecnych ulic Krakowskiej oraz Żwirki i Wigury. Ulica Krakowska stała się główną osią nowego układu przestrzennego w centrum Opola i rolę taką spełnia do chwili obecnej[6].

4 A. Steinert, *Oppeln*..., s. 44–45; D. von Stoephasius, *Die oberschlesische Zementindustrie*, [w:] *Oppeln*, red. K. Maurer, Oppeln 1926, s. 34–37; K. Dubel, *Rozwój terytorialny miasta Opola*, Opole 1968, s. 32; F. Hawranek, *Stosunki gospodarcze*..., s. 277–280; J. Sosnowski, *Nowa Wieś Królewska. Dzieje miejscowości. Historia kościoła*, Opole 2005, s. 21–22; T. Kudyba, *Wystawa „150 lat cementu w Opolu"*, http://kudyba.pl/web.n4?go=42, 29.03.2016.

5 Z. Łabęcki, *Opolski dworzec główny*..., s. 231.

6 F. Hawranek, *Rozwój przestrzenny miasta*, [w:] *Opole. Monografia miasta*..., s. 243–244; *Studium historyczno-urbanistyczne miasta Opola*, t. 1: *Opole-Śródmieście*, oprac.

il. 4–5: Zespół dworca Opole Główne – płaskorzeźbiony herb Opola (z lewej) i Śląska (z prawej) na elewacji frontowej budynku z holem wejściowym (fot. autor)

Rozwój sieci kolejowej i przemysłu cementowego stworzył jednak zarazem barierę dla dalszego rozwoju przestrzennego miasta w kierunku południowym i południowo-wschodnim, gdzie powstały rozległe torowiska oraz wyrobiska kamieniołomów margla (surowca do produkcji cementu). W związku z tym z upływem czasu, jeszcze w drugiej połowie XIX w., wykształcił się nowy kierunek rozwoju przestrzennego miasta: kierunek wschodni.

Szkielet przyszłego układu przestrzennego Opola-Wschód tworzyły tereny kolejowe na południu, biegnąca wzdłuż torów (po stronie północnej) obecna ul. Armii Krajowej oraz ulice wybiegające z historycznego centrum miasta w kierunku wschodnim, będące pierwotnie starymi traktami – obecne ulice Ozimska i Oleska. Już około połowy XIX w. wytyczono pierwszy odcinek obecnej ul. 1 Maja – w typowo XIX-wiecznym układzie (diagonalnie), zbiegała się ona z obecną ul. Armii Krajowej w rejonie dworca kolejowego. W 1854 r. wzniesiono w tym miejscu, po północnej stronie dworca, neorenesansowy gmach Cesarskiej Dyrekcji Głównej Poczty (*Kaiserliche Ober-Postdirektion*) – obecnej Poczty Głównej w Opolu. W początkach XX w., po częściowej zmianie układu torowisk, przed

J. Ilkosz, W. Wilczyńska-Koper, M. Wójtowicz, cz. 1, Wrocław 1990, s. 123; U. Zajączkowska, *Ulica Krakowska*, [w:] *Almanach miejski. Opolanin'99*, Opole 1999, s. 54–56.

il. 6: Zespół dworca Opole Główne – fragment dekoracji kamieniarskiej budynku z holem wejściowym (fot. autor)

dworcem kolejowym i pocztą powstał jeden z najważniejszych placów miasta, usytuowany u wylotu ul. Krakowskiej. W ten sposób uformowało się komunikacyjne centrum Opola, a zarazem całej rejencji opolskiej. Wschodnią granicę nowego obszaru miasta wytyczyła zbudowana w latach 1906–1909 linia kolejowa z Groszowic do Brochowa[7].

Poprowadzone przez Opole linie kolejowe przecięły starą drogę z miasta do pobliskiej Nowej Wsi Królewskiej, zaznaczoną na zachowanym planie obiektów kolejowych z kwietnia 1907 r. jako *Alte Bolskostraße*. W związku z tym w odległości około 200 m na wschód od tego miejsca zbudowano wiadukt nad torami, przez który poprowadzono nową Bolskostraße, łącząc obecną ul. Armii Krajowej z obecną ul. Marka z Jemielnicy. Wiadukt ten – obiekt o konstrukcji łukowej – został przedstawiony na widoku miasta autorstwa Gustawa Franka z 1882 r.[8]

7 *Studium*..., t. 1, cz. 1, s. 131; tamże, cz. 2, s. 59; A. Hamada, *Architektura Opola*..., s. 44–45; *Opole/Oppeln, Historyczno-topograficzny atlas miast śląskich/Historisch-topographischer Atlas schlesischer Stadte*, t. 2, oprac. K. Heffner, W. Kreft, Marburg 2011, s. 21–22, 44; *Opole/Oppeln*..., s. 22, 24. Por. R. Emmerling, U. Zajączkowska, *Opole. Stolica województwa opolskiego*, Opole 2003, s. 48.

8 Archiwum Państwowe w Opolu (dalej: APO), Dyrekcja Kolei Rzeszy w Opolu (zespół nr 48, dalej: DKR Oppeln), sygn. 29, Bahnhof Oppeln; U. Zajączkowska, *Dawne widoki Opola w grafice 1680–1920*, Opole 2001, s. 14–15. Stara droga z Opola do Nowej Wsi Królewskiej biegła wzdłuż linii łączącej obecne ulice Krakowską i Marka

il. 7: Zespół dworca Opole Główne – fragment dekoracji kamieniarskiej budynku z holem wejściowym (fot. autor)

Wytworzony w ten sposób układ komunikacyjny przetrwał bez zmian co najmniej do połowy ostatniej dekady XIX w., jak o tym świadczy plan miasta z 1894 r.[9]

W późniejszym czasie zbudowano drugi z kolei wiadukt nad resztą torów, uwidoczniony na zachowanym planie obiektów kolejowych z kwietnia 1907 r. (w zbiorach Archiwum Państwowego w Opolu)[10]. Obiekt ten zapewnił połączenie pierwszego wiaduktu z obecną ul. Władysława Reymonta. Fakt ten zadecydował o szczególnym znaczeniu komunikacyjnym owej ulicy, wytoczonej równolegle do obecnej ul. Krakowskiej i prostopadle do obecnej ul. 1 Maja. W latach 2009–2010 zbudowano w tym miejscu nowy wiadukt o konstrukcji podwieszonej (wantowej) z zakrzywionym pylonem, należący obecnie do najokazalszych i najbardziej oryginalnych obiektów na terenie Opola[11].

Na przełomie XIX i XX w. powstała także regularna siatka ulic pomiędzy terenami kolejowymi na południu i wschodzie a ul. Oleską na północy. Zostały wówczas wytyczone m.in. obecne ulice Dubois, Katowicka, Plebiscytowa,

z Jemielnicy. Jej pozostałością jest początkowy odcinek obecnej ul. Andrzeja Struga.

9 *Opole/Oppeln*..., s. 20.

10 APO, DKR Oppeln, sygn. 29, Bahnhof Oppeln.

11 *Wiadukt na ul. Struga już otwarty*, http://www.24opole.pl/5495,Wiadukt_na_ul._Struga_juz_otwarty,wiadomosc.html, 29.03.2016; *Most na Struga w Opolu*, http://opolskie.regiopedia.pl/wiki/most-na-struga-w-opolu, 29.03.2016.

il. 8: Zespół dworca Opole Główne – główny budynek dworcowy, widok od strony północno-wschodniej (fot. autor)

Kośnego, Kościuszki, Kołłątaja i Grunwaldzka. W tymże czasie powstało również jedno z pierwszych osiedli robotniczych na terenie Opola, założone dla pracowników kolei w bliskim sąsiedztwie Królewskich Warsztatów Taboru Kolejowego (*Königliche Eisenbahn-Wagenwerkstätt*), zbudowanych przy linii kolejowej z Groszowic do Brochowa (po II wojnie światowej działalność tych warsztatów kontynuowały Zakłady Naprawcze Taboru Kolejowego w Opolu)[12].

Istotne dopełnienie inwestycji związanych z rozwojem opolskiego węzła stanowiły przedsięwzięcia inwestycyjne na przechodzącej przez Opole odrzańskiej drodze wodnej. Już w latach sześćdziesiątych XIX w. powstał prymitywny port rzeczny na Młynówce – drugorzędnym korycie Odry, oddzielającym centrum miasta od odrzańskiej wyspy Pasieki. Do portu tego doprowadzono krótką linię kolejową, biegnącą równolegle do obecnej ul. Armii Krajowej i przecinającą rejon obecnej ul. Wojciecha Korfantego. Towary przywożone koleją były tutaj przeładowywane na statki żeglugi odrzańskiej. W latach 1882–1886 powstał na Młynówce port zimowy z jazem i śluzą[13].

12 *Studium*..., t. 1, cz. 1, s. 131–132; Z. Mikołajewicz, *Przemysł*, [w:] *Opole. Monografia miasta*..., s. 521.

13 APO, DKR Oppeln, sygn. 29, Bahnhof Oppeln [plan], kwiecień 1907 r.; Generelles Projekt für einen Winterhafen im oberen Mühlgraben bei Oppeln (Situations-Plan), 12 maja 1882 r. – zbiory prywatne autora; F. Hawranek, *Stosunki gospodarcze*..., s. 273,

il. 9: Zespół dworca Opole Główne – jeden ze szczytów głównego budynku dworcowego (fot. autor)

W późniejszym czasie zrodziła się idea budowy nowego portu przeładunkowego w rejonie Opola (warunki terenowe wykluczały niestety możliwość rozbudowy portu na Młynówce). W 1902 r. rozpoczęto budowę przystani w Opolu-Zakrzowie, zakładając z góry możliwość późniejszego przekształcenia jej w port handlowy. Inwestycja ta zbiegła się w czasie z budową linii kolejowej z Groszowic do Brochowa. Fakt, że linia ta przechodziła w niewielkiej odległości (około dwóch kilometrów) od przystani w Zakrzowie, ostatecznie przesądził o podjęciu działań na rzecz przekształcenia przystani w port przeładunkowy. Zamierzenia te zostały zrealizowane w latach 1912–1913. Zbudowany wówczas port w Zakrzowie został połączony linią kolejową ze zbudowaną kilka lat wcześniej stacją Opole Wschodnie. Ogromne możliwości przeładunkowe portu nie zostały jednak nigdy w pełni wykorzystane, a to za sprawą niekorzystnej taryfy kolejowej[14].

Dworce kolejowe

Prawdopodobnie już w latach czterdziestych XIX w. powstał najstarszy budynek dworca kolejowego w Opolu[15]. Obiekt ten ukazują następujące źródła ikonograficzne: litografia z widokiem miasta autorstwa Carla Juliusa Riedena

281; *Studium*..., t. I, cz. 2, s. 59; *Opole/Oppeln*..., s. 20, 22. Zachowany w oryginale projekt portu zimowego na Młynówce, obejmujący m.in. plan śluzy i jazu w rejonie obecnej ul. Szpitalnej, został sporządzony z datą 12 maja 1882 r. Realizację projektu poświadcza zapis z 29 stycznia 1886 r.

14 A. Steinert, *Oppeln*..., s. 63–65; Fieber, *Der Oppelner Umschlagshafen*, [w:] *Oppeln*, red. K. Maurer, s. 45–47; F. Hawranek, *Stosunki gospodarcze*..., s. 273 i 281; W. Kaczorowski, M. Piotrowski, *Port rzeczny w Opolu do 1945 roku w świetle źródeł ikonograficznych*, [w:] *Kalendarz opolski 2001*, Opole 2001, s. 78–80. Bardziej opłacało się korzystać z usług portu w Koźlu, którego praca nie była w tak wielkim stopniu uzależniona od kolei: dzięki Kanałowi Kłodnickiemu posiadał on również połączenie wodne z górnośląskim obszarem przemysłowym.

15 Por. *Studium*..., t. 1, cz. 2, s. 59.

il. 10: Zespół dworca Opole Główne – fragment boazerii kas biletowych w głównym budynku dworcowym (fot. autor)

i Ernsta Wilhelma Knippla z 1852 r., litografia z widokiem miasta autorstwa Gustawa Franka z 1882 r. oraz fotografia z widokiem dworca z około 1870 r.[16]

Budynek dworca wzniesiono po zwróconej w stronę miasta, zewnętrznej (północnej) stronie łuku linii kolejowej z Wrocławia do Mysłowic. Po przeciwległej stronie torów stanęły budynki o przeznaczeniu technicznym i gospodarczym. Ciągnący się dalej teren, aż po brzeg Odry, zajęły w późniejszym czasie zabudowania cementowni Grundmanna, uwidocznione na planie miasta z 1894 r.[17]

Najstarszy budynek dworcowy był piętrową budowlą o skromnych formach neoklasycystycznych. Wzniesiony na planie wieloboku, z parterową przybudówką po stronie zachodniej, posiadał trójosiową elewację frontową po stronie południowej (od strony torów), z dwoma nieznacznie występującymi ryzalitami po bokach, zwieńczonymi trójkątnymi szczytami.

Na widoku miasta z 1852 r. brakuje środkowej części budynku: widoczne są jedynie oba ryzality z trójkątnymi szczytami. To jedyna różnica w stosunku do tego, co można zobaczyć na widoku miasta z 1882 r. i fotografii z około 1870 r.

16 F. Kaminsky, *Oppeln*, Berlin 1926, s. 15–16; F. Hawranek, *Rozwój przestrzenny*..., s. 244; Z. Łabęcki, *Opolski dworzec główny*..., s. 230–231; U. Zajączkowska, *Ulica Krakowska*..., s. 10–11, 14–15; *Opole/Oppeln*..., s. 14.

17 *Opole/Oppeln*..., s. 20.

il. 11: Dworzec Opole Wschodnie – widok od zachodu. W głębi widoczna neogotycka wieża ciśnień w zespole wodociągów miejskich (fot. autor)

Można zatem przyjąć, że we wszystkich przypadkach mamy do czynienia z tym samym obiektem, a nieco inny wygląd budynku na widoku miasta z 1852 r. jest konsekwencją błędu artysty. W związku z tym należy odrzucić spotykaną w literaturze tezę, jakoby w latach sześćdziesiątych lub siedemdziesiątych XIX w. na miejscu budynku z lat czterdziestych wzniesiono nowszy budynek dworcowy[18].

Wymienione powyżej widoki dworca są w oczywisty sposób zgodne także z rzutem poziomym budynku dworcowego na planie miasta z 1894 r.[19] We wszystkich przypadkach identycznie przedstawia się również usytuowanie przestrzenne budynku. Wynika stąd, że najstarszy budynek dworcowy istniał jeszcze w ostatniej dekadzie XIX w.[20]

W nieznanym dokładniej czasie na przełomie XIX i XX w. powstał nowy, znacznie okazalszy zespół dworcowy, ukazany w szczegółach na wspomnianym już planie obiektów kolejowych z kwietnia 1907 r.[21] Forma architektoniczna tego

18 Por. Z. Łabęcki, *Opolski dworzec główny*..., s. 230; M. Borkowski, *Opole przełomu wieków*..., s. 67; T. Liszaj, *Zabytkowe dworce w Polsce*, Bielsko-Biała 2011, s. 65.

19 *Opole/Oppeln*..., s. 20.

20 Autorzy *Studium historyczno-urbanistycznego miasta Opola* uznali, że neoklasycystyczny budynek dworcowy, mogący pochodzić z lat czterdziestych XIX w., istniał jeszcze w ostatniej ćwierci XIX w. *Studium*..., t. 1, cz. 2, s. 59.

21 APO, DKR Oppeln, sygn. 29, Bahnhof Oppeln.

zespołu, funkcjonującego jako dworzec kolejowy Opole Główne, do złudzenia przypomina otwarty w 1900 r. główny dworzec kolejowy w Gdańsku, zaprojektowany być może nawet przez tego samego architekta. Okoliczność ta dodatkowo przemawia za datowaniem budowy zespołu na przełom XIX i XX w.[22]

Nowy zespół dworca kolejowego powstał w miejscu, przez które w przeszłości prowadziła stara droga z Opola do Nowej Wsi Królewskiej (*Alte Bolskostraße*). Uzyskał on strukturę dwuczłonową, obejmującą budynek główny z holem, poczekalniami i kasami biletowymi (*Empfangs-Gebäude*) oraz odrębnie stojący budynek z holem wejściowym (*Vorgebäude*). Główny budynek dworcowy stanął pomiędzy dwoma pasmami torowisk w odległości około 50 m na wschód od miejsca, gdzie znajdował się najstarszy budynek dworcowy. Po jego północnej stronie ciągnęły się tory linii kolejowych prowadzących do Wrocławia, Brochowa, Nysy, Namysłowa i Fosowskiego. Po stronie południowej biegły tory linii kolejowej do Wrocławia oraz liczne bocznice. Budynek z holem wejściowym wzniesiono po zewnętrznej (północnej) stronie torowisk, od strony miasta, u wylotu obecnej ul. Krakowskiej. Oba budynki zostały usytuowane skośnie względem siebie, odpowiednio do układu torowisk. Rozdzielało je północne pasmo torowisk, w związku z czym zostały one połączone przejściem podziemnym pod torami. Znacznie krótszym przejściem podziemnym zostały połączone również perony położone po południowej stronie głównego budynku dworcowego (jeden z nich, sąsiadujący bezpośrednio z budynkiem dworcowym, był traktowany jako peron główny – *Haupt-Bahnsteig*). Również

il. 12: Fragment wiaduktu kolejowego nad ul. Oleską. Po prawej wejście do holu dworca Opole Wschodnie (fot. autor)

22 Por. P. Dominas, *Kolej w prowincjach poznańskiej i śląskiej. Mechanizmy powstawania i funkcjonowania do 1914 roku*, Łódź 2013, s. 226; T. Liszaj, *Zabytkowe dworce...*, s. 29–33; A. Hamada, *Architektura Opola...*, s. 74. Andrzej Hamada, wybitny opolski architekt i historyk architektury, datuje budowę nowego dworca na ostatnie lata XIX w. Przemysław Dominas podaje datę 1899 r. Wskazując na architektoniczne podobieństwo dworców w Opolu i Gdańsku oraz dawnego dworca w Bytomiu, istniejącego w latach 1897–1927, stawia on tezę o *wykorzystaniu tego samego projektu* przy ich budowie.

oba przejścia podziemne zostały uwidocznione na wspomnianym planie z kwietnia 1907 r. W związku z tym nie odpowiada prawdzie spotykana w literaturze informacja, jakoby budynek z holem wejściowym powstał dopiero w latach dwudziestych XX w.[23]

Oba budynki charakteryzuje stylistyczny eklektyzm w duchu historyzmu z elementami secesji. W architekturze głównego budynku dworcowego zdecydowanie dominuje styl neorenesansu niemieckiego. Jego najokazalszy wyraz stanowią malownicze szczyty budowli o bogatej dekoracji kamieniarskiej. Niektóre partie budowli zaprojektowano w konwencji neogotyckiej. Styl taki reprezentują w szczególności wysokie kominy z pseudokrenelażem w północno-wschodniej części budynku. Forma architektoniczna budynku z holem wejściowym stanowi eklektyczną, lecz dość spójną syntezę neorenesansu, neogotyku i secesji.

Budynki dworcowe wzniesiono z czerwonej cegły. Dodatkowo zastosowano wapień, wykorzystany do oblicowania cokołów budowli, oraz piaskowiec, z którego wykonano wiele detali kamieniarskich. Połączenie to dało znakomity efekt wizualny: czerwień cegieł malowniczo kontrastuje z bielą wapienia i szarością piaskowca. Wapień zastosowano w formie ciosów z grupą rustyką. Jego obecność w architekturze zespołu dworcowego może być traktowana jako swoista wizytówka Opola – miasta, którego rozwój gospodarczy ściśle związał się z działalnością przemysłu cementowo-wapienniczego[24].

Na szczególną uwagę zasługuje bogata dekoracja kamieniarska zespołu dworcowego. Główny budynek dworcowy zdobią m.in. płaskorzeźby z herbem Opola i symbolem kolei (uskrzydlone koło). Na zwróconej w stronę miasta, frontowej elewacji budynku z holem wejściowym widnieją w szczególności dużych rozmiarów płaskorzeźbione herby Opola (połowa orła i połowa krzyża) oraz Śląska (orzeł z przepaską z krzyżem na piersiach). Funkcję dekoracyjną spełniają również wyeksponowane celowo kotwy oraz kraty okienne z kutego żelaza o fantazyjnych formach.

Do architektonicznych osobliwości zespołu dworcowego można zaliczyć płaskorzeźbioną boazerię kas biletowych w budynku głównym – wykonaną w duchu eklektyzmu i secesji zdobi m.in. seria płaskorzeźbionych herbów z barwami różnych krajów i dynastii niemieckich, np. Saksonii, Bawarii i rodu Hohenzollernów, a także reliefy z motywem uskrzydlonego koła – symbolu kolei. Do czasu remontu, przeprowadzonego w latach 2012–2014, boazeria była pokryta czarną farbą, a barwy w poszczególnych herbach były oznaczone symbolicznie w formie przyjętego w heraldyce szrafowania, tj. w postaci odpowiednio układu kresek lub kropek. W ramach prac remontowanych pokryto boazerię farbą

23 Z. Łabęcki, *Opolski dworzec główny...*, s. 232; T. Liszaj, *Zabytkowe dworce...*, s. 65.

24 Por. Z. Łabęcki, *Opolski dworzec główny...*, s. 232.

il. 13: Dawny gmach kolejowej inspekcji ruchu. Po prawej, w głębi – najmłodsze skrzydło dawnego gmachu Dyrekcji Kolei Rzeszy (fot. autor)

w kolorze brązowym, a poszczególne herby pomalowano w sposób zgodny zasadniczo z widniejącym na nich szrafowaniem. Niestety zabrakło przy tym należytej konsekwencji, ponieważ tam, gdzie w herbach powinna widnieć barwa czarna, z nieznanych powodów zastosowano nowy kolor tła czyli barwę brązową[25].

Do godnych uwagi elementów zespołu dworcowego należą również zadaszenia peronów po południowej stronie głównego budynku dworca. Zadaszenia te wspierają się na żeliwnych słupach o formach stylizowanych częściowo (do około 2/3 wysokości) na kolumny w stylu korynckim.

W latach 1906–1909 powstał dworzec Opole Wschodnie na linii z Groszowic do Brochowa[26]. Obiektowi temu nadano niezwykle oryginalną formę, ponieważ hol dworca z kasami biletowymi został umieszczony w nasypie linii kolejowej. Wejście do holu ulokowano pod wiaduktem nad obecną ul. Oleską. Ściany

25 Por. A. Janowski, *Tajemnicze herby na kasach dworca PKP w Opolu*, „Nowa Trybuna Opolska", 10 lutego 2014 r., http://www.nto.pl/apps/pbcs.dll/article?AID=/20140211/POWIAT01/140219944, 29.03.2016; tenże, *Zagadka tajemniczych herbów rozwiązana?*, „Nowa Trybuna Opolska", 19 lutego 2014 r., http://www.nto.pl/wiadomosci/opole/art/4602667,zagadka-tajemniczych-herbow-rozwiazana-wideo,id,t.html, 29.03.2016.

26 A. Steinert, *Oppeln*..., s. 62-63; F. Hawranek, *Stosunki gospodarcze*..., s. 280.

il. 14: Fragment elewacji frontowej dawnego gmachu inspekcji ruchu (fot. autor)

dworca zostały oblicowane ciosami granitu z rustyką. Sąsiadujący z dworcem wiadukt oparto na żeliwnych słupach, stylizowanych na antyczne kolumny.

W okresie międzywojennym zespół stacji Opole Główne wzbogacił się o nowe budowle z czerwonej cegły. Do budynku dworcowego z holem wejściowym dodano wówczas po stronie wschodniej podłużną, parterową dobudówkę z rampą. Po wschodniej stronie głównego budynku dworcowego, w pewnej odległości od niego, stanął podłużny, piętrowy budynek, używany dla celów służbowych.

Zabytkowy zespół dworca Opole Główne, jak już wspomniano, został gruntownie wyremontowany w latach 2012–2014[27]. Dzięki temu odzyskał on dawną świetność, stając się prawdziwą ozdobą miasta. Jednocześnie dokonano funkcjonalnej modernizacji zespołu, czego przykładem może być zastosowanie wind w przejściu podziemnym pomiędzy budynkami dworcowymi.

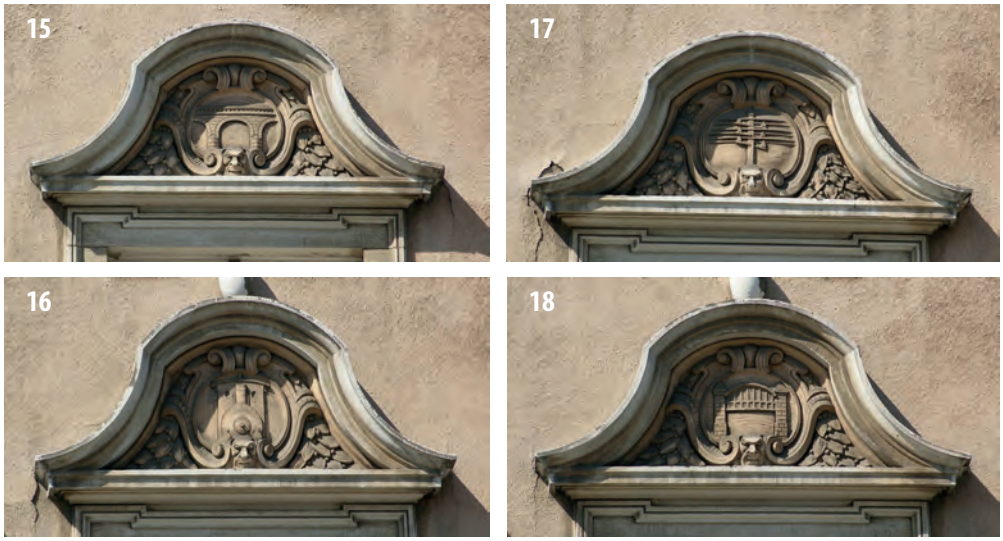
27 A. Janowski, *Dworzec Opole Główne po remoncie. W czwartek otwarcie*, „Nowa Trybuna Opolska", 3 grudnia 2014 r., http://www.nto.pl/wiadomosci/opole/art/4644131,dworzec-opole-glowne-po-remoncie-w-czwartek-otwarcie,id,t.html, 29.03.2016; Opole. *Po remoncie otwarto dworzec PKP Opole Główne*, „Gazeta Wyborcza – Opole", 4 grudnia 2014 r., http://wyborcza.pl/1,91446,17079412,Opole__Po_remoncie_otwarto_dworzec_PKP_Opole_Glowne.html#ixzz44EP9dHXg, 29.03.2016; *Zabytkowy dworzec w Opolu jak nowy. Tak wygląda po remoncie*, 16 grudnia 2014 r., http://www.bryla.pl/bryla/1,85301,17141330,Zabytkowy_dworzec_w_Opolu_jak_nowy__Tak_wyglada_po.html, 29.03.2016.

W przeciwieństwie do tego dworzec Opole Wschodnie, z nieczynnymi już od wielu lat kasami biletowymi, stopniowo niszczeje, strasząc przechodniów swoim wyglądem. Niestety brak jest pomysłów i środków na rewitalizację tego oryginalnego obiektu zabytkowego. Co gorsza, możliwe jest pojawienie się nowych zagrożeń, związanych z ewentualną przebudową przejazdu pod sąsiednim wiaduktem (przejazd ten stał się jednym z „wąskich gardeł" komunikacji na terenie Opola)[28].

Obiekty administracyjne kolei

Do najstarszych siedzib administracji kolejowej na terenie Opola można zaliczyć biura zawiadowcy odcinka (*Bahnmeisterei*), uwidocznione już na planie miasta z 1894 r. oraz planie obiektów kolejowych z kwietnia 1907 r. Biura te mieściły się m.in. w zespole budynków na planie zbliżonym do podkowy, jaki powstał na rogu obecnych ulic Krakowskiej i Powolnego, po północnej stronie linii kolejowej prowadzącej do portu rzecznego nad Młynówką. W bliskim sąsiedztwie tego

28 A. Janowski, *Zabytkowy wiadukt przy Oleskiej w Opolu zniknie. Droga zostanie poszerzona*, „Nowa Trybuna Opolska", 26 listopada 2008 r., http://www.nto.pl/wiadomosci/opole/art/4103837,zabytkowy-wiadukt-przy-oleskiej-w-opolu-zniknie--droga-zostanie-poszerzona,id,t.html, 29.03.2016; *Wiadukt na Oleskiej do likwidacji?*, „Nowa Trybuna Opolska", 26 listopada 2008 r., http://www.nto.pl/wiadomosci/opole/art/4097769,wiadukt-na-oleskiej-do-likwidacji,id,t.html, 29.03.2016; *Co dalej z dworcem Opole Wschodnie?*, 26 lutego 2014 r., http://opole.naszemiasto.pl/artykul/co-dalej-z-dworcem-opole-wschodnie-wideo,2511798,art,t,id,tm.html, 29.03.2016; *Stacja Opole Wschodnie (Oppeln Ostbahnhof) - OP1F4C... czyli ostatnie (?) chwile wiekowej konstrukcji*, http://opencaching.pl/viewcache.php?cacheid=8014, 29.03.2016. W tym kontekście warto przypomnieć, że pod koniec lat siedemdziesiątych XX w. była wstępnie rozważana idea wykorzystania kolei dla rozwiązania problemów komunikacyjnych w centrum Opola. Idea ta przewidywała wytworzenie połączenia kolejowego pomiędzy zespołami przemysłowymi we wschodniej części miasta a terenami mieszkaniowymi w części zachodniej, po przeciwległej stronie Odry. Połączenie takie miało być osiągnięte w szczególności poprzez rozbudowę *istniejącego układu torowego w celu uzyskania zamkniętej pętli z wykorzystaniem odcinka linii średnicowej Opole Wschód*. Sprawą tą zajmował się w 1979 r. Wydział Ekonomiczny Komitetu Wojewódzkiego Polskiej Zjednoczonej Partii Robotniczej w Opolu, ale ostatecznie nic z tego nie wyszło z uwagi pogłębiający się kryzys gospodarczy w kraju i związane z nim ograniczenie działalności inwestycyjnej. Pomysł, o którym mowa, wydaje się dość fantastyczny, ale może zasługiwałby na ponowne rozważenie w zmienionych warunkach społeczno-ekonomicznych, w sytuacji, gdy Opole boryka się z jeszcze większymi problemami komunikacyjnymi niż w latach siedemdziesiątych XX w. Wiązałaby się z tym szansa większego wykorzystania i rewitalizacji zabytkowego zespołu dworca Opole Wschód. APO, Komitet Wojewódzki Polskiej Zjednoczonej Partii Robotniczej w Opolu (zespół nr 2579), sygn. 629, Informacja o możliwościach rozwoju szybkiej komunikacji zbiorowej w miastach: Opole, Kędzierzyn-Koźle, Nysa, wrzesień 1979 r., s. 253–254, 257.



il. 15–18: Przyczółki okien w elewacji frontowej dawnego gmachu inspekcji ruchu (fot. autor)

zespołu, po stronie południowo-wschodniej, tuż przy wspomnianej linii kolejowej, znajdowało się biuro nadzorców telegrafów (*Bureau der Telegraphen-Aufseher*), które także zostało uwidocznione na wymienionych planach z 1894 i 1907 r. Część biur zawiadowcy odcinka mieściła się także w bezpośrednim sąsiedztwie dworca kolejowego, po południowej stronie obecnej ul. Armii Krajowej[29].

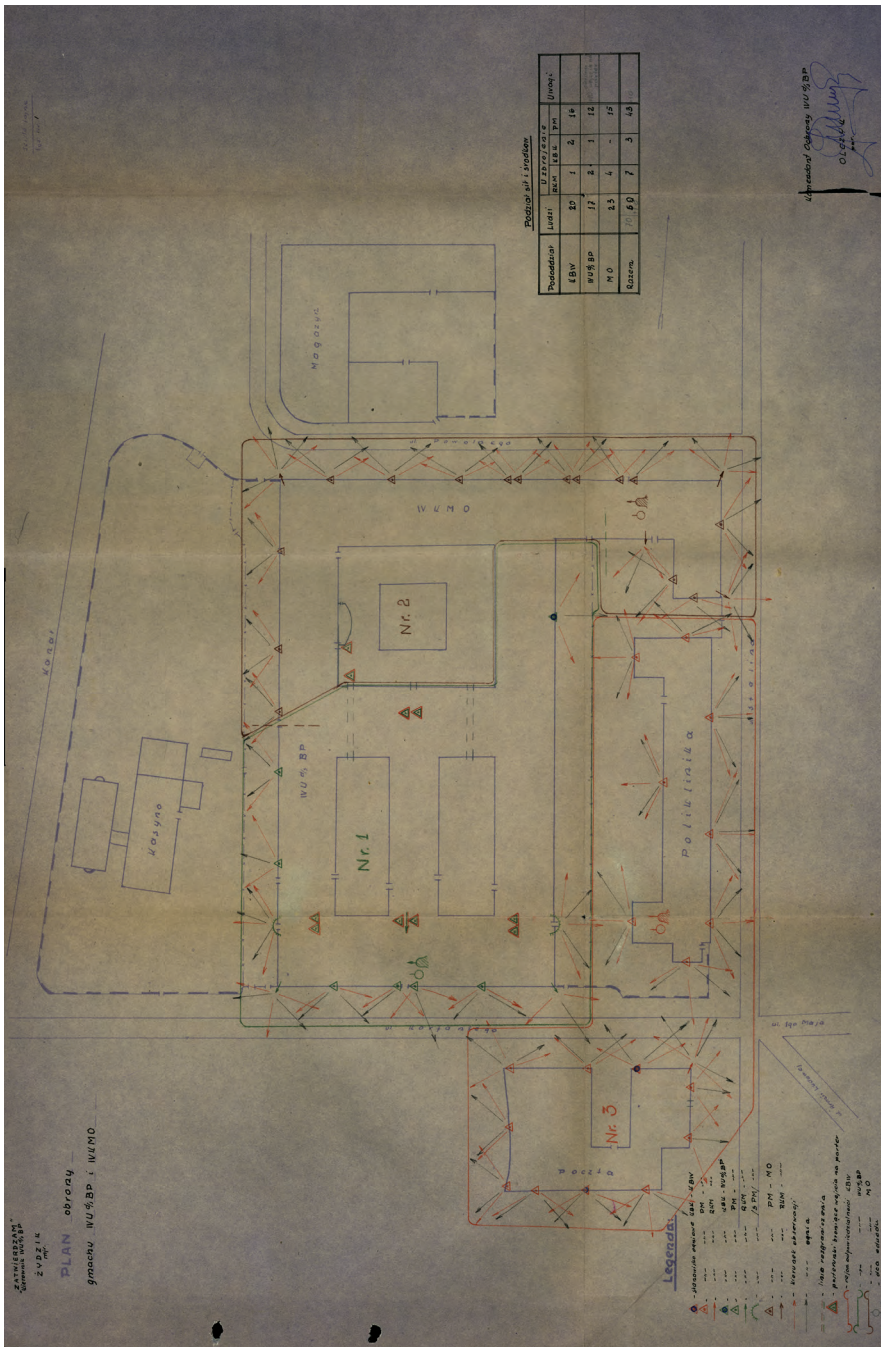
Na przełomie pierwszej i drugiej dekady XX w. po południowej stronie biur zawiadowcy odcinka, w ciągu obecnej ul. Krakowskiej, po jej stronie zachodniej, wzniesiono okazały, trzypiętrowy gmach inspekcji ruchu (*Betriebs-Inspektion*), na planie prostokąta z dwoma symetrycznie rozmieszczonymi ryzalitami od strony zaplecza (od zachodu) i nieznacznie występującym ryzalitem pośrodku elewacji frontowej (od wschodu). Gmach ten został uwidoczniony na planie miasta z 1912 r.[30]

Obiektowi temu nadano formę eklektyczną z elementami stylu secesyjnego. Ryzalit występujący z elewacji frontowej zwieńczono szczytem krzywoliniowym ze ślimacznicami (wolutami). Przyczółki trzech okien oraz drzwi balkonowych na pierwszym piętrze tegoż ryzalitu ozdobiono reliefami o motywach związanych tematycznie z koleją, wyobrażającymi dwa mosty o różnej konstrukcji, lokomotywę i słup telegraficzny. Umieszczony na tymże piętrze balkon otrzymał balustradę o formach secesyjnych.

W połowie 1922 r., w związku z podziałem Górnego Śląska pomiędzy Polskę a Niemcy, przeniesiono z Katowic do Opola niemiecką Dyrekcję Kolei Rzeszy

29 APO, DKR Oppeln, sygn. 29, Bahnhof Oppeln; *Opole/Oppeln*..., s. 20.

30 *Opole/Oppeln*..., s. 22.



il. 19: Plan obrony ówczesnej siedziby WUdsBP w Opolu (dawnej siedziby Dyrekcji Kolei) z 1956 r. (Źródło; Archiwum IPN – Oddział we Wrocławiu, sygn. 09/631)

il. 20: Dawny gmach górnośląskiej Dyrekcji Kolei Rzeszy w Opolu – widok od strony południowo-wschodniej. Po lewej – pomnik poległych pocztowców na tle modernistycznego budynku pocztowego (fot. autor)

(*Reichsbahndirektion*) dla terenów górnośląskich[31]. W latach 1923–1925 zbudowano dla tej instytucji okazałą siedzibę na terenach kolejowych pomiędzy obecnymi ulicami Wojciecha Korfantego i Leona Powolnego, po zachodniej stronie obecnej ul. Krakowskiej, w miejscu przez które wcześniej przechodziła niepotrzebna już linia kolejowa do portu rzecznego nad Młynówką[32].

Trzypiętrowy gmach dyrekcji kolei zbudowano na planie regularnego czworoboku z trzema dziedzińcami wewnętrznymi. Po stronie wschodniej sąsiadowały z nim od wschodu starsze budynki administracji kolejowej: biura zawiadowcy odcinka i gmach inspekcji ruchu. Po stronie zachodniej zbudowano piętrową willę, przeznaczoną na mieszkanie służbowe dyrektora. W otoczeniu willi założono niewielki ogród, otoczony murem z narożną altaną. Układ wymienionych obiektów został uwidoczniony na planie miasta z 1927 r. oraz mapach topograficznych z lat 1930 i 1944 r.[33]

31 APO, DKR Oppeln, sygn. 29 oraz Inwentarz, oprac. J. Domska, s. 3; A. Neugebauer, *Die Stadt Oppeln als Behörden-Zentrale in Oberschlesien*, oprac. F. Kaminsky, red. K. Maurer, Berlin–Halensee 1926, s. 30.

32 J. Filipczyk, *Architektura okresu międzywojennego w Opolu*, [w:] *Almanach miejski. Opolanin 2002*, Opole 2002, s. 73; R. Emmerling, U. Zajączkowska, *Opole. Stolica...*, s. 48.

33 *Opole/Oppeln...*, s. 44; J. Filipczyk, *Architektura okresu międzywojennego...*, s. 73.

il. 21: Dawny gmach górnośląskiej Dyrekcji Kolei Rzeszy w Opolu – widok od zachodu, z przeciwległego brzegu Młynówki. Po prawej widoczna dawna willa dyrektorska z nowszą przybudówką (fot. autor)

Gmach dyrekcji został zaprojektowany przez architekta Wilhelma Grossarta, radcę rządowego i budowlanego, którego dziełem były również projekty dworców kolejowych w Bytomiu i Gliwicach. Autorem rzeźb, jakie ozdobiły portyk w elewacji frontowej gmachu, był Stanislaus Cauer z Królewca[34].

W latach 1930–1931 w bliskim sąsiedztwie gmachu dyrekcji kolei, po przeciwległej stronie obecnej ul. Wojciecha Korfantego, powstał modernistyczny gmach pocztowy jako część starszego zespołu Dyrekcji Głównej Poczty (*Kaiserliche Ober-Postdirektion*) w Opolu. Przed budynkiem tym stanął pomnik pocztowców poległych podczas I wojny światowej – dzieło rzeźbiarza Felixa Kupscha[35]. W ten sposób, nie licząc późniejszych korekt, zakończył się długi proces stopniowego

34 J. Filipczyk, *Architektura okresu międzywojennego*..., s. 73; R. Emmerling, U. Zajączkowska, *Opole. Stolica*..., s. 48; J. Lorenc, *Modernizm w architekturze dworców kolejowych początku lat trzydziestych XX wieku. Linia kolejowa ze Starych Bielic do Skwierzyny*, [w:] *Architektura pierwszej połowy XX wieku i jej ochrona w Gdyni i Europie*, red. M.J. Sołtysik, R. Hirsch, Gdynia 2011, s. 123; *Prominente Persönlichkeiten mit Geburt oder Wirken in Königsberg*, http://www.ostpreussen.net/ostpreussen/orte.php?bericht=1057&gl1044=24, 29.03.2016; http://fotokresy.pl/438072,foto.html, 29.03.2016; http://geo.viaregia.org/testbed/index.pl?rm=obj&objid=16150, 29.03.2016.

35 J. Filipczyk, *Architektura okresu międzywojennego*..., s. 73.

formowania się monumentalnego zespołu gmachów publicznych w komunikacyjnym centrum Opola.

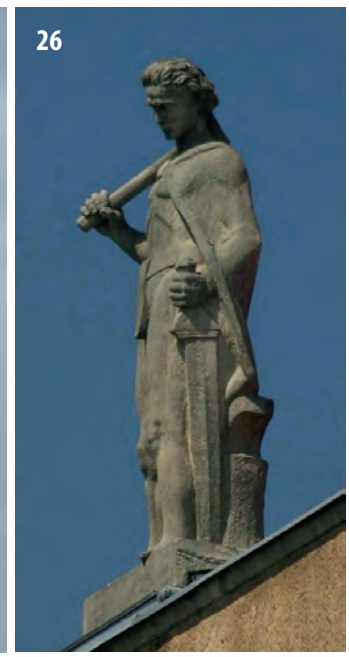
W okresie II wojny światowej dokonano częściowej przebudowany gmachu dyrekcji. Na miejscu starych biur zawiadowcy odcinka zbudowano piąte skrzydło gmachu na planie litery L, sąsiadujące z zachowanym gmachem inspekcji ruchu. Efekty przebudowy ukazuje zdjęcie lotnicze miasta z 26 stycznia 1945 r.[36]

il. 22: Dawny gmach górnośląskiej Dyrekcji Kolei Rzeszy w Opolu – elewacja frontowa z portykiem, widok od strony południowo-wschodniej (fot. autor)

W 1950 r. w dawnym gmachu dyrekcji kolei znalazł swoją siedzibę utworzony w tymże roku Wojewódzki Urząd Bezpieczeństwa Publicznego w Opolu, przekształcony na przełomie lat 1954 i 1955 r. w Wojewódzki Urząd ds. Bezpieczeństwa Publicznego. W tymże gmachu (w skrzydle północnym) ulokowano także Komendę Wojewódzką Milicji Obywatelskiej (MO). Instytucje te zostały powołane wraz z utworzeniem województwa opolskiego w połowie 1950 r. W sąsiednim budynku dawnej inspekcji ruchu urządzono poliklinikę dla funkcjonariuszy UB i MO. Gdy w czerwcu 1956 r. wybuchło powstanie robotnicze w Poznaniu, przerażone biegiem wydarzeń władze komunistyczne postanowiły przekształcić gmach dawnej dyrekcji kolei wraz z sąsiednimi gmachami polikliniki i poczty w prowizoryczną twierdzę, bronioną przez funkcjonariuszy UB i MO oraz żołnierzy Korpusu Bezpieczeństwa Wewnętrznego. Opracowano szczegółowy plan obrony tych obiektów z mnóstwem stanowisk dla karabinów oraz pistoletów maszynowych i ręcznych karabinów maszynowych[37].

36 *Opole/Oppeln*..., s. 30.

37 Archiwum Instytutu Pamięci Narodowej Oddział we Wrocławiu, sygn. 09/631, [Plan obrony gmachu WU ds. BP i KW MO], k. 4; tamże, Instrukcja o sposobie mobilizacji pracowników Wojewódzkiego Urzędu [ds. Bezpieczeństwa Publicznego w Opolu] w wypadku zarządzenia ostrego pogotowia, 7 lipca 1956 r., k. 5–7.



il. 23–26: Dawny gmach górnośląskiej Dyrekcji Kolei Rzeszy – fragment attyki ze stojącymi na niej rzeźbami [il. 23] oraz zbliżenia posągów: Merkurego [il. 24–25] i uzbrojonego robotnika [il. 26] (fot. autor)

Po zmianach politycznych zaistniałych jesienią 1956 r. w dawnym gmachu dyrekcji kolei nadal funkcjonowała Komenda Wojewódzka MO, w ramach której utworzono pion Służby Bezpieczeństwa. Do aresztu mieszczącego się w podziemiach gmachu trafiały również osoby zatrzymane bądź tymczasowo aresztowane z przyczyn politycznych. Najwięcej takich osób przebywało tam w okresie stanu wojennego, wprowadzonego w nocy z 12 na 13 grudnia 1981 r. Od 1990 r. w tymże gmachu mieści się Komenda Wojewódzka Policji. Dawny budynek inspekcji ruchu nadal pozostaje elementem większego zespołu polikliniki.

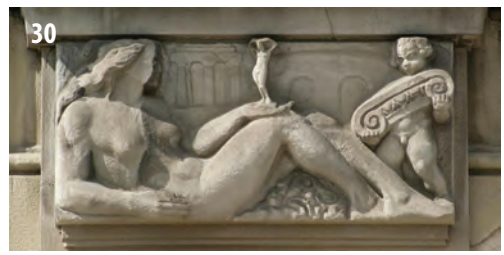
Najokazalszą część dawnego gmachu dyrekcji kolei stanowi monumentalny portyk po stronie południowej(od ul. Wojciecha Korfantego). Nad arkadami w dolnej części portyku widnieje seria płaskorzeźb z alegorycznym wyobrażeniem różnych dziedzin sztuki i aktywności ludzkiej. Znajdujemy tam personifikacje literatury (leżąca postać z książką), rzeźby i architektury (leżąca postać z atrybutami tych dziedzin sztuki), techniki (leżąca postać z młotem i kołem zębatym) i transportu czy żeglugi (leżąca postać z żaglowcem). Inna płaskorzeźba przedstawia postać karmiącą dwa orły. Być może mamy tu do czynienia z alegorią wychowania.

Portyk wieńczy prosta attyka ze stojącymi w jej narożach dwiema rzeźbami figuralnymi. Jedna z nich przedstawia Merkurego jako patrona nowoczesnego transportu. Znakiem nowoczesności jest tu koło zębate w nogach bóstwa. Druga rzeźba, zapewne nawiązująca symbolicznie do świeżych doświadczeń I wojny światowej, przedstawia robotnika w stanie gotowości bojowej – z młotem na ramieniu i mieczem przy boku. Rzeźby te zostały odnowione i częściowo zrekonstruowane przez Rafała Rzeźniczka w 2008 r.[38]

Mosty i inne zabytkowe obiekty kolejowego budownictwa technicznego

Do czynników, które w największym stopniu zdeterminowały warunki rozwoju kolei w rejonie Opola, należy zaliczyć miejscową sieć wodną. Centrum miasta uformowało się na prawym brzegu Odry, w miejscu, gdzie rzeka płynie dwoma korytami, opasującymi wyspę Pasiekę. Po zachodniej stronie wyspy ciągnie się główne koryto Odry, a po stronie wschodniej biegnie koryto boczne, znane jako Młynówka, które oddziela wyspę od centrum miasta. Po zachodniej stronie głównego koryta Odry rozciągają się tereny zalewowe, sięgające aż do Szczepanowic i Półwsi – dawnych wiosek, a obecnie peryferyjnych dzielnic miasta. W przeszłości istniały tam mokradła, przez które w XX w. i pierwszej dekadzie nowego tysiąclecia stopniowo przeprowadzono Kanał Ulgi, łączący się z Odrą na południe i północ od miasta.

38 *Rzeźby na dachu komendy odnawiane*, „Nowa Trybuna Opolska", 19 sierpnia 2008 r., http://www.nto.pl/apps/pbcs.dll/article?AID=/20080819/AKTUALNOSCI/25902203, 29.03.2016.



il. 27–31: Dawny gmach górnośląskiej Dyrekcji Kolei Rzeszy – arkady i dekoracja rzeźbiarska portyku [il. 27] oraz płaskorzeźby zdobiące portyk [il. 28–31] (fot. autor)

Sytuacja ta zrodziła potrzebę budowy całej serii mostów i wiaduktów nad obydwoma korytami Odry, mokradłami w dolinie rzeki i przechodzącymi tam drogami kołowymi. Obiekty takie powstały już w latach czterdziestych XIX w. Zbudowano wówczas dwa mosty stalowe i trzy drewniane o łącznej długości 407 m[39]. Zachowane do dzisiaj mosty nad Młynówką i obecnym Kanałem Ulgi

39 M. Jerczyński, S.M. Koziarski, *150 lat kolei na Śląsku*, Opole–Wrocław 1992, s. 23.

il. 32: Most kolejowy nad głównym korytem Odry – widok od południa (fot. autor)

reprezentują typ stalowych mostów blachownicowych o prostej konstrukcji belkowej, który upowszechnił się w budownictwie kolejowym na Śląsku z początkiem XX w.[40] To samo dotyczy wiaduktów nad ulicami Krapkowicką i Prószkowską.

W nocy z 2 na 3 maja 1921 r., w ramach przygotowań do III powstania śląskiego, Grupa Destrukcyjna pod dowództwem Tadeusza Puszczyńskiego ps. „Konrad Wawelberg", wysadziła w powietrze szereg mostów na terenie plebiscytowym, by w ten sposób utrudnić ewentualny przerzut wojsk niemieckich na teren walk. Wśród zerwanych wówczas mostów znalazł się również ten pomiędzy Opolem a Szczepanowicami, zbudowany nad mokradłami w miejscu, przez które przechodzi obecny Kanał Ulgi. Zachowały się zdjęcia zniszczonego obiektu. Na jednym z nich widoczna jest sylwetka żołnierza francuskiego z wojsk alianckich, jakie przebywały w tym czasie na terenie plebiscytowym. W związku ze zniszczeniem mostu był aresztowany jeden z miejscowych działaczy polskich Walenty Bias (obecnie patron jednej ulic w Opolu-Szczepanowicach)[41]. Odbudowany po wybuchu most zachował swój dawny wygląd do chwili obecnej.

40 Por. P. Dominas, *Kolej w prowincjach poznańskiej i śląskiej*..., s. 172–174.

41 W. Lesiuk, *Życie polskie w Opolu*, [w:] *Opole. Monografia miasta*..., s. 351; B. Cimała, *Opole*, [w:] *Encyklopedia powstań śląskich*, red. F. Hawranek i in., Opole 1982, s. 357; C. Mykita-Glensk, *Bias Walenty*, [w:] tamże, s. 31; Z. Zarzycka, *Akcja „Mosty"*, [w:] tamże, s. 14–15; *1921 – III powstanie śląskie – Opole*, http://opole.fotopolska.eu/1921_III_powstanie_slaskie_Opole?f=84632-foto, 29.03.2016.

il. 33: Most kolejowy nad głównym korytem Odry – widok od południa. Na pierwszym planie widoczny fragment zespołu budowli hydrotechnicznych w rejonie wyspy Bolko (fot. autor)

W latach 1927–1928 został zbudowany nowy most kolejowy nad głównym korytem Odry. Tym razem był to most o okazałej, trójprzęsłowej konstrukcji kratownicowej. Jego budowę dokumentuje zachowane zdjęcie z 1928 r.[42]

Gdy w styczniu 1945 r. sowieckie wojska 1. Frontu Ukraińskiego opanowały prawobrzeżną część Opola, Niemcy zerwali most kolejowy nad głównym korytem Odry, przygotowany już wcześniej do wysadzenia w powietrze. Odbudowany po wojnie obiekt został uroczyście otwarty 22 lipca 1946 r.[43] Most, o którym mowa posiada konstrukcję nitowaną, wspartą na dwóch murowanych filarach. Podparcie stabilizują łożyska wałkowe nad filarem po stronie wschodniej.

Do najokazalszych zabytków budownictwa technicznego należy także kolejowa wieża ciśnień w rejonie ul. Konduktorskiej, stojąca po wschodniej stronie wiaduktu prowadzącego z ul. Władysława Reymonta na ul. Marka z Jemielnicy. Jest to cylindryczna wieża w typowej formie „grzybka", nakrytego stożkowym dachem, jaka upowszechniła się w budownictwie kolejowym w Prusach w początkach XX w.[44]

42 *Opole. Mosty i kładki. Most kolejowy*, http://opole.fotopolska.eu/Opole/b13841, Most_kolejowy.html, 29.03.2016.

43 Z. Mikołajewicz, *Gospodarka komunalna*, [w:] *Opole. Monografia miasta*..., s. 553.

44 Por. M. Jerczyński, *Kolejowe stacje wodne (1). Wieże ciśnień*, „Świat Kolei" 2002, nr 10, s. 18–26; P. Brzeziński, *Analiza wież ciśnień typu grzybek i stanu zasobu na Kujawach i Pomorzu. Cechy pokrewne i dystynktywne*, „Przestrzeń i Forma" 2011, t. 15, s. 192; P. Dominas, *Kolej w prowincjach poznańskiej i śląskiej*..., s. 245.

il. 34: Fragment terenów kolejowych po południowej stronie dworca Opole Główne. Na zdjęciu widoczny m.in. wiadukt im. Żołnierzy Wyklętych (otwarty w 2010 r.), a w głębi, po prawej, wieża ciśnień z przełomu XIX i XX w. (fot. autor)

il. 35: Most kolejowy nad Kanałem Ulgi – widok od północy. W tle (po prawej) widoczny kościół parafialny w Opolu-Szczepanowicach (fot. autor)

il. 36: Dawny budynek nastawni, obecnie obiekt mieszkalny przy ul. 11 Listopada (fot. autor)

Na uwagę zasługuje także dawny budynek nastawni przy ul. 11 Listopada, sąsiadujący z mostem kolejowym nad Młynówką, spełniający obecnie funkcję budynku mieszkalnego. Jest to piętrowy budynek na planie prostokąta, którego ściany zewnętrzne zdobi fryz w postaci podwójnego rzędu ukośnie ustawionych cegieł. Zarówno wspomniana wieża ciśnień, jak też dawny budynek nastawni zostały uwidocznione na planie obiektów kolejowych z kwietnia 1907 r.[45]

Kolejowe budownictwo mieszkaniowe

Rozwojowi kolei na terenie miasta towarzyszyła rozbudowa kolejowego budownictwa mieszkaniowego. Także w tym przypadku zachowały się godne uwagi obiekty o charakterze zabytkowym, świadczące w wymowny sposób o przywiązywaniu przez władze kolejowe dużej wagi do zapewnienia pracownikom dobrych warunków bytowych.

Do najstarszych zabytków kolejowego budownictwa mieszkaniowego na terenie Opola należą te uwidocznione na planie obiektów kolejowych z kwietnia 1907 r. i planie miasta z 1912 r. Na pierwszym z nich uwidoczniono kolejowe budynki mieszkalne przy obecnych ulicach Jana Dobrego, Armii Krajowej,

45 APO, DKR Oppeln, sygn. 29, Bahnhof Oppeln.

il. 37: Kolejowy budynek mieszkalny z przełomu XIX i XX w. przy ul. Jana Dobrego 19 (fot. autor)

Konduktorskiej i Andrzeja Struga. Drugi plan obejmuje również wspomniane już osiedle robotnicze przy obecnej ul. Kolejowej[46].

Najwyższy poziom architektoniczny reprezentują dwa budynki mieszkalne przy ul. Armii Krajowej 1 A-C. Pierwszy z nich, opisany na planie z 1907 r. jako *Bahnmeister-Dienstgebäude*, mieścił pierwotnie mieszkanie służbowe zawiadowcy odcinka. W drugim budynku znajdowały się początkowo mieszkania dla sześciu rodzin[47]. W późniejszym czasie został on znacznie powiększony. Na planie miasta z 1912 r. ma on już rzut prostokąta o powierzchni dwukrotnie większej w stosunku do stanu z 1907 r., gdy miał jeszcze rzut zbliżony do kwadratu[48].

Dawny dom zawiadowcy odcinka jest budowlą o ścianach z czerwonej cegły. Wyróżnia go dekoracyjne obramowanie otworów okiennych i odrzwi z zastosowaniem cegły pokrytej białą glazurą, a także ciosów piaskowca. Funkcję dekoracyjną spełniają również podwójne pasy glazurowanej cegły wzdłuż ścian oraz przyczółki okien z cegły (czerwonej lub glazurowanej) i bloków piaskowca. Elementem wyróżniającym budynek jest także drewniany ganek na parterze.

46 Tamże; *Opole/Oppeln*..., s. 22.

47 APO, DKR Oppeln, sygn. 29, Bahnhof Oppeln.

48 *Opole/Oppeln*..., s. 22.

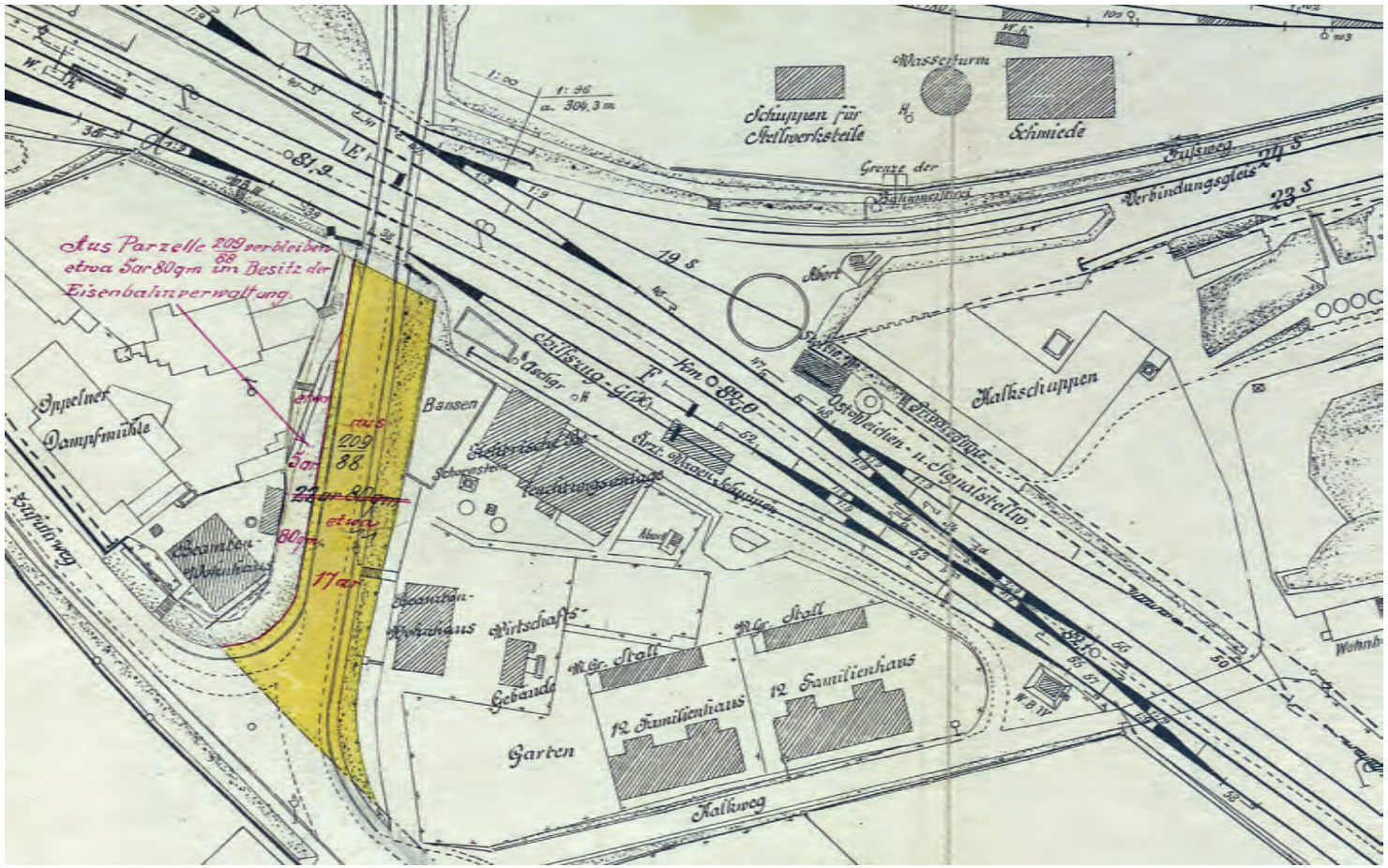
il. 38: Kolejowe budynki mieszkalne z przełomu XIX i XX w. przy ul. Armii Krajowej 1 A–C, widok od zachodu (fot. autor)

Sąsiadujący z tym obiektem wielorodzinny budynek mieszkalny wyróżnia się obszernymi balkonami, zbudowanymi z użyciem drewnianych elementów konstrukcyjnych. Elewację frontową budynku zdobią dwa podwójne szczyty krzywoliniowe. Efekt dekoracyjny osiągnięto także poprzez skontrastowanie czerwonej cegły z otynkowanymi partiami budynku.

Ciekawą formą architektoniczną wyróżniają się również dawne domy robotnicze przy obecnych ulicach Konduktorskiej i Kolejowej. W pierwszym przypadku chodzi o dwa budynki mieszkalne opisane na planie z 1907 r. jako domy z mieszkaniami dla 12 rodzin (*12 Familienhaus* w odniesieniu do każdego budynku). W drugim przypadku chodzi o dziesięć takich obiektów.

We wszystkich przypadkach są to wielorodzinne budynki trzypiętrowe z poddaszem, wzniesione na planie prostokąta z dwoma symetrycznie rozmieszczonymi ryzalitami w elewacji tylnej. W co drugim budynku ryzality zostały zwieńczone trójkątnymi szczytami o konstrukcji szkieletowej. Budynki o różnym zwieńczeniu ryzalitów rozmieszczono w układzie naprzemiennym. W przypadku osiedla przy ul. Kolejowej domy stoją w dwóch szeregach po obu stronach ulicy – po pięć budynków po każdej stronie.

Powierzchnia użytkowa mieszkań została znacznie powiększona przez dobudowanie wykuszy (balkonów?) o ścianach z drewna. Na tyłach domów wzniesiono jednolite, dwupoziomowe budynki gospodarcze (komórki) o ścianach



il. 39: Fragment planu obiektów kolejowych z kwietnia 1907 r. U dołu widoczne m.in. kolejowe budynki mieszkalne w rejonie obecnej ul. Konduktorskiej (dawniej Kalkweg). U góry widoczna m.in. cylindryczna wieża ciśnień (źródło: Archiwum Państwowe w Opolu)

z czerwonej cegły. Całość dopełniały indywidualne działki, przeznaczone na warzywniki (zachowane częściowo do dzisiaj)[49].

Budynek mieszkalny przy ul. Jana Dobrego 19, stojący niedaleko mostu kolejowego nad Młynówką, u zbiegu ulic Korfantego i Piastowskiej, jest piętrowym obiektem z poddaszem na planie prostokąta z pojedynczym ryzalitem w elewacji ogrodowej (od wschodu) oraz niewielkimi wykuszami. Elewacje budynku zdobi m.in. fryz z podwójnego rzędu ukośnie ustawionych cegieł na wysokości pierwszego piętra. Zastosowano tu zatem ten sam motyw dekoracyjny co w przypadku opisanej powyżej dawnej nastawni przy ul. 11 Listopada, stojącej około 70 m dalej, po przeciwległej stronie torów. Tuż pod dachem biegnie ceglany fryz arkadkowy.

W latach dwudziestych XX w. zaistniała potrzeba zbudowania odpowiedniej liczby mieszkań dla urzędników zatrudnionych w górnośląskiej Dyrekcji Kolei Rzeszy, przeniesionej do Opola po podziale Górnego Śląska. Budową mieszkań dla tej grupy mieszkańców miasta zajęła się spółdzielnia założona w 1923 r. Finansowana z funduszy kolejowych, wybudowała ona łącznie 339 lokali mieszkalnych[50].

W ten sposób powstał długi szereg dwupiętrowych budynków mieszkalnych po południowej stronie obecnej ul. Tadeusza Kościuszki. Elewację frontową tych budynków ożywiają wykusze i ryzality zwieńczone trójkątnymi szczytami. Dla upiększania elewacji zastosowano również boniowanie, trójkątne lub półowalne przyczółki okien itp.

Zabytki w krajobrazie miasta

Zachowane zabytki budownictwa kolejowego należą do najbardziej wyrazistych elementów w krajobrazie miejskim Opola. Ich obecność w znacznej mierze współtworzy specyficzny klimat miasta jako zwartego zespołu architektoniczno-urbanistycznego.

Malowniczy zespół dworca kolejowego Opole Główne zamyka od południa perspektywę ul. Krakowskiej, stanowiącej reprezentacyjną ulicę miasta i główną oś układu przestrzennego w centrum Opola. Od północy perspektywę ul. Krakowskiej zamyka natomiast malownicza bryła ratusza. Dworzec kolejowy i ratusz są wizualnymi wyznacznikami dwubiegunowego układu przestrzennego, rozpiętego pomiędzy komunikacyjnym i administracyjnym centrum miasta. Dwubiegunową strukturę tego układu podkreślają dodatkowo monumentalne bryły gmachów publicznych w pobliżu dworca, ze szczególnym uwzględnieniem potężnego gmachu dawnej dyrekcji kolei.

49 *Studium*..., t. 1, cz. 1, s. 131–132.

50 Tamże, s. 135.

il. 40: Fragment dawnego osiedla robotniczego z początków XX w. przy ul. Kolejowej (fot. autor)

il. 41: Kolejowe budynki mieszkalne z lat dwudziestych XX w. przy ul. Tadeusza Kościuszki (fot. autor)

il. 41: Kolejowe budynki mieszkalne z lat dwudziestych XX w. przy ul. Tadeusza Kościuszki (fot. autor)

Ważne miejsce w układzie architektoniczno-urbanistycznym Opola zajmuje także dworzec kolejowy Opole Wschód wraz z sąsiadującym z nim wiaduktem. Po północno-wschodniej stronie dworca znajduje się zabytkowy zespół wodociągów miejskich z wysoką, neogotycką wieżą ciśnień z 1896 r.[51] Dworzec, wiadukt i widoczna z daleka bryła wieży wodociągowej stanowią razem unikatowy zespół zabytków budownictwa technicznego, zamykający perspektywę ul. Oleskiej dla osób przemierzających tę ważną arterię komunikacyjną od strony centrum miasta, a z drugiej strony symbolicznie otwierają centrum Opola dla osób wjeżdżających do miasta od północnego wschodu (od strony Kluczborka i Olesna).

Ważną rolę w krajobrazie Opola odgrywa także stylistyczne pokrewieństwo zespołu dworca Opole Główne z innymi monumentalnymi budowlami na terenie miasta: gotycką wieżą dawnego zamku książęcego na Ostrówku (północnym cyplu Pasieki), powszechnie znaną jako Wieża Piastowska, gotycką wieżą danego Zamku Górnego przy pl. Mikołaja Kopernika, gotycką bryłą katedry pw. Świętego Krzyża z wieżami w stylu neogotyckim oraz neogotycką wieżą wodociągową. Rozrzucony po mieście zespół tych budowli, wzniesionych z czerwonej cegły

51 A. Rak, *Druga młodość wieży wodociągowej*, [w:] *Almanach Miejski. Opolanin 1998*, Opole 1998, s. 171; A. Hamada, *Architektura Opola*..., s. 82.

jako budulca podstawowego, nadaje specyficzne piętno architektonicznemu pejzażowi Opola – stolicy regionu o liczących setki lat tradycjach historycznych.

Do elementów odgrywających ważną rolę w krajobrazie Opola należą także mosty kolejowe nad głównym korytem Odry i kanałem Ulgi. Obiekty te stanowią malownicze urozmaicenie nizinnego krajobrazu w dolinie Odry, eliminujące wrażenie przestrzennej pustki terenów położonych poza obszarem zwartej zabudowy miasta.

Podsumowanie

Trwający od połowy XIX w. rozwój budownictwa kolejowego na terenie Opola miał olbrzymie znacznie dla ukształtowania się obecnego wizerunku miasta. Liczne zabytki budownictwa kolejowego trwale wpisały się w krajobraz Opola, przydając mu specyficzne rysy. Niestety ich rola w historii i krajobrazie miasta nie jest należycie doceniana. Poza zespołem dworca Opole Główne i gmachem dawnej dyrekcji kolei są one traktowanie po macoszemu przez osoby zainteresowane dziedzictwem historycznym miasta. Warto zabiegać o zmianę tego stanu rzeczy, podejmując działania na rzecz upowszechnienia odpowiednio pogłębionej, wzbogaconej i merytorycznie skorygowanej wiedzy o tej grupie zabytków.

Bibliografia:

- Archiwum Instytutu Pamięci Narodowej Oddział we Wrocławiu
- Archiwum Państwowe w Opolu, Dyrekcja Kolei Rzeszy w Opolu (zespół nr 48)
- Archiwum Państwowe w Opolu, Komitet Wojewódzki Polskiej Zjednoczonej Partii Robotniczej w Opolu (zespół nr 2579)

- *1921 – III powstanie śląskie – Opole*, http://opole.fotopolska.eu/1921_III_powstanie_slaskie_Opole?f=84632-foto, 29.03.2016
- Borkowski M., *Opole przełomu wieków XIX/XX*, Łódź 2015
- Brzeziński P., *Analiza wież ciśnień typu grzybek i stanu zasobu na Kujawach i Pomorzu. Cechy pokrewne i dystynktywne*, „Przestrzeń i Forma" 2011, t. 15
- *Co dalej z dworcem Opole Wschodnie?*, 26 lutego 2014 r., http://opole.naszemiasto.pl/artykul/co-dalej-z-dworcem-opole-wschodnie-wideo,2511798,art,t,id,tm.html, 29.03.2016 r.
- Dominas P., *Dzieje kolei normalnotorowych na Dolnym Śląsku*, [w:] *Dzieje kolei w Polsce*, red. D. Keller, Rybnik 2012
- Tenże, *Kolej w prowincjach poznańskiej i śląskiej. Mechanizmy powstawania i funkcjonowania do 1914 roku*, Łódź 2013
- Dubel K., *Rozwój terytorialny miasta Opola*, Opole 1968
- Dylewski A., *Historia kolei w Polsce*, Warszawa 2012
- Dziewulski W., *Dzieje Górnego Śląska w latach 1816–1847*, [w:] *Dzieje Górnego Śląska w latach 1816–1947*, red. F. Hawranek, Opole 1981
- Emmerling R., Zajączkowska U., *Opole. Stolica województwa opolskiego*, Opole 2003
- *Encyklopedia powstań śląskich*, red. F. Hawranek i in., Opole 1982
- Fieber, *Der Oppelner Umschlagshafen*, [w:] *Oppeln*, red. K. Maurer...

- Filipczyk J., *Architektura okresu międzywojennego w Opolu*, [w:] *Almanach miejski. Opolanin 2002*, Opole 2002
- *Generelles Projekt für einen Winterhafen im oberen Mühlgraben bei Oppeln* (Situations-Plan), 12 maja 1882 r. – zbiory prywatne autora
- Hamada A., *Architektura Opola wpisana w dzieje miasta*, Opole 2008
- Hawranek F., *Rozwój przestrzenny miasta*, [w:] *Opole. Monografia miasta*...
- Tenże, *Stosunki gospodarcze*, [w:] *Opole. Monografia miasta*...
- Tenże, *Stosunki polityczno-ustrojowe*, [w:] *Opole. Monografia miasta*, red. W. Dziewulski, F. Hawranek, Opole 1975
- http://fotokresy.pl/438072,foto.html, 29.03.2016; http://geo.viaregia.org/testbed/index.pl?rm=obj&objid=16150, 29.03.2016
- Janowski A., *Dworzec Opole Główne po remoncie. W czwartek otwarcie*, „Nowa Trybuna Opolska", 3 grudnia 2014 r., http://www.nto.pl/wiadomosci/opole/art/4644131,dworzec-opole-glowne-po-remoncie-w-czwartek-otwarcie,id,t.html, 29.03.2016
- Tenże, *Tajemnicze herby na kasach dworca PKP w Opolu*, „Nowa Trybuna Opolska", 10 lutego 2014 r., http://www.nto.pl/apps/pbcs.dll/article?AID=/20140211/POWIAT01/140219944, 29.03.2016
- Tenże, *Zabytkowy wiadukt przy Oleskiej w Opolu zniknie. Droga zostanie poszerzona*, „Nowa Trybuna Opolska", 26 listopada 2008 r., http://www.nto.pl/wiadomosci/opole/art/4103837,zabytkowy-wiadukt-przy-oleskiej-w-opolu-zniknie-droga-zostanie-poszerzona,id,t.html, 29.03.2016
- Tenże, *Zagadka tajemniczych herbów rozwiązana?*, „Nowa Trybuna Opolska", 19 lutego 2014 r., http://www.nto.pl/wiadomosci/opole/art/4602667,zagadka-tajemniczych-herbow-rozwiazana-wideo,id,t.html, 29.03.2016
- Jerczyński M., *Kolejowe stacje wodne (1). Wieże ciśnień*, „Świat Kolei" 2002, nr 10
- Jerczyński M., Koziarski S.M., *150 lat kolei na Śląsku*, Opole–Wrocław 1992
- Kaczorowski W., Piotrowski M., *Port rzeczny w Opolu do 1945 roku w świetle źródeł ikonograficznych*, [w:] *Kalendarz opolski 2001*, Opole 2001
- Kaminsky F., *Oppeln*, Berlin 1926
- Kudyba T., *Wystawa „150 lat cementu w Opolu"*, http://kudyba.pl/web.n4?go=42, 29.03.2016
- Lesiuk W., *Życie polskie w Opolu*, [w:] *Opole. Monografia miasta*...
- Liszaj T., *Zabytkowe dworce w Polsce*, Bielsko-Biała 2011, s. 65.
- Lorenc J., *Modernizm w architekturze dworców kolejowych początku lat trzydziestych XX wieku. Linia kolejowa ze Starych Bielic do Skwierzyny*, [w:] *Architektura pierwszej połowy XX wieku i jej ochrona w Gdyni i Europie*, red. M.J. Sołtysik, R. Hirsch, Gdynia 2011
- Łabęcki Z., *Opolski dworzec główny – problem badawczy*, „Opolski Informator Konserwatorski" 1989, Mikołajewicz Z., *Gospodarka komunalna*, [w:] *Opole. Monografia miasta*...
- Tenże, *Przemysł*, [w:] *Opole. Monografia miasta*...
- *Most na Struga w Opolu*, http://opolskie.regiopedia.pl/wiki/most-na-struga-w-opolu, 29.03.2016.
- Neugebauer A., *Die Stadt Oppeln als Behörden-Zentrale in Oberschlesien*, oprac. F. Kaminsky, red. K. Maurer, Berlin–Halensee 1926
- *Opole. Mosty i kładki. Most kolejowy*, http://opole.fotopolska.eu/Opole/b13841,Most_kolejowy.html, 29.03.2016
- *Opole. Po remoncie otwarto dworzec PKP Opole Główne*, „Gazeta Wyborcza – Opole", 4 grudnia 2014 r., http://wyborcza.pl/1,91446,17079412,Opole__Po_remoncie_otwarto_dworzec_PKP_Opole_Glowne.html#ixzz44EP9dHXg, 29.03.2016
- *Opole/Oppeln*, *Historyczno-topograficzny atlas miast śląskich/Historisch-topographischer Atlas schlesischer Stadte*, t. 2, oprac. K. Heffner, W. Kreft, Marburg 2011
- *Prominente Persönlichkeiten mit Geburt oder Wirken in Königsberg*, http://www.ostpreussen.net/ostpreussen/orte.php?bericht=1057&gl1044=24, 29.03.2016

- Rak A., *Druga młodość wieży wodociągowej*, [w:] *Almanach Miejski. Opolanin 1998*, Opole 1998
- *Rzeźby na dachu komendy odnawiane*, „Nowa Trybuna Opolska", 19 sierpnia 2008 r., http://www.nto.pl/apps/pbcs.dll/article?AID=/20080819/AKTUALNOSCI/25902203, 29.03.2016
- Sosnowski J., *Nowa Wieś Królewska. Dzieje miejscowości. Historia kościoła*, Opole 2005
- *Stacja Opole Wschodnie (Oppeln Ostbahnhof) - OP1F4C... czyli ostatnie (?) chwile wiekowej konstrukcji*, http://opencaching.pl/viewcache.php?cacheid=8014, 29.03.2016
- Steinert A., *Oppeln. Oberschlesiens Regierungshauptstadt*, Oppeln 1925
- Stoephasius von D., *Die oberschlesische Zementindustrie*, [w:] *Oppeln*, red. K. Maurer, Oppeln 1926
- *Studium historyczno-urbanistyczne miasta Opola*, t. 1: *Opole-Śródmieście*, oprac. J. Ilkosz, W. Wilczyńska-Koper, M. Wójtowicz, cz. 1–2, Wrocław 1990
- *Wiadukt na Oleskiej do likwidacji?*, „Nowa Trybuna Opolska", 26 listopada 2008 r., http://www.nto.pl/wiadomosci/opole/art/4097769,wiadukt-na-oleskiej-do-likwidacji,id,t.html, 29.03.2016
- *Wiadukt na ul. Struga już otwarty*, http://www.24opole.pl/5495,Wiadukt_na_ul._Struga_juz_otwarty,wiadomosc.html, 29.03.2016
- *Zabytkowy dworzec w Opolu jak nowy. Tak wygląda po remoncie*, 16 grudnia 2014 r., http://www.bryla.pl/bryla/1,85301,17141330,Zabytkowy_dworzec_w_Opolu_jak_nowy__Tak_wyglada_po.html, 29.03.2016
- Zajączkowska U., *Dawne widoki Opola w grafice 1680–1920*, Opole 2001
- Taż, *Ulica Krakowska*, [w:] *Almanach miejski. Opolanin'99*, Opole 1999

Zbigniew Bereszyński, Railway Architecture in the History, Landscape, and Spatial Organisation of Opole. Railway buildings and the development of the city in 19th and 20th centuries. Material monuments of the past

Railway buildings started to appear in Opole as early as in the 1840s. In the first decade of the 20th century the city was already an important railway hub with railway lines running from the city in 7 directions. In all probability the first building of a railway station in Opole was erected in the 1840s and it represented neo-Classicist style. A new, larger complex of Opole Main Station, consisting of two buildings joined by an underground passage under the railway lines, was erected at the turn of the 19th and 20th centuries. Both buildings display eclectic style with Art Nouveau elements. In the years 1906 – 1909 the building of Opole East Station was built to service the line from Groszowice near Opole and Brochów near Wrocław. The station building was given a rather unusual architectural form as the main hall with the ticket offices was placed on the railroad embankment, the entrance to which was under a flyover over the present ul. Oleska. At the turn of the first and second decades of the 20th century a large 3-floor building was erected for the Railway Transport Inspectorate. The building, standing in the present-day ul. Krakowska, is a fine example of eclectic architecture with some elements of Art Nouveau.

An impressive building for the Upper Silesian Reich Railways was built in the years 1923 – 1925 as the consequence of splitting Upper Silesia between Poland and Germany and the decision to transfer local German Railways headquarters from Katowice to Opole. As early as in 1840s the first railway bridges over the Oder and the swamp areas near the river were constructed. In the years 1927 – 1928 a new sizeable three-pillar bridge was built over the main riverbed of the Oder.

Keywords:

Opole, railroad, architecture, historical buildings, history, landscape

Słowa kluczowe:

Opole, kolej, architektura, zabytki, historia, krajobraz

PATRYCJA ZIOMEK
(Uniwersytet Wrocławski)

ROLA KOLEI W PRZESTRZENI UZDROWISK SUDECKICH

Wprowadzenie

Powstanie w XIX w. kolei żelaznej pozytywnie wpłynęło na wiele aspektów ludzkiego życia, m.in. na rozwój turystyki – chociażby ze względu na skrócenie czasu podróży. Kwestia ta jest tu o tyle ważna, że co najmniej od XVII w. to uzdrowiska odgrywały wielką rolę w rozkwicie zalążkowych form turystyki na obszarze Sudetów – przede wszystkim zaś palma pierwszeństwa przypadła w tym względzie Cieplicom-Zdrojowi (*Warmbrunn*) leżącym u stóp królowej Karkonoszy – Śnieżki[1]. W drugiej połowie XIX w., pomimo iż ruch turystyczny zataczał coraz szersze kręgi, uzdrowiska nadal były najważniejszymi celami podróży (i to nie tylko tych zdrowotnych) w Sudety. Dlatego też doprowadzenie do nich drogi żelaznej stało się kwestią bardzo istotną. Siła przyciągania sudeckich kurortów była ogromna również na początku XX stulecia, choć rosła im konkurencja w postaci szybko rozwijających się miejscowości letniskowych i wypoczynkowych. Wyjaśnić w tym miejscu należy, że pisząc o uzdrowiskach w Sudetach, zawężam tę grupę tylko do tych znajdujących się po pruskiej stronie granicy, leżących obecnie w obrębie województwa dolnośląskiego. Ramy czasowe zdecydowałam się wyznaczyć między latami siedemdziesiątymi XIX w., kiedy to pierwszy pociąg dotarł bezpośrednio do kurortu, a początkiem drugiej dekady XX stulecia, kończąc tuż przed wybuchem I wojny światowej, czyli w momencie, gdy ostatnie uzdrowisko otrzymało połączenie kolejowe, a dworcom nadano finalne formy.

Sama tematyka kolejowa jest dobrze i solidnie opracowana. Historię kolei na ziemiach polskich można poznać zarówno w monografiach, pracach zbiorowych, jak i wielu artykułach[2]. Historia kolejnictwa w różnych regionach Śląska już od wielu lat jest opisywana przez Przemysława Dominasa, w którego dorobku znajduje się kilkanaście książek poświęconych historii, rozwojowi i infrastrukturze

1 Zob. m.in. R. Kincel, *Sarmaci na Śnieżce*, Wrocław 1973; K.R. Mazurski, *Historia turystyki sudeckiej*, Kraków 2012.

2 Zob. m.in.: A. Dylewski, *Historia kolei w Polsce*, Warszawa 2012; *Dzieje kolei w Polsce*, red. D. Keller, Rybnik 2012; *Znaczenie kolei dla dziejów Polski. Studia z historii kolejnictwa*, red. D. Keller, Rybnik 2012.

przede wszystkim śląskich i kłodzkich linii kolejowych[3]. Nie brakuje też publikacji ukazujących się z okazji jubileuszów otwarcia niektórych tras[4]. Także poszczególne uzdrowiska posiadają swego rodzaju studia monograficzne, w których pojawił się motyw uzyskania połączeń szynowych[5]. Brakuje jednak opracowania pokazującego rolę kolei w przestrzeni uzdrowisk, wiążącego ją bezpośrednio z rozwojem sudeckich kurortów, rozumianym nie tylko w kategoriach przestrzennych, ale przede wszystkim rosnącej liczby gości. P. Dominas co prawda pisał o stacjach kolejowych ulokowanych w uzdrowiskach, lecz pokazywał on wyłącznie rozwój samej stacji na podstawie ilości odprawionych towarów i liczby sprzedanych biletów. Takie podejście nie przedstawia jednak rozkwitu uzdrowisk, ponieważ żadna z tych wartości nie przekłada się, ani bezpośrednio nie wskazuje, na rozwój kurortów – chociażby dlatego, że bilety kupowali zarówno mieszkańcy danego ośrodka, jak i kuracjusze. Tym bardziej należy zauważyć, że ci ostatni zjawiali się przeważnie tylko w sezonie, czyli między majem a wrześniem, a zatem przez pięć miesięcy, natomiast stacje działały całorocznie i każdego dnia odprawiały podróżnych. Ten sam autor opisując architekturę dworców nie interesował się zbytnio tym, czy ich wygląd wpisywał się w uzdrowiskowy charakter miejscowości oraz w jaki sposób oddawał ich rangę.

W artykule tym chciałabym przybliżyć początkowe dzieje linii kolejowych docierających do uzdrowisk sudeckich, żeby móc zastanowić się czy, a jeśli tak, to w jaki sposób doprowadzenie kolei żelaznej wpłynęło na działalność tychże zdrojowisk – przede wszystkim w kontekście liczby gości. Przedstawię też budynki dworcowe leżące na terenach poszczególnych miejscowości, przede wszystkim ziemi kłodzkiej, aby rozważyć czy te zabudowania wpisywały się swoim wyglądem w przestrzeń architektoniczną konkretnych zdrojów. Na tej podstawie postaram się także pokusić o wysnucie wniosku, czy można w ogóle mówić o istnieniu wspólnego dla sudeckich kurortów stylu budownictwa kolejowego.

Zanim jednak przejdę do omówienia kwestii *stricte* kolejowych uważam, że już samo zagadnienie uzdrowisk sudeckich wymaga pewnego wyjaśnienia. W celu dobrania reprezentatywnej grupy zdecydowałam się na poczwórne

3 Zob. m.in.: P. Dominas, *Kolej w prowincjach poznańskiej i śląskiej. Mechanizmy powstawania i funkcjonowania do 1914 roku*, Łódź 2013; tenże, *Koleje regionu kaczawskiego. Lwówek Śląski – Złotoryja – Marciszów, Jelenia Góra – Wleń – Lwówek Śląski*, Jelenia Góra 2012; tenże, *Architektura Śląskiej Kolei Górskiej. Görlitz/Węgliniec – Jelenia Góra – Wałbrzych*, Łódź 2014.

4 Zob. m.in.: M. Jerczyński, S.M. Koziarski, *150 lat kolei na Śląsku*, Opole–Wrocław 1992; *150 lat kolei w Rybniku*, red. B. Kloch, A. Grabiec, D. Keller, „Zeszyty Rybnickie" 5, Rybnik 2007.

5 Zob. m.in.: *Świeradów Zdrój. Monografia historyczna miasta*, red. A. Grzelak, H. Szoka, Jelenia Góra 1989; E. Piątek, Z. Piątek, *Szczawno-Zdrój. Historia miasta i uzdrowiska*, Szczawno-Zdrój 1996; *Polanica Zdrój. Wczoraj i dziś*, t. 1: *Księga pamiątkowa 1347–1946*, red. H. Grzybowski, Nowa Ruda–Polanica Zdrój 2006.

kryterium: rodzaju kurortu, popularności, zachowania niezbędnych danych statystycznych oraz ostatnie i najważniejsze – posiadania linii kolejowej. Najbardziej problematyczna zdaje się jednak kwestia pierwszego warunku. Przed II wojną światową Sudety były mocno zagęszczone pod względem ośrodków uzdrowiskowo-wypoczynkowych, które wyróżniały się tym na tle innych, że na mocy obowiązujących przepisów pobierały tzw. kurtaksę, czyli podstawową opłatę uzdrowiskową. Nic w tym jednak dziwnego, skoro w niemieckim prawodawstwie lat trzydziestych XX w. wyróżniono aż 10 typów miejscowości, które miały prawo ją inkasować, z czego aż osiem mogło funkcjonować w warunkach górskich[6]. W zestawieniu ośrodków zaliczanych do grupy „uzdrowisk" znalazły się zarówno miejsca lecznicze (zdroje wód mineralnych, kurorty wykorzystujące w terapii klimat i powietrze oraz metodę Kneippa), jak i te o charakterze czysto turystycznym (letniska, zimowiska, ośrodki sportów zimowych oraz inne miejscowości wypoczynkowe)[7]. Pomimo, iż wiele miast czy wsi mogło pobierać tę opłatę i na mocy ustawy oraz przepisów wykonawczych uchodzić za miejsca kuracyjne, to w Sudetach za prawdziwe uzdrowiska (*Heilbad*) uważano te, które posiadały lecznicze źródła mineralne. Już co najmniej od początku XIX w. kanon najważniejszych i najpopularniejszych „wód" sudeckich, po których pozostał ślad w postaci statystyk ruchu, pozostawał praktycznie niezmienny, a zaliczyć do niego można: podkarkonoskie Cieplice i izerski Świeradów (*Bad Flinsberg*), leżące w pobliżu Wałbrzycha: Szczawno-Zdrój (*Bad Salzbrunn*) i Jedlinę-Zdrój (*Charlottenbrunn*) oraz położone na ziemi kłodzkiej: Długopole-Zdrój (*Bad Langenau*), Duszniki-Zdrój (*Bad Reinerz*), Kudowę-Zdrój (*Bad Kudowa*), Lądek-Zdrój (*Bad Landeck*) i Polanicę-Zdrój (*Bad Altheide*), choć ta ostatnia do pozostałych dołączyła zdecydowanie później, gdyż na dobrą sprawę dopiero w pierwszych latach XX w.[8]

6 Pozostałe dwie kategorie to kurorty leżące nad Morzami: Bałtyckim i Północnym.

7 A. Bacmeister, *Die Neuordnung des deutschen klimatischen Kurwesens*, [w:] *Grossdeutschlands Heilbäder, Seebäder, Kurorte und Versand-Heilwässer nach dem Stande vom 1.4.1939*, oprac. G. Schmidt, K.W. Schnelle, E. Wollman, Berlin 1939, s. 22–23.

8 Przy tworzeniu zestawienia, zdecydowałam się na pominięcie paru rodzajów kurortów sudeckich. Po pierwsze tych, do których nie doprowadzono linii kolejowej jak Czerniawa-Zdrój (*Bad Schwarzbach*), a także tych, które już w momencie rozwoju sieci połączeń kolejowych przestawały istnieć, czyli Stary Zdrój (*Altwasser*). Pominęłam również kurorty leżące na obecnym terytorium województwa dolnośląskiego, które jednakowoż przed 1945 r. znajdowały się poza Prusami, a zatem Opolno-Zdrój (*Bad Oppelsdorf*) należące wcześniej do Saksonii. Nie wzięłam pod uwagę również uzdrowisk leżących w Sudetach, w których leczono innymi środkami niż wody pitne lub termalne, czyli chociażby Sokołowsko (*Bad Görbersdorf*) oraz kneippowski kurort Głuchołazy (*Bad Ziegenhals*), zwłaszcza, że ten ostatni obecnie to ośrodek w województwie opolskim. Nie przedstawiłam też kurortów małych, po których nie pozostały dokładne dane statyczne, jak np. Jerzmanice-Zdrój (*Bad Hermsdorf*) koło Złotoryi czy Bolków-Zdrój (*Bad Wiesau*).

il. 1: Kuracjusze na dworcu w Dusznikach-Zdroju, sierpień 1933 r. (fot. ze zbiorów Haus Schlesien z Königswinter)

Kolej w uzdrowiskach sudeckich

W związku z tym, że kolej stała się na przestrzeni XIX stulecia ważnym i popularnym środkiem transportu, dziwić nie powinno, że sieć połączeń kolejowych pierwotnie przybliżyła się, a następnie i rozszerzyła o największe i najchętniej wybierane przez kuracjuszy uzdrowiska w regionie Sudetów. Od 1843 r., kiedy to oddano trasę z Wrocławia do Świebodzic, ułatwiony został dostęp do leżącego w odległości zaledwie paru kilometrów Szczawna. Oczywiście nie wszyscy zmierzający na kurację u zarania tej linii od razu się przekonali do pędzenia pociągiem *jak na okulbaczonym lucyperze, zionącym ogniem i kłębami dymu*[9]. Niektórzy, jak podróżująca w roku 1844 Anna Nakwaska, woleli pojechać własnym powozem, gdyż nie znaleźli *dogodności wiele w puszczeniu się żelazną koleją do Freiburga*[10]. Na co nie zdobyła się Nakwaska, z chęcią przystał już Juliusz Słowacki i jadąc do Szczawna w 1848 r. pokonał trasę Wrocław – Świebodzice koleją[11]. Dopiero w 1877 r. zaistniała możliwość, aby bezpośrednio wysiąść z pociągu w omawianym kurorcie[12].

9 M. Jatowot, *Przygody w Śląsku*, [w:] *Polskie podróże po Śląsku w XVIII i XIX wieku (do 1863 r.)*, oprac. A. Zieliński, Wrocław–Warszawa–Kraków–Gdańsk 1974, s. 223.

10 A. Nakwaska, *Wspomnienia krótkiej podróży 1844 roku*, [w:] *Polskie podróże...,* s. 194.

11 K. R. Mazurski, *Historia turystyki...*, s. 74.

12 E. Piątek, Z. Piątek, *Szczawno-Zdrój...* s. 41.

Taka bliskość stacji kolejowej w najbliższych latach nie była dana jednak zbyt wielu uzdrowiskom. Co prawda w 1853 r. Świebodzice połączono z Wałbrzychem, zatem również Stary Zdrój znalazł się nieopodal dworca, lecz, ze względu na rozwijający się w mieście przemysł, w 1873 r. kurort ten przestał funkcjonować na dobre. Z Wałbrzycha bezproblemowo można się było dostać także do Jedliny, początkowo za pomocą powozów konnych, a od października 1880 r. koleją, dzięki oddaniu do ruchu linii do Nowej Rudy. Stacja w Jedlinie zyskała dodatkowo jeszcze na znaczeniu i atrakcyjności po 1904 r., kiedy to otwarto kolej doliny Bystrzycy (*Weistrizthalbahn*) wiodącą ze Świdnicy[13]. Pozostałe kurorty, leżące w większej odległości od dużych miast czy też tuż u podnóża Sudetów, musiały czekać lata, czasem nawet dziesięciolecia, aby kolej dotarła w ich pobliże.

W Jeleniej Górze pociągi zatrzymywały się od 1866 r., skąd do Cieplic można było się w prosty sposób dostać za pomocą dorożek, dyliżansów pocztowych bądź omnibusów, których tylko w 1881 r. jeździło dziennie aż 19[14]. Linia kolejowa natomiast dotarła do uzdrowiska w 1891 r. Sześć lat później do Cieplic zaczęły kursować również jeleniogórskie tramwaje[15]. Pod tym względem nie było to jednak uzdrowisko wyjątkowe, gdyż w 1907 r. także i Wałbrzych uruchomił połączenie tym środkiem transportu do Szczawna[16]. Do Świeradowa, czyli drugiego uzdrowiska należącego do hrabiów Schaffgotschów, można było bezpośrednio dostać się koleją od 1909 r.[17] Droga żelazna przybliżyła się do uzdrowiska już w 1865 r. poprzez stację w Gryfowie Śląskim, lecz zwiększone zainteresowanie kurortem można odnotować dopiero po 1884 r., od kiedy to pociągi dojeżdżały do Mirska, skąd do Świeradowa pozostawało do pokonania powozem konnym zaledwie kilka kilometrów[18].

Do Kłodzka natomiast kolej dotarła w 1874 r., a uzdrowiska tego regionu – chociażby Duszniki – uruchomiały specjalne linie omnibusów konnych, które dowoziły gości z tamtejszego dworca. Dusznicki magistrat, będący właścicielem zdroju, dbał także o rozkład jazdy tych pojazdów, który planowano w taki sposób, żeby oczekiwanie na następne połączenie nie trwało nigdy więcej niż 30 minut[19]. Pierwszym uzdrowiskiem, które bezpośrednio zyskało dostęp do

13 P. Dominas, *Dzieje kolei doliny Bystrzycy (Weistritzhalbahn) Świdnica – Jedlina Zdrój*, Świdnica 2010, s. 105–107.

14 Dla porównania w tym samym czasie do Kowar jeździły dwa omnibusy a do Szklarskiej Poręby, Świerzawy i Sosnówki po jednym.

15 *Jelenia Góra. Zarys rozwoju miasta*, red. Z. Kwaśny, Wrocław–Warszawa–Kraków–Gdańsk–Łódź 1989, s. 145–151.

16 J. Potocki, *Rozwój zagospodarowania turystycznego Sudetów od połowy XIX wieku do II wojny światowej*, Jelenia Góra 2004, s. 54.

17 J. A. Bossowski, *Kolej do Świeradowa Zdroju*, Lwówek Śląski 2004, s. 16–23.

18 *Świeradów Zdrój...*, s. 42.

19 D. Chamski, *Rozwój komunikacji na przełomie XIX i XX wieku*, [w:] *Duszniki*, red. B. Schweizer-Makowska, Duszniki-Zdrój 2004, s. 64.

il. 2: Kuracjusze na dworcu w Dusznikach-Zdroju, sierpień 1933 r. (fot. ze zbiorów Haus Schlesien z Königswinter)

sieci kolejowej na ziemi kłodzkiej było Długopole, leżące przy trasie prowadzącej z Wrocławia do Międzylesia. Pociągi przemierzały tę linię od 1875 r., lecz dopiero w 1882 r. uruchomiono w kurorcie przystanek osobowy[20]. Z kolei Lądek, położony na szlaku z Kłodzka do Stronia Śląskiego, doczekał się połączenia kolejowego w 1897 r.[21] Kurorty zachodniej ziemi kłodzkiej leżały natomiast na trasie planowanej linii Kłodzko – Nachod[22]. O budowę tego szlaku, łączącego Prusy z Czechami, intensywnie zabiegał Paul Dengler – burmistrz Dusznik. W tym celu przez wiele lat intensywnie lobbował na rzecz powstania tej trasy. Już w 1879 r., jako poseł na sejm prowincjonalny, złożył on wniosek dotyczący budowy kolei pomiędzy Kłodzkiem i Nachodem, a rok później w jednej z lokalnych gazet

20 P. Dominas, *Powstanie i rozwój kolei na Ziemi Kłodzkiej w latach 1854–1914*, Kłodzko 2009, s. 97–98.

21 Tamże, s. 255–256.

22 Linię tę udało się doprowadzić przed II wojną światową jedynie do granicy państwowej, po stronie czeskiej zadanie to należało do kolei austriackiej, która jednak nie wykonała odcinka z Nachodu do granicy. Dopiero pod koniec II wojny światowej władze wojskowe podjęły decyzję o budowie prowizorycznego łącznika prowadzącego z Kudowy-Słone do przedmieść Nachodu, co zaczęto realizować w marcu 1945 r., zbudowano wówczas niezbędne nasypy, a przez rzekę Metuję przerzucono drewniany most. Odcinek otwarto 20 kwietnia 1945 r., a do jego likwidacji doszło w 1948 r., kiedy to rozebrano most. Więcej zob.: P. Dominas, *Kolej Kłodzko – Kudowa Zdrój*, Łódź 2013, s. 35–36.

il. 3: Dworzec kolejowy w Lądku-Zdroju (fot. autorka)

opublikował memorandum w tej sprawie[23]. Po kilku latach przybrało ono formę krótkiej broszurki, propagującej tę ideę, podkreślającej przy tym jej zalety dla rozwoju całego regionu. Wydano ją w 1884 r., czyli na sześć lat przed rozpoczęciem prac przy budowie tej linii[24]. Dzięki staraniom takich ludzi jak dusznicki burmistrz pierwszy pociąg zawitał do Polanicy w grudniu 1890 r.[25], a zatem jeszcze w okresie poprzedzającym największą popularność ośrodka, Wówczas funkcjonowało tutaj kilka niezbyt wydajnych źródeł, gdyż to najważniejsze – Wielką Pieniawę – odkryto dopiero w 1904 r. Po 12 latach od zakończenia budowy pierwszej części, pod koniec listopada 1902 r., kolej zawitała do Dusznik, które już na etapie budowy odcinka do Szczytnej zdecydowały się poprzeć finansowo projekt (jednak pokrycie części kosztów uwarunkowano tym, czy dworzec kolejowy będzie usytuowany nie dalej niż kilometr od miasta)[26]. Trzy lata po Dusznikach, w lipcu 1905 r., połączenie kolejowe uzyskała Kudowa[27].

23 P. Dominas, *Powstanie...*, s. 205.

24 P. Dengler, *Die Nothwendigkeit einer Eisenbahnlinie Glatz – Reinerz – Nachod*, Reinerz 1884.

25 P. Dominas, *Powstanie....*, s. 226–227.

26 D. Chamski, *Rozwój komunikacji...*, s. 64.

27 P. Dominas, *Powstanie....*, s. 285–292.

Wpływ kolei na rozwój uzdrowisk

Najbardziej zastanawiające w tym wszystkim jest jednak to, czy doprowadzenie linii kolejowej do uzdrowiska (lub w jego pobliże) miało bezpośrednie znaczenie i przełożenie na sytuację kurortu. Oczywiście przy formułowaniu wniosków na ten temat, należy mieć w pamięci ogólną tendencję wzrostu frekwencji w tego typu miejscowościach wywołaną m.in. modą na pobyt u „wód", aktywny odpoczynek za miastem oraz powolne wprowadzanie urlopów wypoczynkowych u kresu XIX stulecia. Informacje dotyczące ilości gości w poszczególnych uzdrowiskach sudeckich wyraźnie wskazują, że liczba ta w każdym z nich z roku na rok wzrastała. Dane, które przytoczę dla przybliżenia konsekwencji doprowadzenia kolei żelaznej do wybranych kurortów, pochodzą z dorocznych sprawozdań uzdrowisk zrzeszonych w powstałym w 1872 r. Śląskim Związku Uzdrowisk (*Schlesische Bädertag*)[28]. Zanim jednak przejdę do sum, muszę wpierw wytłumaczyć metodologię zliczania gości przez tę organizację. W pierwszych latach działalności w podsumowaniach wymieniano wyłącznie liczbę kuracjuszy przybyłych danego roku do uzdrowiska. Dopiero w 1877 r. zdano sobie sprawę, że ci tzw. prawdziwi kuracjusze stanowili tylko część osób odwiedzających sudeckie zdroje. Zdecydowano się więc włączyć do statystyk ruchu także informacje dotyczące sporej grupy ludzi, którzy nie pobierali kuracji, czyli m.in. przejezdnych i turystów wpisywanych na tzw. listy obcych (*Fremden-liste*)[29]. W tabeli nr 1 zestawiłam dane frekwencyjne z okresu pomiędzy ukazaniem się pierwszego takiego sprawozdania w 1874 r. a 1909 r., czyli datą dotarcia drogi żelaznej do Świeradowa, przy czym wybór lat wyszczególnionych w spisie podyktowany był przede wszystkim wydarzeniami z historii kolei w sudeckich kurortach[30].

28 Więcej o organizacji zob.: P. Ziomek, *Schlesischer Bädertag: inicjatywa dialogu międzyuzdrowiskowego*, [w:] *Społeczeństwo w przestrzeni gór w XIX i XX wieku,* red. T. Przerwa i in., Wrocław 2015, s. 56–68.

29 Statystyki ruchu w uzdrowiskach sudeckich były częścią dorocznych publikacji Śląskiego Związku Uzdrowisk, które wychodziły praktycznie każdego roku od 1873 r. do 1930 r. (wyjątkiem są tu niektóre lata wojenne), z tego powodu będę je zapisywała jako Schlesische Bädertag [dalej: SBT] z podaniem sezonu, którego dotyczyły. Moja decyzja podyktowana jest tym, że w ciągu tych 57 lat działalności wydawniczej wielokrotnie zmieniał się tytuł owych publikacji i ich wydawcy, choć aż do 1909, czyli do roku swojej śmierci, ich opracowaniem zajmował się Paul Dengler – burmistrz Dusznik – jako wieloletni przewodniczący związku, po nim tomy, w przyjętych w tym artykule ramach czasowych, wydawał dr Büttner ze Szczawna.

30 Na rok 1874 przypada data ukazania się pierwszego wykazu ruchu w uzdrowiskach sudeckich. Lata: 1880, 1891 i 1909 to daty otrzymania połączeń kolejowych kolejno przez: Jedlinę, Cieplice i Świeradów, natomiast roczniki: 1898 i 1903 zostały zamieszczone w tabeli jako pierwsze sezony następujące po doprowadzeniu kolei do poszczególnych uzdrowisk sudeckich (konkretnie Lądka i Dusznik). Rok 1884 to data publikacji wspominanej w tekście głównym broszury P. Denglera. Zawarłam ją w tabeli, aby ukazać jak zmieniła się sytuacja w niektórych kurortach kłodzkich od momentu zabiegania o budowę linii kolejowej do rzeczywistego uzyskania połączenia.

Tabela 1. Suma wszystkich gości, którzy odwiedzili główne uzdrowiska sudeckie w okresie 1874–1909

Rok/ Uzdrowisko	1874	1880	1884	1891	1898	1903	1909
Cieplice	1825	6815	8631	9699	9774	12616	11111
Duszniki	1959	5038	6229	7291	8439	9039	10773
Długopole	-	-	-	-	2169	1673	7532
Jedlina	694	-	-	2200	2535	2532	3901
Kudowa	920	1988	2530	3141	5123	7306	13928
Lądek	2620	-	6565	5740	9853	9929	12031
Polanica	130	858	-	1581	1497	2783	6336
Szczawno	-	4637	5775	6251	10088	13015	13673
Świeradów	927	1690	2684	4088	5581	9961	11079

Dane opracowane na podstawie rocznych sprawozdań Śląskiego Związku Uzdrowisk za lata: 1874, 1880, 1884, 1891, 1898, 1903 i 1909[31].

W celu dokładniejszego prześledzenia sytuacji panującej wówczas w uzdrowiskach warto przytoczyć trochę więcej danych dotyczących sezonów sąsiadujących z otwarciem linii kolejowych w poszczególnych kurortach, pamiętając przy tym, że praktycznie do okresu międzywojennego sezon uzdrowiskowy trwał od maja do września i za ten okres właśnie podawana była frekwencja gości. Przykładami swoimi posłużą: Szczawno, Duszniki, Polanica i Kudowa.

Szybkie pojawienie się kolei w tym pierwszym uzdrowisku było jedną z przyczyn jego wielkiego sukcesu. Usytuowanie zdroju i droga żelazna w połączeniu z leczniczymi właściwościami wody stanowiły o sile tego kurortu. I choć prozdrowotne działanie wód szczawieńskich znane było już od końca XVI w., to dopiero w 1815 r. Hochbergowie zdecydowali się na powołanie do życia zarządu uzdrowiska i wybudowanie podstawowej infrastruktury uzdrowiskowej. Liczba gości od tego czasu stale rosła, ale naprawdę dużą popularność Szczawno zyskało dopiero po wybudowaniu połączenia do Świebodzic, np. w 1849 r. odwiedziło je prawie 2000 kuracjuszy[32]. Skok frekwencyjny, przede wszystkim wśród turystów, nastąpił jednak po dotarciu kolei do samego uzdrowiska. Na ten proces złożyły się także inne czynniki, m.in. moda na wypoczynek poza miastem czy upadek Starego Zdroju na początku lat siedemdziesiątych XIX w. W 1877 r., czyli w roku otwarcia linii kolejowej, do Szczawna przybyło ponad 5300 osób,

31 SBT 1874, s. 65–66; SBT 1880, s. 98; SBT 1884, s. 98; SBT 1891, s. 120; SBT 1899, s. 156; SBT 1904, s. 122; SBT 1909, s. 140.

32 E. Piątek, Z. Piątek, *Szczawno-Zdrój*..., s. 56.

il. 4: Dworzec kolejowy w Cieplicach (fot. autorka)

z czego aż 3000 stanowili turyści[33] (choć zapewne podyktowane było to ciekawością nowo otwartej trasy, wiodącej do atrakcyjnego miejsca, gdyż w następnych kilku latach przedstawicieli tejże grupy było zdecydowanie mniej – liczbę 2000 przekroczono dopiero w 1883 r.). W tym samym czasie, praktycznie aż do końca XIX w., liczba kuracjuszy przyrastała każdego roku o kilkaset osób, lecz dopiero rozbudowa uzdrowiska o nową czy też modernizacja starej infrastruktury leczniczej i zdrojowej oraz zwiększenie bazy noclegowej na przełomie XIX i XX stulecia, wpłynęły na ogromny rozwój tego uzdrowiska. Mogło ono wówczas zapewnić kuracje i pobyt większej ilości gości dojeżdżających do ośrodka – chociażby koleją.

Inaczej przedstawiała się sytuacja w uzdrowiskach kłodzkich, do których pociągi dojechały zdecydowanie później. W sezonie 1902 Duszniki odwiedziło w sumie 8361 osób[34]. W kolejnym, czyli tym pierwszym po doprowadzeniu bezpośredniego połączenia kolejowego, do kurortu przybyło niecałe 700 osób więcej[35]. W następnych latach natomiast frekwencja systematycznie zwiększała się

33 SBT 1877, s. 70.
34 SBT 1902, s. 116.
35 SBT 1903, s. 122.

o około 200 osób na sezon. Nie był to jednak tak wielki przeskok jak w przypadku Polanicy, do której w 1890 r. przybyło razem 1102 osoby, z czego tylko 1/3 stanowili kuracjusze[36]. Rok później liczebność tej grupy zwiększyła się już do 700[37], czyli dwukrotnie w stosunku do wcześniejszego sezonu. Dlaczego więc w Dusznikach nie nastąpił tak ogromny przeskok? Wydaje się, że przede wszystkim ze względu na to, iż: po pierwsze wielki przyrost liczby kuracjuszy miał miejsce już w latach siedemdziesiątych i osiemdziesiątych, tuż po doprowadzeniu kolei do Kłodzka, kiedy to miasto zadbało o to, aby kuracjusze mogli bezproblemowo dostać się do kurortu poprzez uruchomienie wyżej już wspomnianych linii omnibusowych, a po drugie od 1890 r. pociągi zatrzymywały się w Szczytnej, leżącej w odległości zaledwie 6 km od tego uzdrowiska. Zwiększenie frekwencji w Dusznikach w 1903 r. można zatem zapewne przerzucić na karb zainteresowania przedłużoną wreszcie po 12 latach linią. Kudowa za to połączenie kolejowe uzyskała w lipcu 1905 r. i ono rzeczywiście wyraźnie wpłynęło na wzrost liczby gości. W związku z tym, że był to środek sezonu przedstawię również dane z roku poprzedzającego to wydarzenie oraz następującego po nim. W 1904 r. Kudowę odwiedziło 7763 osoby, z czego 2/3 stanowili kuracjusze, co na tle innych uzdrowisk ziemi kłodzkiej było zdecydowanym ewenementem[38]. Z kolei dwa lata później do Kudowy przybyło prawie 10 100 osób, z czego 7500 stanowili kuracjusze[39]. Jednakże nie można zapomnieć o wskazaniu, że już sam sezon 1905 był przełomowy, gdyż liczba gości, którzy wówczas odwiedzili kurort przekroczyła 10 000, ilość kuracjuszy zwiększyła się wtedy o około 1000, a turystów o 1500 osób[40]. Tak nagły przeskok i to mniej więcej o 2500 osób w stosunku do sezonu poprzedniego na pewno należy uważać za sukces kudowskiego uzdrowiska związany przede wszystkim z doprowadzeniem linii kolejowej do tego peryferyjnego, leżącego najdalej od Kłodzka kurortu. Nic dziwnego, że skok był taki ogromny – goście wreszcie mogli wygodnie dotrzeć do Kudowy pociągiem. Wcześniej jadąc dorożką czy omnibusem z Kłodzka do wyboru mieli po drodze jeszcze dwa inne uzdrowiska oferujące podobny profil leczenia, na dodatek położone zdecydowanie bliżej stacji kolejowej w głównym ośrodku regionu. Z Kudowy niedaleko było natomiast do Nachodu, posiadającego połączenie kolejowe od 1875 r., więc w reklamach prasowych czy przewodnikach turystycznych zachęcano gości, aby wysiadali właśnie w tym mieście, a dalej pokonywali tę kilkukilometrową trasę za pośrednictwem omnibusów.

36 SBT 1890, s. 144.
37 SBT 1891, s. 120.
38 SBT 1904, s. 126.
39 SBT 1906, s. 116.
40 SBT 1905, s. 145.

Już z powyżej przedstawionych danych wyraźnie widać, że liczba turystów u sudeckich „wód" systematycznie się zwiększała, w niektórych ośrodkach nawet grupa ta znacznie dominowała nad kuracjuszami. I to właśnie dla tego grona dotarcie kolei do uzdrowisk, będących dobrymi bazami wypadowymi, stało się bardzo istotne. To kurorty dysponowały doskonałym zapleczem noclegowym i gastronomicznym, oferowały przybywającym w celach wypoczynkowych wiele ciekawych sposobów spędzania czasu, np. koncerty, sztuki teatralne czy bale. Poza tym to z tych ośrodków łatwo można się było dostać, korzystając z już wytyczonych szlaków, w Sudety i odwiedzić przygotowane wcześniej dla kuracjuszy atrakcje turystyczne, jak np. Szczeliniec na ziemi kłodzkiej, zamek Książ dla okolic Wałbrzycha czy Śnieżkę w Karkonoszach.

Kurortem będącym najlepszym przykładem takiej sytuacji są przede wszystkim Cieplice, w których tylko w roku doprowadzenia linii kolejowej do uzdrowiska aż 76% wszystkich gości było turystami[41], co zresztą już od drugiej połowy lat siedemdziesiątych XIX w. stanowiło normę dla tego konkretnego zdroju. Wynikało to oczywiście z dogodnego położenia Cieplic u podnóży Śnieżki, w pobliżu takich atrakcji turystycznych jak chociażby zamek Chojnik czy wodospadów Szklarki i Kamieńczyka. Dopiero na początku XX w., co widać w tabeli 2, procentowy udział kuracjuszy powoli zaczął się zwiększać, przede wszystkim w związku z rosnącą popularnością innych ośrodków w Karkonoszach. Niektóre uzdrowiska, jak Polanica, pełniły początkowo przede wszystkim rolę turystyczną, gdyż liczba pacjentów była niewielka w porównaniu do turystów. Wpływał na to zapewne fakt niedoboru dostatecznie wydajnych źródeł, ale i być może też niewielka promocja ośrodka czy niewyrobiona jeszcze marka tego najmłodszego kłodzkiego zdroju. Jednak już po odwiercie Wielkiej Pieniawy, a co za tym idzie rozbudowie infrastruktury leczniczej, liczba kuracjuszy od początku XX w. do 1910 r. się zwielokrotniła! Niektóre uzdrowiska starały się na różne sposoby przyciągnąć do siebie turystów. Przykładowo do Długopola w 1887 r. w każdą niedzielę sezonu kursowały specjalne pociągi. Liczba osób, która z nich skorzystała wynosiła aż 1200, czyli kilkadziesiąt więcej niż tych, którzy przybyli na kurację (1163) i niewiele mniej niż pozostałych turystów (1465)[42].

W większości uzdrowisk sudeckich, pomimo różnego rodzaju wahań, proporcje kuracjuszy do turystów oscylowały mniej więcej wokół 50% – w niektórych sezonach przewagę zdobywali turyści, a w innych – kuracjusze. Generalna tendencja była jednak taka, że liczba turystów w uzdrowiskach sudeckich stale się zwiększała w drugiej połowie XIX w., ale już na początku kolejnego stulecia widać ich powolny odpływ z większości kurortów. Spowodowało to, że procentowo ilość kuracjuszy zaczęła przyrastać. Wyjątkami były tu Szczawno i Jedlina leżące

41 SBT 1891, s. 120.

42 SBT 1887, s. 131.

il. 5: Dworzec kolejowy w Lądku-Zdroju (fot. autorka)

w nieodległym sąsiedztwie Wałbrzycha i spośród wszystkich uzdrowisk sudeckich również najbliżej Wrocławia, dlatego też na krótkie wycieczki wybierano właśnie okolice Gór Wałbrzyskich i Sowich. Ten spadek udziału turystów w ogólnej liczbie gości uzdrowisk sudeckich związany był zapewne z rozwojem innych ośrodków wypoczynkowych w Sudetach, do których na przełomie XIX i XX stulecia doprowadzono trasy kolejowe, np. Szklarskiej Poręby czy Karpacza w Karkonoszach[43]. Należy się też zastanowić czy liczba kuracjuszy nie zwiększyła się również z tego powodu, że dzięki wygodzie i szybkości podróży koleją, wreszcie osoby bardzo

43 J. Potocki, *Rozwój zagospodarowania*..., s. 35–37.

schorowane mogły przybywać na leczenie do uzdrowisk, choćby i najdalej położonych, gdyż nie musiały znosić trudu wyprawy dyliżansem czy omnibusem. Zmniejszenie udziału turystów, a zarazem zwiększenie liczby pacjentów, przede wszystkim w kłodzkich kurortach, związane było także z pojawiającymi się powoli od początku XX w. specjalizacjami tychże uzdrowisk, np. Kudowa już wtedy reklamowała się jako ośrodek dla osób z problemami kardiologicznymi. Zaprzestawano także wówczas leczenia pewnych wcześniej bardzo popularnych, aczkolwiek wątpliwych „schorzeń", np. w Lądku nie próbowano już terapią wodami termalnymi uzdrowić z histerii.

Tabela 2. Procentowa ilość realnych kuracjuszy w uzdrowiskach sudeckich w odstępach pięcioletnich

Rok/ Uzdrowisko	1880	1885	1890	1895	1900	1905	1910
Cieplice	25	25,83	23,8	27,02	22,74	37,21	38,15
Duszniki	62,52	58	55,67	48,9	45,11	45,64	53,18
Długopole	-	-	-	41,18	52,6	62,67	63,32
Jedlina	-	-	60,39	60,97	58,59	57,78	-
Kudowa	67,6	61,19	69,51	64,68	70,74	62,14	71,19
Lądek	.	58,3	45,26	46,15	46,38	72,16	73,58
Polanica	15,7	-	33,3	23,75	34,68	53,74	75,58
Szczawno	60	66,9	59,53	57,9	57,79	54,9	51,7
Świeradów	58,52	55,2	47,82	45,98	45,06	49,6	53

Dane opracowane na podstawie rocznych sprawozdań Śląskiego Związku Uzdrowisk za lata: 1880, 1885, 1890, 1895, 1900, 1905, 1910[44]

Dworce w przestrzeni uzdrowisk sudeckich

Rola kolei nie ograniczała się jednak tylko do zwiększenia możliwości przyjazdu gości do uzdrowisk. Ważne w tym kontekście były również budynki dworców, które spełniać miały określone funkcje. Z jednej strony powodowały rozwój ośrodka, np. powstawanie nowych pensjonatów, właśnie w kierunku jego usytuowania, jak działo się chociażby w Szczawnie, gdzie dworzec ulokowano dwa kilometry od centrum zdrojowiska[45]. Z drugiej natomiast ich wielkość i wygląd powinny z założenia odpowiadać rangą danemu ośrodkowi, aby każdy nowo przybyły już na pierwszy rzut oka wiedział gdzie się znalazł i z czym będzie miał do czynienia. Przykładami architektury kolejowej, które najlepiej posłużą do ilustracji przeglądu stylów i rodzajów budownictwa w uzdrowiskach sudeckich

44 SBT 1880, s. 98; SBT 1885, s. 88; SBT 1890, s. 144; SBT 1895, s. 120; SBT 1900, s. 132; SBT 1905, s. 145; SBT 1910, s. 108.

45 E. Piątek, Z. Piątek, *Szczawno-Zdrój*..., s. 41.

będą dworce zdrojów ziemi kłodzkiej, leżące w niewielkiej odległości od siebie. Spośród pięciu kurortów tego regionu trzy największe, czyli Lądek, Duszniki i Kudowa doczekały się potężnych i reprezentacyjnych gmachów, a Polanica i Długopole otrzymały niewielkie budynki. Dowodzi to, że dworce budowano proporcjonalnie do rangi miejscowości na chwilę ich powstawania. Niewielkie i mało znaczące uzdrowiska w trakcie budowy linii kolejowych otrzymywały nieduże dworce, a te liczące się – okazałe obiekty. Po tych budynkach można było zatem od razu poznać klasę miejscowości. Czasem okazywało się to jednak złudne, jak to miało miejsce w przypadku Polanicy.

W Długopolu początkowo obiekt dworcowy był prowizoryczną budowlą, którą w latach 1887–1888 r. zastąpił istniejący do dziś niewielki, prosty, dwukondygnacyjny budynek z czerwonej cegły, przykryty dachem dwuspadowym[46]. Linię Kłodzko – Kudowa, przy której leżą aż trzy uzdrowiska, pod względem architektonicznym można podzielić na dwie części: na pierwszą składa się odcinek Kłodzko – Szczytna, a drugą Duszniki – Kudowa. W tej grupie, w której znajdowała się także Polanica, budynki dworcowe były typowe dla XIX-wiecznych obiektów pruskiej administracji publicznej, zatem podobnie jak w przypadku Długopola, były to masywne budynki z czerwonej cegły. Wyjątkiem tutaj, właśnie ze względu na uzdrowiskowo-wypoczynkowy charakter, uczyniono Polanicę, której dworzec na początku XX w. nieznacznie rozbudowano i otynkowano[47]. Wpłynęło to zarówno na podniesienie estetyki dworca, jak i większe wkomponowanie w krajobraz kulturowy całego zdroju, w którym po 1904 r. podjęto intensywne prace służące unowocześnieniu i dostosowaniu uzdrowiska do nowych warunków powstałych po odkryciu Wielkiej Pieniawy.

Na dalszym odcinku tej linii, budowanym na początku XX w., pierwotnie wznoszono drewniane, parterowe budynki stylizowane na zabudowania górskie, ozdobione snycerką, które miały się komponować z otoczeniem przyrodniczym. W związku jednak z niewystarczającymi możliwościami takich dworców, zdecydowano się w Dusznikach i Kudowie wyjść poza pierwotnie przyjęty schemat. W Dusznikach przebudowa nastąpiła już w 1906 r., czyli cztery lata po uruchomieniu połączenia kolejowego. Rozbudowano go w duchu stylu rodzimego (*Heimatstil)* z elementami ornamentyki secesyjnej, w związku z czasem prowadzenia robót. Budynek jest nieregularny, pozbawiony symetrii, posiada mieszaną konstrukcję: murowany parter z ceglanymi obramieniami i drewniane szkieletowe pierwsze piętro, co miało przypominać mur pruski, a którego belki są wygięte w kształcie litery „S" i nasuwają skojarzenia z secesją. Silnie nachylony dach w części od strony podjazdu charakteryzuje się lukarnami, a po przeciwnej stronie wieżyczką. Dodatkowym elementem ozdobnym jest ryzalit, który skomponowano

46 P. Dominas, *Powstanie...*, s. 97–98.

47 Tenże, *Kolej Kłodzko – Kudowa...*, s. 108–109.

il. 5: Dworzec kolejowy w Jedlinie-Zdroju (fot. autorka)

tak, że nad secesyjnymi drzwiami umieszczono przeszklenie, aby uzyskać efekt bramy[48]. Taki wygląd dworca miał charakter czysto reprezentacyjny, nasuwał na myśl, że przyjeżdżający znaleźli się w ważnym kurorcie. Budynek ten jednak tylko częściowo wpasowywał się w przestrzeń istniejących obiektów o charakterze *stricte* uzdrowiskowym, np. teatru zdrojowego czy pijalni wód mineralnych, które to powstawały głównie do końca lat osiemdziesiątych XIX w. i nadano im przede wszystkim proste, klasyczne, historyczne formy. Jednak z drugiej strony mniej więcej w tym samym czasie wybudowano lub zmodernizowano w duchu stylu rodzimego pensjonatowo-willową część kurortu, a dodatkowo w 1911 r. dokonano przebudowany starego domu zdrojowego i palmiarni w nowy *Kurhaus* właśnie w nawiązaniu do *Heimatstilu*.

Z kolei dworzec w Kudowie od jego otwarcia do 1912 r. był praktycznie w ciągłej przebudowie. Pierwotny budynek zastąpiono trzykondygnacyjnym, murowanym ze szczytami o konstrukcji ryglowej. W latach 1911–1912 prowadzono kolejną rozbudowę istniejącego kompleksu. Od zachodu dobudowano trzykondygnacyjny moduł, który połączono z dotychczasowym budynkiem za pomocą niższego pawilonu. Od strony torów kolejowych dworzec został skomponowany w bliźniaczy sposób, m.in. ściany poddasza wykonano z pionowo ustawionych desek, które w swej wymowie miały nawiązywać do rodzimej architektury sudeckiej. Natomiast od strony podjazdu nie starano się ujednolicić budynku; nowa część swym wyglądem odwołuje się bardziej do wczesnego modernizmu

48 Tamże, s. 121–123.

i już na pierwszy rzut oka widać tę lekką dysproporcję[49]. W przypadku dworca kudowskiego, być może nie komponował się on bezpośrednio z zabudowaniami uzdrowiskowymi, lecz wiele budynków przed wojną pełniących funkcje pensjonatów również charakteryzowało użycie drewnianych elementów, podobnie jak to było w naczółkach obiektów dworcowych.

Dworcowi w Lądku ze względu na kilkusetletnią tradycję leczniczą uzdrowiska, popularność ośrodka oraz wynikającą z niej konieczność obsłużenia największej liczby pasażerów spośród wszystkich stacji na trasie prowadzącej z Kłodzka do Stronia Śląskiego, nadano pokaźną formę oraz najbardziej reprezentacyjny charakter na całej linii. O ile pozostałe budynki architektury dworcowej na tym szlaku były przeważnie parterowe, nawiązujące do stylu rodzimego, to dworzec lądecki uzyskał trzypiętrowy korpus oraz dostawione od wschodu i zachodu różnej wielkości niższe skrzydła. Całe założenie oparto na kamiennych fundamentach z bloków jasnego piaskowca. Elewacje na wysokości parteru obłożono cegłą klinkierową, górne kondygnacje otynkowano, a szczyty dodatkowo wykonano w konstrukcji szkieletowej. Po obu stronach głównego fragmentu korpusu nakrytego dachem naczółkowym, tj. od torów i podjazdu, zamieszczono bliźniacze ryzality, w których znajdowały się wejścia do wnętrza z kasami biletowymi. Ruch zarówno osobowy, jak i towarowy, wymuszał stałą rozbudowę stacji w Lądku – już w rok po oddaniu jej do użytku przeprowadzono pierwsze prace, a dworzec istotnie został przebudowany w 1912 r. Wtedy to część zachodniego skrzydła podwyższono o jedną kondygnację, a poważną zmianę przeszły oba ryzality – od północy zlikwidowano wejście, usunięto także ceglany ornament nad głównym wejściem, a ryglowe szczyty obito deskami[50]. I o ile dworzec wpisywał się w górski charakter miejscowości i fascynację stylem alpejskim, to już daleko mu do barokowych i klasycystycznych form występujących w uzdrowiskowej części Lądka.

Jak widać zatem już na podstawie wyżej opisanych dworców, ranga miejscowości uzdrowiskowej wpływała przede wszystkim na rozmiar i reprezentacyjność budynku, ale jego wygląd i styl zależny był głównie od czasu, w którym powstawał. Przy projekcie nie uwzględniano szerszego kontekstu tychże ośrodków, nie zwracano też szczególnej uwagi, jakie zabudowania dominują w „sercach" uzdrowisk. Dworzec w Szczawnie powstały mniej więcej w tym samym czasie co ten w Długopolu, również jest dwukondygnacyjną, ceglaną budowlą, podobnie zresztą jak dworzec w Jedlinie, który dopiero w okresie międzywojennym został otynkowany na wzór polanicki. Natomiast dworce w obu uzdrowiskach Schaffgotschów (Cieplice, Świeradów) zyskały reprezentacyjny charakter na podobieństwo lądeckiego czy kudowskiego, czyli nawiązywały do stylu rodzimego,

49 Tamże, s. 138–140.

50 P. Dominas, *Kolej Kłodzko – Lądek Zdrój – Stronie Śląskie*, Łódź 2014, s. 116–117.

co w przypadku Świeradowa jest o tyle trafione, że budynki zdrojowe przebudowane na początku XX w. również przybrały taką formę. Należy zatem stwierdzić, że zarówno na terenie ziemi kłodzkiej, jak i na całym terytorium Sudetów, nie wytworzył się samodzielny oraz charakterystyczny dla tego regionu styl budownictwa dworcowego. Budynki powtarzały schematy znane z innych rejonów lub obiektów o odmiennych niż kolejowe funkcjach. W tych największych w danym czasie uzdrowiskach starano się jednakowoż, aby dworce posiadały charakter reprezentacyjny, wskazujący na specyfikę miejscowości.

Rola, którą początkowo odgrywała kolej w przestrzeni uzdrowisk sudeckich była niepodważalna i oczywista – wpływała na wzrost liczby gości przybywających każdego sezonu do ośrodka. Naturalne było zatem dążenie zdrojów, aby znaleźć się na trasie przebiegu linii kolejowych. Ta chęć posiadania dostępu do drogi żelaznej istniała również i u progu ery motoryzacji, bo przecież Kolej Izerską przez Świeradów oddano do użytku dopiero w 1909 r. Niezależnie od wynalezienia samochodów, pociągi w tym okresie nadal pozostawały najważniejszymi środkami komunikacji. Przebieg linii kolejowej, zazwyczaj oddalonej od centrum o kilka kilometrów, wpływał również na rozwój urbanistyczny bądź ruralistyczny tejże miejscowości w kierunku torowiska, a zadaniem samych budynków dworcowych było należyte reprezentowanie uzdrowiska w oczach kuracjuszy i turystów, którzy dzięki rozbudowanej sieci połączeń przybywali bez trudu nie tylko z najbliższych okolic, ale przede wszystkim z Wrocławia, Drezna czy Berlina[51]. O popularności tego środka transportu może świadczyć ilość składów wyjeżdżających każdego dnia na tory, np. do Lądka w 1903 r. jeździło 13 par pociągów[52], w Świeradowie z kolei zatrzymywało się na początku działalności stacji 16 pociągów w sezonie letnim, a 10 w zimowym[53]. Obecnie, podobnie jak do Szczawna, do którego tory rozebrano już w 1994 r., do żadnego z dwóch wyżej przytoczonych uzdrowisk nie można dojechać pociągiem. Ostatni kurs ze Świeradowa do Mirska odprawiono w lutym 1996 r. Transformacja systemowa, niedoinwestowanie kolei oraz powszechna dostępność samochodów osobowych zadecydowały również o ostatecznym wstrzymaniu ruchu pasażerskiego na trasie do Lądka w 2004 r.[54] Zatem aktualnie tylko sześć na dziewięć wymienionych w tekście uzdrowisk posiada połączenie kolejowe, a dworce w Cieplicach, Dusznikach, Długopolu, Kudowie, Polanicy oraz Jedlinie zdecydowanie straciły na swym pierwotnym znaczeniu, ulegając w większości stopniowej degradacji i zniszczeniu.

51 Więcej o osobach przybywających do uzdrowisk sudeckich zob.: P. Ziomek, *Kuracjusze Dusznik-Zdroju w świetle sprawozdań z działalności uzdrowiska za lata 1867–1885*, „Rocznik Muzeum Papiernictwa", t. 9, 2015, s. 81–94.

52 P. Dominas, *Kolej Kłodzko – Lądek...*, s. 27.

53 J. A. Bossowski, *Kolej do ...*, s. 35.

54 P. Dominas, *Kolej Kłodzko – Lądek...*, s. 34.

Bibliografia:

- *150 lat kolei w Rybniku*, red. B. Kloch, A. Grabiec, D. Keller, „Zeszyty Rybnickie" 5, Rybnik 2007
- Bacmeister A., *Die Neuordnung des deutschen klimatischen Kurwesens*, [w:] *Grossdeutschlands Heilbäder, Seebäder, Kurorte und Versand-Heilwässer nach dem Stande vom 1.4.1939*, oprac. G. Schmidt, K.W. Schnelle, E. Wollman, Berlin 1939
- Bossowski J.A., *Kolej do Świeradowa Zdroju*, Lwówek Śląski 2004
- Chamski D., *Rozwój komunikacji na przełomie XIX i XX wieku*, [w:] *Duszniki*, red. B. Schweizer-Makowska, Duszniki-Zdrój 2004
- Dengler P., *Die Nothwendigkeit einer Eisenbahnlinie Glatz-Reinerz-Nachod*, Reinerz 1884
- Dominas P., *Architektura Śląskiej Kolei Górskiej. Görlitz/Węgliniec – Jelenia Góra – Wałbrzych*, Łódź 2014
- Tenże, *Dzieje kolei doliny Bystrzycy (Weistritzhalbahn) Świdnica – Jedlina Zdrój*, Świdnica 2010
- Tenże, *Kolej Kłodzko – Kudowa Zdrój*, Łódź 2013
- Tenże, *Kolej Kłodzko – Lądek Zdrój – Stronie Śląskie*, Łódź 2014
- Tenże, *Kolej w prowincjach poznańskiej i śląskiej. Mechanizmy powstawania i funkcjonowania do 1914 roku*, Łódź 2013
- Tenże, *Koleje regionu kaczawskiego. Lwówek Śląski – Złotoryja – Marciszów, Jelenia Góra – Wleń – Lwówek Śląski*, Jelenia Góra 2012
- Tenże, *Powstanie i rozwój kolei na Ziemi Kłodzkiej w latach 1854–1914*, Kłodzko 2009
- Dylewski A., *Historia kolei w Polsce*, Warszawa 2012
- *Dzieje kolei w Polsce*, red. D. Keller, Rybnik 2012
- Jatowot M., *Przygody w Śląsku*, [w:] *Polskie podróże po Śląsku w XVIII i XIX wieku (do 1863 r.)*, oprac. A. Zieliński, Wrocław–Warszawa–Kraków–Gdańsk 1974
- *Jelenia Góra. Zarys rozwoju miasta*, red. Z. Kwaśny, Wrocław–Warszawa–Kraków–Gdańsk–Łódź 1989
- Jerczyński M., Koziarski S.M., *150 lat kolei na Śląsku*, Opole–Wrocław 1992
- Kincel R., *Sarmaci na Śnieżce*, Wrocław 1973
- Mazurski K.R., *Historia turystyki sudeckiej*, Kraków 2012
- Nakwaska A., *Wspomnienia krótkiej podróży 1844 roku*, [w:] *Polskie podróże...*
- Piątek E., Piątek Z., *Szczawno-Zdrój. Historia miasta i uzdrowiska*, Szczawno-Zdrój 1996
- *Polanica Zdrój. Wczoraj i dziś*, t. 1: *Księga pamiątkowa 1347–1946*, red. H. Grzybowski, Nowa Ruda–Polanica Zdrój 2006
- Potocki J., *Rozwój zagospodarowania turystycznego Sudetów od połowy XIX wieku do II wojny światowej*, Jelenia Góra 2004
- Sprawozdania roczne (pod różnymi tytułami) organizacji Schlesische Bädertag
- *Świeradów Zdrój. Monografia historyczna miasta*, red. A. Grzelak, H. Szoka, Jelenia Góra 1989
- Ziomek P., *Kuracjusze Dusznik-Zdroju w świetle sprawozdań z działalności uzdrowiska za lata 1867–1885*, „Rocznik Muzeum Papiernictwa", t. 9, 2015
- Taż, *Schlesischer Bädertag: inicjatywa dialogu międzyuzdrowiskowego*, [w:] *Społeczeństwo w przestrzeni gór w XIX i XX wieku,* red. T. Przerwa i in., Wrocław 2015
- *Znaczenie kolei dla dziejów Polski. Studia z historii kolejnictwa*, red. D. Keller, Rybnik 2012

Patrycja Ziomek, The Role of Railways in the Landscape of Spas in the Sudety Mountains

Building a railway line to spas and resorts located in the Sudety Mountains became of utmost importance in the second half of the 19th century. Sooner or later, everybody was to benefit from being connected by railway: health spa patients, tourists, and, obviously, the resorts themselves. The first spas to enjoy the benefits of railroad connection were the ones located in the vicinity of Wałbrzych: Szczawno-Zdrój and Jedliny-Zdrój, soon to be followed by: Długopole-Zdrój, Polanica-Zdrój, Cieplice-Zdrój, Lądek-Zdrój, Duszniki-Zdrój, Kudowa-Zdrój and Świeradów-Zdrój.

The immediate consequence of the railway reaching the Sudety resorts was a rise in the number of visitors arriving every year. In some cases this increase was perhaps not spectacular, yet in most situations, when analysing numbers of visitors, one can easily see when the railway reached a particular resort. The railway, or the railway station building to be more accurate, was in a way a showpiece of every resort. The more popular the resort, the harder they tried to emphasise this fact by erecting a sizeable and representative railway station building and thus enhance the positive first impressions of arriving visitors. Unfortunately, not infrequently the railway stations were architecturally rather incongruous with the rest of the resort architecture. Hence it is hard to talk about a distinctive style of railway buildings that would be typical of that region (the Sudety Mountains). Although the role of the railway in development of the Sudety spas and resorts in the second half of the 20th and beginnings of the 20th centuries seems is unquestionable, the last two decades or so showed gradual marginalisation of its role in passenger transport and, consequently, closing down a number of railway connections in the area. In some places there are already no traces left of the past railway heritage, in some other resorts the remaining railway objects slowly fall into ruin and degradation.

Keywords:

railways, railway station, spa, the Sudety Mountains

Słowa kluczowe:

kolej, dworzec, uzdrowisko, Sudety

TOMASZ PRZERWA
(Uniwersytet Wrocławski)

„PRAWIE JAK W TATRACH" CZYLI O POSTRZEGANIU SREBRNOGÓRSKIEGO ODCINKA ZĘBATEGO

O górskim odcinku Kolei Sowiogórskiej (*Eulengebirgsbahn*), spinającej dzierżoniowski okręg włókienniczy z noworudzkim zagłębiem węglowym, pisano w ostatnich latach sporo. Uwzględniając tylko ważniejsze opracowania, przedstawiono jego historię, ruch pociągów, mosty kolejowe i wczesną likwidację[1]. W każdej publikacji podkreślano fakt zastosowania na tej trasie systemu kolei zębatej, który poza tym przypadkiem nie był na Śląsku wykorzystywany[2]. Rozwiązania techniczne przyjęte w Srebrnej Górze mogły przy tym imponować w zasadzie tylko w płaszczyźnie lokalnej i regionalnej. Użyta tam zębatka Abta była na przełomie XIX i XX w. typowym zabezpieczeniem na kolejach o większym nachyleniu szlaku i bynajmniej nie wyróżniała się wśród podobnych realizacji[3]. Zresztą zastosowano ją również w sąsiedztwie Śląska: w pobliżu Görlitz na Górnych Łużycach i Kořenova w Czechach[4].

Na porównanie Kolei Sowiogórskiej z kolejkami alpejskimi nie odważyli się nawet najwięksi jej entuzjaści, ponieważ techniczne parametry srebrnogórskiego

1 M. Jerczyński, T. Przerwa, *Kolej Sowiogórska*, Srebrna Góra 2007; R. Witkowski, *Ruch pociągów na Kolei Sowiogórskiej*, [w:] *Ziemia Ząbkowicka. Szkice Historyczne*, red. B. Grygorcewicz, J. Organiściak, Ząbkowice Śląskie 2009, s. 103–112; P. Dominas, *Srebrnogórskie mosty kolejowe*. [w:] *Twierdza Srebrnogórska III, miasteczko i fortyfikacje*, red. T. Przerwa, G. Podruczny, Wrocław 2010, s. 64–74; tenże, *Srebrnogórskie początki regresu śląskich kolei (lata 20. i 30. XX w.)*, [w:] *Twierdza srebrnogórska V: perspektywa miasteczka*, red. T. Przerwa, P. Sroka, Bielsko-Biała 2014, s. 99–112.

2 W granicach współczesnej Polski powstał jeszcze tylko jeden, „wilanowski" odcinek zębaty, ale pod wieloma względami ustępował on linii przechodzącej przez Przełęcz Srebrną. Por.: B. Pokropiński, *Kolej wilanowska*, Warszawa 2001.

3 Szerzej: W. Hefti, *Zahnradbahnen der Welt,* Basel 1971; W. Messerschmidt, *Zahnradbahnen, gestern, heute, in aller Welt, Die Geschichte der Zahnradbahnen*, Stuttgart 1972; M. Jerczyński, *Koleje zębate*, „Świat kolei" 1997, nr 1, s. 20–23; nr 2, s. 21–23.

4 W. Rettig, *Die Görlitzer Kreisbahn: Die Geschichte einer ungewöhnlichen Kleinbahn*, Freiburg 2007; V. Haas, *100 let trati Tanvald–Kořenov–Harrachov: 1902–2002*, Praha 2002.

odcinka w zestawieniu z *Rigibahn* czy *Pilatusbahn* były – mówiąc delikatnie – mało znaczące[5]. Zamierzony pierwotnie, prowokacyjny tytuł artykułu „Prawie jak w Alpach" uznałem w związku z powyższym za przesadnie prześmiewczy i poprzestałem na odniesieniu tatrzańskim, które nasunęło się na myśl jednemu z dziennikarzy opisujących wysokie, kamieniste nasypy kolejowe koło Srebrnej Góry[6]. Nie zamierzam, naturalnie, roztrząsać tatrzańskich wspomnień czy też wysokogórskich wyobrażeń anonimowego autora, ponieważ jego lakoniczna ocena stanowiła w zasadzie tylko impuls do rozmyślań w temacie społecznego postrzegania obiektów kolejowych, do czego w badaniach historycznych przywiązuje się nadal zbyt mało uwagi. Uwzględnia się go w opracowaniach poświęconych pionierskiej fazie rozwoju kolei, a w pozostałych przypadkach wspomina się rzadziej i przeważnie powierzchownie. Kolej Sowiogórska (zbudowana w latach 1899–1902) może stanowić cenną egzemplifikację społecznego odbioru przedsięwzięć kolejowych na początku XX w., kiedy podstawowe potrzeby transportowe zostały już zaspokojone, a nowe inwestycje, tak jak w przypadku wspomnianej kolejki (*Kleinbahn*), wypełniały sieć linii głównych (*Hauptbahn*) i bocznych (*Nebenbahn*). Górski, zębaty odcinek srebrnogórski niewątpliwie wyróżniał się wśród projektów realizowanych wówczas na Śląsku, ale – jak zobaczymy – wspomniana wyjątkowość w specyficzny sposób uzewnętrzniała się w ówczesnej prasie i literaturze (zasadniczo turystycznej i krajoznawczej).

Uporządkujmy na początek podstawowe fakty. Idea połączenia fabryk powiatu dzierżoniowskiego z kopalniami powiatu noworudzkiego pojawiła się w połowie XIX w., a zakładała ona przebicie się przez sowiogórski grzbiet. Wysokie koszty drążenia kilkukilometrowego tunelu sprawiły, że pomysł ten nie doczekał się realizacji, a w jego miejsce postanowiono poprowadzić szlak kolejowy przez najniższą Przełęcz Srebrną (568 m n.p.m.)[7]. Projekt srebrnogórski był znacząco tańszy, ale, jak się okazało, nie spełnił pokładanych w nim nadziei, tj. nie odegrał większej roli w przewozach węgla kamiennego do bielawskich, pieszyckich i dzierżoniowskich zakładów włókienniczych. Kolej Sowiogórska miała charakter kolei lokalnej, budowanej w zgodzie z ustawą z 1892 r. Zrealizowała ją spółka zawiązana w 1899 r. w Dzierżoniowie przez okolicznych fabrykantów, samorządy zainteresowanych miast i powiatów, skarb pruski oraz przedsiębiorstwo kolejowe Lenz & Co, które odpowiadało za budowę i późniejszą eksploatację linii. Pierwsze odcinki kolejowe z Dzierżoniowa do Pieszyc, do Bielawy i do Srebrnej

5 Por.: F. Inäbnit, *Rigi-Bahnen. Zahnradbahn Vitznau–Rigi,* Leissigen 2002; V. Gurtner, *Pilatus via Luzern,* Zürich 1975.

6 *Von der Eulengebirgsbahn*, „Der Landsmann" 1901, nr 57, s. 2.

7 Przełęcz Srebrna oddziela Góry Sowie od Bardzkich, ale te ostatnie uchodziły jeszcze w tym czasie za przedłużenie masywu sowiogórskiego. W powszechnym odczuciu linia kolejowa przecinała zatem Góry Sowie. Warto doprecyzować, że biegła ona stokiem Ostrogu, który stanowi północny kraniec Gór Bardzkich.

Góry oddawano do użytku na przestrzeni 1900 r., a górskie połączenie przez Przełęcz Srebrną do Ścinawki Średniej uruchomiono dopiero w 1902 r., do czego jeszcze nie raz wrócimy. Jakkolwiek władze podupadłej Srebrnej Góry starały się promować srebrnogórski wariant Kolei Sowiogórskiej, miały w sumie ograniczony wpływ na jego wybór. Wystarczy wspomnieć, że srebrnogórzanie zdołali wykupić niewiele ponad 0,232% akcji wspomnianej spółki kolejowej. Świadomość korzyści wynikających z doprowadzenia kolei do miejscowości była jednak znaczna, dlatego mieszkańcy miasteczka z nadzieją oczekiwali na zakończenie przedsięwzięcia. Potwierdzeniem tego było uroczyste otwarcie odcinka z Bielawy do Srebrnej Góry 12 grudnia 1900 r. Odświętnie udekorowany parowóz witały na tamtejszym dworcu dźwięki wygrywane przez miejscową orkiestrę, wiwaty wznoszone przez zebrane tłumy i transparent: „Boże, chroń dalszą budowę!" (*Gott schütze den Weiterbau!*)[8].

Wykracza to poza przyjęte ramy tematu, warto niemniej wspomnieć, że mieszkańcy nie zawiedli się w swych nadziejach na ożywienie Srebrnej Góry. Włączenie miasteczka do sieci kolejowej regionu dało mu ważny impuls prorozwojowy, szczególnie dobrze widoczny w przypadku branży turystycznej. Potężna warownia srebrnogórska, co jeszcze nie dość wyraźnie wyeksponowano w literaturze[9], dopiero na przełomie wieków zaczęła się cieszyć większym zainteresowaniem turystów. Kolej i twierdza były zresztą ze sobą wielowymiarowo powiązane, co wymaga przedstawienia w osobnym studium. Zauważmy już teraz, że otwarcie odcinka górskiego i zarazem całej Kolei Sowiogórskiej świętowano 4 sierpnia 1902 r. w Srebrnej Górze, a dokładniej w centralnym obiekcie warowni – w Donżonie. Wiwaty, przemówienia, muzyka i wspólne zwiedzanie twierdzy tworzyły barwną oprawę tego niecodziennego wydarzenia[10]. O wysokiej randze uroczystości świadczą przybyli na nią oficjele, wśród których znaleźli się: nadprezydent prowincji śląskiej książę Hermann von Hatzfeld-Trachenberg, śląski starosta krajowy Hermann Karl baron von Richthofen, prezydent rejencji wrocławskiej Wilhelm Viktor von Heydebrand und der Lasa i landraci okolicznych powiatów. W tym czasie trzeciorzędnych linii kolejowych na Dolnym Śląsku raczej nie otwierano w takiej asyście. W tym konkretnym przypadku musiał zatem wystąpić dodatkowy motyw, który przyciągnął do miasteczka najznamienitszych przedstawicieli śląskich władz. Mogło nim być uruchomienie pierwszego na Śląsku odcinka kolei zębatej, ale też podkreślenie patriotycznego formatu „niezdobytej" twierdzy fryderycjańskiej, która przechodziła w tym czasie proces turystycznej transformacji.

8 A. Aumann, *Silberberg und das ‚schlesische Gibraltar'. Eine Geschichte der Stadt und Festung,* Silberberg 1908, s. 25.

9 Por.: G. Podruczny, T. Przerwa, *Twierdza Srebrna Góra*, Warszawa 2010, s. 399–412.

10 *Eröffnungsfeier der Eulengebirgsbahn von Silberberg bis Mittelwalde*, „Der Landsmann" 1902, nr 63, s. 2.

il. 1: Odcinek zębaty Kolei Sowiogórskiej (zbiory Jacka Grużlewskiego)

Dolnośląska prasa budowie srebrnogórskiej „zębatki" poświęcała sporo uwagi, ale też mniej niż można się było wstępnie spodziewać w kontekście jej wyjątkowości. Całościową ocenę utrudnia przy tym fakt, że w zbiorach bibliotecznych nie zachowały się roczniki 1900–1902 kluczowych dla tematu gazet z terenu powiatu ząbkowickiego, noworudzkiego i dzierżoniowskiego. Tym samym trzeba się było ograniczyć do tytułów wydawanych w ościennych powiatach, spośród których ilością informacji poświęconych kolejce wyróżnia się niemczański „Der Landsmann". Jakkolwiek większość zamieszczonych w nim treści poświęconych budowie górskiego odcinka Kolei Sowiogórskiej miała postać krótkich wzmianek, warto przecież zauważyć, że w latach 1901 i 1902 było ich kilkanaście, podczas gdy w rocznikach poprzedzających inwestycję i krótko po niej ledwo kilka odnosiło się do miasteczka. Podobną prawidłowość można zaobserwować w innych dolnośląskich gazetach z tego okresu[11], co potwierdza niewątpliwe zainteresowanie prasy tematem kolejki. Dziennikarze poświęcali przy tym więcej uwagi robotnikom zatrudnionym przy budowie, nieszczęśliwym wypadkom i kwestiom organizacyjnym niż powstającym obiektom. Jak widać, *news* nie tylko dziś jest dla redakcji gazet ważniejszy od technicznych objaśnień. Dokładniejsze opisy górskiej trasy Kolei Sowiogórskiej pojawiły się dopiero w czasie jej uruchamiania, tj. w połowie 1902 r.

Warto przywołać w tym miejscu wyjątkowy pod względem szczegółowości reportaż opublikowany tuż przed otwarciem całej linii. Jego autor skorzystał z uprzejmości władz Kolei Sowiogórskich i wziął udział w przejeździe technicznym. Wydaje się, że miało to ten skutek, że poza licznymi wyrazami zachwytu

11 Przykładowo: kłodzki „Der Gebirgsbote", wrocławski „Schlesische Zeitung" i świdnicki „Schlesisches Tageblatt: Schweidnitzer Stadtblatt".

nad pięknem trasy i obiektów kolejowych przedstawił je względnie rzeczowo. Opisał m.in. zasadę działania „zębatki" i „zębate" parowozy poruszające się z prędkością 12 km/h. Prowadzone podówczas pomiary nachylenia torowisk wykazały, że na najbardziej stromych odcinkach sięgało ono 6% (1:16,67). Autor najwyraźniej nie miał jednak dostępu do pełnych danych, ponieważ wysokość Wiaduktu Żdanowskiego ocenił na 25 m, a Wiaduktowi Srebrnogórskiemu dał 7 m więcej, podczas gdy pierwszy liczył 24 a drugi 27 m wysokości. Przede wszystkim liczyło się jednak wyobrażenie przepaści, jakie wywoływał przejazd wiaduktami zabezpieczonymi po bokach metalowymi barierkami. Duże wrażenie zrobiły na dziennikarzu skalne wykopy o ścianach sięgających 18 m i stromy nasyp liczący 35 m wysokości. W najwyższym punkcie trasy znajdował się najgłębszy wykop (22 m) z przystankiem, w którym to miejscu trwały jeszcze prace wykończeniowe. Uwagę piszącego zwróciły poważne uszkodzenia dachu i muru stojącego w pobliżu budynku, które powstały podczas prac strzałowych. Mieszkańcy zostali na ich czas wykwaterowani, a spółka kolejowa – jak zapewniał autor – miała odbudować gospodarstwo. Wiszącego Mostu jeszcze nie było, ale był już planowany. Podobnie zakładano budowę sąsiedniej restauracji. Relacja zawiera rzadko spotykany w prasie opis zabudowań stacyjnych. Przedstawiony został typowy dla tej kolejki obiekt w Nowej Wsi Kłodzkiej, który wydał się dziennikarzowi ładny i funkcjonalny. W środkowym segmencie znajdowała się poczekalnia, z jednej strony – pomieszczenia służbowe i spedycyjne, a z drugiej strony – mieszkanie pracownika kolei. Autor podkreślał piękno okolicy, w której miała zamieszkać rodzina kolejarska. Zwrócił nadto uwagę na wyposażenie obiektu. Wykonane z jasnego drewna meble uznał za proste, niemniej wygodne. Docenił również nasłonecznienie wnętrz. Z obszernego reportażu warto wyłowić jeszcze ten szczegół, że czołowy charakter stacji w Woliborzu tłumaczono planami poprowadzenia odgałęzienia Kolei Sowiogórskiej w kierunku Nowej Rudy[12].

Wróćmy jednak do budowy, podczas której wydarzyło się przynajmniej kilka tragicznych wypadków. Znamy niektóre ich szczegóły, ponieważ prasa chętnie się o nich rozpisywała. Wspominała o robotniku, który spadł z budowanego wiaduktu, i o ofiarach nieostrożnego obchodzenia się z materiałami wybuchowymi[13]. Przy okazji śmiertelnego wypadku w studni fortecznej, poinformowano o pracach rozbiórkowych prowadzonych w twierdzy. Pozyskany tam materiał miał być wykorzystywany do budowy kolejki[14], ale nie podano bliższych szczegółów. Dowodów wtórnego wykorzystania „fortecznego" budulca można za to

12 *Eine Reise mit Schlesiens erster Zahnradbahn*, „Der Landsmann" 1902, nr 61, Beilage s. 2; 1902, nr 62, Beilage s. 4.

13 *Silberberg*, „Der Landsmann" 1901, nr 8, s. 2; 1902, nr 22, s. 3; 1902, nr 29, s. 2; 1902, nr 33, s. 2; 1901, nr 60, Beilage s. 2

14 *Silberberg*, „Der Landsmann" 1901, nr 80, Beilage s. 2; *Vertreiben die Silberberger thatsächlich Vandalismus?*, „Der Landsmann" 1901, nr 31, Beilage s. 1.

szukać w kamiennym obiekcie mostowym przerzuconym nad szosą koło Nowej Wsi Kłodzkiej, w którym zachował się zwornik z rzeźbioną reksyną i datą „1770". Do robót zatrudniano cudzoziemców, w tym najwięcej Chorwatów i Polaków. Dziennikarze poszukiwali ciekawostek, dlatego wspominali o ich nagannych zachowaniach. Odnotowali nadto kuriozalne – jak sądzili – żądanie właściciela młyna położonego w sąsiedztwie srebrnogórskiego dworca. Domagał się on odszkodowania w wysokości 600 marek za straty wynikłe z wystawienia zabudowań stacyjnych na linii wiatru napędzającego skrzydła wiatraka[15]. Gazety rozpisywały się nt. trudności związanych z budową górskiego odcinka, które – jak podkreślano – można było właściwie ocenić dopiero na własne oczy. Inwestycja budziła spore zainteresowanie, a prasa dodatkowo je rozbudzała[16]. Tym niecierpliwiej oczekiwano ukończenia prac, które znacząco się przedłużały. Determinację kierownictwa robót potwierdzała wzmianka o zamontowaniu potężnej lampy elektrycznej (1902 r.), która pozwalała kontynuować roboty w nocy[17].

W miesiącach poprzedzających otwarcie odcinka górskiego Kolei Sowiogórskiej dziennikarze rzadko wspominali o przewidzianym na nim systemie kolei zębatej, wyjaśnienia techniczne podawali w drodze wyjątku[18]. Generalnie zwracano uwagę na skalne wykopy, strome nasypy skalne i wysokie wiadukty, które opisywano powtarzającymi się epitetami (*mächtige, imposante, gewaltige, kolossale*, *große, tiefe*)[19]. Górska oprawa i inżynieryjne obiekty sprowokowały jednego z autorów do porównania Kolei Sowiogórskiej z pobliskim, wałbrzysko-noworudzkim fragmentem Śląskiej Kolei Górskiej (*Schlesische Gebirgsbahn*)[20]. Dalszych odniesień nie czyniono, co dowodzi regionalnej perspektywy piszących. Dostrzegali oni za to turystyczny potencjał srebrnogórskiego odcinka, który właśnie pod tym kątem był przedstawiany. Władze spółki kolejowej były tego świadome, stąd starały się uwzględnić oczekiwania turystów choćby przy zamówieniach taboru. Latem 1902 r. prasa odnotowała z satysfakcją, że na wspomnianej trasie będą kursować trzy wagony panoramiczne[21]. Z kręgów turystycznych płynęły dalsze zachęty. Na łamach jednej z najważniejszych śląskich gazet „Schlesische Zeitung" pojawił się postulat, żeby w najwyższym punkcie Kolei Sowiogórskiej – na Przełęczy Srebrnej – powstał komfortowy obiekt restauracyjny. Władze spółki przychyliły się do tego życzenia, co zdaje się świadczyć o nadziejach wiązanych z atrakcyjnością tego miejsca. Obiekt planowano wystawić na krawędzi skalnego wykopu obok mostu. Lokal miał służyć podróżnym wysiadającym na tamtejszym

15 *Von der Eulengebirgsbahn*, „Der Landsmann" 1901, nr 57, s. 2.
16 *Silberberg*, „Der Landsmann" 1901, nr 45, s. 2.
17 *Silberberg*, „Der Landsmann" 1902, nr 17, Beilage s. 2.
18 *Von der Eulengebirgsbahn*, „Der Landsmann" 1902, nr 31, s. 2.
19 *Eisenbahnangelegenheit*, „Der Landsmann" 1901, nr 29, s. 2.
20 Zobacz: P. Dominas, *Kolej Wałbrzych–Kłodzko*, Łódź 2010.
21 *Von der Eulengebirgsbahn*, „Der Landsmann" 1901, nr 57, s. 2.

il. 2: Wiadukt Srebrnogórski (zbiory Jacka Grużlewskiego)

przystanku z zamiarem zwiedzenia twierdzy, ale też niejako osobno zachęcać do wypoczynku w pięknej okolicy. Liczono na magnetyczną siłę górskich widoków, ale też planowano leśne promenady, które – zgodnie z ówczesnymi oczekiwaniami – przyciągały miejskich turystów[22]. Wspominany kompleks wypoczynkowy nigdy ostatecznie nie powstał, niemniej jeszcze w 1904 r. wspominano w prasie o projekcie obiektu gastronomicznego przewidzianego do wystawienia przy przystanku[23]. Władze spółki poprzestały na budowie w 1903 r. Wiszącego Mostu (*Hängebrücke*), dzięki któremu przywrócono połączenie drogowe z odciętym wcześniej zapleczem górskim[24].

***

Przedwojenne przewodniki turystyczne poświęcały srebrnogórskiemu odcinkowi zębatemu sporo miejsca, ale koncentrowały się na elementach potencjalnie atrakcyjnych dla turystów. Wilhelm Patschovsky w wielokroć wznawianym przewodniku po ziemi kłodzkiej i Górach Sowich pisał o nachyleniu torowisk (w zapisie 1:16), obu wiaduktach kolejowych wysokich na 28 m, skalnych wykopach i niestandardowych manewrach lokomotyw; podpięciu w Srebrnej Górze

22 *Eulengebirgsbahn*, „Der Landsmann" 1902, nr 40, s. 2.
23 *Silberberg*, „Der Landsmann" 1904, nr 59, Beilage s. 1
24 *Silberberg*, „Der Landsmann" 1903, nr 68, Beilage s. 3.

parowozu zębatego na końcu składu i jego przesunięciu na Przełęczy Srebrnej na czoło pociągu, dzięki czemu zawsze zabezpieczał on wagony przed niekontrolowanym zbiegnięciem w dół. Standardowo wspominał o szlakach turystycznych prowadzących do Donżonu z otwartego na Przełęczy Srebrnej przystanku kolejowego Srebrna Góra-Twierdza (*Silberberg-Festung*[25]) i pięknych krajobrazach. Radził nawet, aby w wagonach jadących trasą zębatą od strony miasteczka siadać po lewej stronie, co miało zapewniać lepsze widoki[26]. Emil Lehmann podobnie skupił się na aspekcie widokowym (podkreślając jego znaczenie wytłuszczoną czcionką). Podał również alternatywne nazwy obu budowli mostowych, których wysokość (celowo?) podniósł do 30 m. Wiadukt Żdanowicki miał się zatem zwać około 1903 r. *Jungfernbrücke*, a Wiadukt Srebrnogórski – *Katherinabrücke*[27]. Nie wyjaśnił niestety pochodzenia tych nazw, dlatego zdani jesteśmy w tej materii na domysły. Praktycznie w każdym opisie tej trasy zamieszczonym w przedwojennych przewodnikach znajdziemy odniesienie do wysokich wiaduktów, stromych nasypów i głębokich wykopów. Bliższych szczegółów na ich temat nie podawano, ponieważ chodziło w sumie o ogólne wrażenia! Kluczowa była niezwykłość, inność, stąd podkreślano, że to pierwszy względnie jedyny odcinek kolei zębatej na Śląsku[28]. Już samo dostrzeżenie tematu srebrnogórskiej „zębatki" zasługuje przy tym na podkreślenie, ponieważ turyści odbierali kolej zasadniczo w wymiarze transportowym. Była użyteczna a nawet niezbędna, ale interesowano się nią tylko w szczególnych przypadkach. Na tle innych tras kolejowych w Sudetach Kolej Sowiogórską wyróżniało to, że pokonywała ona grzbiet górski, ale – co zastanawiające – rzadko ów walor eksponowano[29]. Być może decydowała o tym specyfika Srebrnej Góry, która kojarzona była przede wszystkim z twierdzą. Nie wyrosła ona na ważniejszy ośrodek sportów zimowych i punkt wyjścia górskich wędrowców, na czym ważyła z pewnością ograniczona popularność tego rejonu.

25 Przystanek Srebrna Góra-Twierdza zlokalizowano na gruntach Górnego Budzowa, które dopiero z czasem zostały przyłączone do Srebrnej Góry. Kwestia nazwania przystanku mogła zatem rodzić nieporozumienia. W niektórych przewodnikach wydanych w chwili uruchomienia górskiego odcinka można znaleźć informację, że przystanek ten nazywał się Górny Budzów (*Ober-Schönwalde*). W późniejszych wydaniach poprawiono ten błąd. – W. Patschovsky, *Führer durch die Grafschaft Glatz und das Eulengebirge*, 3. Auflage, Schweidnitz [1903], s. 42–43; 4. Auflage, Schweidnitz 1907, s. II/35.

26 W. Patschovsky, *Führer durch die Grafschaft Glatz und das Eulengebirge*, 5. Auflage, Schweidnitz 1912, s. II/37; 6. Auflage, Schweidnitz [ca. 1914], s. II/43; 7. Auflage, Schweidnitz 1920, s. II/ 41.

27 E. Lehmann, *Neuer Führer durch das Eulengebirge und seine Vorberge einschl. Zobtengebirges*, Reichenbach [ok. 1903], s. 13.

28 *Führer durch das Eulengebirge*, Miniatur-Bibliothek, Leipzig [1912], s. 22; *Eulengebirge als Sommerfrische*, Reichenbach 1913, s. 19.

29 *Eulengebirge als Sommerfrische...*, s. 18.

Publikacje krajoznawcze zasadniczo nie odbiegały w opisie trasy zębatej od przedstawionego wcześniej modelu, co najwyżej zawierały niekiedy nieco więcej szczegółów i wykazywały większe przywiązanie piszących do górskiego odcinka Kolei Sowiogórskiej. W przedwojennych opracowaniach poświęconych Srebrnej Górze temat kolejki przedstawiano zdawkowo, a większą część opisu poświęcano potężnej twierdzy. Srebrnogórski nauczyciel Alfred Aumann wspominał w wydanej w 1908 r. książeczce o trudnościach związanych z budową odcinka górskiego, co zestawił z szybką budową podgórskiej trasy Dzierżoniów – Srebrna Góra. Standardowo pisał o olbrzymich wiaduktach (30 m) i wykopach. Nieco więcej uwagi poświęcił korzyściom wynikającym z ułatwionego dojazdu do miasteczka, co zaowocowało jego rozwojem turystycznym[30]. Zbliżony obraz pozostawił pastor G. Leßmann[31]. Wspominając o olbrzymich wiaduktach, nieco jednak przesadził z określeniem ich wysokości (40 m), co można chyba uznać za działanie celowe, służące potęgowaniu wrażenia. Jako pierwszy zwrócił on uwagę na wysoce romantyczny charakter trasy, której format techniczny został tym samym zmarginalizowany. Sam odcinek musiał z czasem nieco spowszednieć miejscowej społeczności, na co zdają się wskazywać skromne nawiązania obecne w lokalnych publikacjach. Niemniej jeszcze w 1928 r. srebrnogórscy autorzy, w tym burmistrz Robert Felkel, podkreślali niezwykle urozmaiconą, widokową formułę odcinka zębatego. Sama kolejka została przy tym zredukowana przez nich do poziomu kolejeczki (*Eisenbähnchen*)[32]. W publikacji tej zamieszczono fotografię Wiaduktu Srebrnogórskiego, który należał do częstych tematów przedwojennych widokówek srebrnogórskich. Fotograficzne przedstawienia mostów i skalnych wykopów (szczególnie tego największego) zdominowały inne ujęcia związane z kolejką, potwierdzając ich największą atrakcyjność.

W ząbkowickim periodyku krajoznawczym „Unsere Heimat" dostrzeżono czy też doceniono odcinek zębaty dopiero w okresie jego kryzysu. Nauczyciel Julius Dittrich uznał w 1930 r., że jest ona jedną z cenniejszych kolejek w regionie, a to poprzez swoją wyjątkowość i piękno górskiego krajobrazu. Następnie opisał przejażdżkę między srebrnogórskimi stacjami. Przywołał nierzadką ponoć sytuację, kiedy to stojący na peronie pasażerowie, oczekujący pociągu jadącego w stronę przełęczy, zmyleni ustawieniem parowozu na końcu składu, nie wsiadali do wagonów, myśląc, że jadą one w przeciwnym kierunku (do Dzierżoniowa), po czym z przerażeniem obserwowali jego odjazd w stronę gór. W przedstawieniu trasy próbował Dittrich łączyć fakty z wrażeniami, jakich doznawali pasażerowie kolejki. Wspominał m.in. o częstych i głośno wyrażanych przez nich

30 A. Aumann, *Silberberg ...*, 1908, s. 25–26.

31 G. Leßmann, *Stadt und Festung Silberberg*, Münsterberg 1903, s. 15.

32 R. Felkel, A. Jelitto, *Geschichte der Stadt und Festung Silberberg*, Frankenstein 1928, s. 35.

zachwytach nad pięknem krajobrazu i szybko zmieniającą się scenerią. Podobnie naturalny był ponoć strach, jaki pojawiał się podczas przejazdu po „delikatnych" wiaduktach. Podejrzenie, że mogłyby się one zawalić, rozwiewał wyjaśnieniem, że przechodzą one co roku test wytrzymałości. Podczas takiej próby przejeżdżał po nich specjalnie obciążony skład towarowy. Dittrich zwracał uwagę na detale. Jednym z nich były równoległe do torów pasy ochronne, które miały zapobiegać zaprószeniu ognia przez iskry sypiące się z lokomotywy. Nie pominął również nawiązania do wykopów, z których największy, przełęczowy wymagał usunięcia 90 tys. m^3 skał[33].

***

Niewątpliwe walory krajoznawcze odcinka zębatego przegrały wkrótce z ekonomią. Wysokie koszty jego utrzymania, groźne spękania wiaduktów, skalne osuwiska w wykopach, ale przede wszystkim konkurencja transportu samochodowego i finansowe kłopoty spółki w latach wielkiego kryzysu gospodarczego złożyły się na decyzję o wstrzymaniu ruchu na trasie Srebrna Góra-Miasto – Wolibórz (1931 r.), a krótko po tym o rozebraniu torów pomiędzy stacjami Srebrna Góra-Miasto – Nowa Wieś Kłodzka (1933/34). Mieszkańcy odwoływali się od tej decyzji do władz rejencyjnych, ale nie zdołali niczego osiągnąć. Liczyły się argumenty natury ekonomicznej, które przeważyły na rzecz połączeń autobusowych. W tym kontekście w czasopiśmie „Unsere Heimat" ukazał się kolejny artykuł poświęcony „srebrnogórskiej kolejce zębatej" (*Silberberger Zahnradbahn*). Podane określenie (obiegowa nazwa?) zdaje się przy tym sugerować własną, odrębną markę górskiego odcinka, który pozostawał do końca integralną częścią Kolei Sowiogórskiej. Wilhelm Werner podkreślił we wspomnianym tekście, że była to pierwsza realizacja tego typu we wschodnich Niemczech. Tradycyjnie rozpisywał się o wysokich na 33 m wiaduktach i o skalnych wykopach, które dawały wgląd w budowę geologiczną gór. Twierdził, że starsi mieszkańcy nadal mieli w pamięci huk niezliczonych wybuchów towarzyszących budowie, czym próbował zapewne nawiązać do spektakularnych prac. Werner jako jeden z nielicznych omówił system kolei zębatych, co pokazuje, jak w sumie mało zajmowano się szczegółami technicznymi. Podobnie podał czas przejazdu kolejką. Podjazd ze stacji Srebrna Góra-Miasto na przełęcz zajmował 27/28 minut, a zjazd od stacji Srebrna Góra-Twierdza do Nowej Wsi Kłodzkiej dziewięć minut, w odwrotnym kierunku odpowiednio 17 i 18 minut. Z tęsknotą wspominał, jak kolejka przewoziła węgiel i pasażerów, zwalniając ich z trudu męczącego podejścia i odkrywając przed nimi piękno przyrody, by zaraz dodać rzeczowo o pogarszającym się jej stanie technicznym i innych przyczynach likwidacji. Ostatni pociąg kursowy pokonał

33 J. Dittrich, *Ein Ausflug nach der ‚Hahnenkoppe'*, „Unsere Heimat" 1930, nr 10–12, s. 120–122.

il. 3: Przystanek kolejowy Srebrna Góra-Twierdza na Przełęczy Srebrnej (zbiory Jacka Grużlewskiego)

górski odcinek 11 października 1931 r., po czym ta „niezwykle romantycznie poprowadzona trasa kolejowa" zapadła – jak to ujął Werner – w głęboki sen. Wspomniał, że liczono na objęcie jej ochroną konserwatorską, ale ostatecznie do tego nie doszło. Ściągnięcie torów nie pozbawiało go nadziei, że zawieszenie ruchu jest tylko snem Śpiącej Królewny. Liczył na pojawienie się Księcia, który obudzi ją wcześniej niż za sto lat[34]. Tak się jednak nie stało.

Decyzja o zamknięciu odcinka zębatego została podjęta przez władze spółki kolejowej większością głosów. Jak pisano na łamach poczytnego czasopisma śląskiego „Schlesische Illustrierte Zeitung": „współczesne, zimne czasy znowu pochłonęły cząstkę romantyczności"[35]. Romantyczne wyobrażenie kolejki, zdaje się, zastępowało w tym czasie jej praktyczny wymiar. W przywołanym tekście wspomniano, że przejażdżka likwidowaną trasą była interesująca dla miłośników przyrody i krajoznawców. Powolne podjazdy pozwalały zapomnieć o bieżących problemach i przenieść się w „beztroskie czasy" sprzed pierwszej wojny światowej, kiedy linia była więcej użytkowana. Szybki rozwój motoryzacji oraz wyraźny spadek przewozów towarowych i pasażerskich w okresie kryzysu gospodarczego z przełomu lat dwudziestych i trzydziestych XX w. pozbawiały odcinek górski Kolei Sowiogórskiej ekonomicznego uzasadnienia. Jego techniczna odmienność

34 W. Werner, *Die Silberberger Zahnradbahn*, „Unsere Heimat" 1934, nr 9, s. 71–72.

35 F. Klose, *Von Mittelsteine nach Silberberg mit der Eulengebirgsbahn*, „Schlesische Illustrierte Zeitung" 1932, nr 3, s. 8.

również straciła na znaczeniu w obliczu szybkiego rozwoju techniki, dlatego w latach trzydziestych XX w. mógł on uchodzić za swoisty zabytek.

Likwidacji „zębatki" nie towarzyszyła szersza, społeczna mobilizacja na rzecz jej zachowania. W okresie głębokiego kryzysu gospodarczego i politycznego opinia publiczna zajęta była ważniejszymi problemami. Podmiotom powiatu noworudzkiego udało się niemniej uratować przed rozbiórką szlak ze Ścinawki Średniej do Nowej Wsi Kłodzkiej[36]. Zachowania górskiego odcinka ze Srebrnej Góry do Nowej Wsi Kłodzkiej domagały się w 1931 r. jedynie czynniki miejscowe. Protest do władz rejencyjnych wystosowały w tej sprawie: magistrat Srebrnej Góry, sołtys sąsiedniego Budzowa, srebrnogórski przedsiębiorca Friedrich Felsmann i miejscowy oddział Towarzystwa Sowiogórskiego (*Eulengebirgsverein*), które dbało o turystyczne zagospodarowanie tych okolic. Przywoływano zasadniczo argumenty natury gospodarczej. Chodziło o transport węgla kamiennego i płodów rolnych, oraz branżę turystyczną, która liczyła się ze spadkiem atrakcyjności miasteczka. Chodziło o wygodę turystów wybierających się na wycieczkę i chcących zakosztować samej przejażdżki kolejką[37]. Wszystkie te argumenty władze spółki zbiły dokładnymi wyliczeniami. Przejazdy turystyczne nawet w miesiącach letnich były ponoć tak słabe, że nie opłacało się uruchamiać przewozów. W roku sprawozdawczym 1929/1930 bilety do przystanku Srebrna Góra-Twierdza nabyło na stacji Srebrna Góra-Miasto 1296 osób, w Ścinawce Średniej – 1014, w Woliborzu – 696, w Słupcu – 325, a w Dzikowcu – 168, co daje łącznie 3499 pasażerów. Nie znamy wprawdzie liczby podróżujących wówczas na Przełęcz Srebrną z odleglejszych miejscowości i tych, którzy przejeżdżali tamtędy „tranzytem", ale i tak dane te wskazują na skromne zainteresowanie[38].

W przedwojennej prasie wspomniano o powszechnym jakoby żalu, który miał towarzyszyć likwidacji górskiego odcinka Kolei Sowiogórskiej[39], ale nie udało się tego potwierdzić w inny sposób. Jednocześnie należy przecież zauważyć dalszą marginalizację wątku „kolejowego" w miejscowych publikacjach z lat trzydziestych XX w. i tych wydawanych już po wojnie w środowisku byłych, niemieckich mieszkańców Srebrnej Góry[40]. Poczucie straty cząstki minionego świata i pamięć lokalnej atrakcji turystycznej pozostają do dziś ważnym składnikiem myślenia

36 Archiwum Państwowe we Wrocławiu, Rejencja Wrocławska (zespół nr 172), sygn. I 9300: Stilllegung der Teilstrecke Silberberg–Mittelsteine der Eulengebirgsbahn, k. 91–103.

37 Tamże, k. 104–116.

38 Tamże, k. 160–164, 167–172.

39 *Stilllegung bei der Eulengebirgsbahn*, „Schlesische Volkszeitung" 1930, nr 576.

40 Przykładowo: E. Neugebauer, *Silberbergs Vergangenheit! Aus guter und auch schwerer Zeit 1370–1934*, Silberberg [1934], s. 30; [E. Neugebauer, F. Schnober, A. Kaschke,] *Chronik der Stadt und Festung Silberberg*, Syke 1972; *Gesammeltes über Stadt und Festung Silberberg*, Hamburg 2000.

o„srebrnogórskiej kolejce zębatej", przy czym współczesny (polski) renesans tego tematu zdaje się nawet przewyższać poziom przedwojennego (niemieckiego) zainteresowania. Świadczy o tym wydłużająca się listę publikacji poświęconych Kolei Sowiogórskiej, ale też konkretne działania, w tym: kompleksowy remont Wiaduktu Żdanowskiego, konserwacja Wiszącego Mostu i zagospodarowanie turystyczne Wiaduktu Srebrnogórskiego, wpisanie wymienionych obiektów do rejestru zabytków i objęcie ich ochroną w ramach Fortecznego Parku Kulturowego powołanego w Srebrnej Górze, nadto wyznaczenie – zapuszczonej już niestety – ścieżki turystycznej „Zębatka"[41]. Pojawiają się śmielsze pomysły, jak choćby idea odbudowy rozebranego odcinka. Równolegle wprowadzono turystyczny *erzac* w postaci kiczowatej – acz lubianej – ciągnikowej lokomotywki z wagonikiem, która wozi turystów w kierunku twierdzy. Kolejka przyciąga uwagę Polaków, łącząc pamięć o technicznym dziedzictwie regionu z poszukiwaniem nowej atrakcji turystycznej. Trudno tymczasem przewidzieć, jakie przyniesie to rezultaty w przyszłości. Już teraz wypada stwierdzić, że żywa do niedawna wśród polskich mieszkańców „pamięć" wąskotorowej (!) kolejki kursującej przez przełęcz jeszcze po 1945 r. (!) wypierana jest przez rzeczową narrację o lokalnej, normalnotorowej kolejce „zębatej", która przechodziła przez Przełęcz Srebrną w latach 1902–1931.

***

W przeciągu zaledwie trzech dekad istnienia zmienił się sposób widzenia srebrnogórskiej kolejki. Zastosowany na niej system kolei zębatych do końca wyróżniał Kolej Sowiogórską w obrębie regionu, ale jego nowoczesność z przełomu XIX i XX w. miała w latach trzydziestych XX w. wymiar już tylko historyczny. Dawny zachwyt ustępował romantycznej nostalgii. O ile zresztą wyjątkowość/inność kolejki wspominano praktycznie w każdym opisie linii, o tyle kwestie techniczne pojawiały się w publicznym dyskursie sporadycznie. Zainteresowanie piszących budziły przede wszystkim wspaniałe wiadukty, skalne wykopy i strome nasypy, które nadawały tej trasie prawdziwie górskiego formatu. Od czasu budowy do likwidacji wspominano o niej zasadniczo w wymiarze turystycznym, przysłaniającym jej podstawowe funkcje (transport węgla kamiennego). Turyści mogli dzięki niej dojechać w góry (Przełęcz Srebrna) i w pobliże sławnej twierdzy srebrnogórskiej, ale też sama kolejka – dzięki urozmaiconej trasie i rozległym widokom – stawała się nową atrakcją. W publikacjach eksponowano silne emocje towarzyszące przejażdżce, w tym też kierunku szły opisy obiektów i procesu budowy. Akcentowano niezwykłość i piękno krajobrazu, które pociągały – i nadal pociągają – turystów. Odcinek zębaty Kolei Sowiogórskiej – malowniczy (PIĘKNY) i tworzony dla zaspokojenia realnych potrzeb transportowych (UŻYTECZNY) – dość szybko stracił na znaczeniu, co doprowadziło w latach trzydziestych XX w. do jego zamknięta

41 M. Jerczyński, T. Przerwa, *Kolej...*, s. 80; P. Dominas, T. Przerwa, *Koleje ziemi ząbkowickiej*, Łódź 2015, s. 94–95.

i rozebrana torowisk (ZBĘDNY). Pozostał niemniej częścią miejscowej tradycji, co zostało ostatnio wyeksponowane w srebrnogórskich działaniach (PRZYDATNY). Pomogło zachowanie zabytkowych obiektów mostowych, górski przebieg trasy, jej techniczna odmienność, ogólny sentyment do kolei, oraz turystyczny potencjał twierdzy srebrnogórskiej.

Bibliografia:

- Archiwum Państwowe we Wrocławiu, Rejencja Wrocławska (zespół nr 172)

- Aumann A., *Silberberg und das 'schlesische Gibraltar'. Eine Geschichte der Stadt und Festung,* Silberberg 1908
- Dittrich J., *Ein Ausflug nach der 'Hahnenkoppe'*, „Unsere Heimat" 1930, nr 10–12
- Dominas P., *Kolej Wałbrzych–Kłodzko*, Łódź 2010
- Dominas P., Przerwa T., *Koleje ziemi ząbkowickiej*, Łódź 2015
- Dominas P., *Srebrnogórskie mosty kolejowe*. [w:] *Twierdza Srebrnogórska III, miasteczko i fortyfikacje*, red. T. Przerwa, G. Podruczny, Wrocław 2010
- Dominas P., *Srebrnogórskie początki regresu śląskich kolei (lata 20. i 30. XX w.)*, [w:] *Twierdza srebrnogórska V: perspektywa miasteczka*, red. T. Przerwa, P. Sroka, Bielsko-Biała 2014
- *Eine Reise mit Schlesiens erster Zahnradbahn*, „Der Landsmann" 1902, nr 61 i 62
- *Eisenbahnangelegenheit*, „Der Landsmann" 1901, nr 29
- *Eröffnungsfeier der Eulengebirgsbahn von Silberberg bis Mittelwalde*, „Der Landsmann" 1902, nr 63
- *Eulengebirge als Sommerfrische*, Reichenbach 1913
- *Eulengebirgsbahn*, „Der Landsmann" 1902, nr 40
- Felkel R., Jelitto A., *Geschichte der Stadt und Festung Silberberg*, Frankenstein 1928
- *Führer durch das Eulengebirge*, Miniatur-Bibliothek, Leipzig [1912]
- *Gesammeltes über Stadt und Festung Silberberg*, Hamburg 2000
- Gurtner V., *Pilatus via Luzern,* Zürich 1975
- Haas V., *100 let trati Tanvald–Kořenov–Harrachov: 1902–2002*, Praha 2002
- Hefti W., *Zahnradbahnen der Welt,* Basel 1971
- Inäbnit F., *Rigi-Bahnen. Zahnradbahn Vitznau–Rigi,* Leissigen 2002
- Jerczyński M., *Koleje zębate*, „Świat kolei" 1997, 1997, nr 1 i 2
- Jerczyński M., Przerwa T., *Kolej Sowiogórska*, Srebrna Góra 2007
- Klose F., *Von Mittelsteine nach Silberberg mit der Eulengebirgsbahn*, „Schlesische Illustrierte Zeitung" 1932, nr 3
- Lehmann E., *Neuer Führer durch das Eulengebirge und seine Vorberge einschl. Zobtengebirges*, Reichenbach [ok. 1903]
- Leßmann G., *Stadt und Festung Silberberg*, Münsterberg 1903
- Messerschmidt W., *Zahnradbahnen, gestern, heute, in aller Welt, Die Geschichte der Zahnradbahnen*, Stuttgart 1972
- Neugebauer E., Schnober F., Kaschke A., *Chronik der Stadt und Festung Silberberg*, Syke 1972
- Tenże, *Silberbergs Vergangenheit! Aus guter und auch schwerer Zeit 1370–1934*, Silberberg [1934]
- Patschovsky W., *Führer durch die Grafschaft Glatz und das Eulengebirge*, 3. Auflage, Schweidnitz [1903]
- Tenże, *Führer durch die Grafschaft Glatz und das Eulengebirge*, 4. Auflage, Schweidnitz 1907
- Tenże, *Führer durch die Grafschaft Glatz und das Eulengebirge*, 5. Auflage, Schweidnitz 1912
- Tenże, *Führer durch die Grafschaft Glatz und das Eulengebirge*, 6. Auflage, Schweidnitz [ca. 1914]
- Tenże, *Führer durch die Grafschaft Glatz und das Eulengebirge*, 7. Auflage, Schweidnitz 1920
- Podruczny G., Przerwa T., *Twierdza Srebrna Góra*, Warszawa 2010

- Pokropiński B., *Kolej wilanowska*, Warszawa 2001
- Rettig W., *Die Görlitzer Kreisbahn: Die Geschichte einer ungewöhnlichen Kleinbahn*, Freiburg 2007
- *Silberberg*, „Der Landsmann" 1901, nr 8
- *Silberberg*, „Der Landsmann" 1901, nr 45
- *Silberberg*, „Der Landsmann" 1901, nr 60
- *Silberberg*, „Der Landsmann" 1901, nr 80
- *Silberberg*, „Der Landsmann" 1902, nr 17
- *Silberberg*, „Der Landsmann" 1902, nr 22
- *Silberberg*, „Der Landsmann" 1902, nr 29
- *Silberberg*, „Der Landsmann" 1902, nr 33
- *Silberberg*, „Der Landsmann" 1903, nr 68
- *Silberberg*, „Der Landsmann" 1904, nr 59
- *Stillegung bei der Eulengebirgsbahn*, „Schlesische Volkszeitung" 1930, nr 576
- *Twierdza Srebrnogórska III, miasteczko i fortyfikacje*, red. T. Przerwa, G. Podruczny, Wrocław 2010
- *Twierdza srebrnogórska V: perspektywa miasteczka*, red. T. Przerwa, P. Sroka, Bielsko-Biała 2014
- *Vertreiben die Silberberger thatsächlich Vandalismus?*, „Der Landsmann" 1901, nr 31
- *Von der Eulengebirgsbahn*, „Der Landsmann" 1901, nr 57
- *Von der Eulengebirgsbahn*, „Der Landsmann" 1902, nr 31
- Werner W., *Die Silberberger Zahnradbahn*, „Unsere Heimat" 1934, nr 9
- Witkowski R., *Ruch pociągów na Kolei Sowiogórskiej*, [w:] *Ziemia Ząbkowicka. Szkice Historyczne*, red. B. Grygorcewicz, J. Organiściak, Ząbkowice Śląskie 2009
- *Ziemia Ząbkowicka. Szkice Historyczne*, red. B. Grygorcewicz, J. Organiściak, Ząbkowice Śląskie 2009

Tomasz Przerwa, Almost like in the Tatras; on the Social Perception of Srebrna Góra Rack-rail Line

Quite a lot has been written recently about the mountainous stretch of the Owl Mountains Railways (Eulengebirgsbahn) which was operational between 1902 – 1931. However, one aspect which seems to be missing in all these publications is the social perception of the Eulengebirgsbahn. Perhaps not surprisingly, it is not the technical solutions used in this mountainous railway and the use of rack-rail that seem to have pertained in people's memories but the picturesque and breath-taking landscapes offered to travellers during the journey. The attractiveness of the mountainous stretch of the railroad seems to have dominated its perception by the travellers who were thrilled by the surrounding spectacular landscapes, high bridges and steep embankments harmoniously mingling with the forests and mountains. The Eulengebirgsbahn, however, without adequate modernisation became unprofitable and the decision was taken to close it down during the years of the Great Depression.

Keywords:

Srebrna Góra, mountain railway, rack-rail, social perception, tourism

Słowa kluczowe:

Srebrna Góra, kolej górska, kolej zębata, odbiór społeczny, turystyka

BARTOSZ KRUK
(Instytut Pamięci Narodowej we Wrocławiu)

WCZORAJ I DZIŚ GRANICZNYCH STACJI KOLEJOWYCH W POLSCE NA WYBRANYCH PRZYKŁADACH

Od połowy XIX w. kolej stała się najważniejszym środkiem transportu i komunikacji. Jej pojawienie się wywarło duży wpływ na przemiany w rozmaitych dziedzinach życia społecznego i gospodarczego. Nastąpiły również pewne zmiany w krajobrazie terenów, przez które wyznaczono przebieg linii kolejowych. Obok torów, przecinających rzeki i drogi, mostów i wiaduktów, wrzynających się we wszelkiego rodzaju wzgórza tuneli, powstawać zaczęły różnego typu obiekty kolejowe. Wśród nich najbardziej charakterystyczne były niewątpliwie dworce kolejowe. Według różnych definicji są to budynki lub zespoły budynków przeznaczone do odprawy pasażerskiej, w którym znajdują się punkty informacji i sprzedaży biletów, poczekalnia oraz punkty handlowe i usługowe[1].

Dworce niemalże od pierwszych lat istnienia kolei pełniły ważne funkcje związane nie tylko z ich statutowym przeznaczeniem. Ich projektanci planowali je z rozmachem, nadając im często monumentalny charakter, dbając jednocześnie o wystrój wnętrz i funkcjonalność. W ten sposób starano się wyrazić ich reprezentacyjność, podkreślając przy tym wielkość, a przede wszystkim zamożność właścicieli, których to koleje miały kształtować odpowiedni image[2].

Burzliwe dzieje naszego kraju sprawiły, że powstanie i rozwój kolei przypadły na czas narodowej niewoli. Podział ziem polskich pomiędzy trzy mocarstwa: Rosję, Prusy i Austrię sprawił, że wiele z posiadanych obecnie przez Polskie Koleje Państwowe (PKP) obiektów kolejowych stanowi spuściznę po czasach zaborów, a także późniejszych przesunięć granic. Zmiany terytorialne przyczyniały się do utraty przez wiele linii kolejowych swego pierwotnego, niejednokrotnie

1 Zob. m.in. *Leksykon terminów kolejowych*, Warszawa 2011, s. 60.

2 Właścicielami pierwszych linii kolejowych w zdecydowanej większości były prywatne spółki kolejowe. Z czasem dopiero następował proces upaństwawiania.

pierwszorzędnego charakteru[3]. Miało to bezpośrednie przełożenie na usytuowane przy nich obiekty. Duże dotychczas stacje kolejowe niejednokrotnie zaczęły pełnić funkcje kolejowych przystanków. Dworce natomiast pozbawione swych dotychczasowych funkcji zaczęły żyć własnym życiem. Dzisiaj spełniają więc funkcje mieszkalne, magazynowe lub po prostu stoją bezużytecznie i niszczeją.

Duże zmiany przyniosły przeobrażenia w PKP. 1 stycznia 2001 r., w wyniku uchwalenia przez Sejm ustawy o komercjalizacji, restrukturyzacji i prywatyzacji przedsiębiorstwa państwowego „Polskie Koleje Państwowe", powstała spółka PKP SA[4]. Kolejne nowelizacje tej ustawy regulowały m.in. możliwości nabywania kolejowego majątku przez samorządy lokalne. PKP SA mogło nieodpłatnie przekazywać linie kolejowe nie będące liniami o znaczeniu państwowym jednostkom samorządu terytorialnego w celu wykonywania przewozów kolejowych, usprawnienia procedur regulacji stanów prawnych nieruchomości czy usprawnienia zbywania majątku poprzez wprowadzenie katalogu zwolnień spółki z konieczności uzyskania zgody administracyjnej Ministra Infrastruktury na rozporządzanie składnikami aktywów trwałych. Ponadto dostosowano regulacje dotyczące gospodarowania mieniem PKP SA do specyfiki tej spółki. Dotyczyło to np. zbycia na rzecz gmin infrastruktury technicznej, zbędnej Grupie PKP bez przetargu, finansowania lub współfinansowania ze środków publicznych wydatków na budowę lub przebudowę dworców kolejowych. Natomiast, gdy samorząd terytorialny finansuje lub dofinansowuje inwestycje na liniach kolejowych, może liczyć na ulgi w opłatach za korzystanie z infrastruktury kolejowej dla przewoźników[5].

W ostatnich latach PKP SA zainicjowała też szeroko zakrojony program modernizacji dworców kolejowych. Wśród 2625 budynków dworcowych pozostających w dyspozycji PKP SA., jednak jedynie 585 jest czynnych, całkowicie zaś

3 Zjawiskom tym towarzyszył również postępujący w kolejnych latach regres sieci kolejowej. *Pierwszy etap zamykania i ostatecznie likwidacji linii kolejowych w Polsce* miał miejsce tuż po zakończeniu II wojny światowej, kiedy to ze zniszczeń nie odbudowano ok. 1430 km linii i około 1780 km drugich torów kolejowych. *Drugi* miał miejsce w latach sześćdziesiątych, kiedy to zlikwidowano ok. 227 km linii kolejowych. *Trzeci natomiast rozpoczął* się po 1980 r. i objął likwidacją ok. 6 tys. km linii kolejowych. Szerzej na ten temat zob. M. Falkowski, M. Pytel, *Analiza geopolityczna aktualnego stanu sieci kolejowej w Polsce*, „Przegląd Geopolityczny" 2014, t. 9, s. 71–95. Zob. też: Z. Taylor, *Rozwój i regres sieci kolejowej w Polsce*, Warszawa 2007.

4 Po 1989 r. struktura PKP kilkukrotnie się zmieniała. Finałem tych przemian było uchwalenie ustawy dzielącej PKP na kilkanaście mniejszych spółek, które utworzyły Grupę PKP, której jedynym akcjonariuszem jest Skarb Państwa. Zob. Ustawa z dnia 8 marca 2000 r. (DzU RP 2000, nr 84, poz. 948).

5 DzU RP 2002, nr 205, poz. 1730; DzU RP 2003, nr 80, poz. 720; DzU RP 2008, nr 97, poz. 624; DzU RP 2010, nr 247, poz. 1651.

zmodernizowano (lub zbudowano nowe) kilkadziesiąt m.in. we Wrocławiu, Gdyni, Malborku, Kutnie, Brzegu, Przemyślu, Radomiu, Sieradzu, Katowicach czy Poznaniu[6]. Jak zapewniają władze PKP SA stacje te zostały nie tylko dostosowane do potrzeb współczesnych podróżnych, ale również odrestaurowane w swym historycznym kształcie. Proces ten jest cały czas jest kontynuowany i na bieżąco oddawane są do dyspozycji pasażerów odnowione i nowoczesne dworce kolejowe[7].

Każdy obiekt to oczywiście osobna historia. Niezwykle interesujące wydają się być dzieje tych obiektów, które powstały na granicy Królestwa Polskiego z Prusami. Należą do nich dworce zlokalizowane w takich miejscowościach jak Sosnowiec-Maczki, Herby, Nowe Skalmierzyce, Aleksandrów Kujawski, Mława czy Grajewo[8]. Losy tych nielicznych granicznych stacji, związane były ściśle tak z postępującym rozwojem międzynarodowej komunikacji kolejowej, jak i z wszelkimi zmianami związanymi z przesunięciem granic[9].

Budowa dróg żelaznych na zajętych przez zaborców terenach Rzeczypospolitej uzależniona była przede wszystkim od zgoła różnych potrzeb gospodarczych i strategicznych poszczególnych państw. Dla carskiej Rosji polityka kolejowa na przyłączonych terenach dawnej Rzeczypospolitej, a przede wszystkim obszarze utworzonego po kongresie wiedeńskim Królestwa Polskiego, realizowana była pod kątem ściśle militarnym. Obszar ten bowiem stanowił z jednej strony dogodne miejsce do ofensywy na Prusy Wschodnie, z drugiej zaś jako przedpole dla zatrzymania obcej agresji. Powstałe więc na terenie Królestwa Polskiego nieliczne linie kolejowe, w zdecydowanej większości o szerszym niż normalny rozstawie szyn, miały za zadanie zapewnienie komunikacji między licznie rozmieszczonymi w tym rejonie twierdzami i fortami[10].

6 Spośród nich 83 obiektom nadano charakter strategiczny ze względu na liczbę obsługiwanych podróżnych i połączeń międzymiastowych. Generalnie są to budynki zlokalizowane w największych polskich aglomeracjach, a także usytuowane w centralnej, zachodniej i południowej części kraju, http//pkpsa.pl//, 9.03.2016.

7 *Modernizacja dworców kolejowych,* http://pkpsa.pl//, 21.03.2016.

8 Na granicach zaborów powstało łącznie 10 kolejowych przejść granicznych, trzy pomiędzy Austrią a Rosją: Podwołoczyska – Wołoczyska, Brody – Radziwiłów, Granica (Maczki) – Szczakowa, siedem pomiędzy Rosją (Królestwo Polskie) a Prusami: Sosnowiec – Szopienice, Herby Pruskie – Herby Ruskie, Kalisz – Nowe Skalmierzyce, Aleksandrów Kujawski – Toruń, Mława – Iłowo, Grajewo – Prostki, Wierzbołowo – Ejdkuny.

9 B. Kruk, *Wielkie – małe stacje, śladami dawnych kolejowych przejść granicznych między zaborami*, [w:] *Gospodarcze i społeczne skutki zaborów Polski*, red. J. Chumiński, K. Popiński, Wrocław 2008, s. 173–181. Zmiany dokonujące się w ostatnich latach na PKP spowodowały ponowne zainteresowanie autora badaną problematyką i wykorzystanie dotychczasowych ustaleń w niniejszej pracy.

10 M. Krzysica, *Rola czynników wojskowo-politycznych w budowie kolei żelaznych w Królestwie Polskim*, [w:] *Studia z dziejów kolei żelaznych w Królestwie Polskim 1840–1914*, red. R. Kołodziejczyk, s. 9–44; E. Brzosko, *Rozwój transportu w Polsce w latach 1918–*

il. 1: Sieć kolejowa II Rzeczpospolitej z 1925 r.
(mapa ze zbiorów Biblioteki Uniwersyteckiej we Wrocławiu w opracowaniu Marcina Szali)

Austria kierując się własnymi interesami gospodarczo-politycznymi zmierzała do przekształcenia podległych ziem polskich w rynek zbytu artykułów przemysłowych i bazę surowcowo-rolniczą monarchii. Sieć kolejowa z założenia miała

1939, Szczecin 1982, s. 13–17. Szerokość torów kolejowych stosowanych w Rosji wynosiła 1524 mm, podczas gdy linie normalnotorowe miały tory o prześwicie 1435 mm zob. K. Zintel, *Szerokość toru w zakresie historycznym*, „Parowozik" 1993, nr 3.

łączyć Galicję z Wiedniem i Budapesztem, a w dalszym przebiegu z portami Adriatyku. Stąd równoleżnikowe rozmieszczenie dwóch głównych galicyjskich magistrali kolejowych, łączących się z zaborem rosyjskim tylko w trzech miejscach[11].

Królestwo Prus podobnie jak pozostali zaborcy budowało kolej z myślą o własnych interesach. Początkowo swą politykę kolejową realizowało poprzez kapitał prywatny skupiony w spółkach kolejowych. Po zjednoczeniu Niemiec państwo włączyło się szerzej w rozbudowę istniejącej już sieci. Wkrótce też podległe zaborcy dawne ziemie polskie (ale też Górny Śląsk) połączone zostały gęstą siecią kolejową z centralnymi okręgami Niemiec, w celu wywozu artykułów spożywczych (z Wielkopolski i Pomorza) oraz produktów górnictwa i hutnictwa (ze Śląska). Obok aspektu gospodarczego, jako głównego kryterium budowy linii kolejowych w początkach ich tworzenia, istotne były również kwestie osadnictwa niemieckiego oraz przede wszystkim czynniki strategiczno-militarne, które z biegiem lat nasilały się, by ostatecznie zdeterminować cały dalszy jej rozwój. Budowano więc połączenia kolejowe w systemie południe – północ, tworząc w ślad za nimi liczne odgałęzienia. Tym samym w przypadku działań zbrojnych możliwe było szybkie przemieszczanie się wojska ze Śląska nad dolną Wisłę i do Prus Wschodnich. Powyższe działania postawiły ziemie zaboru pruskiego na pierwszym miejscu pod względem gęstości sieci kolejowej wśród zaborców[12].

Jako pierwsze powstawały zwykle stacje graniczne w zaborze pruskim, wymuszając tym samym przebieg linii po przeciwnej stronie. Realizacja tych połączeń wymagała jednak kolejnych lat, bowiem ograniczeniem było, wspomniane już, spojrzenie na kolej[13]. Niemniej jednak pojawienie się kolei na obszarze wszystkich trzech zaborów i możliwości, jakie dawał ten nowy środek transportu nie mogły pozostać bez echa. Jednym z najbardziej widocznych, bezpośrednich skutków pojawienia się kolei było ożywienie już istniejących miast i wsi, a także powstanie i dynamiczny rozwój małych osad i wiosek, przy których zlokalizowano stacje kolejowe[14].

Wiele spośród powszechnie znanych obecnie miejscowości, jak np. Tczew, Ostrów Wielkopolski czy Dęblin, zawdzięcza swój rozwój właśnie kolei. Początkowo jako małe kolejowe osady skupiały pracowników zatrudnionych przy

11 E. Brzosko, *Rozwój...*, s. 22–23.

12 Tamże, s. 23–24. Zob. też M. Jerczyński, S.M. Koziarski, *150 lat kolei na Śląsku,* Opole–Wrocław 1992; A. Piątkowski, *Kolej wschodnia w latach 1842–1860. Z dziejów transportu kolejowego na Pomorzu Wschodnim*, Olsztyn 1996; M. Slenczek, *Rozwój sieci transportu kolejowego na Śląsku*, „Acta Universitatis Wratislaviensis", nr 514, „Studia Geograficzne", nr 34, Wrocław 1982, s. 87–131.

13 W. Leszkowicz, *Kolej kaliska. Budowa. Eksploatacja. Znaczenie dla przemysłowego rozwoju*, [w:] *Studia z dziejów...*, s. 175. J.A. Bossowski, Z. Urbański, *Historia Kolei Herby – Częstochowa*, Częstochowa 2002, s. 9.

14 J. Kościk, *Urbanizacja przy torach*, „Śląski Labirynt Krajoznawczy" 1992, nr 4, s. 69–75.

il. 2: Stacja w Skalmierzycach (zbiory Arkadiusza Palli)

budowie i obsłudze linii, z czasem stawały się stacjami węzłowymi, krzyżującymi wiele ważnych linii kolejowych, skupiając na swym terenie miejscowy handel i rzemiosło[15].

Podobne zjawisko wystąpiło w małych wsiach i osadach, które znalazły się w bezpośrednim sąsiedztwie granic państw zaborczych, a przez które postanowiono przeprowadzić linie kolejowe. Miejscowości takie jak Granica, Herby, Aleksandrów Kujawski, Skalmierzyce czy też Iłowo i Prostki, w bardzo krótkim okresie czasu od uzyskania połączenia kolejowego stały się miejscowościami, a nawet miastami z ważnymi stacjami granicznymi i posterunkami celnymi. Podobnie jak pozostające dotychczas w cieniu swej dawnej świetności miasta przygraniczne: Częstochowa, Kalisz, Mława czy Grajewo. Konsekwencją pojawienia się kolei był intensywny rozwój gospodarczy (powstawanie warsztatów, manufaktur, fabryk), handlowy, społeczny i demograficzny (napływ ludności, zwiększony przyrost naturalny). Zjawiska te skutkowały tworzeniem się infrastruktury kolejowej, wyrażającej się w powstaniu reprezentacyjnych obiektów dworcowych, niezbędnych dla obsługi osobowej i towarowej, a także wszelkiego typu budynków zaplecza technicznego. W ślad za tym pojawiały się dalsze obiekty – użyteczności publicznej

15 S.M. Koziarski, *Sieć kolejowa Polski w latach 1842–1918,* Opole 1993; tenże, *Sieć kolejowa Polski w latach 1918–1992*, Opole 1993. Zob. też: M. Pisarski, *Koleje polskie 1842–1972*, Warszawa 1974.

il. 3: Sosnowiec-Maczki, 2011 r.
(fot. Maciej Stanek, https://pl.wikipedia.org/wiki/Plik:Budynek_g%C5%82%C3%B3wny_dworca_kolejowego_w_Maczkach_1.jpg)

(gmachy urzędów), sakralnej (kościoły, cerkwie) i prywatnej (osiedla mieszkaniowe, a w miastach kamienice).

Patrząc chronologicznie na powstawanie stacji granicznych pierwszy tego typu obiekt kolejowy powstał w latach 1847–1848 nieopodal wsi Maczki w zaborze rosyjskim. Poprowadzono tamtędy linię Towarzystwa Drogi Żelaznej Warszawsko-Wiedeńskiej (*Warszawsko-Wienskaja* żeleznaja *doroga*). Stację umiejscowiono w szczerym polu i nazwano Granica. Znajdowała się ona w pobliżu styku granic trzech monarchii, tworzącego tzw. Trójkąt Trzech Cesarzy[16].

W rejonie tym zbiegały się również trzy linie kolejowe: Kolei Warszawsko-Wiedeńskiej z zaboru rosyjskiego, Kolei Górnośląskiej (*Oberschlesische Eisenbahn*) z Prus oraz Drogi Żelaznej Krakowsko-Górnośląskiej (*Krakau-Oberschlesischen Eisenbahn*) z zaboru austriackiego. Wkrótce w Granicy powstał dworzec w stylu neorenesansowym według projektu znanego architekta Henryka Marconiego (autora m.in. dworca Warszawsko-Wiedeńskiego w Warszawie)[17].

16 Nazwa ta powstała w 1871 r. gdy doszło do zjednoczenia Niemiec. Było to miejsce, gdzie od 1846 r. zbiegały się granice trzech mocarstw: Rosji, Prus i Austrii. Linie graniczne biegły rzekami: Białą Przemszą, Czarną Przemszą oraz Przemszą, https://pl.wikipedia.org/wiki/Trójkąt_Trzech_Cesarzy, 9.03.2016.

17 J. Rogulska, *Dworce kolejowe Warszawy. Architektura i urbanistyczne implikacje rozmieszczenia*, [w:] *Obiekty kolejowe. Układy przestrzenne, architektura, elementy techni-*

Bryła budynku stacji Granica liczyła pierwotnie 230 m. W latach swej świetności mieścił on restaurację, reprezentacyjną poczekalnię, a na piętrze apartamenty dla cara Rosji. Stacja miała charakter wyspowy, tzn. posiadała po obu stronach budynku peron. Podróżni wysiadali na peronie po stronie rosyjskiej i następnie po odprawie celnej w budynku dworca, udawali się na peron po drugiej stronie, skąd odjeżdżał pociąg w stronę miejscowości Szczakowa w zaborze austriackim, a dalej na wschód do Krakowa lub na zachód do Wrocławia i Berlina[18].

Do 1859 r. Granica była jedyną stacją nadgraniczną Cesarstwa Rosyjskiego z pozostałymi zaborcami. W 1884 r. przez Granicę przeprowadzono drugą linię – odcinek szerokotorowej Drogi Żelaznej Iwanogrodzko-Dąbrowskiej (*Iwangorodo-Dombrowskaja żeleznaja doroga*)[19].

Dworzec na stacji Granica ulegała kilkakrotnym przebudowom – na przełomie XIX i XX w. oraz w latach trzydziestych XX w. W 1918 r. na skutek przesunięcia granic przestał istnieć tzw. Trójkąt Trzech Cesarzy, a rola dworca diametralnie się zmieniła[20]. W 1967 r. obiekt został wpisany do rejestru zabytków, jednak spadek znaczenia linii kolejowej przebiegającej przez stację sprawił, że budynek zaczął stopniowo popadać w ruinę. Przez wiele lat ani PKP ani miasto Sosnowiec nie miały pomysłu na zabytkowy dworzec (dziś Sosnowiec-Maczki). W popadającym w coraz większą ruinę budynku Politechnika Śląska postanowiła utworzyć Centrum Naukowo-Dydaktyczne Transportu Kolejowego, które miało rozpocząć działalność 1 października 2016 r.[21]

Herby – miejscowość położona koło Częstochowy – powstała z połączenia dwóch odrębnych części, rozwijających się przez stulecia po obu stronach istniejącej granicy Małopolski i Śląska, a która następnie stanowiła granicę Rosji i Prus (Niemiec). W pierwszej połowie XIX w. przy działającej komorze celnej powstały dwie maleńkie osady (po kilka domów) – Herby Pruskie w Prusach i Herby Ruskie po drugiej stronie[22]. Nazwy te pochodziły od stojących na przejściu granicznym

ki, red. M. Proniewski, W. Czarnecki, Białystok 2005, s. 141–143.

18 J. Kurowska-Ciechańska, A. Ciechański, *Koleje*, Warszawa 2007, s. 227–228. Zob. też S.M. Koziarski, *Rozwój sieci kolejowej na Śląsku*, Opole 1993; D. Gutowski, M. Węcel, L. Mazan, *160 lat kolei żelaznych: Jaworzno-Szczakowa, Mysłowice, Sosnowiec-Maczki*, Jaworzno 2007, s. 11–15, K. Soida, *Maczki*, „Świat Kolei" 1995, nr 2, s. 18–21.

19 Była to szerokotorowa linia kolejowa wybudowana w latach 1881–1887 przebiegająca przez Radom, Skarżysko-Kamienną, Kielce, Olkusz do Dąbrowy Górniczej, a z bocznicami również do Sosnowca i Granicy. R. Stankiewicz, M. Stiasny, *Atlas linii kolejowych Polski 2011*, Rybnik 2011, G-7.

20 J. Kurowska-Ciechańska, A. Ciechański, *Koleje...*, s. 227–228.

21 P. Purzyński, *Stanie się cud: PKP wyremontuje dworzec w Maczkach,* http://sosnowiec.wyborcza.pl/sosnowiec, 10.02.2016. Zob. też https://www.polsl.pl/, 10.02.2016.

22 W 1827 r. Herby Ruskie liczyły siedem domów i 62 mieszkańców, *Słownik geograficzny Królestwa Polskiego i innych krajów słowiańskich*, t. 3, red. F. Sulimierski, B. Chlebowski, W. Walewski, Warszawa 1882, s. 60.

herbów państw. Rozwój kolejnictwa w Niemczech spowodował, że w 1892 r. do Herbów Pruskich doprowadzono linię kolejowa z Lublińca. Po stronie rosyjskiej natomiast w latach 1900–1903 wybudowano linię kolejki wąskotorowej z Częstochowy. Wkrótce powstały też po obu stronach granicy, w odległości 1 km, okazałe dworce. Po dotarciu do którejś ze stacji granicznych pasażerowie zmuszeni byli opuścić pociąg. Chcąc kontynuować swą podróż musieli następnie pieszo przekroczyć granicę pokonując dystans dzielący oba dworce. Z racji przedłużających się odpraw celnych, przy stacji Herby Ruskie utworzono dla ich rozrywki park z muszlą koncertową[23]. Z czasem, ze względu na odległość i kłopoty podróżnych muszących przekraczać granicę pieszo, przedłużono obie linie, likwidując też w 1911 r. wąskotorówkę na rzecz linii szerokotorowej wiodącej aż do Kielc[24].

Powstanie komunikacji kolejowej w obrębie granicy rosyjsko-niemieckiej spowodowało szybki rozwój obu nadgranicznych osad. Stało się również impulsem dla rozwoju przemysłowego i gospodarczego Częstochowy i jej otwarcia na rynki zagraniczne. Miasto oprócz pielgrzymów zaczęło obsługiwać turystów i handlowców, ale też przemytników i przestępców, których w nadgranicznych miejscowościach nie brakowało. Ponadto komunikacja kolejowa w tym rejonie umożliwiała skrócenie przewozów towarowych do Wrocławia i Opola[25].

Po odzyskaniu przez Polskę niepodległości Herby Ruskie i Herby Pruskie znalazły się na terytorium II Rzeczpospolitej, a ich dotychczasowe nazwy przemianowano odpowiednio na Herby Stare i Herby Śląskie. Budowa magistrali węglowej Śląsk – Porty spowodowała powstanie Herbów Nowych, ważnej stacji węzłowej zlokalizowanej ok. 2 km od omawianych stacji, jednak niezwiązanej z nimi historycznie. Z czasem zlikwidowano stację i dworzec Herby Stare (Ruskie), natomiast budynki dworca zachowały się do dnia dzisiejszego (obecnie pełnią funkcje budynków mieszkalnych). W związku z tym nazwę Herby Stare (Ruskie) przeniesiono na dotychczasową stację Herby Śląskie (Pruskie), która funkcjonuje do dnia dzisiejszego[26]. Herby posiadają, więc dwie czynne stacje kolejowe, z czego tylko Herby Nowe spełniają, choć z postępującymi ograniczeniami, funkcje stacji przeładunkowej i rozrządowej[27].

Nowe Skalmierzyce – pierwotnie niewielka osada, położona ok. 1,5 km od wsi Skalmierzyce, zlokalizowana została na szlaku drogowym z Warszawy przez Łódź do Wrocławia i Drezna. Od 1815 r. we wsi Skalmierzyce istniało przejście na

23 M. Paruzel, *Tak przemija chwała*, „Gazeta Częstochowska" 2005, nr 9.

24 J. A. Bossowski, Z. Urbański, *Historia kolei...*, s. 9–10.

25 J. A. Bossowski, *100 lat kolei Herby – Częstochowa*, Częstochowa 2003, s. 9.

26 Zlokalizowane są przy drodze nr 46 (Częstochowa – Opole), w pobliżu zjazdu w kierunku Węglowic i Wręczycy. Zob.: http://pensjonatogrody.pl/index.php/czestochowa/85-muzeum-historii-kolei, 16.03.2016, http://www.bazakolejowa.pl/, 16.03.2016.

27 J.A. Bossowski, Z. Urbański, *Historia kolei...*, s. 9–10; J.A. Bossowski, *100 lat...*, s. 9.

granicy prusko-rosyjskiej. Wraz z rozwojem kolei żelaznej od lat sześćdziesiątych XIX w., pojawiły się projekty poprowadzenia linii łączącej przemysłowe miasta Królestwa Polskiego, Łódź i Warszawę, z Wielkopolską i Dolnym Śląskiem, jednak władze Rosji skutecznie je blokowały[28]. Tymczasem w 1896 r. Niemcy poprowadzili z Ostrowa Wielkopolskiego linię kolejową do przejścia granicznego w Skalmierzycach (17 km). Rok później powstał pierwszy dworzec z magazynem, rampą i parowozownią z warsztatami, a w jego sąsiedztwie komora celna.

Był to decydujący moment dla Towarzystwa Drogi Warszawsko-Wiedeńskiej z zaboru rosyjskiego, które uzyskało ostatecznie w 1900 r. koncesję na budowę połączenia Warszawy z leżącym przy granicy z Niemcami Kaliszem. W ramach dalszych umów Rosja zobowiązała się do budowy granicznej stacji towarowej w Szczypiornie, natomiast Niemcy podjęli się zbudować nową stację dla odprawy towarów i podróżnych w Skalmierzycach, łącząc je jednocześnie torami z oddalonym o 6 km Kaliszem[29]. Gdy ostatecznie w 1906 r. doprowadzono kolej od strony zaboru rosyjskiego, powstało również graniczne przejście kolejowe. Wybudowano wtedy w ciągu zaledwie 11 miesięcy nowy, neogotycki budynek dworca kolei niemieckich. Zaprojektował go z rozmachem architekt Blunck, rządowy radca do spraw budownictwa. Monumentalny budynek o wymiarach 100 x 21 m miał mury grubości ok. 70 cm, zbudowane z czerwonej cegły, wraz z opasującymi gmach wstawkami z zielonej cegły opalizującej. Obiekt wyróżniał się charakterystyczną spiczastą wieżyczką usytuowaną centralnie między peronami strony niemieckiej (zachodniej) i rosyjskiej (wschodniej). Sam dworzec wraz z infrastrukturą techniczną wykonała firma budowlana Daum i Kuhnt z Ostrowa. Budynek imponował nie tylko rozmiarami ale i wystrojem wnętrz, stając się niejako symbolem pruskiej potęgi. W blendach herbowych na elewacjach peronowych namalowane było godło pruskie, a od strony frontowej herby Skalmierzyc, Ostrowa, Ziemi Ostrowskiej oraz prowincji poznańskiej. Bogaty wystrój wnętrza zdobiły płaskorzeźby z białego, włoskiego marmuru oraz kryształowe żyrandole. W budynku otwarto restauracje o standardach nieodbiegających od tych w Berlinie czy też Wiedniu. Oprócz nich na dworcu mieściły się kasy biletowe, dwie poczekalnie (jedna dla pasażerów I i II klasy oraz druga dla podróżnych III i IV klasy),

28 Była to charakterystyczna postawa władz rosyjskich, które nie chciały rozwoju kolei w rejonach przygranicznych, widząc w tym skuteczny środek powstrzymujący na wypadek wojny. Szerzej na ten temat: M. Krzysica, *Rola...*, s. 12–13. Zob. też. I. Kostrowicka, Z. Landau, J. Tomaszewski, *Historia gospodarcza Polski XIX i XX wieku*, Warszawa 1966, s. 190–194.

29 Odcinek łączący Kalisz ze Skalmierzycami miał podwójne tory. Jadąc z Kalisza w kierunku Niemiec pociągi dojeżdżały do Skalmierzyc po torze szerokim, gdzie dokonywano odprawy celnej. W odwrotną zaś stronę pociągi do Kalisza przyjeżdżały po torze normalnym, gdzie również dokonywano kontroli celnej. W. Leszkowicz, *Kolej kaliska...*, s. 145–185.

pokoje gościnne oraz apartamenty. Dworzec, jak to powszechnie określano, miał być ,,pruskim oknem na świat". Całość miała świadczyć, podobnie jak w przypadku dworców granicznych po stronie rosyjskiej, o potędze i majestacie państwa niemieckiego i być jego wizytówką dla podróżnych przybywających z Rosji. W otoczeniu stacji wybudowano, również w stylu neogotyckim, kilka innych budynków m.in. pocztę, komorę celną, biuro zawiadowcy, elektrownię i nastawnię[30]

28 października 1906 r. dokonano oficjalnego otwarcia dworca. W tym dniu wyjechały stąd dwa pociągi do Warszawy, jeden do Łodzi i trzy do Berlina, natomiast przyjechało dziewięć składów – sześć z głębi Niemiec, dwa z Warszawy i jeden z Łodzi[31].

Dla zatrudnionych na stacji kolejarzy, których liczba wynosiła w 1907 r. blisko 150 osób i ich rodzin, wybudowano osiedle mieszkaniowe. W 1908 r. wskutek rozwoju osady nastąpiło jej odłączenie od Skalmierzyc i nadanie nazwy Nowe Skalmierzyce (*Neu Skalmierschütz*), jednak stacja nadal oznakowana była jako ,,Skalmierzyce". W 1913 r. doszło tu prawdopodobnie do spotkania cesarza Wilhelma II z carem Mikołajem II[32].

Uzyskanie przez Kalisz połączenia kolejowego z Warszawą i dalej przez granicę z Niemcami było impulsem do rozwoju nie tylko Skalmierzyc. Otwierało również perspektywy przed Kaliszem. Miasto stało się odtąd ważnym punktem w tranzytowym handlu zagranicznym, z dynamicznie rozwijającym się przemysłem i szybko wzrastającą liczbą mieszkańców[33].

W okresie I wojny światowej stacja Nowe Skalmierzyce pozostawała w rękach niemieckich i mieściły się tutaj prowizoryczne warsztaty budowy mostów. W wyniku odzyskania przez Polskę niepodległości i zakończenia powstania wielkopolskiego stacja przeszła w 1920 r. w ręce polskiej administracji. W nowych warunkach politycznych, wywołanych zmianą przebiegu granicy, a co za tym idzie i głównych kierunków przewozowych, tak wielka stacja nie była potrzebna. Nowe Skalmierzyce zaczęły tracić na znaczeniu. Dodatkowo w okresie międzywojennym sytuację pogorszyła budowa linii kolejowej Kutno – Strzałków i magistrali węglowej. Jednak aby wykorzystać istniejącą infrastrukturę planowano w Skalmierzycach wybudować fabrykę wagonów; ostatecznie urządzono tam jedynie

30 G. Balińska, J. A. Baliński, D. Balińska, *Krajobraz z koleją. Drogi żelazne Wielkopolski*, Wrocław 2011, s. 82–84.

31 http://www.noweskalmierzyce.pl/pl/news/dworzec-w-nowych-skalmierzycach, 16. 03.2016.

32 M. Jerczyński, *Nowe Skalmierzyce*, „Świat Kolei" 1998, nr 6, s. 23–27; F. Karoński, M. Jerczyński, *Jak powstała Kolej Warszawsko-Kaliska*, „Świat Kolei" 2002, nr 11, s. 22–24; J. Kurowska-Ciechańska, A. Ciechański, *Koleje...*, s. 115–118.

33 W 1897 r. miasto liczyło 21,6 tys. mieszkańców, w 1906 r. 35 tys., a w 1910 r. już 60 tys. Dane za W. Leszkowicz, *Kolej kaliska...*, s. 121.

il. 4: Aleksandrów Kujawski, 2013 r. (fot. Travelarz, https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Aleksandr%C3%B3w_Kujawski_dworzec_(1)_WK13.jpg?uselang=pl)

warsztaty naprawy wagonów. Lata II wojny światowej, ze względu na niemiecką okupację i plany militarne skierowane przeciw ZSRR, były dla Nowych Skalmierzyc okresem intensywnego rozwoju. W sąsiedztwie dworca powstała duża stacja rozrządowa formująca transporty wojskowe kierowane na wschód. Po wojnie Nowe Skalmierzyce ze względu na nowoczesną i rozbudowaną infrastrukturę przez wiele lat utrzymywały silną pozycję jako stacja rozrządowa. Kres świetności położyła dopiero budowa nowoczesnej stacji rozrządowej Poznań-Franowo, która całkowicie wyeliminowała Skalmierzyce z tej roli[34].

Z zawieruchy II wojny światowej sam dworzec wyszedł praktycznie w niezmienionej formie. Przez lata w części pomieszczeń znajdowała się fabryka instrumentów muzycznych. Dziś kolej wykorzystuje tylko część dawnego niemieckiego dworca. Obiekt kolei rosyjskiej – i niewątpliwie ciekawe miejsce – można zobaczyć przez płot pobliskiego zakładu. Władze gminy i miasta Nowe Skalmierzyce doszły do porozumienia z PKP i nieruchomość stała się własnością samorządu. Jej rewitalizacja zajmie kilka lat, ale plan przywrócenia obiektowi świetności

34 M. Jerczyński, *Nowe...*, s. 23–27.

sprzed lat robi wrażenie. Pierwszym zadaniem w długoletnim planie rewitalizacji zabytkowego dworca będzie przywrócenie poczekalni oraz toalet[35].

Aleksandrów Kujawski – jest jednym z najmłodszych miast na Kujawach. Pierwotnie funkcjonował jako osada nosząca nazwę Trojanów (od nazwiska właściciela gruntu Trojanowskiego), założona na bazie istniejącej wsi Białe Błota[36]. W 1857 r. zawarto konwencję pomiędzy Prusami a Rosją w sprawie budowy linii kolejowej między Warszawą a Bydgoszczą. Dwa lata później oba rządy określiły miejsce przecięcia przez kolej linii granicznej między Białymi Błotami w zaborze rosyjskim, a Otłoczynkiem po stronie pruskiej. Już w 1862 r. oddano do użytku 140 km odcinek drogi żelaznej z Łowicza do Otłoczyna po stronie pruskiej. Pracom związanym z budową linii kolejowej towarzyszyła budowa dworca kolejowego w Aleksandrowie. Wzniesiono go w stylu klasycystycznym, według projektu Stanisława Trembińskiego. Obiekt miał 196 m długości i 21,6 m szerokości (w najszerszym miejscu), powierzchnia dworca wynosiła około 3680 m^2. W 1865 r. dokonano oficjalnego otwarcia stacji. W budynku dworca znalazły się pomieszczenia przeznaczone na biuro ruchu drogi żelaznej, stacja telegrafu międzynarodowego, sala rewizji celnych, urząd pocztowy, a także bufety, wygodna poczekalnia, pokoje gościnne i mieszkania dla pracowników urzędu granicznego, pocztowego i celnego przeniesionego do osady Trojanów z pobliskiego Służewa[37].

W 1875 r. rozpoczęto rozbudowę dworca w stylu neorenesansu francuskiego. W proces ten osobiście zaangażował się też car Aleksander II. Powstało wówczas okazałe dwupiętrowe południowe skrzydło. W północnym zaś umieszczono reprezentacyjne „apartamenty dworskie", czyli komnaty dla dostojnych gości, tzw. carskie pokoje charakterystyczne dla dworców I klasy. 4 września 1879 r. w luksusowych apartamentach granicznego dworca doszło do spotkania cara z cesarzem niemieckim Wilhelmem I. W tym samym roku car nadał osadzie Trojanów prawa miejskie zmieniając nazwę na Aleksandrów Pograniczny. Odtąd miasto ze swą stacją graniczną stało się ważnym punktem na mapie Królestwa Polskiego i Rosji, przez który przewożono wielkie ilości towarów[38].

W czasie I wojny światowej Aleksandrów został zajęty przez wojska niemieckie, a w budynkach dworca umieszczono urzędy i biura kolejowe. Ponadto przez pewien czas odbywały się tam zajęcia lekcyjne zorganizowane przez Szkoły

35 A. Liebert, *Dworzec w Nowych Skalmierzycach*, http://www.noweskalmierzyce.pl, 16.03.2016. Zob. też *Kryształowe żyrandole i wielki bal na dworcu* http://www.faktykaliskie.pl, 16.03.2016.

36 *Słownik geograficzny...*, t. 1, red. F. Sulimierski, B. Chlebowski, W. Walewski, Warszawa 1880, s. 28.

37 *Stacja Aleksandrów Kujawski*, http://www.bazakolejowa.pl/, 16.03.2016.

38 J. Kurowska-Ciechańska, A. Ciechański, *Koleje...*, s. 79.

Rzemiosł. W okresie międzywojennym zlikwidowano granicę państwową, a dworzec stracił na znaczeniu, stając się prowincjonalnym przystankiem kolejowym. Pod koniec II wojny światowej i w pierwszych latach po jej zakończeniu aleksandrowski dworzec był ważnym punktem podróży dla ok. 30 tys. osób, ponieważ mieściły się w nim biura obsługi osób repatriowanych i przesiedlanych ze wschodu, uchodźców i byłych jeńców wojennych. W kolejnych latach stacja stopniowo traciła na znaczeniu stając się niewielkim, prowincjonalnym przystankiem służącym przesiadającym się kuracjuszom w drodze do uzdrowiska w Ciechocinku[39].

Do 2008 r. dworzec stanowił własność PKP SA, a obecnie należy do miasta. Początkowo zakładano, że wiekowy gmach w całości będzie służył miastu, dworzec zostanie natomiast przeniesiony do opuszczonego budynku nastawni pochodzącego z okresu międzywojennego. Plany te uległy zmianie, gdyż PKP nie zgodziło się na przekazanie dawnej nastawni i część dworcowa pozostała na starym miejscu. Najprawdopodobniej modyfikacji ulegną również miejskie plany co do mieszkalnej części kompleksu stacyjnego. Mogłaby tam np. powstać wspólnota mieszkańców z udziałem miasta, które wsparłoby finansowo remont pomieszczeń, w tym dawnych apartamentów cesarskich i prowadzącej do nich pięknej żeliwnej klatki schodowej. Na przełomie maja i czerwca 2015 r. została oddana do użytku kolejna wyremontowana część dawnej stacji. W ramach remontu głównej części budynku dworca wymienione zostały instalacja elektryczna oraz stolarka okienna i drzwiowa, położono też nowe tynki i gładzie, podłogi oraz wielobarwną posadzkę w holu. Pomieszczenia strychowe zaadaptowano na sale użytkowe. Prowadzi do nich nowa klatka schodowa, zainstalowano również windę; powstały nowe toalety. W odnowionych pomieszczeniach siedziby znajdą Miejska Biblioteka Publiczna, organizacje pozarządowe oraz punkt informacji turystycznej (do tej pory na ten cel wydano 2,4 mln zł)[40]. Na remont czeka jeszcze fragment mieszczący dawną salę rewizyjną, pomieszczenia mieszkalne z byłymi apartamentami cesarskimi oraz hol, w którym obecnie znajdują się kasy. W pierwszej kolejności z dobrodziejstw renowacji ma skorzystać część z salą i hol. Pilnie potrzebuje jej dach. Prace można było przeprowadzić już w 2016 r., miasto jednak musi szukać wsparcia finansowego z zewnątrz[41].

39 Tamże, s. 75–79. Zob. też: http//www.aleksandrowkujawski.pl, 10.03.2016; M. Przegiętka, *Aleksandrów Kujawski*, „Świat Kolei" 2008, nr 1, s. 21, *Remont kolejnej części dworca w Aleksandrowie Kujawskim*, www.rynek-kolejowy.pl, 20.05.2014. R. Stodolny, *Stacja graniczna Aleksandrów: powstanie, rozwój i znaczenie dla kształtowania miejscowej społeczności*, [w:] *Od Aleksandrowa do Aleksandrowa Kujawskiego. Studia i szkice historyczne*, red. R. Stodolny, Iwonicz-Zdrój 2015, s. 68–134.

40 *Historyczny dworzec odzyskuje swój blask. Wydano już 2,4 mln zł*, http://ddwloclawek.pl, 16.03.2016. Zob. też J. Aleksandrowicz, *Dworzec w Aleksandrowie Kujawski odzyska dawny blask* http://aleksandrowkujawski.naszemiasto.pl, 16.03.2016.

41 S. Spandowski, *Plany renowacji dworca w Aleksandrowie Kujawskim trzeba nieco zmienić*, http://nowosci.com.pl, 12.03.2016.

il. 5: Dworzec w Mławie (zbiory Arkadiusza Palli)

Mława to miasto na Mazowszu, którego początki sięgają XV w.[42] Po trzecim rozbiorze Polski miasto znalazło się pod zaborem pruskim, a w wyniku postanowień kongresu wiedeńskiego weszło w skład Królestwa Polskiego. Mława jako nadgraniczne miasto między Rosją a Prusami stała się ważnym ośrodkiem w handlu m.in. zbożem, wełną i rybami. Krzyżowały się tutaj również głównie trakty pocztowe: petersburski, grodzieński i królewiecki. Z uwagi na przebiegające przez miasto szlaki handlowe, w 1861 r. wybudowano trakt bity do Nidzicy i dalej do Królewca. W 1877 r. nastąpiło otwarcie szerokotorowej Kolei Nadwiślańskiej (*Priwislinskaja żeleznaja doroga*). Biegła ona z Kowla przez Chełm – Lublin – Warszawę – Ciechanów do Mławy[43]. Linię przedłużono następnie poprzez nowo wybudowaną pruską kolej malborsko-mławską (*Marienburg-Mlawaer Eisenbahn*) do Gdańska[44]. W ślad za tym powstał okazały graniczny dworzec kolejowy. W budynku znajdowały się biura, sale pasażerskie, obszerna sala rewizyjna, a na piętrze mieszkania dla urzędników. W sąsiedztwie dworca umiejscowiono warsztaty naprawcze i komorę celną[45].

42 Prawa miejskie Mława otrzymała w 1429 r. S. Pazyra, *Geneza i rozwój miast mazowieckich*, Warszawa 1959, s. 398.

43 W. Zuziak, *Kolej Nadwiślańska w latach 1874–1898*, [w:] *Studia z dziejów...*, s. 95–144.

44 *Słownik geograficzny...*, t. 6, red. F. Sulimierski, B. Chlebowski, W. Walewski, Warszawa 1885, s. 527–531.

45 W. Zuziak, *Kolej Nadwiślańska...*, s. 108.

Pojawienie się kolei miało znaczny wpływ na dalszy rozwój gospodarczy miasta, wzmacniając jego pozycję jako głównego ośrodka handlu w tej części Mazowsza. Wiązało się to ze wzrostem liczby mieszkańców, których liczba u schyłku XIX w. osiągnęła 17 tys., oraz ich zamożnością, co uwidoczniło się wznoszeniem w różnych częściach miasta secesyjnych kamienic[46]. Uzyskanie przez Mławę połączenia kolejowego, wraz z dalszym przedłużeniem do Prus, miało również duży wpływ na rozwój leżącej po stronie pruskiej osady Iłowo, która stała się ważnym ośrodkiem przeładunkowym i handlowym[47].

Podczas I wojny światowej Mława była areną zaciekłych walk wojsk rosyjskich i niemieckich, ośmiokrotnie przechodząc z rąk do rąk. To jeszcze raz pokazało, jakim ważnym była miastem. Będąc ostatecznie pod okupacją niemiecką miasto wraz z całym powiatem stała się miejscem intensywnej eksploatacji przez okupanta, który zbudował specjalną kolej wąskotorową, służącą najpierw dla celów militarnych, związanych z prowadzeniem działań zbrojnych, a potem już w ramach okupacji dla wywozu m.in. urządzeń rekwirowanych w warsztatach mechanicznych, drzewa, płodów rolnych i koni dostarczanych w ramach przymusowych kontyngentów. Po zakończeniu wojny i odzyskaniu przez Polskę niepodległości, w wyniku zmian dotychczasowych granic, Mława przestała być tak ważnym ośrodkiem handlu. Zachowała jednak znaczenie komunikacyjne ze względu na połączenie Warszawy z Gdańskiem. Kolej wąskotorowa pozostała natomiast trwałym elementem mławskiego krajobrazu, służąc jako środek transportu towarów i ludzi przez następnych kilkadziesiąt lat[48].

Wybuch II wojny światowej również nie oszczędził Mławy. Przez miasto biegła najkrótsza droga z Prus Wschodnich do Warszawy, dlatego już w pierwszych dniach kampanii wrześniowej pod Mławą doszło do zaciekłej czterodniowej bitwy. Zwycięstwo wojsk niemieckich ułatwiło wykonanie manewru oskrzydlającego całą obronę stolicy Polski. Miasto uległo znacznemu zniszczeniu w wyniku ofensywy styczniowej 1945 r. Armii Czerwonej i walk z Niemcami. Podczas walk uległ zniszczeniu również mławski dworzec. Z dawnej zabudowy dworcowej zachowały się jedynie: nastawnia, dom dróżnika i budynek magazynowy. Po wojnie zniszczony dworzec zastąpiono skromnym, piętrowym budynkiem o nieciekawej architekturze[49].

46 https://pl.wikipedia.org/Mława, 20.02.2016. Zob. też http//www.mlawa.um.gov.pl, 20.02.2016.

47 https://pl.wikipedia.org/wiki/Iłowo-Osada, 20.02.2016.

48 R. Witkowski, *Koleje pogranicza Prus Wschodnich i Rosji w czasie I wojny światowej*, „Świat Kolei" 2006, nr 1, s. 16–25. Zob. też Z. Zajfert, W. Dembiński, *Kolejka mławska*, Warszawa 1991; M. Malczewski, *Koleje wąskotorowe przełomu wieków*, „Świat Kolei" 2005, nr 11, s. 20–31.

49 http://mlawa.fotopolska.eu/, 17.03.2016.

W ostatnich latach spółka PKP SA stwierdziła, że wiele budynków wzniesionych kilkadziesiąt lat temu nie przystaje już do współczesnych potrzeb. Są zbyt duże, jak w przypadku dworca w Mławie, mają niepotrzebne obecnie pomieszczenia, trudno je ogrzać. Tak powstała koncepcja pod nazwą Innowacyjne Dworce Systemowe (IDS)[50]. Pierwszy tego typu obiekt w powstał w 2015 r. Nasielsku. Jeszcze w tym samym roku w miejscu dotychczasowych dworców otwarto kolejne obiekty: w Ciechanowie, Strzelcach Krajeńskich i w Mławie[51].

Zgodnie z założeniem wszystkie dworce IDS mają niewielkie rozmiary. Nowy dworzec w Mławie składa się z dwóch brył połączonych wiatą. Cały budynek (z wiatą) ma 56,60 m długości, wysokość wiaty to 4,8 m, a nad obiektem dominuje ściana przypominająca wieżę zegarową o wysokości 7 m. W pierwszej części znajduje się m.in. poczekalnia, kasa biletowa, toalety oraz pomieszczenie dla matki z dzieckiem, w drugiej natomiast zlokalizowany zostanie punkt handlowy. W ramach nowej inwestycji zagospodarowany został także teren wokół dworca. Elewacja pokryta została szarymi panelami. Do pokrycia ścian wykorzystano płyty włókno-cementowe i kasetony z blachy tytanowo-cynkowej. Zgodnie z założeniem zastosowano tutaj wiele ciekawych i ekologicznych rozwiązań, m.in. dynamiczny system iluminacji, który rozświetla stację w chwili, gdy pojawia się na niej pociąg, czy zielony dach gromadzący wodę; ponadto ogniwa fotowoltaiczne do produkcji energii elektrycznej dla oświetlenia na zewnątrz oraz wentylację mechaniczną. Dworzec ogrzewany jest za pomocą powietrznej pompy ciepła, a gromadzona deszczówka używana jest np. do spłukiwania toalet. Dla podróżnych dworzec systemowy w Mławie oferuje m.in. ogrzewaną poczekalnię oraz elektroniczne tablice informacyjne. Przed budynkiem pojawiły się miejsca

50 L. Baj, M. Żurawik, *PKP zbuduje ekodworce. Będą tanie i bardzo innowacyjne*, http://wyborcza.biz. 20.02.2016. Jest to pilotażowy projekt PKP SA, który zakłada wyburzanie dotychczasowych obiektów dworcowych zlokalizowanych w małych miejscowościach i wybudowanie w ich miejscu nowych, mniejszych, bardziej ekologicznych i tańszych w utrzymaniu budynków. Eksploatacja nowych dworców ma być tańsza o kilkadziesiąt procent. Nowe dworce, dzięki wcześniejszym analizom potencjału komercyjnego, mają zostać lepiej zagospodarowane i dostosowane do potrzeb lokalnych społeczności. Wszystkie mają mieć podobną bryłę i wyposażenie, bo powstaną z prefabrykowanych części. Ma to skrócić czas budowy, a przede wszystkim zmniejszyć jej koszt. Okres od podjęcia decyzji o budowie do oddania dworca do użytkowania ma być krótszy niż rok. Projekty przewidują też zastosowanie energooszczędnych rozwiązań. Koszt budowy ma się całkowicie zwrócić w ciągu około 30 lat. W przypadku Mławy założono, że przebudowa dotychczasowego dworca liczącego niemal 1,5 tys. m^2 pochłonęłaby 4,8 mln zł, a jego wyburzenie i zbudowanie dworca systemowego liczącego 223 m^2 – 2,6 mln zł. Utrzymanie go po remoncie kosztowałoby 106 tys. zł rocznie, a nowego dworca – około 12 tys. zł.

51 W dalszej perspektywie PKP SA planuje realizację inwestycji również w innych miejscowościach. *Kolejowe klony, czyli nowe Innowacyjne Dworce Systemowe (IDS),* http://archirama.muratorplus.pl, 15.11.2015.

parkingowe, a pod wiatą stojaki dla rowerów oraz bankomat i paczkomat. Pomyślano również o ławkach dla podróżnych. Dworzec w Mławie został też dostosowany do potrzeb osób niepełnosprawnych. Tablice tyflograficzne i ścieżki prowadzące ułatwiają komunikację w obrębie obiektu osobom niewidomym i niedowidzącym. Z myślą o osobach z ograniczonymi możliwościami poruszania się zlikwidowano wszelkie bariery architektoniczne. Do potrzeb niepełnosprawnych dostosowano także dworcowe toalety. Nad bezpieczeństwem podróżnych czuwają pracownicy ochrony i system monitoringu. Budowę nowego dworca w Mławie prowadziło Warmińskie Przedsiębiorstwo Budowlane SA. Ostateczny koszt inwestycji wyniósł 3,6 mln zł i pokryty został ze środków własnych PKP SA oraz środków budżetu państwa[52].

Grajewo – pierwotnie mazowiecka osada Grejwy, której początki datuje się na XV w. Rozwój osady postępował w oparciu o handel[53]. Mimo jednak korzystnego położenia miasto (prawa miejskie od 1540 r.) przez dwa kolejne stulecia nie rozwijało się dynamicznie, co było związane z ogólnym kryzysem miast w Polsce tej doby[54]. W 1800 r. Grajewo liczyło zaledwie 218 mieszkańców i 23 domy. Po kongresie wiedeńskim wchodzące w skład cesarstwa rosyjskiego Grajewo zaczęło się stopniowo rozwijać, a to za sprawą przebiegającej nieopodal granicy z Prusami. W 1818 r. założono tutaj fabrykę świec i mydła, handlowano natomiast głównie końmi i bydłem oraz wyrobami bednarskimi. Powstała tam również komora celna, stacja pocztowa, szkoła elementarna, rzeźnia i wiele zakładów rzemieślniczych. Około 1850 r. liczba ludności wzrosła do 1917 osób[55].

W 1873 r. oddano do użytku kolej żelazną Brześć – Królewiec, która przecinała granicę dwóch mocarstw. Kolejowe przejścia graniczne zorganizowano po stronie niemieckiej w miejscowości Prostki[56], zaś po stronie rosyjskiej właśnie w Grajewie. Wydarzenie to miało ogromne znaczenie szczególnie dla tego przygranicznego miasta, które, choć utraciło prawa miejskie za udział jego mieszkańców w powstaniu styczniowym, zaczęło się dynamicznie rozwijać. Odtąd przez najbliższe pół wieku Grajewo było ważną stacją graniczną pomiędzy Cesarstwem Rosyjskim a Niemcami. Wybudowano tam duży reprezentacyjny

52 W. Urbanowicz, *Otwarto innowacyjny dworzec systemowy w Mławie,* http://www.transportpubliczny.pl. 10.02.2016. *Dworzec systemowy w Mławie oddany do użytku,* http://muratorplus.pl. 20.02.2016; A. Dąbrowska, *Perełki architektoniczne odchodzą do lamusa – czas na innowacyjne dworce systemowe*, http://cati.org.pl., 20.02.2016.

53 *Słownik geograficzny...*, t. II, s. 791.

54 S. Pazyra, *Geneza...*, s. 9.

55 https://pl.wikipedia.org/wiki/Grajewo. 20.02.2016.

56 Prostki stały się również wielką stacją towarową. Transportowano tędy zboże z Rosji i Ukrainy, gęsi z Podlasia, drewno z puszcz z okolic Białegostoku, bydło i konie. Sprowadzano natomiast z zachodu maszyny i towary kolonialne, *Prostki – mała stacja z wielką przeszłością*, http://www.ruciane-nida.org/, 15.03.2016.

il. 5: Grajewo, 2014 r. (fot. Emilia.ailime, https://commons.wikimedia.org/wiki/File: Dworzec_kolejowy_w_Grajewie_5.JPG)

dworzec, który podobnie jak w przypadku pozostałych dworców granicznych, miał swym wyglądem budzić podziw u podróżnych. Stacja zarazem stała się punktem tranzytowym i przeładunkowym zboża ze wschodu Europy do Niemiec. W ślad za tym nastąpił dalszy rozwój handlu oraz przemysłu, powstały m.in. fabryki pasów transmisyjnych i taśm gumowych, fabryka win, gorzelnia, huta szkła, kilka młynów. W 1880 r. w Grajewie było już 176 domów i 3800 mieszkańców[57]. 15 lat później liczba mieszkańców została podwojona i wynosiła 7651 osób zamieszkałych w 287 domach. W 1894 r. w Grajewie wybudowano koszary dla wojska i straży granicznej. Szybki rozwój miasta u schyłku XIX w. wpłynął na jego kształt urbanistyczny i zabudowę. Domy powstawały wzdłuż torów kolejowych oraz ulic, będących przedłużeniem szlaków komunikacyjnych. W latach I wojny światowej miasto uległo zniszczeniu za sprawą armii niemieckiej. W okresie międzywojennym Grajewo odzyskało prawa miejskie, stając się środkiem o charakterze administracyjno-usługowym. Dworzec nadal pełnił rolę stacji granicznej – tym razem pomiędzy odrodzonym państwem polskim a Niemcami[58].

Po II wojnie światowej zmianom uległ kształt dotychczasowych granic Polski i Grajewo przestało być stacją graniczną – na skutek tego zmienił się jej charakter. Miasto natomiast stopniowo odbudowywało się ze zniszczeń wojennych.

57 *Słownik geograficzny...*, t. 3, s. 254.

58 https://pl.wikipedia.org/wiki/Grajewo, 20.02.2016.

Rozwinął się przemysł, wzrosła liczba mieszkańców. W kolejnych latach stacja Grajewo pełniła bardzo ważną rolę na trasie przejazdów z Ełku do Białegostoku. Na parterze dworca, przez wiele lat jego funkcjonowania, znajdowały się dwie poczekalnie do dyspozycji podróżnych, restauracja dworcowa, kasy biletowe, przechowalnia bagażu, a także oddzielna poczekalnia dla matek z dziećmi. Górną kondygnację zajmowały głównie mieszkania i lokale noclegowe dla załóg PKP. W 1987 r. rozpoczęto prowadzony na szeroką skalę remont obiektu. Zdążono jednak wyremontować niestety tylko górną kondygnację. Przemiany do jakich doszło w 1989 r. zatrzymały trwające prace. Od tamtej pory ani PKP ani Skarb Państwa ani samorząd nie miały nigdy ani dostatecznej woli ani wystarczających środków finansowych na dokończenie remontu. Na wykończonej górnej kondygnacji obecnie ma swoją siedzibę Powiatowy Inspektor Nadzoru Budowlanego. Parter do dziś pozostaje zamknięty, zaś podróżni do swojej dyspozycji mają drewniane baraki postawione tuż za dworcem. Znajduje się tam kasa i poczekalnia. Niestety ich standard pozostawia wiele do życzenia i nie da się ukryć, że stan techniczny baraków, które postawione zostały jako tymczasowe rozwiązanie, stale się pogarsza. Prób odbudowy dworca było już kilka. Ostatnie spotkanie pomiędzy miejscowymi władzami i przedstawicielami władz centralnych, do jakiego doszło w 2008 r., zaowocowało jedynie dużą ilością obietnic dotyczących m.in. przeniesienia tu dworca autobusowego, ale także siedzib Agencji Restrukturyzacji i Modernizacji Rolnictwa oraz Podlaskiego Ośrodka Doradztwa Rolniczego. W 2011 r. do wydzierżawienia dworca przymierzał się ponownie PKS. W początkach 2015 r. obiektem zainteresowało się miasto, które chciało przejąć dworzec na zasadzie wymiany gruntów. Burmistrz Grajewa chciałby, aby obiekt po remoncie łączył w sobie obok funkcji dworca kolejowego i autobusowego, także funkcje handlowe. Tymczasem zamknięty budynek systematycznie niszczeje tak z zewnątrz jak i wewnątrz. Oby ta sytuacja znalazła szczęśliwe zakończenie[59].

Przedstawione obiekty, mimo niejednokrotnie zabytkowego dziś charakteru, przez wiele lat borykały się z różnorakimi problemami. Wspomniane zmiany granic, tak po 1918 r. jak i po 1945 r., spowodowały daleko idące zmiany w dotychczasowym układzie komunikacyjnym. Dzięki jednak różnego typu zabiegom, które umożliwiły stosowne przepisy jak i zmiana dotychczasowego sposobu działania przez spółkę PKP SA, udało się większości z opisywanych dworców zachować swój charakter i funkcję.

Bibliografia

- Aleksandrowicz J., *Dworzec w Aleksandrowie Kujawski odzyska dawny blask* http://aleksandrowkujawski.naszemiasto.pl, 16.03.2016

59 luklog, *Grajewo*, http://stacjekolejowe.pl/grajewo/, 2.03.2016; *Jest szansa, by dworzec PKP odzyskał dawny blask*, http://www.wspolczesna.pl/, 2.03.2016.

- Baj L., Żurawik M., *PKP zbuduje ekodworce. Będą tanie i bardzo innowacyjne*, http://wyborcza.biz. 20.02.2016
- Balińska G., Baliński J.A., Balińska D., *Krajobraz z koleją. Drogi żelazne Wielkopolski*, Wrocław 2011
- Bossowski J.A., *100 lat kolei Herby – Częstochowa*, Częstochowa 2003
- Bossowski J.A., Urbański Z., *Historia Kolei Herby – Częstochowa*, Częstochowa 2002
- Brzosko E., *Rozwój transportu w Polsce w latach 1918–1939*, Szczecin 1982
- Dąbrowska A., *Perełki architektoniczne odchodzą do lamusa – czas na innowacyjne dworce systemowe*, http://cati.org.pl., 20.02.2016
- *Dworzec systemowy w Mławie oddany do użytku,* http://muratorplus.pl. 20.02.2016
- DzU RP 2000, nr 84, poz. 948
- DzU RP 2002, nr 205, poz. 1730
- DzU RP 2003, nr 80, poz. 720
- DzU RP 2008, nr 97, poz. 624
- DzU RP 2010, nr 247, poz. 1651
- Falkowski M., Pytel M., *Analiza geopolityczna aktualnego stanu sieci kolejowej w Polsce*, ,,Przegląd Geopolityczny" 2014, t. 9
- Gutowski D., Węcel M., Mazan L., *160 lat kolei żelaznych: Jaworzno-Szczakowa, Mysłowice, Sosnowiec--Maczki*, Jaworzno 2007
- *Historyczny dworzec odzyskuje swój blask. Wydano już 2,4 mln zł*, http://ddwloclawek.pl, 16.03.2016
- http//pkpsa.pl//, 9.03.2016
- http//www.aleksandrowkujawski.pl, 10.03.2016
- http//www.mlawa.um.gov.pl, 20.02.2016
- http://mlawa.fotopolska.eu/, 17.03.2016
- http://pensjonatogrody.pl/index.php/czestochowa/85-muzeum-historii-kolei, 16.03.2016
- http://www.bazakolejowa.pl/, 16.03.2016
- http://www.noweskalmierzyce.pl/pl/news/dworzec-w-nowych-skalmierzycach, 16.03.2016
- https://pl.wikipedia.org/Mława, 20.02.2016
- https://pl.wikipedia.org/wiki/Grajewo. 20.02.2016
- https://pl.wikipedia.org/wiki/Łowo-Osada, 20.02.2016
- https://pl.wikipedia.org/wiki/Trójkąt_Trzech_Cesarzy, 9.03.2016
- https://www.polsl.pl/, 10.02.2016
- Jerczyński M., Koziarski S.M., *150 lat kolei na Śląsku,* Opole–Wrocław 1992
- Jerczyński M., *Nowe Skalmierzyce*, „Świat Kolei" 1998, nr 6
- *Jest szansa, by dworzec PKP odzyskał dawny blask*, http://www.wspolczesna.pl/, 2.03.2016
- Karoński F., Jerczyński M., *Jak powstała Kolej Warszawsko-Kaliska*, „Świat Kolei" 2002, nr 11
- *Kolejowe klony, czyli nowe Innowacyjne Dworce Systemowe (IDS),* http://archirama.muratorplus.pl, 15.11.2015
- Kostrowicka I., Landau Z., Tomaszewski J., *Historia gospodarcza Polski XIX i XX wieku*, Warszawa 1966
- Kościk J., *Urbanizacja przy torach,* „Śląski Labirynt Krajoznawczy" 1992, nr 4
- Koziarski S.M., *Rozwój sieci kolejowej na Śląsku*, Opole 1993
- Tenże, *Sieć kolejowa Polski w latach 1842–1918*, Opole 1993
- Tenże, *Sieć kolejowa Polski w latach 1918–1992*, Opole1993
- Kruk B., *Wielkie – małe stacje, śladami dawnych kolejowych przejść granicznych między zaborami*, [w:] *Gospodarcze i społeczne skutki zaborów Polski*, red. J. Chumiński, K. Popiński, Wrocław 2008
- *Kryształowe żyrandole i wielki bal na dworcu* http://www.faktykaliskie.pl, 16.03.2016
- Krzysica M., *Rola czynników wojskowo-politycznych w budowie kolei żelaznych w Królestwie Polskim*, [w:] *Studia z dziejów kolei żelaznych w Królestwie Polskim 1840–1914*, red. R. Kołodziejczyk, Warszawa 1970.

- Kurowska-Ciechańska J., Ciechański A., *Koleje*, Warszawa 2007
- *Leksykon terminów kolejowych*, Warszawa 2011
- Leszkowicz W., *Kolej kaliska. Budowa. Eksploatacja. Znaczenie dla przemysłowego rozwoju*, [w:] *Studia z dziejów...*
- Liebert A., *Dworzec w Nowych Skalmierzycach*, http://www.noweskalmierzyce.pl, 16.03.2016
- luklog, *Grajewo*, http://stacjekolejowe.pl/grajewo/, 2.03.2016
- Malczewski M., *Koleje wąskotorowe przełomu wieków*, „Świat Kolei" 2005, nr 11
- *Modernizacja dworców kolejowych,* http://pkpsa.pl//, 21.03.2016
- Paruzel M., *Tak przemija chwała*, „Gazeta Częstochowska" 2005, nr 9
- Pazyra S., *Geneza i rozwój miast mazowieckich*, Warszawa 1959
- Piątkowski A., *Kolej wschodnia w latach 1842–1860. Z dziejów transportu kolejowego na Pomorzu Wschodnim*, Olsztyn 1996
- Pisarski M., *Koleje polskie 1842–1972*, Warszawa 1974
- *Prostki – mała stacja z wielką przeszłością*, http://www.ruciane-nida.org/, 15.03.2016
- Przegiętka M., *Aleksandrów Kujawski*, „Świat Kolei" 2008, nr 1
- Purzyński P., *Stanie się cud: PKP wyremontuje dworzec w Maczkach,* http://sosnowiec.wyborcza.pl/sosnowiec*,* 10.02.2016
- *Remont kolejnej części dworca w Aleksandrowie Kujawskim*, www.rynek-kolejowy.pl, 20.05.2014
- Rogulska J., *Dworce kolejowe Warszawy. Architektura i urbanistyczne implikacje rozmieszczenia*, [w:] *Obiekty kolejowe. Układy przestrzenne, architektura, elementy techniki*, red. M. Proniewski, W. Czarnecki, Białystok 2005
- Slenczek M., *Rozwój sieci transportu kolejowego na Śląsku*, „Acta Universitatis Wratislaviensis", nr 514, „Studia Geograficzne", nr 34, Wrocław 1982
- *Słownik geograficzny Królestwa Polskiego i innych krajów słowiańskich*, t. 3, red. F. Sulimierski, B. Chlebowski, W. Walewski, Warszawa 1882
- *Słownik geograficzny Królestwa Polskiego i innych krajów słowiańskich*, t. 1, red. F. Sulimierski, B. Chlebowski, W. Walewski, Warszawa 1880
- *Słownik geograficzny Królestwa Polskiego i innych krajów słowiańskich*, t. 6, red. F. Sulimierski, B. Chlebowski, W. Walewski, Warszawa 1885
- Soida K., *Maczki*, „Świat Kolei" 1995, nr 2
- Spandowski S., *Plany renowacji dworca w Aleksandrowie Kujawskim trzeba nieco zmienić*, http://nowosci.com.pl, 12.03.2016
- *Stacja Aleksandrów Kujawski*, http://www.bazakolejowa.pl/, 16.03.2016
- Stankiewicz R., Stiasny M., *Atlas linii kolejowych Polski 2011*, Rybnik 2011
- Stodolny R., *Stacja graniczna Aleksandrów: powstanie, rozwój i znaczenie dla kształtowania miejscowej społeczności*, [w:] *Od Aleksandrowa do Aleksandrowa Kujawskiego. Studia i szkice historyczne*, red. R. Stodolny, Iwonicz-Zdrój 2015
- Taylor Z., *Rozwój i regres sieci kolejowej w Polsce*, Warszawa 2007
- Urbanowicz W.*, Otwarto innowacyjny dworzec systemowy w Mławie,* http://www.transportpubliczny.pl. 10.02.2016
- Witkowski R., *Koleje pogranicza Prus Wschodnich i Rosji w czasie I wojny światowej*, „Świat Kolei" 2006, nr 1
- Zajfert Z., Dembiński W., *Kolejka mławska*, Warszawa 1991
- Zintel K., *Szerokość toru w zakresie historycznym*, „Parowozik" 1993, nr 3
- Zuziak W., *Kolej Nadwiślańska w latach 1874–1898*, [w:] *Studia z dziejów...*

Bartosz Kruk, Past and Present of Border Railway Stations in Poland. Selected examples

Railways became the most important means of transport in the 1850s. Its emergence greatly influenced changes taking place in different spheres of social and economic life. Also the landscape began to change with numerous bridges over rivers and roads, tunnels and many more elements of railway infrastructure, the most characteristic of which were, undoubtedly, the buildings of railway stations. The history of the station buildings erected on the border of Congress Poland (part of the Russian Empire) and Prussia appears to be especially interesting. They include railway stations located in Sosnowiec-Maczki, Herby, Nowe Skalmierzyce, Aleksandrów Kujawski, Mława, and Grajewo. The future fate of those few border-crossing stations was conditioned by the development of international transport as well as changes of the state borders in the years to come.

Keywords:

railways, railway station, railroad border crossing, Sosnowiec-Maczki, Herby, Nowe Skalmierzyce, Aleksandrów Kujawski, Mława, Grajewo.

Słowa kluczowe:

kolej, stacja kolejowa, kolejowe przejście graniczne, Sosnowiec-Maczki, Herby, Nowe Skalmierzyce, Aleksandrów Kujawski, Mława, Grajewo.

TOMASZ MACHOWSKI
(Jasło)

GALICYJSKIE POSTERUNKI DRÓŻNICZE – HISTORIA, STAN ZACHOWANIA I MOŻLIWOŚCI ADAPTACYJNE NA PRZYKŁADZIE LINII KOLEJOWEJ JASŁO – RZESZÓW

Wstęp

Opracowania poświęcone dawnym posterunkom dróżniczym przy liniach na terenie dzisiejszej Polski ciągle jeszcze należą do rzadkości[1]. Budowle te ustępują swoją spektakularnością i walorami architektonicznymi dworcom, parowozowniom czy wiaduktom, przez co zazwyczaj pozostają niedostrzegane przez pasjonatów historii, architektury czy kolejnictwa[2]. Dużym utrudnieniem dla badaczy jest także niekompletność materiałów źródłowych, co widoczne jest zwłaszcza w przypadku obiektów powstałych przed 1914 r.

W ostatnich latach posterunki dróżnicze sukcesywnie znikają z krajobrazu. Niniejszy tekst stanowi próbę zarysowania historii, architektury oraz scharakteryzowania stanu obecnego tych obiektów. Pomimo zawężenia obszaru badań do linii kolejowej z Jasła do Rzeszowa[3], stanowiącej przykład typowej drugorzędnej trasy o galicyjskim rodowodzie, artykuł można potraktować jako próbę zwrócenia uwagi na szeroko pojętą problematykę zachowania i wykorzystania tego rodzaju architektury kolejowej na obszarze byłego zaboru austriackiego.

1 Tyczy się to zarówno tekstów o architekturze tych budowli, jak i opracowań o czysto inwentaryzacyjnym charakterze, opisujących jedynie liczebność i stan zachowania.

2 Zauważalne jest duże zróżnicowanie piśmiennictwa pod względem zasięgu terytorialnego. Znacznie więcej opracowań poświęcono budynkom powstałym w byłych zaborach pruskim i rosyjskim. Także i w artykule M. Jerczyńskiego, opisującym historię tych budowli, materiały dotyczące dawnej Galicji stanowią zauważalną mniejszość. Por. M. Jerczyński, *Domki dróżników – funkcja, architektura, historia*, „Świat Kolei" 2013, nr 2.

3 Prezentowany tekst w dużej mierze oparty jest na wnioskach z badań, przeprowadzonych przez autora na potrzeby opracowania monografii wspomnianej linii. Por. T. Machowski, G. Nycz, *Koleją z Jasła do Rzeszowa*, Rybnik 2014.

Do wysunięcia takiego założenia uprawnia m.in. podobieństwo rozwiązań architektonicznych, stosowanych przy ich budowie, a także podobne przyczyny pozbawienia ich pierwotnych funkcji, a następnie fizycznej likwidacji.

Zarys historii linii kolejowej z Jasła do Rzeszowa

Jednotorowa linia kolejowa z Jasła do Rzeszowa powstała w latach 1889–1890. Zbudowano ją celem połączenia dwóch tras o przebiegu równoleżnikowym, stanowiących kręgosłup komunikacyjny Galicji: Kolei Karola Ludwika (Kraków – Rzeszów – Lwów, *k.k.priv. Galizische Carl Ludwig-Bahn*) oraz kolei transwersalnej (odcinek Stróże – Jasło – Nowy Zagórz, *Galizische Transversalbahn*). Jej powstanie było podyktowane przede wszystkim względami strategicznymi, choć dla miejscowości, przez które przebiegała, miała także niebagatelne znaczenie gospodarcze. Do budowy wykorzystano fragmenty dolin Wisłoka oraz Jasiołki. Trasa ma nieco ponad 70 km, w momencie otwarcia zlokalizowano przy niej dziewięć stacji, nie licząc istniejących już wcześniej początkowej i końcowej.

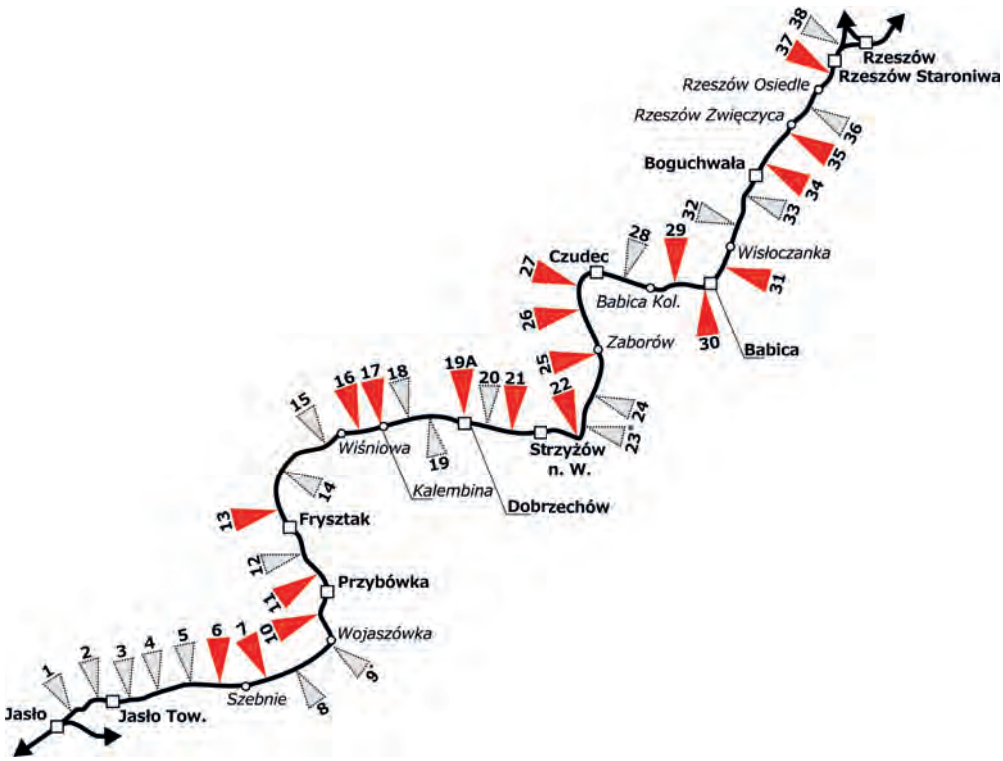
Przez przeszło 120 lat istnienia znaczenie linii nie wzrosło ponad poziom lokalny. Zarówno po odzyskaniu przez Polskę niepodległości w 1918 r., jak i po ukształtowaniu się granic państwa po 1945 r., trasa z Jasła do Rzeszowa zapewniała przede wszystkim połączenie południowo-wschodnich rubieży kraju ze stolicą regionu, zarówno w ruchu pasażerskim, jak i towarowym. Z racji relatywnie niewielkiego wykorzystywania kolejowych przejść granicznych w Krościenku i Łupkowie, opisywana linia nie odegrała znaczniejszej roli w ruchu tranzytowym[4]. W latach 2010–2014 niemalże całą trasę poddano gruntownej modernizacji[5]. Zdecydowana poprawa parametrów technicznych nie przełożyła się na znaczący wzrost ruchu pasażerskiego i towarowego[6], w dużym stopniu zmieniła natomiast architekturę samej trasy[7].

4 W ostatnich latach znaczenie linii wzrastało w okresie wyłączenia z ruchu popularnej „kryniczanki", tj. linii kolejowej Tarnów – Leluchów (granica państwa), czego przyczyną najczęściej były zamknięcia na czas remontów lub powodzie w dolinach Białej i Popradu. Pomiędzy Jasłem a Rzeszowem prowadzono wówczas objazdowy ruch tranzytowy na Słowację.

5 Zob. T. Machowski, G. Nycz, *Koleją z Jasła...*, s. 139–146.

6 Obecnie (luty 2016 r.) Jasło z Rzeszowem w dzień roboczy łączą dwie pary pociągów osobowych i jedna para TLK „Staszic", kursującego w sezonie turystycznym. Skąpą ofertę uzupełniają trzy pary pociągów osobowych Rzeszów Główny – Boguchwała i jedna para Rzeszów Główny – Strzyżów n. Wisłokiem.

7 Prace modernizacyjne zatarły sporo śladów świadczących o galicyjskim rodowodzie linii, takich jak np. niskie perony ziemne na stacjach czy przeszło stuletnie, stalowe konstrukcje dwóch mostów na Wisłoku.



il. 1: Schematyczna lokalizacja posterunków dróżniczych przy linii Jasło – Rzeszów. Kolorem czerwonym zaznaczono posterunki istniejące w dniu 31 grudnia 2015 r. Z braku miejsca posterunki nr 9 i 23 umieszczono po przeciwnych stronach toru niż miało to miejsce w rzeczywistości (rys. autor)

Budowa i rozmieszczenie posterunków dróżniczych przy linii

Posterunki dróżnicze należały do infrastruktury wznoszonej równolegle z budową linii, obok dworców, wież wodnych i pozostałych obiektów inżynieryjnych umożliwiających bezpieczne prowadzenie ruchu kolejowego. 1 października 1890 r. rozpoczął się odbiór techniczny trasy, polegający m.in. na [...] *rewizyi urządzeń wszystkich stacyj i domków dla budników*[8]. Pomiędzy Jasłem a Rzeszowem powstało 39 takich budowli[9]. Lokowano je w mniej więcej jednakowych odstępach od siebie, sięgających zwykle od 1,5 do 2,5 km. Sama linia podzielona była natomiast na okręgi dróżnicze o podobnej długości, przypisane do konkretnego posterunku i pracownika. Na jeden okręg przypadały nie mniej niż dwa i nie więcej niż cztery przejazdy kolejowe.

8 „Czas" 1890, nr 229.

9 Dane o lokalizacji posterunków dróżniczych przy linii opracowano na podstawie *Eintheilung des Bahnaufsichts-Dienstes in der Strecke der Bahnerhaltungs-Section Jaslo II. Bahnlinie Jaslo – Rzeszow*. Dokument niedatowany. Archiwum Główne Akt Dawnych w Warszawie, C. K. Ministerstwo Kolei Żelaznych (zespół nr 310), sygn. 195.

Tabela 1: Rozmieszczenie posterunków dróżniczych na linii Jasło – Rzeszów[10]

Posterunek dróżniczy				Okręg dróżniczy			Kilometraż przejazdów kolejowych obsługiwanych przez dany posterunek	Odległość przejazdu od posterunku [m]
				od	do			
Nr	Poł. wzgl. toru	Km linii[11]	Odl. od poprz. poster. dróżn. [m]	Kilometr linii		Długość odcinka [m]		
1	L	**0,891**	537[12]	0,466	2,200	**1734**	0,873 1,362	18 471
2	L	**3,027**	2136	2,200	4,100	**1900**	2,339 3,018 3,299 3,788	688 9 272 761
3	L	**5,495**	2568	4,100	5,900	**1800**	4,911 5,483	584 12
4	L	**7,105**	1510	5,900	7,900	**2000**	6,573 7,114 7,224 7,871	532 9 119 766
5	L	**8,962**	1857	7,900	9,500	**1600**	8,299 8,973	663 11
6	L	**10,222**	1260	9,500	11,125	**1625**	9,631 10,197	591 25
7	L	**11,753**	1531	11,125	12,600	**1475**	11,176 11,342 11,768 12,169	577 411 15 416
8	L	**13,328**	1573	12,600	14,400	**1800**	12,700 13,339 14,217	628 11 889
9	L	**15,130**	1802	14,400	16,400	**2000**	14,724 15,145	406 15
10	L	**17,254**	2124	16,400	18,300	**1900**	16,914 17,237	340 17

10 Opracowanie własne na podstawie *Eintheilung des...*

11 Według kilometrażu rozpoczynającego się od Jasła. Taki sposób liczenia kilometrów na linii utrzymywał się do pierwszych lat po II wojnie światowej.

12 Odległość od posterunku dróżniczego nr 30 (według numeracji dla linii Stróże – Jasło – Nowy Zagórz), na odcinku o wspólnym przebiegu obydwu linii.

Posterunek dróżniczy				Okręg dróżniczy			Kilometraż przejazdów kolejowych obsługiwanych przez dany posterunek	Odległość przejazdu od posterunku [m]
Nr	Poł. wzgl. toru	Km linii	Odl. od poprz. poster. dróżn. [m]	od	do	Długość odcinka [m]		
				Kilometr linii				
11	L	**19,034**	1780	18,300	20,300	**2000**	18,721 19,694	313 660
12	L	**21,184**	2150	20,300	22,300	**2000**	20,989 21,193 21,712 22,172	195 9 528 988
13	L	**23,562**	2378	22,300	24,200	**1900**	23,042 23,572 23,695 24,156	520 10 133 594
14	P	**25,103**	1541	24,200	25,900	**1700**	24,439 25,098 25,852	664 5 749
15	L	**27,187**	2084	25,900	27,631	**1731**	26,250 26,587 27,195 27,532	937 600 8 345
16	L	**29,078**	1891	27,631	29,700	**2069**	28,204 28,689 29,086 29,627	874 389 8 549
17	L	**30,327**	1249	29,700	31,500	**1800**	30,337 31,154	10 827
18	L	**32,354**	2027	31,500	33,200	**1700**	31,944 32,338 32,991	410 16 637
19	P	**34,042**	1688	33,200	35,100	**1900**	33,318 33,741 34,003 34,426	724 301 39 384
19 A	L	**34,736**	694	-	-	**-**	34,968 35,551	232 815
20	L	**36,405**	1669	35,100	37,100	**2000**	36,421 36,941	16 536

Posterunek dróżniczy				Okręg dróżniczy			Kilometraż przejazdów kolejowych obsługiwanych przez dany posterunek	Odległość przejazdu od posterunku [m]
Nr	Poł. wzgl. toru	Km linii	Odl. od poprz. poster. dróżn. [m]	od	do	Długość odcinka [m]		
				Kilometr linii				
21	L	**37,834**	1429	37,100	38,900	**1800**	37,426 37,827 37,869 38,764	408 7 35 930
22	L	**40,349**	2515	38,900	40,600	**1700**	39,478 40,359	871 10
23	L	**41,171**	822	40,600	42,300	**1700**	41,165 41,402 42,110	6 231 939
24	P	**43,045**	1874	42,300	44,000	**1700**	42,449 42,825 43,035 43,830	596 220 10 785
25	L	**44,982**	1937	44,000	45,900	**1900**	44,618 44,991 45,575	364 9 593
26	L	**47,178**	2196	45,900	47,900	**2000**	46,059 46,384 47,188 47,884	1119 794 10 706
27	L	**48,924**	1746	47,900	49,700	**1800**	48,999 49,351	75 427
28	L	**50,554**	1630	49,700	51,500	**1800**	50,046 50,541 50,928 51,482	508 13 374 928
29	L	**52,893**	2339	51,500	53,600	**2100**	52,032 52,529 52,901 53,479	861 364 8 586
30	P	**54,750**	1857	53,600	55,700	**2100**	54,189 54,482 54,740 55,610	561 268 10 860

Posterunek dróżniczy				Okręg dróżniczy			Kilometraż przejazdów kolejowych obsługiwanych przez dany posterunek	Odległość przejazdu od posterunku [m]
Nr	Poł. wzgl. toru	Km linii	Odl. od poprz. poster. dróżn. [m]	od	do	Długość odcinka [m]		
				Kilometr linii				
31	P	**56,721**	1971	55,700	57,300	**1600**	56,117 56,375 56,712 57,031	604 346 9 310
32	L	**58,305**	1584	57,300	59,200	**1600**	57,381 58,294	924 11
33	P	**60,353**	2048	59,200	61,100	**1900**	59,755 60,341 60,594	598 12 241
34	P	**62,034**	1681	61,100	62,900	**1800**	61,146 62,016 62,436 62,613	888 18 402 579
35	P	**64,218**	2184	62,900	64,800	**1900**	64,197 64,793	21 575
36	P	**65,721**	1503	64,800	66,700	**1900**	65,277 66,388	444 667
37	L	**67,255**	1534	66,700	68,500	**1800**	66,832 67,268 67,614	423 13 359
38	L	**68,938**	1683	68,500	69,618	**1097**	68,925 69,254 69,273	13 316 335

Posterunki dróżnicze lokowano po lewej bądź prawej stronie toru, zazwyczaj w sąsiedztwie jednego z obsługiwanych przejazdów kolejowych. Informacje o nadjeżdżających składach przekazywane były za pomocą sieci urządzeń dzwonowych, szeroko rozpowszechnionych na ówczesnych kolejach austriackich. Każdy z posterunków posiadał bezpośrednią łączność z dwoma stacjami, pomiędzy którymi się znajdował, a także z pozostałymi budynkami dróżników zlokalizowanymi przy tym odcinku linii.

Architektura posterunków dróżniczych

Posterunki dróżnicze przy linii Jasło – Rzeszów wznoszono w oparciu o projekty wypracowane dla kolei transwersalnej, oddanej do użytku pięć lat wcześniej, stąd zauważalne do dziś ich bliźniacze podobieństwo do budynków zlokalizowanych np. przy liniach Stróże – Nowy Zagórz czy Nowy Sącz – Chabówka. Te zaś oparto na projektach budowli o tym samym przeznaczeniu, wzniesionych przy linii kolejowej Innsbruck – Bludenz[13], budowanej w latach 1880–1884[14]. Były to parterowe, częściowo podpiwniczone budowle z poddaszem, nakryte dwuspadowym dachem. Ściana szczytowa w każdym przypadku była zwrócona do toru. Posterunki wznoszono na planie prostokąta o wymiarach 6,60 x 7,10 m. Elementem charakterystycznym, a jednocześnie nawiązującym stylistycznie do dworców i wież wodnych przy linii, było obicie szczytowych ścian na wysokości poddasza drewnianymi listwami.

Austriackie budownictwo kolejowe charakteryzowało się wykorzystywaniem materiałów najłatwiej dostępnych na danym terenie. W przypadku posterunków dróżniczych przy opisywanej linii był to obrobiony kamień (fundamenty i podmurówki), cegła (ściany) oraz drewno (konstrukcja dachu) i dachówka ceramiczna (pokrycie dachu). Ściany tynkowano zaprawą wapienną, a następnie malowano. Większość elementów wykończenia, takich jak ramy okienne czy drzwi, wykonywano z drewna.

Zasadnicza, parterowa część budynku była podzielona na trzy pomieszczenia – kuchnię (7,8 m^2) pełniącą jednocześnie funkcję sieni, izbę (17,8 m^2) oraz wydzieloną z jej części alkowę (6,10 m^2). Z kuchni prowadziły schody do niewielkiej piwnicy oraz na poddasze. To pierwsze zejście było zabezpieczone drewnianą klapą obitą blachą. Pomieszczenia parteru doświetlały dwuskrzydłowe okna o wymiarach 1,09 x 0,55 m. Dwa otwory okienne zlokalizowano w ścianie szczytowej od strony toru, po jednym w kuchni i alkowie. Z zewnątrz portale okienne posiadały ozdobne wykończenie. Oprócz wspomnianego drewnianego obicia ścian szczytowych były to jedyne elementy zewnętrznego wyposażenia posterunków dróżniczych, którym można przypisać funkcję dekoracyjną. Cytowany artykuł szczegółowo opisuje także wyposażenie posterunków – zarówno w zakresie zabezpieczania ruchu kolejowego (mechaniczne urządzenia sygnalizacyjne), jak też codziennego funkcjonowania (np. systemy ogrzewania i wentylacji pomieszczeń). Funkcjonalność budynków uzupełniały dodatkowe zabudowania,

13 Tyczy się to też pozostałych zabudowań przy wymienionych liniach, zwłaszcza budynków dworców, w przypadku których podobieństwo zastosowanych rozwiązań architektonicznych widoczne jest do dziś.

14 G. Haupt, *Mittheilungen über den Bau der galizischen Transversalbahn*, „Deutsche Bauzeitung" 1885, nr 77, s. 461–462.

il. 2: Fragment budynku dawnego posterunku nr 21 w Strzyżowie nad Wisłokiem – dekoracyjne obicie ściany szczytowej, 2015 r. (fot. autor)

zlokalizowane w ich pobliżu. Mieściły się w nich ubikacje, wykorzystywano je też jako kurniki, chlewiki czy składziki narzędzi do prac gospodarskich[15].

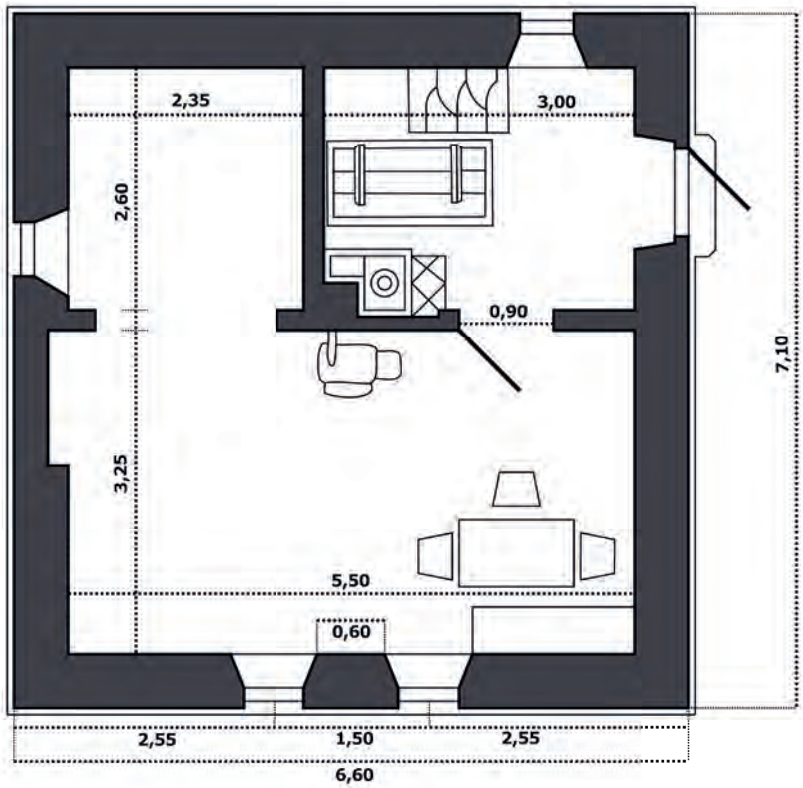
Posterunki dróżnicze wznoszone według opisanego projektu charakteryzowały się dalece posuniętym uproszczeniem, zapewniającym jedynie niezbędne minimum do pracy i egzystencji dla zasiedlających je pracowników. Do ich najpoważniejszych wad można zaliczyć ciasnotę, doskwierającą zwłaszcza rodzinom wielodzietnym. Z drugiej strony należy mieć na uwadze fakt, że pod koniec XIX w. dominującym typem zabudowy mieszkalnej ziemi jasielskiej i rzeszowskiej były drewniane, nierzadko kurne, chaty kryte strzechą. Odbiegały one komfortem użytkowania od posterunków dróżniczych pod wieloma względami, z których narażenie na wilgoć czy ciągłe zagrożenie pożarowe wydają się najistotniejsze.

Stan obecny

Na przestrzeni ostatnich kilkudziesięciu lat posterunki dróżnicze sukcesywnie pozbawiano głównej funkcji, dla której powstawały. Na likwidację etatów dróżniczych złożyło się wiele przyczyn, z których za najistotniejsze[16], można wskazać:

15 Tamże.

16 Przedstawiony katalog przyczyn likwidacji etatów dróżniczych, a co za tym idzie

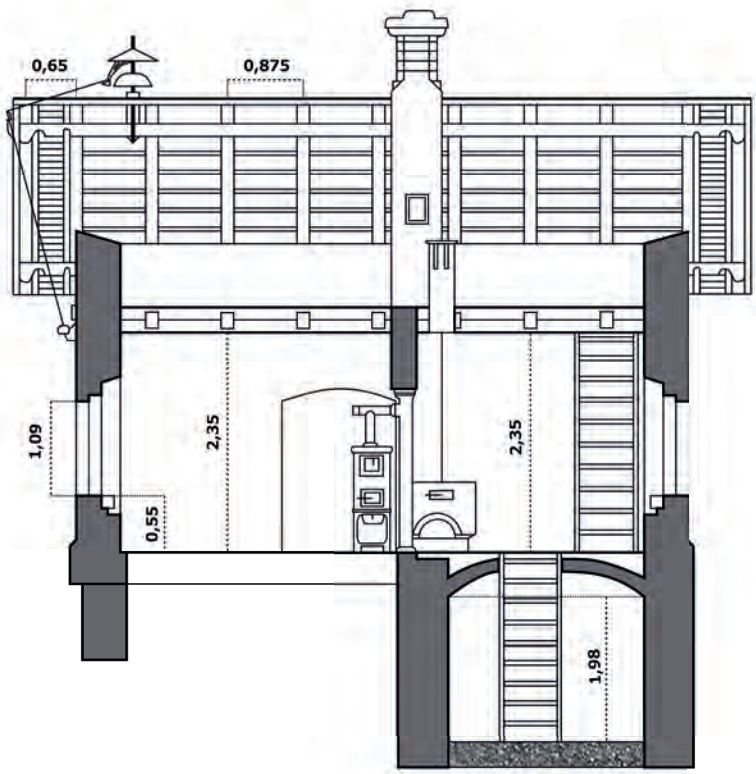


il. 3: Schemat układu pomieszczeń parteru, wraz z najważniejszymi wymiarami. Rysunek bez zachowanej skali (rys. autor, w oparciu o rysunek oryginalny zamieszczony w „Deutsche Bauzeitung" – por. przypis 14).

1. postępującą mechanizację zabezpieczeń ruchu przy przejazdach kolejowych (stosowanie samoczynnej sygnalizacji przejazdowej);
2. przekazywanie obsługi przejazdów kolejowych nastawniczym (dotyczy przejazdów kolejowych w pobliżu stacji i mijanek);
3. likwidację przejazdów strzeżonych ze względów oszczędnościowych, głównie w przypadku dróg o niewielkim natężeniu ruchu kołowego;

Dużym problemem, wynikłym z korelacji wzrostu natężenia ruchu kołowego, podniesienia maksymalnych dopuszczalnych prędkości pociągów oraz likwidacji etatów dróżniczych, było ograniczanie widoczności na przejazdach przez dawne posterunki dróżnicze. W niejednym przypadku fakt ten przyspieszył decyzję o fizycznej likwidacji budynku. Natomiast tam, gdzie pozostawiono obsługę przejazdów, decydujące okazywały się wyższe koszty utrzymania budynków

budynków dawnych posterunków można w dużej mierze odnieść do większości linii kolejowych na terenie Polski.



il. 4: Przekrój pionowy posterunku dróżniczego, wraz z najważniejszymi wymiarami. Rysunek bez zachowanej skali (rys. autor, w oparciu o rysunek oryginalny zamieszczony w „Deutsche Bauzeitung" – por. przypis 14).

w stosunku chociażby do prowizorycznych kontenerów, do których przenoszono strażnice przejazdowe.

Do grudnia 2015 r. przy linii Jasło – Rzeszów zachowało się 19 posterunków dróżniczych z okresu jej budowy[17], co stanowi niespełna połowę pierwotnego stanu. Obecnie żaden z nich nie pełni funkcji związanych z obsługą przejazdów kolejowych.

Stan zachowania budynków i przykłady dokonywanych przekształceń

Żaden z zachowanych do dziś posterunków dróżniczych pomiędzy Jasłem a Rzeszowem nie przetrwał w pierwotnej formie. Jednocześnie występuje dość duże zróżnicowanie istniejących obiektów pod względem stopnia przekształceń, dokonanych w trakcie blisko 130-letniej eksploatacji. Do czasu zakończenia pełnienia przez nie pierwotnych funkcji, przebudowy najczęściej

17 Na podstawie rekonesansu wykonanego przez autora. Stan na 31 grudnia 2015 r.

il. 5: Widok ogólny dawnego posterunku nr 27 w Czudcu. Zwracają uwagę zachowane pierwotne otwory okienne oraz ceglana konstrukcja ściany, odsłonięta dzięki ubytkom tynku; 2015 r. (fot. autor)

wiązały się z potrzebą zwiększenia funkcjonalności. Do najczęstszych należało powiększanie otworów okiennych[18], a także dobudowa dodatkowych pomieszczeń, dzięki którym możliwe było rozdzielenie funkcji służbowej i mieszkalnej[19]. Po likwidacji etatów dróżniczych rola niektórych z budynków została sprowadzona jedynie do mieszkalnej. Doprowadziło to do kolejnych, w niektórych przypadkach znacznie dalej idących, zmian w wyglądzie zewnętrznym, zazwyczaj negatywnie odbijających się na estetyce budowli.

Do najciekawszych pod względem architektonicznym można zaliczyć posterunek nr 27 pomiędzy Czudcem a Zaborowem. Jako jedyny posiada nieprzebudowane, podwójne otwory okienne z ozdobnymi wykończeniami portali w ścianie szczytowej. W połączeniu z nieznacznie przekształconą bryłą i brakiem współczesnej zabudowy w pobliżu, przedstawia on wprawdzie uproszczony, ale

18 Pociągało to za sobą likwidację podwójnych otworów okiennych w ścianie szczytowej. Najczęściej były one zastępowane jednym, znacznie szerszym. W toku tych prac pozbywano się także charakterystycznych zdobień portali okiennych.

19 Było to szczególnie istotne od momentu wprowadzenia zmianowego systemu pracy. Zob. także M. Jerczyński, *Domki dróżników*...

il. 6: Przykład całkowitego przekształcenia bryły dawnego posterunku dróżniczego – dom mieszkalny w Zaborowie powstały poprzez rozbudowę posterunku nr 25, 2015 r. (fot. autor)

dość wiarygodny obraz galicyjskiego posterunku dróżniczego[20]. Interesująco prezentuje się także posterunek nr 21 w Strzyżowie, głównie za sprawą usytuowania u podnóża tamtejszego kościoła farnego. Dzięki ukształtowaniu terenu obydwa obiekty tworzą spójną całość, ukazującą doskonałe wkomponowanie XIX-wiecznej kolei w historyczne centrum galicyjskiego miasteczka.

Na drugim biegunie pozostają te z zachowanych budynków, w których przebudowy doprowadziły do całkowitej zmiany wyglądu zewnętrznego. Najbardziej jaskrawy przykład stanowi posterunek nr 25 w Zaborowie, którego bryłę wchłonął znacznie większy budynek mieszkalny. O jego kolejowym rodowodzie, oprócz lokalizacji w bezpośrednim sąsiedztwie toru, świadczy zachowana kamienna podmurówka na długości dawnej ściany szczytowej, stanowiącej obecnie centralny fragment ściany bocznej.

W kontekście zmian w architekturze posterunków dróżniczych, wymuszonych nadaniem im nowych funkcji, szczególnie interesująco przedstawia się przypadek posterunku dróżniczego nr 30. Po zaledwie dwóch latach eksploatacji

20 Budynek do niedawna był zamieszkany. Obecnie (luty 2016 r.) pozbawiony jest opieki, co najprawdopodobniej będzie skutkować przyspieszeniem jego degradacji, a w efekcie rozbiórką.

il. 7: Dawny posterunek dróżniczy nr 30 w Babicy, w 1892 r. zaadaptowany dodatkowo na dworzec. Obecnie budynek nie pełni żadnej z tych funkcji, 2015 r. (fot. autor)

zaadoptowano go na przystanek osobowy Babica[21]. W archiwach zachowały się projekty jego rozbudowy – do ściany bocznej miało zostać dostawione pomieszczenie na planie prostokąta o wymiarach 8,18 x 4,36 m, na potrzeby urządzenia kasy i poczekalni. W ścianie zewnętrznej dotychczasowego posterunku planowano przebić przejście, umożliwiające bezpośrednią komunikację pomiędzy domem dróżnika a poczekalnią[22]. Zachowana do dziś bryła dworca sugeruje, że inwestycję zrealizowano w nieco innym kształcie, lub też, co bardziej prawdopodobne, rozbudowywano ją w kolejnych latach eksploatacji.

Możliwości wykorzystania posterunków dróżniczych

Większość posterunków dróżniczych przy opisywanej linii jest obecnie zamieszkana, co stanowi przynajmniej częściową gwarancję ich istnienia. Jednak w porównaniu z współczesnymi standardami, poziom warunków mieszkaniowych oferowanych przez nie jest bardzo niski. Jego podniesienie wymagałoby przeprowadzenia wyjątkowo kosztownych prac budowlanych, włączywszy w to także koszt doprowadzenia instalacji sanitarnych. Z kolei lokalizacja większości

21 T. Machowski, G. Nycz, *Koleją z Jasła...*, s. 173–174.

22 Centralne Państwowe Archiwum Historyczne Ukrainy w Lwowie, f. 146, op. 68, spr. 2385.

z zachowanych przy opisywanej linii posterunków na obszarach wiejskich, z dala od większych skupisk zabudowy, w połączeniu z niewielką powierzchnią użytkową, praktycznie wyklucza ich adaptację na cele publiczne. Do nasuwających się w pierwszej kolejności pozaprawnych barier i ograniczeń, odnoszących się do obydwu możliwych form wykorzystania, należy także zaliczyć brak dogodnych dróg dojazdowych, utrudniony dostęp do niektórych mediów oraz sąsiedztwo toru czynnej linii kolejowej, niekorzystnie wpływające na bezpieczeństwo i komfort użytkowania (m.in. hałas i drgania)[23].

Pod względem lokalizacyjnym, spośród budynków przy linii, zdecydowanie wyróżnia się opisywany wcześniej posterunek nr 21 w Strzyżowie nad Wisłokiem. Położenie w centrum kilkutysięcznego miasta, tuż obok historycznej zabudowy, wydaje się otwierać przynajmniej teoretyczną szansę na przeprowadzenie udanej adaptacji obiektu do celów muzealno-ekspozycyjnych. Proces taki wymagałby zaangażowania wielu stron, na czele z władzami miasta, przedstawicielami Grupy PKP oraz miejscowymi organizacjami odpowiedzialnymi za dokumentację i udostępnianie dziedzictwa kulturowego. Ewentualne wykorzystanie dawnego posterunku dróżniczego na działalność związaną z kulturą stanowiłoby unikat na skalę krajową, pozwalając jednocześnie na zachowanie samego budynku.

Szczególnym przypadkiem spośród dawnych posterunków dróżniczych pomiędzy Jasłem a Rzeszowem jest wspomniany wcześniej budynek nr 30 w Babicy. Jego adaptacja na dworzec sprawiła, że w taki sposób jest obecnie traktowany. W 2013 r. nieużytkowany budynek został objęty programem „Dworzec na własność" i wystawiony na sprzedaż[24], jednak do chwili obecnej nie znalazł nowego właściciela.

Podsumowanie

Sytuacja dawnych posterunków dróżniczych przy opisywanej linii nie różni się znacząco od obserwowanej na pozostałych trasach. Zarówno na przestrzeni pomiędzy Jasłem a Rzeszowem, jak i przy szeregu innych linii kolejowych, budowle te powoli, ale sukcesywnie znikają z krajobrazu. Istotnym katalizatorem zmian są prace modernizacyjne i związane z nimi porządkowanie terenu w bezpośrednim sąsiedztwie torów. Szereg barier uniemożliwiających ich adaptację

23 W niniejszych rozważaniach nie uwzględniono prawnych kwestii, związanych z ewentualną adaptacją dawnych posterunków dróżniczych na cele mieszkaniowe lub publiczne. Najpoważniejszą, choć nie jedyną barierą dla takich działań są zapisy Ustawy o komercjalizacji, restrukturyzacji i prywatyzacji przedsiębiorstwa państwowego PKP z 8 września 2000 r. oraz Ustawy o transporcie kolejowym z 23 marca 2003 r., dotyczące m.in. lokalizacji budynków mieszkalnych w stosunku do linii kolejowych.

24 *Dworzec na własność* (ulotka informacyjna), PKP S.A., Warszawa 2013, s. 11, także T. Machowski, G. Nycz, *Koleją z Jasła...*, s. 174.

na inne cele, w połączeniu z brakiem zainteresowania ze strony służb konserwatorskich, nie zapowiada wstrzymania tego procesu. Najprawdopodobniej ostatnie budynki tego rodzaju znikną, nie doczekawszy się statusu zabytku, wkrótce po opuszczeniu ich przez dotychczasowych lokatorów.

Bibliografia

- Archiwum Główne Akt Dawnych, C. K. Ministerstwo Kolei Żelaznych (zespół nr 310)
- Centralne Państwowe Archiwum Historyczne Ukrainy w Lwowie, f. 146, op. 68, spr. 2385

- „Czas" 1890, nr 229.
- *Dworzec na własność* (ulotka informacyjna), PKP S.A., Warszawa 2013
- Haupt G., *Mittheilungen über den Bau der galizischen Transversalbahn*, „Deutsche Bauzeitung" 1885, nr 77
- Jerczyński M., *Domki dróżników – funkcja, architektura, historia*, „Świat Kolei" 2013, nr 2
- Machowski T., Nycz G., *Koleją z Jasła do Rzeszowa*, Rybnik 2014

Tomasz Machowski, Galician Linesmen's Posts - History, present state and possibilities of adaptation on the example of Rzeszów - Jasło railway line

The article outlines the history, architecture and the present state of former linesmen's posts located alongside the Rzeszów – Jasło railway line in the former province of Galicia (now south-east Poland). The railway line was completed in 1890 and the 39 linesmen's posts constituted an integral part the railroad infrastructure allowing safe operation of the line. One railway employee would be responsible for anything from two to four railroad crossings and about two-kilometre-long stretch of the railway.

The linesman's posts were usually brick buildings with wooden structural elements. The building had a cuboidal shape with a gable roof. The buildings would normally have the living-room, kitchen area, basement, and attic. They had rather basic decorative elements, usually just wooden panelling of the attic walls, which was supposed to be consistent with the railway infrastructure alongside the railroad. The design of the buildings located alongside the Rzeszów – Jasło line had already been used earlier when constructing the Galician Transversal Railway, which makes the task of describing them somewhat easier.

Until our times only 19 such objects have survived alongside this stretch of railway. None of them, however, performs its original function any longer; some have undergone serious architectural transformation. It seems that having inhabitants is a temporary guarantee for their survival, the ones that stay uninhabited soon fall into ruin, often beyond repair. Some buildings were deliberately pulled down in order to improve visibility at railroad crossings or simply for aesthetic reasons. Since there is practically hardly any possibility to adapt these buildings for other purposes, it may be expected that they will be gradually disappearing from the landscape of Rzeszów-Jasło railway. In all probability the same fate may await similar historical buildings found alongside other railway lines in the region of Galicia.

Keywords:

Galicia, Jasło, Rzeszów, railways architecture, linesman's booths, 19th century

Słowa kluczowe:

Galicja, Jasło, Rzeszów, architektura kolejowa, posterunki dróżnicze, budki dróżnicze, XIX wiek

WALDEMAR KOMOROWSKI
(Muzeum Narodowe w Krakowie)

NAJSTARSZE WIDOKI KOLEI ŻELAZNEJ W KRAKOWIE

Nim kolej pojawiła się w Krakowie (**il. 1**), mieszkańcy Wolnego Miasta z zainteresowaniem śledzili rozwój nowego środka komunikacyjnego, a niektórzy osobiście doświadczali kontaktu z tym synonimem nowoczesności i nowych horyzontów. W 1842 r., zatem na pięć lat przed uruchomieniem kolei żelaznej pod Wawelem, krakowski księgarz i wydawca, wybitny historiograf Ambroży Grabowski, wybrał się w podróż do Wiednia, trasę z Ołomuńca przebywając niedawno otwartą Koleją Północną Cesarza Ferdynanda (*K.u.K. Privilegierte Kaiser-Ferdinands-Nordbahn*). Oto wrażenia z podróży:

Przychodzi się do Bahnhofu, machina syczy, bo się woda gotuje. Odzywa się przeraźliwie piszczałka ostrzegająca, że będzie ruszać w drogę wóz parowy, za którym zaprzężonych było 15 wozów. Machina zaczyna pstykać, fuczyć, huczeć, kołatać i rusza się. Z początku z powagą majestatyczną, potem zaczyna iść spieszniej, a nareszcie zaczyna lecieć tak szparko, tak bystro, że zanim można było przypatrzeć się drzewu lub fizjognomii człowieka stojącego przy drodze, już się przeleciało nic nie ujrzawszy. Atoli ta spieszność wcale nie jest przykrą i żadnej różnicy nie ma od tego, jakby się pędziło rączymi końmi, i wsiadłszy do wozu, za parę minut już się oswoiliśmy z tym nadzwyczaj prędkim ruchem [...]. *Około godziny 6-tej wsiadłszy na wóz parowy, ulecieliśmy szparkością kuli mil 28 w przeciągu godzin 6-ciu, a jeszcze było w tym czasie spoczynków około 15. Każdy kilka minut, zanim machinę narychtowano* [...]. *Co plotą jakoby jazda była nieprzyjemną, jest i łatwą bajką. Owszem, jedzie się z przyjemnością w kompanii osób 32, gdyż każdy* wóz *tyle obejmuje. Koszt niewielki, bo od osoby z rzeczami za całe te 28 mil płaci się* [złotych] *ryńskich 4, 40 krajcerów srebrem* [...]. *Lecieliśmy na kształt błyskawicy do Wiednia* [...]. *Stanąwszy w Wiedniu około 2giej po południu, wnet ułatwiliśmy się z rewizją celną i załatwieniem stancji*[1].

Spodziewając się w przyszłości takich luksusów krakowianie z niecierpliwością wyczekiwali na kolej w swoim mieście. Wizerunki wyprzedziły fizyczną jej tu obecność. Prawdopodobnie jako pierwszy powstał widok lokomotywy na

1 [K. Estreicher], *Miscellanea Grabosciana. Pierwsza podróż koleją żelazną*, „Rocznik Krakowski", t. 40, 1970, s. 128.

il. 1: Kraków w czasach budowy Kolei Żelaznej Krakowsko-Górnośląskiej, widok z Krzemionek Podgórskich. Akwarela Franciszka Ksawerego Siemianowskiego, 1845 r. Na pierwszym planie zabudowania Podgórza, za Wisłą Kazimierz i centralna część Krakowa. W głębi po lewej wzgórze Sikornika z Kopcem Kościuszki, za nim szpaler topól na Krowodrzy, wzdłuż których wytyczono szlak linii kolejowej ze Śląska. (Muzeum Narodowe w Krakowie, nr inw. MNK III-r.a. 8044)

fasadzie domu przy Rynku Głównym 44 (**il. 2, 3**). Jest on co prawda częścią alegorycznego przedstawienia handlu na plakiecie zdobiącej zwieńczenie fasady[2] i można byłoby uznać go za przedstawienie standardowe, ale w tym wypadku tłumaczy się konkretnym związkiem z właścicielem domu – bankierem Wincentym Antonim Kirchmajerem, jednym z największych finansistów Królestwa Polskiego i Wolnego Miasta Krakowa[3]. W 1841 r. bankier urządził w Rynku swój „dom interesów"[4], zdobiąc go wspomnianą plakietą. Kirchmajer był pierwszym preze-

2 H. Świątek, *Godła mieszczańskie na kamienicach krakowskich w pierwszej połowie wieku XIX z tarczami typu clipeus*, „Krzysztofory. Zeszyty Naukowe Muzeum Historycznego Miasta Krakowa", nr 13, 1986, s. 89–90.

3 C. Bąk, *Kirchmayer (Kirchmajer) Wincenty Antoni (1791–1857)*, [w:] *Polski Słownik Biograficzny* (dalej: *PSB*), t. 12, s. 470–471.

4 W. Komorowski, *Architektura Rynku Głównego w Krakowie od założenia do dzisiaj*, [w:] E. Firlet, W. Komorowski, J.M. Małecki, M. Rokosz, *Rynek krakowski odkryty na nowo*, Kraków 2014, s. 229.

il. 2: Dom Wincentego Antoniego Kirchmajera, jednego z dyrektorów Drogi Żelaznej Krakowsko-Górnośląskiej, Rynek Główny 44 w Krakowie (fot. Paweł Komorowski)

sem Izby Przemysłowo-Handlowej w Krakowie (od 1850 r.) i członkiem zarządu Towarzystwa Drogi Żelaznej Krakowsko-Górnośląskiej (*Krakau-Oberschlesischen Eisenbahn*, od 1844 r.), później jednym z jej dyrektorów[5].

Lokomotywa z apologii Kirchmajera miała pojawić się w Krakowie już wkrótce. Jak ją sobie wyobrażano w krakowskim pejzażu, ukazuje fantazyjna kompozycja na litografii z lat czterdziestych XIX w. (**il. 4**), gdzie lokomotywa ciągnie wagony na tle Wawelu, sąsiadującego w nieprawidłowej zresztą konfiguracji z kopcem Kościuszki. Była to wizja przyszłego, oczekiwanego stanu, po którym spodziewano się bardzo wiele. W wierszowanym powinszowaniu krakowskich listonoszów na 1845 r. znalazły się następujące frazy:

Dziewiętnasty witaj wieku,
niesłychane głosisz dzieje,
tyś podsycił myśl w człowieku,
by żelazne wzniósł koleje [...].

5 C. Bąk, *Kirchmayer...*, s. 471.

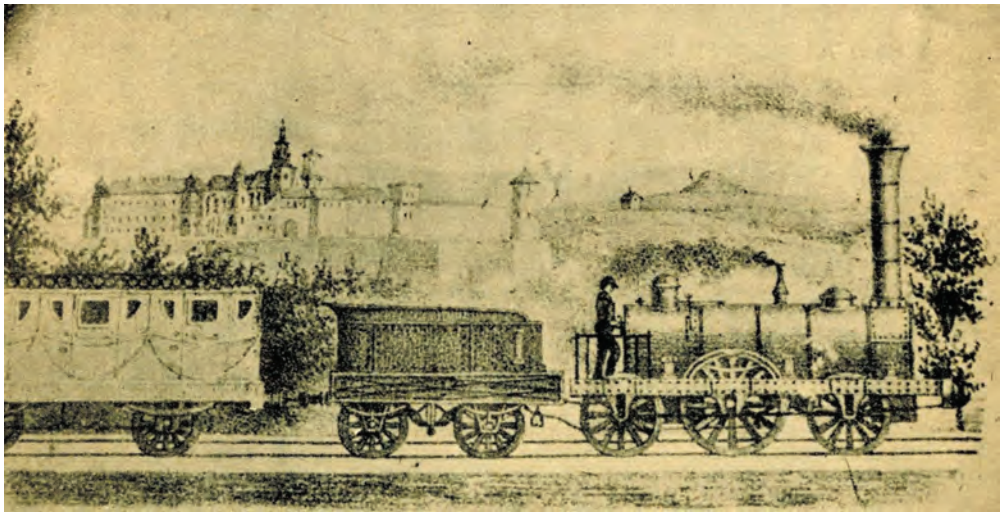
Błoga wieści z dziejów łona,
ty nam głosisz takie słowa,
że stanowczo zatwierdzona
kolej żelazna z Krakowa [...].
Od tej chwili byt Krakowa
kwitnąć będzie w pomyślności,
bo większa świata połowa,
zawrze swoje z nim styczności[6].

il. 3: Alegoria handlu na plakiecie w zwieńczeniu fasady domu W.A. Kirchmajera przy Rynku Głównym 44 (fot. Paweł Komorowski)

Rzeczpospolita Krakowska, miniaturowe państewko na styku trzech mocarstw rozbiorowych, niesamodzielna politycznie, lecz autonomiczna pod względem przedsięwzięć gospodarczych, zamierzała wziąć udział w grze o profity, jakie przynosiło uczestnictwo w jednym z czołowych wyzwań XIX w. – budowie kolei żelaznych. Snuto śmiałe pomysły uczynienia Krakowa jednym z głównych europejskich węzłów komunikacyjnych, leżącym na skrzyżowaniu najważniejszych magistrali Wschodniej Europy, z Petersburga do Wiednia i z Londynu do Azji[7]. Te niepozbawione realnych podstaw kalkulacje załamały się z chwilą, gdy twórcy kolei warszawsko-wiedeńskiej skierowali ostatni jej odcinek w stronę Zagłębia,

6 Fragment tekstu zamieszczonego w „Gazecie Krakowskiej" 1845, nr 2, s. 1. Pierwsze cytowanie i interpretacja: J. Demel, *Początki kolei żelaznej w Krakowie*, „Kraków Dawniej i Dziś" 6, Kraków 1954, s. 15–16.

7 J. Demel, *Początki kolei...*, s. 15; tenże, *Stosunki gospodarcze i społeczne Krakowa w latach 1853–1866*, „Biblioteka Krakowska" 112, Wrocław–Kraków 1958, s. 143–144.

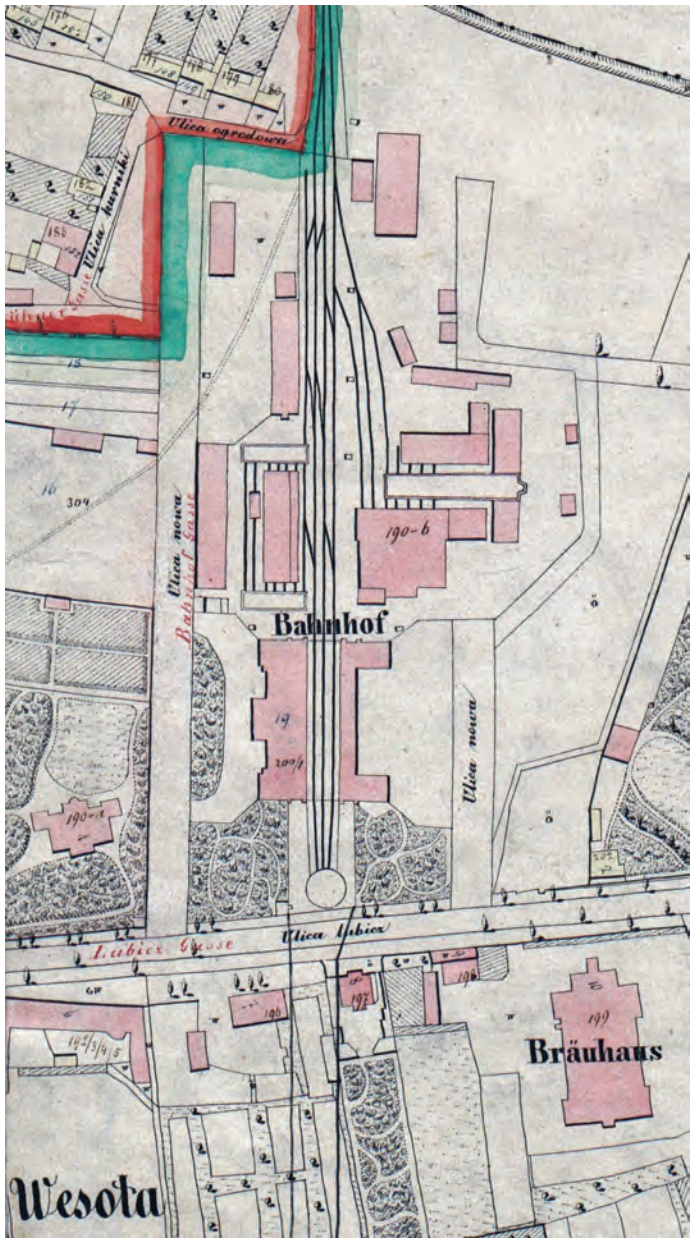


il. 4: Pociąg na tle Wawelu i Kopca Kościuszki. Fantazyjne przedstawienie trakcji parowej z połowy XIX w, (za: J. Demel, *Początki kolei żelaznej w Krakowie*, „Kraków Dawniej i Dziś" 1954, nr 6, s. 32)

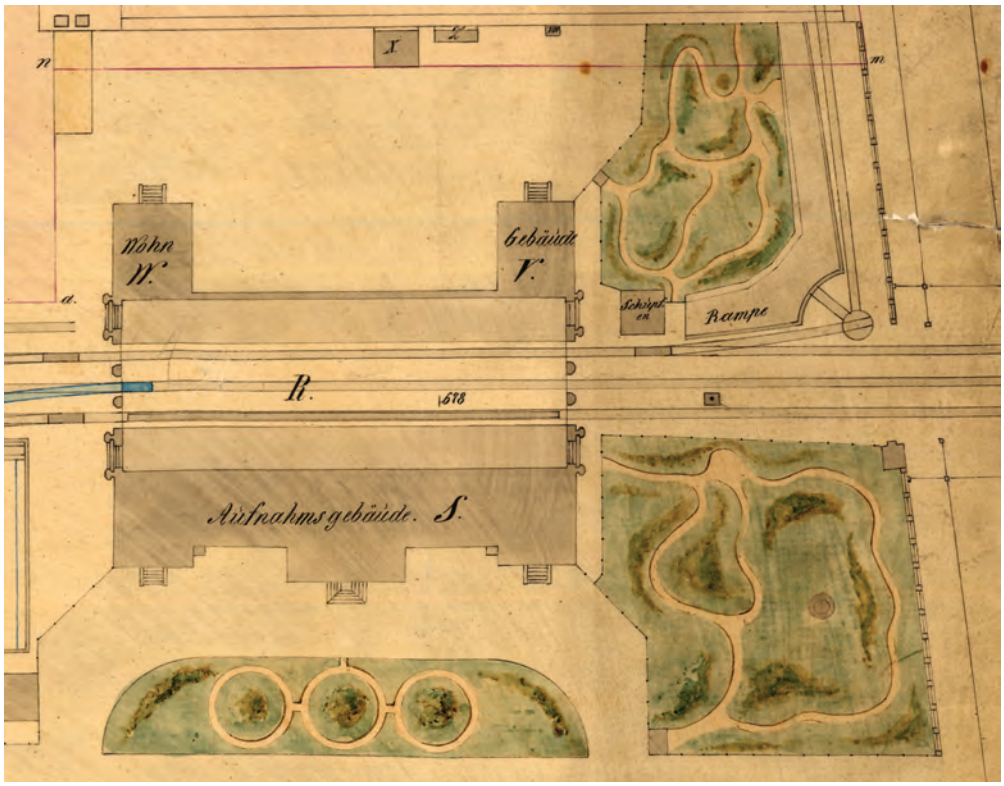
a Austriacy zaplanowali przebieg głównej linii kolejowej Galicji z pominięciem Krakowa. Ostatecznie zaś uległy pogrzebaniu w związku z upadkiem Wolnego Miasta w 1846 r.[8] Niemniej początki były świetne.

Myśl o budowie linii kolejowej z Krakowa ku zachodniej granicy Rzeczpospolitej pojawiła się już w końcu lat trzydziestych XIX w., ale energicznej była propagowana od ok. 1843 r., gdy austriacka Kolej Północna Cesarza Ferdynanda zbliżała się do granic Górnego Śląska, a z drugiej strony – na terenie Królestwa Polskiego – kończono Kolej (Drogę) Żelazną Warszawsko-Wiedeńską. Prawdopodobieństwo, że zetkną się one na terenie pruskim skłoniło Senat Rzeczpospolitej Krakowskiej do podjęcia konkretnych działań. Nie dysponując odpowiednimi kapitałami, ani też siłami fachowymi, władze Wolnego Miasta szukały współudziałowców poza granicami państwa. Rozmowy podjęte z towarzystwem pruskiej Kolei Górnośląskiej (*Oberschlesische Eisenbahn*) zostały uwieńczone podpisaniem umowy i wydaniem przywileju dla powołanego 1 marca 1844 r. Towarzystwa Drogi Żelaznej Krakowsko-Górnośląskiej. Przywilej wystawiony dla trzech przedsiębiorców wrocławskich (którzy zostali jednoczenie udziałowcami towarzystwa krakowskiego) zobowiązywał towarzystwo do budowy linii kolejowej z Krakowa do granicy Wolnego Miasta w celu połączenia z linią pruską. 13 października 1847 r. Towarzystwo Kolei Krakowsko-Górnośląskiej uruchomiło pierwszą w Wielkim Księstwie Krakowskim linię kolejową, łączącą się w Mysłowicach z Koleją Górnośląską. W 1848 r. powstało odgałęzienie ze Szczakowej do Granicy (dzisiaj Maczki w obrębie Sosnowca) dla połączenia z koleją warszawsko-wiedeńską. Linia była

8 J. Demel, *Początki kolei*..., s. 22–23; tenże, *Stosunki gospodarcze*..., s. 143.



il. 5: Stacja kolejowa w Krakowie rok po otwarciu ruchu na Kolei Żelaznej Krakowsko-Górnośląskiej. Stacja położona w dzielnicy Wesoła, na północny wschód od Rynku Głównego, w jej skład poza dworcem (Bahnhof) wchodziły lokomotywownie, warsztaty naprawcze i magazyny. Na południe od dworca znajdowała się obrotnica, istniejąca tu do chwili otwarcia linii kolejowej do Lwowa (Kolej Karola Ludwika – *k.k. priv. Carl Ludwig-Bahn*) w 1856 r.; zarys jej szlaku zaznaczono na południe od ulicy Lubicz (fragment planu katastralnego z 1848 r., pomiar Josef Folta i Vinzenz Zidden, odbitka litograficzna w skali 1:2880 z zasobu Archiwum Narodowego w Krakowie, Zbiór Kartograficzny, sygn. I-16)



il. 6: Dworzec kolejowy w Krakowie z najbliższym otoczeniem. Do dworca przylega hala peronowa z trzema torami przechodzącymi przez bramy w czołowych ścianach budowli. Kraków jest ostatnią stacją Kolei Północnej Cesarza Ferdynanda (*Kaiser Ferdinand Nord-Bahn*), dochodzącą do dworca z lewej strony, i pierwszą stacją Kolei Karola Ludwika, wybiegającą dworca z prawej, z torami przechodzącymi przez ulicę Lubicz. W bezpośrednim otoczeniu dworca skwery i rabaty związane z założeniami ogrodowymi, typowymi dla najstarszego okresu kolei (fragment planu stacji Kraków z 1858 r., z zasobu Archiwum Narodowego w Krakowie, Plany Architektoniczne, sygn. Kolej 1, repr. Małgorzata Multarzyńska-Janikowska)

przede wszystkim inwestycją pruską, udział kapitału krakowskiego, początkowo wynoszący około 25%, zmalał w 1848 r. do 5%. W 1850 r. Kolej została wykupiona przez rząd austriacki, który włączył ją do systemu ogólnopaństwowego[9].

9 L. Wierzbicki, *rozwój sieci żelaznych w Galicji od roku 1847 włącznie do roku 1890*, Lwów 1907 (odbitka z „Czasopismo Technicznego", Lwów 1907, nr 21–24), s. 3–7. J. Bund, *Rozwój kolejnictwa małopolskiego w okresie 80-lecia (1850–1930) działalności krakowskiej Izby Przemysłowo-Handlowej oraz przebieg starań o realizację ustawy koerberowskiej o budowie dróg wodnych*, Kraków [1930], s. 8. J. Demel, *Początki kolei...*, s. 10–13, 30–32. J. Purchla, *Matecznik polski. Pozaekonomiczne czynniki rozwoju Krakowa w okresie autonomii galicyjskiej*, Kraków 1992, s. 24–26. – D. Opaliński, *Dzieje kolei normalnotorowych na obszarze byłej Galicji*, [w:] *Dzieje kolei w Polsce*, red. D. Keller, Rybnik 2012, s. 425.

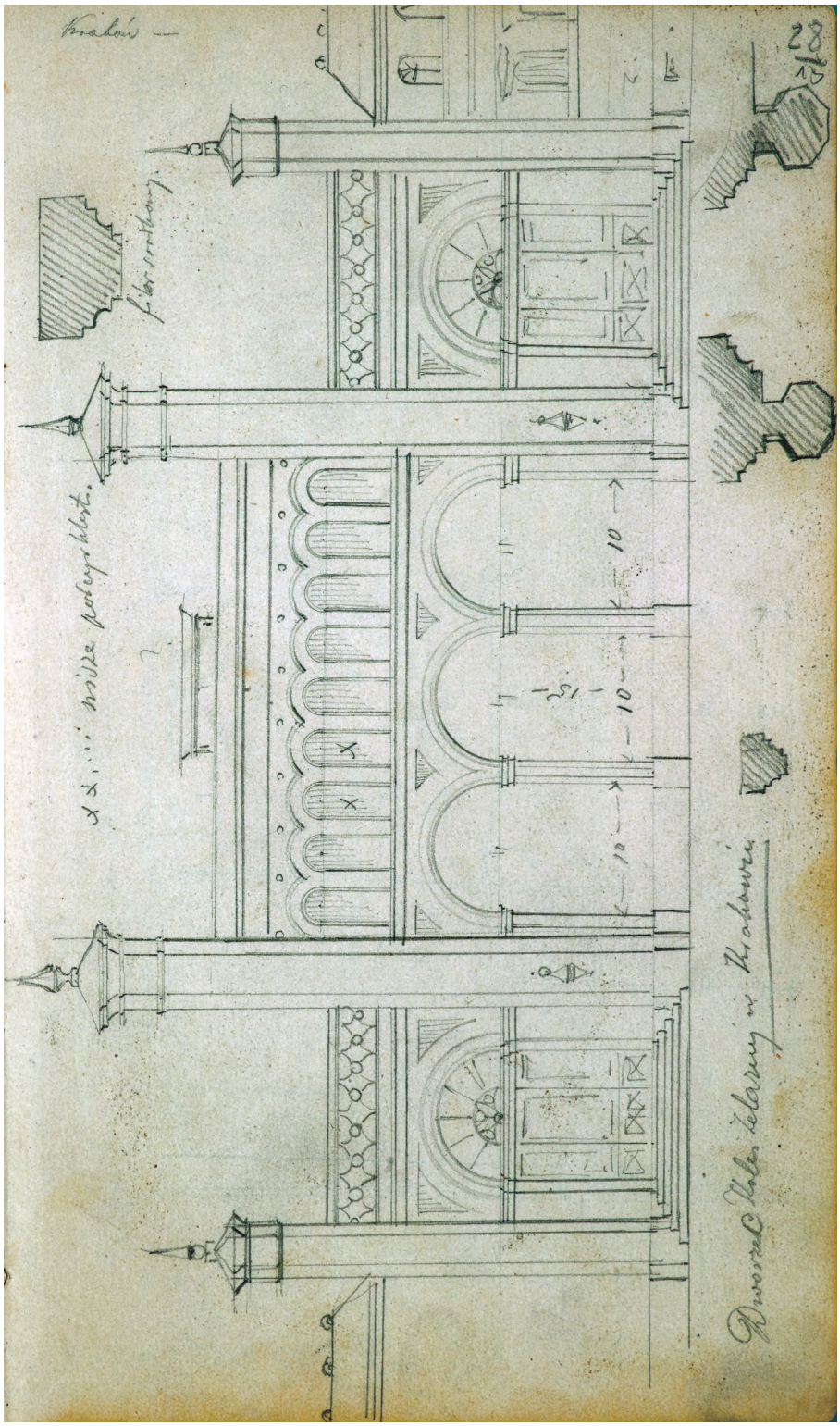
Stację kolejową założono po północno-wschodniej stronie Starego Miasta, na terenie dzielnicy Wesoła (**il. 5**). Jej budowę rozpoczęto w 1844 r., zakończono w 1847 r., już za czasów austriackich[10]. Stacja była obszerna, pod względem długości równała się z ulicą Floriańską (ponad 200 m). Najważniejszym budynkiem, co zrozumiałe, stał się dworzec – położony w południowej części stacji, oddzielony od miasta typowym dla kolei owych czasów ogrodem przechadzkowym (**il. 6, 7**). Był znaczącą budowlą w biednym, podnoszącym się dopiero z upadku dawnym stołecznym mieście, wciąż jeszcze prowincjonalnym i zaściankowym. Dworzec wzniesiono ponad ówczesne potrzeby, został dostosowany do europejskich aspiracji Krakowa, ambitnych planów połączenia z „większą połową świata". Powstawał niejako na wyrost.

Już w czasie budowy pisano o gmachu z emfazą. W „Gazecie Krakowskiej" z lipca 1846 r. znajdujemy następującą wzmiankę: *dworzec kolei żelaznej na przedmieściu Wesoła będzie jeden* [!] z *najpiękniejszych europejskich dworców*...[11], a w październiku tegoż roku wzmiankę kolejną: [dworzec] *coraz okazalszą przybiera postać – pięknością swoją i ogromem wiele dotąd nawet w wielkich miastach*

il. 7: Widok dworca od strony południowo zachodniej (od podjazdu z centrum miasta). Litografowana winieta papieru listowego, ok. 1850 r. Na pierwszym planie ogród przydworcowy przy ulicy Lubicz, w głębi dworzec (po lewej) i brama dla pociągów w czołowej ścianie hali peronowej (zbiory Biblioteki Jagiellońskiej, Sekcja Zbiorów Graficznych i Kartograficznych, nr inw. I 8304)

10 J. Demel, *Początki kolei...*,, s. 17–20. W. Komorowski, *Stacja kolejowa Kraków Główny Osobowy*, „Rocznik Krakowski", t. 63, 1997, s. 89, 95–97, il. 2. D. Lulewicz, *Z dziejów kolei w Krakowie. Zabytkowy zespół stacji Kraków Główny Osobowy*, „Krzysztofory. Zeszyty Naukowe Muzeum Historycznego Miasta Krakowa", nr 23, 2014, s. 256–257.

11 „Gazeta Krakowska" 1846, nr 147, s. 1.



il. 8: Brama wjazdu do hali peronowej dworca w Krakowie. Rysunek w szkicowniku Anzelma Dobromira Krysińskiego, 1860 r. (Muzeum Narodowe w Krakowie, nr inw. III-r.a. 1891/13 recto)

niemieckich budowli tego rodzaju przewyższa[12]. Entuzjazm dla nowego reprezentacyjnego gmachu nie opadał po oddaniu go do użytku i utrzymywał się przez czas jeszcze długi, o czym świadczą opinie z epoki. W *Kalendarzu Krakowskim* z 1850 r. czytamy: *wieczna wdzięczność niech będzie tym, co przyczynili się, iż w naszym Krakowie stanął jeden z najwspanialszych europejskich dworców kolei żelaznej*[13]. W popularnym przewodniku Józefa Mączyńskiego z 1854 r. znajdujemy pierwszy, choć bardzo skrótowy opis budowli. *Jest to jeden z piękniejszych dworców w Europie. Zewnętrze jego jest gustowne i okazałe, zajazd zaś nie tylko gustowny, okazały, ale i wygodny. Do zajazdu tego przechodzącego przez środek dworca, wjeżdża się trzema wspaniałymi bramami i staje się pod nakryciem oszklonym unoszącym się na żelaznych wiązaniach, a wspartych na takichże kolumnach*[14].

Architekturze dworca poświęciłem odrębne artykuły (1994 r., 1997 r.), tutaj wspomnę jedynie, że dworzec krakowski rzeczywiście – jak w opiniach kronikarzy – konkurował z najlepszymi realizacjami niemieckimi, francuskimi czy angielskimi. Wykazywał związki formalne m.in. z Leipziger i Magdeburger Bahnhof w Dreźnie, Hamburger Bahnhof w Berlinie, czy dworcem hanowerskim. Był dziełem pruskiego budowniczego Petera Rosenbauma, twórcy m.in. dworca Górnośląskiego we Wrocławiu (1841–1842)[15]. Stał się jedną z największych i najważniejszych realizacji architektonicznych Krakowa u schyłku Rzeczpospolitej. Najefektowniej prezentował się od strony miasta. Był budowlą w stylu wczesnego eklektyzmu w redakcji szkoły berlińskiej z elementami tzw. Rundbogenstil[16]. Charakterystyczny rys stanowiły bramy dla pociągów w czołowych ścianach hali peronowej. Ten czysto funkcjonalny szczegół konstrukcji, nie mający początkowo żadnej oprawy architektonicznej, szybko stał się ważnym znakiem ideowym w dworcach pionierskiego okresu rozwoju kolei i już przed wzniesieniem dworca krakowskiego uzyskał postać typową dla asocjacyjnej architektury owych czasów, gdzie forma miała wyrażać treść[17]. Jak pisze Zofia Ostrowska-Kębłowska – w kształtowaniu ścian czołowych stosowano *motyw „wielkiego wejścia". Posługiwano się formą łuku triumfalnego, portyku, loggii czy ujętej wieżami bramy lub portalu. Ten charakterystyczny motyw budowli dworcowych nawiązywał zapewne do*

12 „Gazeta Krakowska" 1846, nr 233, s. 1.

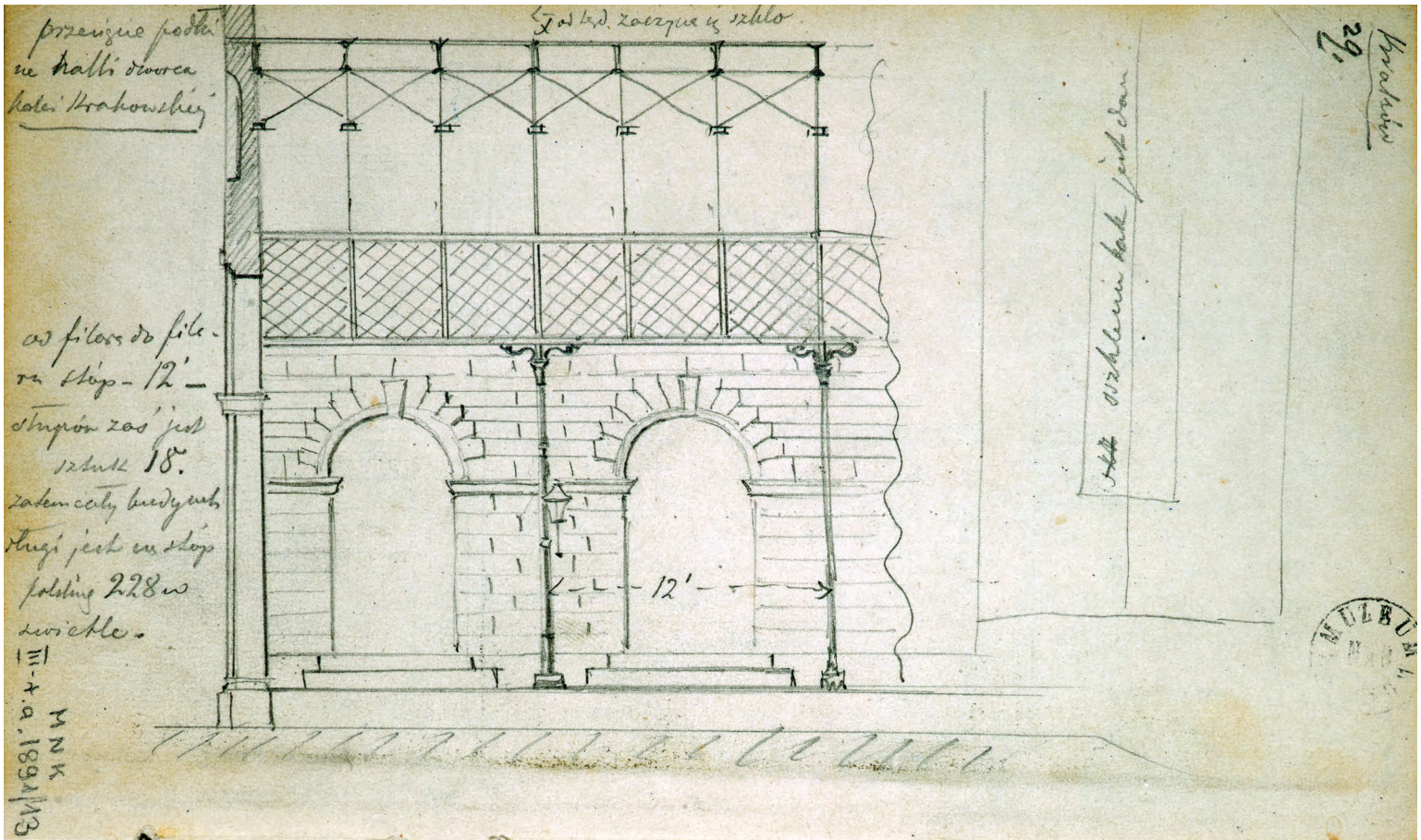
13 *Kalendarz Krakowski [Józefa Czecha] na rok 1850*, s. 28–29.

14 J. Mączyński, *Kraków dawny i teraźniejszy z przeglądem jego okolic*, Kraków 1854, s. 116–117.

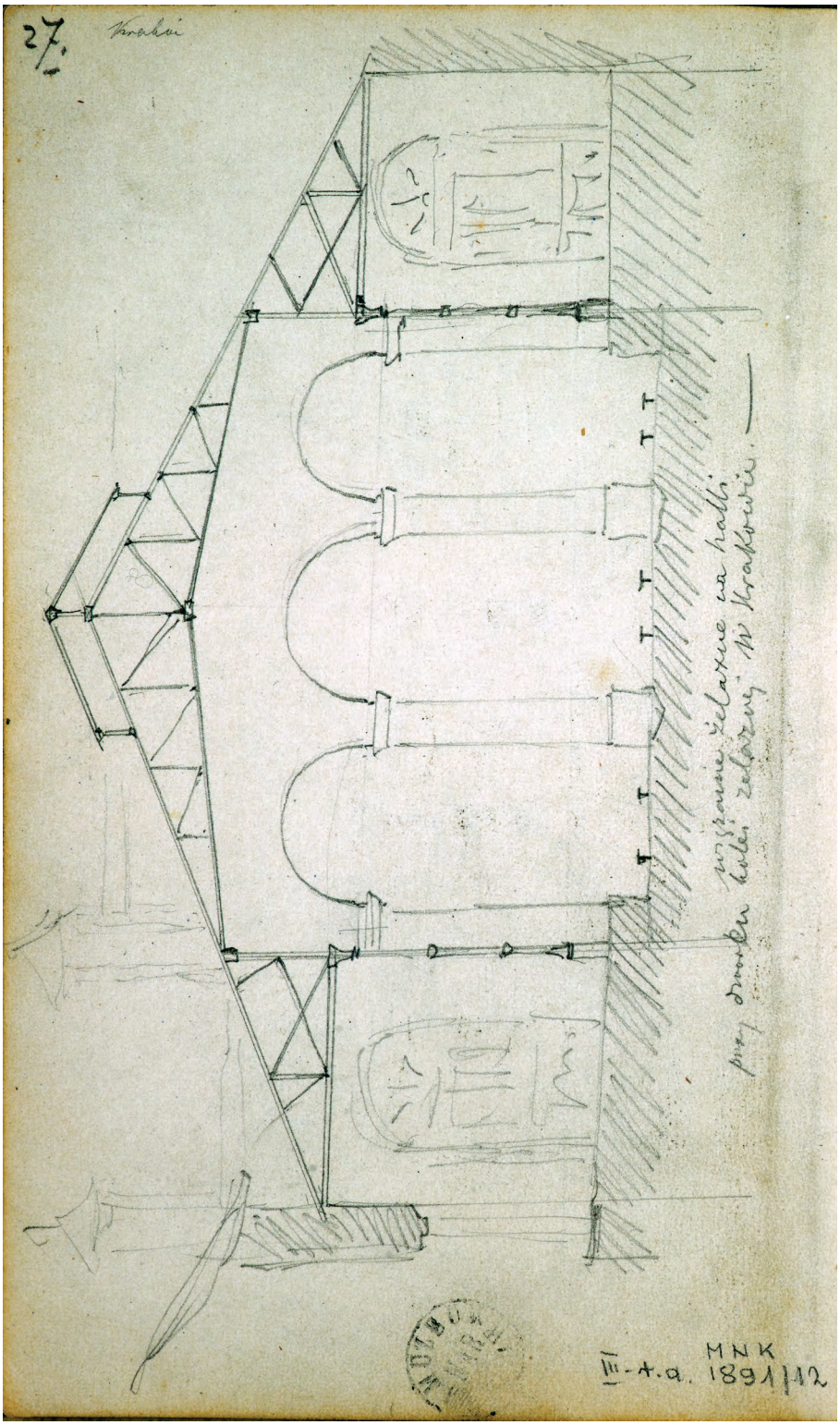
15 W. Komorowski, *Pierwszy krakowski dworzec kolejowy (w sto pięćdziesiąta rocznicę budowy)*, „Rocznik Krakowski", t. 60, 1994, s. 78, 80–81, 92. D. Lulewicz, *Z dziejów kolei*..., s. 261–262 (autor powtarza ustalenia i argumentacje W. Komorowskiego).

16 W. Komorowski, *Pierwszy krakowski*..., s. 93.

17 P. Krakowski, *Fasada dziewiętnastowieczna. Ze studiów nad architekturą wieku XIX*, „Zeszyty Naukowe Uniwersytetu Jagiellońskiego. Prace z Historii Sztuki", t. 12, 1981, s. 55.



il. 9: Przekrój poprzeczny hali („wiązanie żelazne na halli przy dworcu kolei żelaznej w Krakowie"). Rysunek w szkicowniku Anzelma Dobromira Krysińskiego, 1860 r. (Muzeum Narodowe w Krakowie, nr inw. III-r.a. 1891/13 recto)



il. 10: 10. Fragment przekroju podłużnego hali („przecięcie podłużne hali…"). Rysunek w szkicowniku Anzelma Dobromira Krysińskiego, 1860 r. (Muzeum Narodowe w Krakowie, nr inw. III-r.a. 1891/13 recto)

tradycji bram miejskich i w nowoczesny sposób trawestował ich funkcje łączenia ze światem[18].

Dworzec krakowski od początku budził zainteresowanie nie tylko szerokiej publiczności, ale i profesjonalistów, zwłaszcza ze względu na fakt, że był pierwszą w naszej części Europy budowlą kolejową z halą peronową żelaznej konstrukcji[19]. Właśnie architektom zawdzięczamy pierwsze jej pomiary, które dochowały się do naszych czasów, co jest ważne wobec faktu, że oryginalne plany Rosenbauma spłonęły w pożarze Archiwum Głównego Akt Nowych podczas powstania warszawskiego[20]. W 1860 r. świeżo promowany absolwent Wydziału Budownictwa warszawskiej Szkoły Sztuk Pięknych, Anzelm Dobromir Krysiński, wybrał się w dwuletnią podróż stypendialną do Europy zachodniej, przebywając kolejno we Włoszech, Paryżu, Londynie i Niemczech[21]. Na początku był jednak Kraków, gdzie Krysiński uwiecznił w podróżnym notatniku szczegóły katedry, kościoła św. Krzyża, uniwersyteckiego Collegium Maius i właśnie dworca kolei żelaznej[22] (**il. 8–10**). Dzięki owym szkicom, w których rysownik z inżynierską dokładnością zanotował wymiary, znamy postać i wielkość hali peronowej, a zwłaszcza kształt jej „żelaznych wiązań". Precyzję rysunków Krysińskiego potwierdzają późniejsze o ćwierć wieku pomiary geodezyjne (**il. 11**).

Najstarsze zdjęcie hali, wykonane w 1873 r. (**il. 12**), pochodzi ze zbiorów Muzeum Techniki w Wiedniu (*Technisches Museum Wien*). Ukazuje oprócz samej hali (z której właśnie wyjeżdża lokomotywa[23]) także południową część dworca już po

18 Z. Ostrowska-Kębłowska, *Architektura i budownictwo w Poznaniu w latach 1780–1880*, Poznańskie Towarzystwo Przyjaciół Nauk, Wydział Nauk o Sztuce, „Prace Komisji Historii Sztuki", t. 13, Warszawa–Poznań 1982, s. 395. Zob. też C.L.V. Meeks, *The Railroad Station. An Architectural History*, New Haven 1956, s. 39–40. N. Pevsner, *A History of Building Types*, Princeton 1970, s. 228.

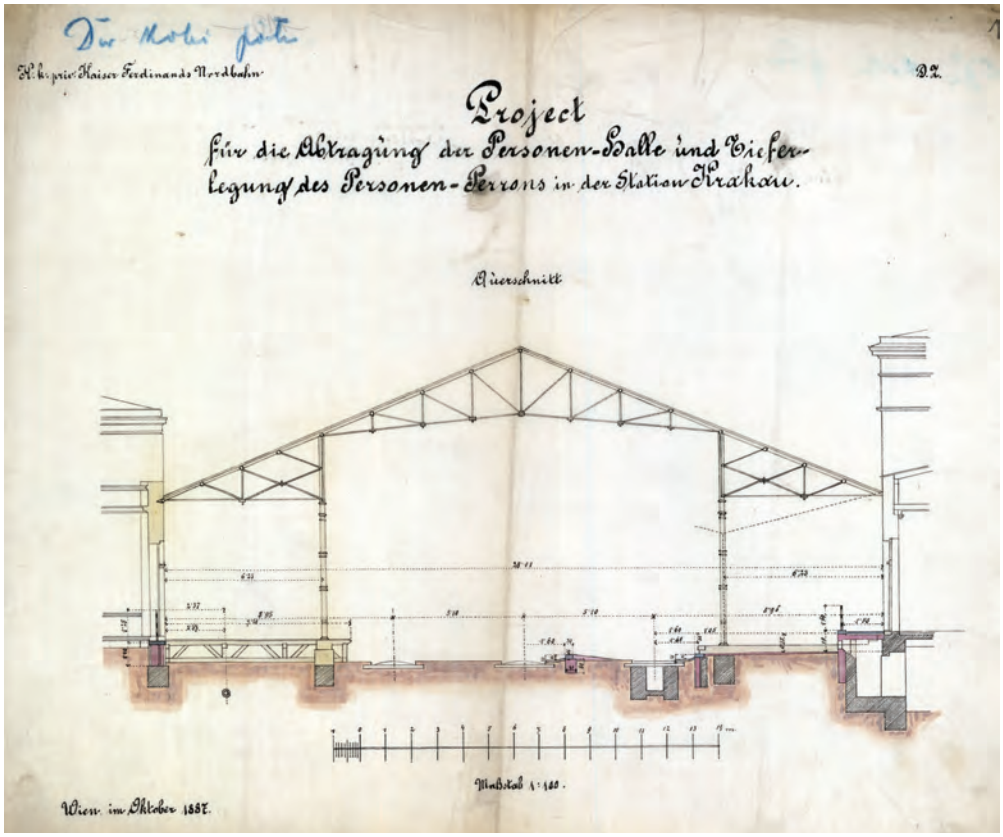
19 W. Komorowski, *Pierwszy krakowski*..., s. 93.

20 W. Komorowski, A. Sudacka, *Architektura linii kolejowej Karola Ludwika*, „Kwartalnik Architektury i Urbanistyki" 1995, z. 2, s. 133.

21 J. Samujłło, *Krysiński Anzelm Dobromir (1836–1885)*, [w:] *PSB*, t. 15, s. 475–476. http://baretti-saga.pl/rodziny/krysińscy/anzelm_dobromir_krysinski.html, 29.02.2016.

22 Muzeum Narodowe w Krakowie, nr inw. III-r.a.1891, A.D. Krysiński, *Szkicownik z notatkami z podróży do Krakowa, Wiednia, Florencji i innych miast*. Zob. *Katalog rysunków architektonicznych ze zbiorów Muzeum Narodowego w Krakowie. Cracoviana*, cz. 2, oprac. W. Mossakowska, „Biblioteka Muzealnictwa i Ochrony Zabytków" seria A, 14, 1986, s. 37–38, poz. 164–166.

23 To unikatowy parowóz serii KFNB VIII (czyli należący do Kolei Północnej Cesarza Ferdynanda), późniejszej kkStb 289. Według Dominika Lulewicza jest to lokomotywa zbudowana w Staatseisenbahngesselschaft w Wiedniu prawdopodobnie na przełomie lat czterdziestych i pięćdziesiątych XIX w. Cechą jej konstrukcji – niezmiernie rzadką – był siodłowy zbiornik na wodę umieszczony na kotle. Zachował się jeden egzemplarz serii, w Muzeum Kolejnictwa w Strasshof koło Wiednia.



il. 11: Przekrój poprzeczny hali z widokiem w kierunku południowym, 1873 r. Z prawej przekrój przez parterową część dworca (plan pomiarowy z zasobu Archiwum Narodowego w Krakowie, ABM, sygn. ul. Lubicz 8 [fascykuł 517], repr. Małgorzata Multarzyńska-Janikowska)

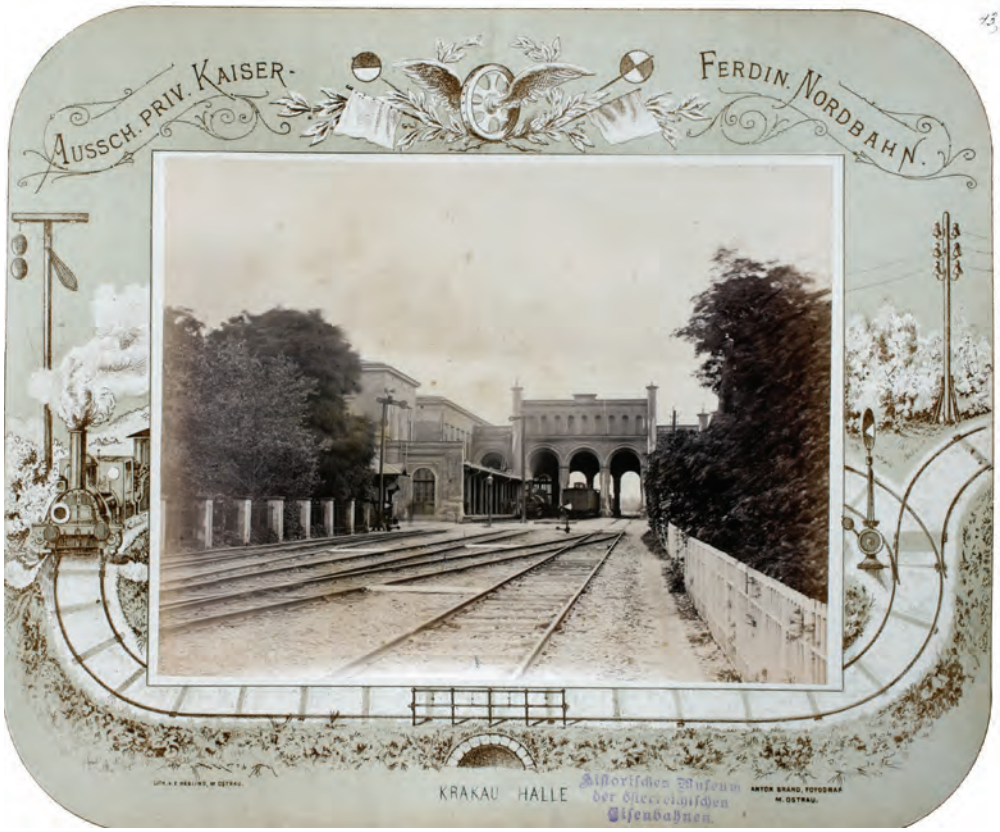
przebudowie w latach 1869–1871[24] (**il. 13**). Fasadę dworca po przebudowie zanotował zasłużony dla krakowskiej fotografii Walery Rzewuski (**il. 14**).

Warto zaprezentować jeszcze jedną fotografię dworca, wykonaną po drugiej jego przebudowie, w latach 1892–1893[25], a tuż przed zburzeniem hali peronowej (przed 1900 r., **il. 15**). W półwiecznym okresie istnienia w zewnętrznym jej wyglądzie nic się nie zmieniło, przetrwały nawet drobne szczegóły zdobnicze w postaci dekoracji nad łukami bram wjazdowych oraz sterczyn na pylonach.

Najstarsze fotografie zanotowały również kolejowe obiekty inżynieryjne znajdujące się w obrębie Krakowa – mosty nad Starą i Nową Wisłą. Budowle te były związane z linią Karola Ludwika (*Carl Ludwig-Bahn*), która rozpoczynała swój bieg w Krakowie, a kończyła na granicy monarchii habsburskiej z Rosją w Podwołoczyskach, wcześniej przechodząc przez Lwów. Kolej tę budowano (z przerwami)

24 W. Komorowski, *Stacja kolejowa*... s. 100–103.

25 Tamże, s. 106–107.



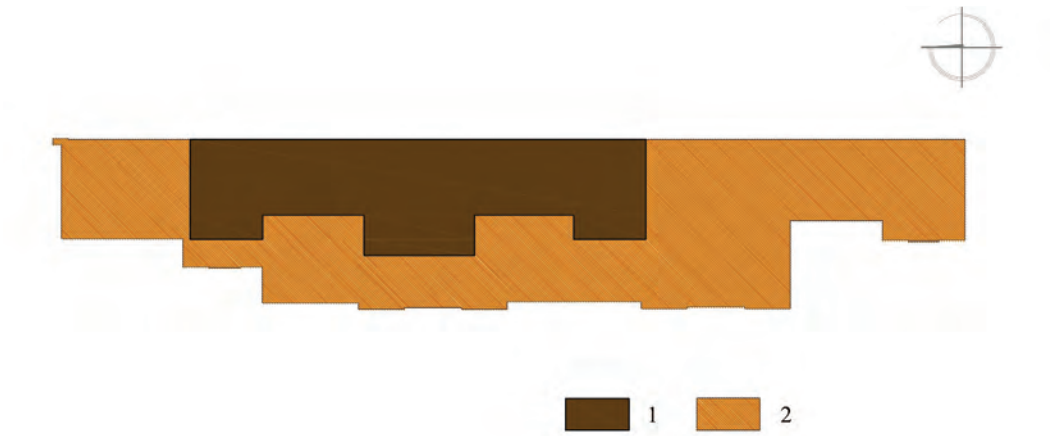
il. 12: Hala peronowa i dworzec kolejowy w widoku od południa, 1873 r. (zbiory Muzeum Techniki [Technisches Museum] w Wiedniu, sygn. EA-000071-43_S46_1404675)

w latach 1850–1871, pierwszy jej odcinek, z Krakowa do Dębicy, otwarto w 1856 r. Był to jeden z tych fragmentów linii, który zakładano pospiesznie w warunkach zagrożenia w związku z wojną krymską (1853)[26]. Stąd w dużym stopniu miał charakter przejściowy. Pierwsze budowle inżynieryjne, zwłaszcza większe, były prowizoryczne, z reguły *amerykańskiej konstrukcji*, z torowiskiem na wysokich palach, bitych gęsto w dno rzeki i jej brzegi (pierwszy pociąg przejechał po drewnianym moście nad Starą Wisłą 1 października 1855 r.)[27]. Na początku lat sześćdziesiątych przystąpiono do ich wymiany na konstrukcje stałe. Najpierw powstał most nad starym, wysychającym korytem Wisły na Grzegórzkach[28]

26 J. Demel, *Stosunki gospodarcze...*, s. 144–145, 150–154.W. Komorowski, A. Sudacka, *Architektura linii...*, s. 129–131.

27 J. Demel, *Stosunki gospodarcze...*, s. 151. W. Komorowski, A. Sudacka, *Architektura linii...*, s. 139.

28 Po zasypaniu Starej Wisły w latach 1878–1880 most stał się wiaduktem i jako taki jest użytkowany do dzisiaj, niestety jego dni są policzone.



il. 13: Rzut dworca kolejowego Kraków Główny Osobowy z zaznaczeniem murów pierwszego budynku. Rysunek Łukasza Holcera według wskazówek Waldemara Komorowskiego w oparciu o rekonstrukcję Marka Łukacza.
Legenda: 1. Dworzec kolejowy z lat 1844–1847, 2. Rozbudowy

(**il. 16–17**). Jak pisano w chwili oddania do użytku (23 listopada 1863 r.[29]), *leży on na pięciu łukach szeroko rozpiętych, z cegły wysklepionych, spoczywających na kamiennych słupach*[30]. Oprócz filarów („słupów") kamień został użyty także do budowy balustrad, dzisiaj już nieistniejących, i niewielkich blankowanych wieżyczek na przyczółkach, nawiązujących do starej, jeszcze rzymskiej tradycji inkastelowania mostów, które parafrazowane w dziewiętnastowiecznych budowlach kolejowych otrzymywały monumentalne niekiedy kształty, jak w przypadku mostu na Wiśle pod Tczewem, zbudowanego w latach 1851–1857 według projektu Carla Lentze (konstrukcja) i Friedricha Augusta Stülera (architektura)[31]. Most krakowski, choć mniejszy, niewiele ustępuje tczewskiemu pod względem walorów artystycznych i do dziś imponuje jakością i precyzją wykonania. Niestety nie znamy jego twórcy. Zachowała się wszak fotografia ukazująca wczesny etap budowy, gdy stały już filary i przystąpiono do wznoszenia drewnianych krążyn pod murowane łuki. Urodę konstrukcji ukazuje fotografia nieznanego autora, wykonana z miejsca, w którym poprzez arkady mostu otwiera się daleka perspektywa z Wawelem w tle.

Most na Nowej Wiśle, łączący jej brzegi kazimierski i podgórski[32] (**il. 18**), powstał niewiele później. Prace rozpoczęte wiosną 1864 r., ukończono na początku

29 J. Demel, *Stosunki gospodarcze...*, s. 165.

30 „Czas" 1863, nr 267, s. 3.

31 E. Bőrsch-Supan, *Berliner Baukunst nach Schinkel 1840–1870*, München 1977, s. 698.

32 J. Purchla, *Krakowskie mosty wiślane i ich znaczenie dla rozwoju przestrzennego miasta w XIX i XX w.*, „Teka Komisji Architektury i Urbanistyki O/PAN w Krakowie", t. 15, 1981, s. 31.

il. 14: Dworzec kolejowy w Krakowie po przebudowie w latach 1869–1871, widok od południowego zachodu. Fotografia na kartonie firmowym Walerego Rzewuskiego (kolekcja rodziny Maślankiewiczów, reprodukcja w zbiorach Pracowni Ikonografii Krakowa Muzeum Narodowego w Krakowie, nr ewid. 3759)

il. 15: Dworzec kolejowy w Krakowie po przebudowie w latach 1892–1893, widok od południowego wschodu. Z lewej południowa część dworca, z prawej fragment bramy w czołowej ścianie hali peronowej. Na pierwszym planie przejazd przez tory w ciągu ulicy Lubicz (w tym miejscu w latach 1897–1898 powstało dwupoziomowe skrzyżowanie wg projektu Teodora Talowskiego)
(fotografia w Muzeum Historycznym Miasta Krakowa, nr inw. MHK-Fs 21366-IX-3)

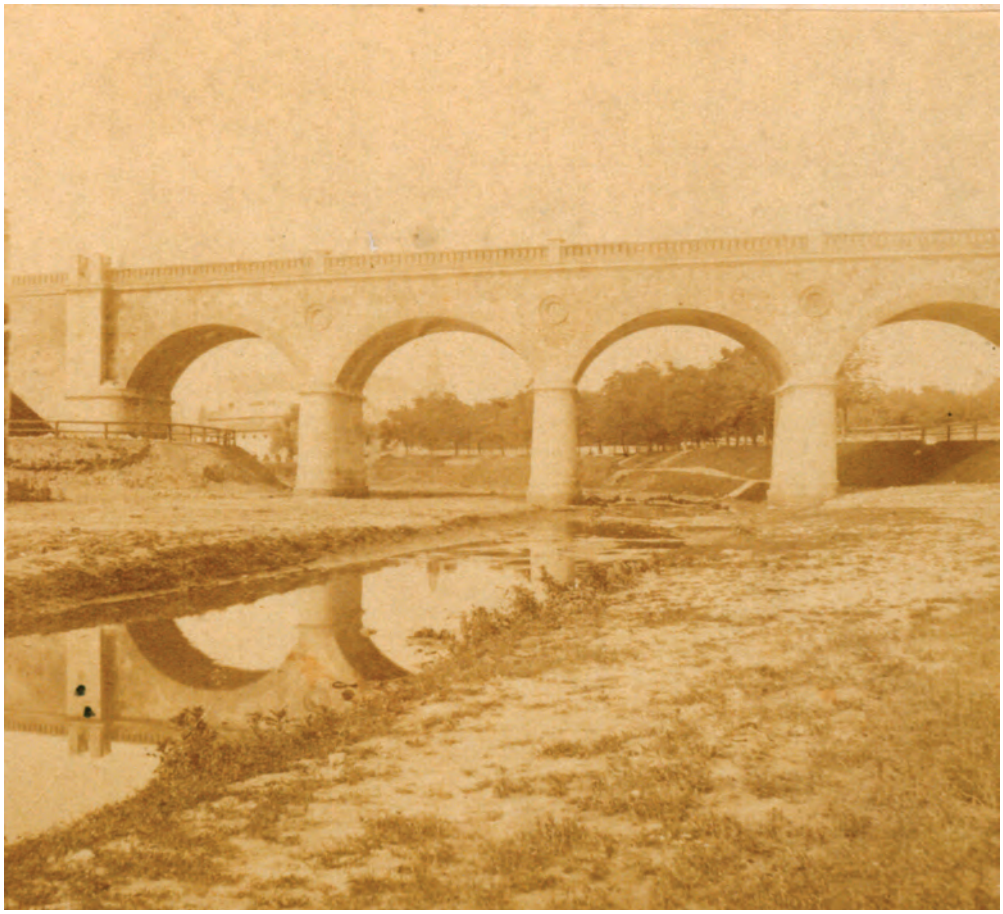
il. 16: Budowa mostu nad Starą Wisłą na szlaku Kolei Karola Ludwika. Jedna z dwóch fotografii stereoskopowych, wykonanych zapewne latem 1863 r. Za krążynami wznoszonymi pod budowę murowanych przęseł widoczny jest prowizoryczny most drewniany (Archiwum Narodowe w Krakowie, Zbiór Fotograficzny, sygn. A III/690)

grudnia[33]. *Most ten jest systemu kratowego amerykańskiej konstrukcji Schiffkorna w fabryce ceptowskiej* [Zöptau, obecnie Sobotin koło Šumperku] *na Morawie zrobiony, ma 5 przęseł spoczywających na słupach drewnianych* [recte: kamiennych]*, dług. wym. 100 sążni wiedeńskich*[34]. Fotografia ukazuje go przed modernizacją w 1884 r., gdy konstrukcja niebyt udanego systemu Schiffkorna ustąpiła przęsłom kratownicowym nowego typu[35]. Przyczółki mostu miały formę bram z wieżyczkami wyższymi niż na moście nad Starą Wisłą. Wieżyczki widoczne są na litografii

33 J. Demel, *Stosunki gospodarcze*..., s. 165.

34 „Czas" 1864, nr 205, s. 3.

35 W. Komorowski, *Koleje prawobrzeżnego Krakowa*, „Rocznik Krakowski", t. 67, 2001, s. 96–97.



il. 17: Most na Starej Wiśle w widoku od strony wschodniej (z Grzegórzek). Jedna z dwóch fotografii stereoskopowych, wykonanych zapewne w drugiej połowie lat sześćdziesiątych XIX w. (Archiwum Narodowe w Krakowie, Zbiór Fotograficzny, sygn. A III/669)

wykonanej w 1875 r. według rysunku Jędrzeja Brydaka, w odległej perspektywie z Krzemionek Podgórskich (**il. 19**).

Wróćmy do czasów tuż po włączeniu Kolei Krakowsko-Górnośląskiej do ruchu (otwarcie 13 października 1847 r.)[36]. Pierwsze jazdy koleją żelazną traktowano nie tylko i nie tyle, jako sposobność do znacznie szybszego odbycia podróży niż dyliżansem ciągniętym przez konie, co jako możliwość zapoznania się z ową „machiną", która konie zastąpiła[37]. Nie bez powodu więc pierwsze rozkłady

36 J. Demel, *Początki kolei*..., s. 23.

37 Tamże, s. 25–26. J. Demel, *Stosunki gospodarcze*..., s. 165.

il. 18: Most na Nowej Wiśle (z przęsłami systemu Schiffkorna) w widoku z brzegu kazimierskiego. Jedna z dwóch fotografii stereoskopowych, wykonanych zapewne w latach siedemdziesiątych XIX w. (Archiwum Narodowe w Krakowie, Zbiór Fotograficzny, sygn. A III/252)

jazdy (**il. 20**) były zdobione wizerunkiem parowozu[38], podobnie jak dzisiejsze anonse o podróży lotniczej bywają uzupełniane sylwetą boeinga, airbusa czy innego metalowego ptaka.

Najwdzięczniejszym wśród przedstawień kolei w Krakowie jest obraz Teodora Baltazara Stachowicza – artysty słabego, ale malującego z wielką admiracją krakowskie tematy – który na tle pejzażu uwiecznił pędzącą lokomotywę (**il. 21**).

38 Rysunek jadącej lokomotywy został skopiowany z ilustracji na stronie tytułowej dziełka: J. Rutkowski, *Parochód diabłem czyli przesądy gminu*, Warszawa 1847.

Świeżo uruchomiona kolej stanowiła asumpt dla „połączenia starego z nowym". I stąd niewielkich rozmiarów obrazek wydaje się być czymś więcej niż tylko kronikarskim zapisem konkretnego wydarzenia. Być może należy widzieć w nim rodzaj alegorii – konfrontację ikony nowoczesności – lokomotywy – z sielską okolicą Krakowa. Trzeba zaznaczyć, że nie jest to miejsce wyimaginowane, jeszcze dziś możemy go zlokalizować w terenie, choć gęsto już zabudowanym. Po lewej w głębi, pod smugą dymu z parowozu, widoczne jest wzgórze Sikornika z kopcem Kościuszki, po prawej dalsza część pasma Sowińca. Wzdłuż torów biegnie droga – obecna ulica Balicka. Jedzie nią dwukonny zaprzęg, z wieśniakiem na furmance wywijającym batem. Być może to aluzja do powszechnych w pionierskim okresie kolei obaw o negatywne oddziaływanie nowego środka lokomocji na życie codzienne, mocnych zwłaszcza u ludności wiejskiej[39]. Ale ani woźnica nie wydaje się być przerażony, ani konie spłoszone. Może kluczowa dla przedstawienia jest umieszczona w jego geometrycznym środku figura Matki Bożej na monumentalnej kolumnie. Figura też zresztą nie jest wyimaginowana, do dziś stoi przy ulicy Balickiej[40], choć nie tak blisko torów kolejowych jak na obrazie. Ale

39 Tamże, s. 9–10. Wierszowany tekst konduktora Drogi Żelaznej Warszawsko-Wiedeńskiej o konsternacji weselników na widok nadjeżdżającej lokomotywy.

Stach żeni się z Baśką, dziewuchą urodną
I sam będąc rześki, pojął siebie godną.
I gdy tak swobodnie bawią się wesoło
Babsko siwowłose wpada w chłopków koło,
I krzyczy: – „Bies leci! Gwałtu reta leci
Uciekajta żywo, uciekajta dzieci.
Żydzi, Żydówki, Żydzięta,
Bierzta krowy i cielęta!
Chrześcijanie do kaplicy,
Wy Żydkowie do bóżnicy –
Uciekajta, koniec świata.
Bies na nasą ziemię wlata."
Stanęły koło, zlękły się matrony
Chłopcy wybiegli, każdy jak szalony,
Starzy z niemi usta rozdziawili,
Klękli, z pokorą w pierś się uderzyli.
Turkot tętni do około,
Ziemia jęczy, skrzypią koła,
Dymem paszcz żelazna zieje,
Para pryska, wicher wieje,
Szary obłok widać z dala,
Co w powietrzu się przewala
I powoli w górę wzlata –
Ach! To chyba koniec świata!

40 M. Christian, *Problemy konserwatorskie Krakowa – z prac Komisji Konserwatorskiej Towarzystwa Miłośników Historii i Zabytków Krakowa w latach 1994–1997*, „Rocznik Krakowski", t. 63, 1997, s. 180.

il. 19: Most kolejowy na Nowej Wiśle między Kazimierzem a Podgórzem w widoku z Krzemionek Podgórskich. Fragment panoramy Krakowa autorstwa Jędrzeja Brydaka z 1875 r., na pierwszym planie zabudowania Podgórza. Pociąg zbliżający się do mostu jedzie szlakiem ze stacji Kraków do stacji Bieżanów na linii Karola Ludwika (Muzeum Narodowe w Krakowie, nr inw. III-ryc. 56/IV)

też nie jest tak wielka jak u Stachowicza. Jeżeli została wyolbrzymiona, a nie było to niezręcznością malarza, to może jej monumentalizacja miała oznaczać stałość *sacrum* wobec coraz szybciej zmieniających się warunków życia, upostaciowanych w pędzącej lokomotywie. Figura jest wyobrażeniem w typie Immaculaty – Niewiasty Apokaliptycznej (w wizji św. Jana), z gwiaździstą koroną, w niebieskim płaszczu, stojącą na księżycu. Należałoby w niej chyba widzieć orędowniczkę ludzi w konfrontacji z przyszłością, choćby i optymistyczną, ale zawsze nieznaną.

W każdym razie lokomotywa wpada w kadr z impetem, zwiastując nowe horyzonty. Znamienne, że właśnie w tym wypadku malarz się pomylił. Nazwę „Kraków", widoczną na walczaku, nosiła lokomotywa służąca przewozom pasażerskim, a jak wykazał Dominik Lulewicz, parowóz z obrazu Stachowicza ciągnął składy towarowe[41]. Jednak czy była to nieświadoma, czy też zamierzona pomyłka

41 Parowóz o układzie osi 1-2-0, z jedną osią toczną z przodu, dwie napędnymi w środku i mający „zero osi tocznych z tyłu". Terminologia niemieckojęzycznaokreśla ten układ jako 1B (B-2 osie napędne).W 1847 r. Towarzystwo Kolei Krakowsko-Górnośląskiej zakupiło w fabryce Augusta Borsiga w Berlinie cztery lokomotywy o układzie osi 1A1 (z jedną osią napędną w środku) i dwie 1B (z dwiema osiami napędnymi). Lokomotywy z dwiema osiami napędnymi miały koła o mniejszej średnicy niż parowozy

KRAKÓW.

Kolej żelazna Krakowsko-Górno-Szlązka.

Przewóz osób i towarów na naszéj Kolei żelaznéj rozpoczyna się, z dniem 13 b. m. w 2ch pociągach codziennych jako to:

a) z Krakowa:

O godzinie 9téj minut 30 z rana, dla złączenia się z pociągami do Wiednia i Wrocławia;

i o godzinie 4téj minut 50 po południu. —

b) z Mysłowic:

O godzinie 6téj z rana

i o godzinie 4téj minut 15 po południu.

Kraków / Wrocław

w Październiku 1847 r.

(1r.) **Dyrekcya.**

il. 20: Anons o uruchomieniu linii kolejowej krakowsko-górnośląskiej. „Gazeta Krakowska" 1847, nr 234 z 13 października 1847, s. 1

il. 21: Teodor Baltazar Stachowicz, Podkrakowski pejzaż (Balice) z lokomotywą Kraków, obraz olejny (Muzeum Historyczne Miasta Krakowa, nr inw. MHK-202-III)

twórcy – nie ma większego znaczenia. Dumny napis „Kraków", jak na flagowym okręcie, oznaczał, że rodzinne miasto malarza „zawiera styczność" z „większą połową świata".

Mam nadzieję, że powyższe stwierdzenia nie są nadinterpretacją; można tylko żałować, że nie mieliśmy takich piewców nowoczesności jak William Turner, który w arcydziele *Rain, Steam and Speed. The Great Western Railway* (National Gallery, Londyn) z 1844 r. zawarł kwintesencję dynamiki owych czasów, ukazując sylwetę lokomotywy wyłaniającej się w pędzie z żywiołu natury. W kwestii kolejowej większe osiągnięcia mieliśmy w literaturze. Zygmunt Krasiński następująco pisał o swych wrażeniach na widok lokomotywy na dworcu w Kolonii w 1844 r. *Czekałem do 9 i ½ w wieczór na parowe wozy. Wreszcie spod kolumn portyku ujrzałem wśród ciemności pędzącą maszynę – czarną, z dwoma purpurowymi latarniami – szatan z oczami dwoma krwią zaszłymi. Tak serce uderzyło jak dzwon w piersiach!*[42]

il. 22: Wyobrażenie lokomotywy „Kraków" – dzieło złotnicze z pracowni Karola Modesa, 1852 r., srebro, długość 100 mm, wysokość 37 mm (Muzeum Historyczne Miasta Krakowa, nr inw. MHK 177/BrK)

osobowe, ale większą moc silnika i były przeznaczone do pociągów towarowych obsługujących zagłębie jaworznickie, na linii Szczakowa – Kraków. Pociągi pasażerskie były obsługiwane przez parowozy o układzie osi 1A1. Panu Dominikowi Lulewiczowi składam serdeczne podziękowania za udzielenie powyższych informacji.

42 Z. Krasiński, *Sto listów do Delfiny*, wyboru dokonał i wstępem opatrzył J. Kott, Gdańsk 2000, s. 129, list do Delfiny Potockiej z 9 lipca 1844 r.

Kończąc, wróćmy do początku, do owej lokomotywy z domu Kirchmajera. Wizerunek parowozu był w pionierskich latach kolei symbolem nowych czasów, nowych horyzontów i nowych perspektyw. Stał się od razu powszechnie zrozumiałym znakiem, używanym w różnych okolicznościach. Podczas bankietu wydanego przez dyrekcję Kolei Krakowsko-Górnośląskiej z okazji położenia kamienia węgielnego pod dworzec krakowski (12 października 1844 r.) środkowy stół zdobiła wielka piramida, wyobrażająca lokomotyw [!, rodzaj męski], *któremu odpowiadały inne rozstawione na innych punktach z podobnymi kolei żelaznej godłami*[43].

Na zakończenie drobiazg, coś co dzisiaj nazwalibyśmy gadżetem. W Muzeum Historycznym Miasta Krakowa jest przechowywany niewielki „model" lokomotywy, z napisem „Kraków" – artefakt długości 100 mm, wykonany ze srebra przez krakowskiego złotnika Karola Modesa. To dar abdykacyjny króla kurkowego w Towarzystwie Strzeleckim z 1851 r., inżyniera kolejowego Józefa Schredera[44]. Naiwne w gruncie rzeczy, rozczulające zobrazowanie „machiny" – symbolu tamtych czasów, wskazuje jaką wagę przywiązuje się do symboli czyniących przełom w naszym życiu. Prostodusznie można by stwierdzić, że „nowe" wpisało się w prastare tradycje królewskiego miasta.

Bibliografia:

- Bąk C., *Kirchmayer (Kirchmajer) Wincenty Antoni (1791–1857)*, [w:] *Polski Słownik Biograficzny*, t. 12
- Bősrch-Supan E., *Berliner Baukunst nach Schinkel 1840–1870*, München 1977
- Bund J., *Rozwój kolejnictwa małopolskiego w okresie 80-lecia (1850–1930) działalności krakowskiej Izby Przemysłowo-Handlowej oraz przebieg starań o realizację ustawy koerberowskiej o budowie dróg wodnych*, Kraków [1930]
- Christian M., *Problemy konserwatorskie Krakowa – z prac Komisji Konserwatorskiej Towarzystwa Miłośników Historii i Zabytków Krakowa w latach 1994–1997*, „Rocznik Krakowski", t. 63, Kraków 1997
- „Czas" 1863, nr 267
- „Czas" 1864, nr 205
- Demel J., *Początki kolei żelaznej w Krakowie*, „Kraków Dawniej Dziś" 6, Kraków 1954
- Tenże, *Stosunki gospodarcze i społeczne Krakowa w latach 1853–1866*, „Biblioteka Krakowska" 112, Wrocław–Kraków 1958
- [Estreicher K.], *Miscellanea Grabosciana. Pierwsza podróż koleją żelazną*, „Rocznik Krakowski", t. 40, 1970
- „Gazeta Krakowska" 1845, nr 2
- „Gazeta Krakowska" 1846, nr 147
- „Gazeta Krakowska" 1846, nr 233
- http://baretti-saga.pl/rodziny/krysińscy/anzelm_dobromir_krysinski.html, 29.02.2016
- *Kalendarz Krakowski [Józefa Czecha] na rok 1850*
- *Katalog rysunków architektonicznych ze zbiorów Muzeum Narodowego w Krakowie. Cracoviana*, cz. 2, oprac. W. Mossakowska, „Biblioteka Muzealnictwa i Ochrony Zabytków" seria A, 14, 1986

43 J. Demel, *Początki kolei...*, s. 17–18.

44 G. Lichończak-Nurek, *„Tam na Celestacie...". Przewodnik po wystawie stałej „Z dziejów Krakowskiego Towarzystwa Kurkowego"*, Kraków 1997, s. 33.

- Komorowski W., *Architektura Rynku Głównego w Krakowie od założenia do dzisiaj*, [w:] E. Firlet, W. Komorowski, J.M. Małecki, M. Rokosz, *Rynek krakowski odkryty na nowo*, Kraków 2014
- Komorowski W., *Koleje prawobrzeżnego Krakowa*, „Rocznik Krakowski", t. 67, Kraków 2001
- Tenże, *Pierwszy krakowski dworzec kolejowy (w sto pięćdziesiąta rocznicę budowy)*, „Rocznik Krakowski", t. 60, 1994
- Tenże, *Stacja kolejowa Kraków Główny Osobowy*, „Rocznik Krakowski", t. 63, 1997
- Komorowski W., Sudacka A., *Architektura linii kolejowej Karola Ludwika*, „Kwartalnik Architektury i Urbanistyki" 1995, z. 2
- Krakowski P., *Fasada dziewiętnastowieczna. Ze studiów nad architekturą wieku XIX*, „Zeszyty Naukowe Uniwersytetu Jagiellońskiego. Prace z Historii Sztuki", t. 12, 1981
- Krasiński Z., *Sto listów do Delfiny*, wyboru dokonał i wstępem opatrzył J. Kott, Gdańsk 2000
- Krysiński A.D., *Szkicownik z notatkami z podróży do Krakowa, Wiednia, Florencji i innych miast*
- Lichończak-Nurek G., *„Tam na Celestacie...". Przewodnik po wystawie stałej „Z dziejów Krakowskiego Towarzystwa Kurkowego"*, Kraków 1997
- Lulewicz D., *Z dziejów kolei w Krakowie. Zabytkowy zespół stacji Kraków Główny Osobowy*, „Krzysztofory. Zeszyty Naukowe Muzeum Historycznego Miasta Krakowa", nr 23, 2014
- Mączyński J., *Kraków dawny i teraźniejszy z przeglądem jego okolic*, Kraków 1854
- Meeks C.L.V., *The Railroad Station. An Architectural History*, New Haven 1956
- Muzeum Narodowe w Krakowie, nr inw. III-r.a.1891
- Opaliński D., *Dzieje kolei normalnotorowych na obszarze byłej Galicji*, [w:] *Dzieje kolei w Polsce*, red. D. Keller, Rybnik 2012
- Ostrowska-Kębłowska Z., *Architektura i budownictwo w Poznaniu w latach 1780–1880*, Poznańskie Towarzystwo Przyjaciół Nauk, Wydział Nauk o Sztuce, „Prace Komisji Historii Sztuki", t. 13, Warszawa–Poznań 1982
- Pevsner N., *A History of Building Types*, Princeton 1970
- Purchla J., *Krakowskie mosty wiślane i ich znaczenie dla rozwoju przestrzennego miasta w XIX i XX w.*, „Teka Komisji Architektury i Urbanistyki O/PAN w Krakowie", t. 15, 1981
- Purchla J., *Matecznik polski. Pozaekonomiczne czynniki rozwoju Krakowa w okresie autonomii galicyjskiej*, Kraków 1992
- Rutkowski J., *Parochód diabłem czyli przesądy gminu*, Warszawa 1847
- Samujłło J., *Krysiński Anzelm Dobromir (1836–1885)*, [w:] *Polski Słownik Biograficzny*, t. 15
- Świątek H., *Godła mieszczańskie na kamienicach krakowskich w pierwszej połowie wieku XIX z tarczami typu clipeus*, „Krzysztofory. Zeszyty Naukowe Muzeum Historycznego Miasta Krakowa", nr 13, 1986
- Wierzbicki L., *rozwój sieci żelaznych w Galicji od roku 1847 włącznie do roku 1890*, Lwów 1907 (odbitka z „Czasopismo Technicznego", Lwów 1907, nr 21–24)

Waldemar Komorowski, The Oldest Views of Railroad in Cracow

The Republic of Cracow, a miniature-state located at the point where the borders of all three occupying superpowers converged, politically dependent on the superpowers yet enjoying some economic autonomy, was eager to participate in one of the most significant economic ventures of the 19th century which was likely to bring profits, i.e. building a railway line.

Bold ideas of creating a major railway line of the Eastern Europe were being conceived, railway lines connecting Petersburg and Vienna, London and Asia. All these calculations and plans came to naught when the builders of the Warsaw-Vienna Railway decided to run the line through Zagłębie area and Austrian authorities decided to run the main railway line of Galicia bypassing Cracow altogether. The dreams of Cracow becoming an important railway hub were finally shattered in 1846 when the Republic of Cracow was annexed by the Austrian Empire. What is left to our times, however, is the impressive building of one of

the largest and most beautiful railway stations in this part of Europe, central location of which shaped for many decades the development of the city.

The first railway images date back to the times still before the arrival of the railway in Cracow – they have a form of artistic impressions in the press or on buildings (e.g. Antoni W. Kirchmajer's house). The oldest railway buildings can easily be found in both cartographic records as well as in iconography. The first plans of Cracow Main Station date back to 1847 and 1858; there survived pictures of the Main Station itself, the most precious of which were executed by Anzelm Dobromir Krysiński in 1860. In the oldest photos one can find Cracow Main Station building as well as the most important engineering projects of the time, namely two bridges over the Vistula. Cracow is one of the first Polish cities in which railway is present not only in historiography but also in visual images.

Keywords:

Cracow, railways, Cracow Main Station (Kraków Główny), railway bridges on the Vistula River, iconography

Słowa kluczowe:

Kraków, kolej żelazna, dworzec kolejowy Kraków Główny Osobowy, kolejowe mosty wiślane, ikonografia – widoki budynków, pociągów i lokomotyw, wyobrażenia atrybutów kolei.

MARCIN MEDYŃSKI
(PTH o. Skarżysko-Kamienna)

OBIEKTY KOLEJOWE SKARŻYSKA-KAMIENNEJ NA POCZTÓWKACH I FOTOGRAFIACH SPRZED 1945 R. (PRZYCZYNEK DO IKONOGRAFII JAKO NAUKI POMOCNICZEJ HISTORII NAJNOWSZEJ)

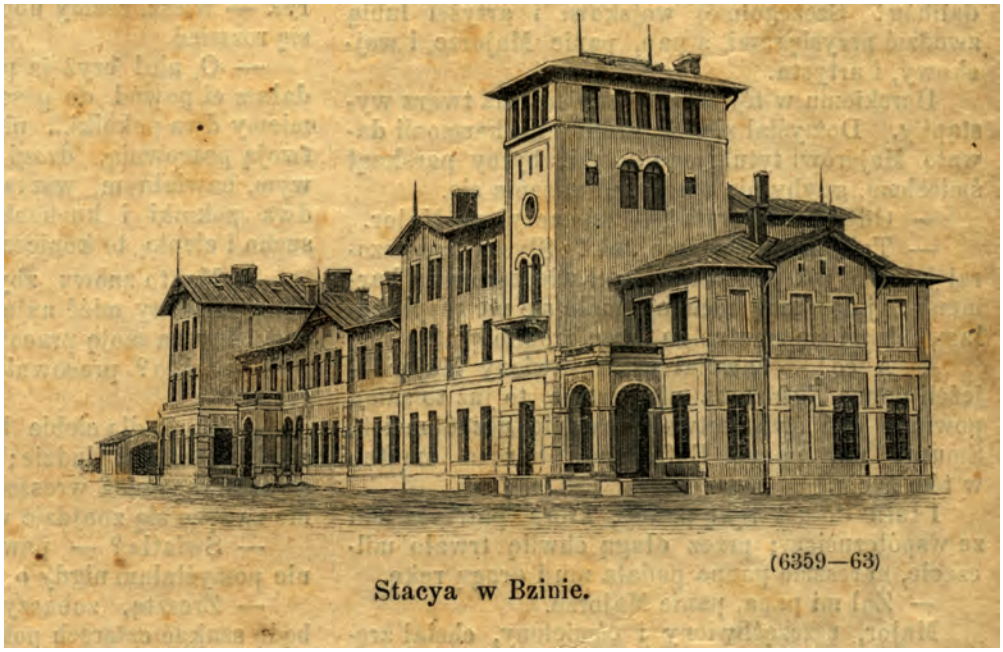
Józef Szymański definiując nauki pomocnicze historii pisze, że *mają* [one] *za zadanie zbieranie, opracowywanie i systematyzowanie źródeł historycznych pewnego typu, zawsze jednak na etapie krytyki źródłowej*, oraz wskazuje, że *naczelnym zadaniem nauk pomocniczych historii pozostaje owo „discernere vera ac falsa", ustalanie wartości informacyjnych źródeł pod względem ich formalnego charakteru i wiarygodności, a to w celu dalszego pożytkowania ich w procesie badania historycznego, gdzie źródło traktowane jest także jako fakt historyczny*[1].

Grupa dyscyplin nauk pomocniczych historii jest grupą otwartą, co przejawia się włączaniem kolejnych, które udoskonaliły zasady krytyki i zostały włączone trwale do warsztatu historyka. Jedną z tych nauk, która nie bez oporów zdobywa sobie wśród nich miejsce, jest ikonografia historyczna[2]. Stanisław Herbst definiując ikonografię historyczną stwierdził, że obejmuje ona *wszystkie plastyczne przedstawienia przedmiotów historycznych od szczegółów ubioru czy uzbrojenia, poprzez portret, krajobraz wiejski lub miejski, aż po zespół osób i rzeczy (zdarzenie), a postępy techniki rozszerzają jej pole działania z malarstwa, rzeźby i tkanin artystycznych na grafikę, fotografię i film.* [...] *Zadaniem ikonografii historycznej* [...] *jest ustalenie filiacji poszczególnych przekazów oraz krytyka ich wartości historycznej*[3]. Zaliczenie tej dyscypliny do nauk pomocniczych historii budzi wprawdzie, jak wspomniano, wątpliwości, lecz dla historii XIX i XX w. jest już raczej

1 J. Szymański, *Nauki pomocnicze historii*, Warszawa 2004, s. 9.

2 Z. Piech, *Czy ikonografia historyczna powinna być nauką pomocniczą historii?*, [w:] *Tradycje i perspektywy nauk pomocniczych historii w Polsce. Materiały z sympozjum w Uniwersytecie Jagiellońskim dnia 21–22 października 1993 roku profesorowi Zbigniewowi Perzanowskiemu przypisane*, red. M. Rokosz, Kraków 1995, s. 119.

3 [S. Herbst], *Ikonografia historyczna*, [w:] A. Gieysztor, *Zarys nauk pomocniczych historii*, Warszawa 1948, s. 300.



il. 1

faktem niekwestionowanym, w szczególności dzięki rozwojowi nowych rodzajów źródeł: fotografii i filmu.

Fotografia może być w wielu przypadkach pierwszorzędnym, a niekiedy jedynym źródłem dla historyka, jednakże właściwe jej wykorzystanie wymaga wiedzy o sposobie i warunkach jego powstania, jak również umiejętności specjalistycznej interpretacji, czyli krytyki fotografii[4]. Należy się zgodzić z Ireneuszem Ihnatowiczem, że *fotografia zbliża się nieco do roli samoistnego źródła*[5].

Ikonografia ma szczególne znaczenie dla historii kultury materialnej, dla której stanowi one jedną z trzech podstawowych grup źródeł (obok zabytków materialnych i źródeł pisanych)[6]. Cytowany już Stanisław Herbst słusznie zauważył, że *fotografia i film pozwalają kusić się o odtworzenie bryły trójwymiarowej. Pozwalają poznać szczegóły niedostrzeżone dawniej lub przekazane na piśmie przez obserwatorów niekompetentnych*[7]. Oczywistym jest, że fotografie, a w jeszcze większym stopniu pocztówki, będąc obrazem rzeczywistości, przedstawiają ją taką, jaką chcą tę rzeczywistość postrzegać jej obserwatorzy – jest to jednak skażenie każdej obserwacji, a fotografia zniekształca rzeczywistość w stosunkowo najmniejszym stopniu. Konieczna tu jest jednak analiza krytyczna źródła dla

4 I. Ihnatowicz, *Nauki pomocnicze historii XIX i XX wieku*, Warszawa 1990, s. 7, 69.

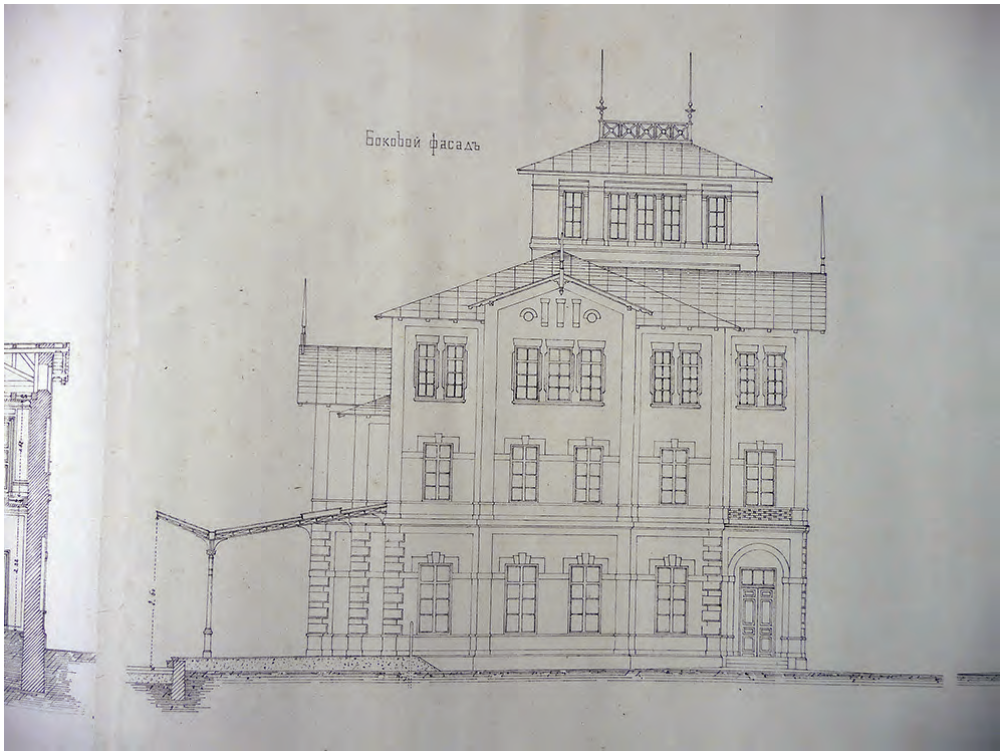
5 Tamże, s. 77.

6 Z. Piech, *Czy ikonografia historyczna...*, s. 123.

7 [S. Herbst], *Ikonografia...*, s. 302.

il. 2

il. 3



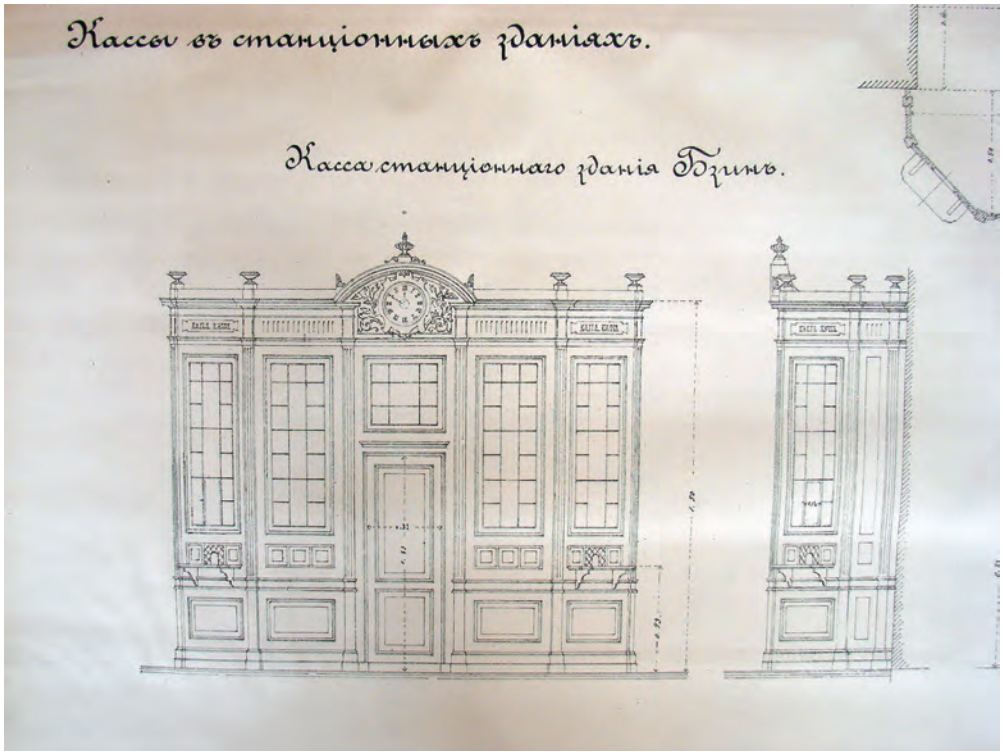
il. 4

wyodrębniania tego co w nich jest plastycznym odbiciem faktów optycznych a co intencją twórcy przekazu[8]. I. Ihnatowicz, analizując przyczyny deformacji przekazu fotograficznego, wskazał: „reżyserowanie" rzeczywistości, tj. uzupełnienie obiektu fotografowanego elementami obcymi, czyli tworzenie pewnej scenografii fałszującej rzeczywisty obraz; stosowanie specjalnego sprzętu (np. obiektywy) lub materiałów fotograficznych, które prowadzą do zniekształcenia rzeczywistego obrazu; stosowanie retuszu (na negatywie lub pozytywie), który ukrywa, przekształca lub uzupełnia sfotografowany obraz; stosowanie fotomontażu, polegającego na dodaniu do zdjęcia elementów innego obrazu; zafałszowanie podpisu/opisu zdjęcia[9].

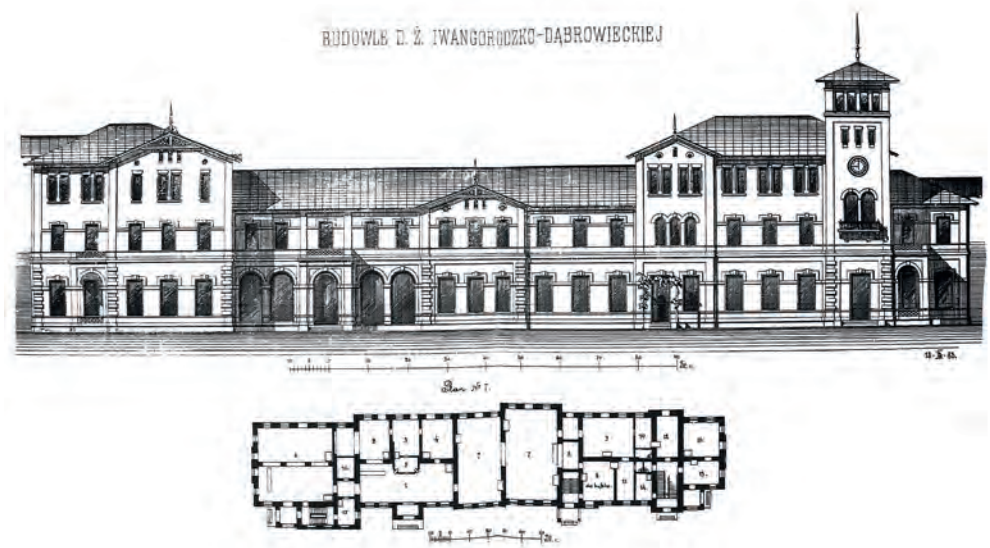
Obecnie zdjęcia i pocztówki wykorzystywane są coraz częściej w historycznych badaniach naukowych i popularnonaukowych. Odbiciem tego są pojawiające się publikacje bazujące m.in. na analizie tego materiału (np. seria prac

8 Tamże.

9 I. Ihnatowicz, *Nauki pomocnicze historii XIX i XX wieku...*, s. 73–74; tenże, *Nauki pomocnicze historii a sprawa warsztatu historyka czasów najnowszych*, „Dzieje Najnowsze" 1969, nr 4, s. 119.


Кассы въ станціонныхъ зданіяхъ.
Касса станціоннаго зданія Ѣзлинъ.

il. 5


BUDOWLE D. Ż. IWANGORODZKO-DĄBROWIECKIEJ

il. 6

il. 7

Tomasza Biesika o beskidzkich schroniskach górskich[10], czy interesujący nie tylko dla historyka I wojny światowej wybór pocztówkowych poloników propagandowych ze zbiorów Mikołaja Berczenki[11]), ukazują się poświęcone mu prace badawcze (choć więcej jest prac kulturoznawczych, niż *stricte* historycznych[12]), a także profesjonalnie opracowane katalogi[13]. Tematyce tej poświęcone są też projekty naukowe, np. realizowany w 2013 r. przez Tatrzański Park Narodowy oraz

10 T. Biesik, *Schroniska górskie dawniej i dziś. Beskid Mały, Śląski i Żywiecki*, Bielsko-Biała 1999; tenże, *Schroniska górskie dawniej i dziś. Beskid Mały i Beskid Śląski*, Bielsko-Biała 2013; tenże, *Schroniska górskie dawniej i dziś. Beskid Żywiecki*, Bielsko-Biała 2013; tenże, *Schroniska górskie dawniej i dziś. Beskid Makowski, Beskid Wyspowy, Gorce, Pieniny i Beskid Sądecki*, Bielsko-Biała 2013.

11 M. Berczenko, *I wojna światowa i sprawa polska na dawnych kartach pocztowych*, Rzeszów 2009.

12 Dla pocztówek, które mają uboższą literaturę, wypada zwrócić uwagę na: *Aksjosemiotyka karty pocztowej*, red. P. Banaś, Wrocław 1992; *Aksjosemiotyka karty pocztowej II*, red. P. Banaś, Wrocław–Warszawa 2004; P. Banaś, *Orbis pictus. Świat dawnej karty pocztowej*, Wrocław 2005.

13 Z katalogów pocztówek można wymienić np.: M. Calikowska, E. Krasińska-Kencka, A. Pietrzak, *Kresy Wschodnie dawnej Rzeczypospolitej. Katalog pocztówek*, Warszawa 2001; M. Biskup, K. Lorek, *Kielce na pocztówkach do roku 1945. Katalog*, Kielce 2010.

il. 8

Muzeum w Kieżmarku (Kežmarok) i współfinansowany przez Unię Europejską projekt *Obraz Tatr i Podtatrza utrwalony na kartach pocztowych*, w ramach którego zdigitalizowano i skatalogowano bogate zbiory pocztówek obu podmiotów oraz zorganizowano sesję *Od dagerotypu do fotopocztówki* (materiały z niej ukazały się drukiem)[14].

Wśród cech istotnych dla poznania źródła ikonograficznego wymienić można m.in. datację, określenie osoby zamawiającego, właściciela, celu wykonania, okoliczności powstania, a także analizę autentyczności i wiarygodności przekazu[15]. Podkreślenia wymaga zagadnienie zespołowości i źródła pochodzenia fotografii. Fotografia osadzona w pewnym kontekście, tj. zespole, z którego pochodzi czy terytorium, na których została wykonana, *może* [jak pisał I. Ihnatowicz] *dostarczyć historykowi więcej informacji, niż suma informacji wynikająca ze wszystkich fotografii rozpatrywanych pojedynczo i bez kontekstu*[16].

14 *Od dagerotypu do fotopocztówki. Materiały z sesji popularnonaukowej Zakopane 18–19 października 2013*, red. R. Kowalska, Zakopane 2013.

15 Z. Piech, *Czy ikonografia historyczna...*, s. 131.

16 I. Ihnatowicz, *Nauki pomocnicze historii XIX i XX wieku...*, s. 73, 77.

Kościół w Parafji Bzin
(Nowobudujący się)
Pod wezwaniem Św. Józefa Oblubieńca N. M. P.

il. 9

Zarysowane tu zagadnienia teoretyczne można zilustrować dokonując analizy dostępnej ikonografii fotograficznej i pocztówkowej jednego węzła kolejowego – Skarżyska-Kamiennej. Przedmiotem rozważań będą zdjęcia i pocztówki wykonane przed 1945 r.

Na dzisiejsze miasto Skarżysko-Kamienną składa się obszar kilku wsi, mających w większości średniowieczną metrykę: Bzin, Bzinek, Kamienna, Łyżwy, Milica, Rejów, a od 2000 r. także Pogorzałe i Skarżysko Książęce. Czynnikiem miastotwórczym stała się zbudowana na gruntach wsi Kamienna w latach 1883–1885 stacja Bzin (później Skarżysko, obecnie Skarżysko-Kamienna), najważniejszy węzeł Drogi Żelaznej Iwangrodzko-Dąbrowskiej (*Iwangorodo-Dombrowskaja żeleznaja doroga*).

Z budową kolei wiążą się pierwsze informacje o działalności fotografów w Kamiennej. W dniach od 23 do 28 października 1884 r. ukończone już obiekty kolejowe (także stację Bzin) uwiecznił podróżujący z komisją techniczną warszawski fotograf Konrad Brandel – wykonane na podstawie tych zdjęć drzeworyty posłużyły do zilustrowania artykułu Marcina Olszyńskiego w „Kłosach" z 15 stycznia 1885 r. **(il. 1)**[17]. Album ze zdjęciami najważniejszych obiektów

17 M. Medyński, *Budowa i otwarcie Drogi Żelaznej Iwangrodzko-Dąbrowskiej*, [w:] M. Medyński, J. Krauze, *Miasto kolejarzy nad Kamienną*, Skarżysko-Kamienna–Warszawa 2008, s. 60. O Konradzie Brandlu zob.: K. Lejko, *Warszawa w obiektywie Konrada Brandla*, Warszawa 1985, s. 13–31; D. Jackiewicz, *Konrad Brandel 1838–1920*, Warszawa 2015, s. 6–33; A. Maciesza, *Brandel Konrad*, [w:] *Polski słownik biograficzny* [dalej: *PSB*], t. 2, Kraków 1936, s. 385. Warto dodać, że Marcin Olszyński był również fotografem – razem z Brandlem pracował u Karola Beyera i został wspólnikiem (z Konradem i Władysławem Brandlami) założonej w 1865 r. firmy fotograficznej „Zakład Fotograficzny i Światłodrukarnia Konrad Brandel i S-ka" (wystąpił z niej jednak ok. 1870 r.); w latach 1865–1885 był też kierownikiem artystycznym tygodnika „Kłosy", w którym ukazał się opisany drzeworyt. K. Lejko, *Warszawa...*, s. 14 nn.; D. Jackiewicz, *Konrad Brandel...*, s. 11–12, 16; *Encyklopedia Warszawy*, Warszawa 1994, s. 575; A. Ryszkiewicz,

il. 10

tej kolei sprzedawał w 1885 r. fotograf Józef Grodzicki z Radomia[18]. Nie byli oni jedynymi, którzy zainteresowali się nową linią komunikacyjną, a i inne obiekty przyszłego miasta nie uszły później uwagi fotografów. Jednak pierwsze zakłady fotograficzne (B. Owsiany, Zofia Owsiana, a także Stanisława Odembska) powstały tu dopiero na początku XX w.

Jedyne przed I wojną pocztówki powielające techniką światłodruku zdjęcia obecnego Skarżyska-Kamiennej wydał potentat świętokrzyskiej karty widokowej – kielecki fotograf Stanisław Sanecki[19]. Prowadził on swą firmę od 1897 r., kiedy to kupił zakład pierwszego zawodowego fotografa kieleckiego, Władysława Krajewskiego (który działał już w 1863 r.). Krajewski wykonywał wiele zdjęć krajoznawczych Kielc i okolic. Sanecki kupił także klisze po zmarłym fotografie i wykorzystywał je, obok zdjęć zrobionych przez siebie, wydając pocztówki. Korzystał też z prac innych autorów, czego nie odnotowywał na pocztówkach – nie ma więc pewności, kto fotografował interesujące nas miejscowości. Dwie najwcześniejsze, wydane po 1905 r., przedstawiają wieś Rejów – zakład wielkopiecowy z lat trzydziestych XIX w. oraz kamieniołomy, z których zakład ten korzystał. Jednakże już wkrótce, ok. 1910 r., ukazały się dwie karty przedstawiające rejon

Olszyński Marcin, [w:] *PSB*, t. 24, Wrocław i in. 1979, s. 53–54.

18 M. Medyński, *Grodzicki Józef Ludwik*, [w:] *Skarżyski słownik biograficzny*, red. K. Zemeła, Skarżysko-Kamienna 2008, s. 86.

19 Więcej o S. Saneckim: M. Biskup, K. Lorek, *Kielce na pocztówkach do roku 1945*..., s. 33–34.

il. 11

stacji Skarżysko: dworzec kolejowy (*Stacja*) **(il. 2)** oraz *Ogólny widok* Kamiennej, fotografowany z wieży dworca **(il. 3)**[20]. O ile wygląd samej stacji przed 1914 r. jest znany w najdrobniejszych szczegółach z zachowanych rysunków projektowych **(il. 4–6)**[21], to wygląd peronów pokazuje nam jedynie to zdjęcie. Widać na nim np., że perony były częściowo oświetlone latarniami, a także, że nie zostały ostatecznie wykonane żadne wiaty i zadaszenia (mimo umieszczenia ich w projekcie, a także później deklarowanych zamiarów), a podróżni musieli niekiedy czekać na pociągi w skwarze, deszczu czy śniegu[22]. Ciekawy jest też obraz życia stacji – kolejarza i podróżnych. Infrastrukturę i otoczenie węzła pokazuje nam też wspomniany widok z wieży dworcowej – na pierwszym planie widać tory, wagony towarowe i pochylnię, prawdopodobnie wykorzystywaną przy rozładunku i załadunku wagonów lub przy nawęglaniu parowozów, widać też ładnie zagospodarowany pas gruntu oddzielający tory od zabudowy (względy ochrony przeciwpożarowej) oraz „wyrosłą na kolejowym zaczynie", z wyglądu całkowicie już miejską, osadę Kamienna.

20 Jeżeli nie wskazano inaczej, dokumentacja ikonograficzna pochodzi z kolekcji autora artykułu.

21 Archiwum Państwowe w Warszawie, Kolej Dęblin-Dąbrowa (zespół nr 1410), sygn. 69–81. Zob. też reprodukcje w: Z. Kiślański, *Budowle d. ż. Iwangorodzko-Dąbrowieckiej*, „Przegląd Techniczny" 1883, t. 17.

22 Zob. „Gazeta Radomska" 1887, nr 4 i 1894, nr 44.

il. 12 (wyżej) i il. 13 (niżej)

Wszystkie „skarżyskie" pocztówki Saneckiego wydano w wersjach czarno-białych i kolorowanych[23]. Jak popularna była tematyka kolejowa niech świadczy fakt, że widoki Rejowa ukazały się tylko raz, natomiast dworzec i widok ogólny miały wiele wydań, różniących się szczegółami opisów, datami „copyrightów" (15 maja 1910 r., 20 lipca 1910 r., 21 czerwca 1913 r.) czy numerami sektorów drukarskich.

23 Nakłady pocztówek S. Saneckiego wynosiły zazwyczaj 1000 sztuk, z czego 250 kolorowanych. J. Daniel, K. Marchel, *Kielce na dawnej pocztówce*, Kielce 1993, s. 188.

il. 14

Niektóre obiekty kolejowe widoczne są też na pamiątkowych zdjęciach grupowych, wykonywanych przed I wojną światową przez zawodowych fotografów pracownikom skarżyskiego węzła kolejowego. W 1899 r. łódzki fotograf A. Kulig sfotografował pracowników warsztatów na tle dużej parowozowni (towarowej) – wówczas nieotynkowanej, z otwartymi wrotami oraz wyraźnie widocznymi świetlikami i wywietrznikami na dachu **(il. 7)**. Zachowało się też wykonane przez

il. 15

zakład fotograficzny Stanisławy Odembskiej w Kamiennej zdjęcie grupy pracowników kolei z rodzinami przed wejściem do szpitalika kolejowego, zbudowanego na początku XX w. przy przejeździe kolejowym **(il. 8)**[24].

Dodać też warto, że pierwszą *stricte* skarżyską pocztówką była wydana w 1906 r. przez Teodora Piętkę z Wrocławia, nakładem komitetu budowy kościoła, reprodukcja projektu kościoła parafii Bzin[25], budowanego przede wszystkim ze składek pracowników kolei **(il. 9)**.

Znacznie cenniejsza poznawczo jest ikonografia z okresu I wojny światowej. Front przetaczał się wówczas przez Kamienną pięć razy. Każde wycofywanie się wojsk połączone było z niszczeniem infrastruktury (przede wszystkim kolejowej, palonej i wysadzanej w powietrze, a także telegraficznej i telefonicznej), a każde wkroczenie wojsk najeźdźczych – z dewastacjami, rabunkami i konfiskatami.

24 W zbiorach Anny i Jerzego Gębickich w Skarżysku-Kamiennej.

25 Kościół w Kamiennej (par. Bzin), zbudowany w latach 1908–1925 (obecnie pw. Najświętszego Serca Jezusowego w Skarżysku-Kamiennej), zaprojektował architekt artysta Józef Pius Dziekoński. Ostatecznie świątynia odbiega od projektu J.P. Dziekońskiego, który przedstawiono na pocztówce, gdyż hełmy wież w 1925 r. przeprojektowano i zbudowano według projektu arch. Franciszka Mączyńskiego. Zob. Archiwum Diecezjalne w Sandomierzu, Akta parafii św. Józefa w Skarżysku-Kamiennej, *Sprawozdanie z rachunków budowy kościoła w Bzinie. Rok 1897–1907*, b.p.; S. Koprowski, *Kalendarz katolicki parafji Kamienna na 1930 rok*, Radom [1929], s. 19–20 i 26; M. Medyński, *Rozwój sieci parafialnej na terenie miasta od XVII w. do 1939 r.*, „Znad Kamiennej. Skarżysko-Kamienna. Materiały i Studia" 1, Skarżysko-Kamienna 2007, s. 35–36.

il. 16

il. 17

Proboszcz cerkwi Aleksandr Swietłow pisał o pierwszym wkroczeniu Austriaków do Kamiennej w sierpniu 1914 r.: *austriaccy saperzy wysadzili linię kolejową, zepsuli ześrodkowanie zwrotnic, pompę wody, obcięli przewody telegraficzne, rozbili prawie wszystkie szkła w budynku stacyjnym i wszystkie latarnie elektryczne*[26]. Podobnie było i później, lecz brak źródeł pisanych, z których możemy poznać szczegóły.

Powstało jednak wówczas wiele fotografii dokumentujących kolejne etapy zniszczeń obiektów kolejowych, ich odbudowy i codzienności okupantów. Pierwszy etap – to dworzec spalony przez Niemców wycofujących się w 1914 r. (prawdopodobnie 29 października) **(il. 10)**. Sfotografował go porucznik lotnictwa rosyjskiej armii, Polak Jarosław Okulicz-Kozaryn[27], gdy z wypalonego budynku jeszcze unosił się dym[28].

Kolejne znane nam zdjęcie pochodzi ze zbioru pamiątek Miroslava Holomka i zostało wykonane w drugiej połowie maja 1915 r. **(il. 11)**. Uwieczniono na nim stan stacji wkrótce po wycofaniu się z tych terenów Rosjan, przy czym jest to najstarsze znane mi zdjęcie wykonane od strony podjazdu i jedyne, które przedstawia tę elewację przed dużą międzywojenną przebudową budynku dworcowego.

Liczne są zdjęcia dworca z okresu okupacji austro-węgierskiej z lat 1915–1918, przedstawiające elewację od strony torów. Z dokumentacji Miroslava Holomka pochodzą dwie fotografie całej bryły dworca z 1916 r. **(il. 12, 13)** oraz lokalu, w którym mieściła się Komenda Dworca (K.u.K. Bahnhofkommando) z jesieni 1915 r. **(il. 14)**. Widać na nich prowizoryczne zabezpieczenie okien budynku przed opadami atmosferycznymi i przystosowanie części pomieszczeń parteru do użytkowania ich przez administrację okupacyjną. Podobny stan

26 *Nasilija awstrijcew i niemciew nad prawosławnym duchowienstwom w Warszawskoj jeparchii*, „Warszawskij Jeparchial'nyj Listok" 1914, nr 20.

27 Jarosław Okulicz-Kozaryn (1888–1955). Od 1914 do 1916 r. walczył jako porucznik lotnictwa armii rosyjskiej; w 1915 r. obserwator I Armijnej eskadry w składzie 12. Armii, za zbombardowanie niemieckich składów amunicji odznaczony Orderem Świetego Jerzego. W 1916 r. wykładał w szkole obserwatorów lotniczych w Kijowie. Po odzyskaniu niepodległości szef Misji Wojskowej, wysłanej przez gen. Józefa Hallera na Syberię w celu ewakuacji do Polski 5. Dywizji Syberyjskiej. Zweryfikowany w stopniu majora, a w 1922 r. – podpułkownika, przydzielony do Dowództwa Okręgu Korpusu Nr III w Grodnie. W latach 1923–1925 zastępca szefa sztabu, później przeniesiony z korpusu oficerów aeronautyki do korpusu oficerów piechoty. Od 1927 r. dowódca 29 Pułku Strzelców Kaniowskich w Kaliszu, w 1928 r. awansowany na pułkownika z 1. lokatą w korpusie oficerów piechoty. Od 1938 r. dowódca Obrony Przeciwlotniczej Okręgu Korpusu Nr III w Grodnie. 14 września 1939 r. przybył do Wilna i przejął faktyczne dowództwo nad obroną miasta; po agresji ZSRR, 19 września nakazał wycofanie się wszystkich sił obrony w kierunku granicy z Litwą. Zmarł w Warszawie. Odznaczony był m.in. Krzyżem Srebrnym Orderu Virtuti Militari, Krzyżem Oficerskim Orderu Odrodzenia Polski, trzykrotnie Krzyżem Walecznych. Za: https://pl.wikipedia.org/wiki/Jaros%C5%82aw_Okulicz-Kozaryn, 22.03.2016.

28 Fotografia w zbiorach Ośrodka KARTA w Warszawie.

il. 18

przedstawia zdjęcie nieznanego autora **(il. 15)**, które posłużyło księgarzowi z Kamiennej, Rachmilowi Pfefferowi[29], do wykonania jednej z wydanych wówczas pocztówek, a także pocztówka wydna przez wiedeńską księgarnię Karla Schmelzera[30] **(il. 16)**. Ta właśnie kartka, dzięki umieszczonej na niej korespondencji,

29 Rachmil Pfeffer prowadził wówczas księgarnię i sprzedaż materiałów piśmiennych w Kamiennej przy ul. Targowej (dziś 3 Maja) 51. Urodził się 30 maja 1879 r. w Zwoleniu jako syn Benjamina i Haji-Kajli z Djamentów. Nie wiadomo, kiedy rozpoczął działalność w Kamiennej. W okresie międzywojennym przeniósł księgarnię i prowadzoną w niej kolekturę loterii w bardziej eksponowany punkt, na Staszica 16. Prowadził je aż do wkroczenia Niemców, którzy zamordowali go wraz z rodziną w 1942 r. w Treblince. M. Medyński, *Pfeffer Rachmil*, [w:] *Skarżyski słownik biograficzny*..., s. 171–172; Instytut Yad Vashem, A Page of Testimony nr nr 7708–7713. Wszystkie zdjęcia na pocztówkach Pfeffera sygnowane są monogramem „AK".

30 Karl Schmelzer wydał serię ośmiu pocztówek Skarżyska (Kamiennej) ze zdjęciami wykonanymi między październikiem 1915 r., a końcem lutego 1916 r. Księgarnia Schmelzera została założona w Wiedniu między 1900 a 1905 r.; mieściła się przy Strebenbastei 2 (Wiedeń I). Od stycznia 1905 r. objęła cały handel książkami i prasą na wszystkich stacjach austriackich kolei państwowych i wiedeńskiej kolei miejskiej. Przynajmniej od tegoż roku wydawała pocztówki przedstawiające Wiedeń, Dolną Austrię (np. Amstetten, Krems, Melk) i obszary cesarstwa należące obecnie do Włoch (np. Trieste – dziś Triest, Trafoi – dziś Stilfs, Bozen – dziś Bolzano). W czasie I wojny światowej firma wydawała serie kart pocztowych dla miast c. i k. Generalnego Gubernatorstwa Wojskowego w Polsce: kolorowe Radomia i Lublina oraz czarno-białe i kolorowane Iwangrodu (Dęblina). Po wojnie nadal drukowała pocztówki Wiednia. Księgarnia istnieje do dziś, obecnie jako Buchhandlung (Bahnhofsbuchhandlung) Karl Schmelzer – J. Bettenhausen w Wiedniu. A. Martino, *Die deutsche Leihbibliothek. Geschichte einer literarischen Institution (1756–1914)*, Wiesbaden 1990, s. 818; C. Haug, *Reisen und Lesen im Zeitalter der Industrialisierung. Die Geschichte des Bahnhofs- und*

il. 19

otwiera również zestawienie dokumentacji ikonograficznej z okresu dwudziestolecia międzywojennego. 5 czerwca 1919 r. napisano na niej: *Teraz stacyę odnawiają i powiększają o kilkanaście łokci*[31]. Uzyskujemy dzięki temu informację (nieuchwytną w innych źródłach) o czasie, w którym dokonano znacznej przebudowy dworca, tj. poszerzenia go w obie strony, zmiany liczby kondygnacji (nadbudowy i rozbiórki), stworzenia wejściowego portyku i balkonu nad nim, likwidacji wieży itd.

Wróćmy jednak do przebogatej ikonografii z lat 1914–1918. Całkowicie wypalone budynki dużej parowozowni wachlarzowej (po stronie osady Kamienna) fotografował wówczas wspomniany Miroslav Holomek **(il. 17, 18)**; pokazano je także na pocztówce wydanej przez Karla Schmelzera **(il. 19)**. Na **il. 17**, przez otwór wrót wjazdowych, widać także spaloną małą parowozownię wachlarzową (osobową) po drugiej stronie torów (przy późniejszej ul. Kolejowej, dziś – al. Niepodległości). Obiekt ten, już po odbudowie, a także jego otoczenie, pokazuje wykonane w 1918 r. zdjęcie nieznanego autora **(il. 20)**.

Verkehrsbuchhandels in Deutschland von seinen Anfängen um 1850 bis zum Ende der Weimarer Republik, Wiesbaden 2007, s. 175; J. Morgulec, *Słownik nakładców i wydawców pocztówek na Ziemiach Polskich, oraz poloników*, cz. 16, pMo-pZ, Warszawa 2004, s. 17.

31 Egzemplarz z korespondencją datowaną *Kamienna-Skarżysko 5/VI [19]19* w zbiorach Agnieszki Brodniewicz w Skarżysku-Kamiennej.

il. 20

il. 21 (z lewej) i il. 22 (z prawej)

Obfitej dokumentacji doczekał się wysadzony most kolejowy na rzece Kamiennej. Jako pierwszy sfotografował go znów Jarosław Okulicz-Kozaryn **(il. 21)**[32]. Autorski opis zdjęcia (*ślady Niemców*) i osoba fotografa (oficer armii rosyjskiej) wyraźnie sugerują, że most został wysadzony przez Niemców w 1914 r. Najprawdopodobniej nastąpiło to 29 października, gdy dwie niemieckie kompanie rezerwowe budowy kolei, 1. i 16. (*Reserve Eisenbahn Bau Kompanie 1., 16.*) wespół z 4. forteczną kompanią budowy kolei (*Festungs-Eisenbahnbaukompanie 4*) wysadziły kolej od stacji Skarżysko do Zagnańska, niszcząc wszystkie mosty, przepusty, rozjazdy, nastawnie, przyrządy sygnałowe, punkty poboru wody, pompy, urządzenia do nawęglania, budynki i wielką liczbę styków szyn[33]. Dotychczas sądzono, w oparciu o zanotowane przed 1988 r. wspomnienia mieszkańców miasta, że most ten został wysadzony przez Rosjan w maju 1915 r., przed

32 Fotografia w zbiorach Ośrodka KARTA w Warszawie.

33 M. Medyński, *I wojna* światowa, [w:] M. Medyński, J. Krauze, *Miasto*..., s. 123.

il. 23

ich ostatecznym wycofaniem się z osady[34]. Na zdjęciu tym widać też nieznany skądinąd niewielki budynek w sąsiedztwie mostu (posterunek ochrony mostu?) oraz istniejące jeszcze tory prowadzące do mostu. Kolejne zdjęcia zostały wykonane już w 1915 r.: w czerwcu **(il. 22**, wyk. Detlef Kock z 32. kompanii rezerwowej budowy kolei – *Reserve Eisenbahn Bau Kompanie 32*.), lipcu **(il. 23**, wyk. Segieth**)**, sierpniu **(il. 24, 25**, autor nieznany**)** i grudniu **(il. 26**, wyk. Miroslav Holomek), a także trzy niedatowane ujęcia nieznanych autorów **(il. 27–29**[35]**)**; wspomniany R. Pfeffer wydał też w 1915 lub 1916 r. pocztówkę z widokiem wysadzonego mostu **(il. 30)**. Widać na nich, że tory przed mostem zostały już rozebrane – prawdopodobnie wykorzystano je przy budowie przeprawy palowo-jarzmowej, wykonanej w czerwcu 1915 r. przez 32. kompanię rezerwową budowy kolei oraz Zakład Budowy Mostów Hein, Lehmann & Co. (Hein, Lehmann & Co. Brückenbau) z Düsseldorfu[36] (jeden tor prowadzący przez ów prowizoryczny most widać na **il. 23 i 27**) – zniknęło też poszycie mostu (deski). Na innych zdjęciach pokazano bliżej uszkodzenia konstrukcji i elementy wydobyte z rzeki **(il. 26, 28)**.

34 S. Sławiński, *Wielka wojna 1914–1918*, [w:] *Osada Kamienna (dziś miasto Skarżysko-Kamienna) w latach I wojny światowej i odzyskania niepodległości (1914–1922)*, t. I, oprac. J. Rell, Kielce 1988, s. 64.

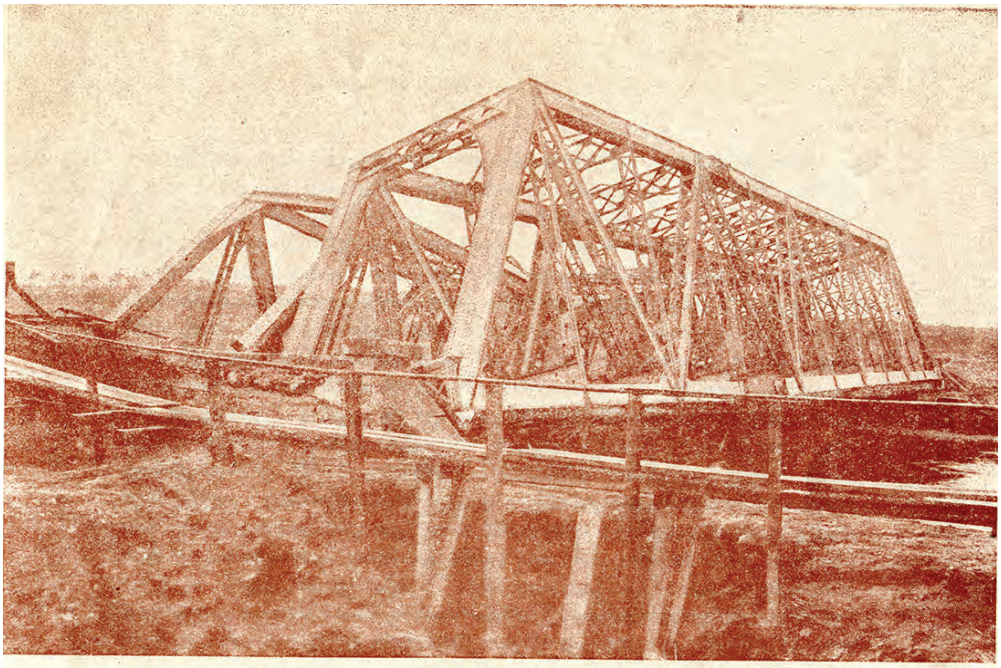
35 Fot. 29 opublikowano w: *Książka pamiątkowa o wydarciu Sieci Kolejowej Radomskiej z rąk najeźdźców austryjackich przez Kolejarzy Polaków*, Radom 1919.

36 M. Medyński, *I wojna...*, s. 131.

il. 24

il. 25

il. 26 (na górze, z lewej), il. 27 (na górze, z prawej) i ill. 28 (na dole)



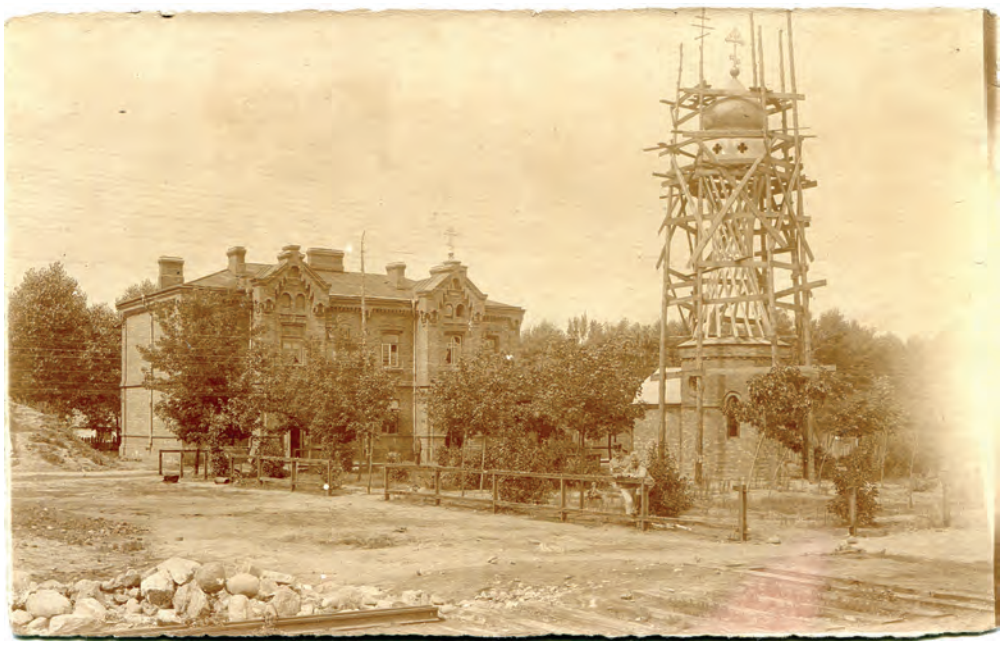
ZRUJNOWANY MOST NA KAMIENNEJ POD SKARŻYSKIEM.

il. 29

Skarzisko, Most (Brücke).

il. 30

il. 31 (u góry)
il. 32 (z prawej)



il. 33

il. 34 (z lewej) i il. 35 (z prawej)

il. 36 (z lewej) i il. 37 (z prawej)

Okupanci chętnie fotografowali też obiekty nie stanowiące infrastruktury *stricte* kolejowej. Możemy dzięki temu poznać wygląd domów kolejowych, zarówno drewnianych, stanowiących wówczas kwaterę Niemców z 32. kompanii rezerwowej budowy kolei **(il. 31**, wyk. Detlef Kock), jak i murowanych **(il. 32)**. W przypadku domów murowanych mamy znów do czynienia z jedynym znanym dokumentem, ukazującym ich pierwotny wygląd – były to budynki nieotynkowane, zdobne wątkiem ceglanego muru, z dachami wielopołaciowymi również od strony torów (później zastąpiono je z tej strony dachami jednopołaciowymi). Wobec niezachowania się rysunków projektowych czy inwentaryzacyjnych jest to jedyne źródło, którym obecnie dysponujemy.

Unikatowa jest też dokumentacja dotycząca mieszczącej się przy stacji Skarżysko kolejowej cerkwi domowej Nadwiślańskich Skarbowych Dróg Żelaznych (*Priwislinskije Żeleznyje Dorogi*), czyli parafii Najmiłościwszego Zbawiciela (*cerkow*

il. 37a

il. 38

il. 39

Spasa Wsiemiłostiwogo)[37]. Pod koniec 1907 r. umieszczono ją w sąsiedztwie dworca, w adaptowanych na ten cel pomieszczeniach na pierwszym piętrze kolejowego domu mieszkalnego nr 35[38], widocznego na fotografii Miroslava Holomka

37 Parafię utworzono w marcu 1907 r., zaś kolejową cerkwią domową uczyniono ją na początku 1908 r. Historię tej cerkwi zob.: M. Medyński, *Skarżyska domowa cerkiew kolejowa w Kamiennej*, „Cerkiewny Wiestnik. Kwartalnik Polskiego Autokefalicznego Kościoła Prawosławnego" 2008, nr 2; Archiwum Warszawskiej Metropolii Prawosławnej, Budowa cerkwi w Skarżysku, b.p.

38 Budynek ten istnieje do dziś (obecny adres: al. Niepodległości 82).

Skarzysko-Kamienna
Wyjście

il. 40

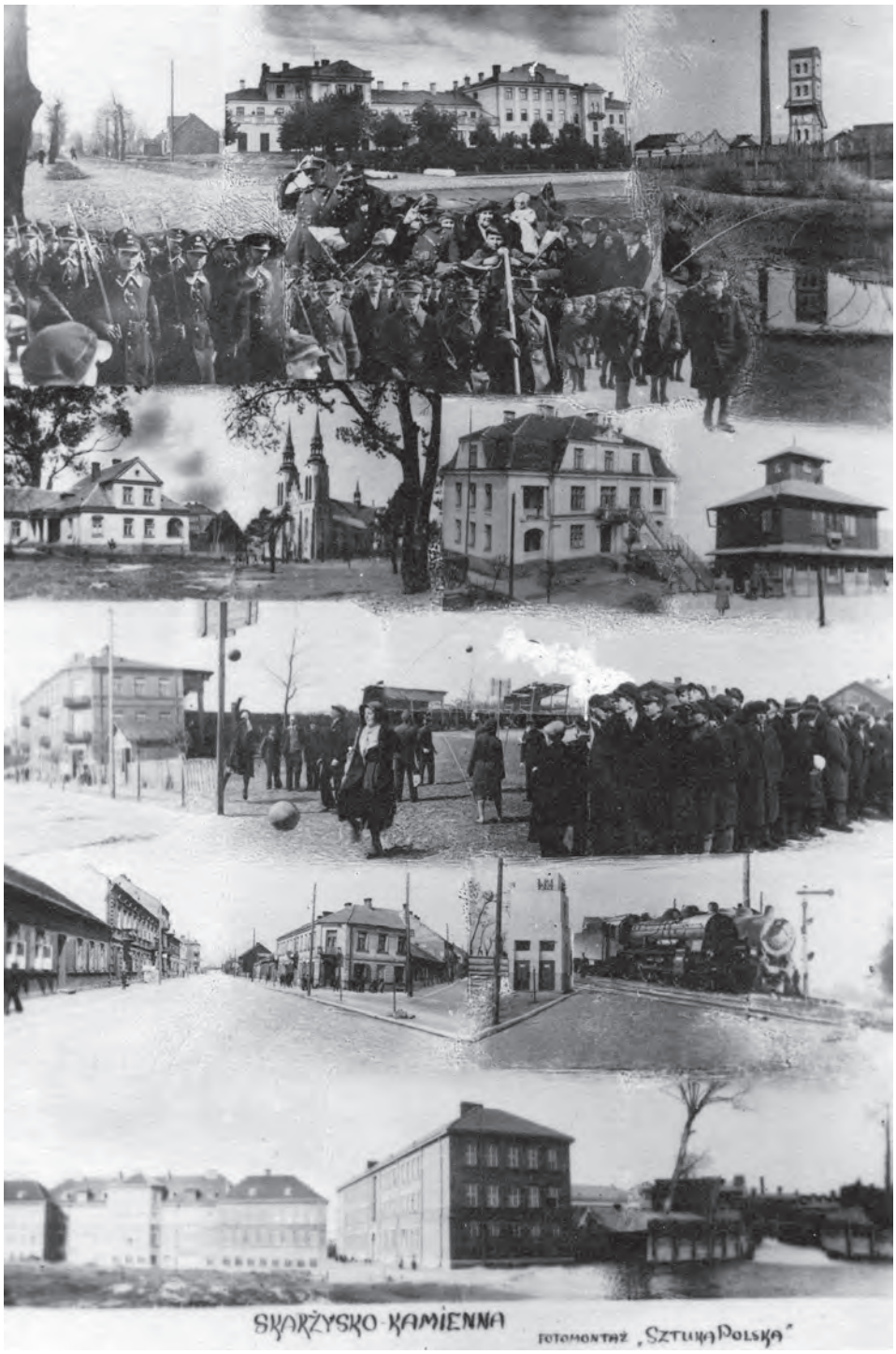
Skarzysko Kamienna ogólny widok
fot. „Sztuka-Polska"

il. 41

il. 42 (z lewej) i il. 43 (z prawej)

z 1915 r. **(il. 33)**. O istnieniu widocznej na zdjęciu dzwonnicy cerkiewnej nie zachowały się żadne relacje pisane. Z wniosku komitetu budowy cerkwi do Warszawskiego Konsystorza Duchownego (*Varšavskaja Duchovnaja Pravoslavnaja Konsistorija*) o zatwierdzenie wydatków na 1910 r. dowiadujemy się, że komitet ten zamierzał przeznaczyć ok. 1200 rb. na zakup dzwonów, a zarząd kolei złożył jakieś niejasne deklaracje dotyczące budowy dzwonnicy przy istniejącej cerkwi domowej, jednakże bez przeznaczenia na ten cel konkretnych kwot pieniężnych. Jedynymi dowodami realizacji tej inwestycji są zatem fotografie – poza opisaną znane są jeszcze dwie, jedna przedstawiająca całą dzwonnicę **(il. 34)**, druga zaś – jej najniższą kondygnację oraz pomnik cesarza Austrii i króla Węgier, Karola I

il. 44



il. 45

il. 45a (z lewej) i il. 45b (z prawej)

Habsburga, postawiony przez poddanych austro-węgierskich z okazji przypadającej 17 sierpnia 1917 r. 30. rocznicy jego urodzin[39] **(il. 35)**.

I wreszcie widoki ogólne, które pokazują układ przestrzenny stacji i stan jej budynków w latach 1915–1916. Obie znane nam panoramy wykonano z rusztowań budowanego kościoła parafii Bzin, o którym wyżej pisano. Na wcześniejszej (przełom 1915/1916 r.), powielonej w formie pocztówki przez Karla Schmelzera

39 Opis *verso* zdjęcia wskazuje inną intencję: *Pomnik postavený ve Skarzysku – Rus. Polsko na památku nastoupeni Karla I na trun 1917*.

il. 46

il. 47 (z lewej, u góry), il. 48 (z lewej, na dole)
il. 49 (z prawej, u góry) i il. 51 (z prawej, na dole)

il. 50

il. 52

il. 53

il. 54

(il. 36), widać wypaloną parowozownię, jak również niedokończony (bez dachu) budynek przychodni kolejowej przy przejeździe przez tory. Na zdjęciu Miroslava Holomka z lipca 1916 r. **(il. 37)** widać, że zarówno parowozownia, jak i przychodnia są już zadaszone, a zatem okupanci zdążyli już przeprowadzić najpilniejsze ich zdaniem prace budowlane.

W 1923 r. Kamienna otrzymała prawa miejskie; w tym też roku na podmiejskich gruntach leśnych rozpoczęto budowę Fabryki Amunicji, a także kilku zakładów współpracujących z nią. Miasto otrzymało nowy bodziec rozwojowy, wzrosła liczba ludności, w znacznej części inteligencji i fachowców. Przybyło kilku pasjonatów fotografii i powstało kilka zakładów fotograficznych, którym zawdzięczamy zdjęcia budynków i budowli kolejowych oraz życia toczącego się wokół tych obiektów. Pojawiły się też, po spowodowanej powojenną biedą przerwie, nowe pocztówki, przedstawiające odmieniony wygląd dynamicznie rozwijającego się miasta. Na przełomie lat dwudziestych i trzydziestych na skarżyski rynek wkroczył największy wydawca wysokonakładowych kart widokowych okresu międzywojennego – Polskie Towarzystwo Księgarni Kolejowych „Ruch" SA. Z 13 rozpoznanych kart tego wydawcy tylko na czterech znajdziemy motywy kolejowe. Z „Ruchem" współpracowała też „Sztuka Polska" – zakład, który samodzielnie wydał dwie interesujące pocztówki pokazujące infrastrukturę węzła skarżyskiego. Natomiast pozostali skarżyscy wykonawcy pocztówek fotograficznych (było ich kilku) nie interesowali się obiektami kolejowymi. Jedno znane ujęcie pozostawił fotograf o najbogatszym pocztówkowym dorobku, Tadeusz Mickiewicz,

il. 55

il. 56

któremu można przypisać autorstwo przynajmniej 25 zdjęć do pocztówek miasta. Tereny kolejowe widać też na panoramie miasta, wykonanej przez nieustalonego wydawcę serii pocztówek fotograficznych.

Wśród dokumentacji ikonograficznej z dwudziestolecia międzywojennego tradycyjnie najliczniejsze są widoki dworca. Możemy dzięki nim poznać wygląd budynku już po przebudowie i powiększeniu, i to zarówno od strony torów, jak i od podjazdu. Dworzec i okoliczne budynki kolejowe od strony południowo-zachodniej ukazuje m.in. pocztówka wydana przez „Ruch" na początku lat trzydziestych XX w. **(il. 38)**. „Ruch" wydał też wówczas widokówkę ze zdjęciem dworca od strony podjazdu, jednak znacznie ciekawsza jest kartka fotograficzna wykonana przez Tadeusza Mickiewicza pod koniec lat trzydziestych, przedstawiająca wyraźnie zieleniec i postój dorożek **(il. 39)**. Zdarzają się też zdjęcia bardziej szczegółowe, np. na fotografii grupy żołnierzy na tle dworca **(il. 40)** widać nie tylko układ funkcjonalny pomieszczeń (widoczne napisy: *Poczekalnia i bufet I i II kl.*; *Kasa biletowa*; *Wyjście*), lecz także reklamy, którymi „udekorowana" była elewacja budynku (*Haberbusch i Schiele piwo porter*; *Czekolada E. Wedel*; *Odol*; *P.K.O.*). Zauważyć wypada, że mimo poważnych zniszczeń z 1945 r. bryła budynku dworca nie różni się dziś od przedstawionej na opisanych zdjęciach.

„Sztuka Polska" opublikowała natomiast ok. 1935 r. w formie pocztówki jedyne znane międzywojenne ujęcie parowozowni wraz z otoczeniem, z widocznym też wyraźnie wiaduktem (kładką) dla pieszych z 1925 r.[40] **(il. 41)**. Wiadukt ten pojawiał się także na amatorskich ujęciach wykonanych przez anonimowych fotografów, dzięki czemu znamy dosyć dokładnie zarówno jego detale **(il. 42, 43)**, jak i widok ogólny **(il. 44)**. Na tym ostatnim zdjęciu widzimy jeszcze jeden obiekt „okołokolejowy", czyli drewnianą remizę kolejowej straży pożarnej, usytuowaną przy zejściu z wiaduktu na ul. Iłżecką (później ul. Józefa Piłsudskiego, obecnie 1 Maja). Całościowy wygląd tej remizy znamy z wydanej w połowie lat trzydziestych XX w. przez „Sztukę Polską", pierwszej wieloobrazkowej pocztówki miasta, „zlepionej" z ponad 20 zdjęć **(il. 45, 45a)**; poza remizą znalazły się na niej także budynek dworca, parowóz pod semaforem i zbudowany w pierwszej połowie lat dwudziestych XX w. (jako jeden z dwóch wybudowanych wówczas identycznych budynków biurowych) i do dziś w niezmienionej formie pełniący swą funkcję budynek Oddziału Drogowego[41] **(il. 45b)**. Natomiast zdjęcie umieszczone w albumie dedykowanym w 1927 r. przez pracowników Oddziału Drogowego naczelnikowi, inż. Stefanowi Mazurowskiemu, pozwala nam poznać pierwotny wygląd elewacji od strony ul. Kolejowej największego budynku administracyjnego tegoż

40 „Gazeta Niedzielna" 1925, nr 11.

41 Obecnie PKP Polskie Linie Kolejowe SA Zakład Linii Kolejowych w Skarżysku-Kamiennej – budynek przy al. Niepodległości 84.

Rząd I od góry: il. 57 (z lewej) i 58 (z prawej),
rząd II od góry: il. 59 (z lewej) i il. 60 (z prawej),
rząd III od góry: il. 61 (z lewej) i il. 62 (z prawej),
rząd IV od góry: il. 63 (z lewej) i il. 64 (z prawej)

il. 65 (z lewej) i il. 66 (z prawej)

Oddziału[42] **(il. 46)**, który po niefortunnej powojennej przebudowie stał się bezstylowym sześcianem. Natomiast na pamiątkowym *tablo* wykonanym w 1927 r. przez zakład fotograficzny K. Osińskiej w Skarżysku-Kamiennej i ofiarowanym szefowi warsztatów drogowych znajdujemy widoki budynków warsztatowych oraz – co znacznie rzadsze – ich wnętrz **(il. 47–49)**.

Ciekawy dla badacza infrastruktury kolejowej jest też niesygnowany *Widok ogólny* **(il. 50)** z wykonanym z wieży ukończonego już kościoła pw. Najświętszego Serca Jezusowego zdjęciem węzła i osiedla kolejowego, na którym widzimy dworzec, zabudowania obu parowozowni wachlarzowych, mieszkalne domy

il. 67

42 Obecny adres: al. Niepodległości 80.

il. 68

kolejowe, drewniany gmach szkoły początkowej przy stacji Skarżysko, budynki kolejowych ambulatorium i szpitala oraz funkcjonujący do lat sześćdziesiątych XX w. przejazd przez tory. Wspomniany tu budynek szkoły początkowej z 1899 r. umieszczono na opisanym wyżej *tablo* K. Osińskiej z 1927 r. **(il. 51)**. Rozpowszechnienie aparatów fotograficznych pozwoliło też na utrwalenie widoków małych przystanków osobowych, np. platformy dla pracowników Państwowej Fabryki Amunicji **(il. 52)** czy przystanku Bzin pod Skarżyskiem-Kamienną **(il. 53)**.

Lata 1939–1945 to kolejne zniszczenia i kolejna okupacja. Zachowało się wiele zdjęć wykonanych przez Niemców (najczęściej dziś już anonimowych), dokumentujących wojenne i okupacyjne losy skarżyskiej stacji. Bombardowania z września 1939 r., które w wielu miejscach przerwały tory w obrębie stacji i zniszczyły szereg domów w jej sąsiedztwie, szczęśliwie ominęły gmach dworca. W okresie okupacji utrzymywany on był (jak i jego otoczenie) w nienagannym porządku **(il. 54–56)**. Poważnym uszkodzeniom uległa natomiast podczas tych bombardowań duża parowozownia wachlarzowa **(il. 57–58)**, zaś mała parowozownia spłonęła doszczętnie **(il. 59–62)**. Dzięki fotografii, której „głównym bohaterem" był duży lej po bombie, poznajemy drugą elewację dużego gmachu biurowego Oddziału Drogowego (znanego nam już z **il. 46**) wygląd i rozkład sąsiednich, drewnianych i murowanych budynków **(il. 63)**. Sfotografowano też zniszczoną rampę towarową **(il. 64)**, posterunki **(il. 65–66)** oraz

nastawnię Skarżysko Północne **(il. 67)**. Ciekawostką jest wieża obserwacyjno-meldunkowa obrony przeciwlotniczej, zbudowana na obrzeżu terenu kolejowego przy ul. Towarowej **(il. 68)**.

Poznawcza wartość opisanej dokumentacji jest znaczna, zwłaszcza w sytuacji, gdy poza rysunkami projektowymi z 1881 r. i nielicznymi lakonicznymi informacjami w dokumentach i prasie, nie ocalały praktycznie żadne dokumenty dotyczące losów infrastruktury węzła skarżyskiego przed 1945 r. W tej sytuacji baza ikonograficzna składająca się ze zdjęć i pocztówek, poddana badaniom z zakresu ikonografii historycznej – przede wszystkim analizie porównawczej, wymagającej jednak zgromadzenia bogatego materiału porównawczego i posiadania wszechstronnej wiedzy o dziejach badanych obiektów – stanowi niemożliwe do przecenienia źródło dla badań dotyczących historii (także historii architektury) obiektów kolejowych Skarżyska-Kamiennej.

Przekaz ten wzbogaca analiza zapisków oraz korespondencji, których nośnikiem są zdjęcia i pocztówki – wielokrotnie odwoływano się do nich także w niniejszym tekście. Przede wszystkim pozwalają one dokładniej datować przekaz ikonograficzny, ale też ustalić losy wielu obiektów (daty budowy, przebudowy, zniszczenia i odbudowy, podmioty przy nich pracujące itd.). Raz jeszcze wypada tu powołać bogaty zespół zdjęć ppor. (później por.) Miroslava Holomka **(il. 69)**. W cywilu budowniczy w Bzencu na Morawach, przez cały okres okupacji służył w komendzie dworca Skarżysko. W czasie podróży służbowych dokumentował też inne stacje i obiekty – znane są m.in. jego zdjęcia z Dęblina i Kielc. Wszystkie zgromadzone przez niego fotografie są datowane i opisane, niekiedy obszernie i szczegółowo, co uzupełnia istotnie przekaz ikonograficzny i informacje wynikające z innych źródeł. Jednakże do opisów zdjęć należy zawsze podchodzić krytycznie, nie zawsze bowiem opisywano je rzetelnie (co zazwyczaj wynikało z opisywania „z pamięci", gdy upływ czasu zatarł

il. 69

już nazwy i fakty). Mamy zatem zdjęcia Skarżyska-Kamiennej opisane m.in. jako *Iwangorod* (czyli Dęblin) **(il. 15)**, Radom, a nawet... Lwów. Błędów takich nie uniknęli także wydawcy pocztówek, np. w 1915 r. wyszła niesygnowana karta ze zdjęciem Radomia, opisana jako *Kamienna*, zaś Karl Schmelzer widokówkę przedstawiającą parowozownię **(il. 19)** opisał pierwotnie jako *Zerstörtes Heizhaus in Iwangorod* i dopiero później ukrył ten błąd pod przedrukiem i opisał widok prawidłową nazwą stacji.

Ten krótki przegląd źródeł dotyczących jednej tylko stacji węzłowej świadczy, iż pełne, naukowe wykorzystanie zasobu ikonograficznego, z użyciem całego dostępnego aparatu badawczego, może przynieść historykowi ogrom cennych informacji, nieosiągalnych z innych źródeł. Bo, jak pisał Ireneusz Ihnatowicz, *aktualną sytuację można by bowiem określić jako paradoksalną: mamy do dyspozycji tak różnorodne źródła jak nigdy dotąd, przekazujące informacje nigdy dotąd nieosiągalne* [...] *i korzystamy z nich z mniejszym efektem niż czynią to historycy innych epok, korzystając ze źródeł takich informacji nie przekazujących*[43].

Bibliografia:

- Archiwum Diecezjalne w Sandomierzu, Akta parafii św. Józefa w Skarżysku-Kamiennej
- Archiwum Państwowe w Warszawie, Kolej Dęblin-Dąbrowa (zespół nr 1410)
- Archiwum Warszawskiej Metropolii Prawosławnej, Budowa cerkwii w Skarżysku
- Instytut Yad Vashem, A Page of Testimony nr 7708–7713

- *Aksjosemiotyka karty pocztowej II*, red. P. Banaś, Wrocław–Warszawa 2004
- *Aksjosemiotyka karty pocztowej*, red. P. Banaś, Wrocław 1992
- Banaś P., *Orbis pictus. Świat dawnej karty pocztowej*, Wrocław 2005
- Berczenko M., *I wojna światowa i sprawa polska na dawnych kartach pocztowych*, Rzeszów 2009
- Biesik T., *Schroniska górskie dawniej i dziś. Beskid Makowski, Beskid Wyspowy, Gorce, Pieniny i Beskid Sądecki*, Bielsko-Biała 2013
- Tenże, *Schroniska górskie dawniej i dziś. Beskid Mały i Beskid Śląski*, Bielsko-Biała 2013
- Tenże, *Schroniska górskie dawniej i dziś. Beskid Mały, Śląski i Żywiecki*, Bielsko-Biała 1999
- Tenże, *Schroniska górskie dawniej i dziś. Beskid Żywiecki*, Bielsko-Biała 2013
- Biskup M., Lorek K., *Kielce na pocztówkach do roku 1945. Katalog*, Kielce 2010
- Calikowska M., Krasińska-Kencka E., Pietrzak A., *Kresy Wschodnie dawnej Rzeczypospolitej. Katalog pocztówek*, Warszawa 2001
- Daniel J., Marchel K., *Kielce na dawnej pocztówce*, Kielce 1993
- *Encyklopedia Warszawy*, Warszawa 1994
- „Gazeta Niedzielna" 1925, nr 11
- „Gazeta Radomska" 1887, nr 4
- „Gazeta Radomska" 1894, nr 44
- Haug C., *Reisen und Lesen im Zeitalter der Industrialisierung. Die Geschichte des Bahnhofs- und Verkehrsbuchhandels in Deutschland von seinen Anfängen um 1850 bis zum Ende der Weimarer Republik*, Wiesbaden 2007

43 I. Ihnatowicz, *Nauki pomocnicze historii a sprawa warsztatu...*, s. 119.

- [Herbst S.], *Ikonografia historyczna*, [w:] A. Gieysztor, *Zarys nauk pomocniczych historii*, Warszawa 1948
- https://pl.wikipedia.org/wiki/Jaros%C5%82aw_Okulicz-Kozaryn, 22.03.2016
- Ihnatowicz I., *Nauki pomocnicze historii a sprawa warsztatu historyka czasów najnowszych*, „Dzieje Najnowsze" 1969, nr 4
- Tenże, *Nauki pomocnicze historii XIX i XX wieku*, Warszawa 1990
- Jackiewicz D., *Konrad Brandel 1838–1920*, Warszawa 2015
- Kiślański Z., *Budowle d. ż. Iwangorodzko-Dąbrowieckiej*, „Przegląd Techniczny" 1883, t. 17
- Koprowski S., *Kalendarz katolicki parafji Kamienna na 1930 rok*, Radom [1929]
- *Książka pamiątkowa o wydarciu Sieci Kolejowej Radomskiej z rąk najeźdźców austryjackich przez Kolejarzy Polaków*, Radom 1919
- Lejko K., *Warszawa w obiektywie Konrada Brandla*, Warszawa 1985
- Maciesza A., *Brandel Konrad*, [w:] *Polski słownik biograficzny*, t. 2, Kraków 1936
- Martino A., *Die deutsche Leihbibliothek. Geschichte einer literarischen Institution (1756–1914)*, Wiesbaden 1990
- Medyński M., *Budowa i otwarcie Drogi Żelaznej Iwangrodzko-Dąbrowskiej*, [w:] M. Medyński, J. Krauze, *Miasto kolejarzy nad Kamienną*, Skarżysko-Kamienna–Warszawa 2008
- Tenże, *Grodzicki Józef Ludwik*, [w:] *Skarżyski słownik biograficzny*, red. K. Zemeła, Skarżysko-Kamienna 2008
- Tenże, *I wojna* światowa, [w:] M. Medyński, J. Krauze, *Miasto*...
- Tenże, *Pfeffer Rachmil*, [w:] *Skarżyski słownik biograficzny*...
- Tenże, *Rozwój sieci parafialnej na terenie miasta od XVII w. do 1939 r.*, „Znad Ka-miennej. Skarżysko-Kamienna. Materiały i Studia" 1, Skarżysko-Kamienna 2007
- Tenże, *Skarżyska domowa cerkiew kolejowa w Kamiennej*, „Cerkiewny Wiestnik. Kwartalnik Polskiego Autokefalicznego Kościoła Prawosławnego" 2008, nr 2
- Morgulec J., *Słownik nakładców i wydawców pocztówek na Ziemiach Polskich, oraz poloników*, cz. 16, pMo-pZ, Warszawa 2004
- *Nasilija awstrijcew i niemciew nad prawosławnym duchowienstwom w Warszawskoj jeparchii*, „Warszawskij Jeparchial'nyj Listok" 1914, nr 20
- *Od dagerotypu do fotopocztówki. Materiały z sesji popularnonaukowej Zakopane 18–19 października 2013*, red. R. Kowalska, Zakopane 2013
- Piech Z., *Czy ikonografia historyczna powinna być nauką pomocniczą historii?*, [w:] *Tradycje i perspektywy nauk pomocniczych historii w Polsce. Materiały z sympozjum w Uniwersytecie Jagiellońskim dnia 21–22 października 1993 roku profesorowi Zbigniewowi Perzanowskiemu przypisane*, red. M. Rokosz, Kraków 1995
- Ryszkiewicz A., *Olszyński Marcin*, [w:] *Polski słownik biograficzny*, t. 24, Wrocław i in. 1979
- Sławiński S., *Wielka wojna 1914–1918*, [w:] *Osada Kamienna (dziś miasto Skarżysko-Kamienna) w latach I wojny światowej i odzyskania niepodległości (1914–1922)*, t. I, oprac. J. Rell, Kielce 1988
- Szymański J., *Nauki pomocnicze historii*, Warszawa 2004

Marcin Medyński, Railway Buildings of Skarżysko-Kamienna in Postcards and Photogaphs from before 1945. (Contribution to iconography as auxiliary science of modern history)

The article serves as a point in discussion over accepting historical iconography as a rightful auxiliary science of history. On the example of photographic and postcard iconography of the railway hub Bzin / Skarżysko / Skarżysko-Kamienna the author presents the educational possibilities offered by studying this kind of sources. Using the hub in question the author discusses and analyses known iconographic sources from before 1945. Special emphasis is put to facts, for which photographs and postcards provide the only source of information, or enable correction of wrong theories and conclusions, as well as those that are difficult

to grasp through other sources. Iconographic documentation has been discussed chronologically: from before WWI, from the years 1914–1918, from the interwar period, and from the years 1939 –1944.

Keywords:

Skarżysko-Kamienna railway hub, iconography of railway objects, the history of photography, postcards, war damage, auxiliary sciences of modern history

Słowa kluczowe:

węzeł kolejowy Skarżysko-Kamienna; ikonografia obiektów kolejowych; historia fotografii; pocztówki; zniszczenia wojenne; nauki pomocnicze historii najnowszej

MICHAŁ PSZCZÓŁKOWSKI
(Akademia Sztuk Pięknych w Gdańsku)

PROJEKTY TYPOWE W ARCHITEKTURZE DWORCÓW KOLEJOWYCH LAT MIĘDZYWOJENNYCH

Przedmiotem artykułu jest przegląd koncepcji powtarzalnych, stosowanych w architekturze dworcowej okresu dwudziestolecia międzywojennego. Architektura kolejowa w latach II Rzeczypospolitej posiada dość bogatą literaturę przedmiotu, zagadnienia związane z tą tematyką poruszane są zarówno w licznych opracowaniach o charakterze przekrojowym, jak też w tekstach dotyczących określonych tematów lub obiektów. Tym niemniej, wskazany powyżej problem nie doczekał się osobnego rozpoznania. Pojawia się jedynie w publikacji poświęconej architekturze użyteczności publicznej II Rzeczypospolitej autorstwa piszącego te słowa[1].

Lata międzywojenne, a szczególnie pierwsze lata po odzyskaniu niepodległości, to okres intensywnych działań w zakresie budownictwa kolejowego. Początkowo sprawy te podlegały Sekcji Kolejowej w Ministerstwie Komunikacji, jednak już 8 lutego 1919 r. placówka została podniesiona do rangi Ministerstwa Kolei Żelaznych[2]. O rozmiarach i znaczeniu problemów, związanych z kolejnictwem, świadczy też fakt objęcia teki pierwszego ministra komunikacji przez premiera rządu, Jędrzeja Moraczewskiego. Rzeczywiście, stan infrastruktury kolejowej po I wojnie światowej przypominał mityczną stajnię Augiasza. Koleje na ziemiach polskich przed 1914 r. rozwijały się niezależnie w ramach państw zaborczych, tworząc trzy wyraźnie odrębne części. Ta odrębność wynikała m.in. z faktu, że w zaborze rosyjskim ze względów strategicznych unikano rozwijania linii kolejowych na terenach przygranicznych (chodziło o utrzymanie strefy tzw. pustki komunikacyjnej). W rezultacie nie istniały połączenia pomiędzy głównymi ośrodkami administracyjnymi poszczególnych zaborów, przykładowo z Warszawy do Poznania można było dotrzeć tylko drogą okrężną przez Kalisz, a do Lwowa jeszcze bardziej okrężną – przez Kraków, do którego zresztą również prowadziła

1 M. Pszczółkowski, *Architektura użyteczności publicznej II Rzeczypospolitej 1918–1939. Funkcja*, Łódź 2015, s. 283–288.

2 *Dziesięciolecie Polskich Kolei Państwowych 1918–1928*, Warszawa 1928, s. 43.

droga okrężna; nie istniały bezpośrednie połączenia Warszawy z Toruniem czy Katowic z Poznaniem. Charakterystyczne były też znaczne dysproporcje pod względem gęstości sieci kolejowych na ziemiach poszczególnych zaborów[3]. Wreszcie działania wojenne, związane z I wojną światową, doprowadziły do ogromnych zniszczeń infrastruktury kolejowej. Dotyczyło to szczególnie zaboru rosyjskiego i Galicji Wschodniej. Mosty, tory i budynki stacyjne były systematycznie niszczone z uwagi na ich znaczenie strategiczne. 63% dworców na ziemiach polskich (574 budynki) w 1918 r. leżało w gruzach, a w najlepszym razie nie nadawało się do natychmiastowego użytku[4]. Straty kolejnictwa wskutek działań wojennych szacowano na 594 mln franków w złocie[5] (kwota ta w przybliżeniu odpowiada dzisiejszej sile nabywczej 22 mld zł[6]).

Prace projektowe i wykonawcze, związane z odbudową i rozwojem infrastruktury kolejowej, były prowadzone w latach 1919–1926 przez Dyrekcję Budowy Kolei Państwowych. Potem instytucja ta została ze względów oszczędnościowych rozwiązana, w jej miejsce natomiast organizowano samodzielne kierownictwa przy każdej z budowanych linii. Podlegały one bezpośrednio Departamentowi Budowy i Utrzymania Kolei w Ministerstwie Komunikacji, a od 1933 r. odpowiednio jednej z ośmiu Dyrekcji Okręgowych Kolei Państwowych (DOKP). Jednostki studyjno-techniczne, przed 1926 r. funkcjonujące w strukturze Dyrekcji Budowy Kolei Państwowych, połączono w resortowe Centralne Biuro Projektów i Studiów Kolei Państwowych. W ramach prac biura wykonywano projekty linii kolejowych, stacji, budynków, mostów, wież ciśnień itp. Działalnością taką zajmowały się ponadto wydziały budownictwa, istniejące w strukturach DOKP[7]. Łączną liczbę wybudowanych lub odbudowanych dworców w Polsce międzywojennej szacuje się na około 6008. Ta znaczna, biorąc pod uwagę możliwości inwestycyjne państwa w pierwszych latach okresu międzywojennego, liczba obiektów dworcowych była możliwa m.in. dzięki temu, że w odniesieniu do dworców małej i średniej wielkości posługiwano się standaryzowanymi wytycznymi oraz realizowano projekty typowe.

3 W 1921 r. na ziemiach byłego Królestwa Kongresowego i Kresów Wschodnich znajdowało się 7362 km linii kolejowych, w Galicji 4357 km, w zaborze pruskim 4228 km, przy powierzchniach odpowiednio 252,44, 79,4 oraz 58,9 tys. km^2. Na 100 km^2 przypadało więc odpowiednio 2,9 (Królestwo Polskie i Kresy Wschodnie), 5,5 (Galicja) oraz 7,2 (zabór pruski) km linii kolejowych; por. T. Lijewski, *Geografia transportu Polski*, Warszawa 1977, s. 31.

4 S. Koziarski, *Sieć kolejowa Polski w latach 1918–1992*, Opole 1993, s. 5, 6.

5 J. Skodlarski, *Zarys historii gospodarczej Polski*, Warszawa–Łódź 2007, s. 225.

6 Za pomoc w ustaleniu tej kwoty dziękuję Koleżance, dr Joannie Orzeł.

7 *Dziesięciolecie*..., s. 38n.

8 H. Faryna-Paszkiewicz, *Dworce polskie*, „Architektura Murator" 1995, nr 10, s. 43.

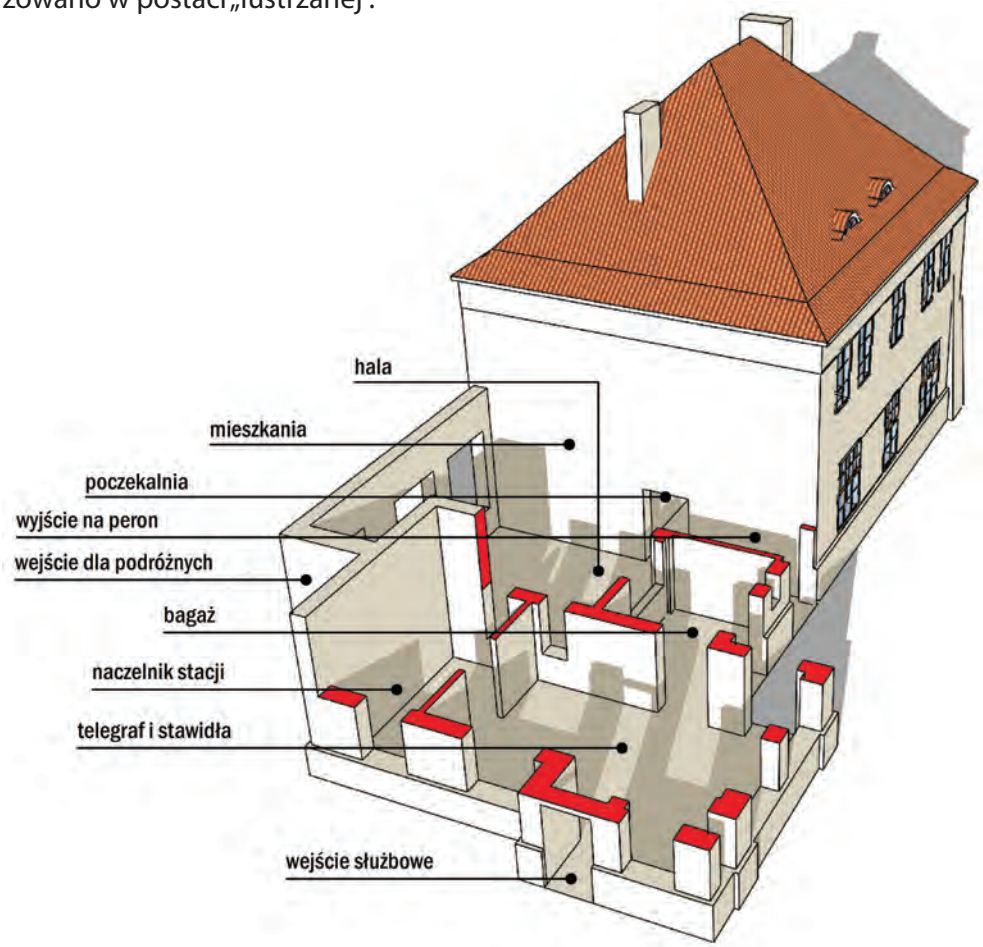
Projekty typowe dworców i stacji kolejowych to charakterystyczna cecha międzywojennej architektury dworcowej. Przy obecnym stanie badań można tu zidentyfikować przynajmniej kilka typów. Największą grupę stanowią bez wątpienia budynki dworcowe wybudowane na trasie tzw. magistrali węglowej (1926–1933), łączącej Śląsk z nowym polskim portem w Gdyni. Budowa magistrali węglowej była największym przedsięwzięciem kolejowym II Rzeczypospolitej. Inwestycja ta była przede wszystkim związana z eksportem węgla jako głównego produktu polskiej wymiany zagranicznej, dlatego po 1925 r., tj. po wybuchu polsko-niemieckiej „wojny celnej" i zamknięciu granicy niemieckiej dla eksportu węgla, stała się zadaniem priorytetowym z gospodarczego punktu widzenia.

il. 1: Dworce magistrali węglowej (oprac. autor)

Budowa magistrali została podzielona na dwa etapy, wyznaczone odcinkami Herby Nowe – Inowrocław oraz Bydgoszcz – Gdynia. Oba odcinki planowano połączyć linią Inowrocław – Bydgoszcz z 1872 r. (wykorzystano też fragmenty istniejących linii na odcinku Kościerzyna – Gdynia), poza tym wybudowano obwodnicę wokół Bydgoszczy w celu ominięcia głównego węzła bydgoskiego. Dominującą funkcji magistrali był transport towarowy, ponadto miała jednak także funkcjonować jako linia przewozów osobowych, w związku z czym w ramach inwestycji przewidziano budowę obiektów stacyjnych. Łącznie na całej linii wybudowano 33 budynki dworcowe **(il. 1)** według trzech projektów typowych[9].

9 G. Kotlarz, H. Dąbrowski, E. Wieczorek, *Magistrala węglowa Śląsk – Porty*, Rybnik 2008, passim.

W 1928 r. w Zarządzie Budowy Magistrali sformułowano szczegółowe wytyczne odnośnie do projektu dworca, takie jak powierzchnie i powiązania funkcjonalne poszczególnych pomieszczeń. Na podstawie tych warunków w tym samym roku B. Tatarczuch z wydziału technicznego Zarządu opracował typ budynku dla północnej części linii, zatwierdzony do realizacji przez ministerstwo jako typ „Bydgoszcz-Gdynia"[10] **(il. 2)**. 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 (Żukowo Wschodnie), Osowa i Kack Wielki. W niektórych z tych miejscowości, ze względu na uwarunkowania terenowe, projekty zrealizowano w postaci „lustrzanej".

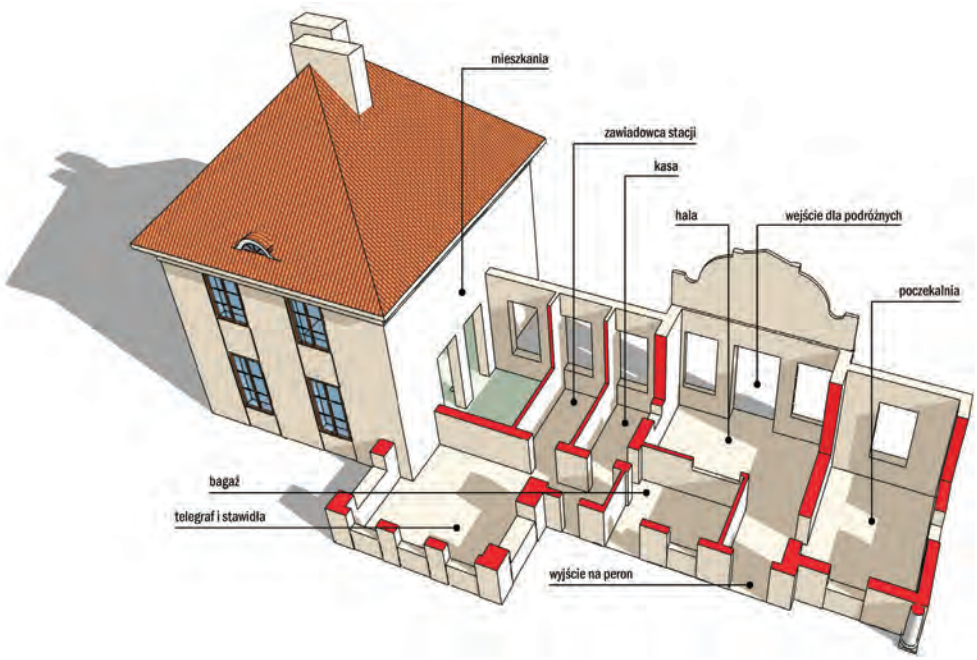


il. 2: „Typ Bydgoszcz-Gdynia" (oprac. autor)

10 K. Brandt, *Dworce na małych stacjach Śląsk–Gdynia*, „Inżynier Kolejowy" 1931, nr 7, s. 209.

Wkrótce okazało się jednak, że pod względem kosztów użytkowania projekt B. Tatarczucha 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). Zastrzeżenia ze strony Dyrekcji pojawiły się już w trakcie realizacji projektu; w koncepcji „Bydgoszcz-Gdynia" wymienione czynności były bowiem rozdzielone między dyżurnego i zawiadowcę stacji, natomiast ewentualna redukcja liczby pracowników do jednego nie wchodziła w grę bez zmian w układzie pomieszczeń[11]. 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[12].

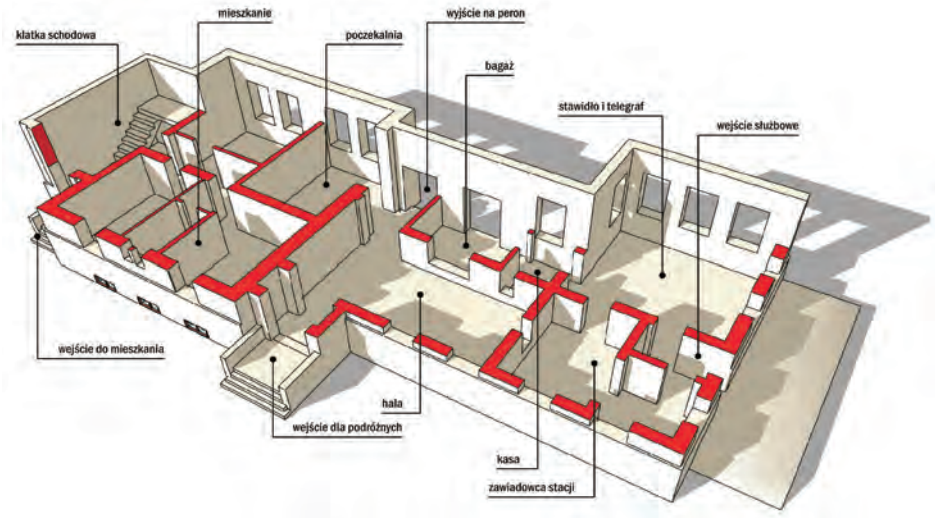
Zwycięska koncepcja autorstwa architektów T. Kosickiego i B. Nowaka została opatrzona nazwą „typ I Herby-Inowrocław" **(il. 3)**. Wiosną 1930 r. rozpoczęto według niej realizację budynku dworcowego w Miedźnie. W tym samym czasie pracownik Zarządu A. Kozak wykonał inny projekt o nieco większej kubaturze,



il. 3: „Typ I Herby-Inowrocław" (oprac. autor)

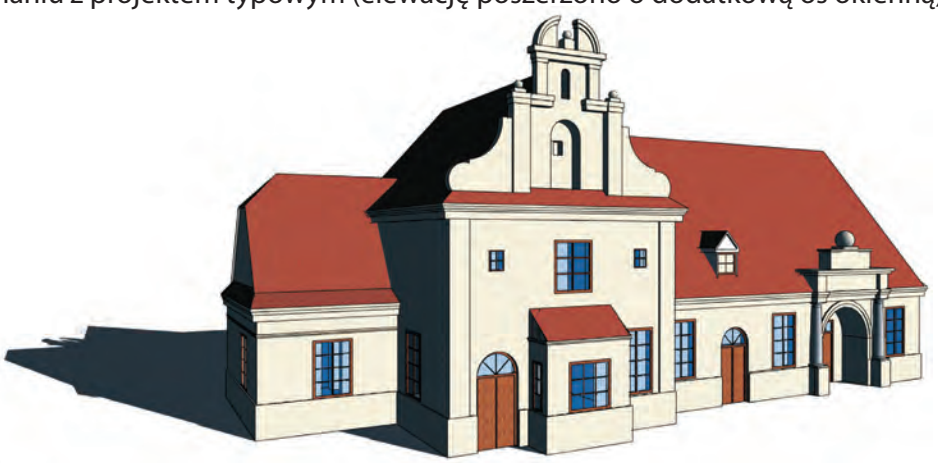
11 G. Kotlarz, H. Dąbrowski, E. Wieczorek, *Magistrala węglowa*..., s. 143.

12 Tamże.



il. 4: „Typ II Herby-Inowrocław" (oprac. autor)

który jako „typ II Herby-Inowrocław" **(il. 4)** został ostatecznie zaakceptowany jako koncepcja realizacyjna dla pozostałych dworców południowego odcinka[13]. Dokładną wersję tego projektu reprezentują dworce we Wręczycy, Kłobucku, Działoszynie, Chociwiu Łaskim, Kraskach, Kłudnej, Lipich Górach, Żaryniu i Piotrkowie Kujawskim. W Szadku, Otoku, Dąbiu nad Nerem, Babiaku, Chełmcach i Karczynie zastosowano wersja lustrzana, natomiast budynek dworca w Chorzewie Siemkowicach został w niewielkim stopniu rozszerzony w porównaniu z projektem typowym (elewację poszerzono o dodatkową oś okienną).



il. 5: Projekt typowy dla stacji średniej wielkości – wariant podstawowy, proj. Romuald Miller (opr. autor)

13 Tamże.

il. 6: Dworzec kolejowy w Łęczycy – stan przed renowacją (fot. autor)

Kolejną grupę projektów typowych stanowią stacje kolejowe, projektowane przez architekta Romualda Millera, który od 1918 r. pełnił funkcję naczelnika Wydziału Budownictwa warszawskiej Dyrekcji Kolei Państwowych. W pierwszej połowie lat dwudziestych Miller wykonał projekt typowy dla stacji średniej wielkości w dwóch wariantach – podstawowym i rozszerzonym. Wariant podstawowy **(il. 5)** przewidywał dwie poczekalnie (I i II oraz III klasy), kasę z pomieszczeniem bagażowym oraz pomieszczenia dla zawiadowcy i dyżurnego ruchu. W wariancie rozszerzonym wprowadzono dodatkowo hall, bufet z zapleczem kuchennym oraz punkt pocztowy[14]. Od strony torów zaplanowano wysunięte poza obrys budynku pomieszczenie z dużymi oknami dla dyżurnego ruchu, gdzie znajdowały się urządzenia do sterowania ruchem kolejowym. Na wyższych kondygnacjach przewidziano mieszkania służbowe dla urzędników kolejowych. W wariancie rozszerzonym uwzględniono ponadto możliwość wyprowadzenia z holu schodów do piwnicy i połączenie w ten sposób dworca z ewentualnym tunelem pod torami, a w efekcie bezkolizyjne przejście na dalsze perony[15]. Wariant podstawowy znalazł zastosowanie na stacjach linii Zgierz – Brodnica i Nasielsk – Toruń, tj. w Sierpcu, Płońsku, Ozorkowie, Gostyninie i Łęczycy **(il. 6)**. Wariant rozszerzony posłużył jako model dla dworców w Kole **(il. 7)** i Koninie (dworzec w Koninie wyburzono w 1977 r.).

14 J. Ginsbert, *Drogi żelazne Rzeczypospolitej*, Warszawa 1937, s. 478–479.

15 R. Michalak, *Dworzec kolejowy w Kole*, „Kronika Wielkopolski" 2010, nr 1, s. 121–125.

il. 7: Dworzec kolejowy w Kole (fot. autor)

Forma architektoniczna projektów typowych jest z reguły związana z nurtem tradycjonalizmu, najbardziej rozpowszechnionej stylistyki w architekturze lat dwudziestych. Dominującym źródłem inspiracji były tu formy polskiej architektury prowincjonalnej z czasów renesansu, baroku i klasycyzmu. Typowa realizacja tego nurtu to malownicza, rozczłonkowana, choć niezbyt wysoka bryła, przekryta wysokim dachem z lukarnami, wolimi oczami itp. Charakterystyczne detale to szczyty wolutowe (najczęściej w facjatach), attyki tzw. polskie, podcienia arkadowe, półkoliste zamknięcia otworów okiennych i płycin, kule, kartusze, wazony, narożne szkarpy, niskie i pękate kolumienki itp. Typowym zjawiskiem dla tego nurtu jest uproszczenie form detalu historycznego, które wynikało z dążenia do pewnego prymitywizmu, efektu naturalnej swojskości i rodzimości. W budynkach dworcowych stylistyka tego typu była powszechnie stosowana, według zaleceń resortowych miały mieć one *swojski wygląd i należyte otoczenie, a to tem bardziej, że budynki te były wznoszone w rożnych miejscach kraju na długości 2000 kilometrów linii kolejowych i że miały być widocznym znakiem ducha polskiego dla wszystkich przejeżdżających cudzoziemców i rodaków, a tym ostatnim w niejednym wypadku mogły posłużyć za wzory do naśladowania przy budowie domów*[16]. Szata tradycjonalna w przypadku budynków dworcowych miała więc wymiar zarówno symboliczny, jak i pragmatyczny, jako sposób na rozpowszechnianie stylistyki

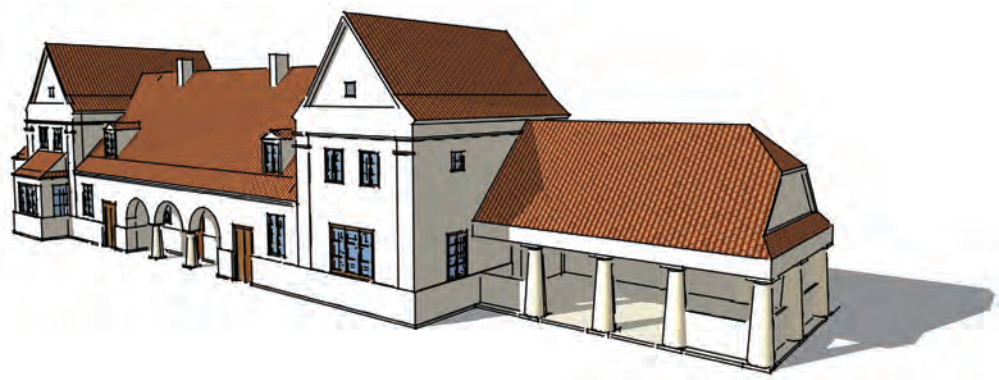
16 Cyt. za: K. Śliwa, *Dworce w stylu dworkowym*, „Spotkania z Zabytkami" 2001, nr 6, s. 33.

il. 8: Dworzec kolejowy w Bieniakoniach, przed 1939 r. (źródło: M. Pszczółkowski, *Kresy nowoczesna. Architektura na ziemiach wschodnich II Rzeczypospolitej 1921–1939*, Łódź 2016, s. 54)

narodowej na terenie całego kraju. Nie bez znaczenia było też zróżnicowanie stylistyczne w stosunku do dworców z lat zaborów, które były odbierane jako formy obce i szpecące[17].

Projekty typowe, w założeniu mające usprawniać proces inwestycyjny w zakresie kosztów i czasu realizacji, posługiwały się cechami stylowymi w ograniczonym zakresie, tym niemniej również i tutaj można zauważyć najbardziej charakterystyczne elementy nurtu tradycjonalnego, zwykle o proweniencji nowożytnej. Stacje magistrali kolejowej cechują się dość rozczłonkowanymi bryłami o wysokich dachach, pojawiają się dyskretne nawiązania zakopiańskie (dachy półszczytowe), uproszczone kolumny i szkarpy w narożnikach, sterczynki zwieńczone kulami czy wole oka w połaciach dachowych. Najbardziej szeroki zakres wykorzystania cech stylu reprezentuje natomiast wariant rozszerzony projektu typowego autorstwa Millera, zastosowany w Kole i Koninie. Budynek, założony na rzucie wydłużonego prostokąta, przecięto symetrycznie dwoma poprzecznymi korpusami, po obu stronach dworca (od strony miasta i torów) tworzącymi wysokie ryzality. Zostały zwieńczone szczytami wolutowymi, zamkniętymi przełamanymi naczółkami segmentowymi z kulą pośrodku. Wejście główne,

17 *Budownictwo kolejowe pozbyło się odrazu śladów niewoli moskiewskiej i austrjackiej, które, gdyby nie to, dłuższy czas jeszcze szpeciłyby krajobraz polski w postaci brzydkich i obcych naszej kulturze typowych budowli kolejowych moskiewskich i austriackich*; *Dziesięciolecie...*, s. 85.



il. 9: Projekt typowy dla małej stacji – wariant rozszerzony (oprac. autor)

umieszczone na osi, rozwiązano w postaci barokizującego portalu, flankowanego dwiema półkolumnami o uproszczonych głowicach jońskich, zamkniętego zaś belkowaniem z prostą attyką i wieńczącą kulą. W analogiczny sposób zaprojektowano portal wyjściowy od strony torów. Repertuaru motywów tradycjonalnych dopełnia malownicza sylwetka, tynkowane elewacje, okna zamknięte półkoliście lub ujęte w proste opaski oraz lukarny w połaciach dachowych.

Do ważnych przykładów dworców powtarzalnych należał model zastosowany na Wileńszczyźnie – w Jaszunach (ob. Jašiūnai, Litwa), Olkiennikach (Valkininkai, Litwa), Rudziszkach (Rūdiškės, Litwa), Bastunach (Bastyń, Białoruś) i Bieniakoniach (Bieniakoni, Białoruś, **il. 8**). Projekt ten został też zrealizowany w Mońkach w województwie białostockim. Koncepcja pod względem architektonicznej formy w pełni mieści się w nurcie tradycjonalizmu proweniencji nowożytnej. 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.

il. 10: Projekt typowy dla małej stacji – wariant rozszerzony (oprac. autor)

il. 11: Dworzec kolejowy w Kostopolu, ok. 1935 r. (pocztówka)

Barokizujący charakter architektury podkreśla portal wejściowy, zwieńczony finezyjnie wygiętym naczółkiem. Po drugiej stronie budynku, od strony torów, wprowadzono szczyt o nieco innym wykroju, ale i w tym przypadku nawiązanie do polskiego baroku jest wyraźne. Malowniczości i prowincjonalnego charakteru przydają różne wykroje okien, w obrębie ryzalitu fasady zamknięte półkoliście (w parterze) i kwadratowe z szerokimi opaskami, zaopatrzonymi w uszaki (pierwsze piętro). Całość przekryto dachem mansardowym z lukarnami w dolnej połaci.

Warto w tym miejscu przytoczyć charakterystykę dworca w Bastunach autorstwa poznańskiego inżyniera z lat międzywojennych: *stacja w Bastunach jest jedną z prawie pięćdziesięciu nowo wzniesionych w tym okręgu, większość egzystujących przed wojną zniszczonych zostało znacznie i lepiej było na nowo budować, niż naprawiać wcześniejsze. Ważne również, że obecny ich wygląd odpowiada zmienionym warunkom politycznym, współgra z polskim duchem i wtapia się architekturą w krajobraz Wileńszczyzny i ziemi nowogródzkiej. Tak pomyślane zabudowania stacyjne odzyskiwać mają krajobraz ojczysty. W prostych formach, jasnych tynkach, nowoczesnej funkcjonalności – są miejscem propagandy sztuki i siły naszego Państwa. Prawie wszystkie zaprojektowane przez Panów Rostworowskiego i Hryniewicza, nawiązują do drewnianych dworków polskich, chyba po to, by każdy korzystający z usług PKP czuł się jak szlachcic. Taki wybór miał podłoże w idei odwrócenia się od dwarca, jak mówią czasami jeszcze na ziemiach wschodnich, używając rosyjskiego słowa oznaczającego „pałac". Carowie chcieli, by główne stacje kolejowe były jak pałace imperialnej chwały. Nasi architekci obecnie wolą jednak,*

il. 12: Dworzec kolejowy w Podbrodziu przed 1939 r. (pocztówka)

by dworzec kojarzył się raczej z polskim dworkiem. Stacja to nic innego przecież, jak pełen polskiej gościnności dwór, gdzie zatrzymać się można bez uprzedzenia, zjeść i odpocząć w podróży[18].

Poza omówionymi projektami, w latach międzywojennych powstała też koncepcja dworca dla małych stacji, w analogicznych do projektu Millera dwóch wariantach – podstawowym i rozszerzonym. Dworzec w wersji podstawowej dysponował pomieszczeniem poczekalni z kasą, biura zawiadowcy stacji z telegrafem i magazynu towarowego. W wariancie rozszerzonym **(il. 9)** przewidywano dodatkowo zróżnicowanie poczekalni na I i II oraz III klasę (z bufetami), pomieszczenie bagażowe i letnią werandę. Forma architektoniczna wykazywała cechy nurtu tradycjonalnego, z dominacją motywów klasycystycznych[19]. Niestety, nie udało się ustalić, czy model ten znalazł zastosowanie.

Ostatnią grupę obiektów typowych tworzą modele zastosowane każdorazowo co najmniej dwukrotnie: w Leśnej koło Baranowicz (ob. Liesnaja, Białoruś) i Orańczycach (Oranczicy, Białoruś, **il. 10**), następnie w Werbkowicach (woj. lubelskie) i Kostopolu (Kostopil, Ukraina, **il. 11**), a także w Nowojelni (Navajelnia, Białoruś) i Podbrodziu (Pabradė, Litwa, **il. 12**). Być może znalazły jeszcze zastoso-

18 P. J. Jamski, *Pocztówki z Kresów przedwojennej Polski*, Warszawa 2012.

19 J. Ginsbert, *Drogi*..., s. 469–470.

wanie w innych miejscowościach, przy obecnym stanie badań nie można jednak wskazać takich lokalizacji. Nieznani są też projektanci tych obiektów, z dużym prawdopodobieństwem można jednak przypuszczać, że dworce w Werbkowicach, Kostopolu, Nowojelni i Podbrodziu były projektowane przez R. Millera lub pod jego kierunkiem, pod względem stylistycznym wykazują bowiem duże podobieństwa z projektami dworców autorstwa tego architekta, zarówno typowymi, jak też indywidualnymi. Projekty te, cechując się podobnymi cechami w zakresie układów brył i dyspozycji elewacji, posiadały najprawdopodobniej także zbliżone programy funkcjonalne. Brak dostępu do dokumentacji projektowych nie pozwala, niestety, na bardziej szczegółowe ustalenia.

Bibliografia:

- Brandt K., *Dworce na małych stacjach Śląsk–Gdynia*, „Inżynier Kolejowy" 1931, nr 7
- *Dziesięciolecie Polskich Kolei Państwowych 1918–1928*, Warszawa 1928
- Faryna-Paszkiewicz H., *Dworce polskie*, „Architektura Murator" 1995, nr 10
- Ginsbert J., *Drogi żelazne Rzeczypospolitej*, Warszawa 1937
- Jamski P.J., *Pocztówki z Kresów przedwojennej Polski*, Warszawa 2012
- Kotlarz G., Dąbrowski H., Wieczorek E., *Magistrala węglowa Śląsk – Porty*, Rybnik 2008
- Koziarski S., *Sieć kolejowa Polski w latach 1918–1992*, Opole 1993
- Lijewski T., *Geografia transportu Polski*, Warszawa 1977
- Michalak R., *Dworzec kolejowy w Kole*, „Kronika Wielkopolski" 2010, nr 1
- Pszczółkowski M., *Architektura użyteczności publicznej II Rzeczypospolitej 1918–1939. Funkcja*, Łódź 2015
- Skodlarski J., *Zarys historii gospodarczej Polski*, Warszawa–Łódź 2007
- Śliwa K., *Dworce w stylu dworkowym*, „Spotkania z Zabytkami" 2001, nr 6

Michał Pszczółkowski, *Typical Design in the Architecture of Railway Stations in the Interwar Period.*

The subject of the article is a review of repetitive concepts implemented in railway station architecture of the inter-war period. Standardised guidelines and economically motivated typical designs utilized for small and medium-sized railway stations were a characteristic feature of interwar railway station architecture. The number of such designs - as it seems - was considerable, and a few types can be identified. The largest group were 33 railway station buildings erected along the so-called coal trunk line (Bydgoszcz-Gdynia type, Herby-Inowrocław type I, Herby-Inowrocław type II). Romuald Miller, the director of architecture department of Warsaw Management of PKP (Polish National Railways), played a paramount role in designing these typical stations. In the first half of the 1920s he created a typical design for medium-sized station in two variants: basic and extended. The basic design was used for stations along the Zgierz-Brodnica and Nasielsk-Toruń lines in Sierpc, Płońsk, Ozorków, Gostynin, and Łęczyca. The extended design was used as a model for railway stations in Koło and Konin. Apart from the above-mentioned designs a concept for small station buildings was created, also in two variants: basic and extended. Other repetitive types include the model implemented in Polish Eastern Borderlands in Jaszuny, Olkienniki, Rudziszki, Bastuny, and Bieniakonie, a model used in Leśna near Baranowicze, and Orańczyce, in Werbkowice and Kostopol, as well as in Nawojelnia and Podbrodzie. The article focuses on architectural form and functional solutions connected with this subject.

Keywords:

typical design, cola trunk Line, Bydgoszcz-Gdynia type, Herby-Inowrocław type I, Herby-Inowrocław type II, Romuald Miller, Eastern Borderlands

Słowa kluczowe:

projekt typowy, magistrala węglowa, typ Bydgoszcz-Gdynia, typ I Herby-Inowrocław, typ II Herby-Inowrocław, Romuald Miller, Kresy Wschodnie

S. ANNA TEJSZERSKA
(Katolicki Uniwersytet Lubelski Jana Pawła II)

STYL NARODOWY W ARCHITEKTURZE DWORCÓW DWUDZIESTOLECIA MIĘDZYWOJENNEGO

Budowa pierwszych linii kolejowych przebiegających przez terytorium Rzeczypospolitej przypadała na czas, gdy jej obszar był we władaniu obcych mocarstw[1]. Po latach zaborów państwo polskie odziedziczyło trzy niezależne, bardzo słabo między sobą powiązane sieci kolejowe[2] – budowane w układach odpowiadających interesom mocarstw zaborczych[3], kształtowane odśrodkowo, często prowizorycznie, pozostawiające sporo do życzenia pod względem jakości; co więcej w bardzo różnym stopniu rozwinięte[4] (tabela 1).

1 *Wielki wynalazek – kolej żelazna* [...] *narodził się w chwili, gdy polityczne granice Polski nie istniały już na mapach Europy. Jedynym wolnym i niepodległym skrawkiem ziem polskich była wówczas już tylko Rzeczpospolita Krakowska (1815–1846). Dwudziestolecie komunikacji w Polsce Odrodzonej,* Kraków 1939, s. 123.

2 *Wiele głównych miast Polski nie posiadało zupełnie aż do 1915 r. bezpośrednich połączeń kolejowych ze sobą (Warszawa z Poznaniem czy Lwowem). Olbrzymie obszary kraju, a zwłaszcza pogranicza państw zaborczych umyślnie pozbawiono komunikacji kolejowej.* Tamże, s. 127.

3 *Przed wojną sieć kolejowa wszystkich trzech dzielnic była przystosowywana do gospodarczych i strategicznych potrzeb państw zaborczych, w drugim rzędzie do potrzeb własnych, ale nie mogła mieć na widoku potrzeb zjednoczonej Polski.* S. Sztolcman, *Plany rozwoju sieci kolejowej polskiej*, „Inżynier Kolejowy" 1928, nr 11, s. 392.

4 *Gęstość sieci dróg żelaznych na ziemiach polskich przed wojną była w trzech zaborach bardzo niejednakowa. W b. zaborze pruskim była ona największa i dorównywała gęstości w państwach zachodnio-europejskich, w b. zaborze austryjackim była dwa razy, a w b. zaborze rosyjskim trzy razy mniejsza.* Tamże. Dla porównania warto przytoczyć jeszcze inne dane na rok 1914: 1 km bieżący linii kolejowej przypadał w Belgii na 3,48 km^2 terenu, w Anglii na 8,33 km^2, w Prusach Wschodnich na 9,54 km^2, w poznańskim na 7, 85 km^2, w Galicji na 18,75, w b. Królestwie Kongresowym na 24,90 km^2, a na Kresach Wschodnich na 43,48 km^2. *Dziesięciolecie Polskich Kolei Państwowych 1918–1928*, Warszawa 1928, tab. 1, s. 10.

Tabela 1. Długość dróg żelaznych w poszczególnych dzielnicach Polski w stosunku do ich powierzchni i zaludnienia, 1 stycznia 1924 r.[5]

DZIELNICE	Powierzchnia km²	Ludność tysięcy	Długość dróg żelaznych			
			km	na 100 tys. km² ***a***	na 10 tys. mieszkańców ***b***	na $\sqrt{a \times b}$
1. Była dzielnica **rosyjska** (województwa: warszawskie, łódzkie, kieleckie, lubelskie, białostockie, nowogródzkie, poleskie, wołyńskie, ziemia wileńska)	260 331	15 337	7423	2,85	4,84	3,72
2. Była dzielnica **austriacka** (województwa krakowskie, lwowskie, stanisławowskie i tarnopolskie)	80 089	7628	4417	5,51	5,79	5,65
3. Była dzielnica **pruska** (województwa poznańskie, pomorskie i śląskie)	46 214	3894	4805	10,40	12,35	11,34
Ogółem	386 634	26 859	16 645	4,30	6,19	5,16
Prócz tego w zarządzie Państwa Polskiego na terytorium Wolnego Miasta Gdańska	-	-	140	-	-	-

Ponadto działania wojenne pozostawiły po sobie znaczące zniszczenia tak strategicznych obiektów, jakimi były tory, mosty[6] i kolejowe zabudowania. Spośród istniejących przed wojną w obrębie późniejszych dyrekcji warszawskiej, radomskiej, wileńskiej, lwowskiej i stanisławowskiej 910 budynków dworcowych, zniszczonych zostało 574, co stanowi 63%[7] (tabela 2).

5 A. Wasiutyński, *Drogi żelazne*, wyd. 2, Warszawa 1925, s. 50.

6 Z. Gubrynowicz w czasopiśmie „Inżynier Kolejowy" podaje konkretne liczby: zniszczone mosty o większej rozpiętości (ponad 20 m) – 380 sztuk (co daje 41%) o łącznej długości 28 347 mb., mosty mniejsze – zniszczonych 2019 sztuk (co stanowi około 20%) łącznej długości 11 201 mb. Z. Gubrynowicz, *Zniszczenia mostów kolejowych w czasie wojny i ich odbudowa*, „Inżynier Kolejowy" 1928, nr 11, s. 382.

7 O wiele niższe dane przytacza czasopismo „Robotnik" z 16 maja 1923 r., dodatek

Tabela 2. Zestawienie strat budynków kolejowych z terenów objętych nadzorem Dyrekcji Warszawskiej, Radomskiej, Wileńskiej, Lwowskiej i Stanisławowskiej[8]

Rodzaj budynków	Ilość budynków w okresie przedwojennym sztuk	Ilość zniszczonych budynków sztuk	Stosunek procentowy budynków zniszczonych
Dworce, przystanki i mijanki	910	574	63,02 %
Magazyny	986	506	51,32 %
Stacje wodne i wieże ciśnień	601	489	81,36 %
Parowozownie i warsztaty	162	78	48,13 %
Domy mieszkalne i administracyjne	9921	2189	22,06 %

Powyższe dane nie uwzględniają strat powstałych w pozostałych dyrekcjach, ze względu na ich nieporównywalnie lepszą sytuację. Nieznaczne zniszczenia budynków w obrębie dyrekcji krakowskiej dokonane w latach 1914–1915, zostały niemal całkowicie naprawione przez ówczesne władze austriackie. W najlepszym stanie przetrwały obiekty kolejowe dyrekcji poznańskiej, gdańskiej i katowickiej, czyli znajdujące się na terenach byłego zaboru pruskiego, na których nie toczyły się działania ani wojny światowej ani polsko-bolszewickiej. Stąd też przykłady ilustrujące niniejsze opracowanie pochodzić będą z Polski wschodniej i centralnej, a zasadniczo z terenów objętych nadzorem Dyrekcji Wileńskiej i Warszawskiej [9] (**il.1**).

Odbudowa zniszczonych obiektów, rozbudowa i przebudowa sieci, a zwłaszcza powiązanie linii leżących uprzednio w obrębie różnych zaborów stanowiło

czasopisma „Architekt" 1923, nr 4, a mianowicie: *dworców kolejowych uległo zniszczeniu podczas działań wojennych ogółem 93, magazynów 491, stacyj wodnych 354, domów mieszkalnych 1358, budynków administracyjnych 250, innych mniejszych budynków 304.* Jednakże późniejsze i bezpośrednie źródło PKP wydaje się bardziej wiarygodne.

8 *Polskie Koleje Państwowe 1918–1928*, Warszawa 1929, s. 60. Ze sprawozdania z działalności samej tylko dyrekcji warszawskiej dowiadujemy się, iż prawie całkowitemu zniszczeniu uległy budynki wartości 30 mln rub. Koszt ich odbudowy (przed inflacją) obliczony został na ok. 300 mln mk. *Związki i stowarzyszenia techniczne, Koło Architektów*, „Przegląd Techniczny" 1920, nr 12, s. 65–66.

9 Drugim motywem, który skłonił autorkę do takiego wyboru obszaru badań był fakt, iż dyrekcje te posiadały najliczniejsze grono zaangażowanych w pracowniach projektowych DOKP architektów.

il. 1: Mapa granic dyrekcji kolejowych, opracowanie własne na podstawie „Rocznik Statystyki RP" 1929

jedną z najbardziej podstawowych potrzeb odradzającego się państwa[10]. Rozbudowie i odbudowie linii towarzyszyć musiało wznoszenie budynków dworcowych. Jeśli zestawimy dane obiektów odbudowanych i nowo wzniesionych (tabela 3, 4) zobaczymy, że w pierwszym dziesięcioleciu po wojnie powstało ich około 600. Nie sposób więc w ramach krótkiego opracowania odnieść się do wszystkich.

10 *Inż. A. Gołębiowski w odczycie wygłoszonym w Stowarzyszeniu Techników w Warszawie 14 maja 1915 r. [Przegląd Techniczny Nr 39—40 z d. 6 października 1915 r.] na temat „Niezbędny rozwój komunikacyj lądowych i wodnych w Polsce», wychodząc zresztą z bardzo ogólnych przesłanek, oceniał potrzebę budowy nowych linij w Królestwie na 3000 km*. S. Sztolcman, *Plany rozwoju sieci kolejowej...*, s. 392. W rzeczywistości w dwudziestoleciu (1918–1938) wybudowano w Polsce 1 650 km nowych kolei normalnotorowych. *Dwudziestolecie komunikacji...*, s. 240.

Tabela 3. Zestawienie ilości budynków odbudowanych i czekających na odbudowę na rok 1928[11]

Rodzaje budynków	Odbudowano szt.	%	Pozostało do odbudowy	%
Dworce, przystanki, mijanki	474	82,58	100	17,42
Magazyny	369	72,92	137	27,08
Stacje wodne i wieże ciśnień	387	79,14	102	20,86
Parowozownie i warsztaty	64	82,05	14	17,95
Domy mieszkalne i administracyjne	1586	72,45	603	27,55

Tabela 4. Zestawienie ilości dworców nowo wzniesionych w kolejnych latach od odzyskania niepodległości[12]

Wzniesiono	Od 1918 do 1920	1921	1922	1923	1924	1925	1926/1927	1927/1928	Razem
Liczba dworców	5	8	9	25	17	22	16	17	119

Największy dynamizm w dziedzinie budownictwa kolejowego przypada na lata dwudzieste[13], które w całej architekturze naznaczone są estetyką stylu narodowego[14]. Nurt ten wyrasta z szerszego kontekstu kulturowego, ogarniającego ówczesną Europę. Jednakże w kraju odzyskującym niepodległość po ponad stuletnim okresie zaborów nabiera on szczególnego znaczenia – ugruntowania, umocnienia jedności kulturowej państwa[15], odbudowy tożsamości narodowej na płaszczyźnie wizualnej, przestrzennej, krajobrazowej. Stanowi wyraz uzewnętrznienia patriotycznej postawy twórców, potrzebę serca narodu. Architektom tego czasu towarzyszyła konkretna, sprecyzowana – przynajmniej w ogólnych

11 *Polskie Koleje Państwowe 1918–1928...*, s. 62.

12 Tamże, s. 161.

13 Z przerwą w roku 1920 na czas wojny bolszewickiej, która jeszcze zwiększyła zakres zniszczeń. Do 1932 r. odbudowa posunęła się do: 499 budynków dworców, 377 magazynów towarowych, 401 stacji wodnych i wież ciśnień, 64 warsztatów i parowozowni oraz 1632 domów mieszkalnych. *Varia na temat budownictwa kolejowego*, „Architektura i Budownictwo" 1934, nr 1, s. 32.

14 Szerzej: M. Omilanowska, *Poszukiwania stylu narodowego w polskiej architekturze końca XIX i początku XX wieku,* [w:] *Stanisław Witkiewicz człowiek – artysta – myśliciel. Materiały z sesji zorganizowanej w osiemdziesiątą rocznicę śmierci artysty. Zakopane, 20–22 października 1999*, Zakopane 1997, s. 288.

15 Józef Andrzej Mrozek wskazując na niniejszy motyw zwraca uwagę na fakt, iż po stuletnim okresie rozbiorów *odrębności poszczególnych zaborów zaczęły zaznaczać się w sposób niepokojący.* J.A. Mrozek, *Historyzm narodowy lat dwudziestych*, [w:] *Sztuka XIX wieku w Polsce. Naród – Miasto. Materiały Sesji Stowarzyszenia Historyków Sztuki, Poznań, grudzień 1977*, Warszawa 1979, s. 163.

założeniach – wizja formalnego, przestrzennego kształtu odbudowy. Niemalże w każdej publikacji dotyczącej tematu[16] zarówno obiektów użyteczności publicznej, jak i miejskich czy wiejskich zabudowań prywatnych – przewija się, a nawet dominuje, nawoływanie do odbudowy kraju w zgodzie z tradycją naszego budownictwa, do zachowania i odrodzenia tożsamości narodowej w wymiarze przestrzennym. Stefan Szyller pisał: *w chwili obecnej, gdy po dziejowym kataklizmie wypadnie nam Polskę odbudować, rozwijanie znamion architektury polskiej* [...] *stać się powinno dla nas zadaniem pierwszorzędnej narodowej doniosłości*[17]. Tak więc, zgodnie z założeniem Ministerstwa Komunikacju: *Przy opracowywaniu projektów była zwrócona uwaga na to, by nowym budynkom kolejowym nadać szatę swojską*[18]. Czyniono tak zwłaszcza z tego powodu, że budownictwo kolejowe miało *do spełnienia rolę niezwykle ważną – rolę propagandową. Jakże często się widzi* [czytamy w sprawozdaniu na temat budownictwa kolejowego z 1934 r. – A.T.] *zwłaszcza na prowincji, jak niejeden ziomek, budując siedzibę, zapożycza wzoru z budownictwa kolejowego, które jest nieraz dla niejednego z nich jedynym wzorem do naśladownictwa*[19]. Podobnie niniejszą kwestię podsumowuje Feliks Lubierzyński twierdząc, iż *ze sprawą odbudowy dworców jest poniekąd także związane ożywienie się ruchu budowlanego. A o ile te dworce budowane są w stylu polskim, to – jak zresztą często mamy sposobność zauważyć – przeważnie też w tym stylu są stawiane i inne nowopowstające prywatne zabudowania, a w końcu może i cała Polska przez swoją architekturę, stanowiącą poniekąd już tak wybitny, zewnętrzny wyraz kultury i upodobań narodu, ustali swój właściwy typ i charakter, który odrazu dla wszystkich będzie widoczny*[20]. Odbudowa materialna łączy się tu nierozerwalnie z kulturową. Nie może zresztą dziwić fakt, że uciemiężony latami niewoli i wojny naród chciał pozbyć się z zasięgu wzroku form, które przypominałyby o obcej hegemonii i tworzyć pejzaże dające jednoznaczne wrażenie mieszkania we własnym kraju. *W tym okresie, jako normalna reakcja po latach niewoli i bezwzględnego ucisku narodowego, zapanował żywiołowy wprost pęd do podkreślania polskości na każdym kroku. Okres ten siłą rzeczy musiał również*

16 M.in.: *Odbudowa polskiej wsi: projekty chat i zagród włościańskich*, red. W. Ekielski, Kraków 1915; *Odbudowa polskiego miasteczka. Projekty domów opracowane przez grono architektów polskich,* red. J. Gałęzowski, Kraków 1916; *Odbudowa polskiego miasteczka. Projekty budynków użyteczności publicznej, opracowane przez grono architektów polskich*, red. J. Pokutyński, Kraków 1918; *Budowa domów dla urzędników państwowych w województwach wschodnich*, Warszawa 1925; I. Drexler, *Odbudowanie miast i wsi na ziemi naszej,* Lwów 1921.

17 S. Szyller, *Czy mamy polską architekturę*, Warszawa 1916, s. VIII.

18 Wprowadzając jednocześnie zgodne z duchem czasu techniczne i higieniczne ulepszenia. *Polskie Koleje Państwowe 1918-1928...*, s. 62.

19 *Varia na temat budownictwa...*, s. 32.

20 F. Lubierzyński, *Odbudowa dworców kolejowych na Kresach*, „Naokoło świata" 1927, nr 35, s. 11–12.

il. 2: Dworzec Kolejowy w Mońkach, 2016 r.
(zbiory Urzędu Miejskiego w Mońkach)

znaleźć odbicie w budownictwie kolejowym[21]. W związku z tym nawet w zniszczeniach wojennych dostrzegano pozytywne strony. W jubileuszowej księdze podsumowującej pierwsze dziesięciolecie działalności polskich kolei czytamy: *Konieczność odbudowy 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 szpeciłyby krajobraz polski w postaci brzydkich i obcych naszej kulturze typowych budowli kolejowych moskiewskich i austriackich*[22] Architekt Józef Wołkanowski (1880–1963) podsumowując prace dyrekcji wileńskiej pisze: *w powstających z gruzów zniszczenia wojennego naszych województwach wschodnich, w znacznym stopniu, (przynajmniej w dziedzinie budownictwa kolejowego) starty został pokost rosyjski, a natomiast kultura polska wycisnęła tam już bardzo głębokie ślady*[23]. Jako potwierdzenie tej oceny mogą posłużyć przedstawione w dalszej części niniejszego opracowania stacje polskiego odcinka

21 *Dziesięciolecie Polskich Kolei Państwowych...*, s. 85.

22 Tamże. Natomiast w publikacji wydanej z okazji dwudziestolecia PKP w odniesieniu do budynków zachowanych jeszcze raz czytamy: *Niektóre budynki wzniesione jeszcze przed rokiem 1914 nie odpowiadały już całkowicie wymaganiom. Należało więc odbudować je i przebudować, a przy tej sposobności pozbyć się rażących okazów budownictwa państw zaborczych. Dziesięciolecie Polskich Kolei Państwowych...*, s. 153.

23 J. Wołkanowski, *Otwarcie nowego dworca na st. Stołpce*, „Inżynier Kolejowy" 1926, nr 11, s. 324.

tysiąckilometrowej magistrali Bołogoje – Połock – Siedlce, którym po zniszczeniach wojennych nadano „polską szatę". Także dyrekcja warszawska zdając sprawozdanie z postępu prac budowlanych deklarowała: *przy budowaniu nowych lub rozszerzaniu istniejących budynków kolejowych dążono do nadawania tym ostatnim cech architektury swojskiej, co było właściwie zasadniczym kierunkiem w pracach Sekcji*[24].

Co jednak znaczą tak nośne i powszechnie stosowane sformułowania jak „narodowy charakter" czy „swojska szata"? W architekturze polskiej poszukiwanie form wyrazu nurtu narodowego przechodziło różne etapy. Kształtów typowo polskich dopatrywano się początkowo w stylu wiślano-bałtyckim, w gotyku małopolskim, stylu zakopiańskim[25]. Natomiast w pierwszych latach dwudziestolecia międzywojennego skierowano się ku architekturze naszego prowincjonalnego baroku[26], ze szczególnym wyróżnieniem cech polskiego dworu. Podstawę działalności twórczej stanowić miała znajomość tradycji konstrukcyjno-budowlanej i wynikających z niej cech zewnętrznych naszej architektury. Podkreślano przy tym konieczność ich autorskiej interpretacji, odrzucając dosłowną kompilację na rzecz czerpania inspiracji i przetwarzania przy umiejętności uchwycenia i zachowania ogólnego charakteru[27]. Wprawdzie badania historyczne S. Szyllera, mające istotny wpływ[28] na kierunek poszukiwań wzorców i źródeł inspiracji, są w świetle współczesnych badań krytykowane za intuicyjność, skłonność do nadinterpretacji, tendencyjność i brak obiektywizmu[29], tym niemniej, jak wskazuje M. Omilanowska zasadniczym wyróżnikiem stylów narodowych jest

24 Relacja arch. Bronisława Rogóyskiego, *Związki i stowarzyszenia techniczne, Koło Architektów*, „Przegląd Techniczny" 1920, nr 12, s. 65–66.

25 Za przykład zastosowania stylu zakopiańskiego w architekturze kolejowej może posłużyć dworzec na stacji Syłgudyszki (realizacja ok. 1899 r., proj. St. Witkiewicz), częściowo zniszczony i przebudowany w okresie międzywojennym, a także istniejąca do dziś stacja kolei wąskotorowej Zalesie Dolne (realizacja po 1917 r., autor nieznany).

26 *Jeśli chcemy poznać kulturę polską i zarazem zdobyć materiał do dalszego nawiązania zerwanej nici zwracajmy się do zabytków* [...] *najbardziej samodzielnych, a takimi są nasze zabytki z XVII i XVIII wieku: kościółki, kapliczki, dwory i dworki, bożnice nareszcie...* A. Szyszko-Bohusz, *Zadania polskiej architektury nowoczesnej*, „Czasopismo Techniczne" 1913, nr 2, s. 18. Podobnie S. Szyller podkreślał, iż *budowle świeckie* [...] *wybitnie polskie piętno noszące* [...] *należą* [w przeważającej mierze] *do epoki renesansu i baroku*. S. Szyller, *Czy mamy polską architekturę...*, s. 141.

27 Szerzej: A. Szyszko-Bohusz, *Zadania polskiej architektury nowoczesnej...*; S. Szyller, *Czy mamy polską architekturę...*; J. Piotrowski, *Ochrona zabytków a odbudowa kraju*, Lwów 1916, s. 22.

28 Ze względu na liczne wystąpienia, wykłady i publikacje architekta. M. Omilanowska wymienia ich ponad 60. M. Omilanowska, *Architekt Stefan Szyller 1857–1933*, Warszawa 2008, s. 66, 622–624.

29 Tamże, s. 88. *Prowadzone przez Stefana Szyllera studia nad polską architekturą* [...], *nie były w pełnym znaczeniu tego słowa badaniami naukowymi.* Tamże, s. 66, szerzej s. 66–89.

il. 3: Mapa sieci kolejowej Dyrekcji Wileńskiej (oprac. autorki na podstawie: W. Groszek, *Mapa Sieci Kolejowej Rzeczypospolitej Polskiej z oznaczeniem wszystkich stacji i przystanków*, Lwów 1931)

fakt, iż stanowią one nośnik idei[30], *a nie obiektywnie (czyli w ujęciu historycznym) wychwytywane cechy* [...] *należące do repertuaru tradycyjnych, bądź uważanych za tradycyjne, form sztuki określonego narodu*[31].

Dworce kolejowe stanowiły zawsze wizytówkę miasta, kraju[32]. Ich forma miała więc szczególnie podkreślać polski charakter krajobrazu[33], zwłaszcza, że największa ich liczba powstawała w okresie międzywojennym na Kresach Wschodnich, o najsłabiej rozwiniętej sieci kolejowej oraz bardzo mocno dotkniętych wojennymi zniszczeniami. Józef Andrzej Mrozek podkreśla, iż *formy polskie ówczesnej architektury miały* [...] *do spełnienia wieloraką rolę polityczną* [...], [m. in.] *podkreślały „polskość" na kresach wschodnich*[34]. Podobnie ujmowano zagadnienie już w czasach odbudowy: *Dla przejeżdżających* [...] *tak obywateli polskich jak i cudzoziemców – jest ten styl i charakter nowoodbudowanych dworców kolejowych zarazem widocznym znakiem i symbolem, że Polska Odrodzona także przez swoją sztukę nawiązuje z tym krajem dawną, przerwaną przez stuletnią niewolę łączność kulturalną i roztacza nad nim swoje władztwo*[35]. To tam, na terenach objętych ówcześnie pieczą dyrekcji wileńskiej, w granicach obecnej Białorusi i Litwy, powstało najwięcej budynków powtarzalnych – „seryjnych" typowych dworców o polskich łamanych, bądź mansardowych dachach z neobarokowymi szczytami wieńczącymi wejściowe portyki; dworców o kształtach inspirowanych formami polskich barokowych i klasycystycznych dworów. Prezentowany na łamach

30 *Jakikolwiek styl wolno nazwać narodowym dopiero wtedy, gdy zostanie on użyty świadomie jako znak, czy lepiej nośnik określonych idei narodowościowych* [...] *gdy zarówno twórca, jak i odbiorca dzieła sztuki, z myślą o którym dzieło to powstało, postrzegają jego wymowę ideową.* M. Omilanowska, *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, s. 145.

31 Tamże

32 Warto na marginesie zauważyć, iż kolej, a co za tym idzie także jej budynki będące obiektami państwowymi wolnej Polski, zdają się mieć w mentalności społeczeństwa międzywojnia nieco wyższą rangę niż współcześnie. Świadczyć mogą o tym liczne archiwalne fotografie przybranych girlandami dworców z 1928 r., świętujących dziesięciolecie Polski niepodległej i jednocześnie Polskich Kolei Państwowych, bądź też zalecenia uporządkowania jarmarcznego wystroju wnętrz dworcowych dekorowanych styropianowymi godłami i portretami bohaterów narodowych. Nie dziwi więc fakt, że i zewnętrznej formie dworca próbowano tak jak innym obiektom nadać cechy uznane za typowo polskie.

33 *Budynki te* [...] *wznoszone w różnych miejscach kraju na długości 2000 kilometrów linii kolejowych* [...] *miały być widocznym znakiem ducha polskiego dla wszystkich przejeżdżających cudzoziemców i rodaków*. K. Śliwa, *Dworce w stylu dworkowym*, „Spotkania z Zabytkami" 2001, nr 6, s. 33, za: *Dziesięciolecie Polskich Kolei Państwowych...*

34 J.A. Mrozek, *Historyzm narodowy...*, s. 163.

35 F. Lubierzyński, *Odbudowa dworców...*, s. 9–10.

il. 4: Dworzec Narewka (fot. z kolekcji Artura Soszyńskiego)

„Inżyniera Kolejowego" dworzec typu 4c[36] (**il. 2**) o zwartej bryle z łamanym dachem, dwukondygnacyjnym wejściowym ryzalitem wieńczonym wystawką dachową i dekoracyjnym trójkątnym szczytem od strony torów i półkolistym ze spływami od strony miasta, służył podróżnym na podwileńskich stacjach Bastuny, Bieniakonie, Jaszuny (linia Wilno – Lida), Rudziszki, Olkieniki (linia Wilno – Grodno), oraz w nieco odleglejszych od Wilna miejscowościach linii brzeskich – Horodec (linia Brześć – Łuniniec) oraz Kossów Poleski (Niechaczewo) (linia Brześć – Baranowicze). Ten sam typ dworca spotkamy także w leżącej po obecnej polskiej stronie stacji w Mońkach (**il. 3**)[37] (linia Brześć – Grajewo), zniszczonej podczas I wojny światowej, a odbudowanej w latach trzydziestych pod nadzorem S. Szyllera[38]. W uzasadnieniu decyzji dotyczącej wpisu monieckiego dworca do rejestru zabytków czytamy iż *stanowi* [on] *doskonały przykład* [...] *„stylu dworkowego"*

36 „Inżynier Kolejowy" 1928, nr 11, s. 346.

37 Budynek dworca w Mońkach wpisany jest do rejestru zabytków województwa podlaskiego pod numerem A-448.

38 Architekt nadzorował w tym czasie w Mońkach budowę neobarokowego kościoła pw. Matki Boskiej Częstochowskiej swojego autorstwa, stąd też niektórzy przypisują mu również projekt dworca, co nie wydaje się być prawdopodobnym, jako że jest to dworzec typowy powstały kilka lat po swoich prototypach.

il. 5: Dworzec Hajnówka przed I wojną światową (zbiory Biblioteki Miejskiej w Hajnówce)

w budownictwie kolejowym wpisującego się w ogólnopolski nurt poszukiwania stylu narodowego w architekturze. Swą formą świadomie nawiązuje do dworu szlacheckiego, stanowiącego symbol polskości i rodzimych tradycji[39]. Zasadność nawiązania w architekturze kolejowej do formy dworu uzasadniał pracujący dla dyrekcji wileńskiej Tadeusz Maria Rostworowski (1860–1928) głosząc *w jednym ze swoich na ten temat wygłoszonych odczytów – „dworzec kolejowy to przecież nic innego, jak zasobny gościnny dwór obywatelski. Ta sama obszerna sień – poczekalnia, sala – jadalnia, kancelarja – ekspedycja, pokoje gościnne i.t.p. Jeżeli do tego dodamy kilka wesołych dworków z ganeczkami na filarach, magazyny, składy, kryte dachówką z okapami – jeżeli na straży postawimy wieżę ciśnień w rodzaju wież cechowych krakowskich lub wileńskich, to już całej tej miejscowości odrazu nadamy wyraz powracającej minionej tradycji*[40].

Na wspomnianym powyżej odcinku Brześć – Baranowicze występuje jednocześnie inny typ małego dworca o zwartej bryle i formie odwołującej się do szlacheckiego dworu przekrytego wysokim polskim łamanym dachem z piętrem

39 *Decyzja w sprawie wpisania zabytku nieruchomego* [dworca kolejowego w Mońkach] *do rejestru zabytków*, Białystok 19 września 2012 r.

40 F. Lubierzyński, *Odbudowa dworców...*, s. 9. Sama etymologia słowa dworzec ma wiele wspólnego z dworem, czyli domem, siedzibą. Jest to zresztą zapożyczenie strukturalne z języka niemieckiego – dworzec kolejowy" utworzony został na wzór niemieckiego „Bahnhof".

il. 6: Dworzec Hajnówka po przebudowie w dwudziestoleciu międzywojennym (zbiory Biblioteki Miejskiej w Hajnówce)

ukrytym w mansardzie i charakterystycznym naczółkowym dwuspadowym daszkiem wieńczącym wejściowy trójosiowy ryzalit. Reprezentują go dworce w Orańczycach i Leśnej.

Za doskonały przykład „zrzucania rosyjkiego pokostu" może posłużyć odbudowa i przebudowa typowych stacji linii Bołogoje – Połock – Siedlce, zbudowanych jeszcze przez władze rosyjskie w latach 1904–1907 w estetyce charakterystycznej dla zaborcy. W naszych granicach, w wersji pierwotnej choć otynkowanej, możemy zobaczyć je jeszcze w Nurcu i Mordach (dawne Przymordy za Siedlcami). Poza tym stoją na wielu innych stacjach za wschodnią granicą – w „najczystszej" nieotynkowanej postaci w Gawji na Białorusi. Po wojnie w ramach odbudowy i przebudowy część z nich otrzymała „polską szatę". Zasadnicza forma rzutu i po części kształt ścian zewnętrznych zdeterminowany był pozostałymi murami i obowiązującą zasadą ich wykorzystywania ze względów ekonomicznych, nawet w przypadku konieczności rozbudowy stacji[41]. Jednak zabieg wprowadzenia wysokiego łamanego polskiego dachu, który S. Szyller uważał

41 Ze względów ekonomicznych starano się wykorzystać ocalałe mury byłych budynków, nawet w sytuacji ich powiększania i rozbudowy. *Polskie Koleje Państwowe 1918–1928...*, s. 62. *Efektem tych zabiegów jest m. in. dzisiejszy nieforemny wygląd budynków stacyjnych w Łochowie i Małkini, a także przedwojennego dworca w Tłuszczu (zbombardowanego we wrześniu '39)*. W. Szydlik, *Geneza kolei warszawsko-petersburskiej*, „Zeszyty Naukowe Ostrołęckiego Towarzystwa Naukowego", nr 13, 1999, s. 114.

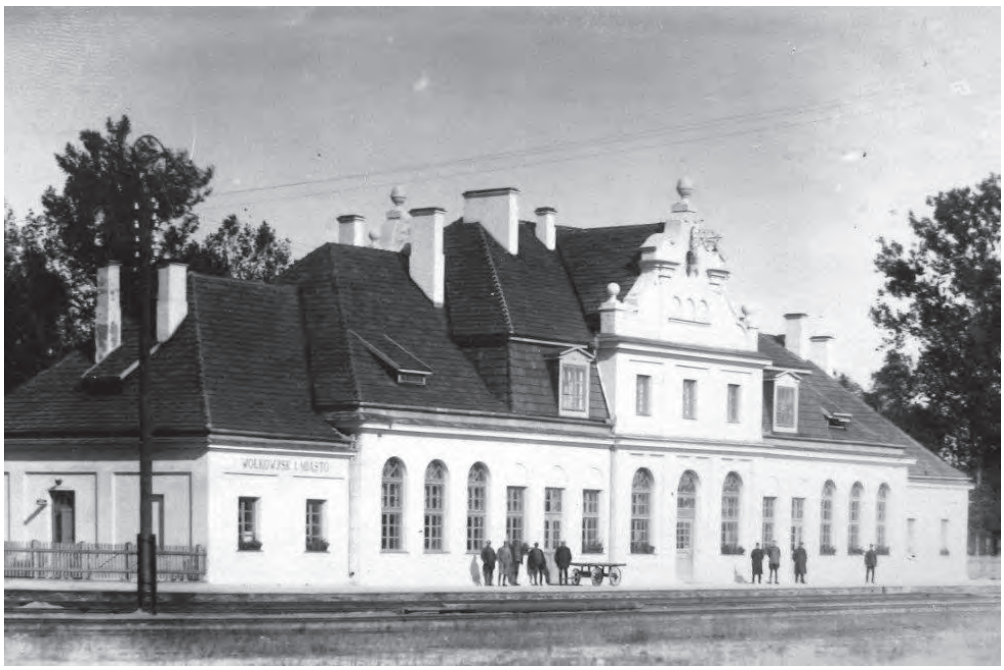
il. 7: Dworzec na stacji Czeremcha po przebudowie (archiwum Urzędu Gminy Czeremcha)

za jedną z podstawowych cech polskiej architektury, częściowa likwidacja dekoracji sztukatorskiej – pilastrów i okiennych opasek, zwieńczenie wejściowych ryzalitów półokrągłym szczytem ze spływami, sprawiły że nabrały one zupełnie nowego charakteru. Typ ten reprezentują m.in. Narewka (**il. 4**) i Świsłocz – na odcinku Czeremcha – Wołkowysk, Różanka nad Niemnem na odcinku Mosty – Lida, stacje odcinka Lida – Mołodeczno: Juraciszki, Bohdanów, Połoczany; oraz dworzec Krzywicze[42], a w nieco poszerzonej wersji – Wilejka na odcinku Mołodeczno – Zachacie. Podobny kształt otrzymała po I wojnie światowej także, reprezentująca ten sam przedwojenny typ, pobliska stacja Skidel na odnodze linii „bołogojskiej" łączącej Mosty z Grodnem. Bardziej rozbudowaną formę miały już pierwotnie większe stacje węzłowe omawianej linii: Czeremcha, Hajnówka (**il. 5**), Mosty, Lida, Mołodeczno[43]. I one po I wojnie otrzymały „polskie garnitury", w tym wypadku już o bardziej zróżnicowanych kształtach (**il. 6, 7**). Najbardziej wyróżniał się pośród nich dworzec w Lidzie, formą nieco bliższy klasycyzmowi. Natomiast obiekt dworcowy w Mostach po przebudowie przyjął formę nieco większą, ale zbliżoną do dworców typowych stacji pośrednich tejże linii.

42 Obecnie stację przemianowano na Kniahinin – od nazwy wsi w gminie Krzywicze, na terenie której ulokowany jest przystanek kolei.

43 Podobnie jak Czeremcha i Hajnówka zniszczony podczas II wojny światowej.

il. 8: Dworzec na stacji Słonim
(zbiór fotografii rodzinnych Wojciecha Odyńca)



il. 9: Dworzec na stacji Wołkowysk - Miasto
(zbiór fotografii rodzinnych Wojciecha Odyńca)

il. 10: Dworzec w Bielsku Podlaskim, lata 1929–1939
(fot. z kolekcji Artura Soszyńskiego)

Ze wspominanych w publikacjach z tamtych lat dworców (od/prze)budowanych przez dyrekcję wileńską warto wymienić stacje węzłowe na łączącej wschód z zachodem trasie Paryż – Moskwa. Na odcinku Warszawa – Stołpce były to: Białystok, Wołkowysk Miasto, Wołkowysk Centralny, Słonim oraz, wzniesione w rekordowym tempie[44], Stołpce, które po zmianie granic z małej stacyjki zyskały znaczenie stacji granicznej.

Bardzo charakterystyczny rys polskiego tradycjonalizmu[45] otrzymały niemal bliźniacze[46] dworce w Słonimie (**il. 8**) i w Wołkowysku I Mieście (**il. 9**), projektu Hipolita Hryncewicza (1876–1933). Były to budynki o osiemnastoosiowej kondygnacji przyziemia, z trójosiowym, zwieńczonym dekoracyjnym szczytem ryzalitem wejściowym w części środkowej, przekryte trójstopniowym dachem, najwyższym w części centralnej. Pod względem ukształtowania bryły zbliżone są

44 Projekt dworca wykonali w ciągu tygodnia architekci dyrekcji wileńskiej H. Genello i H. Hryncewicz. Budynek na fundamentach betonowych, murowany, kryty dachówką, tynkowany, z instalacjami (wodociągi, kanalizacja, centralne ogrzewanie, wentylacja, elektryka) wzniesiono w przeciągu kilku miesięcy – od 17 maja do 30 września 1926 r. J. Wołkanowski, *Otwarcie nowego dworca na st. Stołpce*, „Inżynier Kolejowy" 1926, nr 11, s. 324.

45 *Większość z tych dworców oparta jest na motywach polskiego baroku*. Tamże.

46 Różni je przede wszystkim ulokowanie drzwi wejściowych oraz sposób rozwiązania przekrycia okien dachowych.

il. 11: Dworzec na stacji Podbrodzie
(zbiory Muzeum Kolejnictwa w Warszawie)

bardzo do omówionych w dalszej części opracowania dworców powstałych na terenach dyrekcji warszawskiej w Białej Podlaskiej czy Żyrardowie.

„Polski wygląd" otrzymał też nowo wybudowany dworzec na stacji Bielsk Podlaski[47] (**il. 10**) (na odcinku Czeremcha – Białystok) z częścią wejściową objętą skierowaną do przodu parą krótkich bocznych ryzalitów i podkreśloną szczytem o łagodnej, miękkiej linii zwieńczenia[48].

Pozostając nadal w obrębie dyrekcji wileńskiej warto zwrócić uwagę na kolejny piękny dworzec sięgający do form barokowych, wzniesiony w Podbrodziu (lata dwudzieste)[49] (**il. 11**). Ten sam typ zastosowano też w Nowojelni (1925)[50]. Podobny kształt szczytu, choć pozbawiony gzymsów pomiędzykondygnacyjnych,

47 Pierwszy dworzec w Bielsku był obiektem drewnianym, bliźniaczym w stosunku do dworca w Kleszczelach.

48 Falisty szczyt wieńczący cofniętą w głąb lica elewacji wystawkę dachową przywodzi na myśl podobne rozwiązanie zastosowane w okresie międzywojennym w dworze w Pracach Dużych (pow. piaseczyński) czy też Gołębiówce (pow. Mińsk Mazowiecki). Dworzec nie przetrwał II wojny światowej.

49 Po II wojnie światowej odbudowany w stylu klasycystycznym.

50 Budynki te zbliżone są z kolei w swym układzie do przedstawionych w dalszej części opracowania, projektowanych przez R. Millera dworców typowych o dwu poprzecznych pawilonach. Z tym, że te wileńskie wyróżnia wyniesiona kalenicą dachu korpusu głównego.

tym razem wieńczący pojedynczy ryzalit wejściowy, zastosowano w wybudowanym w 1924 r. dworcu w Jeziornicy (Oziernicy) autorstwa Tadeusza Rostworowskiego[51].

Nieco inną, oryginalną formę z neorenesansowymi attykami i oszkarpowaniami otrzymała w II Rzeczypospolitej stacja w Porzeczu k. Grodna na dawnej linii warszawsko-petersburskiej.

Niemalże wszystkie wymienione budynki charakteryzują typowe dla polskich dworów rozłożyste, nieco przysadziste formy, o niejednokrotnie wspominanym przez S. Szyllera wysokim polskim, często łamanym bądź mansardowym dachu, wyższym w części centralnej z niższymi aneksami bocznymi. Całości dopełniają wejściowe ryzality wieńczone dekoracyjnymi neobarokowymi czy neorenesansowymi szczytami, a niekiedy narożne szkarpy. Ich cechą wspólną są też wysokie półkoliście wieńczone otwory okienne i drzwiowe, szczególnie często występujące w części przyziemia, które w wielu przypadkach, stanowią reminiscencję architektury carskiej – jako że, jak już wspomniano, formy powojenne są najczęściej efektem przebudowy i odbudowy dworców powstałych w latach wcześniejszych.

Feliks Lubierzyński[52] wymienia w obrębie dyrekcji wileńskiej 41 dworców *całkowicie nowoodbudowanych*[53] od momentu rozpoczęcia prac w 1921 r. do 1927 r. Są to: Żabinka, Kobryń, Skidel, Sokółka, Skrzybowce, Nowojelnia, Różanka, Mosty, Leśna, Oranczyca, Horodce, Drohiczyn, Bielsk Podlaski, Juchnowicze, Bohdanów, Horodyszcze, Kosów, Rudziszki, Olkieniki, Knyszyn, Czarna-Wieś, Wołkowysk Centralny, Słonim, Jeziornica, Wilejka, Krzywicze, Budsław, Podbrodzie, Jaszuny, Bieniakonie, Bastuny, Orany, Druskieniki, Połoczany, Juraciszki, Wołkowysk Miasto, Narewka, Roś, Świsłocz i Hajnówka.

Architektami dyrekcji wileńskiej byli w latach międzywojennych wspomniani wcześniej Hipolit Hryncewicz[54] (1876–1933) i Tadeusz Maria Rostworowski (1860–1928), a kierownikiem działu budowlanego[55] Henryk Genello (1872–po 1924[56]). Można więc przypuszczać, iż byli oni autorami znacznej części wymienionych obiektów, choć tylko w odniesieniu do niektórych jest to udokumentowane[57].

51 F. Lubierzyński, *Odbudowa dworców...*, s. 6.

52 Tamże, s. 10–11.

53 Tym sformułowaniem autor określa zarówno dworce przebudowane, odbudowane, jak i nowo wzniesione.

54 W notkach prasowych częściej pojawia się błędny zapis nazwiska – jako Hryniewicz.

55 F. Lubierzyński, *Odbudowa dworców...*, s. 6.

56 Archiwum korporacyjne. Archiwum i Muzeum polskich korporacji akademickich. http://www.archiwumkorporacyjne.pl/index.php/muzeum-korporacyjne/warszawa/k-welecja/, 2.11.2015.

57 W znanych autorce źródłach.

il. 12: Dworzec w Żyrardowie, 2015 r. (fot. autorka)

Ich wysiłki nie pozostały niedocenione. W artykule z 1927 r. czytamy: *architektom wileńskiej dyrekcji kolejowej pp. Tadeuszowi Rostworowskiemu i Hipolitowi Hryniewiczowi* [...] *poczytać należy za wielką i trwałą zasługę, że te budowle, które częściowo już powstały, a częściowo nadal są budowane, zaprojektowane zostały w stylu polskim, i że ten styl dworku polskiego, zrodzony w budownictwie drewnianem, a na krótko przed wojną jeszcze dość nieśmiało dalej rozwijany w budownictwie murowanem, znalazł przez nich tak doskonały wyraz i jak najszersze zastosowanie w budownictwie kolejowem*[58].

Także na liniach Polski centralnej wiele nowo wzniesionych, odbudowanych i przebudowanych dworców otrzymało charakterystyczne „polskie formy" inspirowane architekturą renesansową, barokową i „dworkową". Do najciekawszych i powszechnie znanych należą projekty architekta dyrekcji warszawskiej Romualda Millera[59]; początkowo we współpracy z Bronisławem Rogójskim[60], po którym przejął kierownictwo działu architektury (w wydziale drogowym) dyrekcji warszawskiej. Najbardziej charakterystycznym ich elementem są neorenesansowe szczyty wieńczące wejściowe ryzality lub poprzeczne pawilony. Pochyłość

58 F. Lubierzyński, *Odbudowa dworców...*, s. 6.

59 Początkowo zastępcy kierownika wydziału architektury warszawskiej dyrekcji PKP, a następnie jej naczelnika.

60 Od 1919 r. do śmierci w 1921 r. kierownika działu architektury w wydziale drogowym Dyrekcji Kolei Państwowych w Warszawie.

il. 13: Dworzec w Radziwiłłowie Mazowieckim
(zbiory Muzeum Kolejnictwa w Warszawie)

szkarp otaczających budynki nadaje im masywności, a rzeźbiarskie formy szczytów i zwieńczenia wież dynamizmu i lekkości. Przypominać mogą renesansowe kamienice, a nawet miejskie ratusze. Do najcenniejszych tego typu obiektów powstałych na terenach objętych administracją dyrekcji warszawskiej, a stanowiących autorską interpretację form neorenesansowych i neobarokowych, należą niewątpliwie odbudowane dworce dawnej kolei warszawsko-wiedeńskiej na odcinku Warszawa – Skierniewice: w Żyrardowie, Pruszkowie i Radziwiłłowie Mazowieckim, dworzec w Modlinie, wspominany piękny dworzec o rozłożystej sylwetce w Białej Podlaskiej i znacznie mniejszy w Chotyłowie (oba na odcinku Brześć – Łuków).

Najbardziej rozbudowaną formę otrzymał dworzec żyrardowski (1919–1923) (**il. 12**), zbudowany na planie wydłużonego prostokąta. W części środkowej wyższy dwukondygnacyjny, przekryty jest wysokim dachem ze zwyżką (półszczytowym), kryjącym dodatkowe użytkowe piętro. Jednokondygnacyjne części boczne okrywa nieco niższy polski dach łamany. Centralnie usytuowana, czworoboczna, dwukondygnacyjna wieża zegarowa zwieńczona hełmem dodaje budynkowi strzelistości. Natomiast symetrycznie dostawione do elewacji bocznych galerie kolumnowe, łączące budynek główny z parterowymi oszkarpowanymi pawilonami, odpowiadają za wrażenie rozłożystości. Tradycjonalistyczny, rodzimy charakter nadają założeniu typowe dla dwudziestolecia nieco pękate kolumny, miękka linia szczytów wieńczących i usytuowane na osi wejściowe, trójosiowe

il. 14: Dworzec w Białej Podlaskiej
(zbiory Muzeum Kolejnictwa w Warszawie)

ryzality. Ten od strony miasta poprzedza wysunięte ku przodowi, oszkarpowane, trójosiowe podcienie.

Oryginalną formę z dachową wystawką i charakterystyczną manierystyczną attyką, z polskim łamanym dachem typu krakowskiego nad oszkarpowanymi bocznymi pawilonami, nadano dworcowi w Radziwiłłowie Mazowieckim (1919–1923) (**il. 13**) autorstwa R. Millera.

Nietypowy projekt, o wyraźnie rodzimym, dworkowym charakterze, zastosowano też w Modlinie (1927)[61] na linii Warszawa – Nasielsk. Zwartą, oszkarpowaną bryłę budynku wzbogaca czterokolumnowy wgłębny portyk, wysoki polski, łamany dach ze zwyżką i ujęta małymi wolutami, centralnie umieszczona trójosiowa wystawka dachowana.

Pośród dworców dyrekcji warszawskiej najbardziej zbliżony, zarówno formą jak i lokalizacją do dworców kresowych w Słonimie czy Wołkowysku jest obiekt w Białej Podlaskiej (dawniej Radziwiłłowskiej) (1928) (**il. 14**) na odcinku Brześć – Łuków. Podobna jest też historia jego powstania na bazie ruin spalonego w 1915 r. przez wycofujące się wojska rosyjskie pierwszego dworca[62]. Projekt odbudowy

61 Autorstwo projektu dworca nie jest ustalone (Zob, K. Śliwa, *Dworce w stylu dworkowym...*, s. 33), choć bywa niekiedy przypisywany R. Millerowi.

62 Został on wzniesiony wraz z budową linii kolejowej w 1867 r. według projektu Alfona Ferdynanda Kropiwnickiego (A. Królik, *Moje dzieciństwo na „ciuchci"*, Międzyrzec

il. 15: Dworzec na stacji Łęczyca (fot. autorka)

i przebudowy sporządził Władysław Kwapiszewski (1882–1938). Obiekt nadbudowano i rozciągnięto horyzontalnie. W środkowej części dwukondygnacyjny, w bocznych parterowy budynek nakryty został wysokim dwustopniowym dachem – wyższym w części środkowej, polskim łamanym w częściach bocznych. Najbardziej charakterystycznym elementem obiektu jest osiowo umieszczona wystawka dachowa zwieńczona renesansowym szczytem. „Polski charakter" bryły uwypukla narożnie oszkarpowana arkada wejściowego podcienia w bocznych pawilonach.

Sąsiadująca z Białą Podlaską stacja Chotyłów, na odcinku Łuków – Brześć, przeżywała identyczne koleje losu. Pierwszy powstały tu dworzec tego samego typu co w Białej, Kotuniu, Mińsku czy Miłosnej autorstwa Alfonsa Kropiwnickiego, na przełomie wieków został poddany rozbudowie i otrzymał nowe elewacje. Po przebudowie w latach dwudziestych, podobnie jak w Białej – według projektu W. Kwapiszewskiego, obiekt otrzymał łamany polski dach ze zwyżką, zdobiony dodatkowo lukarnami oświetlającymi użytkowe poddasze. Jednakże poza otynkowaniem i zmianą kształtu dachu budynek do złudzenia przypomina typowe carskie stacje, które znamy już ze wspominanej magistrali Bołogoje – Połock – Siedlce. Od strony miasta budynek zdobi wejściowy pięciościenny ryzalit zwieńczony pięciopołaciowym łamanym dachem, będący

Podlaski 2008), jako obiekt bliźniaczy ze stojącym do dziś w Kotuniu. Na przełomie wieków był rozbudowany i przebudowany. Prawdopodobnie przypominał wówczas dworzec w Orszy.

il. 16: Dworzec na stacji Koło (fot. autorka)

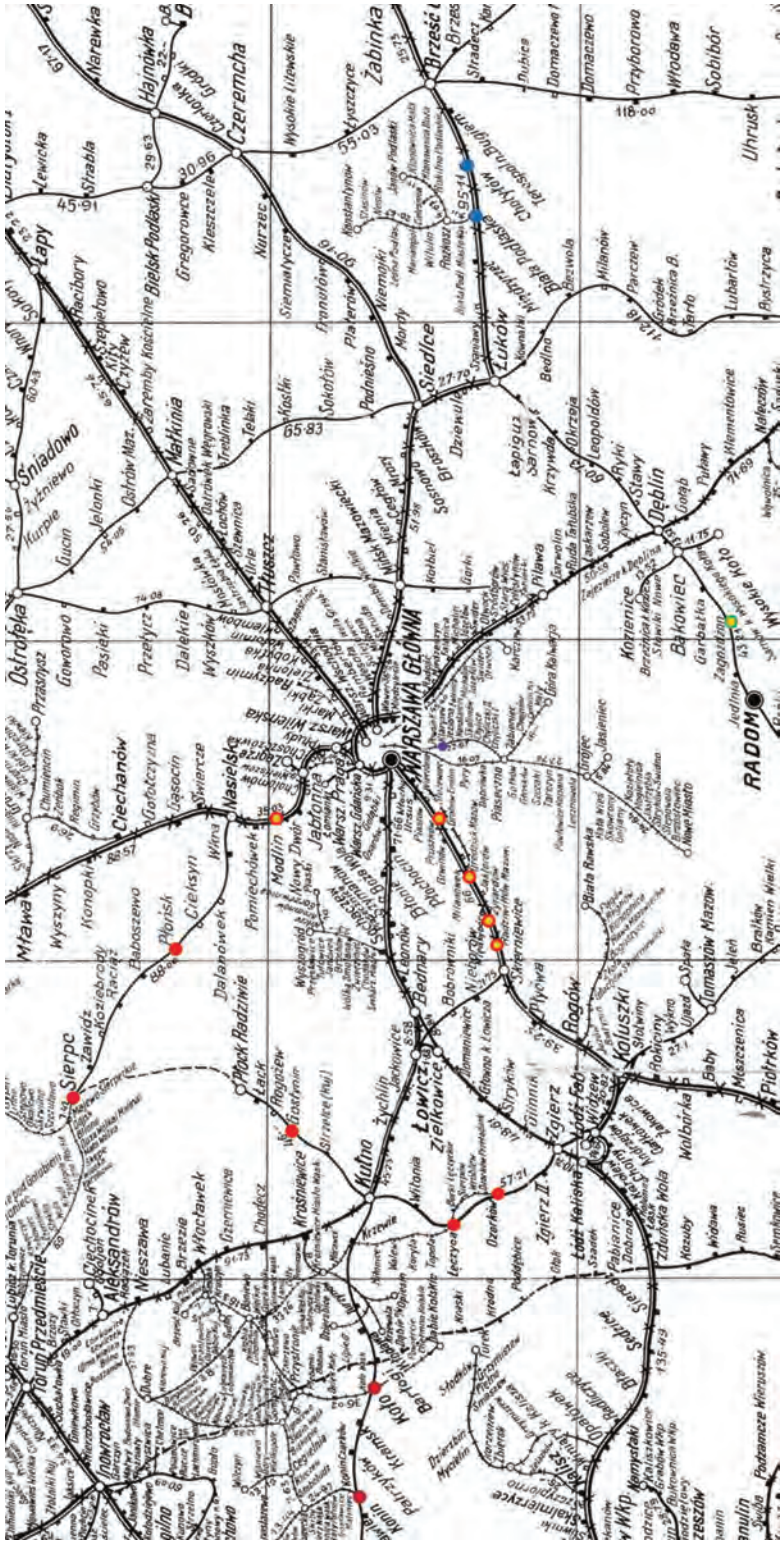
pozostałością poprzedniej przebudowy dworca w czasach carskich. Podobne ryzality posiadał w tym czasie dworzec w Białej Podlaskiej.

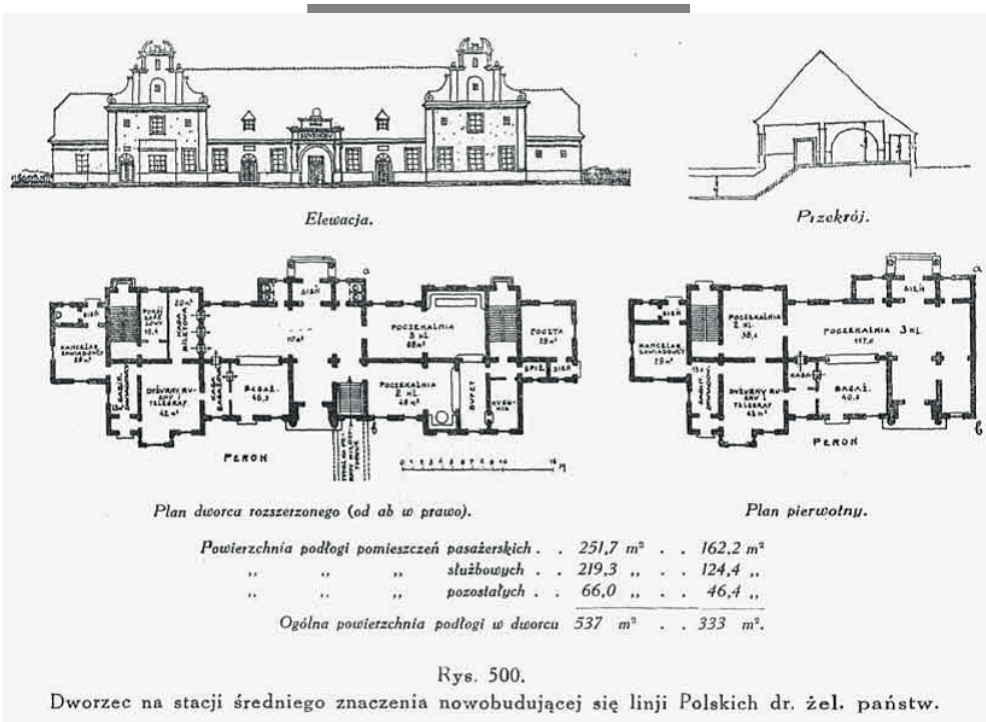
Podobnie jak na Kresach, także na ziemiach Polski centralnej znajdziemy powtarzalne dworce typowe, co tłumaczy się względami praktycznymi i ekonomicznymi. Poza seryjnymi dworcami linii Bydgoszcz – Gdynia, do ciekawszych projektów typowych wykreowanych w interesującym nas stylu narodowym należy dworzec dla stacji średniego znaczenia, zastosowany na liniach Zgierz – Brodnica i Nasielsk – Sierpc[63] (w Łęczycy (**il. 15**), Ozorkowie, Sierpcu, Płońsku i Gostyninie oraz w wersji rozszerzonej w Kole (**il. 16**) i Koninie (już nieistniejący) (**il. 17**). Rzuty i elewacje dworca w wersji podstawowej i rozszerzonej zamieszcza w swojej pozycji poświęconej drogom żelaznym Aleksander Wasiutyński[64] (**il. 18**). W przeciwieństwie do poprzednio omawianych obiektów o dachach schodkowo obniżających się, tu korpus główny jest nieco niższy od bocznych pawilonów flankowanych szczytowymi ścianami o rozrzeźbionej linii zwieńczenia, przeciętych okapowym daszkiem, który S. Szyller uznawał za szczególnie polską formę.

Rozkład dworców rozszerzonych przypomina ten zastosowany przez R. Millera w Pruszkowie (**il. 19**) (1924 r.), choć sama bryła przybrała w tym ostatnim nieco inną formę, okrojoną o boczne aneksy. Zwężono też do pięciu osi korpus

63 Budowa linii (i przebudowa niektórych odcinków z trasy wąskotorowej) stanowiła jedną z pierwszych inwestycji kolei po wojnie. Ze względu na trudności związane m.in. z wojną polsko-bolszewicką, linia Nasielsk – Sierpc została oddana do eksploatacji 15 listopada 1925 r. 19 października 1925 r. została oddana linia Kutno – Płock, a następnie Zgierz – Kutno. *Dziesięciolecie Polskich Kolei Państwowych...*, s. 11–13.

64 A. Wasiutyński, *Drogi żelazne...*, s. 480.


WARSZAWA GŁÓWNA
RADOM
Łowicz
Sierpc
Mława
Ostrołęka
Ciechanów
Nasielsk
Modlin
Jabłonna
Warsz. Praga
Warsz. Gdańska
Warsz. Wileńska
Siedlce
Łuków
Dęblin
Skierniewice
Rogów
Koluszki
Łódź Kaliska
Łódź Widzew
Żyrardów
Żyrardów Bocznica
Żyrardów Miasto
Żyrardów Fabryczny
Żyrardów Towarowy
Żyrardów Wąskotorowy
Żyrardów Wąskotorowy Miasto
Żyrardów Wąskotorowy Fabryczny
Żyrardów Wąskotorowy Towarowy
Żyrardów Wąskotorowy Bocznica
Żyrardów Wąskotorowy Wąskotorowy
Żyrardów Wąskotorowy Wąskotorowy Miasto
Żyrardów Wąskotorowy Wąskotorowy Fabryczny
Żyrardów Wąskotorowy Wąskotorowy Towarowy
Żyrardów Wąskotorowy Wąskotorowy Bocznica
Żyrardów Wąskotorowy Wąskotorowy Wąskotorowy
Żyrardów Wąskotorowy Wąskotorowy Wąskotorowy Miasto
Żyrardów Wąskotorowy Wąskotorowy Wąskotorowy Fabryczny
Żyrardów Wąskotorowy Wąskotorowy Wąskotorowy Towarowy
Żyrardów Wąskotorowy Wąskotorowy Wąskotorowy Bocznica
Żyrardów Wąskotorowy Wąskotorowy Wąskotorowy Wąskotorowy
Żyrardów Wąskotorowy Wąskotorowy Wąskotorowy Wąskotorowy Miasto
Żyrardów Wąskotorowy Wąskotorowy Wąskotorowy Wąskotorowy Fabryczny
Żyrardów Wąskotorowy Wąskotorowy Wąskotorowy Wąskotorowy Towarowy
Żyrardów Wąskotorowy Wąskotorowy Wąskotorowy Wąskotorowy Bocznica
Żyrardów Wąskotorowy Wąskotorowy Wąskotorowy Wąskotorowy Wąskotorowy
Żyrardów Wąskotorowy Wąskotorowy Wąskotorowy Wąskotorowy Wąskotorowy Miasto
Żyrardów Wąskotorowy Wąskotorowy Wąskotorowy Wąskotorowy Wąskotorowy Fabryczny
Żyrardów Wąskotorowy Wąskotorowy Wąskotorowy Wąskotorowy Wąskotorowy Towarowy
Żyrardów Wąskotorowy Wąskotorowy Wąskotorowy Wąskotorowy Wąskotorowy Bocznica
Żyrardów Wąskotorowy Wąskotorowy Wąskotorowy Wąskotorowy Wąskotorowy Wąskotorowy
Żyrardów Wąskotorowy Wąskotorowy Wąskotorowy Wąskotorowy Wąskotorowy Wąskotorowy Miasto
Żyrardów Wąskotorowy Wąskotorowy Wąskotorowy Wąskotorowy Wąskotorowy Wąskotorowy Fabryczny
Żyrardów Wąskotorowy Wąskotorowy Wąskotorowy Wąskotorowy Wąskotorowy Wąskotorowy Towarowy
Żyrardów Wąskotorowy Wąskotorowy Wąskotorowy Wąskotorowy Wąskotorowy Wąskotorowy Bocznica
Żyrardów Wąskotorowy Wąskotorowy Wąskotorowy Wąskotorowy Wąskotorowy Wąskotorowy Wąskotorowy
Żyrardów Wąskotorowy Wąskotorowy Wąskotorowy Wąskotorowy Wąskotorowy Wąskotorowy Wąskotorowy Miasto
Żyrardów Wąskotorowy Wąskotorowy Wąskotorowy Wąskotorowy Wąskotorowy Wąskotorowy Wąskotorowy Fabryczny
Żyrardów Wąskotorowy Wąskotorowy Wąskotorowy Wąskotorowy Wąskotorowy Wąskotorowy Wąskotorowy Towarowy
Żyrardów Wąskotorowy Wąskotorowy Wąskotorowy Wąskotorowy Wąskotorowy Wąskotorowy Wąskotorowy Bocznica
Żyrardów Wąskotorowy Wąskotorowy Wąskotorowy Wąskotorowy Wąskotorowy Wąskotorowy Wąskotorowy Wąskotorowy
Żyrardów Wąskotorowy Wąskotorowy Wąskotorowy Wąskotorowy Wąskotorowy Wąskotorowy Wąskotorowy Wąskotorowy Miasto
Żyrardów Wąskotorowy Wąskotorowy Wąskotorowy Wąskotorowy Wąskotorowy Wąskotorowy Wąskotorowy Wąskotorowy Fabryczny
Żyrardów Wąskotorowy Wąskotorowy Wąskotorowy Wąskotorowy Wąskotorowy Wąskotorowy Wąskotorowy Wąskotorowy Towarowy
Żyrardów Wąskotorowy Wąskotorowy Wąskotorowy Wąskotorowy Wąskotorowy Wąskotorowy Wąskotorowy Wąskotorowy Bocznica
Żyrardów Wąskotorowy Wąskotorowy Wąskotorowy Wąskotorowy Wąskotorowy Wąskotorowy Wąskotorowy Wąskotorowy Wąskotorowy
Żyrardów Wąskotorowy Wąskotorowy Wąskotorowy Wąskotorowy Wąskotorowy Wąskotorowy Wąskotorowy Wąskotorowy Wąskotorowy Miasto
Żyrardów Wąskotorowy Wąskotorowy Wąskotorowy Wąskotorowy Wąskotorowy Wąskotorowy Wąskotorowy Wąskotorowy Wąskotorowy Fabryczny
Żyrardów Wąskotorowy Wąskotorowy Wąskotorowy Wąskotorowy Wąskotorowy Wąskotorowy Wąskotorowy Wąskotorowy Wąskotorowy Towarowy
Żyrardów Wąskotorowy Wąskotorowy Wąskotorowy Wąskotorowy Wąskotorowy Wąskotorowy Wąskotorowy Wąskotorowy Wąskotorowy Bocznica
Żyrardów Wąskotorowy Wąskotorowy Wąskotorowy Wąskotorowy Wąskotorowy Wąskotorowy Wąskotorowy Wąskotorowy Wąskotorowy Wąskotorowy
Żyrardów Wąskotorowy Wąskotorowy Wąskotorowy Wąskotorowy Wąskotorowy Wąskotorowy Wąskotorowy Wąskotorowy Wąskotorowy Wąskotorowy Miasto
Żyrardów Wąskotorowy Wąskotorowy Wąskotorowy Wąskotorowy Wąskotorowy Wąskotorowy Wąskotorowy Wąskotorowy Wąskotorowy Wąskotorowy Fabryczny
Żyrardów Wąskotorowy Wąskotorowy Wąskotorowy Wąskotorowy Wąskotorowy Wąskotorowy Wąskotorowy Wąskotorowy Wąskotorowy Wąskotorowy Towarowy
Żyrardów Wąskotorowy Wąskotorowy Wąskotorowy Wąskotorowy Wąskotorowy Wąskotorowy Wąskotorowy Wąskotorowy Wąskotorowy Wąskotorowy Bocznica
Żyrardów Wąskotorowy Wąskotorowy Wąskotorowy Wąskotorowy Wąskotorowy Wąskotorowy Wąskotorowy Wąskotorowy Wąskotorowy Wąskotorowy Wąskotorowy
Żyrardów Wąskotorowy Wąskotorowy Wąskotorowy Wąskotorowy Wąskotorowy Wąskotorowy Wąskotorowy Wąskotorowy Wąskotorowy Wąskotorowy Wąskotorowy Miasto
Żyrardów Wąskotorowy Wąskotorowy Wąskotorowy Wąskotorowy Wąskotorowy Wąskotorowy Wąskotorowy Wąskotorowy Wąskotorowy Wąskotorowy Wąskotorowy Fabryczny
Żyrardów Wąskotorowy Wąskotorowy Wąskotorowy Wąskotorowy Wąskotorowy Wąskotorowy Wąskotorowy Wąskotorowy Wąskotorowy Wąskotorowy Wąskotorowy Towarowy
Żyrardów Wąskotorowy Wąskotorowy Wąskotorowy Wąskotorowy Wąskotorowy Wąskotorowy Wąskotorowy Wąskotorowy Wąskotorowy Wąskotorowy Wąskotorowy Bocznica
Żyrardów Wąskotorowy Wąskotorowy Wąskotorowy Wąskotorowy Wąskotorowy Wąskotorowy Wąskotorowy Wąskotorowy Wąskotorowy Wąskotorowy Wąskotorowy Wąskotorowy
Żyrardów Wąskotorowy Wąskotorowy Wąskotorowy Wąskotorowy Wąskotorowy Wąskotorowy Wąskotorowy Wąskotorowy Wąskotorowy Wąskotorowy Wąskotorowy Wąskotorowy Miasto
Żyrardów Wąskotorowy Wąskotorowy Wąskotorowy Wąskotorowy Wąskotorowy Wąskotorowy Wąskotorowy Wąskotorowy Wąskotorowy Wąskotorowy Wąskotorowy Wąskotorowy Fabryczny
Żyrardów Wąskotorowy Wąskotorowy Wąskotorowy Wąskotorowy Wąskotorowy Wąskotorowy Wąskotorowy Wąskotorowy Wąskotorowy Wąskotorowy Wąskotorowy Wąskotorowy Towarowy
Żyrardów Wąskotorowy Wąskotorowy Wąskotorowy Wąskotorowy Wąskotorowy Wąskotorowy Wąskotorowy Wąskotorowy Wąskotorowy Wąskotorowy Wąskotorowy Wąskotorowy Bocznica
Żyrardów Wąskotorowy Wąskotorowy Wąskotorowy Wąskotorowy Wąskotorowy Wąskotorowy Wąskotorowy Wąskotorowy Wąskotorowy Wąskotorowy Wąskotorowy Wąskotorowy Wąskotorowy
Żyrardów Wąskotorowy Wąskotorowy Wąskotorowy Wąskotorowy Wąskotorowy Wąskotorowy Wąskotorowy Wąskotorowy Wąskotorowy Wąskotorowy Wąskotorowy Wąskotorowy Wąskotorowy Miasto
Żyrardów Wąskotorowy Wąskotorowy Wąskotorowy Wąskotorowy Wąskotorowy Wąskotorowy Wąskotorowy Wąskotorowy Wąskotorowy Wąskotorowy Wąskotorowy Wąskotorowy Wąskotorowy Fabryczny
Żyrardów Wąskotorowy Wąskotorowy Wąskotorowy Wąskotorowy Wąskotorowy Wąskotorowy Wąskotorowy Wąskotorowy Wąskotorowy Wąskotorowy Wąskotorowy Wąskotorowy Wąskotorowy Towarowy
Żyrardów Wąskotorowy Wąskotorowy Wąskotorowy Wąskotorowy Wąskotorowy Wąskotorowy Wąskotorowy Wąskotorowy Wąskotorowy Wąskotorowy Wąskotorowy Wąskotorowy Wąskotorowy Bocznica
Żyrardów Wąskotorowy Wąskotorowy Wąskotorowy Wąskotorowy Wąskotorowy Wąskotorowy Wąskotorowy Wąskotorowy Wąskotorowy Wąskotorowy Wąskotorowy Wąskotorowy Wąskotorowy Wąskotorowy
Żyrardów Wąskotorowy Wąskotorowy Wąskotorowy Wąskotorowy Wąskotorowy Wąskotorowy Wąskotorowy Wąskotorowy Wąskotorowy Wąskotorowy Wąskotorowy Wąskotorowy Wąskotorowy Wąskotorowy Miasto
Żyrardów Wąskotorowy Wąskotorowy Wąskotorowy Wąskotorowy Wąskotorowy Wąskotorowy Wąskotorowy Wąskotorowy Wąskotorowy Wąskotorowy Wąskotorowy Wąskotorowy Wąskotorowy Wąskotorowy Fabryczny
Żyrardów Wąskotorowy Wąskotorowy Wąskotorowy Wąskotorowy Wąskotorowy Wąskotorowy Wąskotorowy Wąskotorowy Wąskotorowy Wąskotorowy Wąskotorowy Wąskotorowy Wąskotorowy Wąskotorowy Towarowy
Żyrardów Wąskotorowy Wąskotorowy Wąskotorowy Wąskotorowy Wąskotorowy Wąskotorowy Wąskotorowy Wąskotorowy Wąskotorowy Wąskotorowy Wąskotorowy Wąskotorowy Wąskotorowy Wąskotorowy Bocznica
Żyrardów Wąskotorowy



Rys. 500.
Dworzec na stacji średniego znaczenia nowobudującej się linji Polskich dr. żel. państw.

il. 18: ***Dworzec na stacji średniego znaczenia nowobudujących się linji Polskich dróg żelaznych państwowych*** **(A. Wasiutyński,** ***Drogi żelazne*****, Warszawa 1925, s. 480)**

środkowy. Nieco inaczej potraktowano detal architektoniczny szczytów, podkreślając mocniej podziały poziome. Nieobecne w typowych dworcach konińskim i kolskim oszkarpowania dodają bryle pruszkowskiego dworca przysa-dzistości, będąc jednocześnie wyrazem nawiązania do tradycji.

Jednym z najoryginalniejszych projektów R. Millera, którego w niniejszym opracowaniu nie można pominąć, mimo iż nie pochodzi z terenów żadnej z omawianych dyrekcji, jest nieistniejący już dworzec osobowy w Gdyni (**il. 20**). Ze względu na znaczenie stacji posiadał on najbardziej rozbudowany i najciekawszy program, pomysłowo przełożony na koncepcję projektową. Zaproponowano tu np. na potrzeby ruchu letniego otwartą halę z kasami, połączoną z peronami kolumnową galerią. *Pod względem form architektonicznych dworzec w Gdyni stanowi połączenie motywów miejscowych gdańskich z motywami późnego polskiego renesansu i graniczącego z nim baroku*[65]. Józef Andrzej Mrozek podkreśla, iż dworzec w Gdyni *nie tylko nawiązuje do form polskich – przez pokazanie ich narastania podkreśla trwałość i ciągłość naszej kultury, co w tym miejscu i czasie było manifestacją polityczną*[66]. W projekcie tym możemy jednocześnie dostrzec oddźwięk nawoływania zwolenników polskiego stylu narodowego do czerpania

65 *Polskie Koleje Państwowe 1918–1928....*, s. 160.

66 J.A. Mrozek, *Historyzm narodowy...*, s. 163.

il. 15: Dworzec na stacji Pruszków, 2015 r. (fot. autorka)

z wzorców miejscowych, nawiązywania do lokalnej tradycji i różnicowania form w zależności od regionu kraju[67].

By dopełnić tematu warto przywołać jeszcze kilka przykładów dworców o architekturze określanej przez Michała Pszczółkowskiego[68] *tradycjonalizmem proweniencji klasycystycznej*. Znajdą się wśród nich dworce na stacjach: Grodzisk Mazowiecki (**il. 21**) (1919–1921), Łuków, Terespol[69], stacje kolei wilanowskiej: Klarysew, Wilanów, czy też Łuck, Smorgonie Wileńskie – w obrębie dyrekcji wileńskiej. Są to obiekty sięgające do wzorów klasycystycznych, którym jednak, przynajmniej w niektórych przypadkach, pewna przysadzistość bryły, wysokie spadziste dachy i oszkarpowania pozwalają na utrzymanie w konwencji „stylu polskiego" czy "dworkowego". Wśród ich projektantów na czoło wysuwa się kolejny twórca, *architekt drogi żelaznej Herby – Kielce*[70], autor stacji warszawskiej kolejki wąskotorowej Jabłonna – Karczew: Warszawa–Most, Wawer, Otwock, a nade wszystko

67 S. Szyller, *Czy mamy polską architekturę?*....

68 M. Pszczółkowski, *Architektura użyteczności publicznej II Rzeczypospolitej 1918–1939. Forma i styl*, Łódź 2014, s. 109.

69 Już nieistniejący dworzec w Terespolu pod względem formy bardzo zbliżony był do budynku w Łukowie.

70 A. Olszewski, *O twórczości Konstantego Jakimowicza*, „Architektura" 1959, nr 11–12, s. 495.

il. 20: Nieistniejący Dworzec w Gdyni, arch. Romuald Miller
(zbiory Muzeum Kolejnictwa w Warszawie)

il. 21: Dworzec na stacji Grodzisk Mazowiecki
(zbiory Muzeum Kolejnictwa w Warszawie)

dworców w Wilanowie i Klarysewie – Konstanty Jakimowicz[71] (1879–1960). W podobnym duchu zaprojektowany został przedstawiony przez A. Wasiutyńskiego typowy dworzec dla stacji małej (**il. 22**) .

W ramach konkluzji posłużmy się cytatem z wydawnictwa jubileuszowego pierwszego dziesięciolecia kolei: *Większość budynków kolejowych odbudowywanych na P. K. P. w pierwszym okresie t. j. latach 1919–1926, nosi wyraźne tendencje do stworzenia polskiej architektury, a właściwie stosowania w mniej lub więcej czystej formie, motywów starego polskiego renesansu i baroku. Tendencje takie były zupełnie zrozumiałe w pierwszym okresie istnienia zmartwychwstałego Państwa Polskiego*. Zgodnie z opinią profesora Andrzeja Olszewskiego w architekturze polskiej przez pierwsze dziesięciolecie niepodległego państwa styl narodowy panował niemalże niepodzielnie[72]. Jednakże już w połowie lat dwudziestych, podobnie jak w całej Europie, do głosu zaczęły dochodzić tendencje funkcjonalistyczne i początki stylu międzynarodowego. W notatce o architekturze kolejowej z 1929 r. przeczytamy już: *można nie być bezwzględnym zwolennikiem współczesnej modernizacji architektonicznej, która wraz z urbanizmem kruszy zwycięsko tradycje i dąży śmiało ku utrwaleniu nowych podstaw budownictwa o zakroju prawie epokowym, a mimo to nie oprzeć się wrażeniu, że stoimy prawie na miejscu, stosując stare, przeżyte szablony*[73]. Lata trzydzieste należeć już będą do stylu międzynarodowego, co uwidoczni się w architekturze kolejowej podczas konkursu na warszawski dworzec główny, w którym nawiązania do wartości narodowych też będą istotne, ale już nie poprzez historyzujący wyraz architektoniczny[74]. Jak pisze A. Szczerski –*znakiem identyfikującym nowy model polskiego patriotyzmu, zwróconego ku przyszłości i zafascynowanego możliwościami awansu cywilizacyjnego oferowanego przez epokę nowoczesną* miał być od tej pory modernizm[75]. Co więcej, ten

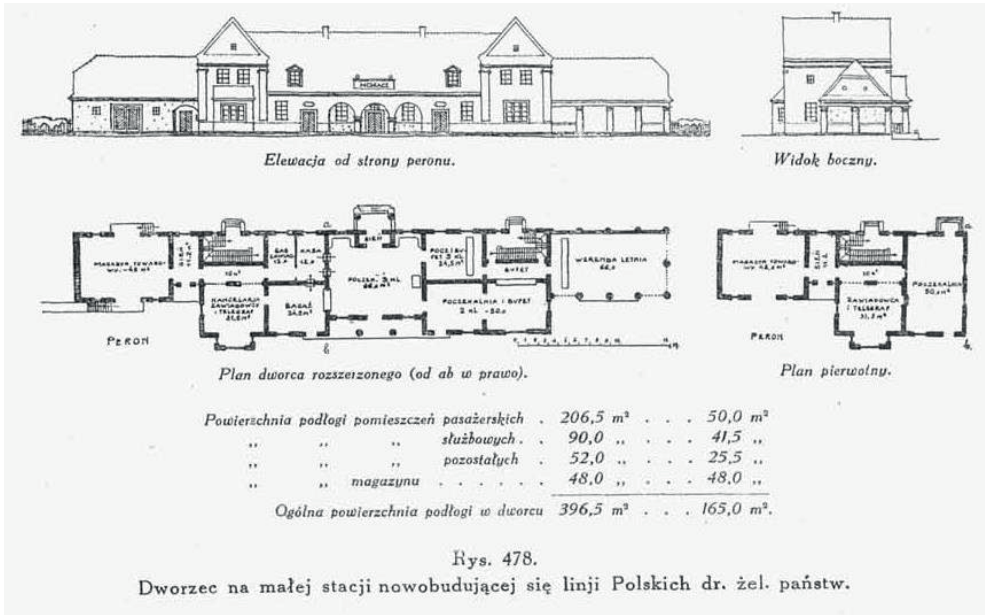
71 M. Uchańska, *Konstanty Sylwin Jakimowicz – życie i twórczość (1879–1960)* „Kwartalnik Architektury i Urbanistyki" 1990, nr 3–4, s. 229–234.

72 A.K. Olszewski, *Nowa forma w architekturze polskiej 1900–1925. Teoria i praktyka*, Wrocław–Warszawa–Kraków 1967, s. 30, 35.

73 W. S. *Nasze dworce*, „Inżynier kolejowy" 1929, nr 4, s. 124.

74 Znajdą one swój wyraz przede wszystkim w projektach dekoracji wnętrz obejmujących: wybrany drogą konkursy posąg Polonii (do hali odjazdów), przewidziane do hali przyjazdów alegoryczne płaskorzeźby ukazujące najważniejsze dziedziny pracy w Polsce, posąg Marszałka Piłsudskiego do sali recepcyjnej, czy obraz Marszałka wraz z witrażem *Hołd Armii dla wskrzesiciela Polski*, a także serię obrazów Rafała Malczewskiego zatytułowaną *Centralny Okrąg Przemysłowy*, do sali bankietowej. O powiązaniu obiektu dworca z patriotycznymi ideami w wystroju świadczyć może także sugerowany w warunkach konkursowych temat: „Polska – matka swoim dzieciom". Szerzej: D. Konstantynów, *Dekoracje Dworca Głównego w Warszawie. O sztuce monumentalnej końca lat trzydziestych XX wieku*, [w:] „Biuletyn Historii Sztuki" 2007, nr 1–2, s. 88–90.

75 A. Szczerski, *Modernizacje. Sztuka i architektura w nowych państwach Europy środkowo-wschodniej 1918–1939*, Łódź 2010, s. 223.



Elewacja od strony peronu.

Widok boczny.

Plan dworca rozszerzonego (od ab w prawo).

Plan pierwotny.

Powierzchnia podłogi pomieszczeń pasażerskich	206,5 m²	. . .	50,0 m²
„ „ „ służbowych	90,0 „	. . .	41,5 „
„ „ „ pozostałych	52,0 „	. . .	25,5 „
„ „ magazynu	48,0 „	. . .	48,0 „
Ogólna powierzchnia podłogi w dworcu	396,5 m²	. . .	165,0 m².

Rys. 478.
Dworzec na małej stacji nowobudującej się linji Polskich dr. żel. państw.

il. 22: ***Dworzec na małej stacji nowobudującej się linji Polskich dróg żelaznych państwowych*** **(A. Wasiutyński,** ***Drogi żelazne*****, Warszawa 1925, s. 469)**

zwrot stanowił *kontynuację poszukiwań specyficznej narodowej odmiany modernizmu, jak i promowanie najbardziej awangardowych eksperymentów opartych na wykorzystaniu nowych technologii, które zamiast nawiązywać do tradycji narodowej, wskazywały na cywilizacyjne zaawansowanie kraju i w ten sposób budowały jego prestiż*[76]. Już w połowie lat dwudziestych, formy modernistyczne łączące nawiązania do sztuki ludowej i współczesnego art. *deco,* [...] *zaczęto utożsamiać ze stylem państwowych II RP*[77]. Bez względu jednak na naturalną zmienność tendencji obowiązujących w sztuce i architekturze „styl polski" – „swojski" – „dworkowy" pozostawił po sobie wiele znaczących budowli o – by posłużyć się terminologią tamtych lat – *miłym, swojskim, rodzimym charakterze*, przypominających ducha czasu odzyskanej niezawisłości.

Serdecznie dziękuję Właścicielom kolekcji za użyczenie materiału ilustracyjnego. Szczególne wyrazy wdzięczności kieruję do Pana Artura Soszyńskiego za cenne informacje merytoryczne, oraz do Pracowników Muzeum Kolejnictwa za chętną pomoc w poszukiwaniu źródeł.

76 Tenże, *Cztery nowoczesności. Teksty o sztuce i architekturze polskiej XX wieku*, Kraków 2015, s. 45.

77 Tamże.

Bibliografia:

- *Budowa domów dla urzędników państwowych w województwach wschodnich*, Warszawa 1925
- *Decyzja w sprawie wpisania zabytku nieruchomego* [dworca kolejowego w Mońkach] *do rejestru zabytków*, Białystok 19 września 2012 r.
- Drexler I., *Odbudowanie miast i wsi na ziemi naszej,* Lwów 1921
- *Dwudziestolecie komunikacji w Polsce Odrodzonej*, Kraków 1939
- *Dziesięciolecie Polskich Kolei Państwowych 1918–1928*, Warszawa 1928
- Gubrynowicz Z., *Zniszczenia mostów kolejowych w czasie wojny i ich odbudowa*, „Inżynier Kolejowy" 1928, nr 11.
- Konstantynów D., *Dekoracje Dworca Głównego w Warszawie. O sztuce monumentalnej końca lat trzydziestych XX wieku*, „Biuletyn Historii Sztuki" 2007, nr 1–2
- Królik A., *Moje dzieciństwo na „ciuchci"*, Międzyrzec Podlaski 2008
- Lubierzyński F., *Odbudowa dworców kolejowych na Kresach*, „Naokoło Świata " 1927, nr 35
- 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
- *Odbudowa polskiego miasteczka. Projekty budynków użyteczności publicznej, opracowane przez grono architektów polskich*, red. J. Pokutyński, Kraków 1918
- *Odbudowa polskiego miasteczka. Projekty domów opracowane przez grono architektów polskich,* red. J. Gałęzowski, Kraków 1916
- *Odbudowa polskiej wsi: projekty chat i zagród włościańskich*, red. W. Ekielski, Kraków 1915
- 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
- Taż, *Architekt Stefan Szyller 1857–1933*, Warszawa 2008
- Taż, *Poszukiwania stylu narodowego w polskiej architekturze końca XIX i początku XX wieku,* [w:] *Stanisław Witkiewicz człowiek – artysta – myśliciel. Materiały z sesji zorganizowanej w osiemdziesiątą rocznicę śmierci artysty. Zakopane, 20–22 października 1999*, Zakopane 1997
- 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
- Piotrowski J., *Ochrona zabytków a odbudowa kraju*, Lwów 1916
- *Polskie Koleje państwowe 1918–1928*, Warszawa 1929
- Pszczółkowski M., *Architektura użyteczności publicznej II Rzeczypospolitej 1918-1939. Forma i styl*, Łódź, 2014
- *Rocznik Statystyki Rzeczpospolitej Polskiej 1929*
- Rogóyski B., *Związki i stowarzyszenia techniczne, Koło Architektów*, „Przegląd Techniczny" 1920, nr 12
- Szczerski A., *Cztery nowoczesności. Teksty o sztuce i architekturze polskiej XX wieku*, Kraków 2015
- Tenże, *Modernizacje. Sztuka i architektura w nowych państwach Europy środkowo-wschodniej 1918–1939*, Łódź 2010
- Sztolcman S., *Plany rozwoju sieci kolejowej polskiej*, „Inżynier Kolejowy" 1928, nr 11
- Szydlik W., *Geneza kolei warszawsko-petersburskiej*, „Zeszyty Naukowe Ostrołęckiego Towarzystwa Naukowego", nr 13, 1999
- Szyller S., *Czy mamy polską architekturę*, Warszawa 1916
- Szyszko-Bohusz A., *Zadania polskiej architektury nowoczesnej*, „Czasopismo Techniczne" 1913, nr 2
- Śliwa K., *Dworce w stylu dworkowym*, „Spotkania z Zabytkami" 2001, nr 6
- Uchańska M., *Konstanty Sylwin Jakimowicz - życie i twórczość (1879–1960)*, „Kwartalnik Architektury i Urbanistyki" 1990, nr 3–4

- Wasiutyński A., *Drogi Żelazne*, wyd. 2, Warszawa 1925
- Wołkanowski J., *Otwarcie nowego dworca na st. Stołpce,* „Inżynier Kolejowy" 1926, nr 11
- *Varia na temat budownictwa kolejowego,* „Architektura i Budownictwo" 1934, nr 1
- *Związki i stowarzyszenia techniczne, Koło Architektów*, „Przegląd Techniczny" 1920, nr 12.

s. Anna Tejszerska, National Style in the Architecture of Railway Stations in the Interwar Period

The article deals with the idea of restoration and reconstruction of railway station buildings after the damage of WWI. The author also shows the condition of railway lines and railway objects inherited by Poland after years of occupation and military conflicts. On the basis of publications from the interwar period, special emphasis has been put on the ideological grounds of shaping the architectural form of restored buildings, according to Polish national style. This is illustrated by the characteristics of numerous examples of restored, reconstructed, and newly erected stations on the area under the administration of Vilnus and Warsaw Management of PKP. The choice of the research area has been made on the basis of the analysis of the extent of damage and the scope of restoration.

Keywords:

national style, manor-house style, railway stations, the architecture of The Second Republic of Poland, Polish reconstruction after World War I, Eastern Borderlands

Słowa kluczowe:

styl narodowy, styl dworkowy, dworce kolejowe, architektura II RP, odbudowa Polski po I wojnie, Kresy Wschodnie

DOMINIK LULEWICZ
(Muzeum Historyczne Miasta Krakowa)

ARCHITEKTURA I BUDOWNICTWO KOLEJOWE JAKO ELEMENT „GERMANIZACJI" PRZESTRZENI MIEJSKIEJ KRAKOWA CZASÓW OKUPACJI NIEMIECKIEJ

Wprowadzenie

Dzieje kolei na ziemiach polskich, obok kryteriów opartych na przemianach politycznych, administracyjnych i społecznych dzielone są również na horyzonty chronologiczne w oparciu o etapy ewolucji wytworzonej przez nią kultury materialnej: architektury, inżynierii i techniki – niekiedy o unikatowych wartościach[1]. W tym przypadku uwzględnia się: kryteria funkcjonalne (przeznaczenie obiektu) oraz estetyczne (szata architektoniczna). Budynki kolejowe (dworzec, magazyn, nastawnia, warsztat, parowozownia) od zarania projektowano, aby były jednocześnie użyteczne i piękne[2]. Za jeszcze jedno kryterium można uznać uwarunkowania polityczne odzwierciedlone w lansowaniu przez zarządy kolejowe wzorców architektury wyrażających etos narodowy, stosowanych tak, aby być czytelnymi na pierwszy rzut oka. Przykładem tego może być reprezentacyjna, budująca narodową tożsamość rola architektury kolejowej w międzywojennej Polsce. Była to reakcja na ponad wiekowe zniewolenie i narzucanie obcych wzorców kulturowych obecnych również w estetyce obiektów towarzyszących drogom żelaznym[3]. Wyraźnym i odmiennym etapem w rozwoju architektury

1 G.M. Balińska, J.A. Baliński, D. Balińska, *Krajobraz z koleją. Drogi żelazne Wielkopolski*, Wrocław 2011, s. 17–25; M. Jarząbek, D. Keller, *Rozdział wprowadzający*, [w:] *Dzieje kolei w Polsce*, red. D. Keller, Rybnik 2012, s. 13–14.

2 *Künstlichere Gestaltung der Eisenbahn*, [w:] *Enzyklopädie des Eisenbahnwesens*, red. V. von Röll, 2. Auflage, Bd. 7, Berlin–Wien 1915, s. 13–16. Określono tu jak ważna jest dążność do racjonalnego (praktycznego i zrozumiałego) i zarazem estetycznego kształtowania obiektów kolejowych – przede wszystkim dworców, ale również zaplecza trakcyjnego czy magazynowego.

3 H. Faryna-Paszkiewicz, *Geometria wyobraźni. Szkice o architekturze dwudziestolecia międzywojennego*, Gdańsk 2003, s. 262, 265; M. Pszczółkowski, *Architektura użyteczności publicznej II Rzeczypospolitej 1918–1939. Forma i styl*, Łódź 2014, s. 23, 27, 102–104, 209. Ciekawym przykładem odreagowywania było przeciwstawienie estetyce

kolejowej na ziemiach polskich był tragiczny okres okupacji niemieckiej. Sieć kolejowa została poddana rozbudowom reorientującym kierunki transportowe oraz zwiększającym wydajność przewozową w warunkach wojny[4]. Okres ten pozostawił po sobie wiele obiektów architektonicznych: zaplecza trakcyjnego, posterunków ruchu, warsztatów czy domów mieszkalnych na przebudowanych stacjach. Siłą rzeczy znowu pojawiły się elementy obcej kultury architektonicznej. Okupant na nasze ziemie zaimportował wypracowane u siebie po 1933 r. wzorce estetyczne, traktując je jako narzędzie germanizacji podbitego kraju – na równi z działaniami skierowanymi przeciwko ludności. Estetyka „narodowa" Trzeciej Rzeszy stała się czytelnym do dziś składnikiem polskiego pejzażu kulturowego. Na dziesiątkach stacji można spotkać obecnie zarówno wieloczęściowe zespoły zabudowy jak i tylko pojedyncze budynki czy urządzenia pochodzące z lat 1939–1945[5]. Tematem artykułu jest prezentacja dokonań inwestycyjnych z zakresu architektury obiektów kolejowych lat II wojny światowej zrealizowanych w węźle krakowskim[6]. Artykuł wpisuje się w nurt badań nad dorobkiem materialnym hitlerowskich Niemiec na okupowanych ziemiach polskich, a w szczególności nad inwestycjami budowlanymi podjętymi na szeroką skalę w ówczesnej stolicy Generalnego Gubernatorstwa[7].

Cechy architektury Trzeciej Rzeszy

Ustrój totalitarny Trzeciej Rzeszy w pełni doceniał znaczenie architektury mającej wyrażać w godnej formie życie „nowego" państwa[8]. Reguły planowania urbanistycznego oraz wyglądu nowych budynków poddane zostały decyzjom i „opiece" państwa. Architekturę Niemiec zdominowały trzy nurty odpowiadające politycznemu przesłaniu reżimu. Dla siedzib najważniejszych urzędów i władz

ceglanych fasad odziedziczonych po Prusach, tynkowanych na jasne kolory budynków publicznych (w tym kolejowych) w Polsce okresu dwudziestolecia.

4 H.W. Scharf, *Eisenbahnen zwischen Oder und Weichsel. Die Reichsbahn im Osten bis 1945*, Freiburg 1981, s. 225–228.

5 Por. M. Urbaniak, *Zabytkowa stacja kolejowa Gniezno. Od kolei Górnośląskiej do programu „Otto"*, Łódź 2010, s. 78–80.

6 Tematyka inwestycji okupanta niemieckiego w węźle krakowskim obejmująca również zagadnienie infrastruktury torowej i technicznej była już przedmiotem badań autora niniejszego tekstu. Por. D. Lulewicz, *Z dziejów krakowskiego węzła kolejowego – przebudowa i modernizacja w latach 1939–1945*. „Krzysztofory", nr 27, 2010, s. 105–127.

7 Szerzej o inwestycjach budowlanych czasów wojny na terenie Krakowa piszą: K. Broński, *Ruch budowlany w Krakowie pod okupacją niemiecką*, „Rocznik Krakowski", nr 53, 1987, s. 161-182, A. Chwalba, *Kraków w latach 1939–1945*, *Dzieje Krakowa*, t. 5, red. J. Bieniarzówna, J.M. Małecki, Kraków 2002, s. 54–60 i M. Bednarek, *Kraków – „stolica" Generalnego Gubernatorstwa*, [w:] *Kraków - czas okupacji 1939–1945*, Kraków 2010, s. 135–137.

8 P. Krakowski, *Sztuka Trzeciej Rzeszy*, Kraków 1992, s. 53–54.

zarezerwowano monumentalny i „imperialny" w wymowie neoklasycyzm, niestroniący od antycznego detalu. Budownictwo użyteczności publicznej, biurowej i przemysłowej reprezentowało półmodernizm, monumentalny i pozbawiony dekoracji. Tu do pewnego stopnia dozwolone były rozwiązania postępowe, funkcjonalistyczne, programowo odrzucone przez hitlerowców. Nurt trzeci odwoływał się do tradycji historyzującej połączonej z estetyką ludową (rodzimą) – z zapożyczeniami z architektury małych miast i wsi, interpretowanej jako źródła potęgi Niemiec tkwiącej w ludowości[9]. Ten kierunek, zwany „chłopsko-rękodzielniczym" lub „ojczyźnianym" zaznaczył swoją obecność głównie w budownictwie mieszkaniowym, indywidualnym i wielorodzinnym zakomponowanym w zazielenionych osiedlach o uporządkowanych i przejrzystych układach przestrzennych. Budynki wyróżniały się: użyciem tradycyjnych materiałów (kamień, cegła, drewno) i zapożyczeniami z historycznej architektury małomiasteczkowej (okiennice, ganki, arkady, wysokie dachy z mansardami). Nowa estetyka objęła również architekturę obiektów technicznych (np. obiekty przemysłowe, rozgłośnie radiowe, stacje transformatorowe), a także kolejowych (dworców, warsztatów, lokomotywowni, posterunków ruchu itp.)[10]. W okupowanej Polsce, zwłaszcza na ziemiach wcielonych do Rzeszy (Górny Śląsk, tzw. Kraj Warty, Prusy Zachodnie) na kolejach spotkamy realizacje najbliższe estetyce

il. 1: Architektura „cywilna" powstająca w okresie okupacji niemieckiej w Krakowie łączyła cechy narodowe Trzeciej Rzeszy i rodzime. Historyzujący wykusz kamienicy przy ul. Konarskiego, 27 marca 2016 r. (fot. autor)

9 Tamże, s. 52–53, 56

10 Sprawy techniczno-budowlane dotyczące: rozplanowania, wielkości, konstrukcji oraz relacji z układem torowym stacji regulowały przepisy ustawy o budowie kolei z 1928 r. *Verordnung* über *die Einführung einer neuen Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung vom 17. Juli 1928*, „Deutsches Reichsgesetzblatt" 1928, nr 37, s. 541. Por. też: W. Müller, *Eisenbahnwesen*, [w:] *Taschenbuch für Bauingenieure*, red. F. Schleicher, Berlin 1943, s. 606-733.

„ojczyźnianej". Zwracają one uwagę dbałością o wykonanie nietynkowanych ceglanych fasad i wielospadowymi wysokimi dachami[11].

Kraków stolicą Generalnego Gubernatorstwa i działalność Generaldirektion der Ostbahn

W październiku 1939 r. utworzono Generalne Gubernatorstwo (*Generalgouvernement für die besetzten polnischen Gebiete*, GG) ze stolicą w Krakowie. Miasto, darzone przez okupanta specyficznym, odwołującym się do historii sentymentem, miało być etapem pośrednim pomiędzy Rzeszą a GG w kontekście etapowania germanizacji, przymusowej akulturacji i rozbudowy, w tym importowania nowych wzorców architektonicznych i urbanistycznych[12]. W połowie 1940 r. przyjęto koncepcję zniemczania (i odpolszczania) Krakowa poprzez zaszczepianie architektury rodem z Niemiec. Miało to pomóc osiedlanym przybyszom w aklimatyzacji na obcym terenie. Docelowo Kraków miało zamieszkiwać 0,5 mln ludzi. Stąd m.in. w maju 1941 r. powiększono trzykrotnie powierzchnię miasta i opracowano różne koncepcje monumentalnych rozwiązań urbanistycznych[13]. Prestiżowe traktowanie rozbudowy miasta znalazło swe odbicie w niezrealizowanym planie Huberta Rittera zatwierdzonym w maju 1941 r., uwzględniającym dyslokację kolejowej osi średnicowej na wschód od centrum. Nowy dworzec znalazłby się wówczas w miejscu obecnego Ronda Mogilskiego (ok. 800 m na wschód od obecnej lokalizacji)[14]. Koncepcja ta została zarzucona nie wychodząc poza poziom planowania ogólnego. Za to od 1941 r. powstało w mieście kilkadziesiąt domów, zarówno kamienic wtopionych w istniejącą zabudowę, jak i tworzących samodzielne osiedla[15]. Reprezentowały one wspomniany nurt „ojczyźniany" *vel* „narodowy", odnosząc się w zapożyczeniach stylistycznych do historycznego centrum Krakowa, uznanego za element spuścizny niemieckiej. Stąd obok stromych, wysokich dachów, regularnych podziałów elewacji określonych przez rytm zamkniętych odcinkowo okien, spotkamy: narożne, kamienne szkarpy, udające machikuły ślepe arkady czy nawet pseudośredniowieczne wykusze.

„Stołeczny" Kraków stał się główną siedzibą okupacyjnej administracji kolejowej GG, Generalnej Dyrekcji Kolei Wschodniej (*Generaldirektion der Ostbahn*, GEDOB). Utworzono ją 9 listopada 1939 r. podporządkowując Ministerstwu

11 G.M. Balińska, J.A. Baliński, D. Balińska, *Krajobraz z koleją...*, s. 103–105, 201–210, 292; M. Jerczyński, T. Roszak, *Szlakiem łódzkiej kolei*, Łódź 2003, s. 59–65.

12 M. Bednarek, *Kraków – „stolica" Generalnego Gubernatorstwa...*, s. 125.

13 J. Purchla, *Hubert Ritter i hitlerowskie wizje Krakowa*, „Rocznik Krakowski", nr 71, 2005, s. 160, 163.

14 D. Lulewicz, *Z dziejów krakowskiego węzła...*, s. 111–112.

15 K. Broński, *Ruch budowlany...*, s. 173–174. Największym był zespół przy ówczesnej Reichstrasse – ob. ul. Królewskiej.

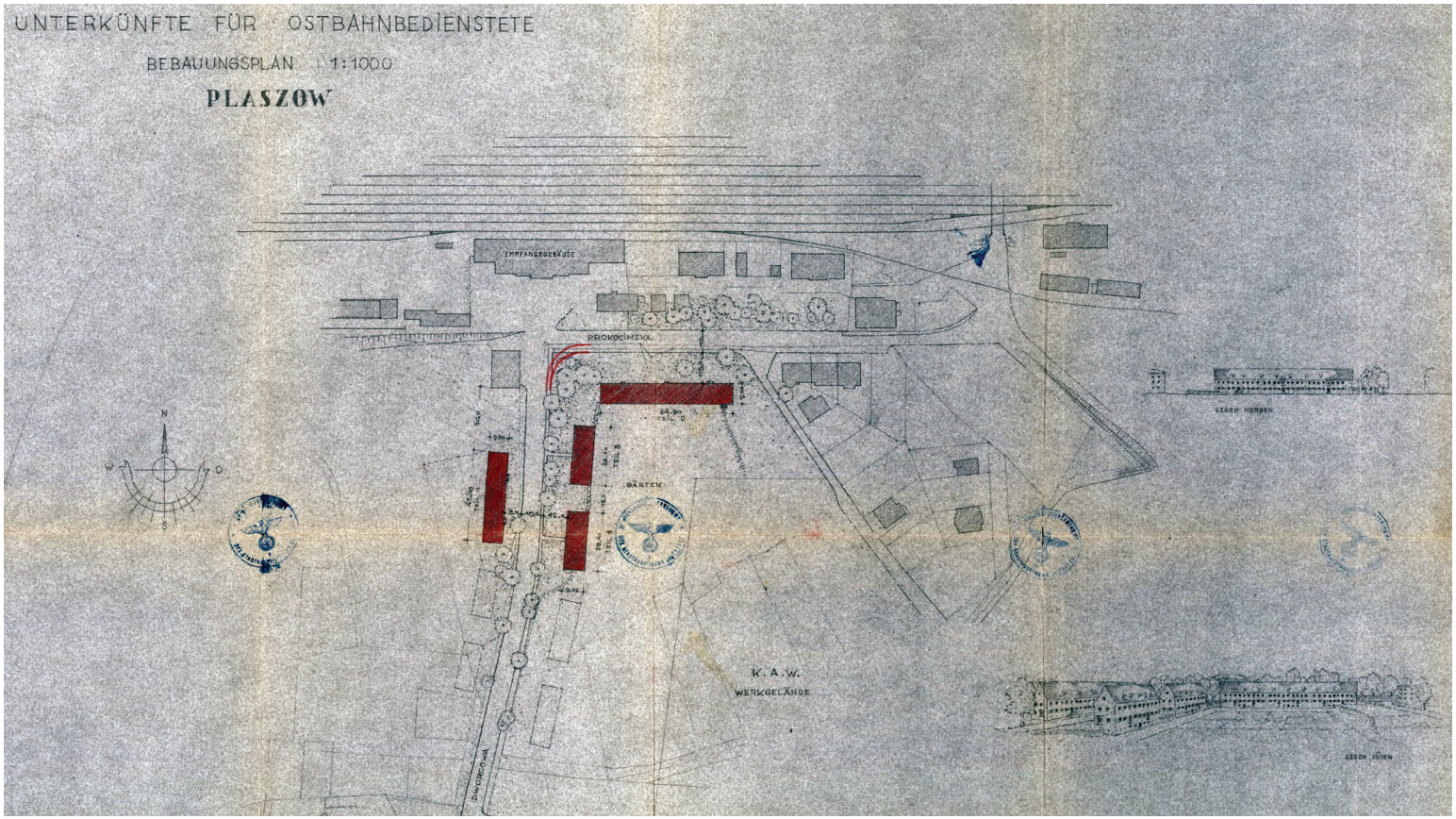
il. 2: Plac Kolejowy po powiększeniu. Zwracają uwagę: odnowiona nawierzchnia oraz żelbetowe słupy oświetleniowe. Widoczne XIX-wieczne zabudowania dworca oraz poczty, spalonej w 1945 r., sierpień 1942 r. (zbiory Muzeum Historycznego Miasta Krakowa, nr inw. MHK-Fs21993/IX/18)

Transportu Rzeszy (*Reichsverkehrministerium*) i jednocześnie przyznając autonomię decyzyjną[16]. Do pierwszych zadań należała odbudowa zniszczonej jesienią 1939 r. sieci kolejowej oraz zorganizowanie przewozów kolejowych w nowej rzeczywistości politycznej. W dalszej kolejności podjęto działania związane z rozbudową. W październiku 1940 r. utworzono Wydział Nowych Budów (*Neubauamt*), w styczniu 1943 r. przekształcony w Naczelne Kierownictwo Budów dla Terenów Kolei Wschodnich (*Oberste Bauleitung für das Bereich der Ostbahn*) o szerokich kompetencjach, umożliwiających pełne zaangażowanie kolei w coraz trudniejszą sytuację transportowo-zaopatrzeniową na froncie wschodnim[17]. Z czynnością obu komórek wiązało się wdrażanie na terenach Polski kolejowych przedsięwzięć inwestycyjnych o genezie militarnej, których efektem są opisane niżej obiekty. Pierwszym był tzw. plan „Otto", rozpoczęty na kolejach już w czerwcu 1940 r.[18] Jego założeniami było podniesienie zdolności przewozowych linii kolejowych o przebiegu równoleżnikowym, w tym przebiegających przez węzeł krakowski. Zakończone 15 czerwca 1941 r. prace koncentrowały się na zwiększeniu przepustowości, maksymalizacji parametrów jezdnych i zwiększeniu bezpieczeństwa linii. Plan „Ostbau", podjęty w styczniu 1942 r., realizowany był do

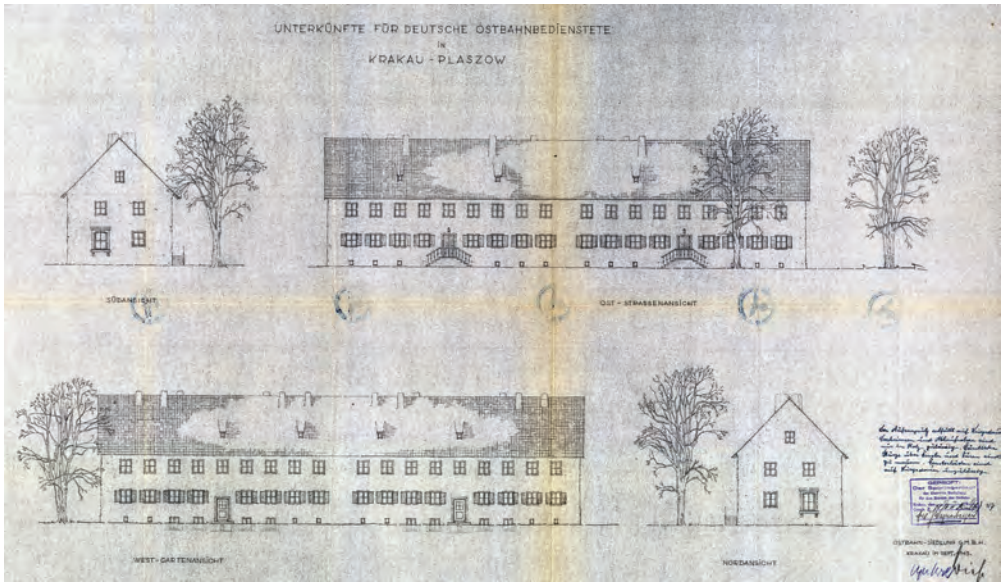
16 M. Reimer, V. Kubitzki, *Eisenbahn in Polen 1939–1945. Die Geschichte der Generaldirektion der Ostbahn*, Stuttgart 2004, s. 41–42.

17 H.W. Scharf, *Eisenbahnen zwischen Oder...*, s. 40, 44.

18 Tamże, s. 225–226.



il. 3: Plan osiedla dla niemieckich urzędników kolei Ostbahn przy ul. Dworcowej i Prokocimskiej przy stacji Kraków Płaszów, 12 sierpnia 1943 r. Bloki zrealizowane zaznaczono kolorem czerwonym, planowane linią przerywaną. (zbiory Archiwum Narodowego w Krakowie [dalej: ANK], sygn. ABM, Obiekty Przemysłowe 41, pl. A)



il. 4: Projekt dwuklatkowego domu mieszkalnego na osiedlu Płaszów, wrzesień 1943 r. (zbiory ANK, sygn. ABM, Obiekty Przemysłowe 41, pl. F)

drugiej połowy 1944 r.[19] Swym zakresem objął również rozbudowę czy wręcz budowę od podstaw wielu stacji rozrządowych, zaplecza techniczno-warsztatowego, parowozowni czy wreszcie budynków mieszkalnych w kluczowych węzłach kolejowych. Z obydwoma tymi przedsięwzięciami łączy się realizacje architektoniczne niosące pierwiastki estetyczne programowo zgodne z ideologią okupanta. Stąd w Polsce stacje zawierające obiekty o zbieżnej tożsamości architektonicznej i wspólnych pierwiastkach, np.: Bydgoszcz, Gniezno, Inowrocław, Konin, Łódź, Poznań, Toruń czy Żurawica. Wznoszenie obiektów architektury kolejowej w okupowanym Krakowie wpisuje się głównie w projekt „Ostbau" i datuje się od połowy 1941 r do jesieni 1944 r. Ewakuacja dyrekcji GEDOB i Naczelnego Kierownictwa Budów z Krakowa nastąpiła w listopadzie tego roku[20]. Świadectwem tego są nieukończone budowy przejęte i kontynuowane przez odrodzone po II wojnie Polskie Koleje Państwowe.

Niemieckie realizacje z zakresu architektury i budownictwa kolejowego w Krakowie i ich obecność we współczesnym krajobrazie miasta

Sumując całość inwestycji kolejowych lat 1939-1945 w Krakowie pojawia się zaawansowany obraz przebudowy węzła miejscami doprowadzający go do

19 Tamże, s. 226.

20 Tamże, s. 42, 227–228.

il. 5: Nieistniejący już, bliźniaczy dom mieszkalny na osiedlu kolejowym przy ul. Półłanki, 25 sierpnia 2009 r. (fot. autor)

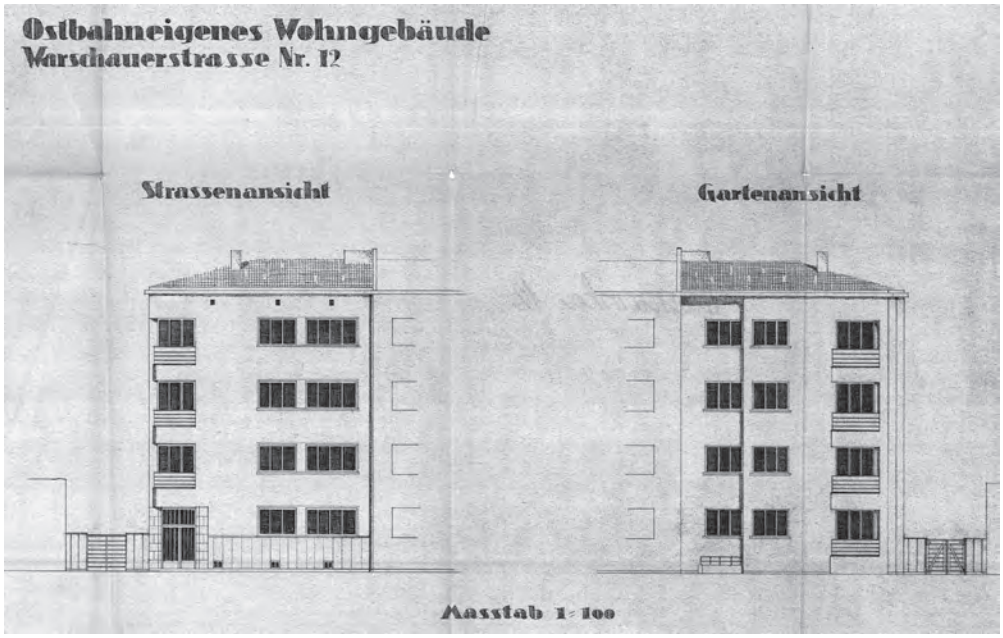
postaci współczesnej[21]. Rozwinięciem tego były wielkie inwestycje PRL, zwłaszcza te, u których podstaw legły założenia Planu Sześcioletniego, jak linia nr 95: Mydlniki – Batowice – Nowa Huta – Podłęże z lat 1949-1955 i stacja Nowa Huta[22]. Krakowski węzeł kolejowy, związany ze stolicą GG i położony na ważnym, równoleżnikowym szlaku kolejowym, był dla okupanta kluczowym miejscem odbioru, ekspediowania oraz tranzytu dóbr przemysłowych i transportów militarnych. Tu formowano i rozdzielano wiele transportów dla frontu wschodniego, Rzeszy i jej satelitów[23]. Podjęte przebudowy oparły się w pewnym stopniu na międzywojennych i niekiedy starszych koncepcjach modernizacyjnych[24]. W dalszej części omówione zostaną powstałe podczas wojny poszczególne kategorie obiektów z akcentem na ich indywidualne walory architektoniczne, genezę, funkcję oraz

21 D. Lulewicz, *Z dziejów krakowskiego węzła...*, s. 114–116. „Wojenne" inwestycje: linia nr 100: Mydlniki − Gaj (tzw. mała kolej obwodowa) oraz łącznica nr 603: Prokocim Rozrządowy − Bonarka z powodzeniem funkcjonują we współczesnym węźle krakowskim.

22 A. Ptaszycka, *Oblicze urbanistyczne współczesnego Krakowa (rozwój miasta w latach 1945-1955, perspektywy rozwojowe)*, [w:] *Kraków. Studia nad rozwojem miasta*. „Biblioteka Krakowska", t. 111, red. J. Dąbrowski, Kraków 1957, s. 370–371.

23 A. Gerteis, *Organisation und Aufgaben der Ostbahn in Gegenwart und Zukunft*, [w:] *Das Generalgouvernement. Seine Verwaltung und seine Wirtschaft*, red. J. Bühler, Krakau 1943, s. 285–289.

24 J. Bund, *Rozwój kolejnictwa małopolskiego w okresie 80-lecia (1850–1930) działalności krakowskiej Izby Przemysłowo-Handlowej*, Kraków 1930, s. 147.



il. 6: Projekt elewacji ukończonego podczas wojny domu mieszkalnego dla pracowników kolei Ostbahn przy ul. Warszawskiej 12 w Krakowie (kopia ze zbiorów autora)

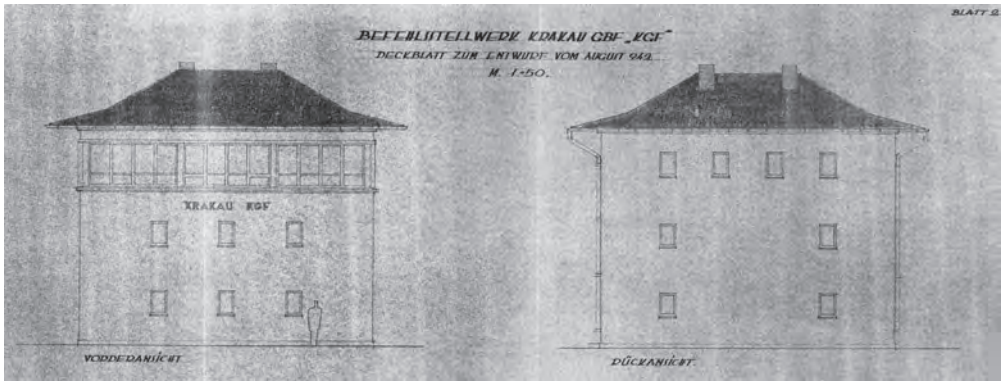
„germanizacyjne" walory estetyczne. Inwestycje te można podzielić zasadniczo na budowy nowe oraz przebudowy i unowocześniające adaptacje starszych obiektów.

Obsługa ruchu pasażerskiego

W okresie II wojny światowej na ziemiach polskich w zasadzie nie budowano nowych dworców kolejowych – wyjątkiem były dyslokacje fragmentów linii i odbudowy ze zniszczeń wojny obronnej[25]. Gospodarka i bieżąca polityka Rzeszy wymagała wpierw inwestycji zabezpieczających prowadzenie ruchu towarowego i wojskowego. Dworce będące inwestycjami cywilnymi były na dalszym planie w myśl hasła: *Najpierw zwyciężyć – potem podróżować* (*Erst siegen dann reisen*)[26]. Krakowski neobarokowy dworzec główny poddano kosmetycznej adaptacji podkreślającej „wielkoniemiecką" tożsamość narodową. W hallu głównym umieszczono propagandowe wizerunki krakowskich zabytków, a perony zaopatrzono w niemieckojęzyczne informatory. Jesienią 1941 r. rozpoczęto powiększanie placu

25 G.M. Balińska, J.A. Baliński, D. Balińska, *Krajobraz z koleją...*, s. 103-105.

26 C. Bakunowicz, *Ostbahn – Kolej Wschodnia w Generalnym Gubernatorstwie w przygotowaniach wojennych i w ofensywnej fazie wojny Niemiec z ZSRR, 1941 – połowa 1942 r.* „Dzieje Najnowsze" 2001, nr 4, s. 97–98. Plakaty propagandowe „odradzające" również Niemcom podróże koleją spotkać można było na dworcach Rzeszy i terenów okupowanych.



il. 7: Elewacje frontowa i tylna trójkondygnacyjnej nastawni dysponującej Güterbahnhof Filia będącej przykładem typowej architektury posterunków ruchu na obszarach okupowanych, sierpień 1942 r. (zbiory ANK, sygn. 29/1408/783, pl. 5)

kolejowego, planowane wraz z budową nowego dworca od międzywojnia, docelowo udostępniające go dla ruchu kołowego, a ukończone latem następnego roku[27]. Zlikwidowano ogród przy Pałacu Wołodkowiczów, przebijając dojazd w przedłużeniu ul. Worcella i założono nowe oświetlenie. W 1943 r. w północnej części placu zabudowano baraki dla potrzeb poczty. Plac Kolejowy swą rozległością osiągnął stan znany z powojennych dziesięcioleci.

Zabudowa mieszkaniowa

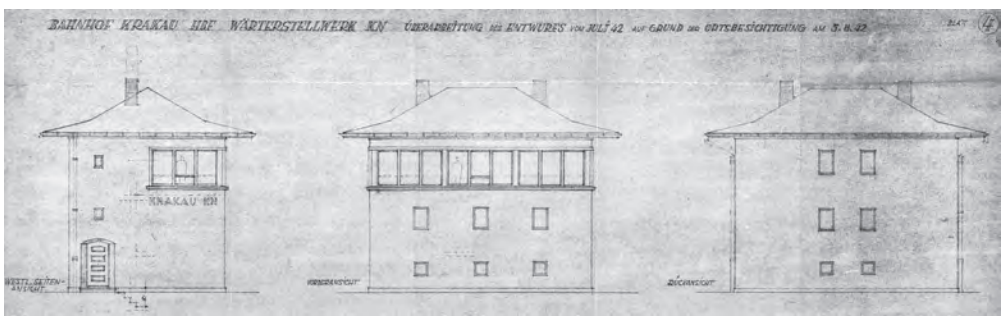
Kolejowa architektura mieszkaniowa swym rozplanowaniem i formą zdecydowanie wpisywała się w ideę zniemczania przestrzeni miejskiej Krakowa. W strefie związanej ze stacją Kraków Płaszów, dotąd luźno zurbanizowanej, stanowiącej XIX-wieczne peryferia dawnego miasta Podgórza, późną jesienią 1943 r. rozpoczęto wznoszenie osiedla dla niemieckich urzędników kolejowych o odrębnym programie urbanistycznym i architektonicznym[28]. Wzdłuż ul. Dworcowej powstały trzy domy, których układ tworzył optyczną oś skierowaną od ul. Wielickiej na poaustriacki, dwukondygnacyjny budynek dworca. Prostopadle do nich a równolegle do ul. Prokocimskiej zbudowano czwarty dom. Budynki mają identyczną wysokość, proporcje brył i układ dwuspadowych, stromych dachów, nad które wychodzą smukłe kominy. Ich fasady określa rytm identycznych, kwadratowych okien z tynkowanymi opaskami oraz wejść niekiedy zaopatrzonych w ganki. W części zachowały się oryginalne drzwi z listewkami ułożonymi „w jodełkę". Dom przy ul. Prokocimskiej jest najdłuższy – trzyklatkowy i wraz z drugim, dwuklatkowym oparty był na identycznym module o wymiarach 21,5 x 9,5 m.

27 K. Broński, *Ruch budowlany w Krakowie...*, s. 176.

28 D. Lulewicz, *Dwa miasta, dwa brzegi. O kolei i mostach w Podgórzu*, [w:] *Dwa miasta, dwa brzegi. W 100. rocznicę połączenia Podgórza i Krakowa (1915-2015)*, Kraków 2015, s. 249.

Mieszczą one odpowiednio po 12 i 8 mieszkań o powierzchni 85 m^2. Pozostałe dwa, jednoklatkowe, bliźniacze bloki, mieszczą po cztery, większe lokale o powierzchni 90 m^2 każdy[29]. Osiedla przed 1945 r. nie ukończono, planując cztery następne domy wzdłuż ul. Dworcowej. Projekt przewidywał również wprowadzenie okiennic, odcinkowych świetlików nad wejściami oraz zapożyczeń z architektury historycznego Krakowa: narożnych szkarp i wykuszy.

Innym przykładem osiedla kolejowego w stylu „narodowym" jest kolonia 30 dwurodzinnych domków bliźniaków powstała przy obecnej ul. Półłanki w Bieżanowie. Zrealizowano je w ramach, podjętej w połowie 1943 r., budowy stacji rozrządowej Prokocim (*Verschiebebhanhof Prokocim*) i towarzyszącej jej parowozowni *Krakau Ost*[30]. Parterowe, drewniane domki nakryto stromymi dachami z okapami mieszczącymi użytkowe poddasza. Ich wiejski charakter podkreślały masywne ceglane kominy, dwuskrzydłowe okiennice oraz przydomowe ogródki otoczone płotami. Budynki te, podobnie jak osiedle w Płaszowie, zaopatrzono w głęboko osadzone fundamenty podpiwniczeń mogące pełnić rolę ukryć przeciwlotniczych[31]. Odmiennym przypadkiem są domy dla urzędników wyższego szczebla Kolei Wschodniej − kamienice w obrębie zabudowy miejskiej oddalone od terenów *stricte* kolejowych. Są to adaptacje starszych budynków (pl. Sikorskiego) bądź finalizacje budów rozpoczętych tuż przed wybuchem wojny (ul. Kolberga i Warszawska)[32].



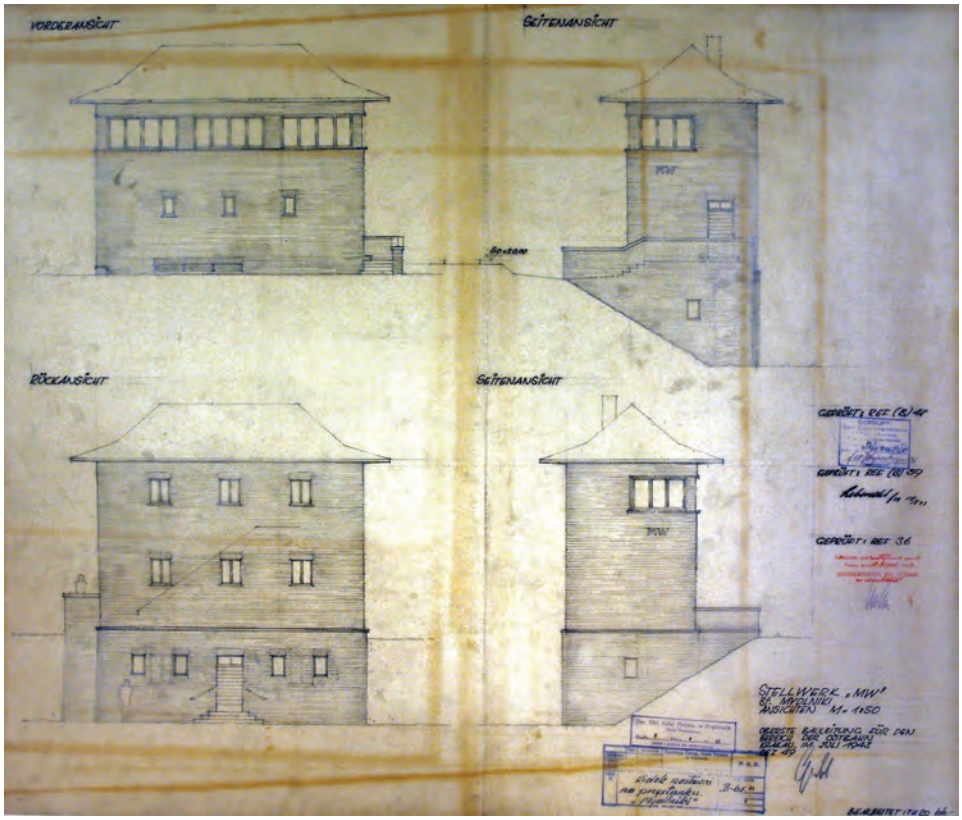
il. 8: Elewacje boczna, frontowa i tylna nastawni wykonawczej Krakau Nord wzniesionej również według projektu typowego, sierpień 1942 r. (zbiory ANK, sygn. 29/1408/783, pl. 4)

29 Archiwum Narodowe w Krakowie (dalej: ANK), Archiwum Planów Budownictwa Miejskiego (zespół nr 1410, dalej: ABM), sygn. 41, *Unterkünfte für Ostbahnbedienstete. Bebauungsplan 1:1000. Plaszow. Ostbahn – Siedlung G.m.b.H. Krakau 12.08.1943*, pl. A–H.

30 W. Komorowski, *Stacje kolejowe: Kraków Płaszów, Kraków Prokocim, Kraków Bieżanów. Studium historyczno – konserwatorskie*, Kraków 2000, s. 21.

31 Informacja uzyskana w 2009 r. od jednej z mieszkanek osiedla.

32 Polskie Koleje Państwowe SA Archiwum Planów Oddziału Gospodarowania Nieruchomościami (dalej: OGN) w Krakowie, niesygn: *Ostbahneigenes Wohngebäude Kolbergastrasse Nr. 13*, Gedob, Krakau im November 1941; sygn. Bl. 2: Hgw, *Wohnhaus-Umbau. Gedkoplatz, Nr. 4, Krakau,* 12.06.1944.; niesygn: *Ostbahneigenes Wohngebäude Warschauerstrasse Nr. 12* (niedatowany).



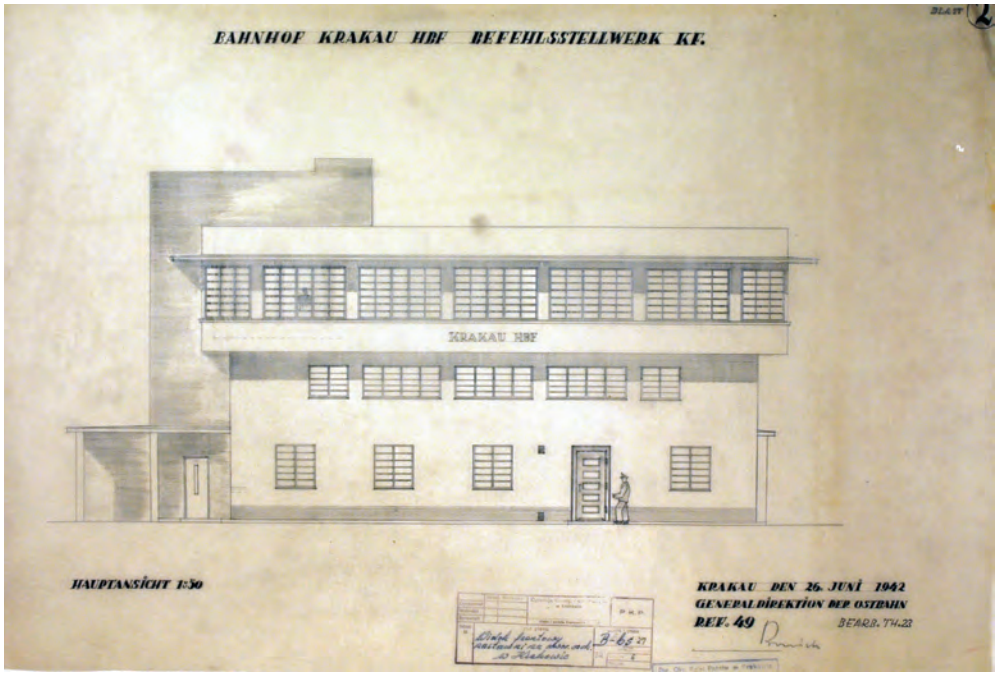
il. 9: Posterunek ruchu Mydlniki West zaprojektowano jako obiekt na skarpie z wysokim podpiwniczeniem zaopatrzonym w oddzielne wejście, lipiec 1943 r. (zbiory PKP SA Oddział Gospodarowania Nieruchomościami [dalej: OGN] w Krakowie, sygn. B-bs 22)

Posterunki ruchu

Zwiększenie częstotliwości kursowania pociągów na terenach okupowanych wiązało się z modernizacją torowisk oraz urządzeń sterowania ruchem, dla których obsługi od połowy 1940 r. wznoszono szereg obiektów (posterunków odgałęźnych, odstępowych czy nastawni)[33]. Na kolejach polskich przyjął się wówczas typ nastawni o prostopadłościennej bryle, nietynkowanych elewacjach, nakrytej czterospadowym dachem z wysuniętymi okapami. Pierwsze takie obiekty powstawały w Niemczech przed I wojną światową, a następnie ewoluowały do postaci znanej z końca lat trzydziestych tracąc ozdobne detale, wieloboczne wykusze oraz elementy drewniane na rzecz murowanych[34]. W węźle krakowskim do niedawna było zachowanych sześć takich obiektów o zbliżonych proporcjach

33 H.W. Scharf, *Eisenbahnen zwischen Oder...*, s. 225. Chodzi tu przede wszystkim o równoleżnikowy korytarz transportowy – linię: Wrocław – Kraków – Lwów.

34 H. Kleinschmidt, *Das Stellwerk als Hochbau*, „Zeitschrift für das gesamte Eisenbahn-Sicherungs- und Fernmeldewesen" 1937, nr 11, s. 131–140.



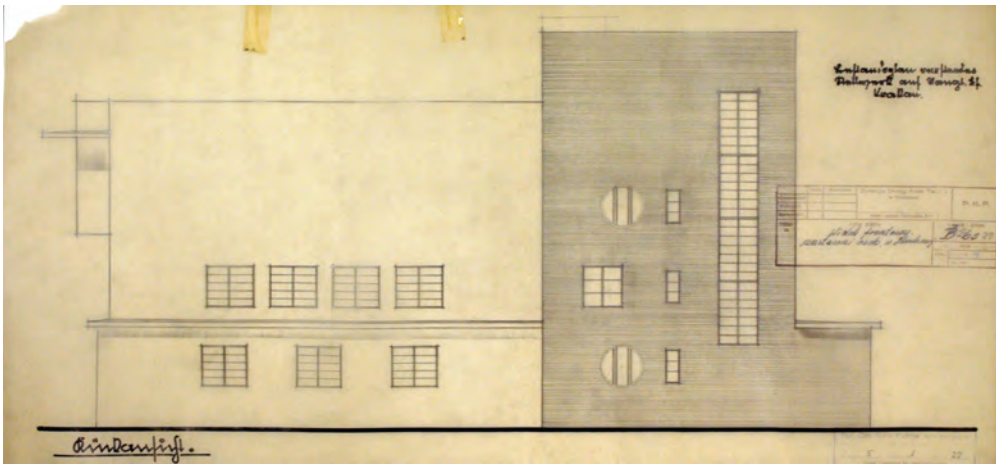
il. 10: Funkcjonalistyczna nastawnia dysponująca Krakau Filia wzniesiona w zachodniej części stacji Kraków Główny. Obiekt przetrwał do 2003 r. Elewacja frontowa, 26 czerwca 1942 r. (zbiory PKP SA OGN w Krakowie, sygn. B-bs 27)

i rozplanowaniu wewnętrznym[35]. W 1940 r. na Łobzowie powstał posterunek (ob. posterunek odstępowy Kraków Łobzów) dla obsługi ładowni wojskowej − tzw. Rampy Piłsudskiego oraz odgałęzienia od magistralnej linii katowickiej (ob. linii nr 133), tj. uruchomionej w marcu 1943 r. kolei obwodowej Łobzów − Płaszów/Prokocim[36]. W toku modernizacji położonego wzdłuż tej samej linii poaustriackiego dworca towarowego, a konkretnie grupy torów przeznaczonej do formowania i rozformowywania składów, zbudowano w 1942 r. nastawnię dysponującą *Krakau Güterbahnhof Filia* (późniejsza Kraków Towarowy A). Wzniesiono ją według zmodyfikowanego planu jako mającą trzy kondygnacje zamiast dwóch[37].

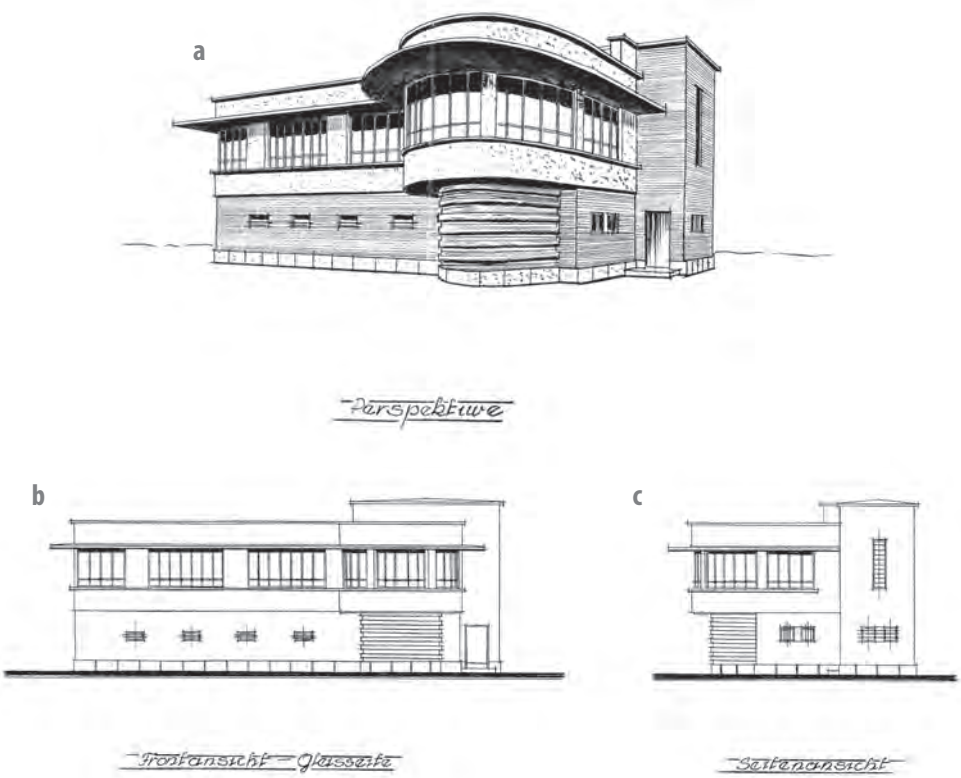
35 Obecnie zachowały się trzy obiekty, z czego jeden (Mydlniki) znajduje się w stanie ruiny.

36 PKP Polskie Linie Kolejowe SA (dalej: PLK SA) Zakład Linii Kolejowych w Krakowie, *Książka obiektu budowlanego. Posterunek odstępowy Kr. Łobzów nr. ewidencyjny 3/031-00162/102*. Podczas wojny okupant niemiecki oficjalnie posługiwał się przedwojennym określeniem „Rampa Piłsudskiego" dotyczącym zachowanej do dziś kolejowej ładowni wojskowej między ul. Rydla i Wrocławską.

37 ANK, Zakład Instalacyjny Adam Bieniarz w Krakowie (zespół nr 1408, dalej: Zakład...), sygn. 783, pl. 5,6: *Befehlstellwerk Krakau GBF „KGF", Maßstab 1:50, Generaldirektion der Ostbahn, Krakau im August 1942*. Zakład ten był jednym z przedsiębiorstw prowadzących działalność budowlaną, a przede wszystkim związaną z robotami wykończeniowymi na terenie Krakowa lat 1939-1945. Prace te obejmowały również



il. 11: Elewacja tylna nastawni Krakau Filia, brak daty
(zbiory PKP SA OGN w Krakowie, sygn. B-bs 27)



il. 12: Widok (a) oraz rzuty elewacji frontowej (b) i bocznej (c) nastawni Krakau Güterbahnhof West. Górną kondygnację zrealizowano tylko dla półokrągłego ryzalitu, brak daty (zbiory PKP SA OGN w Krakowie, sygn. B-bs 27)

il. 13: Po drugiej stronie dworca towarowego wzniesiono obiekt bliźniaczy stylistycznie, po wojnie pełniący funkcje mieszkalne, 1987 r. (zbiory autora)

Trzy kondygnacje posiadała również nastawnia wykonawcza *Krakau Nord* (późniejsza Kraków Główny A) powstała w tym samym roku przy północnej głowicy Krakowa Głównego[38]. Odpowiedzią na zwiększenie lokalnego ruchu na linii kocmyrzowskiej, odgałęziającej się od ruchliwej linii lwowskiej, był parterowy budynek posterunku Wesoła[39]. W ciekawy sposób, bo na skarpie nasypu, zbudowano nastawnię w Mydlnikach, z wysokim podpiwniczeniem oraz osłoniętym murem gankiem[40]. Obiekt w Bieżanowie zabezpieczał odejście toru do Wieliczki[41]. Nastawnie typowe wznoszono na planie prostokąta, dłuższym bokiem ustawionego równolegle do torów, o wymiarach poziomych wynoszących od 5 x 10 do 7 x 12 m. Miały one prostopadłościenną bryłę i dwie lub trzy kondygnacje. Na dolnych kondygnacjach znajdowały się: pomieszczenia gospodarcze (kotłownia, lampiarnia, akumulatornia i magazyn), dyspozytornia i komora naprężaczy (dla nastawnic mechanicznych) lub przekaźnikownia (dla nastawnic elektromechanicznych). Na najwyższej kondygnacji, zaopatrzonej w ciąg dużych,

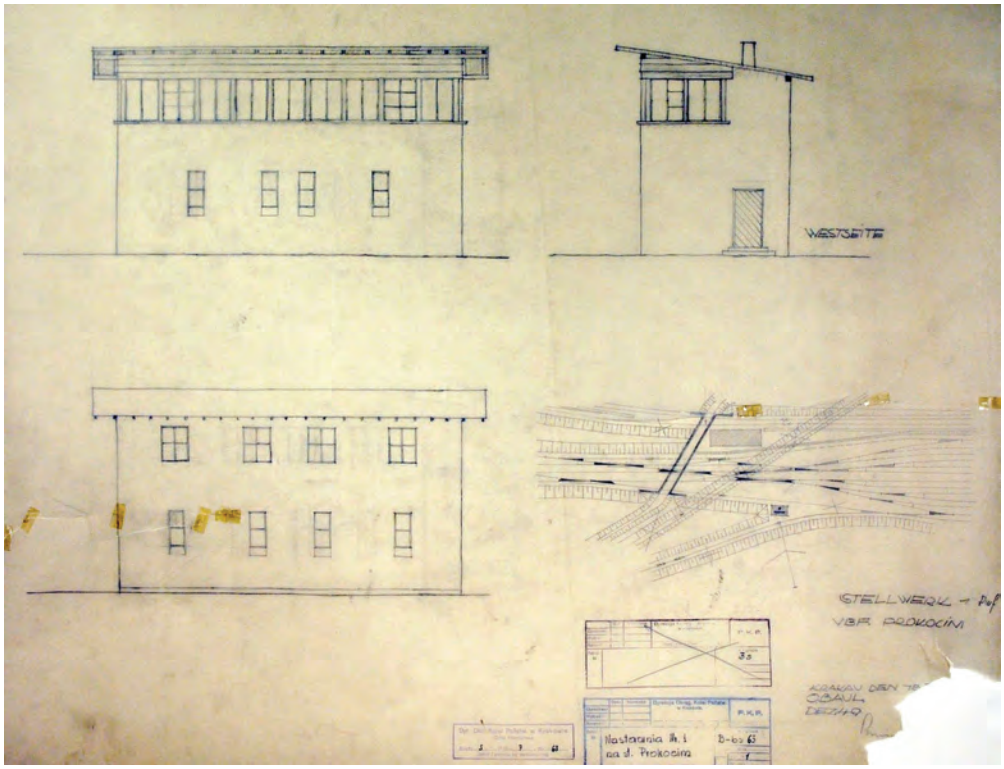
wybrane obiekty kolejowe.

38 ANK, Zakład..., sygn. 783, pl. 2,4: *Wärterstellwerk „KN", Maßstab 1:50, Krakau den 15. August 1942, Generaldirektion der Ostbahn.*

39 R. Garbacik, *Dzieje kolei kocmyrzowskiej 1899-2010*, Rybnik 2015, s. 52.

40 PKP SA OGN w Krakowie, sygn. B-bs 22, Dwa projekty nastawni: *Befehlstellwerk „MF" auf Bf Mydlniki* (sierpień 1943) i *Wärterstellwerk „MW" auf Bf Mydlniki*, (lipiec 1943 r.) *Oberste Bauleitung für den Bereich der Ostbahn, Krakau.*

41 PKP PLK SA Zakład Linii Kolejowych w Krakowie, *Książka obiektu budowlanego. Budynek nastawni dysponującej BN nr. ewidencyjny 3/031-00044/102.*



il. 14: „Kryzysowy" minimalizm prezentowały dwie nastawnie Prokocimia Rozrządowego. Datowany na 18 kwietnia 1943 r. projekt obiektu przebudowanego w okresie elektryfikacji węzła krakowskiego (zbiory PKP SA OGN w Krakowie, sygn. B-bs 63)

wielodzielnych okien (trzy ewentualnie cztery w ścianie czołowej i po jednym w ścianach bocznych) pozwalających na obserwację torowiska, znajdowała się nastawnica oraz urządzenia łączności[42]. Wizualnie nastawnie wyróżniały: starannie opracowane ceglane (niekiedy tynkowane) elewacje oraz wysokie czterospadowe, łamane do środka, dachy z wsuniętymi okapami przeciwodblaskowymi.

Odmiennie prezentują się trzy krakowskie posterunki wzniesione według projektów odbiegających od estetyki „narodowej". Zaliczyć je można do konwencji funkcjonalistycznej. Dla potrzeb wagonowni pasażerskiej oraz ładowni pocztowej stacji Kraków Główny, w latach 1941−1942 wzniesiono nastawnię *Krakau Filia*[43]. W wielobryłowej strukturze budynku wyróżniają się: nadwieszona kondygnacja nastawnicowni z okapem antyodblaskowym oraz wysoki aneks klatki schodowej z kolumnowym gankiem. Estetykę budynku podkreślają duże

42 Orientacyjne położenie urządzenia odwzorowywano na projektach.

43 D. Lulewicz, *Niedoceniane zabytki Krakowa – „nieznany" Kraków Główny Osobowy*, [w:] *Znaczenie kolei dla dziejów Polski. Studia z historii kolejnictwa*, red. D. Keller, Rybnik 2012, s. 143–144.

okna wielokwaterowe, prostokątne od strony torów i okrągłe, doświetlające klatkę schodową[44]. W 1942 r. w obrębie dworca towarowego zbudowano dwa posterunki. Przy zachodniej głowicy naprzeciwko wspomnianej nastawni typowej powstał obiekt o asymetrycznej bryle i śmiałej stylistycznie sylwetce (*Krakau Güterbahnhof West* – ob. Kraków Główny Zachodni)[45]. Budynek zwraca uwagę wysuniętym, półokrągłym przeszklonym wykuszem z cokołem dekorowanym w ceglane pasy oraz prostopadłościennym aneksem klatki schodowej z pionowym oknem. Projekt zakładał zabudowę drugiej kondygnacji nad całością obiektu, czego nie wykonano. Przy wschodniej głowicy powstał budynek pokrewny stylistycznie, choć o innym rozplanowaniu. Identyczny w formie półokrągły wykusz nastawnicowni skierowano równolegle, a nie prostopadle do osi torów[46].

il. 15: Trzystanowiskowa, nieistniejąca hala „wojennej" parowozowni dobudowanej do XIX-wiecznej hali na stacji Kraków Główny. Zwraca uwagę surowy charakter pozbawionych detalu, nietynkowanych fasad. Stan z początku lat osiemdziesiątych XX w. (zbiory Marka Ćwikły)

44 PKP SA OGN w Krakowie, sygn. B-bs 27, Trzy projekty nastawni: *Befehls-Stellwerk K.F. Hauptbahnhof-Krakau, Generaldirektion der Ostbahn. Krakau, den 20.VII.40*; *Bahnhof Krakau Hbf. Befehlstellwerk KF, Krakau den 26 Juni 1942, Generaldirektion der Ostbahn*; projekt bez tytułu i daty.

45 ANK, Zakład..., sygn. 783, pl. 3: *Bahnhof Krakau GBF, Wärterstellwerk KGW, 1:50, Krakau den 7 Juli 1942, Generaldirektion der Ostbahn*; PKP SA OGN w Krakowie, sygn. B-bs 27, *Generaldirektion der Ostbahn, Krakau* (bez tytułu i daty).

46 PKP PLK SA Zakład Linii Kolejowych w Krakowie SA, Książka budowlana obiektu, nr. ewid. 3/031-00165/102; PKP SA OGN w Krakowie, niesygn. *Kosztorys robót budowlanych. Nastawnia K.T. Nr. 3. Przy ul. Zbożowej. Rejon Budynków Kolejowych w Krakowie*, Kraków 1955.

il. 16: Rozbudowana podczas wojny południowa hala wachlarzowa parowozowni Kraków Płaszów wraz z zainstalowaną wówczas obrotnicą o większej średnicy pozwalającą na obsługę lokomotyw serii 42 i 52, 1984 r. (fot. Paweł Terczyński)

Przyspieszenie tempa inwestycji oraz oszczędności spowodowały pojawienie się obiektów uboższych estetycznie. W 1943 r. na rozbudowywanej stacji Prokocim Rozrządowy powstały dwie dwukondygnacyjne nastawnie nakryte jednospadowymi, prawie płaskimi dachami[47]. Takie rozwiązanie skracało czas budowy, pozwalając na zaoszczędzanie budulca drzewnego. Ten typ stanowić będzie wzorzec architektoniczny dla nastawni wznoszonych na PKP w latach pięćdziesiątych i sześćdziesiątych XX w.[48] Oprócz tego na stacji Prokocim budowano posterunki prowizoryczne, parterowe o niewielkiej powierzchni i drewnianej konstrukcji. Ich liczba jest niemożliwa do oszacowania[49]. Gwoli ścisłości należy jeszcze wspomnieć adaptację na nastawnię trzeciej kondygnacji XIX-wiecznego domu mieszkalnego przy ul. Lubicz przy wyjeździe ze stacji Kraków

47 PKP SA OGN w Krakowie, sygn. B-bs 63, Dwa projekty nastawni: *Stellwerk 1 Vbf Prokocim, Krakau den 18 IV 1943, O. BauL.*; *Stellwerk 2 Vbf Prokocim, Krakau den 3 IV 1943, O. Baul.* Przebudowy przełomu lat pięćdziesiątych i sześćdziesiątych zatarły oryginalny kształt obiektów.

48 *Typowy projekt techniczny nastawni dwuprzęsłowej, nr ewidencyjny zlecenia 50158-43.* Centralne Biuro Studiów i Projektów Kolejowych, Warszawa 1956.

49 PKP PLK SA Zakład Linii Kolejowych w Krakowie, *Książka obiektu budowlanego. Nastawnia dysponująca Pr B, nr. ewidencyjny: 3/031-00148/102*. Ostatnie dwa budynki rozebrano w 2010 r.

il. 17: Oryginalna, obecnie nie zachowana przesuwnica oraz fragment hali wschodniej lokomotywowni Kraków Prokocim w kształcie nadanym pod koniec lat pięćdziesiątych XX w. 1984 r. (fot. Paweł Terczyński)

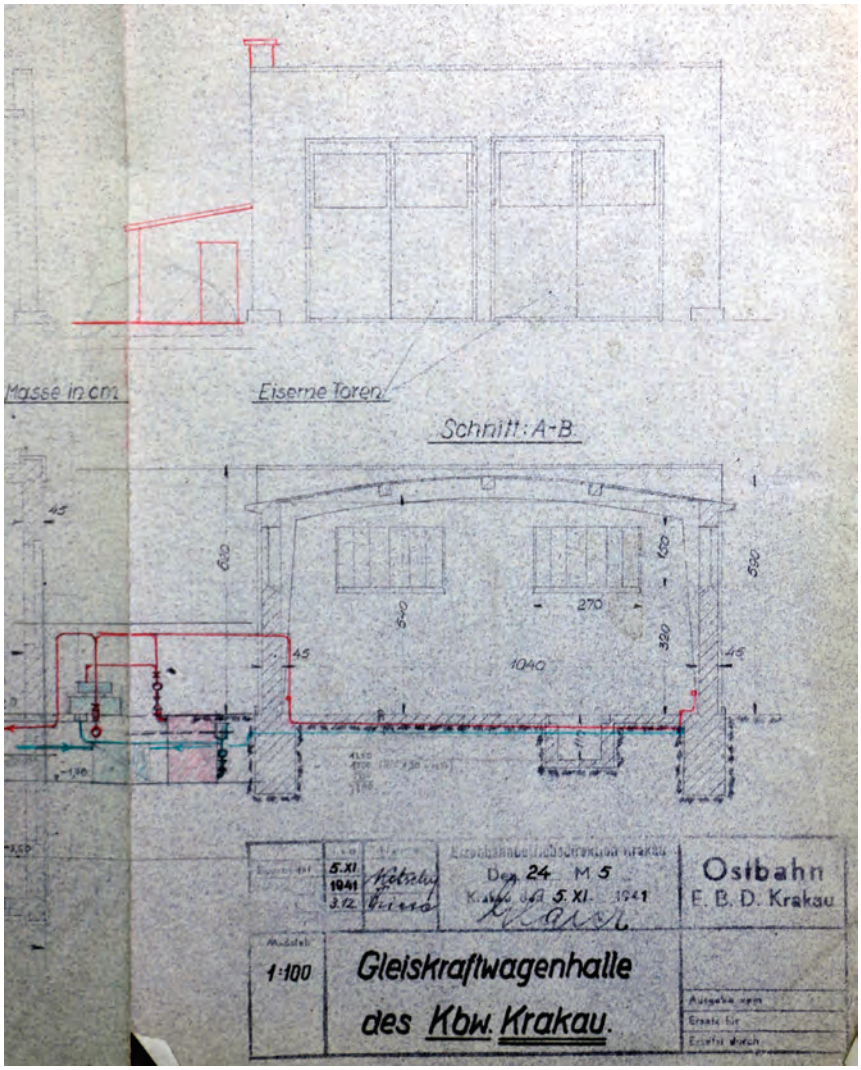
Główny w kierunku Przemyśla i Lwowa[50]. Wojennymi znakami czasu czytelnymi we wszystkich obiektach było: oszczędnościowe wykorzystywanie przy pracach materiałów starożytecznych (np. szyn), zatwierdzanie planów przez inspekcję obrony przeciwlotniczej, zabudowanie ukryć przeciwodłamkowych, agregatów prądotwórczych (uniezależniających od przerw w dostawach prądu) oraz krycie dachów papą (podmuch po wybuchu łatwo zerwałby pokrycie z dachówek, mogących ulec rozbiciu na niebezpieczne dla otoczenia odłamki)[51].

Parowozownie

Do wybuchu wojny obsługę trakcyjną węzła krakowskiego zapewniały parowozownie Kraków Główny i Kraków Płaszów, ukształtowane w zasadniczym zrębie przed 1914 r. Ich okupacyjne rozbudowy dopasowano do układów zastanych, wykorzystując dostępną przestrzeń i wprowadzając unowocześnienia zaspokajające potrzeby nowego użytkownika. Nie odnajdziemy tu „narodowej" architektury hitlerowskich Niemiec. Dominuje tu estetyka industrialna. Na stacji Kraków Główny z racji szczupłości miejsca inwestycje w obrębie lokomotywowni,

50 ANK, ABM, sygn. ABM TAU Varia 93, k. 4–33: Kosztorysy oraz harmonogram robót adaptacyjnych wykonanych w drugiej połowie 1941 r. Kondygnacja przerobiona na nastawnię zachowała się do dziś.

51 W. Müller, *Eisenbahnwesen*..., s. 620–621.



il. 18: Projekt garażu dla drezyn wzniesionego w obrębie zespołu napraw taboru samochodowego na dworcu towarowym. Fasada i przekrój, 5 listopada 1941 r. (zbiory ANK, sygn. 29/1408/783, pl. 8)

wówczas *Bw* (*Bahnbetriebswerk*) *Krakau*, były niewielkie. Do hali wachlarzowej od strony północnej w 1943 r. dobudowana została trzystanowiskowa parowozownia prostokątna[52]. Obiekt nakryto spłaszczonym, dwuspadowym dachem, z kalenicowym świetlikiem. Surowe, nietynkowane elewacje boczne określił rytm naprzemiennych ceglanych pilastrów oraz prostokątne, wielokwaterowe okna. W ścianie frontowej osadzono trzy pary stalowych drzwi. Zniszczoną bombardowaniem we wrześniu 1939 r. halę motowozowni (od 1936 r obsługiwała ona szybkobieżne

52 D. Lulewicz, *Niedoceniane zabytki Krakowa*..., s. 150.

il. 19: Hydrofornia parowozowni prokocimskiej. Obecnie budynek pozbawiono ceramicznego pokrycia dachu a oryginalną stolarkę drzwiową i okienną wymieniono na plastikową, 13 listopada 2010 r. (fot. autor)

wagony motorowe serii SAx– tzw. Luxtorpedy)[53] odbudowano na przełomie lat 1940 i 1941, nie zmieniając zasadniczo jej XIX-wiecznej konstrukcji[54]. Rozbudowa i modernizacja największego w węźle krakowskim zespołu lokomotywowni Kraków Płaszów (*Bw Krakau Plaszow*), nastąpiła w latach 1941–1944 i również oparła się na układzie istniejącym[55]. Południową halę powiększono z pięciu do 18 stanowisk. Było to niejako „dokończenie" oryginalnego projektu z 1908 r., opartego na koncepcji dwóch bliźniaczych hal parowozowni[56]. Halę prostokątną warsztatu napraw przebudowano na parowozownię nakrywając ją segmentowym dachem ze świetlikami[57]. Przekształcenia nadały obiektom surową industrialną estetykę podkreśloną brakiem wykończenia (tynków), pozbawieniem detali oraz wprowadzeniem okien w typie fabrycznym.

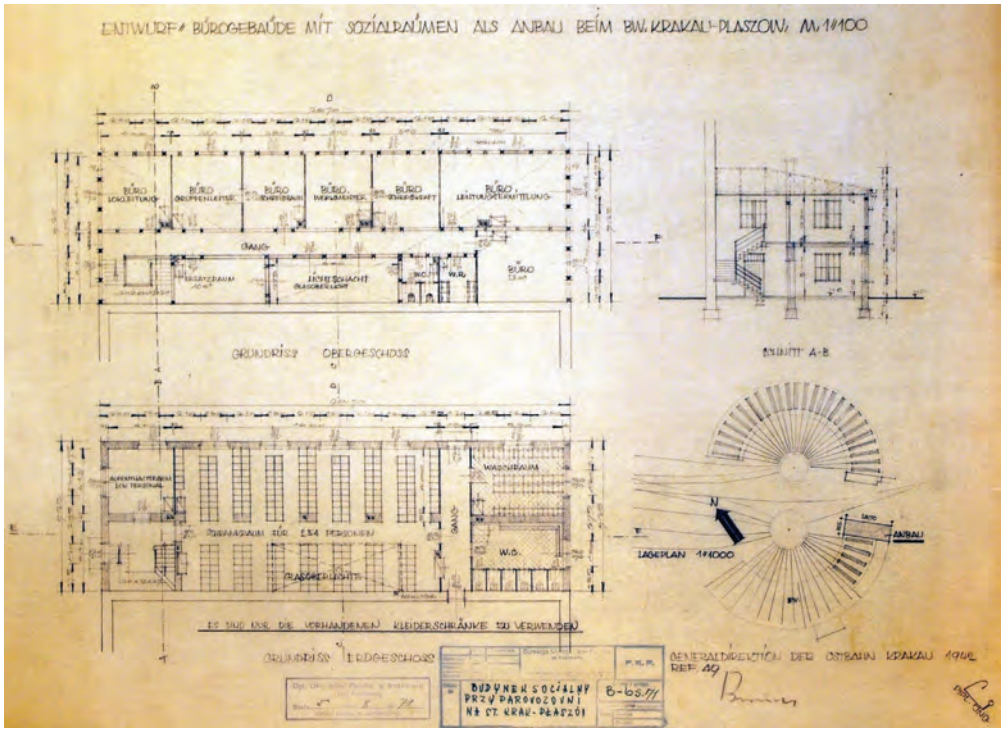
53 B. Pokropiński, *Lux-torpeda PKP*, wyd. 2, Warszawa 2007, s. 49.

54 ANK, sygn. ABM TAU Varia 43, pl. 750-763. W toku odbudowy wprowadzono funkcjonalniejszy rozkład pomieszczeń oraz stalowe elementy wyposażenia (drzwi, okna, wzmocnienia stropów).

55 H.W. Scharf, *Eisenbahnen zwischen Oder...*, s. 228.

56 J. Spitzner, *Maschinelle Einrichtungen und Werkstätten*, [w:] *Geschichte der Eisenbahnen der österreichisch-ungarischen Monarchie*, Bd. VI, Teil II, Wien–Teschen–Leipzig 1908, s. 489–490.

57 ANK, Zakład..., sygn. 786, k. 23–52, Kosztorysy, harmonogram robót oraz korespondencja dotycząca przebudowy hali z 1942 r, pl. 6: *Ostbahn. Bahnbetriebswerk Krakau Plaszow. Krakau Plaszow, den 11.09.1941.*



il. 20: Plan budynku socjalno-biurowego parowozowni płaszowskiej, 1942 r. (zbiory PKP SA OGN w Krakowie, sygn. B-bs 71)

Zespołem realizowanym od podstaw była parowozownia Kraków Wschód (*Krakau Ost*, obecna nazwa Kraków Prokocim) położona we wschodniej części rozbudowywanej stacji rozrządowej Prokocim. Konieczność jej budowy jako uzupełnienia parowozowni Płaszów zgłaszano już jesienią 1940 r. Prace rozpoczęto w 1943 r., by z początkiem września 1944 r. przekazać do użytku w stanie niewykończonym[58]. Miała to być największa lokomotywownia węzła krakowskiego, złożona z trzech położonych wzdłużnie hal prostokątnych połączonych przesuwnicami. Do 1945 r. budowa daleka była od ukończenia. Z hali zachodniej zrealizowano trójkondygnacyjne, bliźniacze budynki biurowe nakryte płaskimi dachami oraz położone za nimi skrajne nawy hali. Na fundamentach powstał tymczasowy obiekt drewniany. Hala środkowa (obecnie wschodnia) doczekała się zewnętrznego obrysu murów bez zadaszenia[59].

58 H.W. Scharf, *Eisenbahnen zwischen Oder...*, s. 127, 148. Obiekt figuruje w wykazach, ale jeszcze nie jako samodzielny zakład – bez przydziału lokomotyw oraz stałego personelu.

59 *40 lat lokomotywowni pozaklasowej Kraków Prokocim*, Kraków 1996, s. 2. Parowozownia znajdowała się na obszarze wolnym od zabudowy, co dawało nieograniczone możliwości rozbudowy. Hala środkowa miała docelowo mieć wymiary 80 x 120 m. Pod względem rozplanowania nasuwają się analogie z „wojennymi" parowozowniami

il. 21: Dawna elektrownia a potem warsztaty przy parowozowni Prokocim. Zwraca uwagę elewacja z szeregiem stalowych (obecnie niezachowanych) drzwi, 24 czerwca 2009 r. (fot. autor)

Planowana hala wschodnia nie powstała. Stylistycznie założenie to również wpisywało się w kanon architektury przemysłowej o surowych ceglanych elewacjach, artykułowanych rytmem identycznych okien i bram wjazdowych[60].

Obiekty towarzyszące

Wzrost ilości zadań wykonywanych w obrębie węzła krakowskiego podczas wojny wiązał się także z wznoszeniem rozmaitych obiektów towarzyszących, pomocniczych, niezwiązanych bezpośrednio z prowadzeniem ruchu czy obsługą pasażerów: socjalnych, technicznych, warsztatowych i magazynowych. Rozwój motoryzacji w II Rzeczypospolitej nie ominął kolei. W 1934 r. na północ od dworca towarowego powstała modernistyczna hala – zajezdnia dla autobusów, którymi prowadzono przewozy pod egidą PKP[61]. Na przełomie 1941 i 1942 r., na przyległym do niej terenie zbudowano zespół utrzymania i napraw taboru samochodowego (*Kraftwagenbetriebswerk*) Kolei Wschodniej[62]. Składały się nań: dwustanowiskowa

z Łodzi Olechowa i Poznania Franowa.

60 Kończąc budowę po wojnie zatarto oryginalne cechy stylowe stosując inne rozwiązania konstrukcyjne. Por. W. Komorowski, *Stacje kolejowe*..., s. 56.

61 D. Lulewicz, *Z dziejów kolei w Krakowie – dworzec towarowy i stacja Kraków Główny Zachód (1887–2011)*, „Krzysztofory", nr 29, 2011, s. 291. PKP było w latach trzydziestych jednym z koncesjonowanych przewoźników autobusowych.

62 ANK, Zakład..., sygn. 786, k. 1-22. Kosztorysy oraz harmonogram robót; pl. 8: *Gleis-*

il. 22: Jeden z dwóch ostatnich baraków wzniesionych z ceramicznych prefabrykatów systemu Hourdise'a. Kraków Główny Zachodni (d. Kraków Towarowy), 6 stycznia 2016 r. (fot. autor)

hala dla drezyn motorowych, zintegrowana z układem torowym oraz duży garaż na 38 aut. Konstrukcja budynków oparta została na szkielecie złożonym z szeregu żelbetowych przęseł wpisanych w obrys przekroju poprzecznego i wypełnionych cegłą. Nietynkowane elewacje ożywiał rytm wysuniętych wsporników przęseł oraz ściany, zaopatrzone w okna bądź w dwuskrzydłowe, stalowe bramy wjazdowe. Stylistycznie lokują się one w konwencji industrialnej.

Na terenie rozbudowywanej w latach 1943-1944 stacji rozrządowej i nowo budowanej parowozowni Prokocim powstał szereg obiektów zaplecza obsługi trakcyjnej oraz rozrządowej. W sąsiedztwie samej parowozowni powstały trzy obiekty pomocnicze: szkoła zawodowa i warsztat oraz elektrownia[63]. Są to podobne do siebie, wolnostojące, parterowe, niskie, podpiwniczone budynki o prostokątnych rzutach, nakryte niemal płaskimi dachami. Wyróżniają je nietynkowane elewacje ożywione oknami o identycznym wykroju oraz (w niektórych budynkach) stalowe, jednoskrzydłowe drzwi płytowe[64]. W pobliżu wzniesiono

kraftwagenhalle des Kbw. Krakau, Ostbahn E.B.D. Krakau, den 5 XI 1941; pl. 12: *Kraftwagenhalle II des Kbw. Krakau, Ostbahn E.B.D. Krakau, den 24 Oktober 1941*.

63 *40 lat lokomotywowni...*, s. 2, PKP SA OGN w Krakowie, sygn. Ps-132: *Plan sytuacyjny: Stacja Prokocim Rozrządowy, Km 10,5–15,8, linia Kraków Główny-Przemyśl Gr. P. Dyrekcja Okręgowa Kolei Państwowych w Krakowie, Oddział Geodezyjny, 29 VII 1958.*

64 W latach 2010 i 2013 zostały one zlikwidowane w trakcie przebudowy obiektu.

il. 23: Dwuklatkowy dom mieszkalny osiedla przy stacji Płaszów. Elewacja od strony ul. Dworcowej, 13 listopada 2010 r. (fot. autor)

obiekty zasilające w wodę, stację pomp, hydrofornię i wieżę ciśnień[65]. Parterowy budynek hydroforni wyróżnia się cechami zbliżającymi go do estetyki „narodowej". Staranne, ceglane elewacje ożywiają wysoki cokół fundamentu, zamknięte odcinkowo okna oraz wysoki, czterospadowy dach z przysadzistym kominem. Wieżę (ok. 30-metrową) wzniesiono na planie ośmiobocznym z żelbetu odlewanego w szalunku. Akcent podkreślający wertykalizm konstrukcji stanowią elementy konstrukcyjne – wsporniki, w dolnej części przechodzące w pochyłe szkarpy. W ścianach bocznych umieszczono niewielkie okna, a wejście zostało sklepione łukiem odcinkowym. Budynek zwieńczono stożkowatym hełmem z wywietrznikiem. Wewnątrz pomieszczono ośmioboczny szyb z rurociągami i klatką schodową, a w części szczytowej zbiornik na wodę. Spośród wież wzniesionych na terenie okupowanej Polski ta wyróżnia się żelbetową konstrukcją[66]. Parterowy obiekt socjalno-magazynowy pojawił się również na przebudowanej Rampie Piłsudskiego[67]. Pomocnicze, pojedyncze obiekty pojawiły się również

65 W. Komorowski, *Stacje kolejowe...*, s. 47. Budowa wieży została ukończona w lipcu 1944 r.

66 Analogię konstrukcyjną i stylistyczną do niej stanowi „wojenna" wieża na stacji Tomaszów Mazowiecki.

67 PKP SA OGN w Krakowie, sygn. B-bm 8: *Aufenthalt u. Werkstattgebäude/Krakau Pilsudskirampe/M=1:50, Generaldirektion der Ostbahn, Krakau, den 27.11.1942.*

na terenie Krakowa Głównego (magazyny), i lokomotywowni Płaszów (budynek socjalny i dyspozytornia)[68].

Niepewne dla budownictwa lata II wojny światowej obfitowały też w obiekty prowizoryczne, powstające szybko i doraźnie. Chodzi tu o różnego typu parterowe baraki, których kilkanaście zrealizowano na obrzeżach Krakowa Głównego, Towarowego i Prokocimia. Część z nich wzniesiono w konstrukcji słupowej, gdzie z wypełnieniem ścian w postaci ceramicznych prefabrykatów wsuwanych między żelbetowe słupy – tzw. system Hourdise'a[69]. W kontekście tytułowej „germanizacji" wiązanej z bardziej spektakularnymi realizacjami są ciekawostką konstrukcyjną lat okupacji; próbą przeniesienia na grunt budownictwa murowanego rozwiązań stosowanych w barakach drewnianych.

il. 24: Posterunek odgałęźny Kraków Łobzów. Zwraca uwagę oryginalna stolarka okienna jednego z okien kondygnacji górnej i okien na parterze. W 2006 r. obiekt odnowiono z zastosowaniem niewłaściwej kolorystyki elewacji, 2003 r. (fot. Maciej Czapkiewicz)

68 ANK, sygn. ABM TAU Varia 25, k. 679: *Skizze eines Nebengabäudes bei der Triebwagenhalle Bw. Krakau, Bosacka Strasse, Maßstab 1:100* (brak daty); PKP SA OGN w Krakowie, sygn. B-bs 71: *Entwurf: Bürogebäude mit Sozialraumen als Anbau beim Bw. Krakau Plaszow, Maßstab 1:100. Generaldirektion der Ostbahn, Krakau, 1942.*

69 K. Broński, *Ruch budowlany w Krakowie...*, s. 175; PKP SA OGN w Krakowie, sygn. 35/62: *Ekspertyza o stanie więzarów dachowych baraków mieszkalnych przy ul. Kamiennej 15 w Krakowie*, 1962 r.

il. 25: Ruina, wzniesionej według projektu typowego, nastawni Mydlniki West, 25 kwietnia 2012 r. (fot. autor)

Losy wojennej architektury kolejowej w Krakowie po 1945 r.

Budynki kolejowe wyszły na ogół obronną ręką z działań związanych z wypieraniem Niemców z Krakowa w 1945 r. Założenia wówczas rozpoczęte doczekały się po wojnie rozbudowy. W toku prac nad planami zagospodarowania przestrzennego Krakowa z lat 1956 i 1958 brano pod uwagę przełożenie kolejowej osi średnicowej na wschód od centrum[70]. W ten sposób oparto się na założeniach planu urbanistycznego Rittera z 1941 r. W obrębie osiedla w Płaszowie do 1949 r. przymierzano się do kontynuacji układu urbanistycznego zapoczątkowanego w 1943 r.[71]

W latach sześćdziesiątych teren zajęły bloki mieszkalne Krakowskiej Fabryki Kabli. Do początku XXI w. domy zachowały wytrzymałość techniczną oraz spójność architektoniczną, trafiając nawet do gminnej ewidencji zabytków[72]. Niestety w latach 2010–2011 w obrębie zespołu dokonano przebudowy jednego z domów (rekonstrukcja poddasza, przebicia okien i termomodernizacja)

70 A. Ptaszycka, *Oblicze urbanistyczne...,* s. 371, 388-389; I. Sykta, *Plany zagospodarowania przestrzennego miasta Krakowa*, „Czasopismo Techniczne, Architektura" 2008, z. 1-A, s. 52.

71 PKP SA OGN w Krakowie, sygn. B-bm 3: *Budynki mieszkalne Płaszów,* (brak daty); sygn. B-bm 21: *Plan osiedla kolejowego na stacji Kraków Płaszów*, 24 kwietnia 1945 r.

72 https://www.bip.krakow.pl/zalaczniki/dokumenty/n/106402/karta, 15.03.2012.

il. 26: Ruina nieistniejącej nastawni Krakau Güterbahnhof Filia. 4 listopada 2010 r. (fot. autor)

naruszającej jego walory historyczne oraz kompozycję z całością osiedla[73]. Osiedle mieszkaniowe na tyłach parowozowni Prokocim (ob. ul. Półłanki) nie miało szczęścia. Drewniane domki pozbawione należytego i systematycznego utrzymania, zaczęły niszczeć i być stopniowo opuszczane, tonąc sukcesywnie w gąszczu zdziczałej roślinności. Wiosną 2016 r. zamieszkiwane były jedynie trzy z nich, znajdując się w stanie daleko posuniętego zaniedbania technicznego, z widocznymi śladami byle jak prowadzonych doraźnych napraw.

Los posterunków ruchu był różny – zależny od sytuacji stacji, dla których obsługi je budowano. Modernizacje układów torowych i centralizacja urządzeń sterowania pozbawiły część obiektów racji bytu skazując je na wymazanie z krajobrazu[74]. Spośród typowych nastawni z łamanym dachem, w stanie czynnym jako posterunek odstępowy zachował się Łobzów oraz mocno przebudowany Bieżanów. Obiekt w Mydlnikach dożywa jako ruina swoich dni. Nastawnia na Dworcu Towarowym, po wojnie niepotrzebna, w dobie deficytów lokalowych „przodującej gospodarki socjalistycznej", została zamieniona na mieszkania[75]. Opuszczono ją pod koniec lat dziewięćdziesiątych, a jej ceglane elewacje jeszcze przez kilkanaście lat były charakterystycznym elementem krajobrazu. Niestety,

73 Obserwacje zarejestrowane przez autora w okresie od sierpnia 2010 r. do listopada 2011 r. podczas wizyt na stacji Kraków Płaszów.

74 D. Lulewicz, *Niedoceniane zabytki Krakowa...*, s. 147, 152.

75 Tenże, *Z dziejów kolei w Krakowie...*, s. 297.

il. 27: Nastawnia Krakau Nord (poźniejsza KGA) u schyłku swego funkcjonowania, 19 maja 1990 r. (fot. Jacek Radziewicz-Winnicki)

il. 28: Pociąg złożony z zespołów trakcyjnych serii EN57 mija nieczynne i nieużytkowane zabudowania posterunku odgałęźnego Wesoła, 1984 r. (fot. Paweł Terczyński)

z początkiem 2012 r. zabytek rozebrano. Pokrewna jej nastawnia na stacji Kraków Główny, po dyslokacji urządzeń sterowania do obecnej nastawni dysponującej, straciła rację bytu i została rozebrana w 1992 r.[76] Wczesną wiosną 2014 r. rozebrano też od dawna opuszczony budynek posterunku odgałęźnego Wesoła[77]. Zachowały się obie nastawnie funkcjonalistyczne przy zachodniej i wschodniej głowicy Dworca Towarowego. Pierwsza, w latach 1993–1994 przeszła niezbyt udaną stylistycznie modernizację (likwidacja przeszklenia, dobudowa przekaźnikowni) zachowując swą pierwotną funkcję i ostatecznie trafiając do gminnej ewidencji zabytków[78]. Druga, od lat pięćdziesiątych pełniła funkcje mieszkaniowe, a od 1992 r. mieściły się tam biura wagonowni. Tu też nie obyło się bez zaburzających oryginalną strukturę przekształceń fasad oraz wnętrz – m.in zatynkowano ceglaną dekorację ryzalitu[79]. Nastawnia na stacji Kraków Główny nie pełniła swej docelowej funkcji zamieniona w siedzibę odcinka radiołączności kolejowej. Rozebrana została z początkiem 2003 r z racji kolizji z trasą Krakowskiego Szybkiego Tramwaju[80]. Nastawnie na Prokocimiu Rozrządowym oddano do użytku po gruntownej przebudowie u schyłku lat pięćdziesiątych[81].

il. 29: Nastawnia Kraków Główny Zachód, 6 stycznia 2016 r. (fot. autor)

76 Tenże, *Niedoceniane zabytki Krakowa...*, s. 147.

77 R. Garbacik, *Dzieje kolei...*, s. 98. Fizyczna likwidacja odgałęzienia linii kocmyrzowskiej nastąpiła w 1974 r.

78 https://www.bip.krakow.pl/zalaczniki/dokumenty/n/106402/karta, 15.03.2012.

79 D. Lulewicz, *Z dziejów kolei w Krakowie...*, s. 297, 300.

80 Tenże, *Niedoceniane zabytki Krakowa...*, s. 152.

81 PKP SA OGN w Krakowie, sygn. Ps-132: *Plan sytuacyjny: Stacja Prokocim Rozrządowy...*

il. 30:. Monumentalna wieża wodna parowozowni prokocimskiej, 29 lipca 2009 r. (fot. autor)

Hala na stacji Kraków Główny została zburzona w 1984 r., w toku niezwykle powoli biegnących prac nad przekształceniem stacji w część Krakowskiego Centrum Komunikacyjnego. Parowozownia płaszowska w nadanym podczas wojny kształcie pełni zasadniczo swoją funkcję do dziś. Istniejące budynki poddano modernizacjom dla potrzeb eksploatacji trakcji spalinowej i elektrycznej w latach sześćdziesiątych, siedemdziesiątych i późniejszych, zacierając miejscami nawarstwienia czasów okupacji[82]. Niestety, z początkiem lat dziewięćdziesiątych usunięto też „wojenne" urządzenia trakcyjne (wyciągi węglowe, żurawie i obrotnicę). Parowozownia w Prokocimiu została ukończona w latach 1956−1959 i wkrótce przekształcona w elektrowozownię. Halę wschodnią ukończono jako obiekt o mniejszej kubaturze. Oryginalny obrys murów czytelny był do przebudowy lat dziewięćdziesiątych[83]. Podobnie jak w Płaszowie, zlikwidowano wtedy również historyczne urządzenia trakcyjne (obrotnicę i przesuwnicę). Spośród obiektów towarzyszących Prokocimia, monumentalna wieża nie jest użytkowana, ale solidność żelbetowej konstrukcji wróży jej długi żywot. Pobliską hydrofornię zamieniono na warsztaty i biura PKP Cargo SA. Niektóre budynki na tej stacji, pozbawione opieki ze strony gospodarza, melancholijnie chylą się ku ruinie, w kilku przypadkach stanowiąc „dzikie" miejsca zamieszkania. Spośród licznych baraków wzniesionych z ceramicznych prefabrykatów zachowały się tylko dwa: na Prokocimiu Rozrządowym i na dworcu towarowym. Natomiast obiekty „wojennego" zaplecza samochodowego kolei, pełniące w latach PRL podobną funkcję, użytkowane są obecnie przez prywatnych właścicieli, dokonujących w nich samorzutnych przeróbek.

82 D. Lulewicz, *Dwa miasta dwa brzegi...*, s. 249.

83 ANK, Krakowskie Biuro Projektowo Badawcze Budownictwa Przemysłowego (zespół nr 1984), sygn. 696, 698, 700: Dokumentacja projektowa oraz branżowa przebudowy lokomotywowni Kraków Prokocim, 1996 r.

il. 31: Biura PKP Intercity w przebudowanej nastawni po wschodniej stronie stacji Kraków Główny Zachód, 6 stycznia 2016 r. (fot. autor)

il. 32: Hala prostokątna parowozowni płaszowskiej po przebudowach lat drugiej wojny i lat sześćdziesiątych XX w., 13 listopada 2010 r. (fot. autor)

Podsumowanie

Od zakończenia wojny minęło ponad 71 lat. Taka perspektywa czasowa pozwala patrzeć bez emocji na kolejową spuściznę Trzeciej Rzeszy traktując ją jako jeszcze jeden składnik krajobrazu polskich dróg żelaznych[84]. Okupant niemiecki z racji stołeczności Krakowa kładł nacisk na jego „odpolszczenie", którego efektem miało być stworzenie nowej tożsamości miasta. Urbanistyka i architektura o jasno określonym przekazie politycznym i zestawie form miały w tym wydatnie pomóc. Realizacje spełniające te kryteria bez trudu odnajdziemy na tutejszym gruncie kolejowym. Modernizacja węzła krakowskiego rozpoczęta w 1940 r. stanowiła sposobność do zaimportowania nowej architektury, chociaż w przypadku dworca głównego poprzestano jedynie na pracach kosmetycznych. W porównaniu z resztą okupowanych ziem, krakowskie budowy rozpoczęto później[85].

Narastający po 1943 r. kryzys spowodował, że wielu nie ukończono. Pośpiech decydował o stosowaniu tańszych i szybszych technik budowy, jak i rezygnacji ze starannego wykonania i wykończenia. Stąd budowa wieży ciśnień w Prokocimiu w technice żelbetowej zamiast w ceglanej oraz brak na osiedlu w Płaszowie detali zawartych w projekcie 1943 r., choć należy pamiętać, że w jego architekturze cechy „narodowe" okupanta zaznaczyły się najwyraźniej. Zauważyć można je również w zabudowaniach osiedla wzniesionego w Prokocimiu, a nawet w zuniformizowanych budynkach posterunków ruchu. W tej kategorii odnaleźć można natomiast też przykłady estetyki zgoła odmiennej, wręcz ergonomicznej. Zaplecze dla taboru trakcyjnego objęto rozbudowami opartymi o układy już istniejące (Płaszów, Kraków Główny) a także podjęto budowę w pełni nowego zespołu (Prokocim Rozrządowy), ukończonego dopiero w czasach PRL. Zaliczyć je można w poczet realizacji utrzymanych w stylistyce przemysłowej. Kolejowego krajobrazu czasów wojny dopełniały również zabudowania towarzyszące o różnym przeznaczeniu. Były to zarówno solidne konstrukcje jak i prowizoryczne baraki, z których kilka przetrwało do dziś. Należy też dodać, że podobnie jak w innych węzłach kolejowych poniemiecka infrastruktura budynkowa była normalnie użytkowana i rozwijana przez PKP.

Krakowski węzeł kolejowy zaliczamy do grupy zespołów, poddanych przebudowie w latach II wojny światowej z architekturą i urządzeniami powstałymi

84 Fascynacja latami II wojny światowej na polskich kolejach znalazła swoje odbicie m.in. w zainteresowaniu parowozami serii 42, 44, 50 czy 52. Maszyny te, konstruowane dla niemieckich podbojów militarnych, po 1945 r. na wiele lat zadomowiły się na szlakach PKP. Por. B. Pokropiński, *Parowozy normalnotorowe produkcji polskiej*, Warszawa 2007, s. 121, 130, 135, 141.

85 Np. budowę stacji Łódź Olechów prowadzono w latach 1940–1944. Por. M. Jerczyński, T. Roszak, *Szlakiem...*, s. 60–61. Budowę stacji Poznań Franowo przeprowadzono w latach 1942–1943. Por. R. Kroma, J. Sosiński, *Poznański węzeł kolejowy wczoraj i dziś*, wyd. 3, Poznań 2008, s. 153.

w tej epoce. Ilość i rozmieszczenie budynków (kilkadziesiąt i w obrębie wszystkich ważniejszych punktów eksploatacyjnych) pozwala, w kontekście analizy chronologicznej rozwoju i czynności węzła krakowskiego, wydzielić wyraźny horyzont czasowy. Z pozycji oceny historycznej, krakowska architektura kolejowa może być traktowana jako element germanizacji − zniemczania przestrzeni miejskiej stolicy GG. Z punktu widzenia myśli konserwatorskiej i ochrony zabytków, architektura okupacji niemieckiej (w tym tu przedstawiona) stanowi jeszcze jeden składnik dziedzictwa kultury materialnej. Czas jaki minął od zakończenia wojny pozwala na coraz większy obiektywizm w ocenie tego zasobu. Szczególnie należy zwrócić uwagę na obiekty kolejowe, ponieważ ostatnie lata to nieadekwatne modernizacje czy postępująca degradacja skutkująca rozbiórkami. Jest to szkodliwe zjawisko mogące znacząco przyczynić się do niewłaściwej oceny bądź wymazania z przestrzeni oraz naszej pamięci tego, co składa się na historię polskich kolei[86].

Bibliografia

- Archiwum Narodowe w Krakowie, Archiwum Planów Budownictwa Miejskiego (zespół nr 1410)
- Archiwum Narodowe w Krakowie, Krakowskie Biuro Projektowo Badawcze Budownictwa Przemysłowego (zespół nr 1984)
- Archiwum Narodowe w Krakowie, Zakład Instalacyjny Adam Bieniarz w Krakowie (zespół nr 1408)
- PKP Polskie Linie Kolejowe SA Zakład Linii Kolejowych w Krakowie
- Polskie Koleje Państwowe SA Archiwum Planów Oddziału Gospodarowania Nieruchomościami

- *40 lat lokomotywowni pozaklasowej Kraków Prokocim*, Kraków 1996
- Bakunowicz C., *Ostbahn – Kolej Wschodnia w Generalnym Gubernatorstwie w przygotowaniach wojennych i w ofensywnej fazie wojny Niemiec z ZSRR, 1941 – połowa 1942 r.* „Dzieje Najnowsze" 2001, nr 4
- Balińska G.M., Baliński J.A., Balińska J.A., *Krajobraz z koleją. Drogi żelazne Wielkopolski*, Wrocław 2011
- Bednarek M., *Kraków – „stolica" Generalnego Gubernatorstwa*, [w:] *Kraków − czas okupacji 1939–1945*, Kraków 2010
- Broński K., *Ruch budowlany w Krakowie pod okupacją niemiecką*, „Rocznik Krakowski", nr 53, 1987
- Bund J., *Rozwój kolejnictwa małopolskiego w okresie 80-lecia (1850-1930) działalności krakowskiej Izby Przemysłowo-Handlowej*, Kraków 1930
- Chwalba A., *Kraków w latach 1939–1945*, *Dzieje Krakowa*, t. 5, red. J. Bieniarzówna, J.M. Małecki, Kraków 2002
- *Enzyklopädie des Eisenbahnwesens*, red. V. von Röll, 2. Auflage, Bd. 7, Berlin–Wien 1915
- Faryna-Paszkiewicz H., *Geometria wyobraźni. Szkice o architekturze dwudziestolecia międzywojennego*, Gdańsk 2003
- Garbacik R., *Dzieje kolei kocmyrzowskiej 1899–2010*, Rybnik 2015

86 M. Jerczyński, *O potrzebie ogólnokrajowej waloryzacji obiektów kolejowych pod kątem ich wartości historycznej i przyjęcia programu ochrony zabytków kolejnictwa*, [w:] *Ocalić od zardzewienia. Ochrona dziedzictwa technicznego-tradycja i nowoczesność*, Warszawa 2015, s. 81–85.Autor zdecydowanie podkreśla konieczność ochrony dziedzictwa kolejowego w Polsce, podając (niestety liczne) przykłady strat w jego obrębie.

- Gerteis A., *Organisation und Aufgaben der Ostbahn in Gegenwart und Zukunft*, [w:] *Das Generalgouvernement. Seine Verwaltung und seine Wirtschaft*, red. J. Bühler, Krakau 1943
- https://www.bip.krakow.pl/zalaczniki/dokumenty/n/106402/karta, 15.03.2012
- https://www.bip.krakow.pl/zalaczniki/dokumenty/n/106402/karta, 15.03.2012
- Jarząbek M., Keller D., *Rozdział wprowadzający*, [w:] *Dzieje kolei w Polsce*, red. D. Keller, Rybnik 2012
- Jerczyński M., *O potrzebie ogólnokrajowej waloryzacji obiektów kolejowych pod kątem ich wartości historycznej i przyjęcia programu ochrony zabytków kolejnictwa*, [w:] *Ocalić od zardzewienia. Ochrona dziedzictwa technicznego-tradycja i nowoczesność*, Warszawa 2015
- Jerczyński M., Roszak T., *Szlakiem łódzkiej kolei*, Łódź 2003
- Kleinschmidt H., *Das Stellwerk als Hochbau*, „Zeitschrift für das gesamte Eisenbahn-Sicherungs- und Fernmeldewesen" 1937, nr 11
- Komorowski K., *Stacje kolejowe: Kraków Płaszów, Kraków Prokocim, Kraków Bieżanów. Studium historyczno – konserwatorskie*, Kraków 2000
- Krakowski P., *Sztuka Trzeciej Rzeszy*, Kraków 1992
- Kroma R., Sosiński J., *Poznański węzeł kolejowy wczoraj i dziś*, wyd. 3, Poznań 2008
- Lulewicz D., *Dwa miasta, dwa brzegi. O kolei i mostach w Podgórzu*, [w:] *Dwa miasta, dwa brzegi. W 100. rocznicę połączenia Podgórza i Krakowa (1915-2015)*, Kraków 2015
- Tenże, *Niedoceniane zabytki Krakowa – „nieznany" Kraków Główny Osobowy*, [w:] *Znaczenie kolei dla dziejów Polski. Studia z historii kolejnictwa*, red. D. Keller, Rybnik 2012
- Tenże, *Z dziejów kolei w Krakowie - dworzec towarowy i stacja Kraków Główny Zachód (1887–2011)*, „Krzysztofory", nr 29, 2011
- Tenże, *Z dziejów krakowskiego węzła kolejowego – przebudowa i modernizacja w latach 1939-1945*. „Krzysztofory", nr 27, 2010
- Müller W., *Eisenbahnwesen*, [w:] *Taschenbuch für Bauingenieure*, red. F. Schleicher, Berlin 1943
- Pokropiński B., *Lux-torpeda PKP*, wyd. 2, Warszawa 2007
- Tenże, *Parowozy normalnotorowe produkcji polskiej*, Warszawa 2007
- Pszczółkowski M., *Architektura użyteczności publicznej II Rzeczypospolitej 1918–1939. Forma i styl*, Łódź 2014
- Ptaszycka A., *Oblicze urbanistyczne współczesnego Krakowa (rozwój miasta w latach 1945–1955, perspektywy rozwojowe)*, [w:] *Kraków. Studia nad rozwojem miasta*. „Biblioteka Krakowska", t. 111, red. J. Dąbrowski, Kraków 1957
- Purchla J., *Hubert Ritter i hitlerowskie wizje Krakowa*, „Rocznik Krakowski", nr 71, 2005
- Reimer M., Kubitzki V., *Eisenbahn in Polen 1939–1945. Die Geschichte der Generaldirektion der Ostbahn*, Stuttgart 2004
- Scharf H.W., *Eisenbahnen zwischen Oder und Weichsel. Die Reichsbahn im Osten bis 1945*, Freiburg 1981
- Spitzner J., *Maschinelle Einrichtungen und Werkstätten*, [w:] *Geschichte der Eisenbahnen der österreichisch-ungarischen Monarchie*, Bd. VI, Teil II, Wien–Teschen–Leipzig 1908
- Sykta I., *Plany zagospodarowania przestrzennego miasta Krakowa*, „Czasopismo Techniczne, Architektura" 2008, z. 1-A
- *Typowy projekt techniczny nastawni dwuprzęsłowej, nr ewidencyjny zlecenia 50158-43*, Centralne Biuro Studiów i Projektów Kolejowych, Warszawa 1956
- Urbaniak M., *Zabytkowa stacja kolejowa Gniezno. Od kolei Górnośląskiej do programu „Otto"*, Łódź 2010
- *Verordnung* über *die Einführung einer neuen Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung vom 17. Juli 1928*, „Deutsches Reichsgesetzblatt" 1928, nr 37

Dominik Lulewicz, Architecture and Railway Buildings as an Element of Germanisation of Krakow City Space during German Occupation

Since the beginning of railways the infrastructure was erected with care for aesthetics. In specific historical moments it functioned as a vessel for national values. That was the case during the Third Reich - a country, where a clearly specified scope of architectural solutions was used. The new architecture was to show the grandeur of Germany and emphasise the many centuries of tradition. During WWII Poland experienced the process of Germanisation understood also as introducing such type of architecture. In Cracow, the capital city of General Governorate, a number of such buildings were erected. German national style was introduced to the Cracow railway hub, which was thoroughly refurbished by the General Directorate of Eastern Railways. Between 1941 and 1942 the Railway Square in front of the Railway Station was enlarged, and the interior of the station was also refurbished. As far as the housing investments are concerned housing estates near Płaszów station and near Prokocim engine depot were erected, as well as several houses in the city were adapted.

The modernisation of the rail traffic control facilities on trunk lines required the erection of traffic control posts. The buildings were built in the national style and, which was rare, modernist style. The Kraków Główny and Kraków Płaszów depots were extended - as halls in factory style. In the summer of 1943 the erection of engine depot at Prokocim station was started from scratch. About a dozen auxiliary buildings (social, storage, workshops, technical and other) were erected mainly at the cargo station and at the greatly expanded Prokocim station. In most cases these were detached, brick, one-floor buildings. In Prokocim a monumental pressure tower was also erected. The occupation years was a period when makeshift buildings - barracks - were built. After the war the erection of unfinished estate in Płaszów and the Prokocim depot was continued. Some traffic posts maintain their original function till this day, others have been changed into flats or offices. Nowadays a considerable number of buildings, without proper care is gradually becoming derelict. At the same time in recent years one can see more interest in the railway architecture from the times of German occupation. It is treated as a witness of one of the stages of railway development in Poland.

Keywords:

history of railway, Cracow architecture, railway buildings, railways in General Governorate

Słowa kluczowe:

historia kolei, architektura Krakowa, obiekty kolejowe, koleje w Generalnym Gubernatorstwie

BEATA ZOFIA MŁYNARSKA
(Stacja Muzeum w Warszawie)

DWORZEC GŁÓWNY W WARSZAWIE (1945–1975)

Wprowadzenie

Historia Dworca Głównego w Warszawie zaczyna się w 1875 r. kiedy u zbiegu pl. Zawiszy i Towarowej powstał duży węzeł kolejowy. Ze względu na obszerność miejsca wybudowano tu stację towarową pierwszej w Królestwie Polskim Drogi Żelaznej Warszawsko-Wiedeńskiej (*Warszawsko-Wienskaja żeleznaja doroga*, DŻWW). Kończyła tu również swój bieg nowa obwodnica kolejowa przychodząca z prawego brzegu Wisły przez most przy Cytadeli. Zabudowania stacji towarowej wraz z układem torowym przetrwały zarówno I jak i II wojnę światową w stanie prawie nienaruszonym. Było to głównym powodem zaadaptowania jej na potrzeby dworca pasażerskiego w zrujnowanej Warszawie. Zespół budynków stacji towarowej tworzył wraz z powojenną halą odjazdową kompleks Dworca Głównego, który służył warszawiakom przez ponad 30 lat. Budynki byłego Dworca Głównego są obiektami o historycznej wartości, ponieważ wraz z oryginalnym układem torowym stanowią jedyną i ostatnią pamiątkę po DŻWW na terenie miasta.

Dworzec Główny przy Towarowej był w zasadzie trzecim z kolei dworcem spełniającym rolę centralnego dworca Warszawy. Na przestrzeni lat, począwszy od 1845 r., Warszawa miała kilka dworców głównych stałych i kilka tymczasowych. Były to w kolejności: Dworzec Kolei Warszawsko-Wiedeńskiej projektu Henryka Marconiego (1845–1920), Dworzec Główny nad wykopem linii średnicowej w Al. Jerozolimskich zaprojektowany przez Czesława Przybylskiego (1939–1944), Dworzec Główny przy ul. Towarowej (1945–1975) i ostatni, działający do dziś, Dworzec Centralny (1975). Pomiędzy budową kolejnych dworców głównych istniały tymczasowe, które pełniły ich rolę. Były to: Dworzec Tymczasowy Główny przy ul. Chmielnej (1921–1938) oraz Tymczasowy Dworzec Centralny (wcześniej Warszawa Śródmieście) w czworoboku ulic: Złotej, Chałubińskiego (Marchlewskiego), Al. Jerozolimskich i Emilii Plater (1963–1975).

Historia Dworca Głównego w Warszawie to ciekawe i nierzadkie w realiach Polski Ludowej zjawisko długiego trwania w czasie obiektów tymczasowych. Dzieje jego powstania i adaptacji to niejako dopełnienie panoramy konwencjonalnej historii architektury PRL, kojarzonej z wielkimi inwestycjami. Dworzec Główny w Warszawie jest dobrym przykładem takiego obiektu, o niespektakularnej

historii, która stanowiła, można powiedzieć – historię Dworca Centralnego *à rebours*. To właśnie Dworzec Główny – paradoksalnie – był w Polsce Ludowej warszawskim dworcem pełniącym najdłużej funkcje reprezentacyjne. W 1945 r., w celu przywrócenia komunikacji w zniszczonym mieście, przystąpiono do szybkiej i prowizorycznej odbudowy linii kolejowych i budynków dworcowych. Na siedzibę Dworca Głównego przeznaczono tymczasowo budynki magazynowe, co pozwalało wykorzystać układ torowy byłej stacji towarowej DŻWW, które przetrwały wojnę w stanie umożliwiającym użytkowanie. Wkrótce dobudowano nowoczesną halę odjazdową. Z czasem budynki o charakterze czysto utylitarnym zaczęto modernizować, przebudowywać i dekorować. W związku z ciągłym odwlekaniem budowy nowego dworca centralnego w stolicy, władze zmuszone były przystosowywać istniejącą prowizorkę do pełnienia coraz bardziej reprezentacyjnej roli – wizytówki stolicy – przez ponad 30 lat.

Dzieje Dworca Głównego, którego najstarsze zabudowania pochodzą z II połowy XIX w., zbadane są wyrywkowo i w związku ze szczupłością materiałów źródłowych, trudne do prześledzenia. Jedynym znanym wczesnym przekazem ikonograficznym jest rycina z 1875 r. publikowana w „Tygodniku Ilustrowanym"[1], przedstawiająca główny budynek ekspedycyjny oraz towarzyszące mu magazyny. O rozmieszczeniu zabudowań więcej jednak mówi nam plan stacji towarowej wraz artykułem z 1876 r. zamieszczony w „Przeglądzie Technicznym"[2]. Artykuł ten jest w całości poświęcony omówieniu układu torów i budynków na tym terenie. W ustaleniu zmian, jakie tam zachodziły, pomagają również mapy i plany Warszawy z lat 1875–1903, kiedy stację towarową DŻWW rozbudowywano. Powojenny Dworzec Główny był obiektem, który nie skupiał nigdy uwagi historyków architektury ze względu na swój tymczasowy charakter; nie znalazł się zatem w żadnych opracowaniach. Budynek ten ma z punktu widzenia historii architektury charakter bardzo znikomy, ale z drugiej strony jest obiektem bardzo charakterystycznym dla historii Warszawy. Ta tymczasowość, narastanie daje mu pewną specyficzną jakość.

Stacja towarowa Drogi Żelaznej Warszawsko-Wiedeńskiej (1875)

Budowa pierwszej linii kolejowej na terenach Królestwa Polskiego z Warszawy do Wiednia – Drogi Żelaznej Warszawsko-Wiedeńskiej, była ważnym momentem w historii zarówno Polski, jak i Warszawy. Z inicjatywą budowy tej kolei wystąpili w połowie lat trzydziestych XIX w. przedsiębiorca Piotr Steinkeller, wiceprezes Banku Polskiego hr. Henryk Łubieński oraz finansista Leopold Kronenberg. Kolej ta miała łączyć Warszawę z zakładami przemysłowymi w pobliżu południowej

1 „Tygodnik Ilustrowany" 1875, nr 414, s. 360.

2 J.K., *Nowa stacja towarowa na Drodze Żelaznej Warszawsko-Wiedeńskiej w Warszawie*, „Przegląd Techniczny" 1876, t. 3, zesz. 1.

il. 1: Widok stacji towarowej Kolei Wiedeńskiej, 1875 r., („Tygodnik Ilustrowany" 1875, nr 414, s. 360)

granicy Królestwa Polskiego. Projekt trasy przygotował inżynier Banku Polskiego Stanisław Wysocki. „Wiedenka", wybudowana w latach 1845–1848, łączyła Warszawę przez Skierniewice i Częstochowę z Koleją Krakowsko-Górnośląską (*Krakau-Oberschlesischen Eisenbahn*), a przez nią z Krakowem, Wiedniem i Wrocławiem. W Warszawie powstał wówczas pierwszy dworzec kolejowy. Okazały budynek Dworca Wiedeńskiego w stylu renesansu florenckiego wzniesiono u zbiegu ul. Marszałkowskiej i Al. Jerozolimskich według projektu H. Marconiego[3].

Pojawienie się nowego środka transportu sprawiło, że Warszawa stała się ważnym węzłem komunikacyjnym o znaczeniu międzynarodowym. Linia DŻWW była stopniowo wplatana w powiązany z zagranicą system kolejowy. Przepływ przez miasto coraz większej ilości towarów, skłonił jej Zarząd do wybudowania nowej, dużej stacji towarowej za rogatkami miasta. Powstała ona wraz z linią obwodową w latach 1874–1876. Jej położenie obejmowało teren leżący między Placem Zawiszy, a wsią Czyste. Od wschodu stację ograniczała ul. Okopowa (obecnie Towarowa), od zachodu ul. Kolejowa[4]. W „Przeglądzie Technicznym" z 1876 r. znajduje się plan tejże stacji oraz artykuł na temat jej budowy[5]. Tekst ten w znacznym stopniu pomaga w ustaleniu, jakie budynki i urządzenia znajdowały się wówczas na stacji.

3 J. Sankowski, *400 lat Stołeczności Warszawy. Transport i Komunikacja*, Warszawa 1996, s. 159–168.

4 E. Leszczyńska, *Zabudowa Stacji Towarowej Kolei Warszawsko-Wiedeńskiej oraz Tymczasowy Dworzec Główny – rys historyczny*, Muzeum Kolejnictwa, Warszawa 1982, s. 1.

5 J.K., *Nowa stacja towarowa...*, zesz. 1, s. 2.

il. 2: Nowa hala odjazdowa – Tymczasowy Dworzec Główny, ok. 1949 r. (zbiory Muzeum Kolejnictwa w Warszawie)

Powstanie stacji towarowej było pierwszym etapem istnienia Dworca Głównego ze względu na wykorzystanie jej ocalałych budynków i układu torów na potrzeby tymczasowego obiektu w 1945 r. Z tego powodu pozwalam sobie na krótki opis architektury gmachów tam wzniesionych. Na terenie stacji towarowej powstało szereg budynków, głównie z czerwonej cegły, które można podzielić na dwie grupy. Pierwsza – to budynki użytku publicznego usytuowane przy ul. Okopowej, druga – gospodarcze w głębi stacji[6]. Jednym z nielicznych znanych przekazów ikonograficznych z widokiem stacji towarowej jest rycina publikowana w „Tygodniku Ilustrowanym" z 1875 r.[7] Przedstawia ona na pierwszym planie budynek ekspedycji, niewątpliwie najbardziej okazały gmach na tejże stacji, z przylegającym do niego niskim magazynem z rampą oraz, położony wzdłuż niego, magazyn na zboże. Utylitarny charakter dworca towarowego sprawiał, iż architektura budynków tam znajdujących się nie posiadała wysokiej rangi artystycznej. Były to budowle w stylu przemysłowym, które charakteryzowały się nieotynkowanymi elewacjami z czerwonej cegły.

6 A. Paszke, *Kolejowe gospodarstwo Drogi Żelaznej Warszawsko-Wiedeńskiej na terenie Warszawy*, Muzeum Kolejnictwa, Warszawa 1986, s. 9–11.

7 „Tygodnik Ilustrowany" 1875, nr 414, s. 360.

Budynek ekspedycji został usytuowany równolegle do ul. Okopowej i założony na planie prostokąta. Parterowy korpus główny na swej osi posiadał dwukondygnacyjny ryzalit. Do korpusu przylegały również dwukondygnacyjne skrzydła boczne. Od północy i południa budynek flankowany był aneksami. Całość kryta była dachami dwuspadowymi z wystającymi poza lico muru okapami. Dekoracją elewacji były elementy eklektyczne, takie jak płyciny zwieńczone fryzem ząbkowanym oraz lizeny. Parterowy korpus był wyposażony w okna zwieńczone łukiem odcinkowym. Dekoracją elewacji aneksów były biforialne okna z obramieniem arkadowym znajdujące się na parterze oraz okna zwieńczone łukiem odcinkowym na pierwszym piętrze, pod którymi mieściły się owalne płyciny. Na parterze mieściły się biura i kasy, piętro natomiast zajmowały mieszkania służbowe pracowników kolei. Na stacji towarowej DŻWW wybudowano w tym samym czasie jeszcze inne budynki z czerwonej cegły, jednakże były to obiekty bardzo skromne, o *stricte* utylitarnym charakterze. Prostopadle do budynku ekspedycji usytuowane zostały dwa magazyny towarowe. Łącznie te trzy wolnostojące obiekty tworzyły kompleks w kształcie litery „U", ramionami odsuniętymi od podstawy. Obydwa budynki miały takie same wymiary i konstrukcję. Każdy był zbudowany na planie wydłużonego prostokąta o długości ok. 143 m i szerokości ok. 12 m, murowany z cegły, parterowy, kryty dachem z mocno wysuniętym okapem, wyposażony w okna sklepione łukiem odcinkowym o drobnych podziałach i skromnym detalu architektonicznym. W latach 1900–1903 powstał nowy magazyn, jako przedłużenie północnego, o tej samej długości[8]. Budynki na stacji towarowej, są przykładem dziewiętnastowiecznej architektury utylitarnej, której kanony stylowe dyktowali – w tej części Europy – Niemcy[9]. Budynek ekspedycji był prawdopodobnie jednym z pierwszych przykładów recepcji ceglanej architektury przemysłowej na terenie Królestwa Polskiego. W drugiej połowie XIX w. na terenie Polski architektura ceglana stawała się coraz popularniejsza z powodu rozwoju przemysłowego i gospodarczego miast. Architektura dworca towarowego DŻWW była w ówczesnej hierarchii dworców bardzo skromnym, przemysłowym zespołem i odbiegała od reszty reprezentacyjnych gmachów kolejowych Warszawy.

Okres międzywojenny

W latach dwudziestych XX w. rozpoczęto stopniową rozbiórkę wysłużonego Dworca Wiedeńskiego, zwalniając miejsce na wykop linii średnicowej i wybudowanie odpowiadającego potrzebom stolicy nowoczesnego dworca głównego. W 1928 r. ogłoszono konkurs architektoniczny, który wygrał prof. Politechniki

8 E. Leszczyńska, *Zabudowa*..., s. 2.

9 A. Paszke, M. Jerczyński, S. Koziarski, *150 lat Drogi Żelaznej Warszawsko-Wiedeńskiej*, Warszawa 1995, s. 292.

Warszawskiej Czesław Przybylski. Dworzec miał mieścić się przy Al. Jerozolimskich na wysokości ul. Poznańskiej i ul. Pankiewicza, na odcinku między ul. Marszałkowską a ul. Marchlewskiego. Zaprojektowany budynek usadowiony nad wykopem linii średnicowej miał się stać jednym z największych i najnowocześniejszych dworców kolejowych Europy, swoistą wizytówką stolicy i całego kraju. Monumentalny gmach o długości 115 m i szerokości 113,5 m zajmował powierzchnię 11 tysięcy m^2, a kubatura całości wynosiła 280 tys. m^3**.** Od strony Alej Jerozolimskich zaplanowano olbrzymią halę odjazdową z 32 kasami. W podziemiu miało znaleźć się 12 par torów z peronami. Gmach zaprojektowano w stylu modernistycznym o surowej, kubistycznej formie. Wnętrza wyłożone marmurem łączyły estetykę minimalistyczną z elementami *art déco*. Najważniejsze pomieszczenia zostały wyposażone w dzieła malarskie i rzeźby znanych polskich artystów. W 1938 r., pomimo trwających prac wykończeniowych, dworzec zaczął pełnić funkcje reprezentacyjne. W podziemnej części przyjmowano zagraniczne delegacje państwowe. Do połowy 1939 r. wykończone i oddane do użytku były hala odjazdów i część podziemna, a prace wykończeniowe reszty budynku były na ukończeniu. Podczas okupacji został oddany częściowo do użytku i przekazany Generalnej Dyrekcji Kolei Wschodniej (*Generaldirektion der Ostbahn*) funkcjonował pod nazwą *Warschau Hauptbahnhof*. W czasie powstania warszawskiego dworzec uniknął większych zniszczeń. Jednak po kapitulacji w styczniu 1945 r. dworzec został zaminowany i wysadzony w powietrze[10].

Tymczasowy Dworzec Główny (1945–1975)

W czasie II wojny światowej większość dworców na terenie Warszawy została zniszczona. Jedynymi obiektami kolejowymi, które przetrwały obie wojny światowe w stanie umożliwiającym użytkowanie były zabudowania stacji towarowej DŻWW przy ul. Towarowej. W 1945 r., w celu przywrócenia komunikacji w zniszczonym mieście, przystąpiono do szybkiej i prowizorycznej odbudowy linii kolejowych i budynków dworcowych. W styczniu 1945 r. oddano do użytku dworzec Wileński (dawny Petersburski) na Pradze. Pomieszczenia dla podróżnych i obsługi urządzono tam w prowizorycznych barakach. W podobnych warunkach zaczął funkcjonować również dworzec Warszawa Wschodnia (były Terespolski). Odbudowano pośpiesznie most kolejowy koło Cytadeli. Pierwsze pociągi ruszyły przez Wisłę w lutym 1945 r. Po lewobrzeżnej stronie Warszawy przystosowana została do przyjmowania pociągów stacja Warszawa Zachodnia[11]. W związku z całkowitym zburzeniem przez Niemców w 1944 r. Dworca Głównego w al. Jerozolimskich postanowiono uruchomić Tymczasowy Dworzec Główny, adaptując

10 M. Krajewski, *Dzieje Głównego Dworca Kolejowego w Warszawie*, Warszawa 1971, s. 103–131.

11 J. Sankowski, *400 lat Stołeczności Warszawy...*, s. 187.

na ten cel stare, ocalałe magazyny byłej stacji towarowej DŻWW przy ul. Towarowej 1 oraz wykorzystując ocalały układ torowy. Było to spowodowane również niedalekim położeniem od centrum miasta oraz połączeniem stacji z całym węzłem kolejowym miasta. Powierzchnia użytkowa magazynów towarowych wynosiła wówczas 1600 m^2. Zorganizowano w nich poczekalnie i pomieszczenia służbowe. Uruchomiono jeden peron i dwa tory przyjazdowo-odjazdowe. Prowizoryczny dworzec oddany został do użytku publicznego 2 lipca 1945 r. Jednocześnie Ministerstwo Komunikacji zleciło opracowanie projektu rozbudowy całego dworca, przewidując powstanie nowej hali odjazdowej, wyposażonej w niezbędne urządzenia do obsługi podróżnych. W szybkim tempie przystąpiono do budowy łącząc ją z istniejącą zabudową starych magazynów. Prace rozpoczęto w listopadzie 1945 r., na budowę zużyto 800 tys. sztuk cegieł, 300 t cementu, 100 t wapna i 250 m^3 drewna. Koszt postawienia hali głównej dworca wyniósł 50,7 mln zł[12]. 12 lipca 1946 r. nastąpiło uroczyste oddanie do użytku publicznego całego obiektu, łącznie z nowoczesną halą dworcową Tymczasowego Dworca Głównego. Projekt dworca opracowany został w Wydziale Budynków Ministerstwa Komunikacji. Głównym architektem był arch. inż. Wiktor Ballogh. W założeniu miał to być dworzec typu czołowego, z pawilonami bocznymi przebudowanymi z istniejących magazynów oraz z pawilonem czołowym – nowo wybudowanym budynkiem, łączącym pawilony boczne. Schemat litery „U", tym razem już z podstawą połączoną z ramionami, miał zostać zachowany. Tory odjazdowe pociągów dalekobieżnych miały znajdować się między pawilonami bocznymi[13].

Nowy pawilon czołowy usytuowano na zachód od budynku ekspedycji, istniejącego tu od 1875 r. i w większości ocalałego po II wojnie światowej. Założony był na planie prostokąta zorientowanego w kierunku północ-południe. Pawilon ten posiadał trzy kondygnacje. Przylegał do niego od wschodu parterowy aneks z płaskim dachem, a od zachodu dwa parterowe skrzydła boczne na planie wydłużonych prostokątów: dłuższego północnego i krótszego południowego (dawne magazyny stacji towarowej) oraz poprzeczny łącznik. Do hali prowadziły dwa wejścia: południowe (główne) od strony placu postojowego i północne (pomocnicze). Pawilon czołowy, murowany z cegły i otynkowany, wzmocniony był zbrojonymi słupami połączonymi żelbetowym wieńcem. Budynek posiadał charakterystyczną konstrukcję przekrycia dachem w kształcie łuku. Od wewnątrz strop był odeskowany, klejony według systemu zaprojektowanego przez inż. Walentego Brodę. Skromne i harmonijne elewacje frontowa i północna miały zadaszone, dwudzielne wejścia poprzedzone schodami. Obie elewacje były ośmioosiowe w przyziemiu, w pozostałych kondygnacjach dziewięcioosiowe. Między

12 T. Mazurek, *Tymczasowy dworzec osobowy Warszawa-Główna*, „Biuletyn Stowarzyszenia Inżynierów i Techników Komunikacji" 1947, s. 4.

13 E. Leszczyńska, *Zabudowa*.., s. 3.

il. 3: Wnętrze hali głównej, ok. 1947 r.
(zbiory Muzeum Kolejnictwa w Warszawie)

oknami wpisanymi w wieńczący łuk odcinkowy biegły filary pionowe będące jedynym wertykalnym akcentem elewacji. Okna pierwszej i drugiej kondygnacji były prostokątne, z wyjątkiem strefy szczytu, gdzie były zwieńczone łukiem odcinkowym[14].

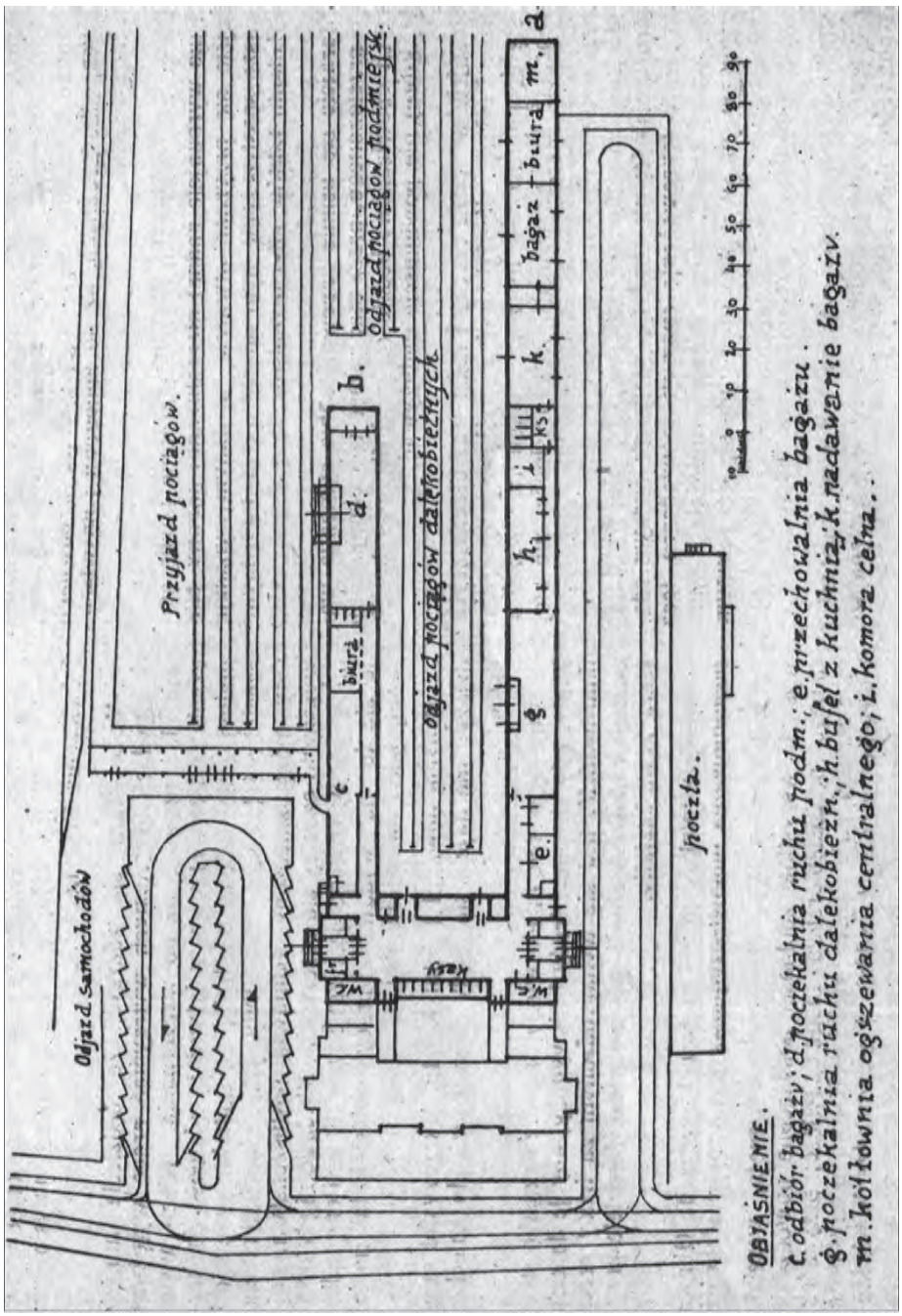
Mimo prowizorycznego charakteru budynek posiadał przestronne wnętrza, dające dużą swobodę ruchu podróżnym. Pomieszczenie doświetlały pasy okien w górnej partii ścian bocznych. Powierzchnia hali dworcowej wewnątrz pawilonu wynosiła 600 m^2, przy szerokości 15 m i wysokości ok. 11 m. Kubatura całości wynosiła 8000 m^3. Wewnątrz umieszczono 10 kas, dwa kioski, zakład fryzjerski, pomieszczenia recepcyjne i służbowe. Po stronie północnej i południowej znajdowały się dwie antresole o powierzchni 150 m^2 każda. Na antresoli południowej znajdowała się czytelnia, a na północnej bufet. Wnętrza Tymczasowego Dworca Głównego dostosowano do dużego przepływu pasażerów wyposażając je w praktyczne posadzki z lastrico i częściowo wykładając ściany terakotą. Mimo, że pośpiesznie zaprojektowana, ta prosta i funkcjonalna hala do dziś zwraca uwagę swym charakterystycznym kształtem łukowo sklepionego dachu, który przekrywa wewnątrz dużą przestrzeń. Nowy obiekt pragmatycznie połączono z zachowanymi magazynami towarowymi, tworząc pawilony boczne.

14 Tamże.

il. 4: Pawilon południowy, 2013 r.
(zbiory Muzeum Kolejnictwa w Warszawie)

Poszerzone w części wschodniej zachowały one częściowo plan i konstrukcję starych budynków. Przeprowadzono ich generalny remont i adaptowano do spełniania nowych funkcji, usiłując zarazem ujednolicić wyraz architektoniczny całego zespołu dworca[15]. Pawilon północny adaptowany był z dwóch magazynów towarowych (jeden z 1875 r., drugi z 1903 r.) połączonych w jeden budynek o powierzchni 2000 m^2. Od strony peronu zachowano koncepcję dachu z szerokimi okapami znacznie wystającymi poza lico muru i wspartymi na drewnianych krokształtnych. Pawilon był jednokondygnacyjny o elewacji wieloosiowej. Prawdopodobnie w części wschodniej okna typu przemysłowego sklepione odcinkowym łukiem zastąpiono oknami prostokątnymi. Wzdłuż elewacji poszerzono rampę, tworząc peron dworcowy. Oryginalną bryłę utrzymał magazyn z 1903 r., chociaż i tu wprowadzono zmiany, np. zmieniono kształt niektórych okien na prostokątne, a budynek otynkowano. Jednak pozostała tam znaczna część oryginalnych okien typu przemysłowego o drobnych podziałach, zamkniętych odcinkowym łukiem[16]. Pawilon ten mieścił wówczas poczekalnię, przechowalnię bagażu, pomieszczenie do nadawania bagażu, bufet z kuchnią, komorę celną, kolejowy komisariat Milicji Obywatelskiej, pocztę, pomieszczenia służby ruchu i kotłownię centralnego ogrzewania. Pawilon południowy o powierzchni 1600 m^2 adaptowany był z magazynu towarowego zbudowanego w 1875 r. Zachował

15 Tamże.
16 Tamże, s. 4.



il. 5: Plan sytuacyjny stacji Warszawa Główna Osobowa, 1947 r., (w: T. Mazurek, *Tymczasowy dworzec osobowy Warszawa-Główna*, „Biuletyn Stowarzyszenia Inżynierów i Techników Komunikacji" 1947)

on dach dwuspadowy. W swej elewacji południowej, w przyziemiu posiadał murowaną rampę załadowczo-rozładowczą. W elewacji północnej znajdowały się okna prostokątne. W części wschodniej budynek był dwukondygnacyjny. Urządzono w nim poczekalnię dla ruchu podmiejskiego, przechowalnię bagażu, punkt sanitarny oraz pomieszczenia administracyjne. W części zachodniej budynku urzędowali dyżurni peronowi.

Między pawilonami bocznymi i na zewnątrz pawilonu południowego ułożono trzy grupy kończących się „ślepo" torów i peronów. Pierwszą grupę trzech torów i trzech peronów podłużnych (dwóch jednokrawędziowych i jednego wyspowego), przeznaczonych na wyprawianie pociągów dalekobieżnych, ułożono między pawilonami bocznymi. Perony podłużne połączono peronem poprzecznym przy hali dworcowej. Na południe od torów przeznaczonych dla pociągów dalekobieżnych ułożono dochodzące czołowo do południowego pawilonu bocznego trzy tory i dwa perony przeznaczone do wyprawiania pociągów podmiejskich. Wreszcie na południe od tych ostatnich ułożono pięć torów i trzy perony dla przyjmowania pociągów dalekobieżnych i podmiejskich. Sięgały one do przejść kontrolnych umieszczonych przy wyjściu dla podróżnych na plac przeddworcowy do postoju taksówek i samochodów. Chodnikiem natomiast dochodzili podróżni do przystanków autobusowych i tramwajowych przy ul. Towarowej.

il. 6: Perony na Dworcu Głównym, ok. 1950 r.
(zbiory Muzeum Kolejnictwa w Warszawie)

Dekoracja i modernizacja Dworca Głównego (1953–1975)

W latach pięćdziesiątych XX w. zaczął zmieniać się charakter dworca. Warszawa potrzebowała reprezentacyjnego dworca kolejowego, głównie do przyjmowania delegacji rządowych z zagranicy czy też innych ważnych osobistości przybywających do stolicy. Jednakże ciągłe problemy finansowe i odwlekanie decyzji o budowie nowego dworca centralnego zmuszało władze do przystosowywania prowizorycznego, tymczasowego obiektu do pełnienia reprezentacyjnej roli. Z dworca tymczasowego stawał się on powoli Dworcem Głównym, z czasem obrastając w dekoracje, modernizacje i udogodnienia. Pierwszych zmian dokonano w 1953 r. ozdabiając wówczas niektóre pomieszczenia dworca. Dekoracje te i kolejne są odzwierciedleniem zmieniającej się estetyki w Polsce. Oczywiście te z lat pięćdziesiątych wykonane zostały zgodnie z obowiązującym w wówczas w sztuce socrealizmem. Przykładem tego rodzaju przedstawienia jest dekoracja, która znajdowała się w pomieszczeniu na antresoli hali głównej dworca od strony północnej, będącym wówczas czytelnią. Był to pewnego rodzaju tryptyk. Tworzyły go kolorowy fresk przedstawiający panoramę Warszawy oraz dwie flankujące go płaskorzeźby.

Wielokolorowy fresk o wymiarach 2 x 3 m przedstawia schematycznie potraktowaną panoramę Warszawy z jej charakterystycznymi budynkami, pomnikami i założeniami urbanistycznymi. Mimo braku informacji można domniemywać, że fresk został wykonany przez tego samego autora co płaskorzeźby, ponieważ oba dzieła stylowo tworzą wpisaną w wypukłą stiukową ramę całość. Obraz z założenia miał mieć jasne i optymistyczne przesłanie. W sposób realistyczny ukazywać miał stolicę, odbudowaną po wojnie wspólnym wysiłkiem ludu pracującego, jako miejsce nowego, szczęśliwego życia zgodnego z ideologicznymi tezami marksizmu. Panorama Warszawy to typowe w socrealizmie przedstawienie ikonograficzne, mające spełniać rolę dekoracyjną w reprezentacyjnym miejscu, jakim zaczął się stawać w tym czasie Dworzec Główny. Konwencję malarską tu zastosowaną można nazwać naiwnym realizmem. Można tam zobaczyć charakterystyczne spłaszczenie przestrzeni. Elementy w głębi tworzą na równi z pierwszym planem ważną treść obrazu. Pokazane są także symultanicznie przedstawione sceny osób zwiedzających Ogród Zoologiczny i wypoczywających na nadwiślańskiej plaży warszawiaków. Uwagę zwraca płaska, linearna stylizacja. Płaskorzeźba po lewej stronie fresku przedstawia dwóch robotników trzymających w rękach fragmenty konstrukcji stalowych oraz narzędzia pracy. Postacie sprawiają wrażenie monumentalnych. W prawym górnym rogu w tle widzimy niewielki wizerunek Pałacu Kultury i Nauki – propagandowego symbolu przyjaźni polsko-radzieckiej. Przekaz jest jasny, komunikatywny, prosty i optymistyczny. Tematem drugiej płaskorzeźby jest sojusz robotniczo-chłopski. Widzimy kobietę z sierpem i snopem siana – atrybuty pracującej w polu chłopki oraz robotnika fabryki traktorów, co sugeruje trzymane przez niego koło od

maszyny oraz niewielka sylwetka fabryki w lewym, górnym rogu pola płaskorzeźby. Przedstawienie sugeruje rozwój postępu technicznego na wsi, czyli wprowadzanie maszyn do pracy na roli oraz rozwijanie współpracy robotników i chłopów. Z pewnością dekoracje te związane były z rosnącą rangą tymczasowego dworca. Przedstawienie panoramy Warszawy – stolicy kraju, niewątpliwie miało na celu nadanie temu miejscu cech reprezentacyjności. Kolejną adaptację dworca spowodował w 1955 r. Światowy Festiwal Studentów i Młodzieży. Rozbudowywany i modernizowany dworzec w oczach gości z zagranicy miał się stać wizytówką stolicy. Część skrzydła północnego przebudowano na restaurację dworcową kategorii I prowadzoną przez Kolejowe Zakłady Gastronomiczne.

Inwestycja ta dowodzi traktowania przez władze dworca jako miejsca coraz bardziej ważnego. Luksusowa restauracja niewątpliwie podniosła prestiż dworca. Była odzwierciedleniem socjalistycznej architektury, którą obowiązywała w tym czasie – reprezentacyjność, obfitość dekoracji i stosowanie klasycyzujących układów formalnych. Restauracja dworcowa zaprojektowana została na planie prostokąta z trzema parami kolumn w dwóch rzędach podtrzymującymi plafon. Kolumny posiadały okrągłe trzony wsparte na kwadratowych bazach, a ich głowice ozdobiono płaskorzeźbionymi liśćmi palmowymi. Naprzeciw okien umieszczono cztery duże lustra, odbijające światło okien, ozdobione stiukową plecionką.

il. 7: Sala restauracyjna na Dworcu Głównym, 1955 r.
(zbiory Muzeum Kolejnictwa w Warszawie)

il. 8: Fresk na wejściem restauracji, 2011 r.
(zbiory Muzeum Kolejnictwa w Warszawie)

Wnęki pod oknami i lustrami przesłonięte były ażurowymi, metalowymi balustradami. Na płaskorzeźbionym fryzie polichromowanym, biegnącym wokół sali, umieszczono herby miast polskich, flankowane stylizowanym ornamentem roślinnym, każdy wpisany w prostokątną, stiukową ramę. Na ścianach, między lustrami i oknami znajdowały się stylowe kandelabry. Dodatkowo salę oświetlały żyrandole również otoczone u nasady stiukowym ornamentem roślinnym. Nad wejściem głównym znajdował się reliefowo potraktowany fresk z symbolicznymi przedstawieniami znaków zodiaku wpisanymi w koła i kwadraty, a całość z kolei ujęta została w prostokątną, reliefową bordiurę utworzoną z figur geometrycznych. Pośrodku znajdował się okrągły zegar w kształcie słońca z promieniami wskazującymi poszczególne godziny.

Całość utrzymana w jasnych odcieniach żółci, brązu i złota ujęta została w stiukową ramę z ornamentem ciągłym w postaci przeplatających się wstęg. Upodobanie autora dekoracji do geometrycznej prostoty stworzyło wnętrze z elementami stylistyki *art déco*. Pomieszczenie charakteryzuje się klasycyzującym zgeometryzowaniem, syntetycznym ujmowaniem form oraz ikonograficzną jasnością przekazu. W dekoracjach oprócz form geometrycznych znajdują się również formy przedstawiające uproszczone postacie ludzkie i zwierzęce, rośliny i wizerunki słońca[17].

W 1955 r. Tymczasowy Dworzec Główny dalej rozbudowywano. W tym czasie oddany został do użytku budynek Recepcji Rządowej (głównie w celu przyjmowania przyjeżdżających tutaj delegacji zagranicznych). Budynek, wraz z osobnym

17 A. Sieradzka, *Art Déco w Europie i w Polsce*, Warszawa 1996, s. 19, 121.

placem dojazdowym, zaprojektowany został przez inż. S. Cybulskiego[18]. Odgrodzony był murem od ul. Towarowej i od samego dworca, a usytuowano go na terenie graniczącym z wykopem linii średnicowej. Wchodziło się do niego bezpośrednio z peronu nr 7, przeznaczonego dla pociągów specjalnych i dyplomatycznych.

Budynek był parterowy, założony na planie prostokąta z dwiema kolumnami flankującymi wejście główne. Elewację wyłożono piaskowcem. Rozbijał on monotonię ściany przez zróżnicowaną fakturę i układ płyt. Jednotraktowe wnętrze dostosowano do ruchu gości w kierunku wschód-zachód. Pomieszczenie reprezentacyjne wyposażone było w komplet mebli stylowych, sufit obiegał fryz z motywem stylizowanych kwiatów, a ściany obite były ozdobną tkaniną. W salonie, nad wejściem freski przedstawiały siedzące na skale orły i syreny[19]. Orzeł – godło narodowe Polski oraz Syrena symbolizująca Warszawę – stolicę Polski, to ikonografia ściśle związana z funkcją reprezentacyjną budynku, w którym przyjmowano najwyższych rangą przedstawicieli zagranicznych dyplomacji. Niestety nie udało się dotrzeć do żadnych fotografii przedstawiających wnętrze budynku recepcji. Zarówno wnętrze recepcji jak i sala restauracji dworcowej wybudowane w tym samym roku były utrzymane w podobnej stylistyce. Autorem tych

il. 9: Meble stylowe z Recepcji Rządowej na Dworcu Głównym, 2013 r. (zbiory Muzeum Kolejnictwa w Warszawie)

18 Nie udało mi się ustalić imienia.

19 E. Leszczyńska, *Zabudowa*.., s. 5.

dekoracji był artysta plastyk Piotr Wollenberg – absolwent Szkoły Zdobniczej w Warszawie i Akademii Sztuk Pięknych w Warszawie. Związany z warszawską grupą artystów *Zespół 12* realizował projekty sztuki użytkowej i dekoracyjnej w Warszawie, jak również na terenie całej Polski[20]. Z budynku Recepcji Rządowej zachował się jedynie komplet mebli stylowych, będący obecnie w zbiorach Muzeum Kolejnictwa.

W 1961 r., w związku z poszerzeniem ul. Towarowej i budową trasy przelotowej Towarowa – pl. Zawiszy – Raszyńska, zlikwidowano stację towarową byłej DŻWW, która nadal działała w ramach Dworca Głównego. Zburzono wówczas również zabytkowy dom ekspedycyjny z 1875 r. Do lat sześćdziesiątych na terenie dworca nie prowadzono większych prac budowlanych. Dopiero w 1964 r. Dyrekcja Okręgowa Kolei Państwowych w Warszawie przeprowadziła remont generalny. Projektantem częściowej przebudowy dworca był inż. Stanisław Kułakowski. Pawilon czołowy został wówczas otynkowany. Na wydzierżawionej Państwowemu Zakładowi Ubezpieczeń ścianie od ul. Towarowej umieszczono reklamy. W tym czasie zabudowano obie antresole w hali głównej. W północnej antresoli urządzono świetlicę, natomiast południową zaadaptowano na biura. Zmodernizowano zachodnią część hali, tworząc przeszklone kioski z kwiatami, upominkami i prasą. Ważnym elementem podnoszącym estetykę wnętrza były boazerie z płyt laminowanych, chroniące ściany przed zabrudzeniem. Zmienione zostały wyjścia na perony, przeniesiono kasy ruchu podmiejskiego i rezerwacji miejsc do pawilonu południowego, zorganizowano informację dla podróżnych. Cały dworzec otrzymał nowe oświetlenie**.** Wprowadzono także wolne przejścia na perony likwidując budki bileterów. Istotnym akcentem modernizacji prowadzonej w latach 1964–1965 była dekoracja hali głównej. Nad wejściem południowym wykonano fresk zatytułowany „Transport"[21].

Fresk wykonany techniką sgrafitta o wymiarach 15 x 2 m przedstawia różne środki transportu – kolej, lotnictwo, flotę morską oraz ludzi reprezentujących te dziedziny. Wida parowóz i kolejarzy, samolot i pilotów, statek i marynarzy. Ten monumentalny fresk jest typowym przedstawieniem socrealistycznym poświęconym kultowi pracy robotników w różnych działach transportu. Umieszczony w tak reprezentacyjnym miejscu miał spełniać dwie role: propagandowo-ideologiczną oraz dekoracyjną. Ostatnim akordem dekorowania dworca było umieszczenie nad wejściem północnym barwnego fotogramu, o tych samych wymiarach co przeciwległy fresk.

20 M. Wollenberg-Kluza. *Tradycje rodzinne*, http://wollenberg.pl/tradycje-rodzinne, 12.08.2015.

21 E. Leszczyńska, *Zabudowa*.., s. 5.

il. 10: Fragment fresku w hali głównej dworca nad wejściem południowym
(zbiory Muzeum Kolejnictwa w Warszawie)

Fotogram przedstawiał zastosowany już wcześniej w dekoracji dworca wątek panoramy Warszawy. Po raz kolejny miał on na celu podkreślenie reprezentacyjności dworca. Tym razem dekoracja ta, daleka od stylu socrealistycznego, była bardzo nowoczesna, zarówno w swym wyrazie artystycznym jak i w formie. Prawdopodobnie fragment Warszawy z widocznym wiaduktem linii średnicowej został sfotografowany i powiększony na papierze fotograficznym. Odbitkę tę następnie naklejono na twarde podłoże (płyta wiórowa) oraz podkolorowano farbami. Efektem tego zabiegu jest półabstrakcyjna wizja Pałacu Kultury i Nauki oraz innych budowli Warszawy, jak np. Katedry św. Jana, potraktowanych bardzo schematycznie jako kolorowe bryły na czarnym tle. Można powiedzieć, że jest to uboga wersja współczesnej fototapety.

il. 11: Fragment fotogramu w hali głównej nad wejściem północnym, 2013 r.
(zbiory Muzeum Kolejnictwa w Warszawie)

Przeprowadzenie generalnego remontu świadczy o całkowitym zanegowaniu tymczasowej roli dworca. W latach sześćdziesiątych XX w. stało się oczywistym, że minie jeszcze sporo czasu zanim w stolicy powstanie nowy dworzec centralny. W tym czasie władze przeznaczały duże środki finansowe, aby podkreślić, że Dworzec przy Towarowej nie jest już tymczasowym obiektem, lecz miejscem najważniejszym w swojej roli w skali miasta. Dworzec stał się symbolem polityki bardzo ograniczonych inwestycji epoki gomułkowskiej. Widać tutaj kontrasty – z jednej strony żądano przepychu, ale nie poświęcano na to większych pieniędzy. Ta swoista mieszanka stylowa architektury i dekoracji, ze względu na swą małą skalę stworzyła osobliwą jakość, charakterystyczną dla Warszawy lat sześćdziesiątych XX w. Dworzec stanowi niejako pomnik polskiej architektury tego czasu, którą można określić mianem „ubogiego modernizmu". Ta tworzona z doskoku rozbudowa Dworca Głównego jest również efektem gomułkowskiej polityki porządkowania Warszawy. Mimo to, wszystkie te inwestycje tworzą pewną estetyczną całość, która posiada specyficzną atmosferę tamtego czasu, bez względu na to jak ta rzeczywistość i jej przejawy były odbierane przez społeczeństwo.

Muzeum Kolejnictwa na Dworcu Głównym 1972–2013

Kariera Dworca Głównego kończy się w 1975 r. wraz z wybudowaniem Dworca Centralnego. Większość pociągów opuszcza tory przy pl. Zawiszy, które służą już tylko lokalnym połączeniom. W 1972 r. Minister Komunikacji podjął decyzję o reaktywowaniu przedwojennego Muzeum Kolejnictwa i umiejscowieniu go na terenie Dworca Głównego przy Towarowej, który miał wkrótce przestać już pełnić swoją dotychczasową funkcję. W ramach częściowo jeszcze funkcjonującego dworca rozpoczęło działalność Muzeum Kolejnictwa. W 1973 r. powierzchnia oddana do dyspozycji muzeum wynosiła 140 m^2. W 1976 r. przekazano kolejną część, którą w całości przeznaczono na działalność wystawienniczą. W następnych latach Muzeum otrzymało część pawilonu głównego, a w 1985 r. większość hali głównej. Ostatni pociąg odjechał z dworca 14 grudnia 1996 o godzinie 22.31.

Lata 1945–1975 to szczególny okres, kiedy tymczasowy obiekt przy ul. Towarowej staje się, wskutek kolejnych doraźnych, tymczasowych decyzji, faktyczną kolejową wizytówką miasta i najważniejszym gmachem w stolicy, z górującym ponad horyzontem jasnym neonem WARSZAWA GŁÓWNA, rozświetlającym ciemne wówczas, źle oświetlone miasto. Dworzec stał się symbolem epoki rządów Władysława Gomułki (1956–1970), będąc materialnym zapisem konfrontacji potrzeby prestiżu władzy z ograniczeniami gospodarki socjalistycznej. Dziś można uznać, że utrwalony w zespole budynków proces podnoszenia statusu tego związanego z koleją od półtora wieku miejsca, od skromnej architektury o charakterze utylitarnym do reprezentacyjnych, eleganckich wnętrz, ma istotną wartość historyczną. Same wnętrza są wartościowym przeglądem konwencji

przeciętnej sztuki oficjalnej lat pięćdziesiątych i sześćdziesiątych XX w. Budynki dworcowe są cennymi zabytkami architektury z dwóch różnych epok: hala dworcowa to cenny przykład budynku funkcjonalistycznego powojennej, odbudowującej się Warszawy, natomiast budynki pomagazynowe są cennym zabytkiem architektury przemysłowej XIX w., z wieloma charakterystycznymi dla nich zachowanymi elementami. Stanowią one wraz z częścią układu torowego jedną z ostatnich pamiątek po Kolei Warszawsko-Wiedeńskiej w obrębie Warszawy.

Bibliografia:

- J.K., *Nowa stacja towarowa na Drodze Żelaznej Warszawsko-Wiedeńskiej w Warszawie*, „Przegląd Techniczny" 1876, t. 3, zesz. 1
- Krajewski M., *Dzieje Głównego Dworca Kolejowego w Warszawie*, Warszawa 1971
- Leszczyńska E., *Zabudowa Stacji Towarowej Kolei Warszawsko-Wiedeńskiej oraz Tymczasowy Dworzec Główny – rys historyczny*, Muzeum Kolejnictwa, Warszawa 1982
- Mazurek T., *Tymczasowy dworzec osobowy Warszawa-Główna*, „Biuletyn Stowarzyszenia Inżynierów i Techników Komunikacji" 1947
- Paszke A., Jerczyński M., Koziarski S.M., *150 lat Drogi Żelaznej Warszawsko-Wiedeńskiej*, Warszawa 1995
- Paszke A., *Kolejowe gospodarstwo Drogi Żelaznej Warszawsko - Wiedeńskiej na terenie Warszawy*, Muzeum Kolejnictwa, Warszawa 1986
- Sankowski J., *400 lat Stołeczności Warszawy. Transport i Komunikacja*, Warszawa 1996
- Sieradzka A.,*Art Déco w Europie i w Polsce*, Warszawa 1996
- „Tygodnik Ilustrowany" 1875, nr 414
- Wollenberg-Kluza M., *Tradycje rodzinne*.http://wollenberg.pl/tradycje-rodzinne,12.08.2015

Beata Zofia Młynarska, Warsaw Main Station (1945–1975)

Warsaw Main Station in ul. Towarowa 1 is an example of a phenomenon which was typical for Polish People's Republic (PRL), of prolonged utilization of makeshift buildings, on the fringe of the huge PRL's investments. The history of the Main Station began in 1875, when at the junction of pl. Zawiszy and ul. Towarowa a large railway hub was built. Due to the availability of space a cargo station for the first Polish Warsaw -Vienna Railway was erected. In 1945, in order to restore communication in the destroyed city, rapid and makeshift restoration of railway lines and buildings was begun. Existing warehouse buildings and rail system of the old Vienna Railway were adopted for the needs of the Temporary Main Station. A modern departure hall was soon added. With time buildings of purely utilitarian character were modernised, reconstructed, and decorated. As the erection of the new central station was continuously postponed the authorities were forced to adapt the existing makeshift solutions to play more representative roles. Within 30 years the temporary building became a landmark of the capital and, at the same time, a peculiar mixture of styles, which was a reflection of the times of Gomułka in PRL of the 1960s.

Keywords:

cargo station, temporary main station, utilitarian architecture, modernisation, decoration, representative function, architecture of Polish People's Republic, socialist realism

Słowa kluczowe:

stacja towarowa, tymczasowy dworzec główny, architektura utylitarna, modernizacja, dekoracja, funkcja reprezentacyjna, architektura RRL, socrealizm

ALICJA GZOWSKA
(Uniwersytet Warszawski)

KAROL FOJCIK – NIEZNANY PROJEKTANT ARCHITEKTURY KOLEJOWEJ

Architektura obiektów kolejowych, sytuując się na przecięciu dyscyplin, pozostaje na marginesie zainteresowań zarówno historyków kolei jak i sztuki. Z tego względu opracowania dotyczące poszczególnych zagadnień i problemów tego dziedzictwa podejmowane są rzadko i nie mają systematycznego charakteru. Brak rozpoznania tematu wykorzystywany jest jako usprawiedliwienie fatalnych decyzji zarządców infrastruktury kolejowej dotyczących wyburzeń lub nieodwracalnych przekształceń wartościowych przykładów architektury XIX i XX w. W szczególnym stopniu zagrożone są obiekty związane z inwestycjami okresu po II wojnie światowej, które tylko w sporadycznych przypadkach uznawane są za wartościowe i otaczane opieką konserwatora. W sytuacji zaniedbań w archiwizacji dokumentacji specjalistycznych biur projektów budownictwa kolejowego oraz celowo ograniczanego dostępu do kolejowych materiałów archiwalnych, konieczne staje się sięgnięcie do innych źródeł. Niezwykle cenne w takich wypadkach są archiwalia zgromadzone w innych instytucjach oraz – tam gdzie jest to jeszcze możliwe – osobiste relacje twórców.

W okresie PRL centralny oraz lokalne oddziały Biur Projektów Budownictwa Kolejowego (BPBK) zatrudniały szereg wybitnie utalentowanych architektów, wśród których oprócz Arseniusza Romanowicza i Piotra Szymaniaka wymienić można m.in. Stanisława Biernackiego, Stanisława Kallera, Zygmunta Kłopockiego czy Zygmunta Polatyńskiego[1]. Jednym z ciekawszych twórców i postacią wiodącą na obszarze zarządzanym przez Dyrekcję Okręgową Kolei Państwowych (DOKP) w Katowicach był Karol Fojcik, autor projektów w różnej skali, obejmujących zarówno indywidualne plany średnich i małych dworców, licznie realizowane projekty powtarzalne przystanków osobowych, jak i szereg modernizacji obiektów historycznych. Przeanalizowanie jego dorobku pozwala w pełni uświadomić sobie jak duże znaczenie i wpływ na kształtowanie regionalnego krajobrazu

1 Szczegółową historię warszawskich jednostek projektowych budownictwa kolejowego zawiera „Informator projektanta budownictwa kolejowego" 1975, nr 1. Por. *Dworce kolejowe w Polsce w latach 50.*, [w:] *Między formą a ideologią. Architektura XX wieku w Polsce*, red. E. Perlińska-Kobierzyńska, Warszawa 2012, s. 194–205.

il. 1: Karol Fojcik, wnętrze budynku dworca na stacji Oświęcim, 1962–1964, fotograf nieznany (archiwum Zarządu Głównego Stowarzyszenia Architektow Polskich [dalej: ZG SARP])

wywierali – pozostający nierzadko dla kolejnych pokoleń anonimowi – architekci w służbie kolei.

Karol Fojcik urodził się 6 lutego 1932 r. w Knurowie[2]. Ponieważ jego ojciec zatrudniony był na kolei, przysługiwały mu uprawnienia do dużych zniżek na przejazdy, dzięki czemu miał większą swobodę podróżowania. Choć marzył o malarstwie (złożył dokumenty na egzamin wstępny na Akademię Sztuk Plastycznych w Krakowie, lecz w wyniku nieporozumienia nie został dopuszczony do egzaminów), zdecydował się na studia architektoniczne na Politechnice Gdańskiej. Pracę dyplomową – projekt hali rybnej – bronił u prof. Wacława Tomaszewskiego (autora wzniesionego w latach pięćdziesiątych dworca kolejowego w Gdyni) w Katedrze Architektury Portów i Przymorza[3]. Nieposiadający jeszcze uprawnień projektowych, ale skuszony propozycją prof. Kazimierza Wejcherta, który wówczas aktywnie rekrutował wśród absolwentów uczelni w całym kraju współpracowników do pracy w Nowych Tychach, K. Fojcik w 1958 r. wrócił na Śląsk. Pierwsze doświadczenia w projektowaniu realizacyjnym zdobywał pracując nad planami osiedla E w Nowych Tychach w zespole prof. K. Wejcherta u boku Karola Wójcika i Stanisława Rewersa. Wspólnie, eksperymentując z prefabrykacją i poszukując formuły zabudowy wielorodzinnej zbliżonej charakterem do

2 *Leksykon Architektów Górnośląskich*, mps w zbiorach archiwum śląskiego oddziału SARP, red. J. Kapitoński, Katowice 1990, s. 28.

3 Korespondencja autorki z Karolem Fojcikiem, list z marca 2016 r.

domu jednorodzinnego zaprojektowali słynne budynki mieszkalne szeregowo-galeriowe E4–E5[4] (projekt 1959–1960, realizacja 1961–1962) oraz pawilony handlowo-usługowe i targowisko miejskie. W tym czasie młody K. Fojcik został członkiem śląskiego oddziału Stowarzyszenia Architektów Polskich (SARP)[5].

Niecałe trzy lata później, w 1960 r., zrezygnował z pracy w „Miastoprojekcie" Nowe Tychy na rzecz lepiej płatnego i bardziej samodzielnego stanowiska pracy w katowickim BPBK, z którym związany był niemal do końca swojej aktywności zawodowej. Został kierownikiem nowo utworzonego zespołu projektantów, który na zlecenie katowickiej DOKP opracowywał zagadnienia z zakresu budownictwa mieszkaniowego, socjalnego, usługowego i przemysłowego. Jak wspomina, była to praca bardzo różnorodna, ciekawa, wymagająca współpracy z wieloma branżami i dająca wiele satysfakcji[6].

Zadania projektantów w zakresie architektury dworców początkowo były bardzo ograniczone i polegały głównie na ocenie stanu i możliwości ratowania istniejących obiektów. Przedwojenne budynki, o ile nie zostały mocno uszkodzone w czasie wojny, prowizorycznie naprawiano i latami eksploatowano bez poważniejszych prac remontowych. W rezultacie źle utrzymane, pozbawione izolacji obiekty podlegały korozji i z roku na rok coraz bardziej zdegradowane zagrażały bezpieczeństwu podróżnych. Choć po latach bezczynności wiele z nich nadawało się tylko do rozbiórki, w pozostałych planowano remonty i modernizacje obejmujące nie tylko poprawę ich stanu technicznego (np. wymiana więźby dachowej – często zmieniająca wyraz architektoniczny budynku) czy warunków higieniczno-sanitarnych[7]. Jak wskazuje projektant, pod uwagę brano także przewidywany wzrost ilości podróżnych – a co za tym idzie potrzebę usprawnienia funkcjonowania dworca – łącząc go w miarę możliwości z istniejącą infrastrukturą miejską i kolejową, i poprawiając ich bezpieczeństwo m.in. poprzez wprowadzanie bezkolizyjnych połączeń strefy kolejowej ze strefą miejską. Architekci starali się także brać pod uwagę zmiany w środowisku zachodzące pod wpływem eksploatacji górniczej[8].

Momentem przełomowym w praktyce K. Fojcika było przyjęcie w 1962 r. przez dyrekcję katowickiego biura zlecenia z Ministerstwa Komunikacji na opracowanie dokumentacji kompleksowej modernizacji i uporządkowania otoczenia dworca w Oświęcimiu w związku z planowanymi obchodami 20-lecia wyzwolenia

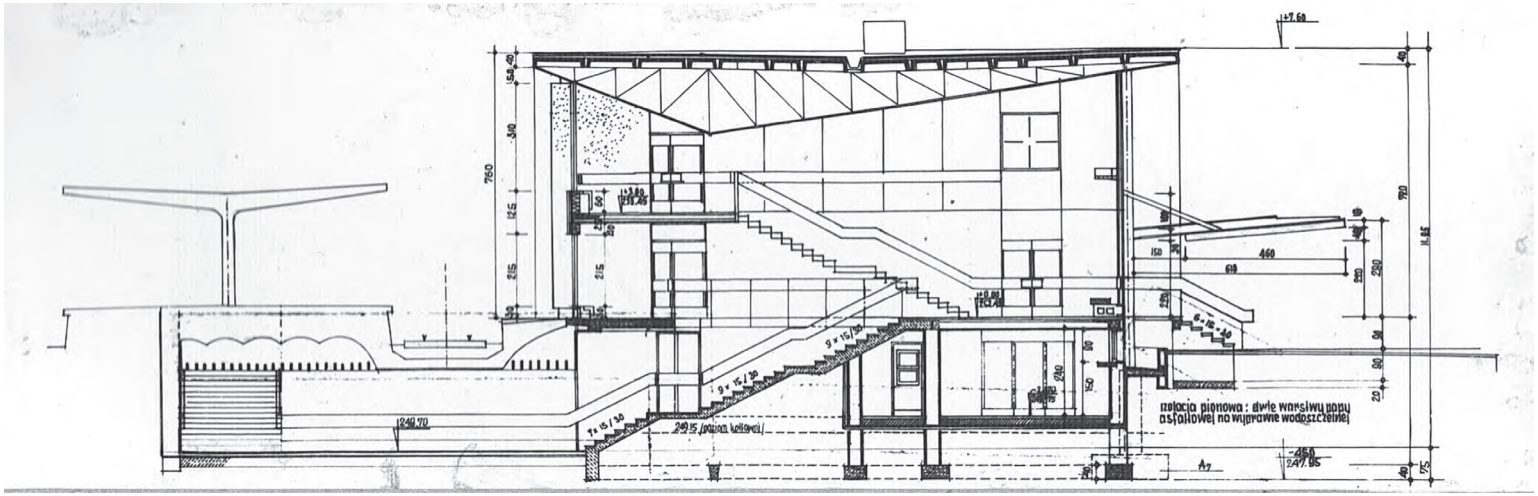
4 *Regionalny przegląd architektury*, Katowice 1962, s. 16.

5 Por. *70 lat działalności organizacji architektonicznych na Górnym Śląsku*, red. J. Gottfried, Katowice 1998.

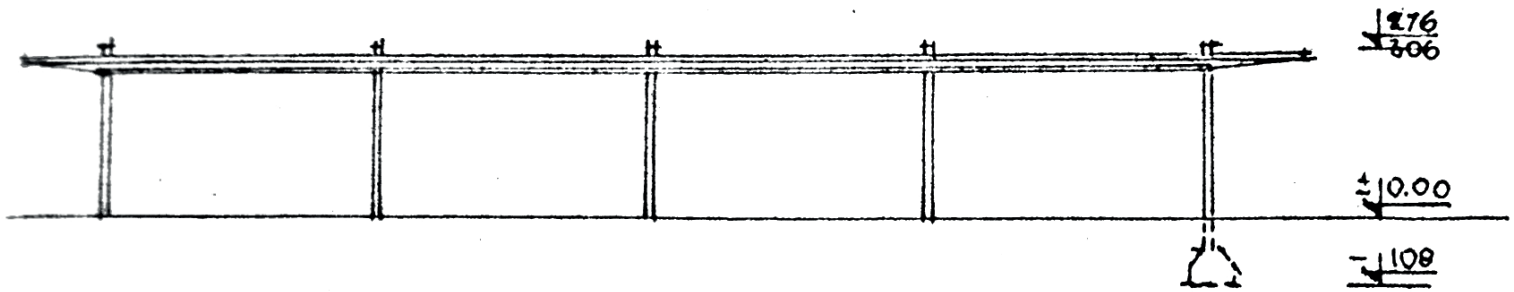
6 Korespondencja autorki z Karolem Fojcikiem, list z marca 2016 r.

7 Tak było w wypadku projektowanej w 1962 r przez Fojcika przebudowy przystanku w Bełsznicy. Rok wcześniej zaprojektował on niezrealizowany wyspowy przystanek osobowy w Poraju. *Regionalny przegląd architektury 1962*, s. 37.

8 Korespondencja autorki z Karolem Fojcikiem, list z marca 2016 r.



il. 2: KKarol Fojcik, przekrój poprzeczny przez budynek dworca i tunel na stacji Zabrze, 1967-1968
(archiwum ZG SARP)



il. 4: Karol Fojcik, projekt powtarzalny wiaty peronowej typu „parasol" (za: „Informator projektanta budownictwa kolejowego" nr 2, 1973)

obozu Auschwitz-Birkenau. Zakres przebudowy skrzydeł bocznych i koncepcja budowy łączącego je nowego pawilonu mieszczącego hol kasowy wynikały z ministerialnych wytycznych, podobnie jak decyzja o wprowadzeniu do wnętrza budynku wielkowymiarowego akcentu plastycznego realizowanego przez Pracownię Sztuk Plastycznych z Warszawy (**il. 1**)[9]. Architekt różnicując funkcje i dostępność przestrzeni obsługi pasażera i administracyjnych, zaakcentował ich odmienny charakter umiejętnie harmonizując silnie przeszkloną bryłę części środkowej z pełnymi, licowanymi kamieniem elewacjami bocznych skrzydeł[10]. Konsekwentny rytm nowoczesnego, przestrzennego i prześwietlonego na wylot holu kasowego oraz lekkiego zadaszenia przyległego do budynku peronu wyznacza minimalistyczna stalowa konstrukcja z dwuteowników[11]. Powściągliwość rozwiązań architektonicznych nie odbiła się na ich jakości – trwałe materiały i indywidualnie projektowane wyposażenie takie jak podgrzewane ławki z polerowanego ciemnego kamienia, starannie rozplanowane efekty oświetleniowe czy detale, takie jak finezyjne pochwyty, świadczą o dużym zaangażowaniu projektanta i inwestora. W 1964 r., w przededniu uroczystości rocznicowych, oddano w Oświęcimiu do użytku obiekt modelowo funkcjonalny, wygodny dla podróżnych i o wnętrzach wykończonych w ponadprzeciętnym standardzie. To udane przedsięwzięcie otworzyło drogę do realizacji kolejnych podobnych zleceń na terenie katowickiej DOKP oraz dalszego wprowadzania do wnętrz tutejszych dworców współczesnych akcentów plastycznych.

W zakresie tych ostatnich K. Fojcik szczególnie chętnie współpracował z artystą Stefanem Suberlakiem, który na jego zlecenie (przy pośrednictwie Pracowni Sztuk Plastycznych w Katowicach) wykonywał czarno-białe dekoracje w technice sgrafitta. Zazwyczaj były to kompozycje na ścianach poczekalni lub lokali w modernizowanych budynkach, o tematyce związanej ze śląskim regionem, jego kulturą i obyczajami. Zrealizowano je np. na dworcach w Katowicach Piotrowicach, Katowicach Ligocie, Raciborzu i Zabrzu[12].

9 Rozmowa telefoniczna autorki z Karolem Fojcikiem, luty 2016 r. oraz list z marca 2016 r. Architekt podkreślał, że decyzja wyboru wykonawców akcentu plastycznego została podjęta na szczeblu ministerialnym. Jako twórców kompozycji tytułowanej przez niego *Wyzwolenie*, wymienia Kazimierza Gąsiorowskiego (autora mozaiki m.in. na dworcu w Bytomiu) i nie podaną w innych źródłach Marię Leszczyńską. Por. B. Kostuch, *Kolor i blask. Ceramika architektoniczna oraz mozaiki w Krakowie i Małopolsce po 1945 roku*, Kraków 2015, s. 406–406.

10 Szerzej na temat rozwiązań funkcjonalnych na powojennych dworcach zob. A. Gzowska, *„Fabryki ruchu". Z problematyki dworców kolejowych w Polsce w latach 60. i 70.*, „Miejsce. Studia nad sztuką i architekturą polską XX i XXI wieku" nr 2 (w druku).

11 Konstrukcja: inż. Romuald Zychoń, *Regionalny przegląd architektury*, Katowice 1963, s. 37.

12 Korespondencja autorki z Karolem Fojcikiem, list z marca 2016 r. Prawdopodobnie nieistniejąca już dekoracja na dworcu w Zabrzu mieściła się w restauracji na piętrze.

W ostatniej z wymienionych lokalizacji – w Zabrzu, przeprowadzono jedną z bardziej spektakularnych modernizacji projektowanych przez Fojcika (1967–1968), a realizowanych w ścisłej współpracy z zespołem konstruktorów generalnego wykonawcy – „Mostostalu" Zabrze. Ze względu na uszkodzenia konstrukcji i brak możliwości zabezpieczenia jej przed wpływem szkód górniczych, dawny budynek rozebrano do piwnic, zachowując fundamenty oraz istniejący, powiązany z nim układ komunikacyjny[13]. Ponieważ dworzec zlokalizowany był przy śródmiejskim placu z przystankiem tramwajowym, tunel wschodni (dla przyjeżdżających) prowadził bezpośrednio z peronu na plac, pomijając pomieszczenia odprawy pasażerów dostępne z tunelu zachodniego (dla odjeżdżających) (**il. 2**)[14]. Na miejscu dawnego gmachu powstał prosty, nowoczesny budynek z klarownym układem funkcjonalnym, podkreślonym m.in. poprzez wydatne zadaszenie nad wejściem oraz niemal całkowite przeszklenie elewacji zarówno od strony miasta jak i od strony torów.

K. Fojcik umiejętnie projektował modernizacje także w wypadku obiektów objętych ochroną konserwatorską. Znakomitym przykładem jest przeprowadzona w latach 1964–1968 poprawa funkcjonalności budynku dworca kolejowego w Tarnowskich Górach[15]. W istniejącym gmachu, przy zachowaniu oryginalnych elewacji, znacznie zwiększono powierzchnie użytkowe przeznaczone dla podróżnych, udostępniając im przestronną poczekalnię, bar, świetlicę dla młodzieży czy odpowiednią ilość pomieszczeń higieniczno-sanitarnych. Jednocześnie, w związku z rozbudową stacji w zakresie obsługi ruchu pasażerskiego, przebudowano perony i wykonano bezpieczne przejście w tunelu pod torami oraz pod budynkiem zakończone bezpośrednim wyjściem na plac przeddworcowy, co znacznie usprawniło przejście podróżnych niekorzystających z programu dworca (np. dojeżdżających koleją do pracy)[16]. Zarówno w poczekalni (**il. 3**), jak i w przejściu podziemnym znalazły się wyjątkowo starannie wykonane mozaiki promujące region i jego zabytki wykonane przez nauczyciela katowickiej ASP – Jana Nowaka (obecnie zakryte lub usunięte)[17].

Owocem współpracy twórców była także dekoracja mozaikowa na elewacji domu kultury „Kolejarz" w Tarnowskich Górach (1973).

13 Nowy budynek dworca jest krótszy od rozebranego – od strony zachodniej zachowały się resztki murów dawnego przyziemia

14 *Regionalny przegląd architektury,* Katowice 1972, s. 29.

15 Tamże, s. 30. Fojcik opracował także niezrealizowany projekt modernizacji dworca w Sosnowcu oraz w latach dziewięćdziesiątych współpracował przy pracach nad zabytkowym dworcem Bielsko-Biała. Por. Archiwum Zarządu Głównego Stowarzyszenia Architektów Polskich (dalej: Archiwum ZG SARP), nr 101: Teczka osobowa Karola Fojcika (dalej: Teczka osobowa). *Leksykon Architektów...*, s. 28

16 K. Soida i in. *Dzieje katowickiego okręgu kolejowego*, Katowice 1997, s. 178–179.

17 Korespondencja autorki z Karolem Fojcikiem, list z marca 2016 r.

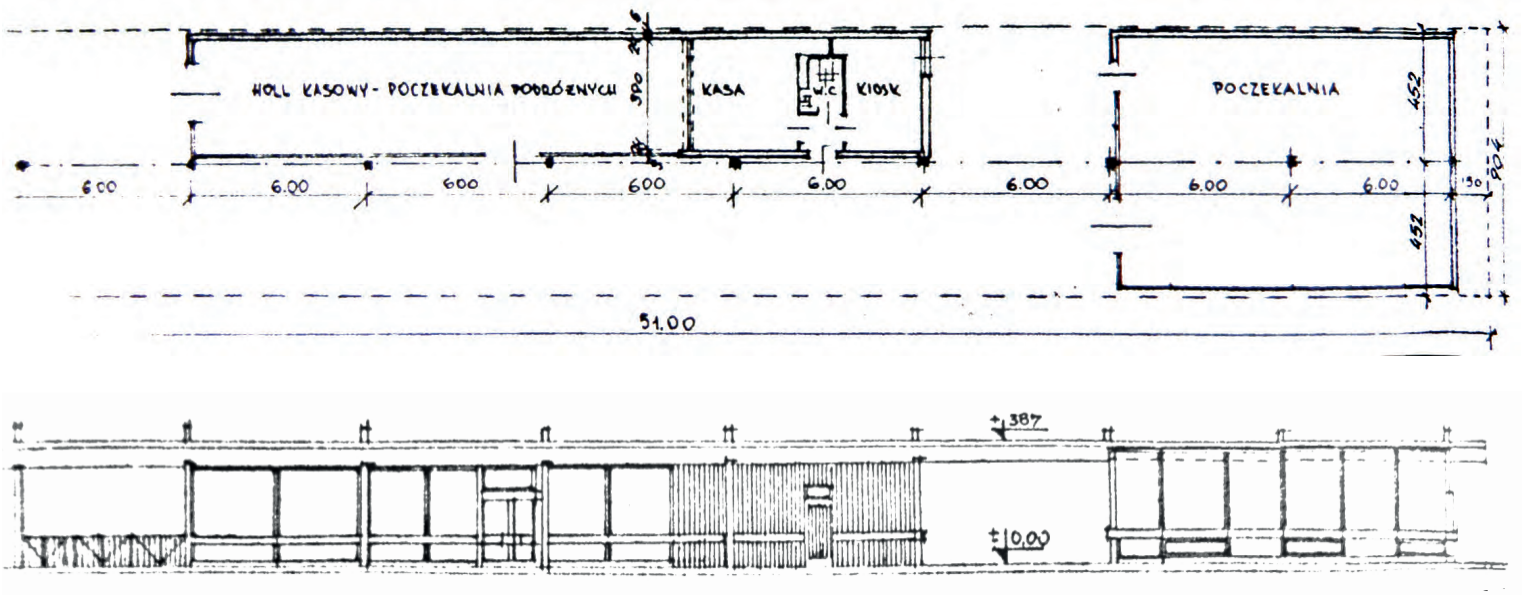
il. 3: Jan Nowak, dekoracja mozaikowa w poczekalni zmodernizowanego dworca w Tarnowskich Górach, 1968 r. (archiwum ZG SARP)

Praca w biurze projektów budownictwa kolejowego obejmowała jednak także mniej prestiżowe, drobne, ale często równie istotne zadania, takie jak np. warianty rozwiązania estakady przy dworcu w Katowicach czy wiaty peronowe (**il. 4**)[18]. Zapewne w latach sześćdziesiątych K. Fojcik przedstawił projekt wiat typu „parasol" o jednosłupowej, niewysokiej (2,40 m) konstrukcji stalowej. Ze względu na bardzo proste metody montażu, korzystne wskaźniki zużycia materiałów, łatwość w utrzymaniu oraz dużą odporność na akty wandalizmu, po prototypowej realizacji na peronach stacji Pszczyna, wiatki zbudowano na większości peronów katowickiej DOKP, a następnie ich projekt udostępniono pozostałym specjalistycznym biurom jako powtarzalny[19].

W obliczu dużych potrzeb inwestycyjnych kraju i regionu chętnie zlecano opracowanie projektów powtarzalnych, dostosowanych do różnego natężenia ruchu pasażerskiego. Ponieważ koleje na Śląsku były głównym środkiem codziennego dojazdu tysięcy ludzi do pracy, starano się odpowiednio ochraniać

18 Por. A. Gzowska, *Szesnaście żelbetowych kwiatów*, Katowice 2012, s. 85–86.

19 *Karta informacyjna projektu powtarzalnego: wolnostojąca wiata na peronie wyspowym*, „Informator projektanta budownictwa kolejowego" 1973, nr 2, s. 88–89



il. 5: Karol Fojcik, rzut projektu powtarzalnego budynku obsługi pasażera przy dużym zakładzie pracy, 1963–1965
(za: „Informator projektanta budownictwa kolejowego" nr 2, 1973)

il. 6: Karol Fojcik, projekt powtarzalny pawilonu przystanku przy dużym zakładzie pracy zrealizowany w Czerwionce-Dębieńsku, 1968 r., fotograf nieznany. Kiosk dostawiono wbrew woli projektanta później (archiwum ZG SARP)

licznych pasażerów przed warunkami atmosferycznymi oraz zapewnić im chociaż podstawowe wygody. Udanym przykładem takiej próby jest wyróżniony w ministerialnym konkursie projekt K. Fojcika dla powtarzalnego budynku obsługi pasażera przy dużym zakładzie pracy (1963–1965, **il. 5**)[20]. Bazą pomysłu była wspomniana wiata „parasol". Pod jej jednosłupową powtarzalną konstrukcją zadaszenia możliwe było elastyczne wydzielanie pomieszczeń o niemal dowolnej powierzchni, ponieważ lekkie ściany zewnętrzne pełniły tylko funkcję osłonową. Podstawowy program użytkowy obejmował hol kasowy, poczekalnię ogrzewaną okresowo (w godzinach szczytu grzejnikami elektrycznymi), kasę, kiosk i wiatrołap, z możliwością zaplanowania pomieszczeń obsługi ruchu kolejowego. Pomieszczenia higieniczno-sanitarne planowano lokalizować poza pawilonem. Projekt zrealizowano przy fabryce Fiata w Tychach, cementowni Goleszów, Łaziskach Kopaninie oraz przy kopalni węgla kamiennego na przystanku Czerwionka-Dębieńsko (1968, **il. 6**)[21], gdzie to górnictwo sfinansowało wykonanie tej inwestycji z dwiema obszernymi poczekalniami. W lokalnej prasie pisano wówczas

20 Archiwum ZG SARP, Teczka osobowa, *Karta informacyjna projektu powtarzalnego: przystanek osobowy,* „Informator projektanta budownictwa kolejowego" 1973, nr 2, s. 86–87. Projekt ten poprzedziły prace nad typem małego dworca osobowego dla przystanku Pruchna (1963), *Regionalny przegląd architektury* 1963, s. 38.

21 Korespondencja, *Regionalny przegląd architektury* 1972, s. 29.

il. 7: Karol Fojcik, projekt powtarzalny pawilonu na peronie wyspowym zrealizowany w Katowicach-Załężu, 1965-1967, fotograf nieznany (archiwum ZG SARP)

że *jest to jeden z najpiękniejszych obiektów tego typu w Rybnickim Okręgu Węglowym*[22], i choć dziś opinia ta może wydawać się przesadzona, trzeba przyznać że architektura budynku była na wskroś racjonalna, nie kolidowała z otoczeniem, i została wykonana z trwałych materiałów. Łatwa w montażu lekka konstrukcja stalowa umożliwiała szerokie stosowanie wiat na terenach eksploatacji górniczej. W tym okresie, rozwijając wykorzystany schemat, tym razem w sytuacji peronu wyspowego z wejściem bezkolizyjnym, K. Fojcik zaprojektował osłaniającą wyjście z tunelu na peron wiatę z poczekalnią dla podróżnych, kasą biletową i kioskiem ruchu na przystanku osobowym w Katowicach Załężu (1965–1967, **il. 7**) – czyli nieopodal siedziby katowickiego BPBK, a następnie powtórzył w Lędzinach i na stacji Będzin Ksawera[23]**.**

Innym interesującym projektem budynku powtarzalnego był mały dworzec dla obsługi do 100 pasażerów w godzinach szczytu (1966–1967)[24]. Wznoszony tradycyjnymi metodami obiekt charakteryzował się prostym i czytelnym

22 H. Szulc, *Nowy dworzec w Czerwionce-Dębieńsku*, „Nowiny" 1967, nr 49, cyt. za: K. Soida, *Okres rozbudowy i modernizacji kolei*, [w:] D. Keller i in., *Koleją z Katowic do Raciborza*, wyd. II, Rybnik 2013, s. 130.

23 *Regionalny przegląd architektury 1972*, s. 30. Pokrewne formy ma także zrealizowana w 1970 r. Bielsko Biała Północ.

24 Tamże, s. 30.

il. 8–9: Karol Fojcik, projekt powtarzalny małego dworca dla obsługi do 100 pasażerów w godzinach szczytu zrealizowany w Sosnowcu-Porąbce, 1966–1967, fotograf nieznany. Kiosk dostawiono wbrew woli projektanta później (archiwum ZG SARP)

układem funkcjonalno-przestrzennym obejmującym w niewielkiej kubaturze (810 m^3) podstawowe pomieszczenia związane z odprawą podróżnych oraz pomieszczenia służbowe PKP – z charakterystycznym, przeszklonym pomieszczeniem dyżurnego ruchu umieszczonym w narożu. Hol, pełniący także funkcję poczekalni, był w pełni przeszklony zarówno od strony placu przeddworcowego jak i peronu. Ten prototypowy projekt zrealizowano, czesto na żądanie lokalnych społeczności i z niewielkimi przeróbkami, m.in. na przystankach Porąbka (ob. Sosnowiec-Porąbka – **il. 8–9**), Piasek i Świnna (ob. Gorzów Chrzanowski)[25].

Wśród tych projektów wyjątkowe miejsce zajmuje niebanalna propozycja, jaką w latach 1966–1969 udało się K. Fojcikowi zrealizować na przystanku Pyskowice Miasto[26]. Planowany budynek (na zakończeniu pasażerskiej odnogi odchodzącej od głównej stacji Pyskowic) pierwotnie architekt chciał rozwiązać jako czołowy[27]. Ze względu na położenie peronów w wykopie zdecydował się zaakcentować położenie przystanku niedużym, przeszklonym pawilonem bezpieczniej usytuowanym powyżej układu torowego na wówczas otwartym, niezabudowanym terenie. Ponieważ formy nie ograniczał kontekst, K. Fojcik wybrał rzut sześcioboku foremnego z dachem pogrążonym do atrium, z nieregularnie wydzielonymi pomieszczeniami kas, poczekalni i kiosku ruchu (**il. 10**). Wewnątrz atrium znajdowała się mała forma rzeźbiarska autorstwa prof. Stanisława Hochuła, kierownika pracowni rzeźby katowickiej ASP. I choć pawilon jest niewielki (kubatura 1200 m^3), zaskakuje swoboda kształtowania planu na trudnym rzucie i przy stosunkowo bogatym programie funkcjonalnym.

Podobne cechy zaobserwować można w niezrealizowanym projekcie dla przystanku Ustroń (**il. 11**), gdzie trójkątny rzut i forma ostrosłupa – piramidy – stanowią próbę zharmonizowania nowoczesnej architektury z tradycjami podgórskich rozwiązań oraz wielkimi realizacjami dzielnicy sanatoryjno-wypoczynkowej[28.]

Z biegiem lat wśród projektów K. Fojcika dominowały jednak przebudowy i modernizacje istniejących dworców – m.in. na stacji Lubliniec (1970)[29], Katowice Ligota (1972–1973), Chorzów Miasto (1973–1975) i Racibórz (ukończony 1979)[30]. Ich skromniejszy charakter wypływa z doświadczeń eksploatacji bardziej przeszklonych struktur (np. trudności kontroli temperatury wewnątrz) oraz stale rosnących nacisków na oszczędności. W projektach tych dominuje założenie

25 Za pomoc w identyfikacji realizacji chciałabym podziękować Annie Sysce i Karolowi Trammerowi.

26 Konstrukcja inż. Feliks Serafin i inż. Stefan Zamorski. *Regionalny przegląd architektury 1963*, s. 38.

27 *Regionalny przegląd architektury 1962*, s. 37.

28 Archiwum ZG SARP, Teczka osobowa.

29 Z godną uwagi dekoracją plastyczną powiązaną z tematyką kolejową

30 K. Soida, *Okres rozbudowy i modernizacji kolei...*, s. 148–149. Por. K. Soida i in. *Dzieje katowickiego...*, s. 161–162.

il. 10: Karol Fojcik, sytuacja i przekrój poprzeczny pawilonu przystanku Pyskowice-Miasto, 1966–1969
(archiwum ZG SARP)

obsługi dużego ruchu pasażerskiego – aglomeracyjnego, co wiąże się z rzadszym korzystaniem z wielu funkcji dworca. W Ligocie, zamiast pojedynczej bryły, został zrealizowany zespół budynków z odstawionym na bok trzykondygnacyjnym biurowcem. Wejście na dworzec – i dalej szerokie dojście na perony – zaznaczone jest wysuniętą powyżej stropów hali pozornie ciężką bryłą dachu o romboidalnym przekroju. Oparta jest ona na niewielkich stalowych słupkach, a przestrzenie pomiędzy nimi przeszklono w celu doświetlenia wnętrza, co entuzjastom dworca przywodzi na myśl rozwiązanie użyte przez Le Corbusiera w kaplicy w Ronchamp. Wszelkie usługi usytuowane są po obu stronach głównego ciągu komunikacyjnego, podobnie jak w położonym w trudnej lokalizacji budynku stacji Chorzów Miasto. Analogicznie w Raciborzu projektant wykorzystał różnicę poziomów do rozdzielenia strefy kolejowej (poziom peronów) od miejskiej (na poziomie placu przeddworcowego i tunelu pasażerskiego). W dolnej części budynku znalazł się hol operacyjny, kasy biletowe, odprawa bagażu i informacja, natomiast w górnej, dostępne od peronu pomieszczenia dla pasażerów posiadających już bilety: poczekalnia, świetlica młodzieżowa, bar szybkiej obsługi, fryzjer, a także administracja stacji. Wydłużona elewacja dworca dopełnia zabudowę placu oraz zamyka perspektywę ulicy wiodącej od starego miasta. Wejście do budynku zaakcentowane jest mozaiką autorstwa prof. Romana Staraka i prof. Jerzego Handermandera[31].

Na zlecenie katowickiej DOKP K. Fojcik zrealizował także dom kultury „Kolejarz" w Tarnowskich Górach (1973, **il. 13**) oraz ośrodek wczasowy PKP na Pogorii[32]. W jego *oeuvre* włączany jest czasem także projekt domu wczasowo-sanatoryjnego w Łebie (1976), jednak jak wskazuje architekt – jest to dzieło kolegi, Henryka Błotki, którego realizację z powodu wyjazdu autora za granicę poprowadził K. Fojcik[33]. W latach dziewięćdziesiątych twórca zrealizował jeszcze kilka jednorodzinnych budynków mieszkalnych.

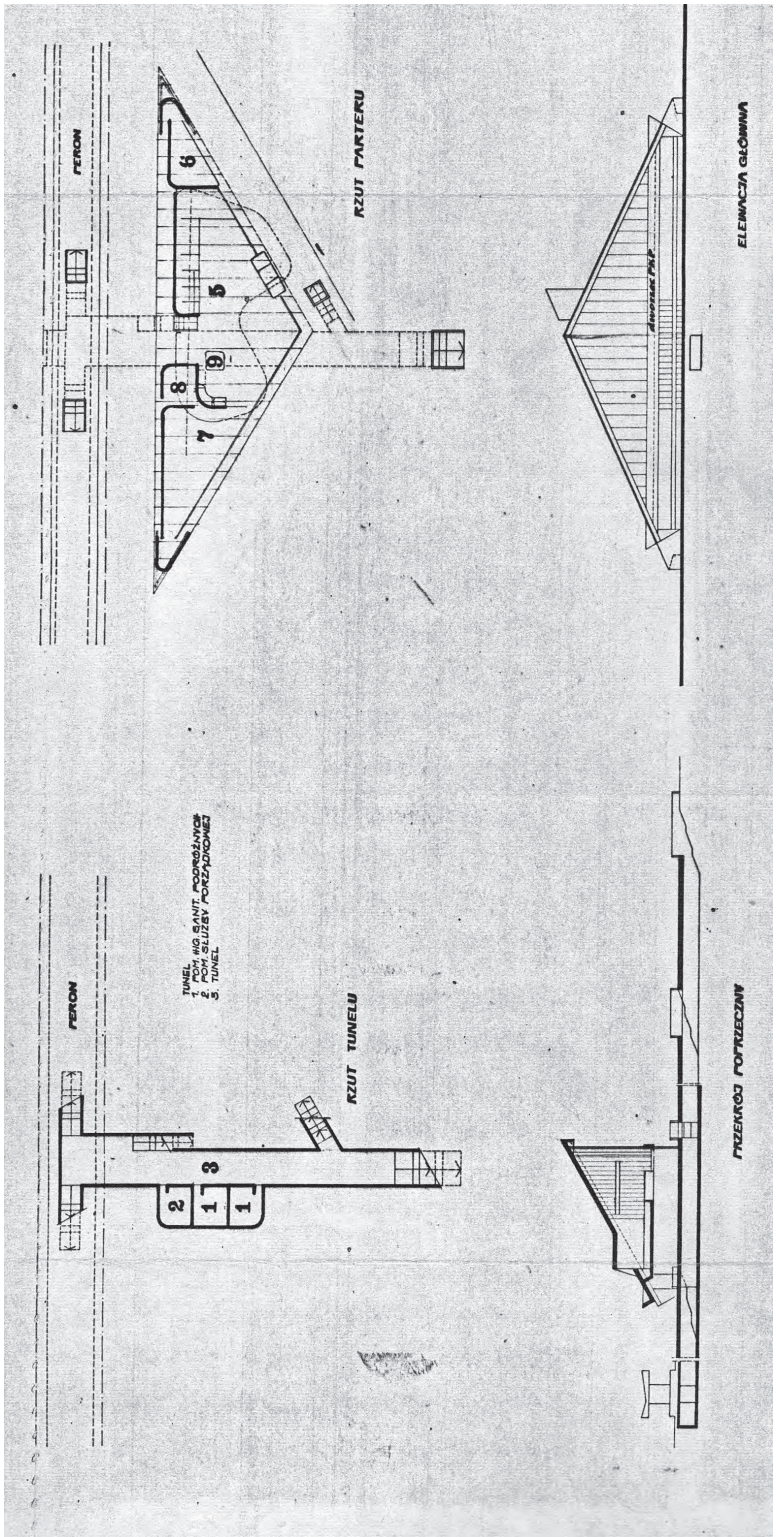
Choć projektowanie obiektów kolejowych jest specyficzną formą działalności architektonicznej i podlega licznym ograniczeniom, jak widać z powyższego przeglądu – w okresie PRL dawało także możliwości realizacji śmiałych i oryginalnych koncepcji. Z dużą ostrożnością należy jednak podchodzić do prób porównywania twórczości K. Fojcika z realizacjami jego kolegów po fachu z innych okręgowych BPBK, a w szczególności z projektantami działającymi na szczególnych warunkach, tak jak Arseniusz Romanowicz[34]. Uderzająca różnica pomiędzy wynikami konkursów na obiekty dworcowe a rozwiązaniami proponowanymi

31 Korespondencja z Karolem Fojcikiem, marzec 2016 r.

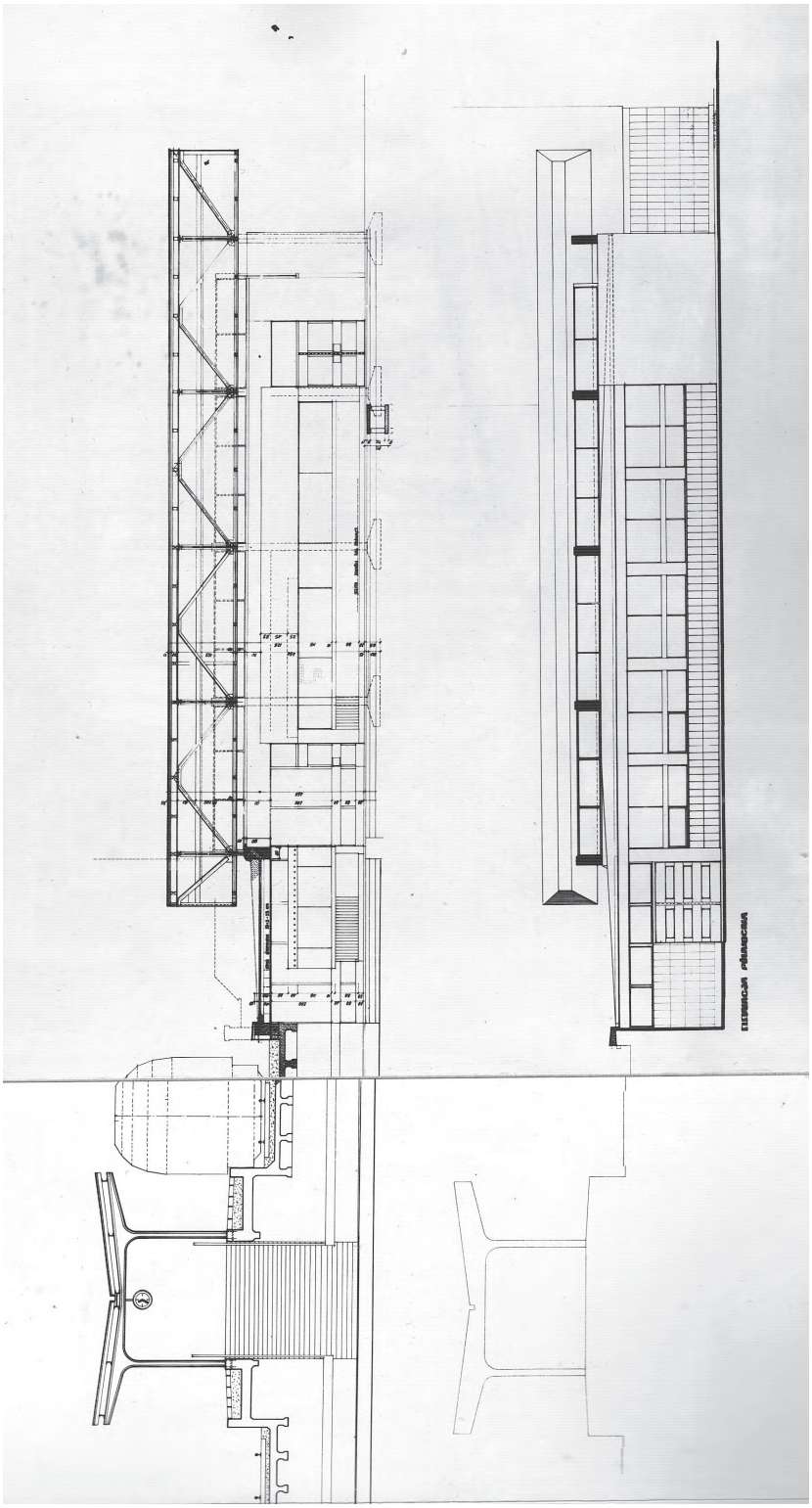
32 *Regionalny przegląd architektury 1963*, s. 38

33 Rozmowa z Karolem Fojcikiem, marzec 2016 r.

34 *AR/PS. Architektura Arseniusza Romanowicza i Piotra Szymaniaka*, red. G. Piątek, Warszawa 2012.



il. 11: Karol Fojcik, projekt dworca dla przystanku Ustroń (archiwum ZG SARP)



il. 11: Karol Fojcik, przekrój poprzeczny i widok elewacji bocznej dworca Katowice Ligota, 1972–1973
(archiwum ZG SARP)

il. 13: Karol Fojcik, dom kultury „Kolejarz" w Tarnowskich Górach, 1973 r., fotograf nieznany (archiwum ZG SARP)

przez architektów kolejowych wynikała ze schematu zinstytucjonalizowanej pracy tych ostatnich. Choć talentem nie ustępowali swoim „pozabranżowym" kolegom, procesy wielostopniowej oceny i optymalizacji rozwiązań doprowadzały do odrzucania niepewnych eksperymentów i propozycji niekonwencjonalnych. Regionalne BPBK rzadko kiedy mogły pozwolić sobie na opracowywanie prestiżowych i eksperymentalnych, a co za tym idzie kosztownych realizacji – cechowało je raczej rygorystyczne myślenie w kategoriach racjonalności rozwiązań, ścisłego trzymania się rachunku ekonomicznego oraz zapewnienia ich trwałości. Bez mocnego poparcia władz, centralnych czy lokalnych, obejmującego także odpowiednie finansowanie inwestycji, realizacja wielu odważnych formalnie i innowacyjnych projektów po prostu nie była możliwa. Nie ostudzało to jednak zapału projektantów do pogłębiania swojej wiedzy poprzez zagraniczne podróże studialne (ułatwione dzięki dużym zniżkom na bilety) czy studia podyplomowe[35]. Wprawdzie całość prac projektowych koordynowana była z instytucji centralnych w Warszawie, które regularnie organizowały spotkania w celu wymiany

35 K. Fojcik wspomina m. in. organizowane w porozumieniu z ministerstwem i PTTK wyjazdy do Pragi, Budapesztu, Moskwy i Taszkientu (rozwiązania budowy w warunkach intensywnych ruchów tektonicznych).

doświadczeń i upowszechniania optymalnych rozwiązań[36], a instytucje takie jak np. Komisja do spraw Koordynowania i Projektowania Wnętrz Transportu dbały o realizację użytecznych standardów dotyczących m.in. informacji wizualnej, szczęśliwie nie doprowadziło to do sytuacji radykalnego ujednolicenia architektury obiektów kolejowych.

Kiedy w 1980 r. Henryk Buszko i Aleksander Franta oceniali wniosek K. Fojcika o przyznanie mu statusu twórcy, odnotowali w uzasadnieniu pozytywnego werdyktu: *Realizacje wielokrotnie sprawdzone wykazały; doskonałą funkcjonalność, lekkość konstrukcji podkreślającą przestrzenność raz lapidarną architekturę o niepowtarzalnym wyrazie rytmu poziomego i przeszklonej elewacji ułatwiającej ogólną orientację. Wnętrza tych dworców, zrealizowane przy użyciu materiałów szlachetnych wytrzymują próbę czasu, spiętrzenia ruchu oraz utrzymania czystości, sprzyjają doznaniom estetycznym*[37]. K. Fojcik, będąc indywidualnością twórczą z szerokimi horyzontami i dużym zrozumieniem dla specyfiki swoich zadań, w oparciu o dokładne analizy ekonomiczne dążył do projektowania obiektów racjonalnych i trwałych, a przy tym skromnie pięknych i wygodnych.

Bibliografia

- Archiwum Zarządu Głównego Stowarzyszenia Architektów Polskich

- *70 lat działalności organizacji architektonicznych na Górnym Śląsku*, red. J. Gottfried, Katowice 1998
- *AR/PS. Architektura Arseniusza Romanowicza i Piotra Szymaniaka*, red. G. Piątek, Warszawa 2012
- *Dworce kolejowe w Polsce w latach 50.*, [w:] *Między formą a ideologią. Architektura XX wieku w Polsce*, red. E. Perlińska-Kobierzyńska, Warszawa 2012
- Gzowska A., *Szesnaście żelbetowych kwiatów*, Katowice 2012
- Taż, *„Fabryki ruchu". Z problematyki dworców kolejowych w Polsce w latach 60. i 70.*, „Miejsce. Studia nad sztuką i architekturą polską XX i XXI wieku" nr 2 (w druku)
- „Informator projektanta budownictwa kolejowego" 1973, nr 2
- „Informator projektanta budownictwa kolejowego" 1975, nr 1
- *Karta informacyjna projektu powtarzalnego: wolnostojąca wiata na peronie wyspowym*, „Informator projektanta budownictwa kolejowego" 1973, nr 2
- Korespondencja autorki z Karolem Fojcikiem
- Kostuch B., *Kolor i blask. Ceramika architektoniczna oraz mozaiki w Krakowie i Małopolsce po 1945 roku*, Kraków 2015
- *Leksykon Architektów Górnośląskich*, mps w zbiorach archiwum śląskiego oddziału SARP, red. J. Kapitoński, Katowice 1990
- *Regionalny przegląd architektury*, Katowice 1962
- *Regionalny przegląd architektury*, Katowice 1963
- *Regionalny przegląd architektury,* Katowice 1972
- Soida K. i in. *Dzieje katowickiego okręgu kolejowego*, Katowice 1997

36 Z przyczyn bezpieczeństwa odrzucano np. projekty takie jak budynek przystanku Katowice Brynów zaprojektowany przez K. Fojcika w formie kładki nad torami.

37 Archiwum ZG SARP, Teczka osobowa.

• Soida K., *Okres rozbudowy i modernizacji kolei*, [w:] D. Keller i in., *Koleją z Katowic do Raciborza*, wyd. II, Rybnik 2013

Alicja Gzowska, Karol Fojcik – an Unknown Designer of Railway Architecture

The Article discusses the work of Karol Fojcik (1932 -) an important architect of the Design Bureau of Railway Constructions in Katowice (Biuro Projektów Kolejowych, Katowice), where he prepared documentation for modernisations of a number of railway stations, repetitive designs for stops of various traffic density, as well as auxiliary buildings. Despite considerable outside limitations the architect skilfully used all existing possibilities to design buildings that were comfortable, rational, and lasting, and which strongly influenced the infrastructure of Silesian Management of Polish National Railways (PKP).

Keywords:

Karol Fojcik, Arseniusz Romanowicz, Biuro Projektów Kolejowych, Katowice, post-war architecture, late modernism, railway station, railway stop, designing, Upper Silesia, plastic decoration

Słowa kluczowe:

Karol Fojcik, Arseniusz Romanowicz, Biuro Projektów Kolejowych, Katowice, architektura powojenna, późny modernizm, stacja kolejowa. przystanek kolejowy, projektowanie, Górny Śląsk, dekoracja plastyczna

ANNA SYSKA
(Regionalny Instytut Kultury w Katowicach)

BUDYNEK PRZEMYŚLANY W KAŻDYM CALU. BIUROWIEC DOKP W KATOWICACH

Pod pojęciem architektury kolejowej kryje się szereg obiektów o różnym przeznaczeniu i formie – są to zarówno budynki służące obsłudze podróżnych, jak i techniczne, magazynowe, mieszkalne oraz biurowe. Niezwykle ważne, pod względem reprezentacyjności, miejsce zajmują w tym zestawie dworce, jednak równie istotne są także gmachy dyrekcji[1]. Zarówno jedne i drugie były wizytówkami kolejowych przedsiębiorstw, dlatego kładziono duży nacisk na ich wygląd. W wielkim uproszczeniu można powiedzieć, że stylistyka tych gmachów odzwierciedlała ówcześnie obowiązujące architektoniczne trendy.

Jednym z najmłodszych budynków dyrekcji kolei był katowicki gmach Dyrekcji Okręgowej Kolei Państwowych (DOKP, **il. 1**). Oddano go do użytku w 1974 r. Stanowił element powojennej kompozycji urbanistycznej śródmieścia miasta. Kompozycja ta była wypadkową wieloletnich przekształceń, kilku koncepcji i konkursów architektonicznych. Efekt końcowy był jednak spójny. Układ ten trwał aż do końca XX w., kiedy wyburzenia kilku obiektów uszczupliły jej obraz. Biurowiec DOKP zaprojektował jeden z najważniejszych architektów lat pięćdziesiątych i sześćdziesiątych w regionie, czyli Jerzy Gottfried.

Projektant ten urodził się w 1922 r. we Lwowie, jednak kiedy miał sześć lat jego rodzina przeniosła się na Górny Śląsk, z którym związał swoje dalsze życie prywatne i zawodowe. W 1949 r. ukończył studia na Wydziale Politechnicznym Architektury, Budownictwa i Komunikacji Akademii Górniczo-Hutniczej w Krakowie. Po powrocie na Górny Śląsk znalazł zatrudnienie w Centralnym Biurze Projektów Architektonicznych i Budowlanych, przekształconym później w Przedsiębiorstwo Projektowania Budownictwa Miejskiego „Miastoprojekt" Katowice. Wtedy to zaprosił do współpracy swoich kolegów ze studiów Aleksandra Frantę

1 Zob. I. Jastrzębska-Puzowska, P. Winter, *Budynek dawnej Królewskiej Dyrekcji Kolei Wschodniej w Bydgoszczy*, „Materiały do Dziejów Kultury i Sztuki Bydgoszczy i Regionu", 1996, zesz. 1, s. 29–36; J. Gromadzka, *Gmach Królewskiej Dyrekcji Kolei*, [w:] *Wrocławskie dworce kolejowe*, red. M. Zwierz, Wrocław 2006, s. 240–245; K.A. Wojtczak, *Gmach Dyrekcji Kolei w Gdańsku*, „Porta Aurea" 2011, nr 10, s. 155–174.

il. 1: Katowice, okolice ronda im. Gen. Jerzego Ziętka (fot. Tomasz Kiełkowski)

i Henryka Buszkę, tworząc z nimi ścisłą spółkę autorską[2]. Niezwykle twórcze architektoniczne trio Buszko–Franta–Gottfried funkcjonowało dziewięć lat, pracując nad projektami m.in. Gimnazjum Huty „Baildon"[3], gmachu Związków Zawodowych w Katowicach, Domu Kultury Huty „Zgoda" w Świętochłowicach, Domu Kultury w Ozimku[4] oraz Teatru Ziemi Rybnickiej.

Gottfried zrezygnował ze współpracy z H. Buszką i A. Frantą w momencie, kiedy zespół autorski przekształcał się w samodzielne biuro projektowe i kontynuował praktykę architektoniczną w obrębie katowickiego „Miastoprojektu"[5]. Pierwsze lata samodzielnej pracy ubiegły mu na kończeniu obiektów zaczętych jeszcze pod szyldem tria. Później, przy indywidualnych projektach, współpracował

2 Spółka ta miała charakter zespołu aktorskiego działającego w obrębie katowickiego „Miastoprojektu".

3 Zob. A. Syska, *Architektura w służbie edukacji. Powojenne budynki katowickich szkół*, [w:] *Katowice w rocznicę uzyskania praw miejskich. Architektura i budownictwo*, red. A. Barciak, Katowice 2014, s. 124–135.

4 Zob. A. Syska, *To nie był żaden socrealizm*, [w:] *Socrealizmy i modernizacje*, red. A. Sumorok, Ł. Załuski, Łódź 2016 (w druku).

5 Pracownia Projektów Budownictwa Ogólnego powstała w 1958 r. Wchodziła w skład struktury organizacyjnej katowickiego „Miastoprojektu", miała jednak dużą autonomię.

ściśle z konstruktorem Włodzimierzem Feiferkiem. Praca tej dwójki zaowocowała szeregiem hal wystawowych i sportowych, m.in. w Chorzowie, Opolu, Jastrzębiu Zdroju i Sosnowcu, w których zastosowali nowatorskie konstrukcje stalowe i żelbetowo-stalowe.

Potrzeba budowy nowego gmachu DOKP w Katowicach wynikała z niewystarczającej powierzchni biurowej, którą w tym mieście dysponowały Polskie Koleje Państwowe[6]. J. Gottfried pracę nad projektem rozpoczął po wewnętrznym konkursie zorganizowanym w „Miastoprojekcie" Katowice. Uczestniczył w nim także Stanisław Kwaśniewicz[7], jednak rywalizację tę wygrał J. Gottfried[8]. Razem z Gottfriedem pracował nad nią także Zbigniew Rzepecki[9]. Koncepcja zakładała wzniesienie wieżowca z towarzyszącym mu zespołem niskich pawilonów. Korpus biurowy miał mieć formę załamanego pośrodku prostopadłościanu, co dawałoby rzut zbliżony formą do bumerangu. Intensyfikacja prac projektowych, ale już bez udziału Rzepeckiego, nastąpiła w 1962 r., a projekt był ukończony trzy lata później[10]. Konstrukcję obliczył Włodzimierz Feiferek wraz z L. Marchwickim.

Od początku brano pod uwagę lokalizację w pobliżu skrzyżowania najważniejszych w mieście arterii komunikacyjnych biegnących z północy na południe i ze wschodu na zachód. Na początku lat sześćdziesiątych XX w. przebudowano układ drogowy, wybudowano rondo. Okolica ta po II wojnie światowej, w odróżnieniu od międzywojennego forum Katowic w pobliżu gmachu Sejmu Śląskiego, była kreowana na nowe centrum miasta. Likwidacja istniejącej w tym miejscu huty „Marta", zabudowań folwarku i wielu innych obiektów o charakterze produkcyjno-magazynowym, a także wyburzenie zabudowań przyrynkowych pozwoliły na wprowadzenie nowego kształtu urbanistycznego tej części miasta[11].

6 PKP zajmowało biura w budynkach przy starym dworcu kolejowym na ul. Dworcowej.

7 Stanisław Kwaśniewicz, architekt, pracownik katowickiego „Miastoprojektu", autor projektów m.in. Biura Wystaw Artystycznych, Osiedla Paderewskiego, Biblioteki Śląskiej w Katowicach oraz licznych obiektów sakralnych.

8 Relacja Jerzego Gottfrieda, marzec 2016 r.

9 A. Jur., *Z rysownicy architekta*, „Trybuna Robotnicza" 1961, nr 262, s. 6. Za wskazanie tego artykułu dziękuję dr Anecie Borowik.

10 W spisach projektów Henryk Buszko i Aleksander Franta podawali, że w 1956 r. projektowali budynek DOKP. Jerzy Gottfried twierdzi, że taki fakt nie miał miejsca, że był to projekt dla DOKP, jednak nie był jej siedzibą. Z kolei M. Król podaje, że Jerzy Gottfried bez udziału Henryka Buszki i Aleksandra Franty pracował nad projektem gmachu dyrekcji w latach 1955–1966 – M. Król, *Problemy urbanistyczno-architektoniczne przebudowy centrum Katowic w latach 1954–1980 (Wybrane zagadnienia projektowo-realizacyjne)*, [w:] *Z dziejów sztuki Górnego Śląska i Zagłębia Dąbrowskiego*, red. E. Chojecka, Katowice 1982, s. 59.

11 P. Jaworski, A. Syska, *Socmodernistyczne centrum Katowic,* „Herito" 2015, nr 18, s. 166–179.

il. 2: Katowice, pomnik Powstańców Śląskich, hala widowiskowo-sportowa „Spodek" i biurowiec DOKP (fot. z arch. Jerzego Gottfrieda)

Rondo na skrzyżowaniu al. Armii Czerwonej (obecnie Wojciecha Korfantego) i ul. Feliksa Dzierżyńskiego (obecnie Walentego Roździeńskiego) stało się jednym z najważniejszych miejsc w Katowicach – nie ze względu na wzniesione w jego pobliżu budynki, ale przede wszystkim jako węzeł komunikacyjny.

Prace nad uporządkowaniem tej przestrzeni przybrały na sile na początku lat sześćdziesiątych. Początkowo zajęto się samym rondem, pod którym otwarto przejście podziemne[12]. W jego sąsiedztwie, w miejscu parku zamkowego, odsłonięto pomnik Powstańców Śląskich[13]. Naprzeciwko niego powstała Hala Widowiskowo-Sportowa „Spodek"[14] wraz z lodowiskiem, hotelem, salą gimnastyczną i basenem oraz na końcu wieżowiec DOKP (**il. 2**). Sąsiedztwo było nad wyraz

12 Projekt Aleksander Niepokojczycki i Wiktor Lipowczan, 1962–1964.

13 Zrealizowana forma Pomnika Powstańców Śląskich jest wynikiem konkursu rzeźbiarskiego, który wygrał artysta Gustaw Zemła wraz z architektem Wojciechem Zabłockim.

14 Projekt Hali Widowiskowo-Sportowej „Spodek" został wyłoniony w konkursie architektonicznym ogłoszonym w 1959 r. przez Stowarzyszenie Architektów Polskich. Wygrała go praca architektów warszawskiego Biura Studiów i Projektów Typowych Budownictwa Przemysłowego Macieja Gintowta i Macieja Krasińskiego. Za konstrukcję byli odpowiedzialni Wacław Zalewski i Andrzej Żórawski.

il. 3: Katowice, biurowiec DOKP, jadalnia (fot. z arch. Jerzego Gottfrieda)

silne, zarówno pod względem ideowym – pomnik Powstańców Śląskich, jak i pod względem formalnym – „Spodek". W momencie powstawania koncepcji biurowca zaczęto budować Halę Widowiskowo-Sportową „Spodek", a pomnika jeszcze nie było. W założeniu biurowiec miał wpasować się w towarzystwo „Spodka", który ze swoją obłą formą był na tyle silnym elementem przestrzennym, że każda dodatkowa obłość musiałaby z góry przyjąć straconą pozycję. Podobnie było z pomnikiem, choć na trochę mniejszą skalę. Pomnik odsłonięto w 1967 r. i wówczas projektant postanowił dopracować wykończenie elewacji bocznych, z których jedna stanowić miała tło dla pomnika. Jak twierdzi J. Gottfried: *to nie mogło ze sobą konkurować, a musiało współgrać*[15].

Architekt od samego początku procesu projektowania postawił na prostotę i zaproponował maksymalnie nieskomplikowaną bryłę składającą się z dwóch części. Wyróżnikiem budynku była jego wysokość – 90 m, dzięki której był najwyższym budynkiem w Katowicach – przynajmniej przez kolejne osiem lat[16].

15 Relacja Jerzego Gottfrieda, styczeń 2015 r.

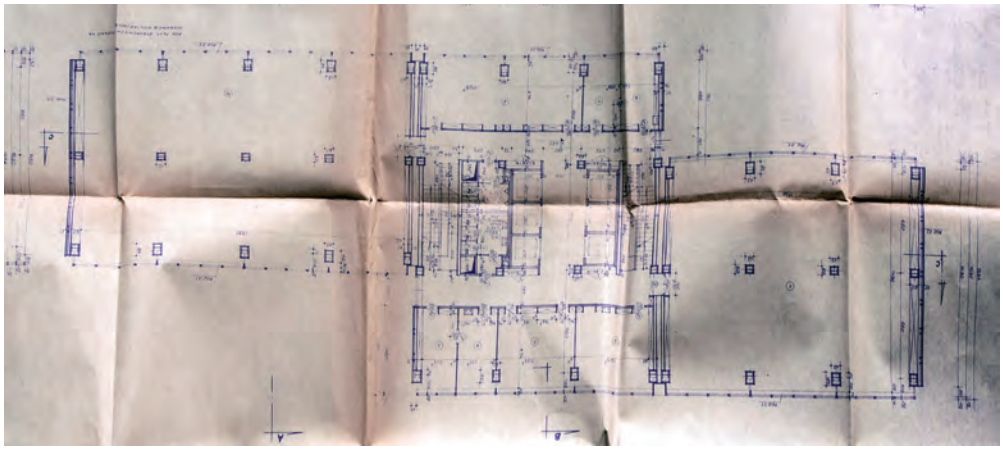
16 W 1982 r. oddano do użytku wieżowce „Stalexportu" przy ul. Adama Mickiewicza zaprojektowane przez Georgo Gruićića i wyższe o ok. 9 m.

il. 4: Katowice, biurowiec DOKP, budowa (fot. z arch. Jerzego Gottfrieda)

Projektant podzielił dość bogaty program funkcjonalny na części, które uwzględnił w przestrzennej dyspozycji budynku. Obiekt podzielił pod względem wysokości wyodrębniając niską partię socjalną oraz wysoki korpus. Pierwszą część rozdzielił korpusem i po stronie wschodniej umieścił salę zebrań, jadalnie z kuchnią oraz przychodnię lekarską (**il. 3**). Ta partia została założona na rzucie zbliżonym do litery „A". Skrajne skrzydło tej partii zyskało dwie kondygnacje, pozostałe tylko jedną. Zachodnia partia została ukształtowana w formie wydłużonego, parterowego prostopadłościanu. W niej znajdowały się pokoje hotelowe. Elewacja zewnętrzna tego budynku została pozbawiona okien, pokoje były doświetlone od strony patio dzielącego go od korpusu, dzięki czemu były także wyizolowane akustycznie. Część niska zyskała układ grzebieniowy w celu maksymalnego zaopatrzenia pomieszczeń w światło dzienne, ściany zostały wymurowane z cegły, zastosowano monolityczne stropy i schody. Elewacje tej części zostały oblicowane płytami piaskowca. Niskie pawilony gmachu miały pełnić rolę optycznego cokołu wieżowca. Projektant przyrównał je do krepidomy, czyli podstawy greckiej świątyni[17].

J. Gottfried największy nacisk położył na korpus, któremu, nadając formę wieżowca, zarezerwował najważniejsze znaczenie przestrzenne. W nim właśnie umieścił zespół funkcji biurowych. Rzut wieżowca został oparty o dwa prostokąty, które zestawione ze sobą nachodzą na siebie jednym narożnikiem. Analogicznie została rozwiązana bryła złożona z dwóch prostopadłościanów. Uskok miał za zadanie rozbicie długich na ponad 60 m elewacji i wyeliminowanie wrażenia

17 Notatka Jerzego Gottfrieda o budynku DOKP sporządzona w 2013 r. Maszynopis w archiwum architekta.



il. 5: Katowice, biurowiec DOKP, rzut pierwszego piętra (fot. Iwona Wander)

monotonii. Korpus miał konstrukcję stalową opartą o szkielet złożony ze słupów rozstawionych na siatce 6,6 x 6,6 m i spoczywających na nich belkach (**il. 4**). Na takim ustroju zamontowano prefabrykowane stropy i schody[18]. Ze względu na szkody górnicze[19] budynek został posadowiony na żelbetowym fundamencie skrzyniowym, którego płyta miała grubość 0,8 m.

Rzut części biurowej został podzielony na trzy części – dwie skrajne przeznaczono na biura, środkowa pełniła rolę komunikacyjną i socjalną (**il. 5**). Poszczególne kondygnacje obsługiwało sześć wind[20], które znajdowały się w obrębie niewielkiego hallu. Klatki schodowe znajdowały się z tyłu wind; zostały rozwiązane w bardzo interesujący sposób. Zastosowano dwubiegowe schody, proste z podestem, ale zdwojone, dzięki czemu łatwiejsze było przechodzenie pomiędzy kondygnacjami z jednej strony biurowca na drugą, bez konieczności obchodzenia wind. Trójdzielny układ każdej kondygnacji umożliwiał wprowadzenie efektywnej organizacji komunikacji zarówno w obrębie całego budynku, jak i w obrębie poszczególnych pięter, co niwelowało zatory w przypadku ewakuacji (**il. 6**).

W nowym budynku DOKP w Katowicach zastosowano innowacyjną formę organizacji pracy, co było nowością w polskim myśleniu o projektowaniu biurowców. Jej założenia zostały opracowane przez zespół Towarzystwa Naukowego Organizacji i Kierownictwa w Warszawie kierowany przez Franciszka Jaźwińskiego[21]. Polegały one przede wszystkim na wykorzystaniu przestrzeni otwartych,

18 Dokumentacja projektowa znajduje się w archiwum Jerzego Gottfrieda oraz w Archiwum Państwowym w Katowicach (MIASTOPROJEKT Katowice Przedsiębiorstwo Projektowania Budownictwa Miejskiego, zespół nr 437, sygn. 1/477–520).

19 W niewielkiej odległości znajdowała się Kopalnia Węgla Kamiennego „Katowice".

20 Zainstalowano dźwigi osobowe wyprodukowane przez amerykańską firmę OTIS.

21 *Najwyższy gmach w woj. katowickim*, „Trybuna Robotnicza" 1965, nr 270, s. 2.

il. 6: Katowice, biurowiec DOKP, schody (fot. Anna Syska)

bez wydzielania poszczególnych pokoi (**il. 7**). *W 21 dużych salach* [...] *ulokowanych zostanie 65 proc. pracowników* [...]. *Szczególną zaletą projektu jest możliwość kształtowania wielkości poszczególnych pomieszczeń – w zależności od potrzeb użytkownika i zmiennych form organizacji jego służb*[22]. Na jednej kondygnacji z otwartymi biurami znajdowały się dwie sale, mniejsza o powierzchni ok. 250 m^2 i druga o powierzchni o ok. 100 m^2 większej[23]. Przestrzeń miała być podzielona za pomocą lekkich, przesuwnych ścianek działowych; w rzeczywistości były to meble biurowe oraz kwiaty. Część pomieszczeń biurowych rozwiązano jako wydzielone niewielkie pokoje, jednak były one przeznaczone głównie dla kadry kierowniczej i nadzorczej. W podobny sposób zorganizowano bibliotekę, archiwum, sortownię poczty, pokoje cichej pracy, pokoje przyjęć i inne. Nowa organizacja pracy natrafiła na opór pracowników, którzy domagali się wydzielenia przestrzeni, co z biegiem czasu zrealizowano za pomocą płyt kartonowo-gipsowych[24].

Wnętrze zostało bardzo ascetycznie udekorowane. Jego ozdobami były okładziny ścian hallów wykonane ze świętokrzyskiego marmuru Zygmuntówka zwanego salcesonem, a w niektórych pomieszczeniach zamontowano boazerie wykonane z fornirowanej sklejki (**il. 8**). Całość dopełniono prostymi meblami tapicerowanymi i fornirowanymi. Pierwotnie planowane było zainstalowanie

22 Tamże.

23 M. Bulsa, G. Grzegorek, B. Witaszczyk, *Domy i gmachy Katowic,* Katowice 2013, s. 226.

24 Tamże.

klimatyzacji, jednak koszty budowy przekroczyły pierwotny budżet i w ramach oszczędności zrezygnowano z niej.

Niezmiernie istotny stał się problem rozwiązania ścian szczytowych wieżowca. Budynek od strony południowej już w trakcie budowy stał się tłem korespondującym z rzeźbiarską formą Pomnika Powstańców Śląskich. Dlatego też boki biurowca obłożono prefabrykowanymi, betonowymi płytami o profilowanej powierzchni, montowanymi na stalowym stelażu. Przy pełnym oświetleniu ściany te wyglądały na gładkie, jednak przy niewielkim kącie padania promieni słonecznych uwidaczniał się na nich interesujący efekt światłocieniowy, przypominający regularny, geometryczny raster. Sprawiło to, że budynek wyglądał inaczej w różnych porach dnia i roku.

Elewacje dłuższe rozwiązano jako ściany osłonowe, zrealizowane w prefabrykowanym systemie aluminiowym wykonanym przez „Mostostal" w Zabrzu. Na konstrukcji z metalowych kształtowników zamocowano dwupoziomowe okna, które ułożone jedno obok drugiego tworzyły pasy. Pasy międzyokienne obłożono blachą trapezową. W tej sposób elewacje te rozczłonkowano prostymi, poziomymi podziałami.

il. 7: Katowice, biurowiec DOKP, przestrzeń biurowa (fot. z arch. Jerzego Gottfrieda)

Jedynym dekoracyjnym elementem obiektu były przestrzenne kompozycje wykonane z ciosów piaskowca[25]. Znajdowały się one tuż przy wieżowcu i domykały patia po obu jego stronach. Duże, prostopadłościenne bloki kamienne o przekroju czworoboku i ośmioboku zostały ułożone jeden na drugim, tworząc monumentalne, ale abstrakcyjne rzeźby (**il. 9**).

Budynek funkcjonował do 2011 r.[26] Niemodernizowany i nieremontowany niszczał, a jego funkcja, ze względu na atrakcyjną lokalizację, ograniczona została do stelaża na wielkoformatowe reklamy. Pierwsze pomysły na przebudowę biurowca pojawiły się w 2010 r. – wówczas planowano jego modernizację i nadbudowę oraz wybudowanie obok 35-piętowego wieżowca. Było to pokłosiem umowy podpisanej przez PKP z firmą deweloperską Hines Polska. Projekt architektoniczny wyszedł spod ręki Helmuta Jahna[27]. Do realizacji umowy jednak nie doszło. W 2013 r. obiekt został sprzedany firmie TDJ Estate, która ogłosiła,

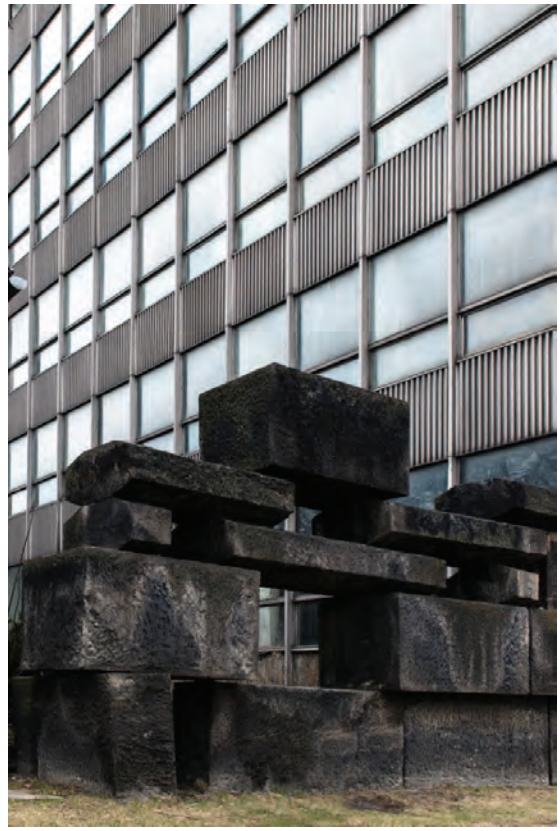
il. 8: Katowice, biurowiec DOKP, wystrój wnętrza (fot. z arch. Jerzego Gottfrieda)

25 Nie jest znane nazwisko twórcy, wiadomo jedynie, że był to któryś z warszawskich artystów.

26 M. Bulsa, G. Grzegorek, B. Witaszczyk, *Domy i gmachy* ..., s. 227.

27 Tamże.

że w miejscu wieżowca powstaną dwa kolejne. Projekt zlecono bytomskiej pracowni architektonicznej „Medusa Group"[28], która zaproponowała wieżowce, ale ułożone równolegle do ulicy Walentego Roździeńskiego, a nie do al. Wojciecha Korfantego. W 2014 r. rozpoczęto rozbiórkę biurowca; ukończono ją jesienią kolejnego roku (**il. 10**), a wiosną 2016 r. przystąpiono do prac budowlanych[29].



il. 9: Katowice, biurowiec DOKP, kompozycja z ciosów piaskowca (fot. Iwona Wander)

Katowicki biurowiec DOKP był niewątpliwie wyjątkowym obiektem na architektonicznej mapie miasta, nie tylko ze względu na lokalizację, związaną zarówno z kontekstem znaczeniowym, jaki przestrzennym, ale przede wszystkim na prostą, nieskomplikowaną formę. J. Gottfried przystępując do projektowania gmachu był świadom wyjątkowości zadania, którego się podjął oraz warunków, którym musiał sprostać. Nie zmiernie istotne dla niego było: *zaakcentowanie miejsca przecięcia się podstawowych arterii komunikacyjnych wysokim budynkiem, widocznym z dużej odległości, pełniącym rolę znaku ułatwiającego orientację w terenie* [...]*; uformowanie bryły jednorodnej i stonowanej, nieprzytłaczającej skalą i wystrojem lub ekscentrycznością, nadanie jej odrębnego wyrazu odbiegającego od zabudowy mieszkalnej* [...]*; zróżnicowanie i skontrastowanie wieżowca z formą hali widowiskowej, a nawiązanie do pomnika widoczne w dekoracyjności elewacji szczytowej, stanowiącej dla niego drugi plan i tło oraz związek przestrzenny; stała troska o wpasowanie w istniejące otoczenie, wzajemne zharmonizowanie i uzupełnienie, właściwy klimat, funkcjonalność i zieleń*[30]. Architekt wykazał się pragmatyzmem, który pozwolił wykorzystać możliwości dostępnych materiałów oraz, co ważniejsze,

28 „Medusa Group" pracownia prowadzona przez Łukasza Zagałę i Przema Łukasika.

29 Komentując wyburzenie budynku Jerzy Gottfried stwierdził: *coś musi zostać wyburzone, żeby mogło powstać coś nowego – ale czy lepszego? – to już zobaczymy*.

30 Notatka Jerzego Gottfrieda o budynku DOKP sporządzona w 2013 r. Maszynopis w archiwum architekta.

il. 10: Katowice, biurowiec DOKP, wyburzanie obiektu, 2015 r. (fot. Tomasz Kiełkowski)

przedsiębiorstw budowlanych. J. Gottfried w swoich projektach zawsze bardzo skrupulatnie i dokładnie analizował możliwości funkcjonalne każdego swojego projektu, analizując komunikację wewnątrz budynku, nasłonecznienie, możliwości ewakuacji i wiele innych czynników. Skupiał się na formie, starając się o jak największa prostotę, która byłaby ekonomiczna w budowie i eksploatacji. Razem z inżynierem W. Feiferkiem zastanawiał się także nad doborem optymalnej konstrukcji oraz nad wykorzystaniem materiałów budowlanych. Taka projektowa pedanteria powodowała, że nad projektem spędzał dużo więcej czasu niż jego koledzy, co też było jednym z powodów odejścia od Buszki i Franty. Dzięki takiej drobiazgowości o jego projektach można powiedzieć, że są bardzo dobre. J. Gottfried jest architektem, który nie bał się wprowadzać do swoich projektów rozwiązań nowych, zarówno w kwestii konstrukcji, jak i sposobów rozmieszczenia funkcji.

Założenia projektowe dla budynku DOKP były na tyle jasne, że intencja twórcy była łatwa do odczytanie. *Pod względem przestrzennym budynek spełniać będzie rolę eksponowanego akcentu wysokościowego sygnalizującego skrzyżowanie dwóch głównych osi kompozycyjnych śródmieścia, z jednoczesnym podkreśleniem walorów plastycznych sąsiadującej z nim hali widowiskowo-sportowej*[31].

31 *Najwyższy gmach ...*, s. 1–2.

Na tle zrealizowanych w tym samym czasie w ówczesnym województwie katowickim budynków o funkcji biurowej gmach DOKP wyróżnia się przede wszystkim wertykalną bryłą. Większość zrealizowanych w latach sześćdziesiątych XX w. obiektów miała formę leżącego prostopadłościanu i, co najważniejsze, żelbetową konstrukcję. Wśród nich na pierwszy plan wysuwają się obiekty katowickie: budynek Głównego Biura Studiów i Projektów Przeróbki Węgla „Separator" zaprojektowany przez Stanisława Kwaśniewicza i oddany do użytku w 1968 r.; Dom Prasy wybudowany według projektu Mariana Śramkiewicza w 1966 r. Warto natomiast pochylić się także nad budynkami o wertykalnych bryłach. Zakład Elektroniki Górniczej w Tychach zaprojektowany przez Marka Dziekońskiego w 1965 r., jego katowicki rówieśnik, czyli wieżowiec Przedsiębiorstwa Budownictwa Węglowego (ul. Francuska 70), a także Główny Instytut Górnictwa zaprojektowany przez Karola Sołtykowskiego, Władysława Górskiego i Zygmunta Fagasa zostały podobnie jak DOKP poprzedzone niższymi pawilonami, stanowiącymi optyczną podstawę brył, co stało się bardzo popularną zasadą. Pozwalała ona na wydzielenie funkcji pomocniczych z powtarzalnych kondygnacji części wieżowej. Wymienionym budynkom, w przeciwieństwie do gmachu zaprojektowanego przez J. Gottfrieda, architekci nadali zwarte, nierozczłonkowane formy, które starali się urozmaicać albo poziomymi podziałami na kurtynowych elewacjach lub wielkością otworów okiennych i finezyjnym daszkiem wieńczącym bryłę. Zupełnie inaczej miał wyglądać wieżowiec Biura Projektów Przemysłu Węglowego w Gliwicach autorstwa Mieczysława Brodzińskiego[32], w efekcie niezrealizowany. Na etapie projektu i zaprezentowanej makiety nosił dużą dozę podobieństwa do katowickiego wieżowca kolejowego: prostopadłościenna bryła podbudowana niskim pawilonem, poziome podziały elewacji dłuższych oraz akcenty pionowe w postaci doświetlenia korytarzy na bocznych, brakuje jedynie uskoku.

Charakterystyczne elementy katowickiego biurowca DOKP przywodzą z kolei na myśl *Dreischeibenhaus* wybudowany w latach 1957–1960 w Düsseldorfie, według projektu Helmuta Hentricha i Huberta Petschnigga[33]. Po głębszej analizie rzutów polskiego i niemieckiego przykładu uwidaczniają się różnice – pierwszy składa się z dwóch prostokątów, drugi z trzech, ale wąskich i znacznie wydłużonych, co powoduje ograniczenia w dowolnej organizacji przestrzeni biurowych.

Katowicki gmach DOKP jest przykładem myślenia o budynku biurowym, które w momencie realizacji było zbyt nowatorskie, aby mogło zostać przyjęte bez oporów przez użytkowników i być powielane w innych realizacjach. Budowane jeszcze nawet w latach osiemdziesiątych XX w. budynki biurowe miały układ komórkowy, czyli przestrzeń biurowa była podzielona na niewielkie pokoje.

32 *Regionalny przegląd projektów. Śląska wystawa architektury. 1963*, Katowice 1963, s. 38.

33 V. Karfik, *Budynki biurowe*, Warszawa 1976, s. 189–191.

J. Gottfried udowodnił tym, jak i pozostałymi swoimi projektami, że jest architektem nietuzinkowym i potrafił, wyprzedzając lokalną rzeczywistość, projektować w sposób nieodbiegający od tego, co budowano po drugiej stronie żelaznej kurtyny.

Bibliografia

- Archiwum Państwowe w Katowicach, MIASTOPROJEKT Katowice Przedsiębiorstwo Projektowania Budownictwa Miejskiego (zespół nr 437)

- Bulsa M., Grzegorek G., Witaszczyk B., *Domy i gmachy Katowic,* Katowice 2013
- Gromadzka J., *Gmach Królewskiej Dyrekcji Kolei*, [w:] *Wrocławskie dworce kolejowe*, red. M. Zwierz, Wrocław 2006
- Jastrzębska-Puzowska I., Winter P., *Budynek dawnej Królewskiej Dyrekcji Kolei Wschodniej w Bydgoszczy*, „Materiały do Dziejów Kultury i Sztuki Bydgoszczy i Regionu", zesz. 1, 1996
- Jaworski P., Syska A., *Socmodernistyczne centrum Katowic,* „Herito" 2015, nr 18
- Jur. A., *Z rysownicy architekta*, „Trybuna Robotnicza" 1961, nr 262
- Karfik V., *Budynki biurowe*, Warszawa 1976
- Król M., *Problemy urbanistyczno-architektoniczne przebudowy centrum Katowic w latach 1954–1980 (Wybrane zagadnienia projektowo-realizacyjne)*, [w:] *Z dziejów sztuki Górnego Śląska i Zagłębia Dąbrowskiego*, red. E. Chojecka, Katowice 1982
- *Najwyższy gmach w woj. katowickim*, „Trybuna Robotnicza" 1965, nr 270
- Notatka Jerzego Gottfrieda o budynku DOKP sporządzona w 2013 r. Maszynopis w archiwum architekta
- *Regionalny przegląd projektów. Śląska wystawa architektury. 1963*, Katowice 1963
- Relacje Jerzego Gottfrieda
- Syska A., *Architektura w służbie edukacji. Powojenne budynki katowickich szkół*, [w:] *Katowice w rocznicę uzyskania praw miejskich. Architektura i budownictwo***,** red. A. Barciak, Katowice 2014
- Syska A., *To nie był żaden socrealizm*, [w:] *Socrealizmy i modernizacje*, red. A. Sumorok, Ł. Załuski, Łódź 2016 (w druku)
- Wojtczak K.A., *Gmach Dyrekcji Kolei w Gdańsku*, „Porta Aurea" 2011, nr 10

Anna Syska, A Building that is well though over in every inch. Katowice DOKP office building

Among numerous railway buildings the no longer existing office building of DOKP (District Management of National Railways) in Katowice deserves special attention due to the extraordinary form, functional solutions, and location.

It was designed by Jerzy Gottfried, who worked at Miastoprojekt in Katowice. He started work in 1962. The chosen location for this building was close to today's Roundabout of general Ziętek, near Spodek - a sports and concert hall - which was being built at that time. The architect suggested a high-rise building of simple form, consisting of two vertical flat parallelepipeds with two horizontal forms in front. Architecturally the building complemented the round form of Spodek, balancing it compositionally. During the design process the monument of Silesian uprisings was erected nearby, and the office block was supposed to provide background for the monument.

Jerzy Gottfried designed the building with great care, putting much thought to different aspects of is functionality. The common surface of both parts was devoted to communication, i.e. halls, elevator shafts, and staircases, on both sides there were office spaces. The architect proposed to arrange the office rooms as open spaces, where desks could be separated from each other by light, moveable dividing walls. These

were the first open space offices in Poland. The interior was designed in a simple and economical way, the wooden panels of the elevator hall corresponded with stone panels of entrance hall. The building of Katowice DOKP, which was demolished in 2015, was an example of an office building concept that was ahead of its times and too modern to be accepted easily by the users and repeated at other locations.

Keywords:

Katowice, architecture, 1960s, socialist modernism, DOKP, high rise building, office building

Słowa kluczowe:

Katowice, architektura, lata 60, socmodernizm, dokp, wieżowiec, biurowiec

ANDRZEJ SYNOWIEC
(Uniwersytet Jagielloński w Krakowie)

BLASKI I CIENIE KOLEJOWYCH OBIEKTÓW GASTRONOMICZNYCH NA PRZYKŁADZIE KRAKOWSKICH RESTAURACJI DWORCOWYCH „WARS"

Wprowadzenie

Zadaniem przedsiębiorstw Restauracje Dworcowe „Wars" (RD „Wars") było świadczenie usług gastronomicznych na dworcach kolejowych, autobusowych i innych. Priorytet świadczenia tych usług zapewniało zarządzenie Ministra Komunikacji nr 130 z 12 czerwca 1962 r. w sprawie prowadzenia przez przedsiębiorstwa RD „Wars" działalności gastronomicznej na terenach kolejowych i dworcach autobusowych Wojewódzkich Przedsiębiorstw Państwowej Komunikacji Samochodowej oraz Zarządzenie Ministra Handlu Wewnętrznego i Ministra Komunikacji w sprawie zasad organizacji sieci zakładów gastronomicznych na terenach dworców PKP i PKS (Dziennik Urzędowy Ministra Komunikacji 1961, nr 31, poz. 218)[1].

Krakowskie Restauracje Dworcowe (KRD) „Wars" były jednym z ośmiu przedsiębiorstw w Polsce funkcjonujących pod wspólną nazwą „Wars". Istniały jeszcze „Warsy" w Warszawie, Poznaniu, Łodzi, Gdańsku, Szczecinie, Wrocławiu. Choć były one na pełnym rozrachunku gospodarczym, odpowiedzialność za ich efektywność ponosiło Przedsiębiorstwo Wagonów Sypialnych i Restauracyjnych „Wars" (PWSiR „Wars")[2]. Uprawnienia przedsiębiorstwa prowadzącego wynikały

1 Archiwum Narodowe w Krakowie. Ekspozytura w Spytkowicach (dalej: ANKES), Przedsiębiorstwo Państwowe Krakowskie Restauracje Dworcowe WARS w Krakowie (zespół nr 2129, dalej: PPKRDW), Działalność zakładów gastronomicznych na terenie dworców PKP 0133, [Pismo Dyrektora PP KRD „Wars" Kraków – Dworzec Główny Zbigniewa Obronieckiego do Dyrektora Południowej Dyrekcji Okręgowej Kolei Państwowych w Krakowie Stanisława Pachoty, L. dz. 1297/84, 18 maja 1984 r.].

2 ANKES, PPKRDW, Program działania PWSiR „Wars" na lata 1976–1980, sygn. 1/31, t. 8 (dalej: PDW 8), Program działalności przedsiębiorstwa wagonów sypialnych i restauracyjnych „Wars" na lata 1976–1980 (dalej: PDPW), s. 1 i 9. Tylko w 1975 r. z usług restauracji dworcowych w Polsce skorzystało około 90 mln konsumentów. Zob. tamże, s. 9.

z Zarządzenia Ministra Komunikacji nr 176 z 18 czerwca 1960 r. uzupełnionego Zarządzeniem tegoż Ministra nr 395 z 28 grudnia 1960 r.[3]

W skład przedsiębiorstwa KRD „Wars" w Krakowie pod koniec lat siedemdziesiątych XX w. wchodziły następujące Zakłady: Kraków, Kielce, Rzeszów, Przemyśl, Zakopane, Płaszów, Krzeszowice, Zabierzów i Rudawa, przy czym cztery ostatnie zostały uruchomione w drugiej połowie lat siedemdziesiątych[4]. W późniejszym okresie skład krakowskiego „Warsu" uzupełniły zakłady w Bieżanowie i Zabłociu[5]. Biorąc pod uwagę program rozwoju i modernizacji sieci stacji PKP, w 1976 r. rozpatrywano też możliwość przejęcia punktu gastronomicznego na dworcu PKP w Krynicy i włączenia go w skład KRD „Wars" w Krakowie[6]. Jednak dyrektor krakowskiego „Warsu" Zbigniew Obroniecki w piśmie do PWSiR „Wars" w Warszawie stwierdził, iż przedsiębiorstwo krakowskie nie było zainteresowane przejęciem sieci gastronomicznej na dworcu PKP w Krynicy znajdującym się na terenie działania KRD „Wars", ale w dużej odległości od Krakowa (ponad 230 km)[7].

Obiekty (nie)przyjazne dla podróżnych – godziny otwarcia

Obiekty gastronomiczne mogły być piękne z zewnątrz i swoim wyglądem zachęcać klientów i podróżnych do ich odwiedzenia, ale wydaje się, że równie ważna (jeśli nie ważniejsza) była ich dostępność, tj. przestrzegane godzin otwarcia danych lokali. Chodzi tutaj nie tylko o godziny deklarowane na wywieszce, ale prawdziwe, w których klient mógł dokonać zakupu towarów spożywczych czy innych. W 1976 r. dyrektor krakowskiego „Warsu" Z. Obroniecki pisał w sprawozdaniu do PWSiR „Wars" w Warszawie, iż *dzięki dokładnemu nadzorowi udało się zagwarantować pełne wykorzystanie czasu pracy wszystkich punktów sprzedaży,*

3 ANKES, PPKRDW, Schemat i regulamin organizacyjny Przedsiębiorstwa Wagonów Sypialnych i Restauracyjnych „Wars", Warszawa 1970, Załącznik nr 2: Regulamin organizacyjny Przedsiębiorstwa Wagonów Sypialnych i Restauracyjnych „Wars", s. 4 i 10.

4 Zob. ANKES, PPKRDW, PDW 8, PDPW, Zał[ącznik] nr 2. Punkty handlowe na dworcach kolejowych w Płaszowie, Krzeszowicach, Zabierzowie i Rudawie KRD „Wars" przejął z dniem 11 stycznia 1977 r. od WSS „Społem" Oddział Gastronomia. Zob. ANKES, PPKRDW, Zarządzenia wewnętrzne 1976–1980, sygn. 1/25, t. 4–6 (dalej: ZW 2), t. 4, Zarządzenie wewnętrzne nr 1/77 Dyrektora KRD „Wars" z dnia 17 stycznia 1977 r.

5 ANKES, PPKRDW, Dz[iał] Organizacji 1976–1989. 45/6–8 (dalej: DO), Zarządzenia wewnętrzne 45/6 (dalej: ZW 45/6), Schemat organizacyjny KRD „Wars" w Krakowie. [Załącznik nr 1 do Zarządzenia nr 11/85 Dyrektora Krakowskich Restauracji Dworcowych „Wars" w Krakowie Zbigniewa Obronieckiego z dnia 25 czerwca 1985 r. w sprawie ustalenia struktury organizacyjnej przedsiębiorstwa].

6 ANKES, PPKRDW, PDW 8, PDPW, s. 9.

7 ANKES, PPKRDW, PDW 8, [Pismo Dyrektora KRD „Wars" w Krakowie Zbigniewa Obronieckiego do PWSiR „Wars" w Warszawie, nr NO/2836/76, 29 lipca 1976 r., s. 1].

a w szczególności tych, które czynne były całą dobę[8]. Rzeczywistość chyba nie do końca pokrywała się z zapewnieniami dyrekcji krakowskiej, o czym świadczyły liczne utyskiwania klientów niezadowolonych z czasu pracy zakładów KRD „Wars".

Korespondent „Echa Krakowa" zauważał, iż kawiarnia dworcowa (bar przekąskowy) usytuowana przy peronie drugim na dworcu PKP w Krakowie była czynna tylko w godzinach od 8.00 do 20.00, a przecież ruch pasażerski odbywał się całą dobę[9]. Właściwie 24 godziny na dobę funkcjonował już samoobsługowy bar przekąskowy III kategorii, w który została przekwalifikowana (decyzją komisji złożonej z przedstawicieli Wydziału Handlu, Przemysłu i Usług „Wars" z 21 stycznia 1975 r.) kawiarnia II kategorii[10].

W odpowiedzi „Echu Krakowa" zastępca dyrektora KRD „Wars" Andrzej Lipski informował, iż w pobliżu usytuowane były także restauracja II kategorii i bar samoobsługowy IV kategorii czynne całą dobę, a także wózki peronowe, saturatorowe, kiosk z lodami oraz kiosk z artykułami spożywczymi. Wyjaśniano również, że godziny pracy poszczególnych zakładów były wynikiem przeprowadzanych analiz i z uwagi na niską frekwencję w barze przekąskowym ograniczono godziny jego otwarcia (wcześniej, do 30 maja 1976 r. był czynny w godzinach od 6.30 do 22.00). Ponadto czynna całą dobę restauracja II kategorii, oferująca szeroki wybór dań, wyrobów garmażeryjnych, napoi chłodzących i gorących oraz galanterii cukierniczej, wykorzystywana była jedynie od 40 do 60%[11].

W sierpniu następnego, tj. 1977 r., bar przekąskowy na drugim peronie krakowskiego dworca czynny był już od 6.30 do 20.00, ale to też według autora było za krótko i *zakrawało na kpinę*. Ponadto dziennikarz krakowski piętnował zamknięte kioski „Warsu" na kilku peronach oraz nieczynny rożen we wschodniej części dworca[12]. Dyrekcja krakowskiego „Warsu" wydłużyła następnie czas pracy baru przekąskowego do 22.00, nie widząc podstaw do całonocnej pracy

8 ANKES, PPKRDW, Programy 1977–1981, sygn. 1/31, t. 1–11 (dalej: PRO), [t. 1], Sprawozdanie z realizacji programu wykorzystania rezerw za 1976 r., NOP/428/77, 1 lutego 1977 r., s. 1.

9 (ja), *Krakowskie dworce przed szczytem wyjazdów*, „Echo Krakowa" 1976, nr 133.

10 ANKES, PPKRDW, Zarządz[enia] wewnętrzne 1972–1976, sygn. 1/25, t. 1–3 (dalej: ZW), t. 3, Zarządzenie wewnętrzne nr 7/75 [Dyrektora KRD „Wars" Zbigniewa Obronieckiego], 1 lutego 1975 r.

11 ANKES, PPKRDW, Analiza ekonomiczna. Wycinki z gazet 1977–82, sygn. 1/23–24 (dalej: AEWG), 1/24, Pismo Zastępcy Dyrektora PP KRD „Wars" Kraków – Dworzec Główny Andrzeja Lipskiego do Redakcji „Echa Krakowa" w Krakowie, Nr KRD/NSG/0350/76, 21 czerwca 1976 r., s. 1–2. Jak informował w maju 1976 r. czytelników „Gazety Południowej" Zbigniew Satała, restauracja dworcowa miała być czynna całą dobę tylko z dwiema krótkimi, 15-minutowymi przerwami. Zob. Z. Satała, *Czas nagli, a w handlu i gastronomii wiele opóźnień*, „Gazeta Południowa" 1976, nr 109.

12 (ja), *Szczyt urlopowych wyjazdów*, „Echo Krakowa" 1977, nr 171.

tego punktu gastronomii dworcowej. Zdaniem dyrektora krakowskiego „Warsu" Z. Obronieckiego kioski na peronach zamykano tylko na chwilę w związku z pobieraniem przez bufetowe towaru z garmażerni i kanapkarni[13].

W 1978 r. ten sam korespondent „Echa Krakowskiego" ponownie odnotował zamykanie baru przekąskowego o 20.00, chociaż, jak dodawał, w całym cywilizowanym świecie lokale dworcowe były czynne całą dobę z przerwani tylko na sprzątanie, a w Krakowie w pełni sezonu turystycznego podobną placówkę zamykano bardzo wcześnie[14]. Dziennikarz postanowił też interweniować w Urzędzie Miasta Krakowa. Dyrektor tamtejszego Wydziału Handlu i Usług Czesław Stawarz zwrócił uwagę „Warsowi" na obowiązek przestrzegania godzin otwarcia zakładów gastronomicznych zlokalizowanych na Dworcu Głównym PKP ustalonych Zarządzeniem nr 9/77 Prezydenta Miasta Krakowa, tzn. całą dobę. Dziennikarz sprawdził, czy coś się zmieniło w tym względzie, i z żalem stwierdzał, że bar przekąskowy przy peronie nr 2 zamykano codziennie o 21.00. Napisał: *Tak więc przepisy sobie, a życie toczy się nadal*[15].

Dyrekcja „Warsu" poczuła się niezwykle dotknięta sformułowaniem dziennikarza, iż *krakowski „Wars" nie kocha klientów*. Uważała, że było ono krzywdzące dla jej pracowników, którzy w trosce o zaspokojenie zwiększonego popytu w okresie wzmożonego ruchu turystycznego pracowali bardzo intensywnie, rezygnując najczęściej z urlopów wypoczynkowych w tym czasie. Natomiast odnośnie samego baru przekąskowego stwierdzono, iż był on czynny przez cały rok od 6.00 do 22.00, jednak trudności kadrowe wynikające ze zwolnień chorobowych pracowników spowodowały, iż skrócono czas pracy zakładu do 20.00 (potem wydłużono do 21.00, a docelowo miał być otwarty do 22.00). Główny specjalista do spraw produkcyjno-handlowych krakowskiego „Warsu" Kazimierz Rzepecki zaprezentował też ofertę całodobową „Warsu", wobec czego nie było konieczności wydłużenia czasu pracy baru przekąskowego[16]. Odpowiedź dyrekcji krakowskiego „Warsu" na zarzuty dziennikarskie została opublikowane na łamach „Echa Krakowa"[17].

Piętnowano także nieczynny często na krakowskim dworcu kolejowym bufet nr 6 (oprócz kanapek, napojów itp. można w nim było kupić także świeże kwiaty,

13 ANKES, PPKRDW, AEWG, Wycinki z gazet dotyczące „Warsu" 1976 r., 1977 r., 1978 r., 1979 r, sygn. 1/24 (dalej: 1/24), [Pismo Dyrektora PP KRD „Wars" Kraków – Dworzec Główny Zbigniewa Obronieckiego do PWSiR w Warszawie, nr NSG/3283/77, 5 września 1977 r.].

14 (ja), *Krakowski „Wars" nie kocha klientów*, „Echo Krakowa" 1978, nr 165.

15 ANKES, PPKRDW, AEWG, sygn. 1/24, [Notatka dziennikarza „Echa Krakowa"].

16 Tamże, [Pismo Głównego Specjalisty do spraw produkcyjno-handlowych PP KRD „Wars" Kraków – Dworzec Główny Zbigniewa Rzepeckiego do Redakcji „Echa Krakowa" w Krakowie, nr HG/3820/78, 3 sierpnia 1978 r.].

17 (ja), *Interweniowaliśmy i...*, „Echo Krakowa" 1978, nr 179.

dlatego też nazwany został przez dziennikarza „Echa Krakowa" kioskiem z kwiatami). Szczególnie dawało się to odczuć w niedzielę, gdyż wielu traciło, zdaniem korespondenta prasowego, świetną okazję do nabycia na dworcu kwiatów[18]. Dyrekcja stwierdziła, iż bufet miał być czynny codziennie od 8.00 do 20.00, jednak z początkiem lipca 1978 r. przez trzy dni był otwarty tylko do 16.00, a chwilowe skrócenie jego czasu pracy spowodowane było trudnościami kadrowymi. Dodawano również, że dostępne w ciągłej sprzedaży kwiaty stanowiły doskonałą okazję do zakupu dla wszystkich chętnych witających i żegnających swoich najbliższych[19].

Sprawą nieczynnego punktu, w którym sprzedawano frytki, postanowiła zająć się Dyrekcja KRD „Wars" w grudniu 1975 r. Kwestia dotyczyła zamknięcia obiektu w okresie świąt, co było niezgodne z zarządzeniem Dyrekcji KRD „Wars". Dyrektor Z. Obroniecki polecił Dyrekcji Zakładu w Krakowie wyciągnąć konsekwencje służbowe w stosunku do osób materialnie odpowiadających za kiosk[20]. Nieczynne obiekty KRD „Wars" w wyznaczonych godzinach wykazywały też kontrole wewnętrzne przedsiębiorstwa. Przykładowo dworcowy bufet nr 8 w Krakowie, który miał być czynny w godzinach od 8.00 do 19.00, 26 listopada 1976 r. był zamknięty już o godzinie 18.05. Także dnia następnego o godzinie 10.00 jeszcze go nie otwarto[21]. Bufet Nr 2 w dniu 29 września 1976 r. miał być czynny od 9.00. Kontrola o 9.15 stwierdziła obecność tylko kartki z informacją, że będzie czynny o 10.00. Okazało się, że bufetowa w ogóle w tym dniu do pracy nie przyszła, a jej pomocnica otwarła punkt o 10.30[22]. 6 stycznia 1977 r. kontrola wewnętrzna

18 (az), *Niedziela na Głównym*, „Echo Krakowa" 1978, nr 154.

19 ANKES, PPKRDW, AEWG, sygn. 1/24, [Pismo głównego specjalisty do spraw produkcyjno-handlowych PP KRD „Wars" Kraków – Dworzec Główny Zbigniewa Rzepeckiego do Redakcji „Echa Krakowa" w Krakowie, nr HG/3711/78, 24 lipca 1978 r.].

20 ANKES, PPKRDW, Protokoły kontroli 1974–1977, sygn. 1/19, t. 1–5 (dalej: PzK), t. 1, [Pismo Dyrektora PP KRD „Wars" Kraków-Dworzec Główny Zbigniewa Obronieckiego do Kierownika Zakładu RD „Wars" Kraków, nr NR/093/5201/75, 29 grudnia 1975 r.].

21 ANKES, PPKRDW, PzK, Kraków. Protokoły kontroli 1975–1976, sygn. 1/19, t. 2 (dalej: KT 2), Protokół lustracji przeprowadzonej w dniu 26 listopada 1976 r. od godz. 18.00 do 20.35 w Zakładzie Kraków I i Kraków I przez Dyrektora Przedsiębiorstwa Ob. Obronieckiego Zbigniewa i rewidenta zakładowego Ob. Bul Romanę; tamże, Notatka służbowa spisana na okoliczność przeprowadzenia lustracji w dniu 27 listopada 1976 r. na punktach sprzedaży peronowej Zakładu Kraków Nr I przez rewidenta zakładowego oraz Sekcję Gastronomiczną w godzinach od 9.00 do 11.00, 29 listopada 1976 r.].

22 ANKES, PPKRDW, PzK, t. 1, Protokół kontroli przeprowadzonej w Zakładzie Kraków I w dniach 29 września 1976 r., 5 października 1976 r. i 8 października 1976 r. przez rewidenta Ob. Romanę Bul działającego na podstawie zarządzenia przeprowadzenia rewizji nr 1 z dnia 14 września 1976 r.

stwierdziła zamknięcie bufetu nr 10 bez podania informacji wyjaśniającej[23]. Podobnie było z krakowskim dworcowym bufetem nr 8 nieczynnym 4 listopada 1977 r. już o godzinie 18.15[24].

Dyrekcja krakowskiego „Warsu" apelowała o dokładne przestrzeganie ustalonych godzin otwarcia lokali gastronomicznych, a w stosunku do osób samowolnie dokonujących zmian w godzinach pracy polecała kierownikom Zakładów wyciągać konsekwencje służbowe[25]. Natomiast pracownicy bufetów peronowych, gdy na krótki okres zamykali obiekt, powinni bezwzględnie zostawiać stosowną informację dla klientów[26]. A takiej nie stwierdzono np. w wypadku peronowego bufetu nr 1 w Rzeszowie, który był z niewiadomych przyczyn zamknięty podczas sierpniowej kontroli wewnętrznej o godzinie 8.50[27].

Zdarzały się przypadki, że zziębnięci pasażerowie nie mogli skorzystać z usług danego lokalu gastronomicznego „Warsu", gdyż był on zamknięty. Problem ten poruszył też na łamach „Dziennika Polskiego" Bruno Miecugow[28]. Kierownik Zakładu Kraków – Dworzec Główny Lidia Słowik odpowiedziała, iż było to spowodowane przerwą na sprzątanie sali oraz sygnalizowała problem śpiącego na stołach *elementu społecznego*[29]. Dyrekcja KRD „Wars" mocno podkreślała, że przerwy w funkcjonowaniu lokali na sprzątanie sal konsumpcyjnych to bezwzględna konieczność[30].

Możliwość całodobowej konsumpcji w krakowskiej restauracji dworcowej docenił natomiast korespondent „Gazety Południowej", który pisał, że była ona

23 ANKES, PPKRDW, PzK, Protokoły z kontroli Zakładu RD „Wars" Kraków 1977, sygn. 1/19, t. 5 (dalej: PKZ 5), Sprawozdanie nr 1/77 z kontroli przeprowadzonej w dniu 6 stycznia 1977 r. przez rewidenta zakładowego Ob. Romanę Bul i referenta do spraw gastronomicznych Ob. Barbarę Lemek, 11 stycznia 1977, s. 3.

24 Tamże, Sprawozdanie nr 56/77 z kontroli przeprowadzonej w dniu 11 listopada 1977 r. przez rewidenta zakł[adowego] i pracowników Sekcji Gastronomicznej w Zakładzie Kraków, 5 listopada 1977 r., s. 1–2.

25 ANKES, PPKRDW, PzK, t. 1, [Pismo Dyrektora KRD „Wars" Kraków Zbigniewa Obronieckiego do Kierownika Zakładu RD „Wars" Kraków I Ireny Faber, nr KRD/RZ/093/9/76, 19 października 1976 r.].

26 ANKES, PPKRDW, PzK, PKZ 5, [Pismo Kierownika Zakładu Kraków – Dworzec Główny KRD „Wars" do Dyrekcji KRD „Wars" w Krakowie, 14 czerwca 1977 r.].

27 ANKES, PPKRDW, Protokoły kontroli 1974–1977, sygn. 1/19, t. 6–10 (dalej: PK 1/19), Notatki służbowe za rok 1977, t. 10 (dalej: NS 10), Notatka służbowa nr 27/77 z rewizji gospodarczej przeprowadzonej w KRD „Wars" w Rzeszowie w dniach 16–18 sierpnia 1977 r. przez rewidenta zakładowego Romanę Bul działającego na podstawie zarządzenia nr 8/77 z dnia 15 sierpnia 1977 r., s. 6.

28 B. Miecugow, *Monarchowie*, „Dziennik Polski" 1977, nr 262.

29 ANKES, PPKRDW, AEWG, sygn. 1/24, [Pismo Kierownika Zakładu Kraków – Dworzec Główny Lidii Słowik do Dyrekcji KRD „Wars" w Krakowie, 25 listopada 1977 r.].

30 Tamże, [Pismo Dyrektora PP KRD „Wars" Kraków Dworzec Główny Zbigniewa Obronieckiego do PWSiR w Warszawie, nr NSG/2270/78, 11 kwietnia 1978 r.

chyba jedyną taką placówką w Krakowie i korzystali z niej nie tylko podróżni, ale i stali mieszkańcy królewskiego miasta. Dodawał również, że stałym bywalcem restauracji był *element społeczny*, z którym pracownicy „Warsu" mieli dużo problemów[31].

Kompromitacją „Warsu" nazwał reporter „Echa Dnia" zamknięcie wszystkich obiektów „Warsu" na dworcu PKP w Kielcach 3 lutego 1978 r. około godziny 19.30. Jako powód podano zmianę personelu i przekazywanie kasy[32]. O wyjaśnienie tej sprawy zwróciła się do „Warsu" w Krakowie Dyrekcja PWSiR „Wars" z Warszawy, podkreślając, że praktyki zakładu kieleckiego uniemożliwiały podróżnym korzystanie z placówek gastronomii kolejowej i budziły powszechne niezadowolenie podróżnych. Należało więc zmienić organizację pracy, aby potrzeby społeczeństwa nie były lekceważone[33].

Dyrekcja krakowskiego „Warsu" wyjaśniła, iż półgodzinną przerwę w działalności kieleckiego zakładu, trwającą od 19.30 do 20.00, przeznaczono niemal w całości na sprzątanie sali konsumpcyjnej (zamiatanie, mycie i osuszanie posadzki, mycie stolików). Była ona konieczna ze względu na całodobowe otwarcie zakładu, a nie wchodziło w grę sprzątanie podczas wydawania posiłków konsumentom. Dodatkowo w tym czasie zaopatrywano stoiska w potrawy i towary oraz przeprowadzano zmiany personelu obsługującego. Przerwy w działalności zakładu więc nie przeznaczono tylko, jak sugerowała to notka prasowa, do tej ostatniej czynności, ani też nie była ona przejawem złej organizacji pracy czy lekceważenia potrzeb społeczeństwa. Co więcej, chwilowe zamknięcie lokalu spowodowane było troską o kulturę spożycia posiłków i miało na celu zapewnienie estetycznego i higienicznego wyglądu sali konsumpcyjnej. Dyrekcja dodawała również, że nie można było rozdzielić godzin zamknięcia baru i kawiarni, ponieważ znajdowały się one w jednym pomieszczeniu. W czasie tej półgodzinnej przerwy klienci i pasażerowie mogli się zaopatrzyć w kanapki, wyroby cukiernicze i napoje w bufetach peronowych[34].

31 A. Ziem., *Szwarc, mydło i powidło czyli magazyn stacyjny*, „Kolejarz" 1977, 19 listopada.

32 (inf), *Reporterski zwiad „Echa". Realia i nadzieje w podróży*, „Echo Dnia" 1978, nr 28.

33 ANKES, PPKRDW, AEWG, sygn. 1/24, [Pismo Dyrekcji PWSiR w Warszawie do Dyrektora Przedsiębiorstwa Restauracji Dworcowych „Wars" w Krakowie, WSR-5/9/58/78, 1 marca 1978 r.].

34 Tamże, [Pismo Kierownika KRD PP Kraków – Dworzec Główny Zakład w Kielcach Franciszka Jurkiewicza do Redakcji „Echa Dnia" w Kielcach, 14 lutego 1978 r.]; tamże, [Pismo głównego specjalisty do spraw produkcyjno-handlowych PP KRD „Wars" Kraków – Dworzec Główny Zbigniewa Rzepeckiego do PWSiR „Wars" w Warszawie, 13 marca 1978 r.; tamże, [Pismo Dyrektora PP KRD „Wars" Kraków – Dworzec Główny Zbigniewa Obronieckiego do Dyrekcji Rejonowych Kolei Państwowych w Kielcach, Nr KRD/NSG/1337/78, 7 marca 1978 r.].

Kolejna krytyczna notatka w „Echu Dnia" ukazała się 20 marca 1979 r. i tym razem odnosiła się do przerwy porannej. Dziennikarz przedstawiał częstą sytuację na dworcu w Kielcach. Po godzinie 7.00, a więc w porze śniadaniowej, setki podróżnych, wśród których przeważała młodzież, chciały skorzystać z usług „Warsu" na dworcu, jednak w tym czasie, tj. od 7.00 do 8.00, była przerwa na sprzątanie. Podróżni musieli więc wybierać inne lokale gastronomiczne. Pytał więc retorycznie, czy była to najlepsza pora na zamykanie zakładu[35].

Dyrekcja KRD „Wars" w Krakowie postanowiła tym razem zainterweniować i zmienić godziny przerw. Po szczegółowym przeanalizowaniu rozkładu jazdy pociągów pasażerskich na stacji PKP Kielce oraz uwzględnieniu własnych możliwości organizacyjnych postanowiono zmienić czas pracy kuchni i bufetu na dworcu w Kielcach i ustalić nowe godziny otwarcia zakładu, tj. od 21.00 do 8.00 i od 9.00 do 20.00[36]. Trzeba nadmienić, iż kierownictwo zakładu kieleckiego informowało wcześniej Sekcję Gastronomiczną „Wars" w Krakowie, iż Naczelnik Stacji w Kielcach zamierzał czynić starania o wprowadzenie trzeciej przerwy na sprzątanie zgodnie z zaleceniami kontroli ministerialnej[37].

Szybko jednak, gdyż już 31 maja 1979 r., postanowiono zmienić godziny handlu w Zakładzie w Kielcach, który był teraz czynny od 8.00 do 19.00 i od 20.00 do 7.00. Miało to związek z wprowadzeniem letniego rozkładu jazdy pociągów osobowych i zdaniem kierownika Zakładu w Kielcach Franciszka Jurkiewicza, było korzystne. Przerwy zostały ustalone przy udziale Naczelnika Stacji Pozaklasowej w Kielcach, Kierownika Spółdzielni Usługowej Kolejarzy w Lublinie[38].

Jakież więc było zdziwienie dociekliwego reporter „Echa Dnia", który ponownie wybrał się któregoś wrześniowego poranka 1979 r. na dworzec w Kielcach i stwierdził, że o 7.00 „Wars" znów był zamknięty z powodu sprzątania, z tą tylko różnicą, iż wywieszka powiadamiała o godzinach przerw w pracy kolejowej gastronomii[39]. Redakcja „Echa Dnia" została poinformowana o nowych godzinach otwarcia Zakładu w Kielcach. Do informacji dołączono uzasadnienie tej decyzji[40].

35 (S), *Kielecki poranek*, „Echo Dnia" 1979, nr 62.

36 ANKES, PPKRDW, AEWG, sygn. 1/24, [Pismo głównego specjalisty do spraw produkcyjno-handlowych PP KRD „Wars" Kraków – Dworzec Główny Zbigniewa Rzepeckiego do Redakcji „Echa Dnia" w Kielcach, KRD/HG/207/79, 14 maja 1979 r.].

37 Tamże, [Pismo Kierownika Zakładu w Kielcach KRD „Wars" PP w Krakowie – Dworzec Główny Franciszka Jurkiewicza do Dyrekcji KRD „Wars" w Krakowie, 10 maja 1979 r.

38 Tamże, [Pismo Kierownika Zakładu w Kielcach – Dworzec Główny PKP KRD „Wars" Franciszka Jurkiewicza do Działu Planowania i Organizacji KRD „Wars" w Kielcach, 10 maja 1979 r.].

39 (S), *Kielecki poranek. 7.00 na Dworcu PKP*, „Echo Dnia" 1979, nr 2032. Zob. też (BEJ), *Kielecki poranek. Na dworcu – po staremu*, „Echo Dnia" 1979, nr 214.

40 ANKES, PPKRDW, AEWG, sygn. 1/24, [Pismo Głównego Specjalisty do spraw produkcyjno-handlowych PP KRD „Wars" Kraków – Dworzec Główny Zbigniewa Rzepeckiego do Redakcji „Echa Dnia" w Kielcach, nr KRD/HG/993/78, 9 listopada 1979 r.].

Wyposażenie i stan techniczny obiektów

O użyteczności i funkcjonalności obiektów gastronomicznych decydowało też ich wyposażenie i stan techniczny, które ułatwiały bądź utrudniały pracownikom „Warsu" obsługę klientów[41]. Poza tym decydowały o warunkach pracy, a te nierzadko były bardzo niekorzystne, jak chociażby na Dworcu Głównym PKP w Krakowie. Przykładowo korespondent „Gazety Południowej" zwracał uwagę na fakt wykonywania obowiązków przez ponad 300 pracowników dworcowej gastronomii w Krakowie, gdzie magazyny, kuchnia oraz część pomieszczeń biurowych mieściły się w podziemiach restauracji[42]. Jeżeli chodzi o samą kuchnię, w której pracowała spora część załogi, to np. w jednym małym pomieszczeniu podziemnym przygotowywano do 15 tys. kanapek dziennie. Z kuchni usytuowanej jedną kondygnację poniżej parteru transportowano za pomocą windy potrawy, które następnie sprzedawano w restauracji dworcowej. Warto wspomnieć, że około 60% sprzedawanych potraw stanowiło produkcję własną „Warsu"[43].

Przeprowadzona w 1974 r. przez pracowników Dyrekcji KRD „Wars" lustracja podległych zakładów gastronomicznych wykazała, że zarówno kierownicy placówek, jak i szefowie kuchni nie dbali o prawidłową obsługę, a także stan techniczny maszyn i urządzeń chłodniczych i gastronomicznych. Zauważono wśród nich brak rozeznania co do stanu technicznego posiadanego parku maszynowego w poszczególnych zakładach. Nieznajomość prawidłowego sposobu obsługi maszyn i urządzeń wykazywał również cały personel, o czym świadczyły powyrywane zamki i klamki w urządzeniach chłodniczych oraz nadmiernie oszronione zamrażalniki, będące rezultatem niesystematycznego rozmrażania urządzeń. Dlatego też Dyrekcja KRD „Wars" wydała polecenie wszystkim kierownikom podległych placówek dokonania przeglądów maszyn i urządzeń w obecności zatrudnionych konserwatorów-mechaników. Sprzęt niesprawny miał być niezwłocznie oddany do naprawy. Polecono także sporządzić grafik wykonanych napraw i konserwacji przez mechaników, a w zakładach

41 Oczywiście z punktu widzenia klienta najważniejsze były też: stopień zaopatrzenia obiektów gastronomicznych w artykuły spożywcze, dostępność dań i napojów, jakość obsługi itp. Problematyka ta, ze względów objętościowych, została pominięta w niniejszym tekście. O serwowanych potrawach i jakości obsługi w KRD „Wars" zob. A. Synowiec, *Z teki skarg i wniosków konsumenckich – Krakowskie Restauracja Dworcowe „Wars" w drugiej połowie lat siedemdziesiątych XX w.*, [w:] *Sukcesy i porażki kolei w Polsce 1918–1989*, red. M. Kapias, D. Keller, Rybnik 2015, s. 297–326. Natomiast szerzej o tym, co, jak i gdzie Polacy jedli, oraz o systemie produkcji i dystrybucji głównych produktów żywnościowych w PRL zob. B. Brzostek, *PRL na widelcu*, Warszawa 2010.

42 (En), *Krakowski „Wars" – od kuchni*, „Gazeta Południowa" 1977, nr 183.

43 (js), *Kłopoty i osiągnięcia „Warsu". Kulinarne potrzeby podróżnych stale rosną...*, „Echo Krakowa" 1977, nr 181.

przeprowadzić dla wszystkich pracowników instruktaż prawidłowej obsługi maszyn i urządzeń chłodniczych i gastronomicznych[44].

O wykazywanie większej troski o maszyny i urządzenia techniczne podczas ich eksploatacji zaapelował też inspektor Najwyższej Izby Kontroli (NIK) Edward Dobranowski podczas narady produkcyjnej 4 maja 1977 r. Wezwał również do wcześniejszego zapobiegania awariom sprzętu, co pozwoli przedłużyć jego żywotność[45]. Uchybienia i zaniedbania w stanie technicznym użytkowanych maszyn i urządzeń w przedsiębiorstwach gastronomicznych należały do najczęściej stwierdzanych problemów podczas kontroli NIK[46]. Dyrekcja KRD „Wars" powoływała specjalne komisje, których zadaniem było dokonywanie przeglądów wszystkich urządzeń gastronomicznych i chłodniczych pod kątem ich przydatności i wykorzystania w produkcji. Obowiązkiem kierownictwa zakładów była ścisła współpraca z taką komisją sprawdzającą stan urządzeń[47].

W celu utrzymania właściwego stanu technicznego maszyn i urządzeń gastronomicznych oraz ich bieżącej konserwacji KRD „Wars" podpisywało umowy z wyspecjalizowanymi przedsiębiorstwami państwowymi, które dokonywały napraw, remontów i konserwacji. Ponadto „Wars" posiadał własną brygadę mechaników-konserwatorów, którzy na bieżąco starali się usuwać powstające usterki i tym samym usprawniać pracę personelu[48]. 31 marca 1976 r. założono specjalną książkę zleceń dla pracowników grupy remontowej. Poszczególne punkty sprzedaży wpisywały usterki lub awarie maszyn, a pracownicy, wykonując dane zlecenie, odnotowywali ten fakt w książce, która stanowiła też podstawę do rozliczenia i oceny pracy brygady[49].

Tylko w wyjątkowych sytuacjach remonty zlecano firmom prywatnym. Taka sytuacja zdarzyła się np. w latach 1961–1962, kiedy to remont trzonu kuchennego

44 ANKES, PPKRDW, ZW, t. 1, Zarządzenie wewnętrzne nr 86/74 w sprawie prawidłowej eksploatacji i konserwacji maszyn i urządzeń gastronomicznych [Dyrektora KRD „Wars" Zbigniewa Obronieckiego], 20 sierpnia 1974 r.

45 ANKES, PPKRDW, ZW 2, t. 4, Protokół narady produkcyjnej z dnia 4 maja 1977 r.

46 ANKES, PPKRDW, DO, Zarządzenia wewnętrzne 1976 r., Ustalenia negatywne kontroli NIK, s. 1.

47 Zob. np. ANKES, PPKRDW, DO, ZW 45/6, Zarządzenie nr 21/87 Dyrektora Krakowskich Restauracji Dworcowych „Wars" w Krakowie [Zbigniewa Obronieckiego] z dnia 16 września 1987 r. w sprawie powołania Komisji do spraw przeglądu urządzeń gastronomicznych i chłodniczych.

48 ANKES, PPKRDW, Program ochrony mienia 1978, sygn. 1/31, t. 5 (dalej: POM 5), Załącznik nr 2. Część opisowa [do Informacji z wykonania branżowego programu ochrony mienia społecznego i zapobieganiu niegospodarności za rok 1977], nr 0257/3/78, 14 stycznia 1978 r., s. 1; tamże, [Pismo Dyrektora KRD „Wars" w Krakowie Zbigniewa Obronieckiego do PWSiR „Wars" w Warszawie, nr NO/2136/77, 2 lipca 1977 r., s. 5].

49 ANKES, PPKRDW, PRO, [t. 1], Informacja dotycząca wykonania poszczególnych zadań „Program wykorzystania rezerw w roku 1976".

czteropalnikowego w przedsiębiorstwie wykonał prywatny Zakład Ślusarko-Mechaniczny. Nietypowy charakter prac spowodował, iż wszystkie poproszone o to firmy uspołecznione odmówiły podjęcia się tego zadania i ostatecznie zlecono je zakładowi prywatnemu[50].

W tym wypadku prace remontowe i konserwatorskie często przebiegały sprawnie i bez żadnych zakłóceń[51]. Niejednokrotnie jednak współpraca z zewnętrznymi wykonawcami prac konserwatorskich oraz naprawiających maszyny i urządzenia „Warsu" nie była dobra. Np. RD Kielce zawarły umowę z Powiatową Spółdzielnią Elektryków, która miała dbać o wszystkie urządzenia chłodnicze w zakładzie przemyskim. Przedsiębiorstwo nie wypełniało swych zadań i znaczna część urządzeń chłodniczych była stale nieczynna i niesprawna. Zakład RD „Wars" w Kielcach nie posiadał zatrudnionego na stałe konserwatora[52]. Z powodu braku odpowiedniej konserwacji znaczna część maszyn i urządzeń gastronomicznych w Zakładzie kieleckim była w połowie lat siedemdziesiątych XX w. niesprawna[53]. W celu zlikwidowania usterek wynikających z nieodpowiedniej konserwacji technicznej zatrudniono dodatkowo, z początkiem 1976 r., ślusarza (na 1/2 etatu). Usterki sanitarne zlecano do usunięcia Spółdzielni Pracy z Krakowa, a związane z wentylacją – Spółdzielni Remontowo-Budowlanej. Remonty

50 ANKES, PPKRDW, Tabele analityczne. Plany 1958–1964, sygn. 1/1, t. 1–2 (dalej: TAP), t. 1: Tabele analityczne wykonania planu (dalej: TAWP), Analiza działalności gospodarczej przedsiębiorstwa Krakowskie Restauracje Dworcowe „Wars" za okres 1962 r., s. 12; tamże, Sprawozdanie z realizacji inwestycji i kapitalnych remontów [KRD „Wars w 1961 r.], s. 2.

51 Zob. np. ANKES, PPKRDW, TAP, TAWP, Analiza kompleksowa działalności gospodarczej przedsiębiorstwa Krakowskie Restauracje Dworcowe „Wars" za rok 1963, s. 13.

52 ANKES, PPKRDW, Protokoły kontroli 1975–1978, sygn. 1/11, t. 1–3 (dalej: PK), Protokoły kontroli Zakładu RD „Wars" w Kielcach. T. 2 (dalej: KIE 2), Protokół rewizji gospodarczej obejmującej okres od dnia 1 stycznia 1974 r. do dnia 18 października 1975 r., 18 października 1975 r. (dalej: PzRG), Protokół rewizji gospodarczej branży gastronomicznej przeprowadzonej w Przedsiębiorstwie Krakowskich Restauracji Dworcowych „Wars" Zakład w Kielcach w czasie od 12 września do 18 października 1975 r. przez st[arszego] rewidenta PWSiR „Wars" w Warszawie Jana Kuźmiczuka działającego na podstawie zarządzenia rewizji nr 27 z dnia 11 września 1975 r. s. 11. Zob. też ANKES, PPKRDW, PK, KIE 2, Protokół rewizji gospodarczej obejmującej okres od dnia 1 lutego 1974 r. do dnia 31 lipca 1974 r., 31 lipca 1974 r., Protokół Nr 5 z rewizji gospodarczej przeprowadzonej od dnia 25 czerwca 1974 r. godz. 7.00 do dnia 31 lipca 1974 r. godz. 18.00 przez: 1) st[arszego] rewidenta – Ob. Krystynę Walusiak, 2) st[arszego] inwentaryzatora – Ob. Skwarczyńską Marię, 3) st[arszego] instruktora do spraw gastronomii – Ob. Ludmiłę Moskal działających na podstawie zarządzenia rewizji nr 5 z dnia 24 czerwca 1974 w Zakładzie Kielce, s. 4.

53 ANKES, PPKRDW, PK, KIE 2, [Pismo Dyrektora PWSiR „Wars" w Warszawie do Dyrektora KRD „Wars" w Krakowie Zbigniewa Obronieckiego, WSR-16/46/75, 30 października 1975 r., s. 1].

wind powierzano Rzemieślniczej Spółdzielni Pracy Metalowców w Kielcach[54]. W zakładzie w Rzeszowie kierownictwo zatrudniło na 1/2 etatu konserwatorów na bieżąco zajmujących się naprawą, konserwacją maszyn i urządzeń chłodniczych, hydraulicznych, instalacji elektrycznej oraz dźwigów[55].

W niektórych wypadkach naprawa urządzeń przysparzała dużych problemów. Tak było z automatami do produkcji i sprzedaży wody sodowej. Były to drogie urządzenia zakupione z importu po 46 304 zł za sztukę. Rewizja przeprowadzona w KRD „Wars" w lutym 1974 r. wykazała brak należytej konserwacji i nieodpowiednie usytuowanie dwóch takich sprzętów. W wyniku niegospodarności przedsiębiorstwo ponosiło straty związane z ich użytkowaniem. Dyrektor PWSiR Józef Pączek zobowiązał krakowski „Wars" do niezwłocznego zabezpieczenia przed zniszczeniem urządzeń oraz umieszczenia ich w odpowiednich pomieszczeniach dworcowych, aby były eksploatowane przez cały rok, jak to się odbywało w RD we Wrocławiu czy Szczecinie. Natomiast sugestię przeznaczenia tych automatów dla załogi zakładu w Krakowie przy czynnej wytwórni wód gazowanych dyrekcja warszawska uznała za ekonomicznie nieuzasadnioną[56].

Kilkakrotnie zmieniano termin oddania do eksploatacji automatów do produkcji i sprzedaży wody sodowej. Wcześniej miały być jeszcze odmalowane oraz poddane pracom konserwacyjno-adaptacyjnym[57]. Następnie postanowiono oddać automaty w ajencję; ajent stwierdził jednak, że nie da się ich uruchomić. Przekazano je więc do naprawy wyspecjalizowanemu przedsiębiorstwu w Krakowie – to jednak z braku części zamiennych nie podjęło się wykonania zlecenia. Dyrekcja KRD „Wars" czyniła też starania w celu naprawy automatów na terenie innych województw (Wrocław, Szczecin, Poznań, Rzeszów), jednak bezskutecznie. Postanowiono więc jeszcze naprawić automaty sposobem gospodarczym z użyciem własnej brygady remontowej. W przyszłości w podobnym przypadku, jak informowano PWSiR „Wars" w Warszawie, zostaną przekazane innemu przedsiębiorstwu lub do likwidacji[58]. Jak stwierdziła następnie w listopadzie 1975 r.

54 Tamże, [Pismo Dyrektora KRD „Wars" w Krakowie Zbigniewa Obronieckiego do PWSiR „Wars" w Warszawie, NR/093/4581/76, 19 stycznia 1976 r., s. 2–3].

55 ANKES, PPKRDW, PK 1/19, Protokoły kontroli Zakładu RD „Wars" Rzeszów, t. 6 (dalej: PKZR 6), Protokół rewizji gospodarczej obejmującej okres od dnia 3 marca 1975 r. do dnia 5 kwietnia 1975 r., 5 kwietnia 1975 r., s. 24; tamże, Protokół rewizji gospodarczej obejmującej okres od dnia 3 marca 1975 r. do dnia 13 marca 1976 r., 13 marca 1976 r.

56 ANKES, PPKRDW, PzK, t. 1, [Pismo Dyrektora Józefa Pączka do PWSiR w Warszawie do KRD „Wars" w Krakowie, nr WSR-16/21/74, 19 marca 1964 r., s. 1–2].

57 Tamże, [Pismo Dyrektora KRD „Wars" Zbigniewa Obronieckiego do PWSiR „Wars" w Warszawie, nr 1937/RD/Kr/R/74, 30 kwietnia 1974 r., s. 1].

58 Tamże, [Pismo Dyrektora KRD „Wars" Zbigniewa Obronieckiego do PWSiR „Wars" w Warszawie, KRD/NR/2103/74, 13 lipca 1974 r., s. 2]; tamże, [Pismo Kieronika Działu Administracyjno-Technicznego KRD „Wars" Kazimierza Kleśnego do Rewidenta Zakładowego KRD „Wars", 23 kwietnia 1974 r.].

wizytująca KRD „Wars" starszy rewident Cecylia Kiszka automaty do produkcji wody sodowej naprawiono częściowo[59]. Udało się natomiast KRD „Wars" własnymi siłami i w całości wyremontować w 1976 r. i doprowadzić do używalności wszystkie wózki saturatorowe w liczbie 11[60].

Coraz częściej też przedsiębiorstwa państwowe odmawiały wykonawstwa remontów maszyn i urządzeń gastronomicznych albo nie wywiązywały się z zadeklarowanych terminów umów. Przykładowo w 1960 r. trudno było znaleźć wykonawcę remontu wózka akumulatorowego (łącznie z baterią), co też doprowadziło do przekroczenia planu nakładów na remonty kapitalne w danym roku (o 1800 zł, a więc 4%). Ostatecznie remont wózka wykonały Kolejowe Zakłady Zabezpieczenia Ruchu i Łączności z Wrocławia, a baterii – Przedsiębiorstwo Dozoru i Akumulatorów (Oddział Katowice)[61].

Jak twierdził starszy rewident PWSiR „Wars" Jerzy Chmielowski, wytworzyła się nienormalna sytuacja, utrudniająca codzienną pracę zakładów należących do KRD „Wars", polegająca na tym, że maszyny z Zakopanego, Krakowa czy Kielc trzeba było wykonawcy dostarczyć np. do Przedsiębiorstwa Robót Mechanicznych (PRM) do Rzeszowa. Natomiast PRM z Krakowa albo dawało odpowiedź negatywną, albo w ogóle nie odpowiadało na zapytania w sprawie remontu maszyn. Oddany do naprawy do Zakładów Metalowych we Wrocławiu dystrybutor do napoju firmowego odesłano po roku niesprawny, a na reklamacje i monity nie odpowiadano[62]. Także np. zakład w Przemyślu zniszczone i zużyte krzesła wysyłał do naprawy do Krakowa, ponieważ, jak tłumaczył kierownik placówki Stanisław Artym, w Przemyślu nie było odpowiedniego wykonawcy[63]. Do naprawy oddano

59 Tamże, Protokół w związku z wydanym zaleceniem pokontrolnym w dniu 3 maja 1974 r. L.dz. WSR-16/23/74 przez Dyrekcję Przeds[iębiorstwa] Wagonów Syp[ialnych] i Restaur[akcyjnych] „Wars" w Warszawie, 4 listopada 1975 r., s. 1.

60 ANKES, PPKRDW, PzK, Protokół kontroli rewidenta PWSiR 1976, sygn. 1/19, t. 3 (dalej: PKR 3), Wyjaśnienie do protokołu z rewizji doraźnej przeprowadzonej w czasie 8 do 15 czerwca 1976 r. w KRD „Wars" w Krakowie przez Jerzego Chmielowskiego, st[arszego] rewidenta PWSiR „Wars" w Warszawie, nr NO/2573/76, 5 czerwca 1976 r.

61 ANKES, PPKRDW, TAP, TAWP, Analiza wykonawstwa na odcinku remontów kapitalnych 1960–1961 r.

62 ANKES, PPKRDW, PzK, PKR 3, Protokół rewizji doraźnej przeprowadzonej w czasie od 8 do 15 czerwca 1976 r. w przedsiębiorstwie Krakowskie Restauracje Dworcowe „Wars" w Krakowie oraz w podległych zakładach (Kraków, Kielce, Przemyśl i Rzeszów) przez Jerzego Chmielowskiego, st[arszego] rewidenta PWSiR „Wars" w Warszawie, działającego na podstawie zarządzenia rewizji nr 37 z dnia 7 czerwca 1976 r., 15 czerwca 1976 r., s. 3.

63 ANKES, PPKRDW, PK, Protokoły kontroli RD Przemyśl, t. 1 (dalej: PRZ 1), [Pismo Kierownika Zakładu „Wars" w Przemyślu Stanisława Artyma do KRD „Wars" w Krakowie, 7 października 1977 r., s. 2].

też niezwłocznie 20 krzeseł, które zakład w Kielcach otrzymał z Dyrekcji KRD „Wars"[64].

W połowie lat sześćdziesiątych XX w. Dyrektor KRD „Wars" Edward Szumański określał stan posiadanego przez przedsiębiorstwo parku maszynowego jako dobry, co nie znaczy, że nie mógł być lepszy. Dyrektor PWSiR „Wars" z Warszawy Tadeusz Ruciński apelował o modernizowanie i wprowadzanie nowych maszyn, aby przez coraz większą automatyzację uzyskiwać lepsze wyniki gospodarcze[65]. Maszyny i urządzenia gastronomiczne szybko się jednak zużywały. W połowie lat siedemdziesiątych XX w. przedsiębiorstwo posiadało już przestarzały park maszynowy. Wskaźnik zużycia znacznej ich części przekraczał 50%. Niektóre z nich można było wyremontować, a te już zużyte i wyeksploatowane powinny być zastąpione nowymi[66]. Dlatego KRD „Wars" zwracały się do PWSiR „Wars" w Warszawie z prośbą o przydział nowych maszyn i urządzeń[67]. Dyrekcja warszawska w odpowiedzi poleciła wystąpić w formie pisemnej do działów Zaopatrzenia i Techniczno-Inwestycyjnego Zarządu Przedsiębiorstwa, co też uczyniła[68]. Jednakże składane zamówienia na maszyny i urządzenia gastronomiczne były realizowane tylko w minimalnym stopniu. Przykładowo na objęty planem inwestycyjnym na 1976 r. zakup ośmiu sztuk maszyn i urządzeń krakowski „Wars" otrzymał

64 ANKES, PPKRDW, PK, KIE 2, [Pismo Kierownika Zakładu w Kielcach Franciszka Jurkiewicza do KRD „Wars" w Krakowie, 30 czerwca 1977 r., s. 1].

65 ANKES, PPKRDW, Bilanse 1962–1966, sygn. 1/8, t. 1–5 (dalej: BIL 1–5), t. 5, Protokół nr 7 narady bilansowej przeprowadzonej w dniu 30 kwietnia 1966 r. w Przedsiębiorstwie Restauracje Dworcowe „Wars" w Krakowie zgodnie z Zarządzeniem Ministra Finansów z dnia 5 stycznia 1960 r., s. 2.

66 ANKES, PPKRDW, PzK, PKR 3, Protokół rewizji doraźnej przeprowadzonej w czasie od 8 do 15 czerwca 1976 r. w przedsiębiorstwie Krakowskie Restauracje Dworcowe „Wars" w Krakowie oraz w podległych zakładach (Kraków, Kielce, Przemyśl i Rzeszów) przez Jerzego Chmielowskiego, st[arszego] rewidenta PWSiR „Wars" w Warszawie, działającego na podstawie zarządzenia rewizji Nr 37 z dnia 7 czerwca 1976 r., 15 czerwca 1976 r., s. 2; ANKES, PPKRDW, PK, Protokół rewizji przeprowadzonej w dniach od 16 listopada 1977 do 6 stycznia 1978 r. przez mgr J. Smugarzewskiego i J. Żelazko 1977–1978, sygn. 1/11, t. 3 (dalej: PRK 3), Protokół rewizji gospodarczej przeprowadzonej w dniach od 16 listopada 1977 r. do 6 stycznia 1978 r. [w przedsiębiorstwie KRD „Wars" w Krakowie] przez mgra Janusza Smugarzewskiego i Józefa Żelazko, specjalistów do spraw rewizji PWSiR, 6 stycznia 1978 r. (dalej: PRGK), s. 3; tamże, Załącznik nr 1: Analiza stanów środków trwałych; ANKES, PPKRDW, ZW 2, t. 4, Protokół narady produkcyjnej z dnia 4 maja 1977 r.

67 ANKES, PPKRDW, PzK, Protokół rewizji gospodarczej KRD „Wars" w Krakowie 1976–1977, sygn. 1/19, t. 4 (dalej: PRG 4), [Pismo Dyrektora KRD „Wars" Zbigniewa Obronieckiego do PWSiR „Wars" w Warszawie, nr NR/093/1726/76, 30 kwietnia 1976 r., s. 1].

68 Tamże, [Pismo Dyrekcji PWSiR „Wars" w Warszawie do Dyrekcji KRD „Wars" w Krakowie, nr WSR-16/39/76, 13 lipca 1976 r.]; tamże, [Pismo Dyrekcji KRD „Wars" w Krakowie do PWSiR „Wars" w Warszawie, nr NR/055/2725/76, 13 sierpnia 1976 r].

tylko samochód dostawczy, a w roku następnym z dziewięciu sztuk – otrzymano tylko trzy[69].

W celu zaopatrzenia krakowskiego „Warsu" w maszyny i urządzenia prowadzone też były rozmowy Inspekcji NIK z kierownictwem Działu Zaopatrzenia PWSiR „Wars", zarówno w Warszawie, jak i w Krakowie – lecz bez większych rezultatów. W latach 1976–1977 własnym staraniem zakupiono: dwa automaty do produkcji i sprzedaży lodów, komorę chłodniczą, wiatę stalową, dźwig towarowy skośny, sześć szaf chłodniczych i trzy pawilony gastronomiczne. Jednak potrzeby były większe, czego dowodziły właśnie zalecenia pokontrolne NIK[70].

Kierownicy zakładów mogli dokonywać zakupów przedmiotów nietrwałych do użytkowania o wartości jednostkowej nieprzekraczającej 500 zł (małocennych), jak również od 500 zł do 3000 zł, jednak po uprzednim uzyskaniu zgody dyrektora i kierownika sekcji techniczno-administracyjnej. Zgoda tego ostatniego była też konieczna do realizacji zakupów materiałów i usług w sektorze gospodarki nieuspołecznionej[71].

Preferowano nabywanie mniejszych urządzeń (oraz zastawy stołowej, materiałów pomocniczych itp.) w hurtowniach artykułów technicznych lub bezpośrednio u producentów, eliminując do niezbędnego minimum zakupy w sklepach detalicznych[72]. Trzeba zaznaczyć, że jeżeli chodzi o zastawę stołową i drobny sprzęt to starano się, aby zakłady były wyposażone w niego według trzykrotnej rotacji w stosunku do liczby miejsc konsumpcyjnych. Z tym jednak było różnie, np. kontrola przeprowadzona w 1975 r. w zakładzie w Rzeszowie – Dworzec Główny wykazała bardzo duże braki w tym względzie[73].

69 ANKES, PPKRDW, PK, PRK 3, PRGK, Załącznik Nr 2: Realizacja inwestycji KRD „Wars" w Krakowie na okres od 1 stycznia 1976 r. do 30 września 1977 r.; ANKES, PPKRDW, PK, PRK 3, [Pismo Dyrektora KRD „Wars" Zbigniewa Obronieckiego do PWSiR „Wars" w Warszawie, nr NR/094/6/78, 28 lutego 1978 r., s. 1–2]; tamże, [Pismo Kierownika Sekcji Technicznej KRD „Wars" w Krakowie do Sekcji Kontroli i Inwentaryzacji KRD „Wars" w Krakowie, 20 lutego 1978 r., s. 1–2].

70 Tamże, Załącznik nr 3: Część opisowa dotycząca realizacji inwestycji na okres od 1 stycznia 1976 r. do 30 września 1977 r.; tamże, [Pismo Dyrektora PWSiR „Wars" Stanisława Kryszkiewicza do Dyrektora KRD „Wars" w Krakowie Zbigniewa Obronieckiego, WSR-16/7/78, 27 stycznia 1978 r., s. 2].

71 ANKES, PPKRDW, ZW 2, t. 6, Zarządzenie nr 13/80 Dyrektora Krakowskich Restauracji Dworcowych „Wars" w Krakowie [Zbigniewa Obronieckiego] z dnia 10 września 1980 r.

72 ANKES, PPKRDW, PRO, [t. 1], Sprawozdanie z realizacji programu wykorzystania rezerw za 1976 rok, NOP/428/77, 1 lutego 1977 r., s. 3.

73 ANKES, PPKRDW, PK 1/19, PKZR 6, Protokół rewizji gospodarczej obejmującej okres od dnia 3 marca 1975 r. do dnia 5 kwietnia 1975 r., 5 kwietnia 1975 r., s. 25–26; tamże, Pismo Dyrektora PWSiR „Wars" w Warszawie Józefa Pączka do Dyrektora KRD „Wars" w Krakowie, WSR-16/16/75, 21 kwietnia 1975 r., s. 4 i 7.

Sukcesywnie natomiast w KRD „Wars" likwidowano najbardziej wyeksploatowane urządzenia gastronomiczne, a do użytku wprowadzano nowe[74]. Starano się niepotrzebnie nie gromadzić zużytego i niesprawnego sprzętu, który zajmował miejsce i niejednokrotnie przeszkadzał w codziennej pracy[75].

Sekcja Techniczna KRD „Wars" dokonywała cyklicznych kontroli zakładów gastronomicznych. Sprawdzaniu podlegały stan techniczny danego obiektu oraz maszyn i urządzeń gastronomicznych, stopień ich zużycia oraz stan sanitarny pomieszczeń produkcyjnych i handlowych. Kontrolowano też estetykę kompozycji i elementów dekoracyjnych w przekonaniu, że odgrywają one ważną rolę w zachęcaniu klientów do korzystania z usług „Warsu"[76]. Także liczne kontrole bhp i ppoż. oraz dokonywane przez Społeczne Komisje Przeglądowe KRD „Wars" zwracały uwagę na stan techniczny i sanitarny obiektów[77].

Regularnie w zakładach KRD „Wars" wykonywano remonty, które miały poprawiać warunki pracy, funkcjonalność pomieszczeń, ich stan sanitarny itp. W związku z remontami w salach restauracyjnych i bufetach zakładano nawet obniżenie możliwości obrotowych i produkcyjnych[78]. Tak było np. w wypadku

74 ANKES, PPKRDW, POM 5, Załącznik nr 2. Część opisowa [do Informacji z wykonania branżowego programu ochrony mienia społecznego i zapobieganiu niegospodarności za rok 1977], Nr 0257/3/78, 14 stycznia 1978 r., s. 1; tamże, [Pismo Dyrektora KRD „Wars" w Krakowie Zbigniewa Obronieckiego do PWSiR „Wars" w Warszawie, Nr NO/2136/77, 2 lipca 1977 r., s. 5].

75 Tamże, [Pismo Kierownik Działu Zaopatrzenia i Administracji KRD „Wars" Marii Budacz do Sekcji Organizacji i Planowania KRD „Wars", 12 stycznia 1978 r.]; ANKES, PPKRDW, PRO, Program poprawy efektywności zasobów surowcowych. Decyzja Nr 94/75 Prezydium Rządu; sygn. 1/31, t. 3 (dalej: PPE) [Pismo Głównego Specjalisty do spraw produkcyjno-handlowych KRD „Wars" w Krakowie Kazimierza Rzepeckiego do PWSiR „Wars" w Warszawie, Nr HZA 3313/78, 1 sierpnia 1978 r.]; ANKES, PPKRDW, PRO, PPE, [Pismo Dyrektora KRD „Wars" w Krakowie Zbigniewa Obronieckiego do PWSiR „Wars" w Warszawie, nr NO/0143/I/1/78, 20 lutego 1978 r., s. 3].

76 ANKES, PPKRDW, POM 5, [Pismo Kierownika Sekcji Technicznej KRD „Wars" Kazimierza Kleśnego do Działu Organizacji i Planowania KRD „Wars", (brak numeru, brak daty).

77 ANKES, PPKRDW, Program działania KRD „Wars" 1978. 1/31. T. 6, Meldunek St[arszego] Inspektora BHP KRD „Wars" [Bożeny Jagło] z realizacji programu działalności w 1978 r., 4 kwietnia 1979 r.; ANKES, PPKRDW, Program działania KRD „Wars" 1979. 1/31. t. 7, Program działania BHP i ppoż. na rok 1980.

78 ANKES, PPKRDW, BIL 1–5, t. 2, Protokół sporządzony dnia 11 marca 1963 r. w Przedsiębiorstwie Krakowskie Restauracje Dworcowe „Wars" z posiedzenia Komisji Weryfikacyjnej w sprawie badania sprawozdania finansowego za rok 1962 powołanej pisemnie z dnia 23 lutego 1963 r., nr WSR 13b/1/323/63 przez Dyrektora Przedsiębiorstwa Wagonów Sypialnych i Restauracyjnych „Wars" zgodnie z postanowieniem Uchwały Nr 187 Rady Ministrów z dnia 12 maja 1959 r., s. 1; tamże, Uzasadnienie realności planu sprzedaży na rok 1962 w stosunku do wykonania sprzedaży w roku 1961; tamże, Protokół Nr 2 z narady bilansowej odbytej w dniu 18 marca 1963 r. w Przedsiębiorstwie Krakowskie Restauracje Dworcowe „Wars" w Krakowie zgodnie z Zarzą-

planowanej modernizacji bufetu na dworcu krakowskim. Przewidując jego zamknięcie na około 1,5 miesiąca, w 1963 r. plan sprzedaży obniżono o około 600 tys. zł[79]. Wszystkie zlecenia na wykonanie dostaw, robót i usług oraz robót i remontów budowlanych na rzecz KRD „Wars" były normowane specjalną szczegółową instrukcją wewnętrzną Dyrekcji KRD „Wars"[80].

Kontrola kuchni dworcowej w Krakowie w 1976 r. wykazała ogólny brak drobnego sprzętu kuchennego oraz zniszczone i poobijane garnki; oprócz tego wybite szyby w oknach i brudne lampy sufitowe[81]. Dyrekcja KRD „Wars" poleciła zakładowi jak najszybciej doposażyć obiekt w nowe garnki i pokrywy, a zniszczone i pobijane wycofać z użycia[82]. Zakładowi w Przemyślu doskwierał brak pieca elektrycznego do pieczenia drobiu[83].

Kontrola porządkowo-sanitarna przeprowadzona w placówkach „Warsu" na dworcu w Krakowie w 1980 r. wykazała usterkę frytkownicy w bufecie nr 10. Urządzenie służące do zdalnego zamykania pokrywy frytkownicy zamykało jej otwór zaledwie w 25%, co mogło stanowić zagrożenie dla obsługi. W bufecie nr 7 usytuowanym na Dworcu PKS źle osadzony odpływ umywalki powodował wylewanie się wody na podłogę, co groziło poślizgnięciem się pracowników i uszkodzeniem ciała. Dodatkowo bufet ten wyposażony był tylko w jeden piec kuchenny oraz starą zepsutą lodówkę, którą bezzwłocznie należało wymienić na nową. W bufecie nr 5 (też na dworcu PKS) przeciekał zlewozmywak i woda ciągle wylewała się na podłogę. W obiekcie „Rożno" stan techniczny rożna na szaszłyki budził spore zastrzeżenia – jego gniazdo elektryczne groziło porażeniem, a obudowa

dzeniem Ministra Finansów z dnia 5 stycznia 1960 r., s. 1–2.

79 ANKES, PPKRDW, TAP, t. 2: Pisma i wytyczne do planów obrotów, [Projekt planu przesłany przez Dyrektora KRD „Wars" Eugeniusza Szumańskiego do Wydziału Handlu Prezydium Rady Narodowej w Krakowie, KRD/NP, NPL-I-1014/62 i NPL-III-1021/62, lipca 1962 r.].

80 ANKES, PPKRDW, ZW, t. 1, Instrukcja wewnętrzna w sprawie trybu postępowania przy udzielaniu zamówień na dostawy, roboty i usługi oraz roboty budowlane i remonty budowlane na rzecz Krakowskich Restauracji Dworcowych „Wars" w Krakowie, s. 1–3.

81 ANKES, PPKRDW, PzK, t. 1, Protokół kontroli przeprowadzonej w dniu 29 stycznia 1976 r. w Zakładzie RG „Wars" w Krakowie przez st[arszego] rewidenta ob. Cecylię Kiszkę oraz Kierownika Sekcji Gastr[onomicznej] Ob. Stanisława Flakowicza, 3 lutego 1976 r.

82 ANKES, PPKRDW, PzK, KT 2, [Pismo Dyrektora KRD „Wars" Kraków Zbigniewa Obronieckiego do Kierownika Zakładu RD „Wars" Kraków I Lidii Słowik, KRD/RZ/893/8/76, 19 października 1976 r.].

83 ANKES, PPKRDW, PK, PRZ 1, Protokół rewizji gospodarczo-problemowej przeprowadzonej w Krakowskich Restauracjach Dworcowych „Wars" Zakład w Przemyślu w czasie od dnia 2–29 grudnia 1976 r. przez Tadeusza Kielmoniuka – specjalistę do spraw rewizji na podstawie Zarządzenia przeprowadzenia rewizji nr 74 z dnia 30 listopada 1976 r., s. 3.

była nieestetyczna, pogięta i podrapana. Przeciekał też dach w pomieszczeniu konsumenckim. Bufet nr 11 wymagał pomalowania lady konsumenckiej[84].

Wyposażenie Zakładu w Kielcach w nowoczesne urządzenie gastronomiczne było dalece niewystarczające. W trakcie rewizji w 1975 r. uznano, że dla usprawnienia produkcji i lepszej organizacji pracy zakład należałoby doposażyć w komorę chłodniczą, schładzarkę, maszynę do lodów włoskich, dystrybutor, rożen elektryczny oraz trzy wagi i cztery kasy (a także cztery szafy i biurko)[85]. W kuchni na dworcu PKP w Kielcach brakowało regałów do przechowywania garnków. Były więc porozkładane na podłodze, co zauważył wizytujący tamtejszą placówkę „Warsu" reporter lokalnego „Słowa Ludu"[86]. Kierownictwo Działu Gastronomicznego PWSiR „Wars" w Warszawie poprosiło o wyjaśnienia „Wars" krakowski[87]. Jego dyrektor Z. Obroniecki polecił kierownikowi zakładu w Kielcach wyposażyć kuchnię w odpowiednie regały do przechowywania garnków, jeśli istniejące były zbyt małych rozmiarów. Personel również zobowiązano do utrzymywania porządku w całym zakładzie, którego stan techniczny i sanitarny miał pozostawać pod specjalny nadzorem władz nadrzędnych[88].

Także sprzęt będący na wyposażeniu Zakładu w Rzeszowie został uznany w 1977 r. przez kontrolę wewnętrzną KRD „Wars" za bardzo wyeksploatowany. Ulegał też częstym awariom. Przykładowo szafa chłodnicza w kuchni od długiego czasu była zepsuta, następnie oddano ja do naprawy do zakładu specjalistycznego, gdzie jednak nie spieszono się z wykonaniem zlecenia. Wyparzacz do naczyń co kilka dni przestawał pracować, a częste naprawy na niewiele się zdawały. Szwankowała też praca kuchni gazowej (małej), której palniki z jednej strony paliły się dużym płomieniem, a z drugiej nie było go niemal w ogóle. Piekarniki w kuchni gazowej (dużej) także nie działały[89].

84 ANKES, PPKRDW, BHP 29/3, [Pismo Dyrektora PP KRD „Wars" Kraków – Dworzec Główny Zbigniewa Obronieckiego do Kierownika Zakładu KRD „Wars" w Krakowie, 6 marca 1980 r.], s. 1–2.

85 ANKES, PPKRDW, PK, KIE 2, PzRG, Protokół rewizji gospodarczej branży gastronomicznej przeprowadzonej w Przedsiębiorstwie Krakowskich Restauracji Dworcowych „Wars" Zakład w Kielcach w czasie od 12 września do 18 października 1975 r. przez st[arszego] rewidenta PWSiR „Wars" w Warszawie Jana Kuźmiczuka działającego na podstawie zarządzenia rewizji nr 27 z dnia 11 września 1975 r., s. 11–12.

86 (Ani, awj), *Brudno w barach...*, „Słowo Ludu" 1978, nr 78.

87 ANKES, PPKRDW, AEWG, sygn. 1/24, [Pismo Kierownika Działu Gastronomicznego PWSiR „Wars" w Warszawie Jadwigi Szymańskiej do KRD „Wars" w Krakowie, Nr WSR-5/9/145/78, 12 kwietnia 1978 r.].

88 Tamże, [Pismo Dyrektora PP KRD „Wars" Kraków Dworzec Główny Zbigniewa Obronieckiego do Redakcji „Słowa Ludu" w Kielcach, Nr NSG/3283/77, 5 września 1977 r.].

89 ANKES, PPKRDW, PK 1/19, Protokół rewizji problemowej. Zakład Rzeszów. Zalecenia porewizyjne i odpowiedzi na zalecenia porewizyjne od 4 stycznia do 31 stycznia 1977 r., t. 9 (dalej: PRPR 9), Protokół rewizji problemowej przeprowadzonej w okresie od dnia 4–31 stycznia 1977 r., 31 stycznia 1977 r., s. 9–10.

Rewident zakładowy Krystyna Walusiak podczas inspekcji placówki w Zakopanem w 1974 r. stwierdziła, iż nieczynna była mechaniczna obieraczka do ziemniaków. Według oświadczenia kierownika zakładu Barbary Dall mechanik podjął próbę jej naprawy, po czym stwierdził, że urządzenie było już tak zużyte, że nie nadawało się do dalszego użytkowania i należało kupić nową[90]. W połowie 1980 r. stan techniczny maszyn i urządzeń technicznych placówki uznano za zadowalający[91]. Następna wizytacja zakopiańskiej placówki „Warsu" przeprowadzona przez starszego inspektora bhp Zbigniewa Myczkowskiego w 1981 r. stwierdziła w kuchni zatkane otwory zlewne oraz połamane podesty koło pieca. Stary i wysłużony piec był zdewastowany, maszyny nieuziemione, a urządzenie do obierania ziemniaków, w bardzo złym stanie technicznym, w czasie pracy było bardzo głośne. Oprócz tego do bufetu brakowało dopływu wody[92].

Estetyka zewnętrzna i wewnętrzna oraz stan sanitarny obiektów

Zewnętrzna estetyka obiektów gastronomicznych „Warsu" była nieraz kwestionowana przez podróżnych, co znajdowało też odbicie w prasie. Korespondent „Dziennika Polskiego" w 1976 roku pisał: *Zachwytu nie budzi także gastronomiczna budka „Warsu" oferująca kiełbaski z rożna. Jesteśmy pewni, że ta znana firma może w tym miejscu* [Dworzec PKP w Krakowie – A.S.] *– gdzie obroty są bardzo duże, postawić bardziej estetyczny pawilonik*"[93]. Notka została opatrzona dwoma zdjęciami. Zarówno do nich, jak i do tekstu odniosło się w odpowiedzi kierownictwo „Warsu". Zdjęcie pierwsze (z lewej) przedstawiało wózek do sprzedaży obwarzanków stanowiący własność Krakowskich Zakładów Przemysłu Piekarniczego (wózek nr 39 na drugim planie). Natomiast na pierwszym planie uwieczniono wózek jednego z pokątnych sprzedawców, których liczba, zdaniem kierownictwa „Warsu", znacznie wzrosła w okolicach Dworca Głównego PKP. Fakt ten dyrekcja „Warsu" zasygnalizowała Wydziałowi Handlu i Usług Urzędu Miasta Krakowa, Państwowej Inspekcji Handlowej oraz Milicji Obywatelskiej.

Drugie zdjęcie (z prawej) przedstawiało wózek z obwarzankami „Warsu". Wyjaśniano przy tym, iż towar przywieziony od producenta był odbierany przy wózku, po czym przenoszono go do poręcznego magazynu, skąd w partiach dostarczano go do sprzedawcy. Zdjęcie pokazywało stan między dostawą

90 ANKES, PPKRDW, PzK, t. 1, Notatka służbowa z lustracji Zakładu w Zakopanem przeprowadzonej w dniu 17 i 18 marca 1974 r. w obecności kierownika Ob. Barbary Dall, 18 marca 1974.

91 ANKES, PPKRDW, BHP 29/3, [Pismo Dyrektora PP KRD „Wars" Kraków – Dworzec Główny Zbigniewa Obronieckiego do Kierownika Zakładu KRD „Wars" w Zakopanem, 24 czerwca 1980 r., s. 1–2].

92 Tamże, Notatka pokontrolna z kontroli z dnia 19 czerwca 1981 r., 6 lipca 1981 r.

93 (pł), *Obrazki sprzed Dworca Głównego*, „Dziennik Polski" 1976, nr 35.

a magazynowaniem. Dla poprawy estetyki miejsca sprzedaży Dyrekcja „Warsu" wydała kategoryczny zakaz odbioru i przechowywania towaru w tymże miejscu.

Odniosła się również do opisanej w gazecie budki z kiełbaskami z rożna. Jej wielkość wynikała z ograniczonych możliwości lokalizacji. Dyrekcja „Warsu" przyznała, iż jej zewnętrzny wygląd, ze względu na warunki zimowe, nie przedstawiał się dobrze i zaraz po zakończeniu sezonu zimowego przewidziano renowację. Jednak po tekście w „Dzienniku Polskim" postanowiono sprawę przyspieszyć i wydano polecenie reperacji i odświeżenia obiektu w ciągu siedmiu dni, a odmalowania natychmiast po ustąpieniu mrozów[94].

Oburzenie tym razem nie na estetykę budynku zewnętrznego, ale z powodu wewnętrznego asortymentu wzbudził inny obiekt „Warsu". KRD „Wars" uruchomiły na dworcu kolejowym w Krakowie nietypowy Kiosk nr 3 Pamiątki – Kwiaty[95]. Bardzo szybko jednak stwierdzono duże trudności w zaopatrzeniu w towary. Każda dostawa towaru musiała być zgłaszana przez kierownika obiektu do Działu Zaopatrzenia i Administracji Dyrekcji KRD „Wars", której przedstawiciel musiał opieczętować wszystkie metki handlowe pieczęcią przedsiębiorstwa[96].

Rodzaj i jakość sprzedawanego w Kiosku nr 3 towaru stały się przedmiotem ostrej krytyki redaktor dwutygodnika „Kolejarz" R. Jarockiej-Nowak. Otwarcie na dworcu głównym kiosku z wyrobami pamiątkarskimi uznała za inicjatywę godną uznania, gdyż, jak podkreśliła, chętni na pamiątki z Krakowa zawsze się znajdowali. Jednak dalszy wydźwięk tekstu był zdecydowanie negatywny. Pisała: *Bo czegóż tam nie ma! Pseudoklasyczne wazy z gipsu, medaliony i popiersia trudnych do zidentyfikowania „sławnych ludzi", tandetne plastikowe kwiaty i takaż biżuteria. A nade wszystko – słonie... W dowolnej ilości do wyboru, do koloru... Słowem, melanż „Emausu" i krakowskich ciuchów. Garść wyrobów mających reprezentować jakie takie walory estetyczne ginie w natłoku szmiry*[97]. Dalej zauważała, że walka z tandetą nie była łatwa, gdyż szmira była zjawiskiem potężnym i wypierana z jednych pozycji, zajmowała inne. Tekst kończyła stwierdzeniem: *jeśli już nie zwalczamy kiczowatej „sztuki" komercjalnej, to przynajmniej nie otaczajmy jej formalnym patronatem „Warsu" i PKP*[98].

Odnosząc się do zarzutów dziennikarki, dyrekcja krakowskiego „Warsu" podkreśliła, że kiosk z upominkami został uruchomiony eksperymentalnie. Towar

94 ANKES, PPKRDW, AEWG, sygn. 1/24, Pismo Zastępcy Dyrektora PP KRD „Wars" Kraków Dworzec – Główny Andrzeja Lipskiego do Redakcji „Dziennika Polskiego" w Krakowie, Nr NSG/6/9/76, 13 lutego 1976 r., s. 1–2.

95 ANKES, PPKRDW, ZW 2, t. 4, Zarządzenie wewnętrzne Nr 20/77 [Dyrektora KRD „Wars" Zbigniewa Obronieckiego], 24 grudnia 1974 r.

96 Tamże, Załącznik nr 1 do Zarządzenia Nr 20/77 [Dyrektora KRD „Wars" Zbigniewa Obronieckiego] z dnia 24 grudnia 1974 r.

97 R. Jarocka-Nowak, *Problemy kolejowej kultury. Jeleń z „Warsu"*, „Kolejarz" 1978, nr 4.

98 Tamże.

starano się pozyskiwać, biorąc udział w różnego rodzaju giełdach upominków, aby asortyment był odpowiednio zróżnicowany i zachęcał klientów do kupna. Większość zakupionych do kiosku towarów posiadało atesty nadane wyrobom przez specjalne Terenowe Komisje Ocen Artystycznych działające przy Cepelii (CPLiA, Centrala Przemysłu Ludowego i Artystycznego) i Polskim Towarzystwie Turystyczno-Krajoznawczym (PTTK). „Wars" nie był jednostką kompetentną do kwestionowania ocen takich komisji, ani też nie miał wpływu na dopuszczenie danych towarów do sprzedaży. Kazimierz Rzepecki dodawał, iż zaproponowany klientom asortyment cieszył się dużym powodzeniem, czego dowodem był zwiększający się utarg z kiosku. Ponadto identyczne towary były sprzedawane w kramach w Sukiennicach w Krakowie, które, jak podkreślano, chyba bardziej niż dworzec PKP były predestynowane do kształtowania gustów estetycznych społeczeństwa[99].

Pasażerowie i klienci zwracali również uwagę na estetykę i stan sanitarny wewnątrz obiektów gastronomicznych oraz najbliższego otoczenia takich obiektów, które skutecznie mogło przecież odstraszyć potencjalnych nabywców artykułów spożywczych. Regularnie kontrolowała stan sanitarny zakładów Sekcja Gastronomiczna KRD „Wars". Ponadto kontrole sanitarne przeprowadzane były przez dyrektorów placówek[100]. Jak podkreślała Kierownik Sekcji Gastronomicznej krakowskiego „Warsu" Zofia Grabowska *Dużą wagę przywiązuje się do estetycznego wyglądu sal konsumpcyjnych, bufetów i punktów sprzedaży oraz do uprzejmej i szybkiej obsługi konsumenta*[101].

Na podstawie Zarządzenia nr 10 Dyrektora PWSiR „Wars" z 10 listopada 1972 r., 5 grudnia 1972 r. powołano w KRD „Wars" specjalny branżowy sztab sanitarny. Do jego zadań należało ogólne kierowanie zamierzeniami mającymi na celu poprawę stanu sanitarnego przedsiębiorstwa, tj. wytyczanie kierunków działania, ocena stanu sanitarnego poszczególnych placówek gastronomicznych, dokonywanie okresowych kontroli sanitarnych oraz przedstawianie projektów poprawy tego stanu[102]. Skład tego sztabu ulegał zmianie. Przykładowo w 1972 r. tworzyli

99 ANKES, PPKRDW, AEWG, sygn. 1/24, [Pismo głównego specjalisty do spraw produkcyjno-handlowych PP KRD „Wars" Kraków – Dworzec Główny Zbigniewa Rzepeckiego do Redakcji Dwutygodnika PDOKP „Kolejarz" w Krakowie, Nr NSG/2181/78, 3 kwietnia 1978 r.]. Tekst odpowiedzi Rzepeckiego został też wydrukowany w Kolejarzu". Zob. „Kolejarz" 1978, nr 9, s. 5.

100 ANKES, PPKRDW, PRO, [t. 1], [Informacja Sekcji Gastronomicznej KRD „Wars" dla Działu Planowania i Organizacji KRD „Wars", 30 lipca 1976 r.]; tamże, Sprawozdanie z realizacji programu wykorzystania rezerw za 1976 rok, NOP/428/77, 1 lutego 1977 r., s. 2.

101 ANKES, PPKRDW, PRO, PD 4, [Pismo Kierownika Sekcji Gastronomicznej KRD „Wars" Zofii Grabowskiej do Działu Organizacji i Planowania KRD „Wars", 30 października 1978 r., s. 2].

102 ANKES, PPKRDW, ZW, t. 1, Zarządzenie wewnętrzne Nr 24/72 [Dyrektora KRD „Wars" Stanisława Mączyńskiego], 5 grudnia 1972 r.

go: Maria Jaeschke (szef sztabu), Józefa Kijowska (sekretarz) oraz Henryk Nowak i Zenon Pikulski (członkowie). W roku następnym na czele sztabu stanął inż. Teofil Makowski, sekretarz pozostała bez zmian, natomiast członkiem została, oprócz Henryka Nowaka, Elżbieta Zub[103]. Z kolei w 1973 r. obowiązki Makowskiego przejął Józef Pańczyk, a Kijowskiej – Grażyna Chwistek. Skład sztabu uzupełnili Kazimierz Kleśny i T. Makowski[104].

Lustrujący zakłady krakowskiego „Warsu" starszy referent z PWSiR „Wars" z Warszawy stwierdził w 1975 r., że sprawy sanitarno-porządkowe przebiegały w poszczególnych placówkach normalnym trybem. W ciągu dnia duże punkty sprzedaży (restauracje, kawiarnie, bary) sprzątane były dwa razy, a obrusy na stołach wymieniano gdy zachodziła taka konieczność. Sale konsumpcyjne wyglądały różnie w zależności, czy już przeprowadzono w nich remont, malowanie, itd., czy też był on dopiero planowany[105]. Dobra opinia o czystych i schludnych biurach krakowskiego „Warsu" (na pierwszym piętrze) na Dworcu Głównym w Krakowie ukazała się nawet na łamach czasopisma „Kolejarz"[106].

Restauracja na dworcu w Rzeszowie została scharakteryzowana przez specjalistę do spraw rewizji krakowskiego „Warsu" Tadeusza Kielemoniuka jako lokal ładny, nowoczesny, choć o niezbyt funkcjonalnym ustawieniu bufetu i ciasnym zapleczu, w efekcie czego konsumenci po wejściu w obręb szatni zaglądali przez uchylone drzwi na zaplecze i do gabloty bufetu. Bar w poczekalni dworcowej został tak usytuowany, że nie było rozgraniczonej części konsumpcyjnej od poczekalni. Oczekujący więc tam podróżni byli mimo woli świadkami wszystkiego, co się tam działo, i mieli nieograniczony dostęp do butelek pozostawionych przez konsumentów na stołach. Natomiast Kiosk nr 2 na peronie II, choć czysty i schludny, wymagał naprawy dachu[107]. Pojawiła się więc sugestia zmiany, a więc takiego ustawienia w restauracji gabloty, aby skierowana ona była w kierunku sali konsumpcyjnej. Liczono, że można będzie dzięki temu uzyskać, przy właściwym

103 Tamże, Zarządzenie wewnętrzne nr 25/73 [Dyrektora KRD „Wars" Zbigniewa Obronieckiego], 12 kwietnia 1973 r.

104 Tamże, Zarządzenie wewnętrzne nr 3/74 Dyrektora Krakowskich Restauracji Dworcowych „Wars" [Zbigniewa Obronieckiego z dnia 17 stycznia 1974 r. w sprawie zmiany składu osobowego sztabu sanitarnego.

105 ANKES, PPKRDW, PzK, PKR 3, Protokół rewizji doraźnej przeprowadzonej w czasie od 8 do 15 czerwca 1976 r. w przedsiębiorstwie Krakowskie Restauracje Dworcowe „Wars" w Krakowie oraz w podległych zakładach (Kraków, Kielce, Przemyśl i Rzeszów) przez Jerzego Chmielowskiego, st[arszego] rewidenta PWSiR „Wars" w Warszawie, działającego na podstawie zarządzenia rewizji nr 37 z dnia 7 czerwca 1976 r., 15 czerwca 1976 r., s. 5.

106 A. Ziem., *Szwarc, mydło i powidło*..., s. 5.

107 ANKES, PPKRDW, PK 1/19, PRPR 9, Protokół rewizji problemowej przeprowadzonej w okresie od dnia 4–31 stycznia 1977 r., 31 stycznia 1977 r., s. 2.

oświetleniu, odpowiedni efekt estetyczny i praktyczny[108]. Kierownik Zakładu Rzeszów Bolesław Zuber poinformował Dyrekcję KRD „Wars", iż było to możliwe i zostanie zrealizowane niezwłocznie po ukończeniu remontu lady chłodniczej oraz po wymianie instalacji elektrycznej[109]. Kierownik KRD „Wars" dawał do zrozumienia PWSiR w Warszawie, iż ze względów technicznych nie było możliwości łatwej zmiany wystroju bufetu przez odwrócenie lady chłodniczej, ponieważ wiązałoby się to z całkowitą modernizacją sali konsumpcyjnej[110]. Wszystkie przeszkody jednak zostały pokonane i ostateczne niefunkcjonalne ustawienie gabloty zostało poprawione[111].

Kontrola wewnętrzna Zakładu RD Rzeszów przeprowadzona w lecie 1974 r. stwierdziła ogólnie dobry stan sanitarno-porządkowy, a wygląd estetyczny sali konsumpcyjnej nie budził zastrzeżeń[112]. Po następnej lustracji Zakładu KR w Rzeszowie przeprowadzonej w 1974 r. stwierdzono, iż sala restauracyjna utrzymana była w należytej czystości, a jej bufet dobrze zaopatrzony. W dobrym stanie sanitarnym utrzymywano też kuchnię i piwnicę. Gorzej natomiast prezentował się bufet-poczekalnia – zaniedbany i brudny[113]. Podkreślano natomiast, że najbardziej drażliwym punktem pod względem estetycznym i higienicznym były bemary w bufecie w poczekalni, cieszące się jednakże dużą frekwencją. Obsługujący je pracownicy narażeni byli na wypadki ze względu na ciasnotę czy brak

108 Tamże, [Pismo Dyrektora KRD „Wars" Zbigniewa Obronieckiego do Kierownika Zakładu RD „Wars" w Rzeszowie Bolesława Zubera, 23 lutego 1977 r., s. 1].

109 Tamże, [Pismo Kierownika Zakładu w Rzeszowie Bronisława Zubera do Dyrekcji KRD „Wars" w Krakowie, 2 marca 1977 r., s. 1].

110 Tamże, [Pismo Dyrektora KRD „Wars" Zbigniewa Obronieckiego do PWSiR „Wars" w Warszawie, NR/093/I/77, 17 marca 1977 r.].

111 Tamże, Protokół rewizji gospodarczej przeprowadzonej w KRD „Wars" Zakład w Rzeszowie w dniach od 13 do 21 i 25–26 lipca 1977 r. przez specjalistę z zakresu rewizji Jana Kuźmiczuka działającego na podstawie zarządzenia Nr 31 z dnia 1 lipca 1977 r., s. 1.

112 ANKES, PPKRDW, PK 1/19, PKZR 6, Protokół rewizji gospodarczej obejmującej okres od dnia 1 stycznia do dnia 23 maja 1974 r., 8 czerwca 1974 r., Protokół Nr 3 z rewizji gospodarczej przeprowadzonej od dnia 22 maja 1974 r. godz. 14.00 do dnia 7 czerwca 1974 r. godz. 10.00 przez: 1) st[arszego] rewidenta zakładowego – Krystynę Walusiak, 2) st[arszego] inwentaryzatora – Marię Skwarczyńską, 3) kier[ownika] Sekcji Gastronom[icznej] – Józefa Pańczyka działających na podstawie Zarządzenia rewizji Nr 3 z dnia 21 maja 1974 r. w Zakładzie Rzeszów, s. 7.

113 ANKES, PPKRDW, PzK, t. 1, Protokół lustracji Zakładu RD „Wars" przeprowadzonej w dniach 22–23 października 1974 r. przez pracowników Sekcji Gastronomicznej KRD „Wars" z Krakowa, s. 1; ANKES, PPKRDW, PK 1/19, PKZR 6, Protokół kontroli przeprowadzonej w Restauracji Dworcowej „Wars" Zakład w Rzeszowie w dniach 20–22 czerwca 1974 r. i 25–27 czerwca 1974 r. przez 1) st[arszego] rewidenta zakładowego Ob. Krystynę Walusiak, 2) st[arszego] instr[uktora] do spraw gastronomii Ob. Ludmiłę Bazylińską-Moskal działających na podstawie Zarządzenia Dyrektora KRD „Wars", 27 czerwca 1974 r., s. 1.

kotła do wyparzania naczyń. Wydająca posiłki kilkadziesiąt razy podczas jednej zmiany musiała schodzić po schodach z brudnymi naczyniami, które sama myła. Poza tym stan techniczny bemarów pozostawiał wiele do życzenia, gdyż były już wyeksploatowane, a ich naprawa była zdaniem kierownictwa nieopłacalna. Proponowano więc zastąpić go ladą chłodniczą[114]. Władze KRD „Wars" postanowiły, iż ze względu na wysoki stopień zniszczenia rezygnują z bemarów[115].

Kompleksowe kontrole zakładu rzeszowskiego z 1975 i 1976 r. ponownie pozytywnie wypowiedziały się o stanie sanitarno-porządkowym w pomieszczeniach produkcyjnych i handlowych. Pewne zauważone nieprawidłowości wynikały z wadliwego wykonania pomieszczeń oraz nieprzystosowania ich do wymogów sanitarnych, jak np. brak sprawnej wentylacji w niektórych pomieszczeniach. Ponadto stwierdzono, że kuchnia wymagała generalnego remontu (brudne ściany, odpadający tynk, zniszczona podłoga), a większość pomieszczeń zakładu odmalowania. Sprzątanie zakładu odbywało się systematycznie w czasie wyznaczonych przerw[116].

Dworzec w Rzeszowie stał się przedmiotem niezwykle ironicznej notatki w „Kurierze Polskim". Zdaniem autora, dworcowe toalety wymykały się wszelkim opisom, charakteryzował też tamtejszą restaurację należącą do KRD „Wars". Dziennikarz pisał: *Gdyby ogłosić konkurs na najbardziej zapomniane kosze na śmieci, dworzec kolejowy w Rzeszowie mógłby niewątpliwie dojść do finału.* [...]. *Za to restaurację dworcową zamknięto na godzinę ze względu na sprzątanie. Po ponownym otwarciu trudno jednak było dostrzec skutki tej działalności. Chodniki na podłodze przedstawiały mapy przeróżnych fantastycznych kontynentów, do których pociągi z Rzeszowa na razie jeszcze nie docierają. Oczywiście chodnika tak zapuszczonego nie sposób doczyścić w godzinę, ani w dwie, ani w trzy. Trzeba go wyrzucić i kupić nowy, który oby był utrzymywany w czystości na bieżąco*[117].

Dyrekcja krakowskiego „Warsu" z początkiem stycznia 1976 r. wyjaśniła, iż sala konsumpcyjna została całkowicie odmalowana, wyposażona w nowe chodniki, firanki i obrusy. W najbliższym czasie planowano też wymienić wszystkie krzesła.

114 ANKES, PPKRDW, PK 1/19, PKZR 6, Wyjaśnienie dotyczące bemarów [kierownika Zakładu RD „Rzeszów" Bolesława Zubera].

115 Tamże, [Pismo Kierownika Sekcji Technicznej KRD „Wars" Kazimierza Kleśnego do Rewidenta Zakładowego KRD „Wars", 28 maja 1975 r.]; tamże, Pismo Sekcji Gastronomicznej i Organizacji KRD „Wars" w Krakowie do Rewidenta Zakładowego KRD „Wars" w Krakowie, 24 lipca 1975 r., s. 2.

116 Tamże, Protokół rewizji gospodarczej obejmującej okres od dnia 3 marca 1975 r. do dnia 5 kwietnia 1975 r., 5 kwietnia 1975 r., s. 10–11; tamże, Protokół rewizji gospodarczej obejmującej okres od dnia 3 marca 1975 r. do dnia 13 marca 1976 r., 13 marca 1976 r., s. 14–15.

117 A. Buk., *Wskazujemy palcem, niesłychane lekceważenie pasażerów na Dworcu w Rzeszowie*, „Kurier Polski" 1976, nr 260.

W celu podniesienia estetyki sali zakupiono również flakoniki z kwiatami oraz koszyczki na pieczywo[118]. Kontrola wewnętrzna z lutego 1976 r. wykazała jednak brudne bufety oraz ubikacje znajdujące się w pobliżu kuchni[119].

Lustracja zakładu rzeszowskiego z początku 1977 r. stwierdziła czystość w pomieszczeniach produkcyjnych, jednak sam lokal był bardzo zaniedbany, a brudne ściany i sufit wymagały malowania. Restauracja i bar również nie były czyste. Po wizycie w zakładzie 6 i 7 stycznia 1977 r. Dyrektora KRD „Wars" Z. Obronieckiego oraz przewodniczącego Rady Zakładowej Stanisława Flakowicza już 10 stycznia rozpoczęto tam dezynsekcję, a następnie malowanie, po którym sala restauracyjna Zakładu prezentowała się bardzo okazale. Całość zakłócały jedynie stare, zniszczone i brudne foteliki, takaż lada bufetowa oraz zepsuty ekspres do kawy. Jednakże dezynsekcja i malowanie nie spowodowały usunięcia robactwa w kuchni[120].

Nie można było pozbyć się także starych i zniszczonych ławek z sali baru, na których spali podróżni, co znacznie utrudniało utrzymanie porządku. Nie wyraziła bowiem na to zgody Stacja PKP Rzeszów, która było gospodarzem obiektu. Próby porozumienia się z kierownictwem stacji nie dały pozytywnych rezultatów[121].

W maju 1977 r. przeprowadzający rewizję gospodarczą w RD Rzeszów z ramienia KRD „Wars" pozytywnie wypowiedzieli się o czystości sali restauracyjnej, bufetów i kuchni KRD „Wars" w Rzeszowie. Starsza rewident Romana Bul sugerowała jedynie założenie zasłon, które chroniłyby przed nadmiernym nagrzewaniem sali w okresie lata[122]. Również stan sanitarny całego dworca w Rzeszowie

118 ANKES, PPKRDW, AEWG, sygn. 1/24, [Pismo Zastępcy Dyrektora PP KRD „Wars" Kraków-Dworzec Główny Andrzeja Lipskiego do Redakcji „Kuriera Polskiego" w Warszawie, Nr NSG/278/77, 19 stycznia 1977 r., s. 1].

119 ANKES, PPKRDW, PK 1/19, PKZR 6, Notatka służbowa [starszego rewidenta Cecylii Kiszki], 21 lutego 1976 r.

120 ANKES, PPKRDW, PK 1/19, PRPR 9, Protokół rewizji problemowej przeprowadzonej w okresie od dnia 4–31 stycznia 1977 r., 31 stycznia 1977 r., s. 18–20.

121 Tamże, [Pismo Kierownika Zakładu RD „Rzeszów" Bolesława Zubera do Działu Rewizji PWSiR „Wars" w Warszawie, NR/093/II/77, 14 października 1977 r.]; tamże, [Pismo Kierownika Zakładu RD „Rzeszów" Bolesława Zubera do KRD „Wars" w Krakowie, 3 marca 1977 r.]; tamże, Protokół rewizji gospodarczej przeprowadzonej w KRD „Wars" Zakład w Rzeszowie w dniach od 13 do 21 i 25–26 lipca 1977 r. przez specjalistę z zakresu rewizji Jana Kuźmiczuka działającego na podstawie zarządzenia Nr 31 z dnia 1 lipca 1977 r., s. 1; tamże, [Pismo Kierownika Działu Zaopatrzenia i Administracji KRD „Wars w Krakowie Marii Budacz do Ob. Rewidenta Zakładowego, 15 marca 1977 r.]; tamże, [Pismo Dyrekcji PWSiR „Wars" w Warszawie do Dyrektora KRD „Wars" w Krakowie Zbigniewa Obronieckiego, WSR-16/10/77, 12 lutego 1977 r., s. 3.

122 ANKES, PPKRDW, PK 1/19, PKZR 6, Protokół nr 6/77 z rewizji gospodarczej przeprowadzonej w Zakładzie RD „Wars" w Rzeszowie w czasie od 2–17 maja 1977 r. przez st[arszego] rewidenta – Romanę Bul na podstawie zarządzenia przeprowadzenia

zmienił się na lepsze, gdyż dwa lata później, w 1978 r., dziennikarz „Nowin" pisał o czystym i zadbanym dworcu rzeszowskim w sezonie największego ruchu turystycznego. Odnosząc się jednak do bufetu i restauracji dworcowej stwierdził, że chociaż często były sprzątane, to jednak dało się zauważyć na posadzce i stolikach porozrzucane niedopałki papierosów, a pod butami skrzypiał piasek[123]. Okazało się, że troska o posadzki w opisanym bufecie usytuowanym w poczekalni dworcowej należała do PKP. Niemniej jednak personel bufetu, sprzątając na bieżąco stoliki, w miarę potrzeb doprowadzał też do porządku pomieszczenie poczekalni. W okresie natężonego ruchu podróżnych mogło się zdarzyć, iż pracownicy nie nadążali z utrzymaniem na bieżąco porządku[124].

Także w Przemyślu zły stan podłogi w punkcie „Rożno" utrudniał pracę obsługi. Podłogę wymieniono w 1978 r. i wyłożono wykładziną. Dodatkowo nastawiono tam rurę kominową, co zlikwidowało uciążliwe dotąd przedostawanie się dymu do wnętrza pomieszczenia. Uszczelnienie dachu zlikwidowało zacieki. Oprócz tego wykonano estetyczne napisy reklamowe i wymieniono uszkodzone szyby[125]. Zastępowanie bowiem wybitych szyb tekturą, jak to się działo w kuchni w zakładzie w Przemyślu, uznano za wyjątkowo niedobry pomysł, gdyż powodowało to zahamowanie dopływu światła dziennego do i tak ciemnej już kuchni. Ponadto, jak stwierdzili wcześniej rewidenci, było to świadectwem wyjątkowego niedbalstwa kierownictwa zakładu[126].

Kontrole z 1980 r. zwróciły uwagę na ogólny nieporządek utrudniający codzienną sprawną pracę personelu w zakładzie przemyskim. W miejscach przejść stały różne niepotrzebne przedmioty, np. na korytarzu zaplecza zepsuta lodówka

rewizji nr 4/77 z 4 kwietnia 1977 r., 17 maja 1977 r., s. 14. Rewidentka krytykowała natomiast brudną zastawę stołową na zapleczu baru restauracyjnego; tamże, Notatka służbowa nr 30/77 z rewizji gospodarczej przeprowadzonej w RD Rzeszów w czasie od 6–8 października 1977 r. przez Kier[ownika] Sekcji Kontroli i Inwentaryzacji Romanę Bul i referenta do spraw gastronomicznych Wiesławę Ciepły działających na podstawie zarządzenia przeprowadzenia rewizji nr 11/77 z dnia 4 października 1977 r., s. 7.

123 L-ART, *Wizytówka niedoskonała*, „Nowiny" 1978, nr 164.

124 ANKES, PPKRDW, AEWG, sygn. 1/24, [Pismo Dyrektora PP KRD „Wars" Kraków – Dworzec Główny Zbigniewa Obronieckiego do Redakcji „Nowin" w Rzeszowie, nr HG/4729/78, 20 września 1978 r.].

125 ANKES, PPKRDW, PRO, Program działania 1978. 1/31/. T. 4. (dalej: PD 4), Pismo Kierownika Zakładu w Przemyślu Jana Klimy do Dyrekcji KRD „Wars" w Krakowie, 17 października 1978 r.

126 ANKES, PPKRDW, PK, PRZ 1, Notatka służbowa nr 35/77 z rewizji gospodarczej przeprowadzonej w RD Przemyśl w dniach 26 i 27 października 1977 r. przez Romanę Bul – Kier[ownika] Sekcji Kontroli i Inwentaryzacji i Wiesławę Ciepły ref[erenta] do spraw gastronomicznych na podstawie zarządzenia przeprowadzenia rewizji nr 12/77 z dnia 25 października 1977, 2 listopada 1977 r., s. 7.

oraz drewniana skrzynia o nieokreślonym przeznaczeniu. Polecano więc dbać na bieżąco o estetykę bufetu i restauracji[127].

Wycieczkowicze z Bielska-Białej zauważyli brudne stoliki (oraz sztućce) w bufecie dworcowym w Kielcach, gdzie spożywali posiłek[128]. Za pośrednictwem kieleckiego „Echa Dnia" sprawa trafiła do Działu Gastronomicznego PWSiR „Wars" w Warszawie, który poprosił o wyjaśnienie KRD „Wars" w Krakowie[129]. Zastępca Kierownika Zakładu w Kielcach KRD „Wars" Halina Opas stwierdził, iż utrzymanie w danym dniu czystości na bieżąco nie było możliwe z powodu braków obsadowych (jedna osoba przebywała na zwolnieniu lekarskim, drugą kilka dni wcześniej zwolniono z pracy). Dodatkowo w tymże dniu awarii uległa wężownica w kotłowni, co skutkowało brakiem ciepłej wody. Podkreślono także, iż utrzymanie należytego porządku w zakładzie w Kielcach było trudne, gdyż przez kielecki dworzec przewijało się dziennie 50 tys. ludzi, z czego ok. 7 tys. korzystało z usług gastronomii dworcowej[130].

Kontrola wewnętrzna przeprowadzona w RD Kielce w czerwcu 1977 r. wytknęła niesprzątnięte stoły barowe zastawione brudnymi naczyniami w sali konsumpcyjnej oraz brud w barze[131]. Także Państwowa Inspekcja Handlowa piętnowała stan sanitarno-porządkowy baru na dworcu kieleckim. Zwracano uwagę na zaśmiecenie zużytymi serwetkami, zapałkami, niedopałkami papierosów. Przykładowo podczas kontroli w sierpniu 1979 r. zauważono, że w plastikowej miednicy pod ladą razem z brudnymi naczyniami i ścierkami leżały buty, w szafkach pełno było butelek z resztkami soków i słoików z zeschłymi resztkami musztardy itd. Informacje o wynikach kontroli przekazano władzom zwierzchnim „Warsu"

127 ANKES, PPKRDW, BHP 29/3, [Pismo Dyrektora PP KRD „Wars" Kraków-Dworzec Główny Zbigniewa Obronieckiego do Kierownictwa Zakładu KRD „Wars" w Przemyślu, 16 czerwca 1980 r., s. 1]; tamże, [Pismo Dyrektora PP KRD „Wars" Kraków-Dworzec Główny Zbigniewa Obronieckiego do Kierownika Zakładu KRD „Wars" w Rzeszowie, 8 maja 1980 r., s. 1].

128 (mar), *Kielecki (pod)wieczorek. Podróżni narzekają*, „Echo Dnia", 8 lipca 1977, nr 153, s. 2.

129 ANKES, PPKRDW, AEWG, sygn. 1/24, [Pismo Kierownika Działu Gastronomicznego PWSiR „Wars" w Warszawie Jadwigi Szymańskiej do KRD „Wars" w Krakowie, Nr WSR-5/6/366/77, 22 sierpnia 1977 r.].

130 Tamże, [Pismo Zastępcy Kierownika Zakładu w Kielcach KRD „Wars" w Krakowie Dworzec-Główny do Dyrekcji KRD „Wars" w Krakowie, 24 sierpnia 1977 r.].

131 ANKES, PPKRDW, PK 1/19, NS 10, Notatka służbowa nr 16/77 sporządzona w dniu 10 czerwca 1977 r. z przeprowadzonej kontroli wykonania zaleceń porewizyjnych w RD Kielce, s. 4. Trzeba jednak przyznać, że kolejne dwie kontrole w RD Kielce w 1977 roku nie stwierdziły zaniedbań sanitarnych. Zob. tamże, Notatka służbowa Nr 26/77 spisana w dniu 8 sierpnia 1977 r. z przeprowadzonej kontroli w RD Kielce w dniach od 1–5 sierpnia 1977 r. przez Romanę Bul st[arszego] rewidenta zakładowego i Krystynę Gabryś ref[erenta] do spraw gastronomicznych na podstawie zarządzenia przeprowadzenia rewizji nr 7/77 z dnia 30 lipca 1977 r., s. 5–6.

w Krakowie oraz władzom miejskim w Kielcach[132]. Dyrekcja krakowskiego „Warsu" podjęła liczne działania w celu poprawy sytuacji w zakładzie kieleckim. Przeprowadzono narady robocze z załogą, osoby winne zaniedbań zostały ukarane karami dyscyplinarnymi i ostrzeżeniami ustnymi i pisemnymi. Zwiększono też liczbę etatów personelu kierowniczego do trzech. Kierownik zakładu opracował i przedłożył wiceprezydentowi w Urzędzie Miejskim w Kielcach program poprawy poziomu funkcjonowania jednostki[133].

Z kolei inspekcje przeprowadzone w zakładzie kieleckim w 1980 r. wykazały, że podłoga w bufecie była wyłożona kompletnie zniszczoną wykładziną. Zalecano wymienić ją na terakotę, co miało zwiększyć bezpieczeństwo i wyeliminować zagrożenie wypadkowe. Odnotowano też pozrywane zarówno płytki ceramiczne na ścianach, jak i płytki podłogowe PCV oraz rozbite szyby okienne w kuchni[134]. Podobnie w biurach rzeszowskiego „Warsu" zalecano wyłożenie podłogi wykładziną podłogową, gdyż dawała ona większą izolację cieplną i dodatnio wpływała na *zdrowotność* personelu[135].

Trudne warunki pracy panowały też w restauracji „Wars" w Zakopanem, która mieściła się w pomieszczeniach budynku dworcowego zlokalizowanego na parterze, w piwnicach i na pierwszym piętrze. Produkcja w restauracji przeznaczona była na zaspokajanie potrzeb podróżnych oraz w okresie zimy dla potrzeb pracowników kolejowych (tzw. zupy bonowe). Ogółem w ciągu doby wydawano około 500 obiadów i zup oraz 2 tys. napojów i kanapek. Sala przeznaczona do spożywania posiłków, w której mieścił się bufet, zdaniem Inspektora Pracy Związku Zawodowego Tadeusza Cichego nie spełniała wymogów odnośnych przepisów. W okresie zimy temperatura w sali wahała się od 10 do 14°C. Brakowało szatni, umywalni i natrysku dla pracowników, z których większość stanowiły kobiety. Stan pomieszczeń użytku publicznego i zaplecza nie spełniał podstawowych wymogów bhp[136].

132 (st), *Po drugiej stronie bufetu, Posterunek a la „Wars"*, „Echo Dnia" 1979, nr 214.

133 ANKES, PPKRDW, AEWG, sygn. 1/24, [Pismo głównego specjalisty do spraw produkcyjno-handlowych KRD „Wars" Kraków – Dworzec Główny Zbigniewa Rzepeckiego do Redakcji „Echa Dnia" w Kielcach, KRD/HG/1083/79, 19 listopada 1979 r.].

134 ANKES, PPKRDW, BHP 29/3, [Pismo Dyrektora PP KRD „Wars" Kraków – Dworzec Główny Zbigniewa Obronieckiego do Kierownictwa Zakładu KRD „Wars" w Kielcach, 11 sierpnia 1980 r., s. 1–2]; tamże, [Pismo Dyrektora KRD „Wars" Kraków – Dworzec Główny Zbigniewa Obronieckiego do Kierownictwa Zakładu KRD „Wars" w Kielcach, 23 maja 1980 r., s. 1–2].

135 Tamże, [Pismo Dyrektora PP KRD „Wars" Kraków – Dworzec Główny Zbigniewa Obronieckiego do Kierownika Zakładu KRD „Wars" w Rzeszowie, 8 maja 1980 r., s. 1.].

136 ANKES, PPKRDW, Inspektor Pracy Związku Zawodowego Pracowników Kolejowych w Krakowie, 29/2049/83, Protokół wizytacji Zakładu w Zakopanem przeprowadzonej 24 i 25 maja 1977 r. przez Tadeusza Cichego Inspektora Pracy Związku Zawodowego w celu stwierdzenia warunków pracy – pracowników wymienionego zakładu.

Nakaz powizytacyjny przesłany Dyrekcji KRD „Wars" wyraźnie mówił o konieczności usunięcia wszystkich uchybień i zapewnienia pracownikom bezpiecznych i higienicznych warunków pracy[137]. Dyrekcja KRD „Wars" próbowała tłumaczyć taki stan rzeczy niewystarczającymi warunkami lokalowymi i trudnościami w ich powiększeniu, jednocześnie informując Inspektorat Pracy o krokach podjętych w celu dokonania zmian[138]. W odpowiedzi została powiadomiona, że zbyteczna jest wszelka korespondencja z Inspektoratem Pracy, a żadne trudności nie mogą usprawiedliwić zapewnienia bezpiecznych i higienicznych warunków pracy w restauracji „Wars" w Zakopanem. W innym wypadku na KRD „Wars" zostaną nałożone sankcje karne, a praca w obiekcie ulegnie wstrzymaniu[139]. Jeszcze w tym samym miesiącu, a więc we wrześniu 1976 r. Dyrekcja krakowskiego „Warsu" przesłała do Inspektoratu Pracy szczegółowy wykaz robót mających poprawić warunki pracy załogi zakopiańskiej placówki[140].

Liczne kontrole stwierdzały zadowalający stan sanitarny placówki zakopiańskiej, zarówno sali konsumpcyjnej, jak i kuchni[141]. Przeprowadzający kontrolę placówki w Zakopanem w kwietniu 1980 r. starsza inspektor bhp Bożena Jagła poleciła utwardzić podłoże w kuchni oraz odmalować całe jej pomieszczenie wraz z zapleczem. Poza tym należało także wykonać w kuchni nową posadzkę i w sposób właściwy położyć linoleum, które dotychczas było źle zamocowane i powyginane. Zalecenia odnośnie do remontu sali restauracyjnej dotyczyły odmalowania zawilgoconej ściany, zwłaszcza miejsc powyżej okien[142]. Następna

137 Tamże, Nakaz powizytacyjny, nr IP/TC/I-134/22/76, 31 maja 1976 r.

138 Tamże, [Pismo Zastępcy Dyrektora KRD „Wars" Andrzeja Lipskiego do Inspektora Pracy Zarządu Głównego Związku Zawodowego Pracowników Kolejowych w Krakowie, BHP/2997/76, 10 sierpnia 1976 r.].

139 Tamże, Pismo Inspektora Pracy Związku Zawodowego Pracowników Kolejowych Tadeusza Cichego do Dyrekcji KRD „Wars" w Krakowie, Nr IP/TC/I-134/22/76 r., 10 września 1976 r.

140 Tamże, [Pismo Dyrektora KRD „Wars" Zbigniewa Obronieckiego do Inspektora Pracy Zarządu Głównego Związku Zawodowego Pracowników Kolejowych w Krakowie, Nr NT/3541/76, 29 września 1976 r., s. 1–2].

141 ANKES, PPKRDW, PzK, t. 1, Notatka służbowa z lustracji Zakładu w Zakopanem przeprowadzonej w dniu 17 i 18 marca 1974 r. w obecności kierownika Ob. Dall Barbary, 18 marca 1974; ANKES, PPKRDW, PK 1/19, Protokoły kontroli za rok 1977, t. 8 (dalej: PKT 8), Protokół Nr 8/77 z rewizji gospodarczej przeprowadzonej w KRD „Wars" Zakład w Zakopanem w okresie od 14 do 25 czerwca 1977 r. przez Romanę Bul – rewidenta zakładowego na podstawie zarządzenia przeprowadzenia rewizji nr 6/77 z dnia 11 czerwca 1977 r., 25 czerwca 1977 r., s. 8; ANKES, PPKRDW, PK 1/19, NS 10, Notatka służbowa Nr 28/77 z rewizji gospodarczej przeprowadzonej w RD Zakopane w dniach 8–10 września 1977 r. przez Romanę Bul – Kierownika Sekcji Kontroli i Inwentaryzacji na podstawie zarządzenia przeprowadzenia rewizji nr 9/77 z dnia 7 września 1977 r., s. 4.

142 ANKES, PPKRDW, BHP 29/3, [Pismo Dyrektora PP KRD „Wars" Kraków-Dworzec Główny Zbigniewa Obronieckiego do Kierownika Zakładu KRD „Wars" w Zakopanem,

kontrola przeprowadzona w zakładzie „Warsu" w Zakopanem 20 czerwca 1980 r. wykazała całkowicie zniszczoną posadzkę w obieralni warzyw. W kuchni panował nieporządek, w oknie stwierdzono pękniętą szybę, podobnie jak w bufecie. Ten ostatni wymagał nowego podestu, wymiany starego i zniszczonego linoleum, wysłużonych bocznych osłon lady bufetowej. Jednocześnie ogólny stan sanitarny zakładu w Zakopanem oceniono pozytywnie[143].

O przestrzeganie w większym stopniu czystości i utrzymywanie właściwego stanu sanitarnego w pomieszczeniach Zakładu w Krzeszowicach, a więc w sali konsumpcyjnej, w bufecie i na zapleczu, apelowała starsza inspektor bhp Bożena Szczepankiewicz[144].

Zakład krakowski, jako że największy w KRD „Wars", był też najtrudniejszy do utrzymania w czystości. Kontrola sanitarna z 1974 r. stwierdziła, iż poszczególne obiekty utrzymywano w należytej czystości, zarówno kuchnię, salę restauracyjną z bufetem, jak i bufet na peronie czwartym. Pewne uwagi negatywne skierowano pod adresem kawiarni dworcowej, w sali konsumpcyjnej której powieszono pożółkłe firanki, częściowo zerwane z karniszy, chodniki pełne były piasku, na stolikach brakowało flakoników z kwiatami, a linoleum połatano kawałkami w różnych odcieniach. Z sali widać było brudne ściany zaplecza oraz zardzewiałą rurę z piecyka gazowego[145].

Kontrola w 1975 r., której dokonali dyrektor KRD „Wars" Z. Obroniecki i starszy rewident Cecylia Kiszka, wytknęła brak na stołach flakoników z kwiatami w sali restauracyjnej. W kwietnikach natomiast, które znajdowały się na sali restauracyjnej, były kwiaty stare i zniszczone. Polecono więc kierownictwu KRD „Wars" w Krakowie niezwłocznie to zmienić[146]. W grudniu 1975 r. Kiszka stwierdziła, że

16 kwietnia 1980 r., s. 1–2].

143 Tamże, [Pismo Dyrektora PP KRD „Wars" Kraków-Dworzec Główny Zbigniewa Obronieckiego do Kierownika Zakładu KRD „Wars" w Zakopanem, 24 czerwca 1980 r., s. 1–2].

144 Tamże, [Pismo Dyrektora PP KRD „Wars" Kraków-Dworzec Główny Zbigniewa Obronieckiego do Kierownictwa Zakładu KRD „Wars" w Krzeszowicach, ajent Adam Bujas, 2 października 1980 r.].

145 ANKES, PPKRDW, PzK, t. 1, Protokół kontroli Nr 2 przeprowadzonej w dniu 25 kwietnia 1974 roku w godzinach 17–21 przez rewidenta zakładowego Ob. Krystynę Walusiak oraz st[arszego] instruktora do spraw gastronom[icznych] Ob. Ludmiłę Bazylińską-Moskal w Zakładzie Kraków podległym Dyrekcji KRD „Wars" w Krakowie, s. 1–3.

146 Tamże, Protokół przeprowadzonej w dniach 21 października, 30 października, 2 listopada i 3 listopada [1975 r.] kontroli Zakładu RD „Wars" Kraków przez Dyrektora Przedsiębiorstwa Ob. Zbigniewa Obronieckiego i st[arszego] rewidenta Ob. Cecylię Kiszkę, 3 listopada 1975 r., s. 2; tamże, [Pismo Dyrektora PP KRD „Wars" Kraków-Dworzec Główny Zbigniewa Obronieckiego do kierownika Zakładu RD „Wars" Kraków Jana Kowala, Nr SB/09316/75, 4 listopada 1975 r.].

sala restauracyjna tylko częściowo została wyposażona w kwiaty[147]. Kolejne polecenie kierownictwa kładło nacisk, aby kwiaty były na stolikach w sali restauracyjnej przez całą dobę, należało też zmienić firanki na czyste[148]. Do końca roku stan sanitarny sali konsumpcyjnej nie uległ poprawie, a dodatkowo rewidująca stwierdziła na zapleczu kuchni pełno brudnych papierów[149]. Z początkiem 1976 r. kierownik zakładu Jan Kowal informował dyrekcję krakowskiego „Warsu", iż firanki w sali restauracyjnej wymieniono na czyste, jak również ustawiono kwiaty w doniczkach na stolikach. Natomiast pracownikom kuchni zwrócono uwagę na jej systematyczne sprzątanie, podobnie jak zmywaków i obieralni warzyw w ciągu całego cyklu produkcyjnego[150]. Odnośnie bowiem do samej kuchni RD „Wars" Kraków jedna z wcześniejszych kontroli, przeprowadzona w październiku 1975 r., odnotowała dwa brudne kotły, które pozostały, jak zaświadczono, z dnia poprzedniego[151].

Chociaż liczne kontrole wewnętrzne przeprowadzone w 1977 r. stwierdziły dobry stan sanitarny baru przekąskowego na Dworcu Głównym w Krakowie[152], to

147 Tamże, Protokół przeprowadzenia w dniu 8 grudnia 1975 r. przez starszą rewidentkę Cecylię Kiszka kontroli wykonania zaleceń pokontrolnych wydanych kierownikowi Zakładu KR „Wars" Kraków w dniu 4 listopada 1975 r., 8 grudnia 1975 r.

148 Tamże, [Pismo Dyrektora PP KRD „Wars" Kraków-Dworzec Główny Zbigniewa Obronieckiego do kierownika Zakładu RD „Wars" Kraków, nr NR/093/5201/75, 29 grudnia 1975 r.].

149 Tamże, Protokół przeprowadzenia w dniach 27 do 28 grudnia 1975 r. kontroli w Zakładzie RD „Wars" Kraków przez st[arszego] rewidenta Ob. Cecylię Kiszka, 29 grudnia 1975 r., s. 1.

150 Tamże, [Pismo Kierownika Zakładu RD Kraków-Dworzec Główny Jana Kowala do Dyrekcji KRD „Wars" w Krakowie, 14 stycznia 1976 r.]. O brudnej obieralni warzyw, gdzie posadzka była zalana wodą, a kratka ściekowa zatkana obierzynami w Zakładzie Kraków I zob. ANKES, PPKRDW, PzK, PKZ 5, Protokół nr 2/77 z przeprowadzonej kontroli w Zakładzie RD Kraków w dniach od 17 do 29 stycznia 1977 r. przez rewidenta Ob. Romanę Bul działającego na podstawie zarządzenia przeprowadzenia rewizji nr 1/77 z dnia 17 stycznia 1977 r.

151 ANKES, PPKRDW, PzK, t. 1, Protokół przeprowadzenia w dniu 6 października 1975 r. kontroli kuchni RD „Wars" Kraków przez st[arszego] rewidenta Ob. Cecylię Kiszka oraz st[arszego] inst[ruktora] ds. gastronomii Ob. Józefa Pańczyka na polecenie Nr 2 Dyrektora KRD „Wars" Kraków, 15 października 1975 r., s. 1.

152 ANKES, PPKRDW, PzK, PKZ 5, Sprawozdanie nr 27 z kontroli przeprowadzonej przez rewidenta zakładowego oraz prac[ownika] Sekcji Gastronomicznej w dniu 21 maja 1977 r. w Zakładzie Kraków, 24 maja 1977 r. oraz tamże, Sprawozdanie nr 37/77 z kontroli przeprowadzonej w dniu 20 lipca 1977 r. przez rewidenta zakładowego oraz pracowników Sekcji Gastronomicznej, 25 lipca 1977 r.; tamże, Sprawozdanie nr 52/77 z kontroli przeprowadzonej w dn[iu] 15 października 1977 r. przez Kierownika Sekcji Kontroli i Inwentaryzacji Romanę Bul i ref[erenta] do spraw gastronomicznych Janinę Patecką, 17 października 1977 r.; tamże, Sprawozdanie nr 56/77 z kontroli przeprowadzonej w dniu 11 listopada 1977 r. przez rewidenta zakł[adowego] i pracowników Sekcji Gastronomicznej w Zakładzie Kraków, 5 listopada 1977 r., s. 4; Sprawozdanie nr 57/77 z kontroli przeprowadzonej w dniu 5 listopada 1977 r. przez

w roku następnym został on publicznie napiętnowany w „Gazecie Południowej". Co prawda korespondent gazety z uznaniem wyrażał się o zaopatrzeniu placówek gastronomicznych „Warsu" na dworcu, ale do czystości baru przekąskowego miał duże zastrzeżenia. Pisał o podłodze niemytej od lat, lepiących się od brudu chodnikach, przeładowanych popielniczkach i stołkach przy bufecie tak różnorodnych, że przypominały komisową wyprzedaż mebli. Obraz ten kontrastował z czystą i schludną restauracją dworcową, gdzie białe obrusy na stołach i uprzejma obsługa zachęcały klientów do skorzystania z jej usług[153].

Kierownik Zakładu L. Słowik wyjaśniła, że w barze przekąskowym standardowe sprzątanie odbywało się dwa razy dziennie, a raz w tygodniu sprzątanie generalne obejmujące cały punkt. Stwierdzone zanieczyszczenie było zapewne rezultatem olbrzymiej rotacji podróżnych, którzy przez bar przechodzili w drodze z holu dworcowego na perony. Odnośnie do zanieczyszczonych popielniczek zwrócono uwagę obsłudze na ich częstsze opróżnianie. Słowik podkreślała, że różnorodne krzesła miały pozostać tylko do czasu uzyskania pozwolenia władz nadrzędnych na zakup nowych[154]. Dyrektor krakowskiego Warsu Z. Obroniecki przedstawił wyjaśnienia kierownika redakcji „Gazety Południowej" i dodał, iż przeprowadzono remont zakładu, w ramach którego odświeżono salę konsumpcyjną. Natomiast odnośnie do krzeseł stwierdził, iż „Wars" nie miał możliwości wprowadzenia jednolitych krzeseł w lokalu, ponieważ jednostki gospodarki uspołecznionej objęte były zakazem zakupu mebli, a więc i krzeseł. Czyniono natomiast starania w Urzędzie Miasta Krakowa o wydanie zezwolenia na zakup mebli. W momencie uzyskanie takiej zgody wyeksploatowane krzesła miały zostać niezwłocznie wymienione[155].

Rewident zakładowy Romana Bul pod koniec 1976 r. stwierdziła zły stan sanitarny baru nr 1. Stoły barowe były zastawione brudnymi naczyniami, a mycie naczyń odbywało się pod bieżącą wodą i bez detergentów[156]. Dyrektor

rewidenta zakładowego i ref[erenta] do spraw gastronomicznych w Zakładzie Kraków, 7 listopada 1977 r., s. 5; tamże, Sprawozdanie nr 58/77 z lustracji przeprowadzonej w dniu 15 grudnia 1977 r. przez rewidenta zakładowego i pracowników Sekcji Gastronomicznej w Zakładzie Kraków, 17 grudnia 1977 r., s. 3.

153 (lw, pik), *Na Dworcu Głównym w pełni sezonu. Placówki gastronomiczne nieźle zaopatrzone, brudne poczekalnie, perony, szalety*, „Gazeta Południowa" 1978, nr 152.

154 ANKES, PPKRDW, AEWG, sygn. 1/24, [Pismo Kierownika Zakładu Kraków – Dworzec Główny Lidii Słowik do Dyrekcji KRD „Wars" Sekcja Gastronomiczna w Krakowie, 14 lipca 1978 r.].

155 Tamże, [Pismo Dyrektora KRD „Wars" Kraków Dworzec Główny Zbigniewa Obronieckiego do Redakcji „Gazety Południowej" w Krakowie, nr HG/3677/78, 17 lipca 1978 r.].

156 ANKES, PPKRDW, PzK, t. 1, Notatka służbowa spisana na okoliczność kontroli przeprowadzonej w dniu 30 grudnia 1976 r. przez rewidenta Ob. Romanę Bul w barze nr 1 i bufecie nr 8.

krakowskiego „Warsu" przestrzegł bufetową Janinę Adamowicz, iż w razie powtórzenia się niedociągnięć sanitarnych zostaną w stosunku do niej wyciągnięte surowe konsekwencje służbowe[157]. W związku ze złym stanem sanitarnym baru nr 1 ostrzeżenie otrzymała także kierownik Zakładu RD „Wars" Kraków I L. Słowik[158]. Ta ostatnia wyjaśniła sytuację trudnościami z zakupem środków czystości. Mycie naczyń stołowych z użyciem detergentów odbywało się w miarę posiadanych środków czystości, a w magazynie były ciągłe braki – najczęściej dostępna była tylko soda. Natomiast do wycierania naczyń postanowiono używać ścierek z zużytych obrusów, gdyż nowych nie można było dostać[159]. Z początkiem 1977 r. stan sanitarny baru nr 1 nie budził zastrzeżeń, przy czym nadal brakowało środków do mycia naczyń[160]. Piętnowano z kolei stan baru nr 2 ze stolikami na sali konsumpcyjnej zapełnionymi brudną zastawą stołową[161]. Kolejna kontrola stwierdziła w barze nr 2 brudną i nieczynną lodówkę oraz niedomyte naczynia, podobnie zresztą jak w barze nr 1, czego przyczynę w tym ostatnim wypadku upatrywano w braku ciepłej wody do mycia wynikłej z awarii pieca gazowego[162]. Lipcowa, wrześniowa, październikowa i listopadowe kontrole z 1977 r. baru nr 1 oraz lipcowa i listopadowe baru nr 2 (w tymże roku) stwierdziły ogólną czystość w tych punktach sprzedaży[163].

157 ANKES, PPKRDW, PzK, PKZ 5, [Pismo Dyrektora KRD „Wars" w Krakowie Zbigniewa Obronieckiego do Bufetowej Baru Nr 1 Janiny Adamowicz, NR/094/1/77, 14 stycznia 1977 r.].

158 Tamże, [Pismo Dyrektora KRD „Wars" w Krakowie Zbigniewa Obronieckiego do Kierownik Zakładu RD „Wars" Kraków I Lidii Słowik, NR/094/2/77, 14 stycznia 1977 r.

159 ANKES, PPKRDW, PzK, t. 1, [Pismo Kierownika Zakładu KRD „Wars" Zakład Kraków – Dworzec Główny Lidii Słowik do Rewidenta Zakładowego KRD „Wars" w Krakowie, nr 4325/76, 31 grudnia 1976 r.]; ANKES, PPKRDW, PzK, KT 2, [Pismo Kierownika Zakładu KRD „Wars" Zakład Kraków – Dworzec Główny Lidii Słowik do Dyrekcji KRD „Wars" w Krakowie, 2 listopada 1976 r., s. 2].

160 ANKES, PPKRDW, PzK, PKZ 5, Sprawozdanie nr 1/77 z kontroli przeprowadzonej w dniu 10 stycznia 1977 r. przez ref[erenta] do spraw gastronomicznych Ob. Barbarę Lemek i rewidenta zakładowego Ob. Romanę Bul, 13 stycznia 1977, s. 3.

161 Tamże, Sprawozdanie nr 27 z kontroli przeprowadzonej przez rewidenta zakładowego oraz prac[ownika] Sekcji Gastronomicznej w dniu 21 maja 1977 r. w Zakładzie Kraków, 24 maja 1977 r.

162 Tamże, Sprawozdanie nr 56/77 z kontroli przeprowadzonej w dniu 11 listopada 1977 r. przez rewidenta zakł[adowego] i pracowników Sekcji Gastronomicznej w Zakładzie Kraków, 5 listopada 1977 r., s. 1–2. Kolejna kontrola w grudniu 1977 roku także wytknęła niedomyte naczynia i nieczynną lodówkę. Zob. tamże, Sprawozdanie nr 58/77 z lustracji przeprowadzonej w dniu 15 grudnia 1977 r. przez rewidenta zakładowego i pracowników Sekcji Gastronomicznej w Zakładzie Kraków, 17 grudnia 1977 r., s. 2.

163 Tamże, Sprawozdanie nr 37/77 z kontroli przeprowadzonej w dniu 20 lipca 1977 r. przez rewidenta zakładowego oraz pracowników Sekcji Gastronomicznej, 25 lipca 1977 r.; tamże, Sprawozdanie nr 48/77 z lustracji przeprowadzonej w dniu 23 września 1977 r. przez rewidenta zakładowego oraz pracowników Sekcji Gastronomicznej

Pod koniec 1976 r. negatywnie został oceniony stan sanitarny bufetu restauracyjnego. Stwierdzono nieporządek na zapleczu bufetu, brudny i zatkany odpadkami zlewozmywak, na półkach puste i porozbijane butelki oraz butelki z zepsutymi sokami[164]. Przeprowadzona w tym samym mniej więcej okresie kontrola wewnętrzna Bufetu nr 8 na krakowskim dworcu uznała stan sanitarny obiektu za zadowalający[165]. Pozytywnie o stanie sanitarnym tegoż obiektu oraz Bufetów nr 1–10, a także stoiska „Rożno" i kanapkarni wypowiedziały się też liczne kontrole wewnętrzne przeprowadzone w 1977 r.[166] Kontrola z marca 1977 r.

w Zakładzie Kraków, 24 września 1977 r., s. 1 i 4; tamże, Sprawozdanie nr 52/77 z kontroli przeprowadzonej w dn[iu] 15 października 1977 r. przez Kierownika Sekcji Kontroli i Inwentaryzacji Romanę Bul i ref[erenta] do spraw gastronomicznych Janinę Patecką, 17 października 1977 r.; tamże, Sprawozdanie nr 57/77 z kontroli przeprowadzonej w dniu 5 listopada 1977 r. przez rewidenta zakładowego i ref[erenta] do spraw gastronomicznych w Zakładzie Kraków, 7 listopada 1977 r., s. 1–2; tamże, Sprawozdanie nr 58/77 z kontroli przeprowadzonej w dniu 10 listopada 1977 r. przez rewidenta zakładowego i pracowników sekcji Gastronomicznej gastronomicznych w Zakładzie Kraków, 12 listopada 1977 r., s. 1–3.

164 ANKES, PPKRDW, PzK, KT 2, Protokół kontroli przeprowadzonej w Zakładzie KRD Kraków w dniach od 14 września 1976 r. do 7 października 1976 r. przez st[arszego] rewidenta Ob. Romanę Bul działającego na podstawie zarządzenia przeprowadzenia rewizji nr 1 z dnia 14 września 1976 r.

165 ANKES, PPKRDW, PzK, t. 1, Notatka służbowa spisana na okoliczność kontroli przeprowadzonej w dniu 30 grudnia 1976 r. przez rewidenta Ob. Bul Romanę w Barze nr 1 i Bufecie Nr 8.

166 ANKES, PPKRDW, PzK, PKZ 5, Sprawozdanie nr 1/77 z kontroli przeprowadzonej w dniu 6 stycznia 1977 r. przez rewidenta zakładowego Ob. Romanę Bul i ref[erenta] do spraw gastronomicznych Ob. Barbarę Lemek, 11 stycznia 1977, s. 1–3; tamże, Sprawozdanie Nr 3/77 z kontroli przeprowadzonej w dniu 7 stycznia 1977 r. przez ref[erenta] do spraw gastronomicznych Ob. Barbarę Lemek i rewidenta zakładowego Ob. Romanę Bul, 12 stycznia 1977 r., s. 1–2; tamże, Sprawozdanie nr 1/77 z kontroli przeprowadzonej w dniu 10 stycznia 1977 r. przez ref[erenta] do spraw gastronomicznych Ob. Barbarę Lemek i rewidenta zakładowego Ob. Romanę Bul, 13 stycznia 1977, s. 1–2; tamże, Sprawozdanie nr 37/77 z kontroli przeprowadzonej w dniu 20 lipca 1977 r. przez rewidenta zakładowego oraz pracowników Sekcji Gastronomicznej, 25 lipca 1977 r.; tamże, Sprawozdanie nr 48/77 z lustracji przeprowadzonej w dniu 23 września 1977 r. przez rewidenta zakładowego oraz pracowników Sekcji Gastronomicznej w Zakładzie Kraków, 24 września 1977 r., s. 1–4; tamże, Sprawozdanie nr 56/77 z kontroli przeprowadzonej w dniu 11 listopada 1977 r. przez rewidenta zakł[adowego] i pracowników Sekcji Gastronomicznej w Zakładzie Kraków, 5 listopada 1977 r., s. 1–4; tamże, Sprawozdanie nr 57/77 z kontroli przeprowadzonej w dniu 5 listopada 1977 r. przez rewidenta zakładowego i ref[erenta] do spraw gastronomicznych w Zakładzie Kraków, 7 listopada 1977 r., s. 3–5; tamże, Sprawozdanie nr 58/77 z kontroli przeprowadzonej w dniu 10 listopada 1977 r. przez rewidenta zakładowego i pracowników sekcji Gastronomicznej gastronomicznych w Zakładzie Kraków, 12 listopada 1977 r., s. 1–4; tamże, Sprawozdanie nr 58/77 z lustracji przeprowadzonej w dniu 15 grudnia 1977 r. przez rewidenta zakładowego i pracowników Sekcji Gastronomicznej w Zakładzie Kraków, 17 grudnia 1977 r., s. 1–5.

wskazała na niesprzątane stoły barowe zastawione brudnymi naczyniami w Bufecie nr 7[167].

Nieraz jednak czystość i estetyka bufetów dworcowych na Dworcu Głównym w Krakowie budziły spore zastrzeżenia konsumentów. Korespondent „Gazety Polskiej" w 1978 r. radził czytelnikom przejeżdżającym przez Kraków omijać z daleka dworzec PKP[168]. Dyrekcja stwierdziła, iż w 1978 r. wszystkie punkty gastronomii dworcowej zostały dwukrotnie odnowione. Jednak pomimo podejmowanych dużych wysiłków w celu utrzymywania odpowiedniego wyglądu zakładów trudno było zapewnić estetykę punktów gastronomicznych, które z powodu ich usytuowania podlegały działaniu spalin i pyłów, osiągających w okolicach Dworca Kolejowego znaczne stężenie. Także duża liczba podróżnych i klientów utrudniała utrzymywanie wszystkich miejsc w czystości przez całą dobę. Pozytywnego wpływu na estetykę lokalów „Warsu" nie miało też zaśmiecanie przez klientów pomieszczeń opakowaniami jedzenia przyniesionego ze sobą[169].

Stan sanitarny zakładu w Płaszowie w 1977 r. nie budził zastrzeżeń. Sala konsumpcyjna była czysta, naczynia myto na bieżąco. Stwierdzono jedynie występowanie robactwa[170]. W 1980 r. natomiast odnotowano brudne parasole w ogródku konsumenckim oraz odrapane lady i stoliki w bufecie w Bieżanowie (Zakład „Wars" w Płaszowie). Wraz z nieodmalowanymi i zniszczonymi napisami reklamowymi tworzyły przykry widok i nie zachęcały klientów do konsumpcji[171].

167 Tamże, Notatka służbowa nr 9/77 spisana w dniu 28 marca 1977 r. z przeprowadzonej kontroli punktów sprzedaży peronowej, garmażerni i kanapkarni w dniu 25 i 26 marca 1977 r., 28 marca 1977 r., s. 1.

168 (km), *Przejazdem przez Kraków. Omijać dworzec...*, „Dziennik Polski" 1978, nr 177.

169 ANKES, PPKRDW, AEWG, 1/24, Wyjaśnienia [Dyrekcji PP KRD „Wars" Kraków – Dworzec Główny] dotyczące krytycznej notatki prasowej zamieszczonej w „Dzienniku Polskim" 7 sierpnia 1978 r. Zob. też ANKES, PPKRDW, PRO, PD 4, [Pismo Zakładu Kraków KRD „Wars" do Działu Organizacji i planowania KRD „Wars" w Krakwie, 17 stycznia 1979 r.]. W tym ostatnim piśmie (wewnętrznym, na użytek KRD „Wars") jest mowa o odświeżeniu i doprowadzeniu do należytego stanu higieniczno-sanitarnego wszystkich punktów małej gastronomii na krakowskim dworcu poprzez malowanie, mycie, renowację szyldów i napisów, uporządkowanie otoczenia itp.

170 ANKES, PPKRDW, PK 1/19, PKT 8, Protokół nr 9/77 z rewizji gospodarczej przeprowadzonej w RD Płaszów w dniu 6 września 1977 r. przez Romanę Bul – Kierownika Sekcji Rewizji i Inwentaryzacji, 7 września 1977 r., s. 2; tamże, Protokół nr 10/77 z rewizji gospodarczej przeprowadzonej w RD Płaszów w dniu 20 października 1977 r. przez Romanę Bul – kier[ownik] Sekcji Kontroli i Inwentaryzacji, 21 października 1977 r., s. 3; tamże, Protokół Nr 11/77 z kontroli w RD Płaszów przeprowadzonej w dniu 10 listopada 1977 r. przez Romanę Bul kier[ownika] sekcji kontroli i inwentaryzacji oraz referenta do spraw gastronomicznych Ob. Janinę Patecką, 17 listopada 1977 r., s. 4.

171 ANKES, PPKRDW, BHP 29/3, [Pismo Dyrektora PP KRD „Wars" Kraków-Dworzec Główny Zbigniewa Obronieckiego do Kierownictwa Zakładu KRD „Wars" w Płaszowie], 26 maja 1980 r., s. 1].

W Zakładzie „Warsu" w Zabierzowie kontrola stanu bhp i ppoż. wykazała konieczność natychmiastowego wyłożenia podłogi na zapleczu wykładziną podłogową ze względów zdrowotnych personelu i estetycznych. Natomiast w obiekcie „Warsu" w Rudawie stwierdzono, że w części bufetowej podłoga była załamana i wymagała remontu albo całkowitej wymiany, gdyż utrzymywanie takiego stanu rzeczy groziło personelowi groźnymi wypadkami w postaci upadków i złamań kończyn[172].

Podsumowanie

Trudno oczywiście o sporządzenie prostego bilansu blasków i cieni obiektów KRD „Wars". Do sprawnego funkcjonowania każdego przedsiębiorstwa potrzeba całego zaplecza odpowiednio wyposażonych pomieszczeń, które stanowią bazę dla działalności człowieka. Ich rodzaj i charakter w znacznej mierze jest uwarunkowany specyfiką danej działalności. Na KRD „Wars", będące przedsiębiorstwem gastronomicznym, składało się wiele placówek, które z kolei miały liczne obiekty nieruchome (restauracje, bary, bufety, kioski itp.) oraz ruchome (wózki peronowe, stoiska z lodami, hamburgerami itp.). Z punktu widzenia klienta najważniejsza była dostępność oferowanego asortymentu (choć oczywiście jego rodzaj i jakość również), a więc przestrzeganie przez pracowników „Warsu" wyznaczonych godzin pracy w danym punkcie gastronomicznym. Zarówno na jakość obsługi, jak i komfort oraz bezpieczeństwo pracy zatrudnionego personelu duży wpływ miało wyposażenie i stan techniczny użytkowanych maszyn. Z każdym rokiem sprzęt techniczny w placówkach „Warsu" ulegał coraz większemu zużyciu, a podejmowane przez kierownictwo starania w celu jego wyremontowania czy zastąpienia nowym trwały bardzo długo, co oczywiście znacznie utrudniało codzienną pracę i sprawną obsługę klienta. Dla klientów i pracowników ważna była również estetyka zewnętrzna i wewnętrzna placówek gastronomicznych, w których kupowali, spożywali posiłki oraz ich stan sanitarny. Liczne kontrole, którym podlegały obiekty „Warsu", miały z założenia przyczynić się do poprawy warunków higieniczno-sanitarnych w nich panujących. Chociaż zawierają one relacje dotyczące wielu uchybień w tym względzie, to jednak w wielu wypadkach są też świadectwem dużej dbałości i podejmowanych starań w kierunku utrzymania miejsca pracy w nienagannym porządku i czystości.

172 Tamże, [Pismo Dyrektora PP KRD „Wars" Kraków-Dworzec Główny Zbigniewa Obronieckiego do Kierownictwa Zakładu KRD „Wars" w Zabierzowie i Rudawie, 26 czerwca 1980 r.].

Bibliografia:

- Archiwum Narodowe w Krakowie. Ekspozytura w Spytkowicach, Przedsiębiorstwo Państwowe Krakowskie Restauracje Dworcowe WARS w Krakowie (zespół nr 2129)

- (az), *Niedziela na Głównym*, „Echo Krakowa" 1978, nr 154
- (BEJ), *Kielecki poranek. Na dworcu – po staremu*, „Echo Dnia" 1979, nr 214
- Brzostek B., *PRL na widelcu*, Warszawa 2010.
- Buk. A., *Wskazujemy palcem, niesłychane lekceważenie pasażerów na Dworcu w Rzeszowie*, „Kurier Polski" 1976, nr 260
- (En), *Krakowski „Wars" – od kuchni*, „Gazeta Południowa" 1977, nr 183
- (inf), *Reporterski zwiad „Echa". Realia i nadzieje w podróży*, „Echo Dnia" 1978, nr 28
- (ja), *Interweniowaliśmy i...*, „Echo Krakowa" 1978, nr 179
- (ja), *Krakowski „Wars" nie kocha klientów*, „Echo Krakowa" 1978, nr 165
- (ja), *Krakowskie dworce przed szczytem wyjazdów*, „Echo Krakowa" 1976, nr 133
- (ja), *Szczyt urlopowych wyjazdów*, „Echo Krakowa" 1977, nr 171
- Jarocka-Nowak R., *Problemy kolejowej kultury. Jeleń z „Warsu"*, „Kolejarz" 1978, nr 4
- (js), *Kłopoty i osiągnięcia „Warsu". Kulinarne potrzeby podróżnych stale rosną...*, „Echo Krakowa" 1977, nr 181
- (km), *Przejazdem przez Kraków. Omijać dworzec...*, „Dziennik Polski" 1978, nr 177
- „Kolejarz" 1978, nr 9, s. 5
- L-ART, *Wizytówka niedoskonała*, „Nowiny" 1978, nr 164
- (lw, pik), *Na Dworcu Głównym w pełni sezonu. Placówki gastronomiczne nieźle zaopatrzone, brudne poczekalnie, perony, szalety*, „Gazeta Południowa" 1978, nr 152
- (mar), *Kielecki (pod)wieczorek. Podróżni narzekają*, „Echo Dnia" 1977, nr 153
- Miecugow B., *Monarchowie*, „Dziennik Polski" 1977, nr 262
- (pł), *Obrazki sprzed Dworca Głównego*, „Dziennik Polski" 1976, nr 35
- (S), *Kielecki poranek*, „Echo Dnia" 1979, nr 62
- Satała Z., *Czas nagli, a w handlu i gastronomii wiele opóźnień*, „Gazeta Południowa" 1976, nr 109
- (st), *Po drugiej stronie bufetu, Posterunek a la „Wars"*, „Echo Dnia" 1979, nr 214
- Synowiec A., *Z teki skarg i wniosków konsumenckich – Krakowskie Restauracja Dworcowe „Wars" w drugiej połowie lat siedemdziesiątych XX w.*, [w:] *Sukcesy i porażki kolei w Polsce 1918–1989*, red. M. Kapias, D. Keller, Rybnik 2015
- Ziem. A., *Szwarc, mydło i powidło czyli magazyn stacyjny*, „Kolejarz" 1977, 19 listopada

Andrzej Synowiec, Bright and Dark Sides of Railway Catering Points on the Example of Cracow Railway Restaurants Wars

Krakowskie Restauracje Dworcowe (KRD) Wars (Cracow Railway Restaurants) were one of eight enterprises in Poland that functioned under a common name Wars. There were Wars restaurants in Warsaw, Poznań, Łódź, Gdańsk, Szczecin, and Wrocław. The companies were to provide catering services at railway stations, bus stations, etc. At the end of the 1970s Cracow Wars comprised the following branches: Cracow, Kielce, Rzeszów, Przemyśl, Zakopane, Płaszów, Krzeszowice, Zabierzów, and Rudawa, and the latter four were funded in mid 1970s. Later branches in Bieżanów and Zabłocie were added.

KRD Wars, which was a catering enterprises, comprised many sites, which, in turn, owned numerous real estate properties (restaurants, bars, buffets, kiosks etc.) and moveable properties (platform carts, ice-cream or hamburger stands, etc.). From the customer's point of view availability of the goods was most important (next to the kind, selection, and quality, of course), therefore Wars employees had to stick to the scheduled

working hours at a given service point. Still many customers complained about Wars employees not complying to the scheduled working hours.

The equipment and its technical condition influenced both the quality of service and safety of the personnel. With each year the technical condition of Wars equipment was getting worse due to wear, and the management's attempts to repair or replace the faulty equipment took too long, which impeded everyday work and proper customer service. The overall aesthetics of the interior and exterior of the catering points, as well as the sanitary conditions were also important for both employees and customers. Numerous inspections of Wars points were supposed to improve their hygienic and sanitary conditions. Although the reports describe much negligence in this respect, they still show evidence of great care and attempts to keep the workplace clean and orderly.

Keywords:

Krakowskie Restauracje Dworcowe Wars, PRL (Polish People's Republic), catering facilities, equipment and technical condition of facilities, sanitary conditions of catering facilities

Słowa kluczowe:

Krakowskie Restauracje Dworcowe „Wars", PRL, obiekty gastronomiczne, wyposażenie i stan techniczny obiektów, stan sanitarny zakładów

DANIEL ZAŁUSKI
(Politechnika Gdańska)

RENESANS POLSKICH DWORCÓW

Wielkie budowle - jak wielkie góry - są dziełem wieków.
Każda fala czasu nanosi swój namuł,
każde plemię układa swoją cząstkę gmachu,
każda jednostka przynosi swój kamień.
Czas jest architektem - człowiek tylko murarzem.
Victor Hugo

Wstęp

Współczesny dworzec kolejowy zmienia swoje oblicze w stosunku do dworców, jakie znamy z przeszłości. Obecnie realizowane obiekty stanowią najczęściej wielkie wiaty, przekrywające przestrzeń publiczną placów dworcowych. Przestrzeń ta stanowi jednocześnie rdzeń komunikacyjny łączący przystanki różnych środków transportu w jeden zintegrowany węzeł przesiadkowy. W nowoczesnych dworcach do niezbędnego minimum ograniczane są pomieszczenia obsługujące pasażera. Hala pełni rolę poczekalni. Kasy coraz częściej są uzupełniane lub wręcz zastępowane przez biletomaty. Informacja kolejowa znajduje się tylko na największych dworcach. Zamiast niej pojawia się punkt dostępu do wirtualnej informacji. Skrytki na bagaż zastępują przechowalnie. Na mniejszych dworcach zamiast lokali gastronomicznych lokalizowane są automaty wendingowe. Jedynym elementem niezmiennym pozostają toalety.

Coraz trudniej jest zagospodarować istniejące obiekty dworcowe. Spośród czynnych jest 58 wpisanych do rejestru zabytków[1]. W ramach artykułu zostaną zaprezentowane dobre przykłady zrealizowanych inwestycji w ramach przebudowy najcenniejszych, zabytkowych dworców polskich. Omówione zostaną główne tendencje ich przekształceń, wytyczne ochrony konserwatorskiej, ograniczenia wynikające z przyjętych standardów lub obowiązujących przepisów, szanse i zagrożenia dla przyszłych realizacji.

1 http://pkpsa.pl/pkpsa/nasze-dworce/download/czynne_dworce_29.05.14.pdf, 4.06.2014.

il. 1: Dworzec Malbork po przebudowie w 2012 r. (fot. autor)

Narodowy program modernizacji polskich dworców

Wraz ze zmianami gospodarczymi, jakie zachodziły w Polsce po 1989 r. rozpoczął się okres upadku transportu kolejowego. Rozpoczęto likwidację nierentownych linii, nie budując w zamian kolejnych. W obliczu silnego rozwoju motoryzacji i lotnictwa kolej została zdegradowana do jednego z wielu podrzędnych środków transportu, adresowanych do klienta masowego ze średniozamożnych i najbiedniejszych grup społecznych. Z czasem zaczęto przypisywać jej nieformalnie funkcję transportu dla grup najbiedniejszych. Wraz z zanikaniem popytu na przewozy zaczęto ograniczać środki na bieżące remonty i utrzymanie dworców.

W 1996 r. zasobach PKP SA znajdowało się 3265 obiektów dworcowych, w 2005 r. – 3005, a w 2007 r. – 2826, spośród nich jedynie 1240 służyło obsłudze podróżnych[2]. Na początku 2008 r. dworców czynnych było już tylko 1134[3], a na

2 P. Kazimierowski, *Raport. Dworce kolejowe i ich najbliższe otoczenie*, „Rynek Kolejowy" 2002, nr 7; J. Klimkiewicz, *Raport. Nieruchomości kolejowe*, „Rynek Kolejowy" 2006, nr 2; A.Rorata, *Małe i średnie dworce oraz inne nieruchomości – wykorzystanie i strategia rozwoju. Przykłady wspólnych projektów w Giżycku, Będzinie, Nowej Soli*, MGG Conferences (maszynopis powielony), Warszawa 2007.

3 Najwyższa Izba Kontroli Departament Komunikacji i Systemów Transportowych, *Informacja o wynikach kontroli stanu technicznego i przygotowania kolejowych obiektów dworcowych do obsługi pasażerów*, nr ewid. 76/2008/P07070/KKT, Warszawa 2008.

il. 2: Poczekalnia na dworcu w Malborku po przebudowie (fot. autor)

początku 2011 r. – 916. Przewoźnicy byli zainteresowani dofinansowaniem jedynie 297 dworców[4]. Na początku 2013 r. PKP SA miało w swoim zasobie 2570 dworców, w tym 640 czynnych. Wśród nich 220 obsługiwało przewozy międzywojewódzkie i międzynarodowe (organizator – ministerstwo), a 420 – przewozy regionalne (organizatorzy – samorządy wojewódzkie). 29 maja 2014 r. PKP SA opublikowało listę 585 czynnych dworców[5]. Według strategii przyjętej w 2013 r. PKP SA chciało zachować jedynie 220 czynnych dworców, obsługujących przewozy międzywojewódzkie i międzynarodowe. Na liście znajdowały się jedynie te z nich, które potencjalnie przy dobrym zarządzaniu nie powinny przynosić strat, a z czasem winny wręcz na siebie zarabiać, głównie dzięki komercyjnemu wykorzystaniu obiektów[6]. Politykę zamykania dworców powstrzymano w 2015 r. wraz z objęciem zarządu firmy przez osoby, sympatyzujące z nową partią rządzącą. Kryteria komercjalizacji dworców przestały być nadrzędnymi w stosunku do

4 Wypowiedź publiczna z dn. 04.04.2011 r. członka zarządu PKP SA Jacka Prześlugi w UM Bydgoszcz.

5 www.pkp.pl.

6 J. Bator, *Strategia PKP S.A. dla dworców kolejowych – „Dworzec na własność" oraz współpraca z samorządami* (prezentacja multimedialna), Pomorski Urząd Marszałkowski. Gdańsk 2013.

il. 3: Hol kasowy na dworcu w Malborku po przebudowie (fot. autor)

podstawowej misji transportowej kolei. Według danych PKP SA na dzień 31 maja 2016 r. czynnych pozostało 588 dworców[7].

Na początku XXI w. stan dworców rysował się dramatycznie. Jakość obsługi klientów była przerażająco niska. Informacje o zaniedbaniach z tamtych czasów można odnaleźć w lokalnych doniesieniach prasowych, jak i Raporcie Najwyższej Izby Kontroli Departament Komunikacji i Systemów Transportowych p.t. *Informacja o wynikach kontroli stanu technicznego i przygotowania kolejowych obiektów dworcowych do obsługi pasażerów* (nr ewid. 76/2008/P07070/KKT, Warszawa 2008).

Znaczące środki na ratowanie dworców pojawiły się dopiero w 2009 r. dzięki wdrożeniu w życie 6 grudnia 2008 r. Ustawy z dnia 24 października 2008 r. o zmianie ustawy o komercjalizacji, restrukturyzacji i prywatyzacji przedsiębiorstwa państwowego „Polskie Koleje Państwowe" oraz ustawy o transporcie kolejowym[8]. Nowy akt prawny umożliwił finansowanie i współfinansowanie ze środków publicznych, w tym budżetu państwa, budowę lub przebudowę dworców kolejowych w zakresie bezpośrednio związanym z obsługą podróżnych (art. 38 ust. 6a). Na jej podstawie PKP SA rozpoczęły w 2009 r. realizację dużego programu inwestycyjnego, który do 2012 r. pochłonął kwotę ok. 980 mln zł (brutto), w tym z funduszy Unii Europejskiej (UE, 547 mln zł), budżetu państwa (434 mln zł) i własnych środków (102 mln zł). W pierwszym roku funkcjonowania programu wydano z tej puli na same prace projektowe około 7 mln zł (2009).

7 http://pkpsa.pl/pkpsa/nasze-dworce/download/Kopia-Dworce-czynne-na-2016-05-31.pdf, 10.07.2016.

8 DzU RP 2008, nr 206, poz. 1289.

W latach 2010–2012 przebudowano 33 dworce ze środków własnych i dotacji budżetowych (ok. 600 mln zł), w 2013 r. oddano 19 dworców (ok. 200 mln zł), w 2014 r. – 21 dworców (ok. 94 mln zł)[9]. Ostatecznie do końca 2015 r. zmodernizowano ok. 90 dworców[10].

Do 2014 r. zakończone zostały inwestycje na trzech dworcach strategicznych, finansowanych z funduszy europejskich w ramach programu EURO 2012 (Wrocław Główny, Kraków Główny, Gdynia Główna). Natomiast w grudniu 2010 r. o dofinansowanie z funduszy UE złożono wnioski dla trzech zabytkowych dworców: Bydgoszcz Główna, Gliwice Główne i Szczecin Główny (339,51 mln zł). Dofinansowanie to uzyskano dla perspektywy finansowej, realizowanej od 2014 r. W październiku 2015 r. oddano do użytku dworzec Bydgoszcz Główna (197 mln zł, z czego 120 mln zł z UE)[11], a w kwietniu 2016 r. Szczecin Główny (112 mln zł, z czego 67,5 mln zł z UE)[12]. Dworzec Gliwice Główne pozostaje nadal w przebudowie, ma ostatecznie być oddany w końcu trzeciego kwartału 2016 r. (156 mln zł, z czego 81 mln zł z UE).[13]

il. 4: Dworzec Sławno po przebudowie w 2013 r. (fot. autor)

9 J. Bator, *Strategia PKP S.A. dla dworców kolejowych – „Dworzec na własność" oraz współpraca z samorządami* (prezentacja multimedialna), Pomorski Urząd Marszałkowski. Gdańsk 2013.

10 http://pkpsa.pl/dla-mediow/komunikaty-prasowe/dworce/Otwarcie-dworca-Bydgoszcz-Glowna.pdf, 21.11.2015.

11 Tamże

12 http://pkpsa.pl/dla-mediow/komunikaty-prasowe/dworce/Szczecin-Glowny-otwarty-dla-pasazerow.pdf, 08.07.2016.; http://pkpsa.pl/szczecin/aktualnosc1.html, 10.07.2016.

13 http://pkpsa.pl/dla-mediow/komunikaty-prasowe/dworce/Dworzec-w-Gliwicach-fakty-i-liczby.pdf, 21.11.2015.

il. 5: Obdarte z historycznych detali wnętrze dworca w Sławnie po przebudowie w 2013 r. (fot. autor)

Należy pamiętać, iż po przebudowie dworce te muszą być utrzymywane wyłącznie ze środków własnych PKP SA. Kolejarze nie dostają pieniędzy od przewoźników za sprzedane bilety ani od PKP PLK SA za tzw. opłatę krawędziową (opłata od przewoźników dla operatora sieci kolejowej – PKP PLK SA za zatrzymanie się pociągu na peronie). Fundusze te muszą być pozyskane z wynajmu powierzchni usługowych i reklamowych na dworcach lub ze sprzedaży zbędnych nieruchomości kolejowych. Istotny jest fakt, iż tylko większe dworce generują zyski, które są rozdysponowywane w ramach sieci wszystkich czynnych obiektów w Polsce. Dlatego dla firmy ważne są wskaźniki najmu. Jeśli pozostaną na dobrym poziomie, liczba utrzymywanych dworców nie będzie się zmniejszać. Cieszy zatem informacja, iż w ramach dworców zaliczonych do klasy premium (tj. dworców o największych potokach podróżnych, znajdujących się w najważniejszych lokalizacjach, zapewniających najwyższą jakość obsługi) na początku 2015 r. było wynajętych 93,5% powierzchni komercyjnych (na początku 2014 r. – 66%, na początku 2013 r. – 43%, w 2009 r. – 37%)[14].

14 http://pkpsa.pl/dla-mediow/komunikaty-prasowe/dworce/Nowi-najemcy-na-dworcach-premium-komunikat-PKP-S.A..pdf, 10.07.2016.; Najwyższa Izba Kontroli Departament Komunikacji i Systemów Transportowych, Informacja o wynikach kontroli wykorzystania nieruchomości kolejowych na cele komercyjne, niezwiązane z prowadzeniem ruchu kolejowego, Nr ewid. 148/2011/P/10/063/KKT, Warszawa 2011.

il. 6: Innowacyjny Dworzec Systemowy w Mławie w miejscu wyburzonego dworca (fot. autor)

Innym sposobem na ograniczanie kosztów inwestycyjnych i eksploatacyjnych jest zastępowanie przeskalowanych i mocno zdewastowanych dworców obiektami mniejszymi, o wysokich współczynnikach energooszczędności i niskich kosztach utrzymania. W 2014 r. rozpoczęto program budowy Innowacyjnych Dworców Systemowych (zwanych też IDS), realizowanych według jednego modelu małych obiektów łączących w sobie funkcje przewozowe z komercyjnymi. Pierwsze z nich powstały w roku 2014 w miejscu budynków wyburzanych (Ciechanów, Mława, Nasielsk i Strzelce Krajeńskie). Projekt opracowali Bartosz Szubski, Paweł Kośmicki i Joanna Zygmuntowicz/PKP SA Departament inwestycji. Idea tych obiektów wywodzi się z pomysłu zastosowania pawilonów handlowych na stacjach benzynowych. W miejscu przeskalowanych i nieefektywnych dworców powstają proekologiczne pawilony, które mają w sobie połączyć trzy elementy: po pierwsze ogrzewaną poczekalnię z kasą, toaletami i zapleczem socjalno-technicznym, po drugie część komercyjną w postaci kiosku prasowego lub lokalu gastronomicznego, po trzecie wiatę pełniącą rolę letniej poczekalni, przechowalni dla rowerów i zadaszonego śmietnika, ukrytego w pylonie podtrzymującym zadaszenie. Powierzchnia budynku nie przekracza 300 m^2, a wiaty 800 m^2. Elementem charakterystycznym każdego dworca jest wieża zegarowa o wysokości 7 m. Obiekty mają być docelowo zestandaryzowane. W ramach rozwiązań ekologicznych znajdują się zielone dachy z panelami fotowoltaicznymi, pompy

cieplne, rekuperatory powietrza, system odzyskiwania wody deszczowej, oświetlenie ledowe włączane przez czujniki ruchu, iluminacja budynku zapalająca się przed przyjazdem pociągu na stację. Koszt budowy jednego dworca w systemie IDS wraz z rekultywacją gruntu po starych obiektach nie może przekraczać 4–5 mln zł, a koszty utrzymania nowych obiektów winny spaść o 40% w stosunku do dworców likwidowanych[15]. Porównanie kosztów modernizacji starych dworców do nakładów inwestycyjnych na IDS jest od dwu- do czterokrotnie niższe.

W związku ze strategią gospodarki nieruchomościami kolejowymi realizowaną od 2013 r. spośród nieczynnych dworców ok. 950 wytypowano do przekazania jednostkom samorządów terytorialnych, głównie gminnych. Natomiast ok. 980 obiektów zakwalifikowano do innych form zagospodarowania (sprzedaż komercyjna, przekazanie do PKP PLK SA w ramach linii kolejowej, wyburzenie i odłogowanie)[16]. W roku 2011 przekazano samorządom sześć dworców, w 2012 r. – 47, w 2013 r. – 64, w 2014 r. planowano 69[17].

W związku z wieloletnimi zaniedbaniami narodowy program modernizacji polskich dworców cechował się licznymi błędami. Ponieważ w latach dziewięćdziesiątych XX w. zlikwidowano wszystkie specjalistyczne biura kolejowe, brakowało specjalistów projektantów. Wygrywające przetargi firmy musiały na nowo uczyć się technologii projektowania dworców. Nie było też fachowców w strukturach PKP SA, którzy umieliby weryfikować i oceniać projekty budowlane. Nie zachowano archiwów kolejowych, przez co nie posiadano ani inwentaryzacji, ani projektów budowlanych istniejących obiektów przeznaczonych do przebudowy. Musiano przeznaczać znaczące kwoty na dodatkowe prace inwentaryzacyjne, które często nie były w stanie zweryfikować rzeczywistego stanu obiektów. Powyższe problemy pociągały za sobą wzrost kosztów inwestycyjnych i wydłużanie procesów budowlanych. Innym problemem okazał się być bałagan prawny (np. dublowanie urzędów odpowiedzialnych za prowadzenie postępowania administracyjnego, sprzeczność procedur lokalizacyjnych, dwa układy map geodezyjnych, przestarzałe przepisy budowlane dla obiektów kolejowych sprzeczne z przepisami unijnymi i in.). Szczególnie poważny był brak funduszy na pokrycie kosztów niekwalifikowalnych w ramach inwestycji rządowych lub unijnych. Wiele szczegółów z tamtego okresu opisuje Raport Najwyższej Izby Kontroli Departament Komunikacji i Systemów Transportowych (*Informacja o wynikach kontroli wykorzystania nieruchomości kolejowych na cele komercyjne, niezwiązane z prowadzeniem ruchu kolejowego*, nr ewid. 148/2011/P/10/063/KKT, Warszawa 2011).

15 D. Załuski, *Innowacyjne dworce kolejowe*, „Architektura Murator" 2016, nr 1.

16 J. Bator, *Strategia PKP S.A. dla dworców kolejowych – „Dworzec na własność" oraz współpraca z samorządami* (prezentacja multimedialna), Pomorski Urząd Marszałkowski. Gdańsk 2013.

17 PKP SA, Oddział Gospodarowania Nieruchomościami Poznań *Nieruchomości PKP S.A. Oddział Poznań* (prezentacja multimedialna), PKP S.A. Poznań 2014.

il. 7: Skomunalizowany dworzec kolejowo-autobusowy w Płocku w 2013 r.
(fot. autor)

il. 8: Dworzec kolejowo-autobusowy w Płocku po przebudowie w 2014 r.
(fot. autor)

il. 9: Skomunalizowany dworzec w Kwidzynie przekształcany na bibliotekę miejską (fot. autor)

Strategie postępowania ze zbędnymi obiektami dworcowymi

Coraz rzadziej względy estetyczne decydują o zachowaniu dworców dla kolejnych pokoleń. Ponieważ firma PKP SA jest spółką prawa handlowego, jej działania muszą być podporządkowane zyskom lub w ostateczności ograniczeniu deficytowych gałęzi działalności. Decyzje o zachowaniu poszczególnych obiektów są podyktowane głównie walorami ekonomicznymi. Możliwość adaptacji poszczególnych budynków dworcowych na nowe funkcje jest poprzedzona licznymi ekspertyzami i analizami rynku nieruchomości. Szanse na nowe zagospodarowanie są uzależnione od dostępności komunikacyjnej i położenia dworca w danym mieście, intensywności zainwestowania działki i stopnia uciążliwości linii kolejowej, przy której się znajdują. Dość rzadko istniejące obiekty i infrastruktura techniczna nadają się bez kapitalnego remontu do ponownego zagospodarowania. Problem stanowi również ich nieelastyczność w dopasowywaniu się do nowych funkcji, wysokie koszty utrzymania, nieużyteczne stare instalacje, konieczność wysokich nakładów modernizacyjnych, a w końcu ograniczenia konserwatorskie w stosunku do przebudowy i rozbudowy obiektów historycznych lub ich częściowego wyburzenia. Dalszy sposób użytkowania danego dworca może przybrać jedną z następujących form.

Po pierwsze cały obiekt jest konserwowany i utrzymany w „gotowości" bez zmiany sposobu użytkowania. Wariant taki przyjmuje się zazwyczaj w obliczu szczególnie cennych zabytków, które mają zachować swoje funkcje transportowe i mają pozostać otwarte. W okresie ograniczania publicznych funduszy jest to coraz mniej realny wariant ochrony. Przykładem takich działań są zazwyczaj

il. 10–12: Dworzec Warszawa-Stadion. Odrestaurowany modernistyczny dworzec wybudowany na potrzeby Euro 2012 (il. 10); Tunel peronowy (il. 11) i zadaszenie nad wejściem do tunelu peronowego (il.12) (fot. autor)

tylko małe obiekty, np. Warszawa Powiśle, Warszawa Ochota, Warszawa Stadion, Rabka, Poznań Główny – Dworzec Letni i Żukowo Wschodnie. Rzadziej udaje się ochronić większe obiekty, bowiem część pomieszczeń musi być przekształcona z racji nadmiaru pomieszczeń zbędnych dla potrzeb transportowych (np. Gdynia Główna, Gdańsk Główny, Wrocław Główny, Przemyśl Główny, Żyrardów, Malbork Główny, Iława i Wałbrzych Miasto).

Po drugie dworzec jest użytkowany do czasu całkowitej dekapitalizacji. Zbędne pomieszczenia są wynajmowane najczęściej małym firmom usługowym i hurtowniom. W mniemaniu właścicieli taka forma „gospodarności" jest uzasadniona ochroną istniejącego majątku. Burzenie obiektów w dobrym stanie technicznym jest uważane za marnotrawstwo. Właściciel wynajmuje więc opuszczone pomieszczenia za niską cenę, do momentu ich całkowitej dekapitalizacji lub planowego wyburzenia obiektu. Postępowanie takie, z pozoru racjonalne i oszczędne, prowadzi do niekorzystnych rezultatów. Wynajęcie złych technicznie obiektów nie przynosi znaczących zysków właścicielowi. Natomiast dzierżawcy prowadzą w wynajętych pomieszczeniach gospodarkę rabunkową, nie dbając

o lokale. W momencie opuszczania lokali żądają wysokich rekompensat za niewielkie inwestycje, które poczynili. Przykładem takich działań jest m.in. Olsztyn Główny, Katowice (zburzone), Warszawa Główna (przeznaczona do zburzenia), Grudziądz, Jarosław i Gdynia Chylonia.

il. 13–14: Odrestaurowany w 2011 r. Dworzec Letni wraz z halą peronową w Poznaniu Głównym, (fot. autor)

15

16

17

18

il. 15–18: Dworzec w Katowicach: widok dzień przed zamknięciem [19 września 2010 r.] (il. 15–16) oraz odtworzone kielichy dworca w ramach budowy Galerii Katowickiej (il. 17–18) w 2012 r. (fot. autor)

Po trzecie obiekty mogą być zaadaptowane do nowego sposobu użytkowania, jedynie niewielkie powierzchnie są zachowane pod obsługę pasażerów. Wybór taki dokonywany jest najczęściej, gdy adaptowane budynki charakteryzują się wysokim stopniem elastyczności, posiadają właściwe trakty, niewielkie powierzchnie i kubatury, budynki mają dobrą lokalizację w strukturze miasta, służby konserwatorskie nie są zainteresowane ścisłą ochroną obiektów lub ich wnętrz. Nowymi formami użytkowymi mogą być nowoczesne funkcje usługowe, bardzo rzadko mieszkaniowe. Przykładem takich działań jest m.in. Szczecin Główny, Kutno, Rumia, Elbląg, Radom, Piotrków Trybunalski, Pszczyna, Sławno, Płock i Wągrowiec.

Po czwarte obiekty mogą być zaadaptowane do nowego sposobu użytkowania bez zachowywania powierzchni dla obsługi pasażerów. W tym wypadku obiekty muszą być zaadaptowane do całkowicie odmiennego programu funkcjonalnego. Przykładem takich realizacji są m.in.: Sosnowiec Maczki (przebudowa na Centrum Naukowo-Dydaktyczne Transportu Kolejowego Politechniki Śląskiej), Reda (przychodnia lekarska), Wrocław Świebodzki (poszukiwanie inwestora na funkcje usługowe) i Kraków Główny (planowana przebudowa zabytkowego dworca na multikino).

il. 19: Dworzec w Jarosławiu oczekujący na przebudowę lub wyburzenie
(fot. autor)

il. 20: Zdekapitalizowane wnętrze dworca w Jarosławiu
(fot. autor)

il. 21: Zamknięty budynek zabytkowego dworca Kraków Główny przeznaczony do sprzedaży (fot. autor)

Po piąte budynki są wyburzane, a teren przystosowany do nowej funkcji. Dworzec jest zastępowany lokalem usługowym w obrębie nowej struktury. Działanie takie stosowane jest w stosunku do szczególnie atrakcyjnych lokalizacji. Wynika ono najczęściej z oszacowania wartości ekonomicznej terenu i potencjalnej wartości przyszłych inwestycji. Przykładami mogą być: Katowice (Galeria Katowicka), Sopot (Nowy Sopot), Poznań Główny (planowana budowa hotelu i rozbudowa galerii handlowej Poznań City Center), Warszawa Główna, Warszawa Gdańska i Warszawa Śródmieście (planowana śródmiejska zabudowa usługowo-mieszkaniowa), Olsztyn Główny (planowane centrum handlowe) i Konin (planowane centrum handlowe).

Po szóste budynki są wyburzane ze względu na zbyt wysokie koszty eksploatacyjne i potencjalnie zbyt wysokie koszty remontowe. Na terenie jest realizowany zminiaturyzowany dworzec. Przykładami są Innowacyjne Dworce Systemowe, realizowane przez PKP SA: Mława, Strzelce Krajeńskie, Ciechanów, Nasielsk i Solec Kujawski oraz dworzec Bydgoszcz Leśna, zrealizowany w miejscu dworca skomunalizowanego przez Miasto Bydgoszcz.

Po siódme w przypadku niewielkich możliwości finansowych właściciela, znikomej wartości ekonomicznej obiektów i gruntu oraz braku nowych pomysłów dla terenu, dopuszcza się wyburzenie obiektów, oczyszczenie terenu i pozostawienie go odłogiem. W najlepszym wypadku dworzec zastępowany jest

il. 21: Dworzec w Redzie przed przebudową w 2013 r.
(fot. autor)

il. 22: Dworzec w Redzie po przebudowie w 2015 r. w całości przekształcony
na przychodnię lekarską (fot. autor)

il. 23–25: Dworzec w Rumi: przed przebudową w 2012 r. (il. 23), po przebudowie w 2015 r. (il. 24) i wnętrze Biblioteki miejskiej „Stacja Kultura" na dworcu w Rumi, która w 2016 r. została uznana za najpiękniejszą bibliotekę świata w konkursie Library Interior Design Awards w kategorii Single Space Design (fot. autor)

przystankiem kolejowym, czasem likwidowany jest również przystanek (np. Sosnowiec Kazimierz Górniczy, Sosnowiec Dańdówka, Dąbrowa Górnicza Strzemieszyce, Częstochowa Gnaszyn, Blachownia i Myszków Mrzygłód, Kunowo, Ruda Białaczowska, Łuków Śląski i Żelisławice).

Po ósme dworzec i teren wokół niego są porzucane, czyli oficjalnie są zamykane. O przyjęciu takiej postawy decyduje najczęściej: bierna postawa władz samorządowych, odkładanie problemu przez właściciela dworca na przyszłość, brak przewidzianych funduszy na prace rozbiórkowe i rekultywację, brak pomysłów na możliwe adaptacje, brak alternatywnych ustaleń miejscowych planów dla dotychczasowego użytkowania terenu. Do tej grupy należą m.in. dworzec w Chruścielu, Czachówku Wschodnim, Boguchwale, Włoszczowej i Będzinie.

Ochrona konserwatorska dworców

Ochronę obiektów kolejowych zapoczątkowano w latach pięćdziesiątych XX w. Wówczas zaczęto inwentaryzować ważniejsze obiekty kolejowe. Dla części z nich przeprowadzono dokładniejsze studia konserwatorskie, dla wielu założono i opracowano „białe karty". Niestety obiekty te traktowano drugorzędnie. Jednymi z pierwszych wpisanych do rejestru zabytków były dworce Wrocław Główny (1966), Skierniewice (1967), Sosnowiec Maczki (1967) dworzec Świebodzki we Wrocławiu (1970) i Tarnów Główny (1975). Początkowo wpisywano do rejestru jedynie pojedyncze obiekty. Wartość obiektów jest różna, bowiem tylko część z nich była wpisywana ze względu na wyjątkowe walory architektoniczne. Często wpisów dokonywano interwencyjnie, w celu ratowania dworców przed wyburzeniem (np. Gdynia Główna w 2008 r.). Największa liczba wpisów nastąpiła dopiero na przełomie XX i XXI w. Dopiero w tym okresie zaczęły się pojawiać wpisy obszarowe, obejmujące całe stacje (np. Piła Główna w 2010 r.). Spośród 588 dworców, czynnych na dzień 31 maja 2016 r. wpisanych do rejestru zabytków jest 58 obiektów, przy czym według danych z 2002 r. w zasobach PKP SA znajdowało się aż 238 obiektów objętych rejestrami zabytków. Inną formą ochrony są wpisy do gminnych ewidencji zabytków, realizowane na podstawie Ustawy z dn. 18 marca 2010 r. o zmianie ustawy o ochronie zabytków i opiece

il. 26: Dworzec Elbląg przebudowany ze środków Skarbu Państwa i PKP w latach 2010–2011 za 5,5 mln zł (fot. autor)

nad zabytkami oraz o zmianie niektórych innych ustaw[18], która weszła w życie 5 czerwca 2010 r. Trzecią formę ochrony można ustanawiać na podstawie ustaleń miejscowych planów zagospodarowania planów miejscowych, które zgodnie z art. 14 ust. 6 Ustawy z dn. 27 marca 2003 r. o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym[19] mogą być realizowane na terenach zamkniętych ustalanych przez ministra właściwego do spraw transportu (czyli będących obszarami kolejowymi). Niniejsza możliwość ochrony pojawiła się dopiero w 2010 r. wraz z wejściem w życie Ustawy z dn. 25 czerwca 2010 r. o zmianie ustawy o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym, ustawy o Państwowej Inspekcji Sanitarnej oraz ustawy o ochronie zabytków i opiece nad zabytkami[20].

Tabela 1. Lista czynnych dworców wpisanych do rejestru zabytków (na dzień 29 maja 2014 r.)[21]

Nazwa dworca	Województwo	Data wpisu do rejestru zabytków
Biała Podlaska	lubelskie	22 maja 1998 r.
Białośliwie	wielkopolskie	24 stycznia 2007 r.
Białystok	podlaskie	28 grudnia 1995 r.
Bielsko Biała Główna	śląskie	3 czerwca 1994 r.
Braniewo	warmińsko-mazurskie	21 grudnia 1994 r.
Brzeg	opolskie	28 marca 1986 r.
Chojnów	dolnośląskie	28 grudnia 1987 r.
Czechowice Dziedzice	śląskie	2 sierpnia 2013 r.
Czyżew	podlaskie	28 grudnia 1988 r.
Dębie Wielkie	mazowieckie	28 czerwca 2012 r.
Dęblin	lubelskie	10 marca 1994 r.
Gdańsk Główny	pomorskie	30 kwietnia 1979 r.
Gdynia Główna	pomorskie	11 sierpnia 2008 r.
Grodzisk Mazowiecki	mazowieckie	26 marca 2008 r.
Gronowo Elbląskie	warmińsko-mazurskie	21 kwietnia 1995 r.
Iława Główna	warmińsko-mazurskie	16 sierpnia 2006 r.
Jarocin	wielkopolskie	4 czerwca 2012 r.
Józefów	mazowieckie	1 lipca 2010 r.
Kamienna Nowa	podlaskie	30 czerwca 1975 r.
Kościerzyna	pomorskie	2 września 2013 r.
Kraków Główny	małopolskie	12 lipca 1986 r.

18 DzU RP 2010, nr 75, poz. 474.

19 DzU RP 2016, poz. 778.

20 DzU RP 2010, nr 130, poz. 871.

21 Opracowane własne na podstawie: http://pkpsa.pl/pkpsa/nasze-dworce/download/czynne_dworce_29.05.14.pdf, 04.06.2014.

Nazwa dworca	Województwo	Data wpisu do rejestru zabytków
Legnica	dolnośląskie	28 grudnia 1987 r.
Łuków	lubelskie	7 września 1976 r.
Malbork	pomorskie	1 sierpnia 1988 r.
Michalin	mazowieckie	1 lipca 2010 r.
Modlin	mazowieckie	23 października 2000 r.
Mońki	podlaskie	19 września 2012 r.
Nieszawa Waganiec	kujawsko-pomorskie	30 grudnia 1998 r.
Nowy Sącz	małopolskie	19 grudnia 1991 r.
Oława	dolnośląskie	10 listopada 1989 r.
Opole Główne	opolskie	11 lipca 1990 r.
Otwock	mazowieckie	26 czerwca 1997 r.
Piła Główna	wielkopolskie	7 lipca 2010 r.
Piotrków Trybunalski	łódzkie	18 maja 1995 r.
Poznań Główny	wielkopolskie	25 września 1996 r.
Poznań Gł./ Zachodni	wielkopolskie	4 listopada 1978 r.
Pruszków	mazowieckie	7 stycznia 2008 r.
Przemyśl Główny	podkarpackie	6 czerwca 1983 r.
Puszczykówko	wielkopolskie	5 września 1988 r.
Radziwiłłów Maz.	mazowieckie	11 października 1977 r.
Sadurki	lubelskie	4 listopada 1981 r.
Skierniewice	łódzkie	29 grudnia 1967 r.
Strzelin	dolnośląskie	15 czerwca 1991 r.
Suwałki	podlaskie	30 czerwca 1975 r.
Szydłów	opolskie	29 maja 2006 r.
Ścinawa	dolnośląskie	28 grudnia 1987 r.
Tarnów	małopolskie	1 grudnia 1975 r.
Wałbrzych Miasto	dolnośląskie	31 marca 1984 r.
Warszawa Międzylesie	mazowieckie	1 lipca 2010 r.
Wrocław Brochów	dolnośląskie	17 lutego 1984 r.
Wrocław Główny	dolnośląskie	21 czerwca 1966 r.
Wrocław Kuźniki	dolnośląskie	30 marca 2010 r.
Wrocław Leśnica	dolnośląskie	2 maja 2007 r.
Wronki	wielkopolskie	17 grudnia 2002 r.
Zakopane	małopolskie	7 czerwca 1993 r.
Żagań	lubuskie	8 lutego 2013 r.
Życzyn	mazowieckie	24 sierpnia 2011 r.
Żyrardów	mazowieckie	29 marca 1977 r.

Przykładowe realizacje przebudowy zabytkowych dworców

Legnica

Obecny dworzec w Legnicy powstał w latach 1927–1929 na podstawie projektu Ludwiga Mattheusa. Do ekspresjonistycznego budynku przylega hala peronowa o konstrukcji stalowej z główną nawą przekrytą trójprzegubowymi łukami Tudora (dźwigary blachownicowe) o rozpiętości ok. 46 m. Jest ona jedną z czterech zachowanych, przedwojennych hal peronowych na terenie Polski (pozostałe we Wrocławiu Głównym, Bytomiu i Poznaniu Letnim (Poznań Główny)). Szczególnie cenne są wnętrza hali kasowej z zachowaną glazurą firmy Villeroy Boch, portykami drzwiowymi, oprawami okienek kasowych i stolikami przykasowymi oraz sala konsumpcyjna restauracji z zachowanymi fragmentami wystroju wnętrza (strop i glazura). Od 1987 r. obiekt figuruje w rejestrze zabytków. Prace modernizacyjne przeprowadzono w latach 2012–2014 według projektu firmy PAS Projekt z Nadarzyna za kwotę 13,5 mln zł. Koncepcję funkcjonalną opracowała firma Studio DZ[22].

W ramach inwestycji uzupełniono ubytki w glazurze, stolarce, sztukateriach, tynkach i ceramice ceglanej. Stare stropy drewniane zastąpiono żelbetowymi, wymieniono klatki schodowe, dodano windę. Celem przebudowy było przywrócenie świetności przestrzeniom ogólnodostępnym – hali kasowej i restauracji, co

il. 27: Dworzec Legnica przed przebudową w 2011 r. (fot. autor)

22 D. Załuski, *Koncepcja funkcjonalno-przestrzenna dworca Legnica*, Studio DZ Daniel Załuski, Gdańsk, maszynopis powielony, Gdańsk 2011.

il. 28–29: Dworzec Legnica przed przebudową w 2011 r.
(fot. autor)

należy ocenić bardzo pozytywnie. Przełożono tu całą posadzkę, dodając ogrzewanie podłogowe i listwy informacyjne dla niewidomych. Szczególnie trudne było dostosowanie budynku do potrzeb osób niepełnosprawnych ze względu na wąskie prześwity przejść w przedsionkach wejściowych i konieczność zachowania zabytkowych, nieprzeziernych, drewnianych drzwi do hali kasowej. Całkowicie przebudowano substandardowe toalety. Przebudowano również do współczesnych potrzeb zaplecze kasowe i socjalne, część administracyjną i lokale usługowe na wynajem, przylegające do hali kasowej. Nie zmieniono bryły zewnętrznej dworca. Dodano wyłącznie iluminację.

il. 30: Dworzec Szczecin Główny przed przebudową w 2011 r.
(fot. autor)

Szczecin Główny

Obecny budynek dworca powstał około 1900 r. Po II wojnie światowej dach stromy zastąpiono dachem płaskim. Zabytkowe wnętrza nie zachowały się. Budynek nie jest chroniony ze względów konserwatorskich. Cenne jest natomiast otoczenie dworca – ściana oporowa od strony śródmieścia z fortyfikacjami dziewiętnastowiecznymi wpisanymi do rejestru zabytków, budynek poczty dworcowej, nastawnia z przełomu XIX i XX w. oraz największy schron cywilny w Polsce z okresu II wojny światowej. Schron ten jest dostępny z tunelu peronowego i pl. Zawiszy Czarnego. Może pomieścić do 4 tys. osób. Obiekt ten jest udostępniony do zwiedzania.

Według koncepcji funkcjonalno-przestrzennej, opracowanej przez Studio DZ w 2011 r. i stanowiącej załącznik do wniosku o dofinansowanie unijne, inwestycja miała polegać na przebudowie i rozbudowie istniejącego budynku dworca, realizacji kładki peronowej łączącej dworzec z ul. Owocową i pl. Zawiszy Czarnego, przebudowie ul. Kolumba przed dworcem na plac pieszy z zejściem do bulwaru nad Odrą i węzłem przesiadkowym komunikacji miejskiej (przystanki tramwajowe i autobusowe), przeniesieniem ul. Kolumba pod poziom placu i realizacją pod placem dwupoziomowego parkingu[23]. Ostatecznie ze względu na brak porozumień z właścicielami nieruchomości przylegających do dworca, projekt ograniczono jedynie do przebudowy i rozbudowy budynku, budowy kładki łączącej dworzec z ul. Owocową oraz remontu peronów 1 i 4. Miasto nie zdecydowało się na przebudowę ul. Kolumba ani realizację zintegrowanego węzła przesiadkowego w miejscu dawnego dworca PKS przy ul. Korzeniowskiego. Plac przed dworcem w kierunku Odry nadal wygląda skandalicznie. Ze względu na krzyżowanie się na różnych poziomach i przy braku widoczności ruchu pieszego, samochodowego i tramwajowego, pozostaje on jednym z najniebiezpieczniejszych i najbardziej kolizyjnych miejsc dla pieszych i kierowców w Szczecinie.

PKP SA nie zdecydowało się na zorganizowanie konkursu architektonicznego. Dla przyspieszenia robót postanowiło zrealizować inwestycję w systemie „Projektuj i buduj", co okazało się poważnym błędem. Przetarg wygrało Konsorcjum Winnicki Sp. z o.o. i MAXTO Sp. z o.o. Inwestycję zrealizowano za 112 mln zł, w tym dofinansowano z UE w kwocie 67,5 mln zł[24]. Pozytywnie można ocenić przebudowę starej części dworca, w szczególności nowoczesny wystrój wnętrza hali kasowej z zachowanymi elementami modernistycznymi, w tym odnowienie mozaiki z mapą wybrzeża. Wnętrze dobudowanego hallu ze schodami ruchomymi i stałymi na kładkę peronową są również zrealizowane poprawnie. Negatywnie należy natomiast ocenić nieadekwatne i toporne zestawienie nowej

23 Tenże, *Koncepcja funkcjonalno-przestrzenna dworca Szczecin Główny*, Studio DZ Daniel Załuski, Gdańsk, maszynopis powielony, Gdańsk 2011.

24 http://pkpsa.pl/szczecin/aktualnosc1.html, 10.07.2016.

il. 31–34: Dworzec Szczecin Główny po przebudowie w 2016 r.: dobudowana kładka piesza na dworcu (il. 31), przebudowany hol kasowy (il. 32), zachowana modernistyczna mozaika w holu (il. 33) i odrestaurowana elewacja kazamatów (il. 34) (fot. autor)

architektury ze starą (stary i nowy budynek, zadaszenie nowej kładki i starych peronów), niedopracowane detale architektoniczne, nieprzemyślane rozwiązania w zakresie osób niepełnosprawnych. Nie wyeksponowano wejścia do schronu. Natomiast przepięknie odrestaurowano ścianę oporową fortyfikacji dziewiętnastowiecznych.

Przemyśl Główny

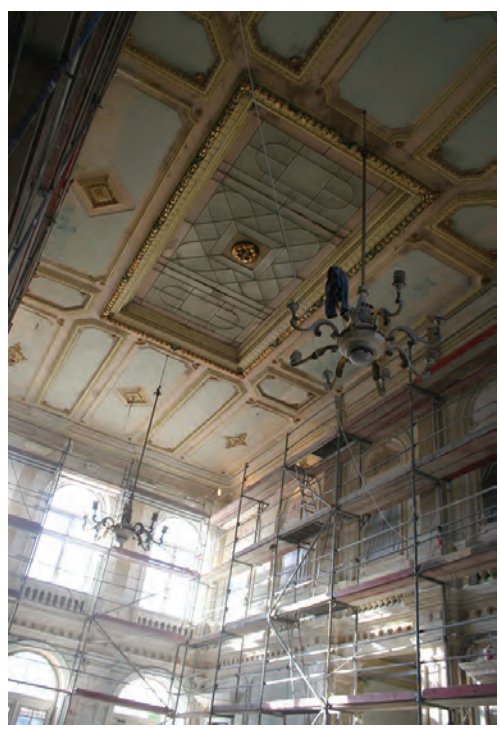
Dworzec Przemyśl Główny został wybudowany w latach 1859–1860, przebudowany w 1895 r. w stylu neobarokowym nawiązywał do architektury pałacowej, następnie był remontowany i przebudowywany w latach 1922, 1959, 1966 i 1988–1995. Obiekt został wpisany do rejestru zabytków w 1983 r. Ostatni remont został realizowany w latach 2010–2012 ze środków własnych PKP SA i Skarbu Państwa. Wstępnie koszty remontu oszacowano na kwotę 88,8 mln zł, ostatecznie inwestycja zamknęła się w 26 mln zł. Przebudowa dworca została wyróżniona w konkursie „Zabytek Zadbany 2012", organizowanym przez Ministra Kultury i Dziedzictwa Narodowego[25]. Koncepcja programowo-przestrzenna

25 http://pkpsa.pl/dla-mediow/komunikaty-prasowe/inne/333_pdfsam_komunikaty_prasowe_archiwum.pdf, 21.11.2015.

il. 35: Dworzec Przemyśl w trakcie przebudowy (fot. autor)

została opracowana przez Studio DZ w 2010 r., a projekt wykonawczy przez Rysy Architekci.

Założono rewaloryzację całego obiektu z pogłębieniem piwnic i wykorzystaniem ich na zaplecza techniczne i nowoczesne toalety. Szczególnie cenne są sztukaterie, złocenia oraz malowidła ścienne, które zostały uzupełnione lub odtworzone. Dla przykładu w hallu głównym malowidła ścienne z lat trzydziestych XX w. przedstawiają 12 alegorii, m.in. Alegorię Przemysłu i Alegorię Komunikacji Kolejowej autorstwa Mariana Strońskiego, Feliksa Wygrzywalskiego i Jana Talagi. Odtworzono kolorystykę elewacji zewnętrznych na podstawie badań stratygraficznych tynków. Wzorowano się również na architekturze dworcowej przełomu wieków (dworce wiedeńskie



il. 36: Dworzec Przemyśl w trakcie przebudowy (fot. autor)

i budapesztańskie). Elewacja odzyskała historyczny wygląd, nawiązujący do kolorystyki zabytkowego Przemyśla (ciepłe beże, beże różowawe i popiele). W subtelny sposób podświetlono wnętrza. Nowoczesne instalacje prowadzono w bruzdach pod polichromiami i sztukateriami. Odtworzono zabytkowe boazerie, stolarkę okienną i drzwiową, sztukaterie, drewniane żyrandole oraz świetlik w hali kasowej. Ze względu na słabą strukturę ekonomiczną mieszkańców okolic dworca bardzo trudny okazał się wynajem lokali komercyjnych w przebudowanym obiekcie. Bardzo poważny problem stanowił również zakaz sprzedaży alkoholu, w związku z czym żaden poważny restaurator nie chciał wynająć stylowych wnętrz gastronomicznych. Ze względu na brak ustalenia najemców na etapie projektu budowlanego nie udało się dostosować wnętrz do współczesnych wymogów lokali usługowych, w szczególności w zakresie przyłączy elektroenergetycznych, wodno-kanalizacyjnych, wyciągów i szachtów wentylacyjnych. Natomiast po zakończeniu inwestycji dostosowanie zabytkowych wnętrz do współczesnych usług okazało się również być zbyt drogie (konieczność ponownego kucia ścian i podłóg w celu podłączenia instalacji, dostosowanie umeblowania do zabytkowych wnętrz)[26].

il. 36: Dworzec Kutno przed przebudową w 2010 r. (fot. autor)

26 D. Załuski, *Koncepcja funkcjonalno-przestrzenna dworca Przemyśl Główny*, Studio DZ Daniel Załuski, Gdańsk, maszynopis powielony, Gdańsk 2010.

Kutno

Dworzec w Kutnie został otwarty w 1861 r. Po II wojnie światowej wnętrza obiektu zostały gruntownie przebudowane. Zniszczono liczne detale architektoniczne. Zachowały się jedynie dwie kolumny żeliwne, jedna w restauracji, druga w hali kasowej. Obiekt nie został wpisany do rejestru zabytków. W 2010 r. projekt przebudowy zlecono szczecińskiej firmie projektowej „Redan". Niestety zapomniano w warunkach przetargu zobligować firmę do wizji lokalnych. W związku z tym firma podzlecała prace inwentarskie, a projektanci nie poznali naocznie obiektu. Powyższe mściło się licznymi niedopatrzeniami w projekcie, brakiem właściwego podejścia do wnętrz, nieodpowiednim detalem architektonicznym, koniecznością zmian projektu wykonawczego. Inwestycję realizowano w latach 2011–2012 za kwotę 13 mln zł[27]. Całkowicie przebudowano wnętrza dworca, zachowując układ konstrukcyjny i główne ciągi komunikacyjne budynku. Zasługuje na wyróżnienie całościowe podejście do obiektu, dzięki czemu przebudowano plac przed dworcem, podjazd i parking na samochody osobowe. Dodano też nowe elementy o nowoczesnym wyrazie ze stali cortenowskiej, tj. nową wiatę nad zejściem do tunelu peronowego, zadaszenie nad głównym wejściem do budynku oraz wiatę na rowery. Nie zapomniano o projekcie zieleni, oświetlenia zewnętrznego i małej architektury.

il. 37: Dworzec Kutno po przebudowie w 2012 r. (fot. autor)

27 http://pkpsa.pl/dla-mediow/komunikaty-prasowe/inne/304_pdfsam_komunikaty_prasowe_archiwum.pdf, 21.11.2015.

il. 38: Dworzec Gdynia Główna przed przebudową w 2010 r. (fot. autor)

Gdynia Główna

Dworzec Gdynia Główna powstał w latach pięćdziesiątych w stylu socrealistycznym (gmach główny (1950–1954) i łącznik podcieniowy (1956–1959)) oraz modernistycznym (dworzec kolei podmiejskiej (1956–1959)), z detalami wnętrzarskimi w stylu art déco według projektu Wacława Tomaszewskiego. O ile sama architektura nie przedstawia wyjątkowych wartości estetycznych, o tyle cenne są wnętrza i ich dekoracje, m.in. mozaiki autorstwa Teresy Pągowskiej we wnętrzach hallu głównego, kasowego i bocznego oraz malowidła na suficie sali restauracyjnej (według projektu Juliana Studnickiego)[28]. Ponieważ PKP SA planowały drastyczną przebudowę dworca, Prezydent Miasta Gdyni rozpoczął procedurę wpisania obiektu do rejestru zabytków, którą ostatecznie zakończono w 2008 r. W tym samym roku PKP SA zdecydowało, iż dworzec będzie przebudowywany ze środków własnych, rządowych i unijnych w ramach Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko na lata 2007–2013. Na przełomie 2008 i 2009 r. Studio DZ opracowało wytyczne konserwatorskie i koncepcję programowo-przestrzenną przebudowy dworca oraz inwentaryzacje, kosztorysy i ekspertyzy, stanowiące materiały wejściowe do przetargu na wykonanie projektu budowlanego

28 D. Załuski, *Koncepcja funkcjonalno-przestrzenna dworca Gdynia Główna*, Studio DZ Daniel Załuski, Gdańsk, maszynopis powielony, Gdańsk 2009.

il. 39: Dworzec Gdynia Główna po przebudowie ze środków unijnych w latach 2010–2012 (fot. autor)

i wykonawczego. W trakcie prac inwentarskich odkryto fundamenty dworca przedwojennego, zaprojektowanego przez Romualda Millera, autora takich dworców jak Pruszków, Grodzisk Mazowiecki, Teresin, Radziwiłłów, Aleksandrów Kujawski, Żyrardów i Lublin[29]. Odnaleziono również nieczynne komory klimatyzacyjne wraz z systemem wentylacyjnym, które na nowo projektowane są w nowoczesnych budynkach proekologicznych. W pracach koncepcyjnych uczestniczyła firma CB Richard Ellis, która naciskała na przekształcenie dworca, głównie na obiekt komercyjny – małe centrum handlowe. W związku z powyższym koncepcja zakładała realizację dodatkowej antresoli handlowej wokół hali kasowej oraz pogłębienie piwnic w celu stworzenia dodatkowych kondygnacji komercyjnych. Ostatecznie ustalono, iż funkcja handlowa nie może zdominować funkcji obsługujących transport. Mimo to pogłębiono piwnicę za kwotę ok. 10 mln zł, co dziś wydaje się ogromną i niepotrzebną rozrzutnością. Przy okazji odnaleziono i wyeksponowano fragmenty piwnic dworca przedwojennego.

W 2009 r. firma PAS Projekt z Nadarzyna opracowała dokumentację projektową budowlaną i wykonawczą. Prace budowlane prowadzono w latach 2010–2012. Zakładany koszt w wysokości 52 mln zł ostatecznie zamknął się w 41 mln zł[30].

29 D. Załuski, *Śródmiejskie przestrzenie podróży. Dworce kolejowe*, Gdańsk 2010.

30 http://pkpsa.pl/dla-mediow/komunikaty-prasowe/inne/455_pdfsam_komunikaty_prasowe_archiwum.pdf, 21.11.2015.

W celu wyeksponowania wartości artystycznych dworca oczyszczono hale dworcowe ze wszystkich tymczasowych pawilonów i boksów handlowych, w miarę możliwości odtworzono zabytkowe detale architektoniczne (np. ławy dębowe w hali kasowej, lady przechowalni bagażu). Przeprowadzono renowację, oczyszczenie i uzupełnienie zachowanych detali, malowideł, mozaik i posadzek, wprowadzono współczesne elementy wystroju wnętrza zgodnie z wytycznymi konserwatorskimi. Nawierzchnia posadzek w miejscach ogólnodostępnych została uzupełniona o elementy informacyjne (m.in. szlaki dotykowe) dla niewidomych i niedowidzących. Założono również przywrócenie głównej informacji PKP w pierwotnym jej miejscu oraz funkcji gastronomicznej w dawnej restauracji. W maju 2014 r. otwarto tu jedną z najbardziej dochodowych w Polce, całodobową restaurację Mc Donald's, która zdecydowała się wprowadzić na żądanie wojewódzkiego konserwatora zabytków indywidualne umeblowanie wnętrza. Zachowano kasy biletowe z zabytkowymi ladami i stolikami w hali kasowej (podobnymi do zachowanych na dworcu w Legnicy). W miejscu przechowalni bagażu miały być pierwotnie zorganizowane funkcje związane z podstawową misją dworca – Centrum Obsługi Podróżnych PKP i Strefa VIP. Ostatecznie, w związku ze zmianą strategii obsługi pasażerów przez PKP Intercity SA, zlokalizowano tu kawiarnię. W miejscu dawnej sortowni bagażu powstała drogeria „Rossmann". Przebudowano strefę usługową za kasami na nowoczesne pomieszczania usługowe. Dodatkowe punkty komercyjne w postaci automatów zostały ustawione w halach, w miejscach nie kolidujących z ruchem pieszych (bankomaty, automaty do biletów, słodyczy i napojów, automaty telefoniczne itp.). Ze względu na zużycie techniczne pomieszczeń piwnicy założono przeprowadzenie gruntownej przebudowy, osuszenie i izolację ścian, posadzek i stropów oraz reorganizację pomieszczeń. W piwnicy został wykonany nowoczesny blok sanitarny z toaletami, prysznicami i pomieszczeniem dla matki z dzieckiem. W hali przed blokiem sanitarnym zaplanowano skrytki na bagaże. W związku z brakiem chętnych na komercyjny wynajem lokalu w pogłębionej piwnicy, znalazł tu swoją siedzibę teatr miejski. Przy schodach prowadzących do piwnicy zaprojektowano minimalistyczne barierki z przezroczystego szkła z drewnianymi poręczami.

W celu przywrócenia pierwotnych wartości krajobrazowych łącznika podcieniowego, łączącego gmach główny i dworzec kolei podmiejskiej, przedpole obiektu oczyszczono z wtórnie dobudowanych pawilonów komercyjnych i trafostacji, a powstały plac zaaranżowano na wysokiej jakości przestrzeń publiczną z ławkami i wysoką zielenią. Dotychczasowa elewacja utworzona przez witryny lokali usługowych została wycofana w celu odtworzenia i wydobycia przysłoniętego rzędu kolumn. Pomieszczenia przy kolumnadzie przygotowano pod wynajem na funkcje gastronomiczne, dzięki czemu przykre zapachy zostały wyeliminowane z wnętrza dworca.

il. 40–41: Dworzec Gdynia Główna po przebudowie: restauracja McDonald's na dworcu (il. 40), odrestaurowana hala kasowa (il. 41) (fot. autor)

il. 42–43: Hala boczna dworca Gdynia Główna przed przebudową w 2009 r. (il. 42) i po przebudowie w 2012 r. (il. 43), (fot. autor)

Dworzec kolei podmiejskiej został oczyszczony z tymczasowych pawilonów handlowych, dobudowanych do bryły od zewnątrz, jak i wtórnie powstałych w hali dworca. Przy okazji remontu odnaleziono we wnętrzach kolejne malowidła sufitowe z połowy XX w. Zlokalizowana na piętrze sala kolumnowa została dostosowana do nowej funkcji jako głównego punktu zarządzania ruchem kolejowym i służbami miejskimi w Gdyni.

Podsumowanie

Każda budowla stanowi swego rodzaju komunikat estetyczny. Jego celem jest wywołanie reakcji u odbiorcy. Twórca może apelować przede wszystkim do inteligencji, pojmowania racjonalnego albo do emocji i odczuwania. Uogólniając, przyjmuje się zazwyczaj, iż w postawie architekta projektującego dworzec będą dominowały elementy racjonalne. Celem projektu jest bowiem stworzenie ram dla organizacji procesów transportu. Niemal we wszystkich zespołach dworcowych poszczególne budynki pochodzą z różnych okresów, mają inny status i styl architektoniczny. Żadna struktura czy budynek nie mogą być zaprojektowane bądź wzniesione w oderwaniu od obowiązujących, lokalnych lub narodowych

tradycji budowlanych. Większość dworców, niezależnie od skali założenia czy umiejętności projektanta, wymaga przynajmniej drobnych poszukiwań estetycznych dla zareklamowania wiarygodności firmy przewozowej. Funkcja i moda przeplatają się, rozchodząc się w przeciwnych kierunkach, albo uzupełniając się nawzajem.

Narodowy program modernizacji polskich dworców jest realizowany nadal. Dzięki otwarciu w ramach struktur PKP SA wewnętrznego biura kolejowego (obecnie Centrala PKP SA Departament Inwestycji) po 2012 r. zaczęto systematyzować i normalizować prace projektowe. Zatrudniono wysokiej klasy specjalistów weryfikujących wszystkie etapy procesu inwestycyjnego. Do dziś jednak pozostają nierozwiązane problemy sztucznego podziału infrastruktury kolejowej pomiędzy PKP SA, PKP PLK SA, PKP Energetyka SA, samorządy lokalne i innych. W związku z powyższym liczne obiekty, pozostające własnością wielu podmiotów, nie mogą doczekać się sfinansowania remontów. Komercjalizowanie za wszelką cenę wszystkich możliwych przestrzeni dworców nie sprzyja poprawnej obłudzie podróżnych. W ostatnich latach poważnym krytykiem działań Grupy PKP SA i Ministerstwa Infrastruktury i Budownictwa stały się „społeczności sieciowe", których głos coraz bardziej liczy się w środowiskach politycznych, konserwatorskich i gospodarczych. Dzięki ich licznym, ostrym atakom w mediach, na portalach i w sieci internetowej powstrzymywane są liczne procesy nieuzasadnionego niszczenia zabytków kolejowych. Dzięki nim również odnajdywane są materiały ikonograficzne, archiwalne projekty budowlane i mapy, rozproszone w okresie transformacji ustrojowej po 1989 r.

Dzięki pociągom „Pendolino" przewozy pasażerskie powoli wzrastają, koleje odzyskują zaufanie, a dworce na nowo odnajdują swoje przeznaczenie. Współczesne dworce kolejowe przestają pełnić wyłącznie funkcje transportowe, związane jedynie z infrastrukturą komunikacyjną. Znowu stają się bramami do miast – wielofunkcyjnymi, prestiżowymi obiektami użyteczności publicznej.

Bibliografia:

- Bator J., *Rewitalizacja terenów kolejowych* (prezentacja multimedialna), Szansa dla zabytków 2014; Mazowiecki Wojewódzki Konserwator Zabytków – Instytut Zrównoważonej Przestrzeni. Warszawa 2014
- Bator J., *Strategia PKP SA dla dworców kolejowych – „Dworzec na własność" oraz współpraca z samorządami* (prezentacja multimedialna), Pomorski Urząd Marszałkowski. Gdańsk 2013
- http://pkpsa.pl/dla-mediow/komunikaty-prasowe/dworce/Dworzec-w-Gliwicach-fakty-i-liczby.pdf, 21.11.2015.
- http://pkpsa.pl/dla-mediow/komunikaty-prasowe/dworce/Nowi-najemcy-na-dworcach-premium-komunikat-PKP-SA.pdf, 10.07.2016.
- http://pkpsa.pl/dla-mediow/komunikaty-prasowe/dworce/Otwarcie-dworca-Bydgoszcz-Glowna.pdf, 21.11.2015.
- http://pkpsa.pl/dla-mediow/komunikaty-prasowe/dworce/Szczecin-Glowny-otwarty-dla-pasazerow.pdf, 08.07.2016.

- http://pkpsa.pl/dla-mediow/komunikaty-prasowe/inne/304_pdfsam_komunikaty_prasowe_archiwum.pdf, 21.11.2015.
- http://pkpsa.pl/dla-mediow/komunikaty-prasowe/inne/333_pdfsam_komunikaty_prasowe_archiwum.pdf, 21.11.2015.
- http://pkpsa.pl/dla-mediow/komunikaty-prasowe/inne/455_pdfsam_komunikaty_prasowe_archiwum.pdf, 21.11.2015.
- http://pkpsa.pl/pkpsa/nasze-dworce/download/czynne_dworce_29.05.14.pdf, 4.06.2014.
- http://pkpsa.pl/pkpsa/nasze-dworce/download/Kopia-Dworce-czynne-na-2016-05-31.pdf, 10.07.2016.
- http://pkpsa.pl/szczecin/aktualnosc1.html, 10.07.2016
- Kazimierowski P., *Raport. Dworce kolejowe i ich najbliższe otoczenie*, „Rynek Kolejowy" 2002, nr 7
- Klimkiewicz J., *Raport. Nieruchomości kolejowe*, „Rynek Kolejowy" 2006, nr 2
- Najwyższa Izba Kontroli Departament Komunikacji i Systemów Transportowych, *Informacja o wynikach kontroli stanu technicznego i przygotowania kolejowych obiektów dworcowych do obsługi pasażerów*, nr ewid. 76/2008/P07070/KKT, Warszawa 2008
- Najwyższa Izba Kontroli Departament Komunikacji i Systemów Transportowych, *Informacja o wynikach kontroli wykorzystania nieruchomości kolejowych na cele komercyjne, niezwiązane z prowadzeniem ruchu kolejowego*, nr ewid. 148/2011/P/10/063/KKT, Warszawa 2011
- PKP SA, Oddział Gospodarowania Nieruchomościami Poznań *Nieruchomości PKP SA Oddział Poznań* (prezentacja multimedialna), PKP SA Poznań 2014
- Rorata A., *Małe i średnie dworce oraz inne nieruchomości – wykorzystanie i strategia rozwoju. Przykłady wspólnych projektów w Giżycku, Będzinie, Nowej Soli*, MGG Conferences (maszynopis powielony), Warszawa 2007
- Ustawa z dn. 18 marca 2010 r. o zmianie ustawy o ochronie zabytków i opiece nad zabytkami oraz o zmianie niektórych innych ustaw (DzU RP 2010, nr 75, poz. 474)
- Ustawa z dn. 24 października 2008r. o zmianie ustawy o komercjalizacji, restrukturyzacji i prywatyzacji przedsiębiorstwa państwowego Polskie Koleje Państwowe oraz ustawy o transporcie kolejowym (DzU RP 2008, nr 206, poz. 1289)
- Ustawa z dn. 25 czerwca 2010 r. o zmianie ustawy o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym, ustawy o Państwowej Inspekcji Sanitarnej oraz ustawy o ochronie zabytków i opiece nad zabytkami (DzU RP 2010, nr 130, poz. 871)
- Ustawa z dn. 27 marca 2003 r. o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym (DzU RP 2016, poz. 778)
- Załuski D., *Innowacyjne dworce kolejowe*, „Architektura Murator" 2016, nr 1
- Tenże, *Koncepcja funkcjonalno-przestrzenna dworca Gdynia Główna*, Studio DZ Daniel Załuski, Gdańsk, maszynopis powielony, Gdańsk 2009
- Tenże, *Koncepcja funkcjonalno-przestrzenna dworca Legnica*, Studio DZ Daniel Załuski, Gdańsk, maszynopis powielony, Gdańsk 2011
- Tenże, *Koncepcja funkcjonalno-przestrzenna dworca Przemyśl Główny*, Studio DZ Daniel Załuski, Gdańsk, maszynopis powielony, Gdańsk 2010
- Tenże, *Koncepcja funkcjonalno-przestrzenna dworca Szczecin Główny*, Studio DZ Daniel Załuski, Gdańsk, maszynopis powielony, Gdańsk 2011
- Tenże, *Śródmiejskie przestrzenie podróży. Dworce kolejowe*, Gdańsk 2010
- Tenże., *Tereny pokolejowe PKP SA - szanse i możliwości przekształceń na nowe funkcje miejskie*, [w:] Jarczewski W., *Przestrzenne aspekty rewitalizacji – śródmieścia, blokowiska, tereny poprzemysłowe, pokolejowe i powojskowe. Rewitalizacja miast polskich*, T.4, Instytut Rozwoju Miast, Kraków 2009

Daniel Załuski, The Renaissance of Polish Railway Stations

Since 2009 a broad investment programme of reconstruction of existing railway stations and erection of new ones has been carried out as a part of modernisation of Polish railway network. It is based on the assumptions of other European railway station programmes implemented since the end of the 1990s. The first pilot projects were implemented in connection with the programme EURO 2012. Up to 2014 63 buildings were reconstructed, including 47 under conservatory protection. In 2015 32 investments were carried out (13 historical buildings). Due to the fact that railway stations generate considerable loss PKP S.A. runs a policy of closing the no-longer-used objects. These are often demolished, including stations of outstanding architectural and cultural value. In 2001 734 buildings and objects were demolished, in 2002 – 867, in the years 2003 and 2004 – 686, in 2005 – 1394, in 2007 – 749. In order to protect the most valuable buildings conservator-restorers and local authorities started to include them in respective registers of historical buildings. Some of these buildings are taken over by local authorities, and becoming the property of local governments the railway stations will change their function (among others Toruń Main Station, Kwidzyn, Kościerzyna, Reda, and Rumia). Border station in Sosnowiec Maczki, which is important due to its historical and symbolical value, is being converted into a branch Silesian Technical University.

The article shall present some good examples of reconstruction of the most valuable historical railway stations in Poland. Main trends of the reconstructions will be discussed together with conservator-restorers' guidelines, the limitations resulting from the accepted standards or applicable regulations, as well as chances and risks for future projects.

Keywords:

PKP, railway station reform, Polish railway stations, architecture

Słowa kluczowe:

PKP, reforma dworcowa, polskie dworce, architektura

MACIEJ CZEKAJ-SŁOWIKOWSKI
(Uniwersytet Jagielloński)

REMONTY DWORCÓW KOLEJOWYCH W POLSCE W XXI W. NA PRZYKŁADZIE DWORCÓW: WROCŁAW GŁÓWNY, TARNÓW I WARSZAWA CENTRALNA. KONSERWACJA, ADAPTACJA CZY MODERNIZACJA[1]

Pozostając w przekonaniu o istotnej roli dworca w budowaniu prestiżu miasta postaram się przyjrzeć pracom remontowym prowadzonym na dworcach kolejowych w Polsce w pierwszej dekadzie obecnego stulecia. Ze względu na szeroką gamę przykładów, artykuł dotyczy trzech reprezentatywnych ze względu na usytuowanie, a także czas powstania obiektów. Pierwszym jest dworzec Wrocław Główny budowany na terytorium Królestwa Prus od drugiej połowy XIX w., drugim wybudowany w pierwszej dekadzie XX w. dworzec Tarnów, zlokalizowany w byłym zaborze austriackim. Trzecim natomiast powstały w latach siedemdziesiątych XX w., dworzec Warszawa Centralna, który w przeciwieństwie do dwóch pozostałych nie jest obiektem zabytkowym. Niewątpliwie remonty przy wskazanych dworcach ukończone były w wielkim pośpiechu związanym z Mistrzostwami Europy w Piłce Nożnej, jednak to właśnie z tej przyczyny, determinowanej poczuciem narodowego zobowiązania, podjęto precedensowe kroki w celu podniesienia jakości obsługi pasażerów kolei.

Ocena stanu dworców kolejowych w pierwszej dekadzie XXI w. została opublikowana w opracowaniu sporządzonym przez Departament Komunikacji i Systemów Transportowych Najwyższej Izby Kontroli w 2008 r.[2] Według raportu: *wieloletnie zaległości w remontach, a także ograniczony do minimum zakres prac utrzymaniowych powodowały, że infrastruktura dworcowa ulegała powolnej, lecz*

1 Artykuł powstał na podstawie pracy licencjackiej napisanej pod kierunkiem prof. dr. hab. Piotra Krasnego i obronionej w Instytucie Historii Sztuki Uniwersytetu Jagiellońskiego w 2013 r.

2 *Informacja o wynikach kontroli stanu technicznego i przygotowania kolejowych obiektów dworcowych do obsługi pasażerów*, Najwyższa Izba Kontroli, Warszawa 2008, http://sejmometr.pl/nik_raporty/1145, 12.04.2013.

il. 1: Dworzec Główny we Wrocławiu od strony zachodniej. Widok na secesyjną halę obsługi podróżnych powstałą w miejscu dawnego peronu pierwszego (fot. autor)

systematycznej degradacji technicznej, funkcjonalnej i estetycznej. Przywrócenie jej walorów może trwać nawet ponad 100 lat[3]. Nie wszystkie skontrolowane obiekty zostały ocenione negatywnie. Do obsługi pasażerów, zdaniem NIK, nadawało się jedynie dziesięć z 233 skontrolowanych obiektów[4].

Dworzec Główny we Wrocławiu został wpisany do rejestru zabytków 21 czerwca 1966 r., pod sygnaturą A/2782/248[5]. Powstał w latach 1855–1856 według projektu królewskiego architekta Kolei Górnośląskiej (*Oberschlesische Eisenbahn*) Wilhelma Grapowa, a następnie w latach 1899–1904 był przebudowywany pod kierownictwem Bernarda Klüsche[6]. (**il. 1**)

Dworzec Główny w Wrocławiu zajmuje teren między ulicą Piłsudskiego od strony północnej oraz ulicą Suchą od strony południowej. Na osi wschód–zachód położony jest budynek dworca, a za nim perony wraz z wiatami. Główne reprezentacyjne wejście od północy poprzedzone jest placem, natomiast od południa utworzono tzw. dworzec nocny.

3 Tamże, s. 6.

4 Swarzędz, Kołobrzeg, Wadowice, Kalwaria Zebrzydowska, Grybów, Oświęcim, Gorlice Zagórzany (z 223 objętych oględzinami dworców czynnych), a także dworce w Lublinie, Kielcach i Białymstoku (pozytywnie ocenione przez biegłych NIK).

5 Rejestr zabytków: http://bip.um.wroc.pwps/wcm/connect/75e532804776a3b79017be08a17fd186/nowy+rejestr.pdf?MOD=AJPERES, 22.12.2016.

6 Zob. plany w: J. Gromadzka, *Dworzec Główny*, [w:] *Wrocławskie dworce kolejowe*, red. M. Zwierz, Wrocław 2006, s. 165–186.

Źródła pisane dotyczące przeprowadzonych prac remontowych przy Dworcu Głównym we Wrocławiu obejmują materiały niepublikowane znajdujące się w Archiwum Miejskiego Konserwatora Zabytków we Wrocławiu. Dokumentacja prowadzona od roku 1976 obejmuje 219 tomów, z czego 191 odnosi się do działań poczynionych w XXI w.[7]

Materiały publikowane, jakie zebrał autor tego opracowania, dotyczą prac poczynionych przy kompleksie w latach 2010–2012. W szczególności są to artykuły w czasopismach branżowych z dziedziny architektury i restauracji zabytków. Na szczególną uwagę zasługują dwa artykuły z miesięcznika „Architektura Murator"[8] oraz artykuł w miesięczniku „Świat Architektury"[9], które podsumowują prace z punktu widzenia architektów. Stanowisko konserwatorskie zostało przedstawione w kwartalniku „Renowacje i Zabytki"[10].

W 2008 r. Leszek Budych opracował „białą kartę" obiektu dworcowego[11], w której zostały zawarte informacje o stanie zachowania oraz postulaty konserwatorskie przed zbliżającym się remontem. Podkreślono w niej, iż hala obsługi podróżnych, wiaty peronowe oraz układ komunikacyjny (w skład którego wchodzą tunele), użytkowany jest zgodnie z przeznaczeniem. Stan zachowania poszczególnych elementów konstrukcyjnych, fundamentów, ścian nośnych, stalowych konstrukcji hal oraz wiat, a także tuneli, sklasyfikowano jako dostateczny. W złym stanie pozostawały natomiast obiekty wyłączone z użytkowania, takie jak pomieszczenia dawnej bagażowni (zachodnia część hali obsługi), pasaże pod pierwszym torem, a także tunel łączący halę obsługi pasażerów z punktami gastronomicznymi na peronach. L. Budych zaznaczył swoje postulaty konserwatorskie uznając, iż zarówno remont jak i spodziewana modernizacja dworca winny zmierzać do odtworzenia w jak najszerszym zakresie elementów dawnego wystroju z jednoczesnym podniesieniem standardu funkcjonalnego obiektu. Rekonstrukcje winny opierać się na zachowanych materiałach ikonograficznych. Podkreślił on również, iż hala obsługi pasażerów i wiaty peronowe są cennym

7 Stan na dzień 5 kwietnia 2013 r.

8 K. Mycielski, *Modernizacja peronów dworca we Wrocławiu*, „Architektura Murator" 2012, nr 1, s. 96–99; R. Zelent, K. Kirschke, P. Kirschke [i in.], *Dworzec główny PKP we Wrocławiu*, „Architektura Murator" 2012, nr 9, s. 38–60.

9 S. Ciach, *Gdzie historia splata się z nowoczesnością. Dworzec Główny PKP we Wrocławiu*, „Świat Architektury" 2012, nr 7, s. 84–105.

10 *Rewitalizacja Dworca Głównego we Wrocławiu materiałami firmy Baumit* [materiał promocyjny firmy], „Renowacje i Zabytki" 2012, nr 3, s. 180–182, P. Wanat, K. Zientala, *Między konserwacją a kreacją. Przebudowa Dworca Głównego we Wrocławiu 2010–2012*, „Renowacje i Zabytki" 2012, nr 4, s. 158–165.

11 L. Budych, *Dworzec Główny we Wrocławiu*, Karta Ewidencji Zabytków Architektury i Budownictwa, Wrocław 2008 (Archiwum Miejskiego Konserwatora Zabytków we Wrocławiu).

zabytkiem, ze względu na charakterystyczną konstrukcję stalową, którą należy utrzymać w dobrej kondycji technicznej oraz czystości[12].

W maju 2008 r. Ministerstwo Rozwoju Regionalnego umieszczając Dworzec Główny we Wrocławiu na liście projektów Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko, zapewniło dofinansowanie projektu modernizacji obiektu ze Środków Unii Europejskiej w kwocie 22,5 mln €[13].

Konkurs na rozbudowę i modernizację dworca kolejowego pod tytułem operacyjnym *Odtworzenie zabytkowego kompleksu dworca Wrocław Główny wraz z przebudową kolejowej infrastruktury technicznej*[14] ogłoszono w połowie 2008 r.[15] Wygrała go pracownia projektowa Grupa 5 Architekci sp. z o.o., a architektem prowadzącym inwestycji został Rafał Zelent[16]. Projekt opracowany został w przeciągu dwóch lat, a realizowany był w latach 2010–2012[17]. Całość działań podzielono na pięć stref, w których wyróżniono: plac przeddworcowy (strefa „A"), budynek Dworca Głównego (strefa „B"), wiaty peronowe, oraz perony z infrastrukturą towarzyszącą, tunelowe przejścia podziemne (strefa „C"), pawilon południowy – tzw. dworzec nocny (strefa „D"), oraz obiekty nie objęte studium (strefa „E")[18].

W skali urbanistycznej ideą projektu placu przeddworcowego (od strony północnej) było przywrócenie na tej przestrzeni miejskiej funkcji publicznych, a nie jak dotychczas jedynie usługowych w postaci parkingu. Mimo istniejącego przekazu ikonograficznego z XIX w., przestrzeń została zaaranżowana całkowicie współcześnie. Przyświecało temu głębokie przekonanie projektantów o niewykorzystaniu w należytym stopniu publicznego potencjału placu w czasach minionych[19]. Archiwalne zdjęcia posłużyły jednak do odtworzenia otwartych na plac drewnianych tarasów między ryzalitami elewacji, które funkcjonowały tam jeszcze do czasów przedwojennych[20]. Z przekazów archiwalnych bierze się również umieszczenie na placu terenów trawiastych, które zaaranżowano jako trawiaste wyspy, o formach i umiejscowieniu ściśle związanym z analizą ruchu

12 Tamże, s. 3.

13 Notatka prasowa zamieszczona pod adresem: http://wroclaw.gazeta.pl/wroclaw/1,35751,5204599.html, 12.03.2013.

14 Zob. Studium wykonalności dla projektu: http://www.pkp.pl/sites/default/files/SIWZ_Wroc%C5%82aw%20studium%20wykonalno%C5%9Bci_0.pdf, 5.04.2013.

15 S. Ciach, *Gdzie historia splata się z nowoczesnością...*, s. 86.

16 Tamże, s. 104.

17 R. Zelent, K. Kirschke, P. Kirschke [i in.], *Dworzec główny PKP we Wrocławiu...*, s. 42.

18 Studium Wykonalności dla projektu *Odtworzenie zabytkowego historycznego kompleksu dworca Wrocław Główny z przebudową kolejowej infrastruktury technicznej*, Warszawa 2009, s. 46.

19 S. Ciach, *Gdzie historia splata się z nowoczesnością...*, s. 86.

20 Tamże.

il. 2: Fasada Dworca Głównego we Wrocławiu z fragmentem placu od strony północnej [ul. Piłsudskiego] (fot. autor)

pieszych. Usunięto ruch samochodowy, dla którego na parking został zaadoptowany dawny schron atomowy pod placem. W części parkingu podziemnego zastosowano jednak odmienną kolorystykę posadzki technicznej, która odwzorowuje zarys fundamentów bunkra. Pozostawiono również schody prowadzące do centralnego pawilonu dworca[21].

Główny ryzalit flankują fontanny umiejscowione w posadzkach, które dodatkowo dynamizują przestrzeń placu. Całość aranżacji placu, na którą składają się prócz wspomnianych elementów, również siedziska, drzewa, wiaty dla rowerów oraz m.in. punkty informacyjne, są dziełem architektów krajobrazu pod kierownictwem arch. Justyny Dziedziejko[22]. Projekt ten jest oceniany dość wysoko przez architekta i historyka architektury Ryszarda Nakoniecznego, który akcentuje przekształcenie tego placu, z funkcji handlowej i parkingowej *na prawdziwy salon miasta, nie tylko dla pasażerów, ale także dla mieszkańców, którzy mogą tutaj spędzić czas mając do dyspozycji stalowe fotele i drewniane kanapy oraz miękkie dywany ze strzyżonej trawy*[23]. (**il. 2**)

21 Tamże, s.102.

22 Tamże.

23 R. Zelent, K. Kirschke, P. Kirschke [i in.], *Dworzec główny PKP we Wrocławiu*..., s. 58.

Strefa „B" obejmująca budynek Dworca Głównego, została poddana kompleksowemu remontowi. Przy wykonywaniu wszelakich działań zadeklarowano przestrzeganie założeń Karty Ateńskiej (1931), ze szczególnym podkreśleniem wyróżnienia nowych elementów dodanych do zabytkowej struktury obiektu[24]. Odróżniano je za pomocą materiałów, z których były wykonane (szkło, stal, beton), a także koloru (ciemnoszary) oraz odrębnej modernistycznej formy[25].

Drugim założeniem było przywrócenie obiektowi stanu z przełomu XIX i XX w., co wydaje się z dzisiejszego punktu widzenia działaniem anachronicznym[26]. Zróżnicowany stopień zachowania poszczególnych elementów zabytkowej struktury, skąpe archiwalia, a także presja inwestora doprowadziły w konsekwencji do otrzymania mozaiki stylowej poszczególnych faz przekształceń obiektu[27].

Ekspertyzy konserwatorskie przeprowadzili pracownicy naukowi Wydziału Architektury Politechniki Wrocławskiej, dr hab. Krystyna Kirschke oraz dr hab. Paweł Kirschke[28]. W tym miejscu należy zaznaczyć, że dworzec nie posiadał kompletnej dokumentacji inwentaryzacyjnej. Opracowywanie tejże dokumentacji stało się pierwszą czynnością po wyłonieniu biura projektowego odpowiedzialnego za realizację projektu[29]. Krótki okres prac przygotowawczych i przedprojektowych (presja czasu), zaowocował odnajdywaniem nieznanych dotychczas polichromii, pierwotnych elementów układu konstrukcyjnego oraz poszczególnych elementów oryginalnego wyposażenia już w fazie wykonawczej[30]. W momencie rozpoczynania prac nie istniały szczegółowe rozwiązania projektowe oraz konserwatorskie dla zabytkowej części dworca[31]. Niewątpliwie taki stan rzeczy spowodowany był niemożnością systematycznego przebadania obiektu[32]. Brak identyfikacji elementów zabytkowych podczas inwentaryzacji był bowiem dodatkowo utrudniony z uwagi na bieżące funkcjonowanie obiektu w czasie wykonywania badań, jak również z powodu daleko posuniętych naleciałości czasów minionych (przemalowania, zamurowania). Pierwotnie założono doktrynę konserwatorską, mówiącą o zachowaniu jedynie elementów oryginalnych, bez rekonstrukcji w przypadku odsłoniętych fragmentów[33]. Ostatecznie zdecydowano jednak o odtworzeniu pełnej dekoracji w skali całych pomieszczeń, do czego

24 S. Ciach, *Gdzie historia splata się z nowoczesnością...*, s. 87.

25 P. Wanat, K. Ziental, *Między konserwacją a kreacją...*, s. 162.

26 R. Zelent, K. Kirschke, P. Kirschke [i in.], *Dworzec główny PKP we Wrocławiu...*, s. 59. Usunięto prawie wszystkie późniejsze naleciałości.

27 P. Wanat, K. Ziental, *Między konserwacją a kreacją...*, s. 163.

28 R. Zelent, K. Kirschke, P. Kirschke [i in.], *Dworzec główny PKP we Wrocławiu...*, s. 42.

29 S. Ciach, *Gdzie historia splata się z nowoczesnością...*, s. 88.

30 Tamże, s. 90.

31 P. Wanat, K. Ziental, *Między konserwacją a kreacją...*, s. 162.

32 Tamże, s. 161.

33 Działanie zastosowane w Neues Museum w Berlinie.

posłużyła interpretacja elementów odkrytych. Kompleksowość prac konserwatorskich oraz podjęta decyzja o renowacji elementów brakujących, posunęła za sobą pilną potrzebę gromadzenia materiału ikonograficznego. Był on jednak, podobnie jak projekty, dość skromny[34]. Obejmował w szczególności materiały pozyskane z Muzeum Architektury we Wrocławiu, a także artykuł samego projektanta obiektu wraz zawartymi w nim ilustracjami[35]. Na tej podstawie w korelacji z wynikami szczątkowych badań dokonano renowacji elewacji budynku, hali kasowej oraz hali peronowej.

We wnętrzu natomiast prace renowatorskie o charakterze kompleksowym obejmowały hol, reprezentacyjną klatkę schodową, secesyjną salę w pawilonie centralnym oraz atrium; w pawilonie wschodnim pomieszczenia parteru oraz poczekalnię skrzydła wschodniego. Wnętrza w dużej mierze zostały odrestaurowane, przy czym część detalu architektonicznego wymagała rekonstrukcji.

Prace adaptacyjne poczyniono w drugiej kondygnacji skrzydeł budynku głównego. Na całość pierwotnych założeń konserwatorskich składała się jeszcze bowiem presja inwestora do nadawania jak największej ilości pomieszczeń funkcji handlowej, co skutkowało często radykalnymi zmianami dyspozycji przestrzennej wnętrz. Odbywało się to zarówno w otoczeniu pomieszczeń przez dodawania klatek schodowych, jak i w ich zabytkowej strukturze. Przechodzono w układach pomieszczeń z amfilady do układu korytarzowego, przebijano również ściany w celu połączenia sąsiadujących pomieszczeń, jak też zmieniano wysokość stropów.

W trakcie modernizacji obiektu odnaleziono 20 nieznanych wcześniej elementów zabytkowych, takich jak zamurowana stolarka drzwiowa, żeliwne podciągi, secesyjne witryny kasowe, ale przede wszystkim zespoły dekoracji malarskich pokrywających prawie cały parter pawilonu wschodniego. W tzw. sali cesarskiej zidentyfikowano polichromowany strop o motywach heraldycznych. Polichromie występują również w pawilonie zachodnim, czego przykładem jest dekoracja malarska dawnego apartamentu prezesa Królewskiej Dyrekcji Kolei (*Königliche Eisenbahn Direktion*).

W przypadku braku decyzji o wyeksponowaniu odkrytych malowideł, po wstępnej konserwacji technicznej, zamalowywano daną partię polichromii farbą odwracalną, a następnie zakrywano[36]. W zakresie wykorzystanych w trakcie konserwacji materiałów, uwagę zwraca restauracja tynków ścian, elewacji oraz wnętrz, która objęła największe pola. Z tejże zaprawy wykonane były również detale sztukatorskie, trochę mniej detalu gipsowego. Kolejnym materiałem jest

34 P. Wanat, K. Ziental, *Między konserwacją a kreacją*..., s. 162.

35 W. Grapow, *Das Stationsgebäude zu Breslau, für die Oberschlesische und Breslau – Posen – Glogauer – Eisenbahn*, „Zeitschrift für Bauwesen", Heft 10, 1860, s. 45–52.

36 P. Wanat, K. Ziental, *Między konserwacją a kreacją*..., s. 162–163.

il. 3: „Dworzec nocny" we Wrocławiu od strony południowej [ul. Sucha] (fot. autor)

kamień, przede wszystkim piaskowiec znajdujący się na elewacjach, jak również granit występujący w cokole elewacji, a także w hali kasowej, tunelach i peronach. Elewacje secesyjne wykonane zostały z kamienia sztucznego[37]. Równie powszechnym materiałem było drewno, które wykorzystano w stolarce okiennej i drzwiowej, boazeriach, stropach belkowych i kasetonowych. Następnie należy wspomnieć o elementach ceramicznych, które występowały przede wszystkim w fazie secesyjnej obiektu (cegła glazurowana i klinkierowa użyta w przeważającej części do licowania ścian tuneli oraz holu w pawilonie centralnym). Ze względu na występowanie w tej partii obiektu specyficznie wykonanych kształtek pokrytych zabarwionym szkliwem uruchomiono produkcję tychże detali według zachowanych wzorów[38]. Kolejnym charakterystycznym materiałem był cynk, z którego wykonano elementy metaloplastyki, znajdujące się zarówno na elewacji, jak i we wnętrzu obiektu, m.in. w detalach głowic kolumn i aplikacjach stolarki. Niektóre okucia stolarki wykonano w brązie, jednak więcej elementów z żeliwa. Złocenia w postaci foli mosiężnej występowały jedynie w sali secesyjnej. W przeważającym zakresie stosowano jednak techniki imitacyjne, takie jak brąz pozłotniczy czy proszek aluminiowy imitujący srebro.

37 Tamże, s. 163.
38 Tamże.

Dużym echem wśród opinii publicznej odbił się dobór kolorystyki elewacji budynku głównego oraz hali kasowej. Intensywna barwa ugrowo-pomarańczowa została ustalona na podstawie odkrywek poczynionych w kilku miejscach elewacji dworca. Należy zaznaczyć, że z racji bardzo złego zachowania pierwotnych tynków nie było możliwości ustalenia kolorystyki wszystkich detali – balustrad, wieży, maswerkowego fryzu czy krenelaży. Po przeprowadzeniu prób estetycznych, wybrano do pomalowania detalu kolor jasnobrązowo-ugrowy, a krenelaże pomalowano kolorem brązowo-ugrowym. Elewacje hali kasowej z racji rozbieżności chronologicznej polichromowano w sposób odmienny (tynki – jasnoszarozielone, bliskie oryginałowi, detal podobnie jak w elewacjach jasnobrązowo-ugrowy). Nie bez znaczenia dla odbioru kolorystyki elewacji dworca było przywrócenie pierwotnie istniejących wejść do skrzydeł od strony głównego placu, a także boniowanych tynków w pierwszej kondygnacji elewacji pawilonów[39]. Iluminację obiektów zaprojektowano w sposób punktowy, podkreślający detale dworca.

W trakcie prowadzonych prac udokumentowano przeważającą większość struktury zabytkowej dworca, jednak nie wszystkie elementy nadawały się do ekspozycji. W części pomieszczeń zabytkowych prace wykończeniowe powierzono najemcom, co rodziło obawę o ich przyszłą estetykę.

Prócz wyżej opisanych zabiegów dokonano również rozbudów istniejącej struktury dworca. Pierwszym z nich było uzupełnienie starych, secesyjnych zadaszeń peronów układem współczesnych hal wraz z odróżniającym się przekryciem membranowym[40]. Drugim natomiast budowa pawilonu dworcowego od strony południowej, stanowiącego zakończenie tunelu głównego. Obiekt nazwany „Dworcem nocnym", jest przedwstępem do dalszej rozbudowy zaplanowanej w projekcie konkursowym. Obecnie stanowi dwukondygnacyjną blokową bryłę pozbawioną dekoracji architektonicznej, w której wnętrzu umiejscowiono kasy biletowe, a także poczekalnię. (**il. 3**)

Pomiędzy głównym budynkiem w jego pierwszej kondygnacji a halami peronowymi, utworzono lapidarium w postaci kładek, gdzie mają zostać umieszczone historyczne detale dworca, niewykorzystane w trakcie modernizacji.

Opisane wyżej w dużym skrócie prace prowadzone przy modernizacji dworca kolejowego tej rangi, są niewątpliwie precedensem w historii renowacji obiektów dworcowych w Polsce. Wydaje się, że z racji ważności obiektu dworca kolejowego Wrocław Główny, dla architektury miasta Wrocławia dokonano wszelkich

39 Wcześniej boniowania zostały usunięte z powodu nie zrozumienia przez wykonawców prac remontowych ich funkcji. Uznano je za zbędny element powodujący gromadzenie się brudu.

40 Zadaszony odcinek pierwotnie pozbawiony był przekrycia z racji wykorzystania w transporcie kolejowym parowozów, zatrzymujących się w tym miejscu.

il. 4: Fasada Dworca Tarnów od strony Placu Dworcowego (fot. Kinga Truty)

możliwych zabiegów mających na celu zapewnienie ochrony zabytkowej tkanki obiektu. Niestety niektóre decyzje podjęte w trakcie realizacji prac można uznać za kontrowersyjne. Mistrzostwa Europy w piłce nożnej będące z jednej strony przyczyną podjęcia prac, z drugiej stały się przyczynkiem do niedbalstwa w fazie wykonawczej. Przy tak dużym kubaturowo obiekcie cztery lata poświęcone na wszystkie prace, począwszy od inwentaryzacji, przez projekt do fazy wykonawczej, są czasem niewystarczającym. Brak dokładnych badań zaowocował m.in. dość, zdawałoby się, absurdalną decyzją o doborze koloru pomieszczeń zabytkowych na podstawie jednej odkrywki, kompleksowo dla wszystkich pomieszczeń, z tendencją rozbielenia koloru w kolejnych przestrzeniach. Daleko idące przekształcenie dworca znajduje jednak dobrze opracowaną dokumentację, a zastosowane materiały pozwalają na odwracalność działań.

Dworzec Główny w Tarnowie został wpisany do rejestru zabytków decyzją nr A–80 z 1 stycznia 1975 r. Budynek w obecnej formie architektonicznej powstał w latach 1906–1910 według projektu Edmunda Baudischa[41]. (**il. 4**)

Dokumentacja konserwatorska zgromadzona w Delegaturze Wojewódzkiego Konserwatora Zabytków w Tarnowie wskazuje, że większość stropów dworca pochodzi z początku stulecia, a więc zachowuje swój autentyczny charakter

41 M. Gutowski, B. Gutowski, *Architektura secesyjna w Galicji*, Warszawa 2001, s. 63.

il. 5: Główny westybul Dworca Tarnów z zachowaną dekoracją sztukatorską (fot. Kinga Truty)

substancji. Reszta, jak fragment żelbetowego stropu nad piwnicą części zachodniej oraz część stropów drewnianych, datowanych jest na 1940 r. oraz 1945 r., co związane jest z powojenną odbudową obejmującą również część murów obiektu. Uszczuplenie autentycznej substancji było również związane z bieżącą eksploatacją obiektu. Zastąpiono bowiem stare otwory w ścianach nośnych nowymi, zmieniono również niektóre ścianki działowe, a także wymieniono cały strop nad kasą na nowy o charakterze ogniotrwałym[42]. (**il. 5**)

Konstrukcja dachowa w budynku głównym jest drewniana, pokryta blachą miedzianą na deskowaniu, przy czym we wszystkich częściach jest w zasadnie oddzielona od stropów. Nad głównym westybulowym pawilonem dworca wyróżnia się konstrukcję dachową kopuły wykonaną ze stali, a pokrytą podobnie jak w innych częściach obiektu blacha miedzianą. Konstrukcja stalowa została znitowana, a wyróżnia się w niej dwie zasadnicze części: dolną opartą na ścianach westybulu za pośrednictwem łożysk i górną, osadzoną na dolnej przez połączenie śrubami. Jedynie późniejszy budynek parterowy pokryty jest dachówką ceramiczną na łatach[43].

42 G. Rzeźnik, *Stacja Tarnów. Kompleksowy remont budynku dworca kolejowego*, Kraków 1999, s. 3–4.

43 Tamże, s. 5.

Mimo rażącej wilgoci w pomieszczeniach piwnicznych jak i na klatce schodowej, która powodowała degradację materiału budowlanego oraz korozję stalowych belek, dworzec pod koniec ubiegłego wieku był remontowany jedynie doraźnie, co powodowało postępujące niszczenie obiektu[44]. W 2002 r. podjęto się jedynie wymiany kiosków znajdujących się w pawilonie westybulowym, pomiędzy wejściem na perony, a korytarzem do skrzydła wschodniego. Jako argument za tym działaniem podano potrzebę uzupełnienia funkcji handlowej dworca w taki sposób by nie kolidowała ona z układem przestrzennym budynku oraz zachowywała wartość historyczną[45]. Kioski zaprojektowano na planie wielobocznym w konstrukcji szkieletu stalowego wypełnianego płytami warstwowymi o rdzeniu poliuretanowym lub stryropianowym. Wewnątrz zastosowano również materiały niskiej jakości, takie jak okładzinę ścian z paneli PCW oraz podłogę z płyty OSB, na której rozwinięto wykładzinę PCW (linoleum); podobnie z materiału PCW wstawiono okna i drzwi, a całości dopełniała kontrastowa kolorystyka[46].

W projekcie budowlano-wykonawczym opracowanym przez Danutę Siekanowicz-Płazę z sierpnia 2006 r. wskazano na zły stan zachowania elewacji. Podstawę tej diagnozy stanowiły spękane i odspojone boniowane tynki, widoczne rozległe i wadliwie wykonane uzupełnienia oraz wielokrotne przemalowania i silne zabrudzenie. W podobnym stanie znajdował się detal architektoniczny, który z racji licznych ubytków i spękań oraz wielu przemalowań zatracił swoją pierwotną formę. W złym stanie był również gzyms wieńczący elewacje[47].

Remont budynku dworca poprzedziły jednak zabiegi o charakterze interwencyjnym prowadzone przy zabytkowej wiacie peronowej powstałej razem z gmachem dworca. Wymieniono uszkodzone elementy konstrukcji wiaty na nowe, jednak przy tym działaniu zachowano charakterystyczny detal oraz dawną formę zadaszenia[48].

Dopiero we wrześniu 2008 r. opracowano *Program konserwatorski dla budynku dworca kolejowego w Tarnowie*, który miał charakter kompleksowy. Obejmował on elewacje wraz z detalem architektonicznym, wnętrza holu głównego oraz holów bocznych, a także inne elementy zabytkowe obiektu. Podkreślono dotychczasowy brak działań kompleksowych, określając dotychczasowe remonty jako doraźne, co niewątpliwie spowodowało degradację estetyczną i techniczną dworca. Całościowy charakter podjętych działań miał na celu przywrócenie

44 Tamże, s. 7 – Pomieszczenia nr 2, 3, 23 (bardzo zły stan cegieł ze względu na wilgoć).

45 A. Kobiela, *Projekt architektoniczno-budowlany kiosków handlowych*, Bochnia 2002, s. 2.

46 Tamże, s. 3.

47 D. Siekanowicz-Płaza, *Projekt budowlano–wykonawczy*, Katowice 2006, s. 3.

48 U. Szybowska, *Wiata zabytkowa. Remont – część architektoniczno-konstrukcyjna*, Kraków 2007, s. 5.

historycznej rangi obiektu dla wizerunku architektonicznego miasta. Remont objął wszystkie elewacje dworca, wraz z wymianą stolarki okiennej i drzwiowej. Wybito otwory w oknach zamurowanych w trakcie powojennego remontu po dwóch stronach wejścia głównego w parterowej przybudówce wejściowej. Wykonano nowe biegi schodów prowadzących do wejść budynku, które oblicowano płytami kamiennymi. Wymianie podlegały wszystkie tynki wtórne naniesione na tynki pierwotne, bowiem z racji dużej zawartości cementu tworzyły one nieprzepuszczalną powłokę o większej wytrzymałości od pierwotnej warstwy spodniej, co skutkowało obsypywaniem się tynków, a także liczne odparzenia, spęcherzenia i rozwarstwienia. Pełnym zabiegom konserwatorskim poddana została kamieniarka okładziny cokołowej. Zrealizowano nowe ofasowania z blachy miedzianej, zarówno na parapetach, jak i gzymsach oraz niektórych detalach architektonicznych[49].

Wykonany w technice odlewu detal architektoniczny poddano rekonstrukcji ubytków. Ze względu na nieliczne źródła archiwalne, nie zdecydowano się na odtwarzanie pierwotnych detali architektonicznych, które utracono w wyniku remontu elewacji prowadzonego na przełomie lat czterdziestych i pięćdziesiątych XX w. Rekonstrukcji podlegała jednak polichromia elewacji, którą odtworzono na podstawie licznych odkrywek[50]. Zlikwidowano dominujące zawilgocenie ścian, poprzez wykonanie izolacji poziomej i pionowej, a także dzięki zastosowaniu odpowiednich dla struktur zabytkowych tynków. Dla całości prac estetycznych istotnym było również określenie umiejscowienia trzech tablic pamiątkowych oraz odpowiednie zaprojektowanie i wyeksponowanie napisu „Tarnów" w elewacjach czołowych.

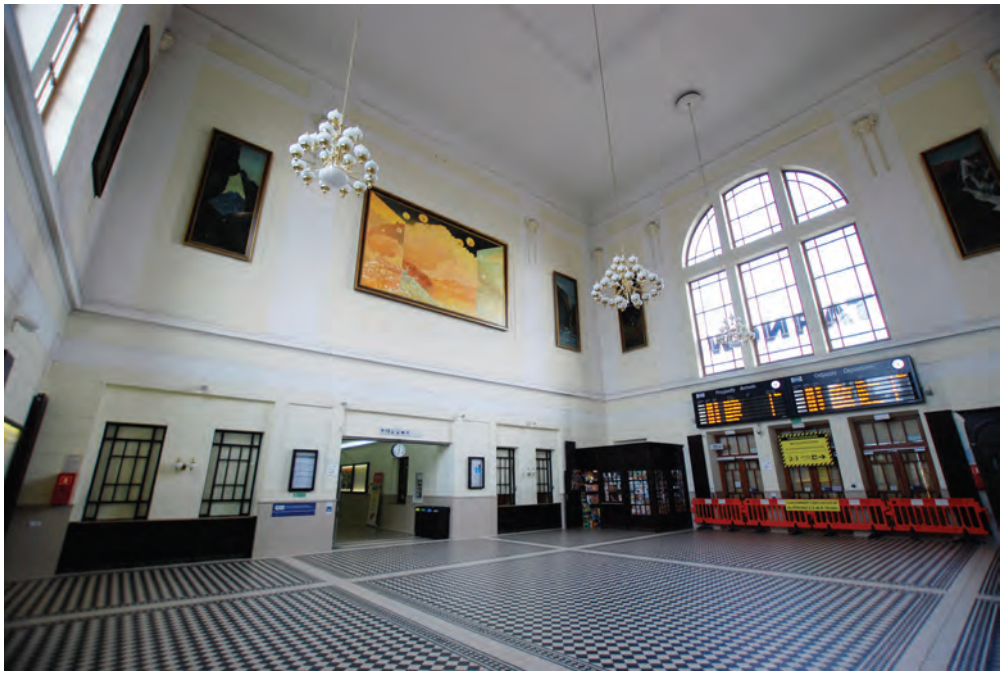
Odrębny projekt opracowany w czerwcu 2008 r. został poświęcony iluminacji elewacji dworca. Koncepcja oświetlenia budynku w nocy przewidywała podniesienie atrakcyjności obiektu, a przy jej opracowywaniu wzięto pod uwagę czynniki techniczne, takie jak geometria obiektu, złożoność architektoniczna czy kolorystyka elewacji, a także ich faktura[51]. (**il. 6**)

We wnętrzu uzupełniono ubytki dekoracji ścian. Wymieniono posadzkę mozaikową ułożoną z naprzemiennie zestawianych kwadratowych płytek ceramicznych obramowanych bordiurą, tworzących prostokątne pola. Przy jej rekonstrukcji posłużono się wzornictwem oraz kolorystyką z czasów budowy dworca, a wykonanie ceramicznych kafli zlecono angielskiej firmie „Oryginal Style", która gwarantowała najwyższy standard wyrobu. Usunięto powłoki malarskie ze ścian,

49 A.M. Tekielak, *Program konserwatorski dla budynku dworca kolejowego*, Kraków 2008, s. 72.

50 Tamże, s. 49–51.

51 R. Sowiński, *Oświetlenie iluminacyjne budynku dworca PKP*, Tarnów 2008, s. 3 (Archiwum Delegatury Wojewódzkiego Konserwatora Zabytków w Tarnowie, nr inw. 5789).



il. 6: Wnętrze Dworca Tarnów z posadzką firmy „Oryginal Style"
(fot. Kinga Truty)

jednak zachowano istniejące tynki, które wzmocniono. Wymieniono natomiast spękane tynki na stropach, a nowe wyłożono na wzmocnieniu w postaci siatki z włókna szklanego. Przy całościowej wymianie stolarki okiennej i drzwiowej zdecydowano się na zachowanie oryginalnej, datowanej na 1910 r., stolarki drzwiowej wraz z drewnianymi ościeżami znajdującej się w przejściu do holu zachodniego, a którą poddano konserwacji. Posłużyła ona również za wzór do wykonania stolarki w przejściu holu wschodniego[52].

Dla wszystkich pomieszczeń zastosowano identyczną kolorystykę (biel oraz rozbielony ugier) znajdującą swoje odniesienia na elewacjach dworca. W stropach w stiuku wykonano obramienia dla przewodów stylizowanych żyrandoli. Dla funkcji komercyjnej przewidziano kioski w narożach pawilonu głównego oraz w pawilonach bocznych, wykonane w drewnie z przeszkleniami, nawiązujące do stolarki okiennej budynku, jednak o znacznie ciemniejszej kolorystyce, która wyróżnia ten wtórny element. W dolnej kondygnacji pawilonu zachodniego, mającej charakter przejściowy, utworzono po dwóch stronach Biuro Wystaw Artystycznych (BWA) – Galerię Sztuki, którą wyodrębniono z przejścia przeszkleniami w stolarce okiennej nawiązującej do kiosków usługowych. Jest to ambitne założenie adaptacyjne o charakterze popularyzacji sztuki, jednak z racji

52 A.M. Tekielak, *Program konserwatorski dla budynku dworca kolejowego...*, s. 77.

il. 7: Obrazy we wnętrzu głównego pawilonu Dworca Tarnów (fot. Kinga Truty)

umiejscowienia tej realizacji między oknami dworca a przeszklonym przejściem, zdecydowanie brak w niej przestrzeni ekspozycyjnych. Galeria organizuje wystawy czasowe, które adresowane są bardziej do znawców sztuki współczesnej, aniżeli do wszystkich pasażerów kolei. Ogólnie dostępne są natomiast obrazy olejne adiunkta kolejowego z Nowego Sącza Edmunda Cieczkiewicza, nadwieszone w narożach pawilonu głównego, a przedstawiające krajobrazy górskie Tatr oraz Pienin[53]. Dwa największe płótna tego cyklu zawieszone po stronie wschodniej oraz zachodniej zastąpiono obrazami bardziej abstrakcyjnymi o jaskrawej kolorystyce. (**il. 7**)

Dla Dworca w Tarnowie opracowano system informacji wizualnej, który poprzez swój jednolity charakter oraz zastosowanie prostych i czytelnych piktogramów ułatwia podróżnym poruszanie się po obiekcie. Co warto podkreślić, zastosowane emblematy, kroje pisma oraz umiejscowienie całości jest zgodne z wytycznymi Międzynarodowego Związku Kolei i zostało opracowane na podstawie systemu UIC 413[54]. (**il. 8**)

53 M. Rymar, *Architektura dworców Kolei Karola Ludwika w Galicji w latach 1855–1910,* Warszawa 2009, s. 134.

54 A. Puchnarewicz, *Projekt wnętrz budynku dworca PKP w Tarnowie*, Białystok 2008, cz. 10, s. 3.

il. 8: Informacja wizualna dworca opracowana na podstawie systemu UIC 413 (fot. autor)

W ramach przeprowadzonej w latach 2008–2010 modernizacji dworca kolejowego nie przewidziano remontu podziemnego tunelu, stanowiącego przejście między peronami. Rangi temu łącznikowi dodaje fakt, że w chwili powstawania był czwartym tunelem peronowym w Galicji[55]. W wyniku licznych remontów zatracił jednak swój pierwotny charakter. Obecnie jego estetyka, przywołująca ostatni remont przeprowadzony w 1976 r., odbiega od reszty założenia. Naglącym problemem była nie tylko estetyka tunelu, ale także niewystarczające odwodnienie powodujące zastoje wody deszczowej. Podziemne przejście zaczęło być remontowane dopiero na początku 2016 r. i trzeba mieć nadzieje na scalenie estetyczne tunelu z fachowo wyremontowanym gmachem głównym dworca. (**il. 9**)

Dworzec Centralny w Warszawie powstał w latach 1972–1976 jako kolejny dworzec zlokalizowany przy Alejach Jerozolimskich[56]. Jego projektantem generalnym był Arseniusz Romanowicz, który współpracował z Bożeną Gumińską, Tatianą Markijanowicz oraz Jolantą Zakrzewską. Konstrukcję opracowali Roman Dug oraz Bohdan Kay z zespołem[57]. (**il. 10**)

55 M. Rymar, *Architektura...*, s. 133.

56 Pierwszym dworcem murowanym był ukończony w 1845 r. okazały gmach Dworca Wiedeńskiego w Warszawie projektu arch. Henryka Marconiego.

57 H. Trammer, G. Stiasny [i in.], *Dworzec Centralny w Warszawie*, „Architektura Muratora" 2012, nr 2, s. 34.

il. 9: Tunel łączący perony na Dworcu Tarnów – stan przed remontem (fot. autor)

Trzydziestodziewięciomiesięczny okres budowy, przy tak dużym i złożonym architektonicznie obiekcie, odbił się negatywnie na jakości wykonania. Wśród niedociągnięć i błędów wskazuje się nieszczelność instalacji kanalizacyjnej nad peronami, co skutkowało przeciekaniem wody na perony w trakcie obfitych deszczów. Zdaniem Grzegorza Niwińskiego z pracowni „Towarzystwo Projektowe" wykonującej modernizacje dworca, Dworzec Centralny mimo słabej jakości wykonania jest udaną realizacją architektury lat siedemdziesiątych[58]. Trzeba zaznaczyć, iż obecna forma dworca jest jedną z kolejnych koncepcji zespołu architektonicznego. Wśród proponowanych realizacji była bryła nawiązująca do pobliskiego Pałacu Kultury i Nauki[59]. Projekt z 1948 r. przewidywał prostą klasycyzującą strukturę na planie prostokąta, z narożnymi wieżami, nawiązującymi właśnie do cokołowej części Pałacu Kultury i Nauki. Opracowana na tych samych kanonach architektura naśladująca, zdaniem A. Romanowicza, była jednak gorsza niż ostatecznie uzyskany kontrast[60]. Końcowy projekt został dostosowany do planu zachodniego rejonu centrum Warszawy, stworzonego przez zespół pod kierownictwem Jerzego Skrzypczaka. Dla wygody podróżnych w budynku zastosowano ruchome schody i pochylnie, co miało charakter pionierski w ówczesnej

58 Tamże, s. 40.

59 Zob. *AS/PS. Architektura Arseniusza Romanowicza i Piotra Szymaniaka*, red. G. Piątek, Warszawa 2012, s. 46.

60 H. Trammer, G. Stiasny [i in.], *Dworzec Centralny w Warszawie...*, s. 35.

il. 10: Dworzec Centralny od strony alei Jerozolimskich (fot. autor)

Polsce. Społeczny entuzjazm w stosunku do nowo powstałego dworca był domnowany wzmożoną propagandą sukcesu ówczesnej władzy[61].

Na pierwszy plan w kontekście Dworca Centralnego wyłaniał się spór między zwolennikami remontowania dworca, a oponentami, którzy opowiadali się za jego wyburzeniem. W 2000 r. właściciel obiektu (PKP) pozyskiwał inwestora, który miał wnieść kapitał finansowy w celu wykonania niezbędnych prac modernizacyjnych, które poprawiłyby funkcjonalność obiektu. Do przetargu stanęły tak renomowane firmy jak holenderski ING, późniejszy inwestor „Złotych Tarasów" i szwedzka Skanska. Następnie PKP wycofały się z przetargu nie podając konkretnych powodów. W grudniu 2005 r. spółka zleciła firmie architektonicznej „Epstein" wykonanie koncepcji modernizacji dworca. Przewidywała ona przebudowę istniejącej hali. W planach było również uporządkowanie funkcji handlowej. Ostatecznie koncepcja ta również nie została zrealizowana.

W 2006 r., mimo sporadycznie prowadzonych prac remontowych o charakterze interwencyjnym[62], dworzec był bardzo zaniedbany, przez co wielu architektów opowiadało się za jego zburzeniem. J. Skrzypczak, współautor m.in. wieżowca

61 A. Romanowicz, *Pierwsze dziesięciolecie Dworca Centralnego w Warszawie – niepublikowany maszynopis z połowy lat 80*, [w:] *AS/PS...*, s. 46.

62 Wymiana okładzin, na tle których wisi napis: Warszawa Centralna.

hotelu „Marriott" oraz Banku Handlowego w Warszawie, proponował wybudowanie w miejscu dworca wysokościowca. Argumentował tę propozycję dobrym współgraniem takiej realizacji z istniejącymi już wieżowcami. Po drugiej stronie sporu opowiadała się m.in. historyk sztuki Małgorzata Omilanowska, która stwierdziła, że mimo kilku wad jakie ma Dworzec Centralny, *ich usunięcie będzie niewątpliwie łatwiejsze niż budowa nowego dworca*[63]. Dalej rozmywała nadzieje na powstanie w tym miejscu dworca o randze Dworca Głównego w Berlinie, co argumentowała brakiem finansów, a także doceniała obecny budynek uważając go za projekt awangardowy na tle realiów Polski socjalistycznej, o odważnej konstrukcji i niezwykłym rozmachu.

Ostatecznie, mimo przeprowadzonej modernizacji, dalsze losy Dwora Centralnego nie są pewne. Prezes zarządu PKP SA Maria Wasiak uspokajała jedynie zwolenników teraźniejszej koncepcji: *Jest to obiekt ważny nie tylko z punktu widzenia kolei, ale i całego miasta. Jego dalsza przyszłość będzie wynikiem ustaleń pomiędzy PKP SA a władzami stolicy*[64]. Warto dodać w tym względzie aspekt prawny. Zaniedbany pawilon dworcowy w Warszawie mógłby już dawno ulec przekształceniu na budynek wysokościowy, gdyby nie zapis kodeksu cywilnego (DzU RP 1964, nr 16, poz. 93 z późn. zm). Zgodnie z art. 46 § 1 ustawy z dnia 23 kwietnia 1964 r.: *Nieruchomościami są części powierzchni ziemskiej stanowiące odrębny przedmiot własności (grunty), jak również budynki trwale z gruntem związane lub części takich budynków, jeżeli na mocy przepisów szczególnych stanowią odrębny od gruntu przedmiot własności*[65]. W tak sformułowanym prawie własności nieruchomości, na poważną barierę inwestycyjną napotykają tereny znajdujące się bezpośrednio nad torami czy tunelami kolejowymi, bowiem inwestor może jedynie dzierżawić teren pod swoją inwestycję. Obecnie powstają interpelacje w celu opracowania prawa tzw. własności warstwowej[66], która występuje w większości krajów Europy zachodniej[67]. (**il. 11**)

Wydaje się, że modernizacja dworca, która była pierwszym poważnym zabiegiem remontowym o charakterze kompleksowym od 30 lat, została wymuszona przez organizację w stolicy meczów turnieju piłkarskiego. Wstępny projekt przygotowawczy PKP zakładał jedynie poprawę estetyki obiektu, planując funkcjonowanie obiektu do roku 2020. Restrykcyjne przepisy Unii Europejskiej w zakresie bezpieczeństwa przeciwpożarowego przyniosły jednak konieczność rozszerzenia pierwotnych planów remontowych. Autorem projektu modernizacji

63 H. Trammer, G. Stiasny [i in.], *Dworzec Centralny w Warszawie*..., s. 34.

64 Tamże, s. 38.

65 http://isap.sejm.gov.pl/DetailsServlet?id=WDU19640160093, 3.03.2016.

66 Za zwrócenie uwagi na ten kazus jestem wdzięczny Panu dr. hab. inż. arch. Danielowi Załuskiemu.

67 http://www.sejm.gov.pl/Sejm7.nsf/InterpelacjaTresc.xsp?key=2F488C5F, 3.03.2016.

il. 10: Dworzec Centralny od strony ul. Emilii Plater (fot. autor)

Dworca Centralnego było wyłonione w przetargu „Towarzystwo Projektowe" pod kierownictwem Grzegorza Niwińskiego i Jerzego Porębskiego[68]. Całość prac poprzedziły badania inwentaryzacyjne, gdyż brakowało informacji o rzeczywistym stanie technicznym obiektu. W jednym z wywiadów J. Porębski zaznaczył, że stan obiektu był tak zły, że praktycznie budynek był ruiną, nie tylko w sensie architektonicznym, ale i technicznym[69]. Prace remontowe o charakterze technicznym objęły częściową wymianę instalacji elektrycznej, a także wodno-kanalizacyjnej oraz naprawę dylatacji obiektu przez uszczelnienie głównej płyty dworca[70]. Zmianie uległo również oświetlenie. Rozpoczęto także dostosowywanie obiektu do potrzeb osób niepełnosprawnych. W galerii północnej i środkowej dworca zamontowano w posadzce oznaczenia dla osób niewidomych i niedowidzących. Planowano także wyposażyć budynek w niezbędne windy i podnośniki[71].

Remont architektoniczny obejmował m.in. poszerzenie korytarzy przyperonowych przez usunięcie wtórnych obiektów usługowych, a nade wszystko daleko

68 T. Fudala, *Centralny na przyszłość – rozmowa z Grzegorzem Niwińskim i Jerzym Porębskim (Towarzystwo Projektowe), autorami projektu modernizacji Dworca Centralnego*, [w:] *AS/PS...*, s. 268.

69 Tamże.

70 Wcześniej lała się woda na galerie i perony.

71 H. Trammer, G. Stiasny [i in.], *Dworzec Centralny w Warszawie...*, s. 41.

zakrojone prace konserwatorskie, polegające na oczyszczeniu poszczególnych elementów dworca z nawarstwień zalegającego brudu. Przy wszelakich działaniach kierowano się zasadą przywrócenia pierwotnego wyglądu o możliwie niezmienionym kształcie. Współczesne uzupełnienia mały nawiązywać dialog z modernistyczną formą obiektu. Wszelkie elementy nadające się do dalszego wykorzystania, w tym posadzki, okładziny kamienne i betonowe tynki z płukanym żwirem, stanowiące dominujący element wykończenia wnętrz, a także okładziny dachu hali oraz ślusarki i przeszklonych elewacji zostały zachowane i poddane renowacji[72]. (**il. 12**) W sprawie płukanych tynków toczył się spór między projektantami, a władzami PKP, którym ten sposób aranżacji wnętrz nie odpowiadał. Udało się jednak opracować technikę ich czyszczenia[73]. Oryginalne sufity podwieszane w zmodernizowanych peronach poddano renowacji.

Doprowadzono do usunięcia wtórnych dobudówek głównej hali, a także części kiosków w galeriach północnej i południowej. Wymianie uległy sufity podwieszane hali głównej, a zastosowane w nich oświetlenie wzorowane było w zakresie aranżacji na pierwotnym. Pozbyto się również poręczy balustrad wykonanych ze sprowadzonego z Kazachstanu białego marmuru Kołejga, zastępując je nowymi barierkami. Było to podyktowane zarówno względami złego stanu zachowania, jak i funkcjonalnymi[74]. Likwidacji uległa większość reklam wielkoformatowych, w tym bilbord przesłaniający fasadę budynku.

il. 12: Płukane tynki w hali głównej po oczyszczeniu, obecnie już nieistniejące (fot. autor)

72 Tamże, s. 40.

73 T. Fudala, *Centralny na przyszłość...*, s. 269.

74 Były zbyt szerokie, przez co nie dało się ich chwycić.

Nowe wyposażenie obejmowało pawilony w hali głównej, lokale usługowe w pasażach handlowych, a także nośniki informacji i poszczególne elementy architektoniczne. Zagospodarowanie hali głównej odróżniającymi się od architektury części naziemnej dworca kioskami było zabiegiem celowym projektantów. (**il. 13**) Przeprowadzone prace przywracają obiektowi walory późnomodernistycznej architektury. Trzeba zaznaczyć, iż remontowi poddano także infrastrukturę kolejową. Pomiędzy zmodernizowanymi peronami oczyszczono wszystkie torowiska i wymieniono szyny.

Warszawski Dworzec Centralny obejmujący cześć podziemną (perony wraz z korytarzami) oraz nadziemną (hala usługowa), stanowi ogromny węzeł komunikacyjny tworzący fragment stołecznego Śródmieścia. Powracające ciągle widmo rozbiórki jest powodowane chęcią przeniesienia kosztów bieżącego utrzymania obiektu ze spółki PKP na prywatnego inwestora, który wybudowałby nowy gmach w prestiżowej lokalizacji o ogromnej cenie gruntu. Niski budżet przewidziany na realizację tego projektu, presja czasowa, a także niepewna przyszłość dworca spowodowały niepełną rewaloryzację obiektu. Wymianie winna, zdaniem projektantów, podlegać również m.in. blacha na suficie, która została źle wykonana, przez co powstały krzywizny postępujące wraz ze starzeniem się materiału. Mimo ochrony kubatury obiektu niepokojącym działaniem pozostał remont wnętrza dworca wykonywany pod koniec 2015 r. Wprowadzenie masywnej antresoli pośrodku hali usługowej było podyktowane usprawnieniem komunikacji między lokalami handlowymi na piętrze oraz chęcią ominięcia zakazu wymiany schodów na ruchome w tej części dworca. Trzeba podkreślić, że takie działanie w rażący sposób zaburza odbiór architektury wnętrza budynku. Dyskusyjnym działaniem pozostaje również wymiana płukanych tynków, dla których pod koniec pierwszej dekady obecnego stulecia opracowywano metodę czyszczenia w celu ochrony, na płyty rigipsowe.

Pomimo upływu ponad 15 lat od rozpoczęcia restrukturyzacji polskich kolei, większość nieruchomości zbędnych dla transportu kolejowego wciąż nie została zagospodarowana. Duża grupa obiektów historycznych, jakie pełnią lub pełniły funkcję dworca, stwarza olbrzymi problem konserwatorski. W takich okolicznościach naglącą potrzebą wydaje się stworzenie doktryny konserwatorskiej, określającej zasady jakie winny przyświecać modernizacjom obiektów kolejowych. Opisane w ramach niniejszego opracowania rewitalizacje dworców, o charakterze pionierskim na terenach Polski, powinny być odnośnikiem dla formułowania tejże doktryny.

Dworzec Centralny w Warszawie, nieposiadający statusu zabytku, został bowiem zmodernizowany w poszanowaniu oryginalnej tkanki obiektu, przez co przeprowadzony remont można nazwać konserwatorskim. Sztandarowym dworcem historycznym, którego rewitalizację ocenia się najwyżej, jest Dworzec Główny we

il. 13: Wnętrze hali naziemnej Dworca Centralnego ze współczesnymi kioskami usługowymi, stan przed ostatnim remontem (fot. autor)

Wrocławiu. Pomijając sporne kwestie, wyznacza on trend którym należy podążać. Remont jaki przeprowadzono, eksponuje kolejne fazy przekształceń zabytku. Mimo kilkukrotnie dalekiej kreacji, wszelkie wtręty w oryginalnej substancji obiektu zostały udokumentowane. Zastosowane materiały przeznaczone do wykorzystania w obiektach zabytkowych mają charakter odwracalny.

Remont dworca w Tarnowie winien być odnośnikiem dla pozostałych dworców historycznej Kolei Karola Ludwika w Galicji. Podobną rewitalizację przeszły już m.in. dworce w Bochni oraz Przemyślu. Każdy obiekt zabytkowy wymaga podejścia indywidualnego, przez co ukończone z sukcesem realizacje winny być jedynie wskazówką, nie zaś szablonem postępowania.

W Polsce myślenie o dworcach kolejowych jako o obiektach wymagających złożonych działań rewitalizacyjnych dopiero się zaczyna i stanowi niewątpliwie wielkie wyzwanie[75]. Partnerstwo publiczno-prywatne oraz środki pozyskane z funduszy Unii Europejskiej są alternatywą dla gorzej sytuowanych gmin, które w ramach programów operacyjnych mogą finansować kosztowne remonty.

75 K. Dreszer, *Stan dworców kolejowych w Polsce a perspektywy ich rewitalizacji*, [w:] *Wybrane problemy rozwoju i rewitalizacji miast: aspekty poznawcze i praktyczne*, red. J.J. Parysek, A. Tölle, Poznań 2008, s.119–124.

Opracowanie Ministerstwa Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej opublikowane 22 stycznia 2013 r.[76] zawiera zapis, iż: *W najbliższej i kolejnej dekadzie założono duży zakres inwestycji związanych z ich rewitalizacją i modernizacją infrastruktury dworców i przystanków kolejowych. Podjęcie tych działań wynika z faktu, że stan dworców w istotny sposób rzutuje na ocenę usług transportu kolejowego przez pasażerów*. W takich okolicznościach wypracowanie spójnej doktryny konserwatorskiej dla dworców historycznych jest warunkiem *sine qua non* ich dalszego funkcjonowania.

Bibliografia:

- *AS/PS. Architektura Arseniusza Romanowicza i Piotra Szymaniaka*, red. G. Piątek, Warszawa 2012
- Budych L., *Dworzec Główny we Wrocławiu ,* Karta Ewidencji Zabytków Architektury i Budownictwa, Wrocław 2008, Archiwum Miejskiego Konserwatora Zabytków we Wrocławiu
- Ciach S., *Gdzie historia splata się z nowoczesnością. Dworzec Główny PKP we Wrocławiu*, „Świat Architektury" 2012, nr 7
- Dreszer K., *Stan dworców kolejowych w Polsce a perspektywy ich rewitalizacji*, [w:] *Wybrane problemy rozwoju i rewitalizacji miast: aspekty poznawcze i praktyczne*, red. J.J. Parysek, A. Tölle, Poznań 2008
- Gromadzka J., Dworzec Główny, [w:] *Wrocławskie Dworce Kolejowe*, red. M. Zwierz, Wrocław 2006
- Gutowski M., Gutowski B., *Architektura Secesyjna w Galicji*, Warszawa 2001
- http://bip.um.wroc.pl/wps/wcm/connect/75e532804776a3b79017be08a17fd186/nowy+rejestr.pdf?MOD=AJPERES, 22.12.2016
- http://isap.sejm.gov.pl/DetailsServlet?id=WDU19640160093, 3.03.2016
- http://wroclaw.gazeta.pl/wroclaw/1,35751,5204599.html, 12.03.2013
- http://www.pkp.pl/sites/default/files/SIWZ_Wroc%C5%82aw%20studium%20wykonalno%C5%9Bci_0.pdf, 5.04.2013
- http://www.sejm.gov.pl/Sejm7.nsf/InterpelacjaTresc.xsp?key=2F488C5F, 3.03.2016
- *Informacja o wynikach kontroli stanu technicznego i przygotowania kolejowych obiektów dworcowych do obsługi pasażerów,* Najwyższa Izba Kontroli, Warszawa 2008, http://sejmometr.pl/nik_raporty/1145, 12.04.2013
- Kobiela A., *Projekt architektoniczno-budowlany kiosków handlowych,* Bochnia 2002, Archiwum Delegatury Wojewódzkiego Konserwatora Zabytków w Tarnowie, nr inw. 4379
- Mycielski K., *Modernizacja peronów dworca we Wrocławiu*, „Architektura Murator" 2012, nr 1
- Puchnarewicz A., *Projekt wnętrz budynku dworca PKP w Tarnowie*, Białystok 2008, Archiwum Delegatury Wojewódzkiego Konserwatora Zabytków w Tarnowie, nr inw. 5871
- *Rewitalizacja Dworca Głównego we Wrocławiu materiałami firmy Baumit* [materiał promocyjny firmy], „Renowacje i Zabytki" 2012, nr 3
- Rymar M., *Architektura dworców Kolei Karola Ludwika w Galicji w latach 1855–1910,* Warszawa 2009
- Rzeźnik G., *Stacja Tarnów. Kompleksowy remont budynku dworca kolejowego*, Kraków 1999, Archiwum Delegatury Wojewódzkiego Konserwatora Zabytków w Tarnowie, nr inw. 4038
- Siekanowicz-Płaza D., *Projekt budowlano-wykonawczy*, Katowice 2006, Archiwum Delegatury Wojewódzkiego Konserwatora Zabytków w Tarnowie, nr inw. 5366

76 *Strategia rozwoju transportu do roku 2020 (z perspektywą do 2030),* s. 52, http://bip.transport.gov.pl/pl/bip/projekty_aktow_prawnych/projekty_inne/proj_strat_rozw_trans_do_roku_2020_w_persp_do_2030/px_12.12.10_srt_na_skrm.pdf, 7. 04. 2016.

- Sowiński R., *Oświetlenie iluminacyjne budynku dworca PKP*, Tarnów 2008, Archiwum Delegatury Wojewódzkiego Konserwatora Zabytków w Tarnowie, nr inw. 5789
- Szybowska U., *Wiata zabytkowa. Remont – część architektoniczno-konstrukcyjna*, Kraków 2007, Archiwum Delegatury Wojewódzkiego Konserwatora Zabytków w Tarnowie, nr inw. 5556
- Tekielak A.M., *Program konserwatorski dla budynku dworca kolejowego*, Kraków 2008. Archiwum Delegatury Wojewódzkiego Konserwatora Zabytków w Tarnowie, nr inw. 5871
- Trammer H., Stiasny G. [i in.], *Dworzec Centralny w Warszawie*, „Architektura Murator" 2012, nr 2
- Wanat P., Ziental K., *Między konserwacją a kreacją. Przebudowa Dworca Głównego we Wrocławiu 2010–2012*, „Renowacje i Zabytki" 2012, nr 4
- Zelent R., Kirschke K., Kirschke P. [i in.], *Dworzec główny PKP we Wrocławiu*, „Architektura Murator" 2012, nr 9

Maciej Czekaj-Słowikowski, Renovation of Railway Stations in Poland in 21st Century on the example of Wrocław Main Station, Tarnów, and Warsaw Central Station. Conservation, adaptation, or modernisation.

The article focuses on the overview of renovation works that took place around the first decade of the 21st century at the stations Wrocław Główny, Tarnów and Warszawa Centralna. It shows the methods used as well as specific activities that were carried out. The work in question that improved the quality of service provided for travellers was carried out in connection with European Football Championships EURO 2012. Thinking of railway stations as objects requiring complex revitalization actions is a new idea in Poland. This poses a big challenge, and the wide scope of the planned investments calls for creation of a uniform conservatory policy.

Keywords:

revitalisation, Railway stations, modernisation, adaptation, conservation

Słowa kluczowe:

rewitalizacja, dworce kolejowe, modernizacja, adaptacja, konserwacja

ARIEL CIECHAŃSKI
(Instytut Geografii i Przestrzennego Zagospodarowania im. St. Leszczyckiego PAN)

UTRACONE SZANSE – BARDZO TRUDNA DROGA DO POLSKIEGO SEKTORA DZIEDZICTWA KULTUROWEGO TRANSPORTU KOLEJOWEGO W TURYSTYCE

Wprowadzenie

Wykorzystanie turystyczne obiektów związanych z dziedzictwem kulturowym transportu kolejowego w wielu krajach europejskich stanowi istotny element gospodarek lokalnych. Koleje historyczne w Wielkiej Brytanii odwiedziło w samym 2002 r. 5,4 mln gości, co przełożyło się na przychody rzędu 39 mln funtów i blisko 1100 etatów[1]. Także niemiecki sektor związany z dziedzictwem kulturowym kolei jest ogromny – branżowy związek Verband deutscher Museums- und Touristikbahnen e. V. (VDMT) skupia około setki muzeów i kolei muzealnych, jednak instytucji posiadających zabytkowy tabor kolejowy jest znacznie więcej – w 2000 r. było w RFN 440 takich podmiotów[2]. Niestety w Polsce można odnieść wrażenie, że ten segment rynku turystycznego jest traktowany wciąż jako niemalże nieistniejący. Jak zauważa F. Bebenow[3] w 2011 r. istniało w Polsce niemal 30 turystycznych kolei wąskotorowych o łącznej długości blisko 480 km oraz ponad 25 skansenów, muzeów kolejowych i izb tradycji – część z nich jednak była już stale lub czasowo niedostępna.

Tymczasem kraj nasz w nowe warunki gospodarowania po 1989 r. wchodził z mocno zapóźnioną technicznie koleją stanowiącą samą w sobie swoisty skansen, wyróżniający się nie tylko na tle kolei zachodnich, ale także części krajów bloku socjalistycznego. To predysponowało ją do dostosowania do potrzeb turystów stosunkowo niskim kosztem.

1 N. Bogazides, E. Kotsiou, M. Vougioukas, *The Regional Impact of Heritage Railways*, Paper presented at the 45th Congress of the European Regional Science Association 2005, Vrije Universiteit Amsterdam.

2 R. Höhmnann, *The Future of Heritage Railways and Rail Conservation in Germany*, „Japan Railway & Transport Review" 2002, nr 30, s. 20–22.

3 F. Bebenow, *Turystyka kolejowa w Polsce*, maszynopis pracy magisterskiej, Poznań 2012.

W niniejszym artykule prześledzone zostanie wykorzystanie obiektów związanych z historią kolei funkcjonujących jako atrakcje turystyczne w Polsce od połowy lat siedemdziesiątych XX w. do chwili obecnej. Czas ten dla bardziej dogłębnej analizy został podzielony na mniejsze przedziały: do 1989 r. i okres przygotowania oraz realizacji obchodów 150-lecia, okres restrukturyzacji PKP, komunalizacji kolei wąskotorowych oraz okres wzrastającej roli innych niż PKP podmiotów w tej dziedzinie.

Na podstawie przeprowadzonej analizy, obejmującej także skrócone studia przypadków, wyprowadza się wnioski dotyczące szans i zagrożeń stojących przed tego typu obiektami oraz przedstawia się potencjalne rozwiązania problemów.

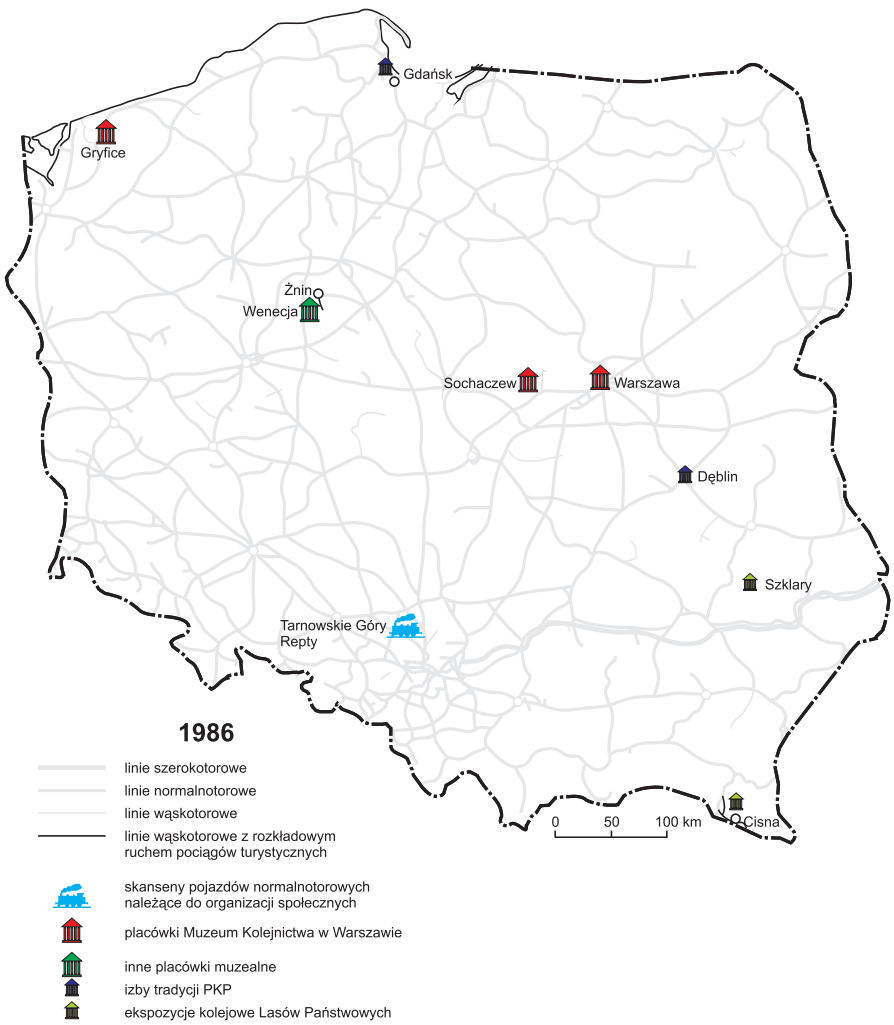
Początki wykorzystania dziedzictwa kulturowego kolei do celów turystycznych

Jeszcze w latach osiemdziesiątych XX w., zwłaszcza poza liniami głównymi, polska kolej stanowiła swoisty skansen z setkami czynnych parowozów i wieloma wagonami pamiętającymi nawet okres międzywojenny, a znajdującymi się wciąż w rozkładowym ruchu. To samo tyczyło się kolei wąskotorowych bazujących w dużej mierze na taborze kolejowym pochodzącym z lat pięćdziesiątych i sześćdziesiątych XX w. To m.in. przyciągało liczne grupy miłośników kolei z Europy Zachodniej. Pod koniec lat osiemdziesiątych rozpoczęto ponadto przygotowywanie planu obchodów 150-lecia kolei na ziemiach polskich. Stworzono wtedy koncepcję utworzenia skansenów trakcji parowej, których ideą miało być utrzymanie czynnych parowozów na wydzielonych odcinkach w regularnym ruchu pasażerskim i towarowym, a ponadto obsługa pociągów specjalnych i turystycznych.

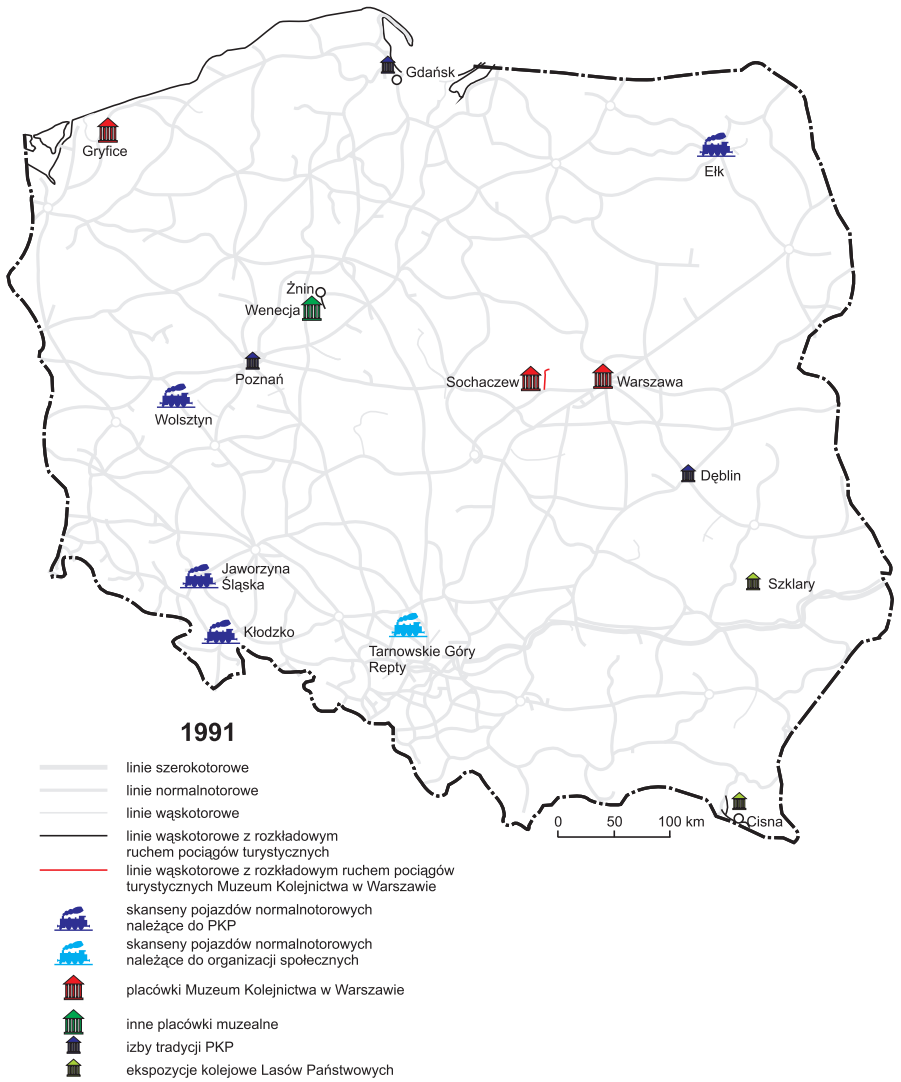
Przed transformacją gospodarczo-ustrojową wykorzystanie dziedzictwa kultury technicznej kolei w Polsce sprowadzało się głównie do placówek powołanego w 1972 r. (aczkolwiek odwołującego się do tradycji podobnej placówki powstałej w dwudziestoleciu międzywojennym) warszawskiego Muzeum Kolejnictwa. W tym samym roku uruchomiono też Muzeum Kolei Wąskotorowych w Wenecji, podlegające Muzeum Okręgowemu w Bydgoszczy. Skutkiem m.in. tego ostatniego wydarzenia było także uruchomienie w 1976 r. przez PKP przewozów turystycznych na linii Żnin – Wenecja – Gąsawa. Ponadto przejazdy o podobnym charakterze świadczyła bieszczadzka kolej leśna przy okazji realizacji regularnych przewozów drewna. W zbliżonym czasie powstał również skansen kolei leśnych w Cisnej i kilka, zazwyczaj trudno dostępnych dla potencjalnych turystów, izb tradycji PKP (**il. 1**).

Sytuacja zastana w początku lat dziewięćdziesiątych (**il. 2**) mogła więc stanowić doskonałe podstawy do stworzenia interesujących i przynoszących niemałe profity produktów turystycznych. Ponieważ ruch miłośników kolei był wówczas bardzo nieliczny, pełnił on jedynie inspirującą rolę dla przedsiębiorstwa PKP,

które przejęło na siebie główny ciężar zachowania dziedzictwa kulturowego kolei i organizacji obchodów jej 150-lecia na ziemiach polskich. Początek był obiecujący – zgodnie z powstałą jeszcze przed 1989 r. koncepcją na bazie czynnych lokomotywowni stworzono skanseny w Ełku, Jaworzynie Śląskiej, Kłodzku i Wolsztynie, z zamiarem realizacji przez nie regularnych przewozów kolejowych. Wkrótce, jako inicjatywy oddolne związane z rozpoczynającą się właśnie restrukturyzacją PKP i planami likwidacji mniejszych lokomotywowni, dołączyły do nich kolejne placówki w Chabówce, Kościerzynie i Choszcznie. Utworzono też ekspozycję muzealną przy nowoczesnej lokomotywowni trakcji elektrycznej w Zduńskiej Woli Karsznicach. Pomimo, że jednostka ta zajmowała się utrzymaniem elektrowozów obsługujących newralgiczną Magistralę Śląsk – Porty posiadała również zawsze



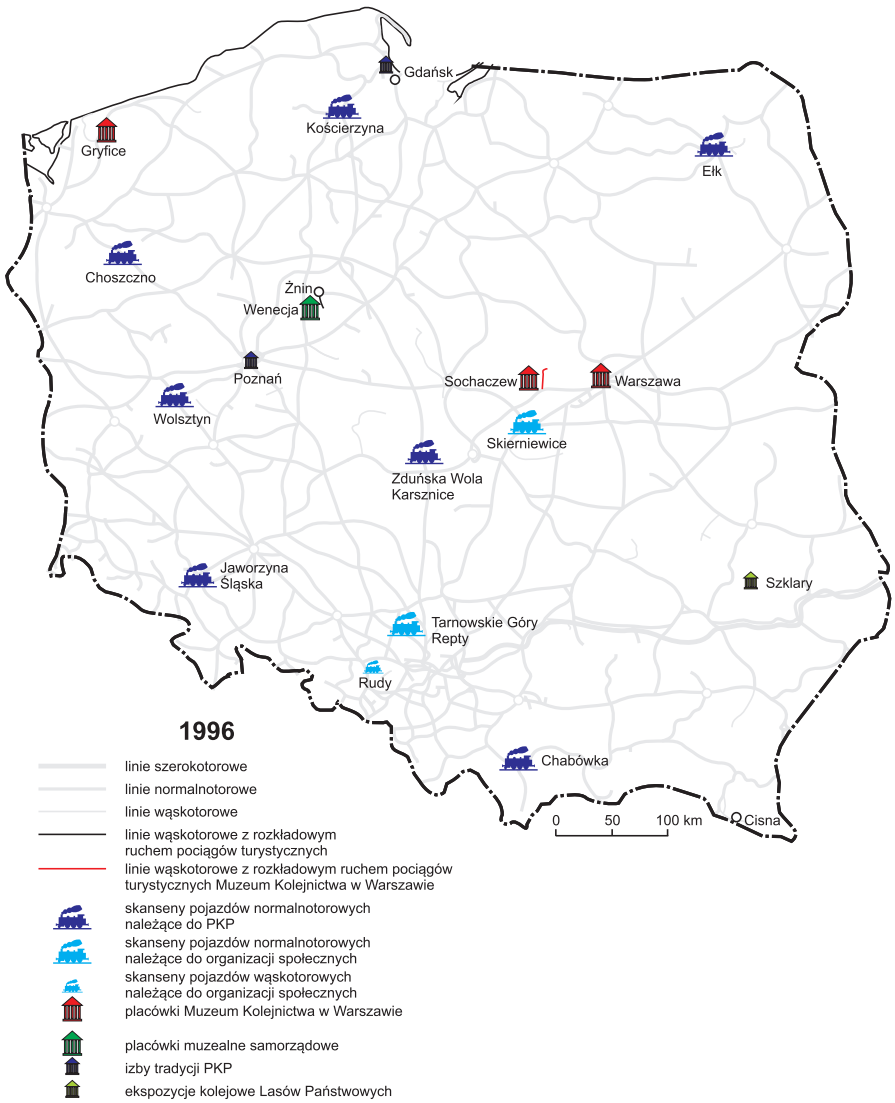
il. 1: Dziedzictwo kulturowe kolei w służbie turystyki w 1986 r. (oprac. autor)



il. 2: Dziedzictwo kulturowe kolei w służbie turystyki w 1991 r. (oprac. autor)

co najmniej jeden sprawny technicznie parowóz. W ramach programu organizacji skansenów trakcji parowej odbudowano także liczny park taboru historycznego – zarówno wagonowego, jak również i trakcyjnego. To wszystko sprawiło, że uroczystości zaplanowane odpowiednio we Wrocławiu w 1992 r. i w Warszawie w 1995 r. uzyskały odpowiednią oprawę.

Jednocześnie trzeba pamiętać, że koleje wąskotorowe wciąż pełniły swoją pierwotną rolę, choć w znacznie bardziej ograniczonym, ze względu na rosnący kryzys, stopniu. W odpowiedzi na spadający popyt na kolejach wąskotorowych PKP rozpoczęto wdrażać na nich rozkładowy i pozarozkładowy ruch turystyczny.



il. 3: Dziedzictwo kulturowe kolei w służbie turystyki w 1996 r. (oprac. autor)

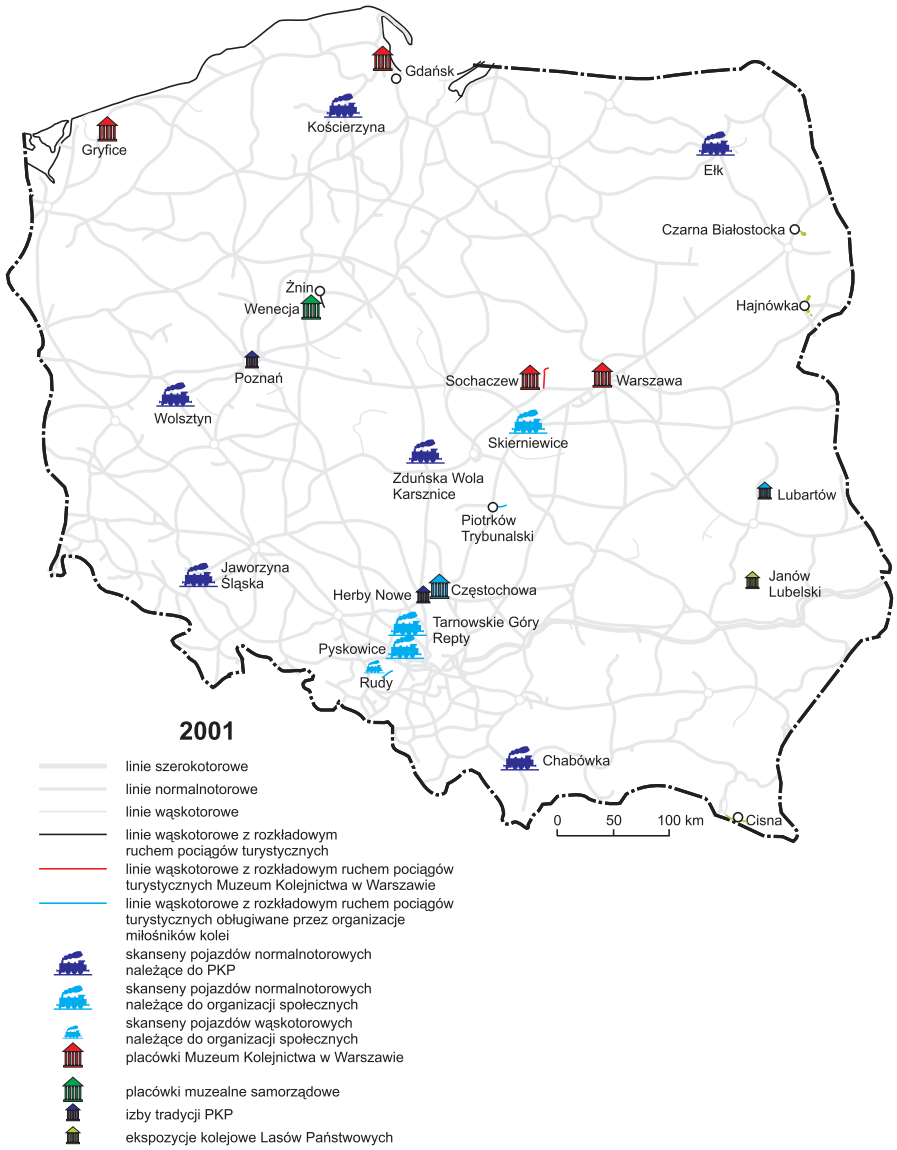
Brak doświadczenia marketingowego kolejarzy sprawił jednak, że szczególnie ta pierwsza oferta nie przynosiła zazwyczaj oczekiwanych wyników ekonomicznych. W początku lat dziewięćdziesiątych dołączyła do nich przekazana w użytkowanie warszawskiemu Muzeum Kolejnictwa kolej sochaczewska.

Restrukturyzacja Polskich Kolei Państwowych – początek końca czy nowej drogi?

Niestety zakończenie obchodów zbiegło się niemal z początkiem restrukturyzacji przedsiębiorstwa państwowego PKP. Plany prywatyzacyjne sprawiły, że wszelkie działalności uboczne, jakimi niewątpliwie było prowadzenie obiektów

muzealnych, zostały przewidziane do przekazania poza struktury powstającej właśnie grupy PKP. Bardzo szybko, właściwie jeszcze w trakcie jubileuszowych lat 1992–1995, zlikwidowano skansen w Kłodzku, przenosząc czynne parowozy do pobliskiej, wówczas jeszcze silnie rozwijającej się, placówki w Jaworzynie Śląskiej (**il. 3**). Z perspektywy lat wydaje się, że biorąc pod uwagę znaczny potencjał turystyczny Kotliny Kłodzkiej, decyzja ta nie była do końca przemyślana. Warto zauważyć, że kilka lat później próbowano zrobić to samo z parowozownią Jaworzyna Śląską, chcąc, na szczęście bezskutecznie, przenieść skansen do nadrzędnej lokomotywowni w Wałbrzychu.

Przełom lat dziewięćdziesiątych i początku XXI w. był momentem najsilniejszych działań restrukturyzacyjnych w PKP. Wszystkie jeszcze istniejące skanseny dotąd znajdujące się w gestii Dyrekcji Kolejowych Przewozów Towarowych Cargo nie zostały wniesione do nowoutworzonej spółki PKP Cargo i znalazły się rękach likwidatora działającego w ramach spółki-matki PKP SA z celem ich zagospodarowania (**il. 4**). Rozpatrywano wiele koncepcji rozwiązania problemu skansenów. W ostatecznym rozrachunku postanowiono placówki w Wolsztynie, Kościerzynie i Chabówce podporządkować przewoźnikowi PKP Cargo jako temu, który teoretycznie powinien zapewnić placówkom stabilne finansowanie. W przypadku parowozowni w Wolsztynie nie było to jednak do końca trafne rozwiązanie, ponieważ zajmowała się ona już niemal wyłącznie obsługą rozkładowych pociągów pasażerskich zamawianych przez lokalny Urząd Marszałkowski w ramach służby publicznej. W przypadku pozostałych trzech placówek najgorszy los spotkał skansen z Choszczna, który pomimo dobrej lokalizacji i dużej dbałości o niego, został całkowicie zlikwidowany, a większość eksponatów, w tym czynne parowozy, przekazano do Wolsztyna. Zbliżone rozwiązanie przyjęto w przypadku Jaworzyny Śląskiej – obiektu o najlepszych warunkach (ze względu na dużą halę wachlarzową) do eksponowania taboru kolejowego. Tu czynne parowozy zostały także przekazane do Wolsztyna. Szczęśliwie jednak najpierw obiekt przejął samorząd miejski, a następnie oddał go w ręce prywatnego inwestora, który utworzył w nim Muzeum Przemysłu i Kolejnictwa na Śląsku, z dominującą ekspozycją o tematyce kolejowej. Nieco inaczej wyglądała sytuacja skansenów w Zduńskiej Woli Karsznicach i Ełku działających przy wciąż funkcjonujących lokomotywowniach współczesnych trakcji. W przypadku Karsznic udało się tabor przekazać miastu. Natomiast w Ełku, pomimo wielu deklaracji miejscowego samorządu co do przejęcia obiektu i zlokalizowanych przy nim pojazdów, skansen przestał pełnić jakąkolwiek funkcję turystyczną i właściwie doszło do porzucenia większości eksponatów, a sama lokomotywownia służąca już tylko lokomotywom spalinowym też została pozbawiona swej pierwotnej funkcji. W 2015 r. ocalałe pojazdy rozjechały się do nowych opiekunów i w ten sposób ostatecznie została zaprzepaszczona szansa na bardzo interesującą atrakcję turystyczną jaką byłyby sąsiadujące ze sobą historyczna kolej



il. 4: Dziedzictwo kulturowe kolei w służbie turystyki w 2001 r. (oprac. autor)

wąskotorowa i normalnotorowy skansen zabytkowych pojazdów szynowych obsługujących pociągi retro na interesujących krajobrazowo mazurskich liniach kolejowych.

Ruch miłośników kolei był wciąż słaby i jak do tej pory stworzył jedynie trzy placówki paramuzealne na bazie parowozowni w Pyskowicach, Jarocinie i Skierniewicach (**il. 5**). Należy jednak zaznaczyć, że ta pierwsza prowadzona przez Towarzystwo Ochrony Zabytków Kolejnictwa i Organizacji Skansenów wobec

braku porozumienia z PKP SA będącym właścicielem obiektów parowozowni, z której ono korzysta oraz braku wsparcia władz samorządowych, pomimo znaczących osiągnięć w odbudowie taboru, tkwi wciąż w zawieszeniu i można mówić jednak o jej stopniowym regresie. Blisko 10 lat młodszy rodowód ma skansen w Parowozowni Jarocin prowadzony przez Towarzystwo Kolei Wielkopolskiej – tu szczęśliwie istnieje porozumienie z PKP będącym właścicielem obiektów, ponadto istnieje wsparcie samorządów – tak więc szanse na sukces są znacznie większe i można mówić o powolnym, aczkolwiek stabilnym rozwoju.

Placówki te borykają się stale z problemami organizacyjnymi i finansowymi. Większości z tych problemów nie ma jednak placówka prowadzona przez Polskie Stowarzyszenie Miłośników Kolei w Parowozowni Skierniewice. Obiekt jest przystosowywany do obsługi turystów od 1994 r., od 2002 r. stanowi własność opiekującego się nim Stowarzyszenia, a od 2005 r. jest regularnie udostępniany zwiedzającym. Od kilku lat władze Stowarzyszenia z sukcesem pozyskują też publiczne i prywatne środki finansowe na rewitalizację obiektu.

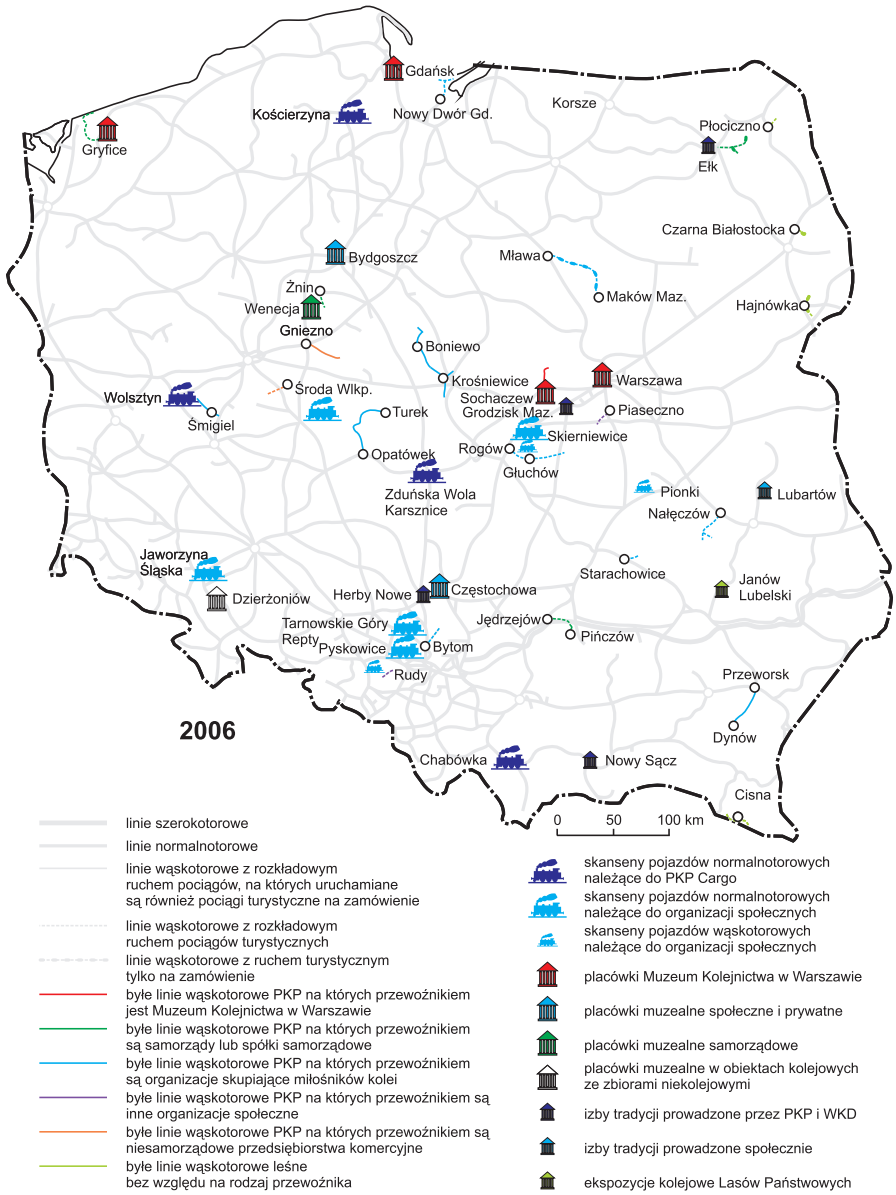
Komunalizacja kolei wąskotorowych – klęska czy ocalenie??

Koleje wąskotorowe w Polsce przetrwały w normalnej eksploatacji do 2001 r., kiedy to spółka PKP SA zamknęła latem w ruchu pasażerskim, a jesienią także w towarowym, wszystkie pozostające w jej dyspozycji sieci tego typu. Kolejne 2–3 lata trwała batalia o ocalenie przynajmniej części z nich. *Ustawa o restrukturyzacji, komercjalizacji i prywatyzacji przedsiębiorstwa państwowego Polskie Koleje Państwowe*[4] zezwalała na nieodpłatne przekazywanie majątku na rzecz władz samorządowych wszystkich trzech szczebli. Środowisku miłośników kolei udało się zachęcić część samorządów do przejęcia kolei wąskotorowych. Zazwyczaj najpierw komunalizowano ich tabor, a nieruchomości, ze względu na nieuregulowaną sytuację prawną, przekazywano głównie w użyczenie. Dla części kolei niestety przez 15 lat wciąż nie udało się uregulować spraw własnościowych i choć są we władaniu samorządów, to nadal stanowią majątek PKP SA. Innych niestety nie udało się zagospodarować – zostały porzucone, zdewastowane, a następnie w większości fizycznie zlikwidowane.

W zaistniałej sytuacji konieczne było więc wykształcenie się nowych operatorów kolei wąskotorowych w Polsce (**il. 6**). Z. Taylor i A. Ciechański[5] wyróżniają trzy podstawowe typy przewoźników kolejowych tu funkcjonujących:

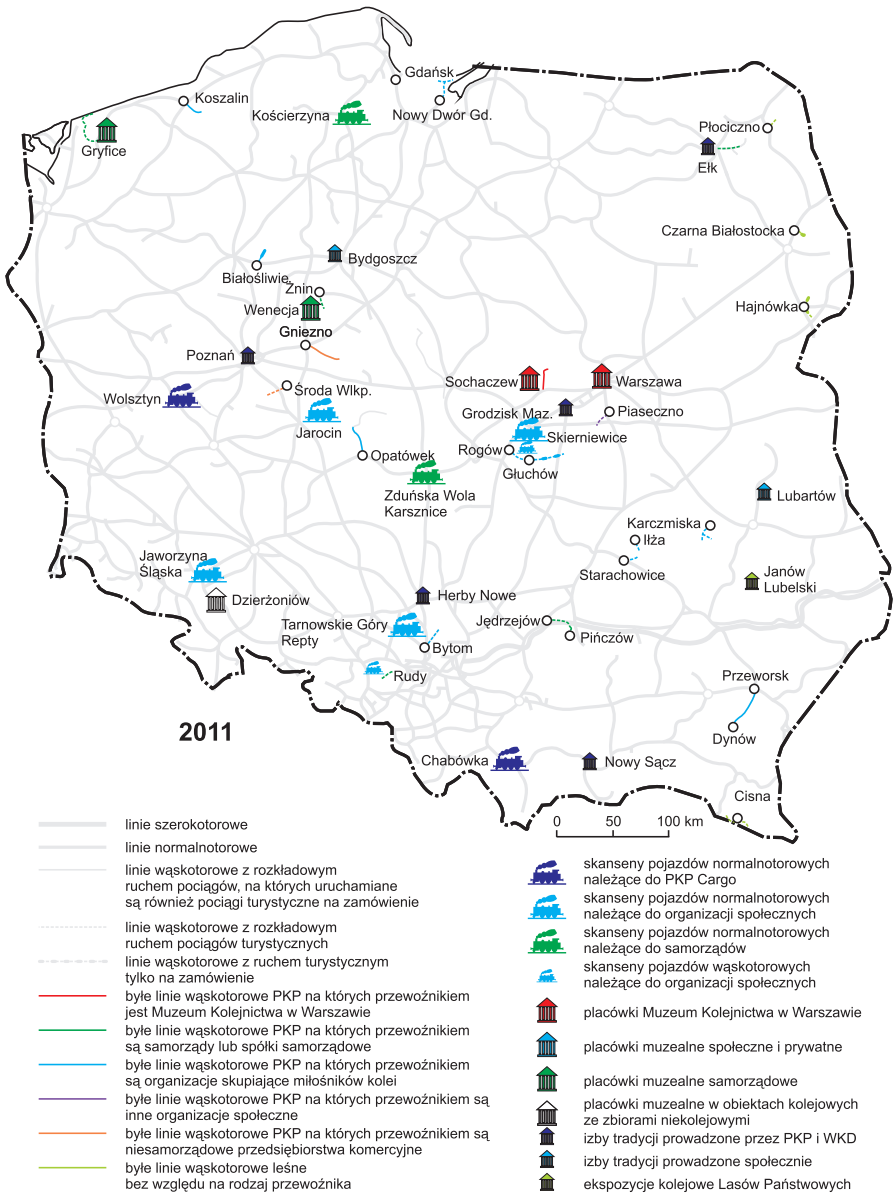
4 *Ustawa z dnia 8 września 2000 r. o komercjalizacji, restrukturyzacji i prywatyzacji przedsiębiorstwa państwowego „Polskie Koleje Państwowe"*, DzU RP 2000, nr 84, poz. 948.

5 Z. Taylor, A. Ciechański, *Niedawne przekształcenia organizacyjno-własnościowe przedsiębiorstw transportu kolejowego w Polsce - część II*, „Przegląd Geograficzny" 2011, nr 2, s. 205–231.



il. 5: Dziedzictwo kulturowe kolei w służbie turystyki w 2006 r. (oprac. autor)

- organizacje pozarządowe (NGO): stowarzyszenia, fundacje, organizacje miłośników kolei lub członkowie lokalnych społeczności;
- jednostki organizacyjne samorządów lub spółki tworzone przez samorządy, na których terenie leży kolej turystyczna;
- pozostałe podmioty, tj. prywatne firmy, instytucje lub spółki niezwiązane z lokalnym samorządem.



il. 6: Dziedzictwo kulturowe kolei w służbie turystyki w 2011 r. (oprac. autor)

W pierwszym z wymienionych powyżej przypadków pojawiają się niestety konflikty zarówno na tle finansowym, jak również wobec przerośniętych ambicji lokalnych działaczy samorządowych oraz społecznych. Części z ponownie uruchomionych kolei natomiast po kilku latach znacząco (głównie z powodów ekonomicznych) ograniczono długość wykorzystywanych odcinków. Wydaje się, że proces przywracania do ruchu kolei wąskotorowych praktycznie został

zakończony. I pomimo podjętych prób eksploatacji ich w normalnym ruchu pasażerskim i towarowym jedyną funkcją, która ostatecznie się przyjęła jest funkcja turystyczna. Z kolei, które przejęto w początku XXI w. już tylko linie Przeworsk – Dynów i Rogów – Biała Rawska są eksploatowane na całej długości budowlanej.

Muzea kolejowe, koleje turystyczne i muzealne po zakończeniu restrukturyzacji PKP

W odróżnieniu od tego co obserwujemy w Niemczech, Wielkiej Brytanii, czy nawet Czechach atrakcje turystyczne związane z dziedzictwem kultury technicznej są wciąż domeną sektora publicznego. Tymczasem za granicami Polski zauważamy w tej dziedzinie bardzo dużą aktywność organizacji pozarządowych i podmiotów od nich zależnych oraz całkowicie prywatnych przedsiębiorstw. W materii czynnego historycznego normalnotorowego taboru kolejowego dominującą pozycję posiada, stanowiąca wciąż w dużej mierze własność publiczną, spółka PKP Cargo, utrzymująca dwie placówki o charakterze muzealnym w Chabówce i Wolsztynie. Należy jednak jednoznacznie stwierdzić, że potencjał tej drugiej w przeciągu ostatnich kilku lat został roztrwoniony i z prężnie działającej parowozowni, obsługującej ruch lokalny i turystyczny kilkoma parowozami na dzień, pozostał obecnie cień w postaci wrakowiska z jedną, maksymalnie dwiema sprawnymi maszynami ogółem. Niemniej jednak w obecnej sytuacji jedynie tak bogata spółka giełdowa jest w stanie zapewnić funkcjonowanie historycznego taboru kolejowego (z powodu ogromnych kosztów takich działań). Rola większości skansenów samorządowych, nawet za czasów PKP dysponujących czynnym taborem, sprowadza się obecnie do ekspozycji „martwych" eksponatów, co wiąże się bezpośrednio z wspomnianymi już powyżej wysokimi kosztami jego napraw i eksploatacji. Jedynie w przypadku prywatnego Muzeum Przemysłu i Kolejnictwa w Jaworzynie Śląskiej powstałego niemalże na gruzach dawnego skansenu PKP powoli przywracany jest także do ruchu i tabor kolejowy.

Także w przypadku kolei wąskotorowych może mówić o dominacji własności publicznej. Jak już zostało wspomniane wiele czynnych linii stanowi nadal własność przedsiębiorstwa PKP, a samorządom jest jedynie, do czasu uregulowania stosunków własnościowych, nieodpłatnie użyczana. Po drugie część kolei – przykładowo rogowska czy żuławska została przekazana już samorządom w całości (czyli infrastruktura, działki pod nią i tabor kolejowy służący do ich obsługi). Po początkowym okresie, gdzie obsługę kolei samorządy zlecały bardzo często organizacjom pozarządowym, można zaobserwować odwrotny trend i przykładowo obsługę kolei nałęczowskiej, przeworskiej czy śmigielskiej z rąk organizacji pozarządowej (Stowarzyszenia Kolejowych Przewozów Lokalnych z Kalisza (SKPL)) przejęły jednostki podległe samorządom będącym dysponentem kolei. Często wiąże się to z brakiem pomysłu nie tylko na rozszerzenie i uatrakcyjnienie oferty, ale wręcz na utrzymanie jej na dotychczasowym poziomie. Bardzo

niechlubnym przykładem jest tu Śmigielska Kolej Dojazdowa, która obsługiwana przez SKPL pełniła swoją tradycyjną rolę w przewozach pasażerskich, turystycznych i towarowych. Bezpośrednia odpowiedzialność za eksploatację realizowana przez samorząd miasta i gminy Śmigiel doprowadziła do ograniczenia oferty kolei tylko do kilku przejazdów turystycznych rocznie z jednoczesną wyprzedażą części taboru trakcyjnego. Brak pomysłów na wykorzystanie kolei wąskotorowych prowadzi niestety do stopniowego marazmu i w perspektywie kilku najbliższych lat można się spodziewać, że kilka najsłabiej zarządzanych bezpośrednio przez samorządy, bądź ich podmioty zależne (zazwyczaj muzea lub spółki z 100% udziałem samorządów) także zostanie zamkniętych. Po części jest to spowodowane brakiem świadomości, że konieczne jest stałe ponoszenie niemałych kosztów na odtwarzanie infrastruktury. Stąd np. w przypadku kolei ełckiej, śmigielskiej czy gnieźnieńskiej doszło do znaczącego skrócenia eksploatowanych linii, a w przypadku kolei średzkiej do całkowitego wyeksploatowania jedynego posiadanego sprawnego pojazdu trakcyjnego w postaci parowozu. O ile jeszcze w 2014 r. udało się tu prowadzić przewozy lokomotywą obsługującego kolej przewoźnika z Gniezna, to w 2015 r., z powodu jego braku zainteresowania dalszą współpracą oraz braku innych podmiotów mogących podjąć przewozy w Środzie, zostały one wstrzymane co najmniej do 2016 r. Z drugiej jednak strony można zauważyć patologiczne zachowania odwrotne – przykładem jest samorząd gminy Rewal, który zdecydowanie i niepotrzebnie przeinwestował w posiadaną Nadmorską Kolej Wąskotorową łączącą Gryfice z Trzęsaczem, Rewalem, Niechorzem i Pogorzelicą Gryficką. Zbyt zaawansowana w stosunku do roli kolei modernizacja taboru i budowa nowych budynków dworcowych, co do których sensownego wykorzystania istnieją uzasadnione wątpliwości, stawiają intencje autorów wniosku o unijne dofinansowanie pod dużym znakiem zapytania. Realizacja tego projektu zresztą bardzo mocno zachwiała finansami gminy Rewal doprowadzając ją na skraj bankructwa.

Większość samorządów jednak totalnie dystansuje się od zapewnienia jakichkolwiek środków nie tylko dla kolei zarządzanych przez siebie bezpośrednio, ale również przez podmioty zewnętrzne. Ponadto niestabilność polskiego systemu samorządowego, wyrażająca się m.in. nieciągłością władzy, odciska piętno na kolejach wąskotorowych zarządzanych przez organizacje pozarządowe. Czynniki te rzutują na ograniczenie do minimum inwestowania własnych środków przez operatorów kolei, tak by uniknąć sytuacji, że wyremontowana ich kosztem kolej stanie się obiektem politycznego rozdawnictwa i zostanie przekazana w zarządzanie osobom związanym z obecnie rządzącymi ugrupowaniami (w postaci NGO's lub też finansowanych z publicznych środków etatów w jednostkach podległych samorządowi). Powoduje to też opór wewnętrzny organizacji przed pozyskiwaniem środków zewnętrznych. Rzadko kiedy, jak w przypadku kolei Bytom – Miasteczko Śląskie Wąsk., można spotkać się ze znaczącym wsparciem

samorządów, zwłaszcza w remonty taboru kolejowego, jak również dofinansowanie przejazdów pociągów.

Podział złe samorządy – dobrzy miłośnicy kolei na szczęście nie jest dychotomiczny i trzeba jednak zwrócić uwagę, że same środowiska miłośników kolei też mają swój wkład w wyłączenie kilku kolei wąskotorowych spośród grona już istniejących atrakcji turystycznych. Najbardziej spektakularnym przykładem jest tu kolej prowadząca z Piotrkowa Trybunalskiego do Sulejowa, zlikwidowana wskutek m.in. skonfliktowania się opiekującego się nią stowarzyszenia z władzami samorządowymi, konserwatorskimi, a także kolejowymi. Była to niewątpliwie na terenie obecnego województwa łódzkiego kolej wąskotorowa o największym potencjale turystycznym, już od pierwszej połowy lat dziewięćdziesiątych wdrażana do obsługi turystów przez specjalnie powołane w tym celu Towarzystwo Przyjaciół Kolei Wąskotorowej Piotrków – Sulejów. W sezonie letnim mogła ona dowozić mieszkańców Piotrkowa nad Zbiornik Sulejowski, a poza okresem kąpieliskowym (w trakcie weekendów) turystów na jednodniowe wycieczki do opactwa cysterskiego w Sulejowie. Szereg nieporozumień doprowadził jednak do zaprzestania ruchu na już uruchomionym odcinku Piotrków Trybunalski Wąsk. – Bugaj, a następnie do fizycznej likwidacji linii (poza objętą ochroną konserwatorską stacją w Piotrkowie Trybunalskim). Podobny *casus* można zauważyć w przypadku drugiej z podłódzkich kolei wąskotorowych, również pierwotnie uruchomionej niemałym nakładem sił i środków także w ruchu turystycznym przez SKPL. Miejscowe środowisko miłośników kolei pierwotnie wspierało tego przewoźnika, jednak po zmianie władz samorządowych na mniej przychylne kolei, ustawiło się także w opozycji do SKPL. Wkrótce doprowadziło to do rozwiązania umowy z SKPL i unieruchomienia kolei. Jednocześnie doszło do konfliktu samorząd – lokalni działacze, powodując to, że choć kolej szczęśliwie wciąż fizycznie istnieje w miarę dobrym stanie, to od wielu lat nie prowadzi się po niej formalnie żadnego ruchu. Niemal identyczny scenariusz rozegrał się w północnej części Mazowsza, gdzie w podobnych okolicznościach została unieruchomiona kolej mławska.

Początek XXI w. to czas masowego niszczenia obiektów, które choć niewykorzystywane turystycznie, mogły stanowić w przyszłości obiekty odwiedzin turystów. Nierzadko można niestety odnieść wrażenie, że znacząca większość artefaktów dziedzictwa historycznego kolei jest celowo niszczona, albo wręcz bezpowrotnie likwidowana. Szczególnie niepokojący jest fakt, że stopniowo od opieki nad swoim dziedzictwem odżegnują się spółki Grupy PKP, jednocześnie rzadko stwarzając warunki, by ich rolę mogły przejąć np. organizacje pozarządowe.

Być albo nie być – zagrożenia i wyzwania stojące przed turystyką w oparciu o zabytki kolejnictwa w Polsce

Nie można oprzeć się wrażeniu, że w Polsce atrakcje turystyczne bazujące na dziedzictwie kultury technicznej kolei stanęły przed szekspirowskim dylematem „być albo nie być" – o tym, w którą stronę przechyli się szala mogą zadecydować zagrożenia omówione poniżej.

Jednym z czynników wpływających niekorzystnie na sytuację tego typów obiektów jest bardzo niski stopień zaangażowania w ich prowadzenie organizacji pozarządowych – tymczasem w wielu krajach właśnie na nich opiera się funkcjonowanie muzeów, kolei muzealnych i turystycznych. Można się oczywiście zastanawiać co leży u tego podwalin. W odczuciu autora sprawiło to właśnie zacofanie polskich kolei – to co w innych krajach trzeba było pieczołowicie odbudowywać niemal od zera wielkim kosztem, w Polsce do początku XXI w. zapewniało bez dodatkowych opłat PKP. Drugim czynnikiem warunkującym to jest niewątpliwie ogólnie bardzo niska aktywność społeczna Polaków, wynikająca z różnych przesłanek – częściowo z obrzydzenia tego typu aktywności przez przymusowe „prace społeczne" w czasach PRL, a częściowo z przyczyn ekonomicznych. Ten ostatni aspekt powoduje, że obiektami zajmują się zazwyczaj osoby mające dużo czasu, głównie bardzo młode i przed założeniem rodzin, co skutkuje ograniczonymi umiejętnościami menadżerskimi. Brakuje natomiast charakterystycznych dla Europy Zachodniej emerytów mogących się dzielić swym doświadczeniem lub też wręcz sprawować kluczowe funkcje kierownicze.

Zagrożeniem będą też konflikty rodzące się na linii miłośnicy kolei – gestorzy obiektów, będące skutkiem często nieposkromionych ludzkich ambicji po obydwu stronach barykady. Z drugiej jednak strony niekiedy są one powodowane przez krótkowzroczną politykę władz widzących w terenach kolejowych atrakcyjne działki pod zabudowę mieszkaniową, usługową bądź przemysłową. Samorządowcy zazwyczaj nie potrafią lub nie chcą dostrzec w tego typu obiektach drzemiącego w nich potencjału, widząc w ich organizatorach nierzadko kolejnych klientów zainteresowanych publicznymi pieniędzmi z dotacji, a nie element rozwoju sektora turystycznego na ich terenie.

Jednak jeśli znajdzie się grupa ludzi, która postanowi zorganizować obiekt atrakcyjny dla turystów, może ona napotkać wiele barier – przede wszystkim jest to problem z uzyskaniem nieruchomości od PKP, którego sztywne cenniki czynszów umożliwiają jedynie dzierżawę obiektów po stawkach komercyjnych, nieuwzględniających działalności *non-profit*. Nie jest brane pod uwagę także to, że użyczony obiekt byłby utrzymywany w stanie niepogorszonym, dzięki czemu jego wartość nie malałaby w skutek dewastacji jak w przypadku innych, porzuconych przez kolej obiektów. Na dodatek prawo nie daje możliwości przekazania nieruchomości ani sprzedaży na warunkach preferencyjnych na rzecz stowarzyszeń

czy fundacji. Może się też wręcz zdarzyć intencjonalne zniszczenie obiektu (budynku, kolei wąskotorowej, taboru, a szczególnie złomowanie obrotnic) stanowiącego zainteresowanie osób chcących z niego uczynić atrakcję turystyczną.

W przypadku kolei wąskotorowych jest o tyle łatwiej, że do ich przejęcia udało się nakłonić część samorządów – dzięki temu przynajmniej udaje się organizacjom pozarządowym obiekty dzierżawić nieodpłatnie. Problemem jest jednak to, że umowy są zwykle krótkoterminowe i nie zabezpieczają interesów dzierżawców na tyle, by podejmowali inwestycje szersze niż minimum konieczne do zapewnienia utrzymania bezpiecznej eksploatacji.

W dużej mierze te same problemy dotyczą taboru posiadającego wartość historyczną – nieodpłatne przekazywanie bądź sprzedaż na preferencyjnych zasadach, zwłaszcza bardziej współczesnych egzemplarzy, choć zazwyczaj nie ma przeszkód formalnych, to zdarza się zbyt rzadko. W chwili obecnej już znacząco narasta luka w ciągłości narodowego zbioru taboru kolejowego (rozumianego jako ogół zebranych w kolekcjach o charakterze muzealnym pojazdów) – tylko nieliczne pojazdy normalnotorowe będące eksponatami skansenów zostały wyprodukowane po 1970 r.

Jest to wszystko mocno zaskakujące wobec faktu, że same spółki PKP nie są zainteresowane turystycznym wykorzystaniem własnych obiektów o wartości historycznej[6].

Jednak jeśli nawet szczęśliwym zrządzeniem losu uda się uzyskać w jakiejś formie obiekt, należy też pamiętać, że utrzymanie dziedzictwa kulturowego kolei jest bardzo kosztowne. Po pierwsze, związane są z nim budynki i budowle o dużej kubaturze w stosunku do wielu innych budowli z odpowiednio większymi kosztami utrzymania i remontów. Te drugie często ulegają jeszcze zwiększeniu z racji ochrony prawnej obiektów poprzez wpis do rejestru zabytków. Odbudowa i utrzymanie historycznego taboru kolejowego również wymaga znaczących środków. Z tymi jest jednak duży problem – w przeciwieństwie np. do Czech brak jest dedykowanych dziedzictwu kolejowemu środków publicznych. Brak jest też wyspecjalizowanych warsztatów mogących przeprowadzać naprawy taboru trakcji parowej. Także większość dostępnych środków publicznych przeznaczonych na dofinansowanie prac remontowych przy zabytkach może zostać wydana tylko na remonty nieruchomości. Tu znowuż obiekty kolejowe muszą konkurować z innymi obiektami, przede wszystkim sakralnymi, bardzo często o starszym rodowodzie, co znacząco utrudnia zdobywanie środków na remonty i dostosowywanie obiektów pokolejowych do pełnienia funkcji turystycznych.

6 Świadczy o tym nadal choćby przekazanie przez PKP Cargo skansenu normalnotorowego w Kościerzynie miejscowemu samorządowi, czy też obserwowana od kilku lat próba utworzenia samodzielnej instytucji z udziałem PKP Cargo i samorządów na bazie Parowozowni Wolsztyn.

Gdy uda się pokonać powyżej omówione bariery pojawiają się oczywiście kolejne – przede wszystkim wymagania dotyczące bezpieczeństwa w ruchu kolejowym są zbyt restrykcyjne, by każdy właściciel sprawnego historycznego taboru kolejowego mógł go eksploatować. O ile koleje wąskotorowe mogą liczyć na wiele odstępstw od wymogów ustawy o transporcie kolejowym, łącznie ze zwolnieniem od obowiązku posiadania części certyfikatów dotyczących bezpieczeństwa czy licencji przewozowej w ogóle, to w przypadku przewozów po torach o normalnym prześwicie, w ocenie ekspertów organizacja pozarządowa czy nawet muzeum nie jest w stanie samodzielnie spełnić wszystkich nakładanych wymogów[7]. Stąd konieczne będzie wsparcie ze strony profesjonalnych przewoźników kolejowych. Dodatkowo, biorąc pod uwagę małą zasobność polskiego społeczeństwa, należy się liczyć z tym, że inwestycje w doprowadzenie zabytkowego taboru kolejowego do ruchu i jego eksploatacja nigdy nie zostaną pokryte z biletów i innych przychodów.

Na zakończenie tych nie najweselszych rozważań warto wskazać kilka potencjalnych rozwiązań, które być może pomogłyby w tworzeniu na bazie dziedzictwa kulturowego kolei obiektów atrakcyjnych dla turystów:

1. Wydaje się konieczne złagodzenie reżimu dotyczącego zakazu nieodpłatnego lub bardzo preferencyjnego przekazywania zbędnych taboru kolejowego i nieruchomości bezpośrednio organizacjom pozarządowym. Można tu zastosować np. cezurę posiadania statusu Organizacji Pożytku Publicznego i wprowadzić odpowiednie zapisy do umów i aktów notarialnych darowizny chroniące PKP SA i jej spółki zależne przed nadużyciami ze strony nieuczciwych stowarzyszeń i fundacji. Wydaje się to konieczne, szczególnie w przypadku ewidentnej niechęci samorządów do bycia pośrednikiem w przejmowaniu zwłaszcza nieruchomości związanych z koleją normalnotorową.
2. Powinno się także zastanowić się czy już przekazane koleje wąskotorowe, zwłaszcza te z którymi nie radzą sobie same samorządy, nie powinny być przekazane na własność organizacji pozarządowych, co wreszcie mogłoby zapewnić stabilność finansowania bieżącego utrzymania i inwestycji odtworzeniowych.
3. Powinna pojawić się społeczna odpowiedzialność ministerstwa właściwego do spraw transportu za dziedzictwo kultury technicznej tej gałęzi gospodarki i zostać stworzone mechanizmy finansowania remontów, zwłaszcza historycznych pojazdów, dla których dostępne środki są mocno ograniczone. W obecnych realiach, uznając dawne Ministerstwo Transportu za odrębną

7 Problemem jest tu przede wszystkim kosztowność napraw i utrzymania zabytkowego taboru kolejowego, wymóg obsługi przez zatrudnionych pracowników (z uprawnieniami) czy też wysokość gwarancji ubezpieczeniowych.

funkcjonalnie jednostkę, jest ono z jednym z nielicznych resortów nieoferujących żadnego, nawet w postaci dotacji na tzw. działania miękkie, wsparcia dla organizacji pozarządowych. Wpisuje się to zresztą niestety w kontynuację polityki zapoczątkowanej pozbyciem się warszawskiego Muzeum Kolejnictwa na rzecz samorządu województwa mazowieckiego.

4. Konieczna też jest pewna rewizja zapisów ustawy o transporcie kolejowym. O ile z wielu niepotrzebnych wymogów zwolniono przewoźników wąskotorowych, to stawianie takich samych wymogów jednostkom taboru rozpędzającym się do 40−50 km/h, zwłaszcza na liniach lokalnych, jak pojazdom poruszającym się 160−200 km/h należy uznać za przesadne i być może trzeba wprowadzić do ustawy zapisy o odrębnej kategorii kolei turystycznych i muzealnych, łagodząc tam gdzie nie jest to niezbędne nazbyt restrykcyjne przepisy.
5. Konieczne też jest zrównanie np. uprawnień do zwolnień podatkowych samorządowych i państwowych muzeów rejestrowanych oraz muzeów prowadzonych przez organizacje pozarządowe i inne podmioty prywatne.

Dalsze zaprzepaszczanie obiektów historycznych mogących stanowić atrakcje turystyczne nie tylko doprowadzi do wzrostu dystansu w stosunku do dawnych krajów kapitalistycznych, ale również ościennych krajów dawnego bloku socjalistycznego. Brak pozytywnych zmian i utrzymanie trendu regresyjnego w najbliższych latach doprowadzi do całkowitej zapaści tego sektora branży turystycznej.

Bibliografia

- Bogazides N., Kotsiou E., Vougioukas M., *The Regional Impact of Heritage Railways*, Paper presented at the 45th Congress of the European Regional Science Association 2005, Vrije Universiteit Amsterdam
- Höhmnann R., *The Future of Heritage Railways and Rail Conservation in Germany*, „Japan Railway & Transport Review" 2002, nr 30
- Bebenow F., *Turystyka kolejowa w Polsce*, maszynopis pracy magisterskiej, Poznań 2012
- *Ustawa z dnia 8 września 2000 r. o komercjalizacji, restrukturyzacji i prywatyzacji przedsiębiorstwa państwowego „Polskie Koleje Państwowe"*, DzU RP 2000, nr 84, poz. 948
- Taylor Z., Ciechański A., *Niedawne przelsztalcenia organizacyjno-własnościowe przedsiębiorstw transportu kolejowego w Polsce –część II,* „Przegląd Geograficzny" 2011, nr 2
- Taylor Z., Ciechański A., *Niedawne przekształcenia organizacyjno-własnościowe przedsiębiorstw transportu kolejowego w Polsce - część II*, „Przegląd Geograficzny" 2011, nr 2

Ariel Ciechański, Lost Chances - A Very difficult way to Polish sector of railway cultural heritage in tourism

Tourist utilisation of buildings connected with cultural heritage of railway transport is an important element of local economy in many European countries. Unfortunately, in Poland one is under the impression that this segment of tourism is still treated as almost non-existent.

However, our country entered the new economic reality with outdated railway system, archaic not only when compared to western railways but also to that of several countries of the eastern block. Hundreds of steam engines were still running then, and dozens of narrow gauge railway lines transported goods and passengers like in years before. From the perspective of the 25 years it must be said that this heritage has been lost. The number of working steam engines decreased dramatically each year, further stretches of narrow gauge railway lines, often very interesting ones, were closed, and buildings and objects connected with the railway history became heavily damaged, often on purpose. What is worse this trend is continuing, and the barriers for the development of tourist attractions of this kind make the fate of the existing facilities still uncertain.

Keywords:

cultural heritage of railways, railway tourism, post-industrial tourism, protection of historical buildings

Słowa kluczowe:

dziedzictwo kulturowe kolei, turystyka kolejowa, turystyka postindustrialna, ochrona zabytków

FILIP BEBENOW
(Uniwersytet im. Adama Mickiewicza w Poznaniu)

DISNEYIZACJA TURYSTYKI KOLEJOWEJ W POLSCE

Wprowadzenie

Turystyka kolejowa to określenia zjawiska obecnego na styku problematyk dziedzictwa kultury technicznej i rosnącego zainteresowania turystyką kulturową jako formą spędzania wolnego czasu. Nostalgia związana z wycofywaniem pewnych technologii i środków transportu z codziennego przewozu dóbr i osób wygenerowała działania sektora społecznego w latach pięćdziesiątych XX w. Do dzisiaj w Wielkiej Brytanii funkcjonują systemy kolei wąskotorowych przejęte od upadających zakładów przemysłowych i samorządów, ożywione poprzez stworzenie na ich bazie markowych produktów turystycznych. Większość z nich to nie tylko atrakcje turystyczne, ale żywe muzea, „wehikuły czasu", spinające wszystkie pozostałe istotne z punktu widzenia turystyki miejsca w regionie.

W Polsce fenomen turystycznego wykorzystania kolei jest widoczny od stosunkowo niedawna. Rosnąca świadomość wartości elementów dziedzictwa – linii kolejowych, budynków, budowli inżynieryjnych itp. – kieruje gospodarzy i zarządców tych obiektów w stronę ich turystycznego zagospodarowania. Z jednej strony odwołują się do historycznych walorów infrastruktury i pojazdów, będących naturalnym zapleczem do uprawiania turystyki kolejowej. Z drugiej zaś strony stanowią one najnowszy rozdział historii kolei, która utraciła swe pierwotne funkcje właśnie na rzecz turystyki. Ze względu na różnorodne oblicze turystyki kolejowej, która przyjmuje formy od spontanicznej po bardzo silnie zorganizowaną, rozsądną – dość pojemną – definicję tej młodej dziedziny turystyki poprzemysłowej zaproponował autor niniejszego opracowania. Turystyka kolejowa to całokształt stosunków i zjawisk związanych z podróżowaniem kolejami turystycznymi, zwiedzaniem muzeów, skansenów i pozostałych obiektów kolejowych zagospodarowanych na cele turystyczne lub udostępnionych publicznie oraz udziałem w imprezach kolejowych[1]. Najwyższą formę organizacyjną turystyki kolejowej stanowią wyodrębnione systemy kolei lokalnych, muzealnych i turystycznych, w anglojęzycznej literaturze zwane *heritage railways*

1 F. Bebenow, *Turystyka kolejowa w Polsce*, Poznań 2015, s. 18–19.

(koleje związane z dziedzictwem). Niezależnie od genezy i sposobu eksploatacji są one wyizolowanymi układami transportowymi z wyspecjalizowaną kadrą, własnymi pojazdami i odrębną od „systemu kolei"[2] infrastrukturą. Często linie i pojazdy posiadają walory estetyczne, krajobrazowe, historyczne lub kulturowe, dzięki czemu są silnie związane z dziedzictwem techniki kolejowej.

Zakres niniejszego opracowania wykracza nieco poza standardowe, rozpowszechnione w dość bogatej literaturze przedmiotu, podejście historyczne i faktograficzne. Przeprowadzona analiza skupia się na porównaniu sposobów zagospodarowania współczesnych wybranych obiektów w kontekście procesów globalnych. Nieprzypadkowy wybór dwóch samodzielnych systemów transportowych – kolei wąskotorowych, na których poniesiono w niedawnej przeszłości duże nakłady inwestycyjne – stanowi odniesienie do całokształtu polskich atrakcji turystycznych związanych z koleją. Poruszana tematyka dotyczy przede wszystkim zagadnień autentyczności i sztuczności w turystyce kolejowej (w tym wpadania w tzw. pułapki turystyczne) oraz zjawiska infantylizacji kolejowych atrakcji poprzez homogenizację doświadczeń turystycznych. Artykuł dotyka także globalnego problemu funkcjonowania obiektów stanowiących zainteresowanie turystów w ponowoczesności[3], w warunkach nazywanych czasem „postturystyką"[4]. Czy w istocie nie są one następstwem wyboru łatwiejszej i mniej wymagającej drogi przez zarządców atrakcji turystycznych? Czy stanowią zdecydowaną odpowiedź na konkretne zapotrzebowanie społeczne?

Sformułowania „McDonaldyzacja", czy „Cocacoliesierung" funkcjonują w języku naukowców zajmujących się tematyką globalizacji gospodarczej i na dobre weszły do słownika geografów[5]. Autor terminu „McDonaldyzacji", George Ritzer nazywa ją *irracjonalnością postępującej racjonalizacji*[6]. Pojęcie „McDisneyizacji" wprowadził za G. Ritzerem i Allenem Liska, Krzysztof Podemski w monografii poświęconej socjologii podróżowania[7]. Atrakcje turystyczne upodabniają się do parków rozrywki, takich jak Disneyland lub barów szybkiej obsługi typu McDonald's, w których niezależnie od szerokości geograficznej klient może spotkać się z niemal identycznym wystrojem, produktami, ubiorem obsługi. Globalne

2 Interoperacyjny europejski system kolei pozwala na swobodną wymianę pojazdów kolejowych spełniających pewne uwarunkowania wspólnotowe, gwarantujące bezawaryjną eksploatację na sieciach kolejowych różnych zarządców infrastruktury i w składach różnych przewoźników, np. typ zderzaków i sprzęgów, skrajnia (dopuszczalne wymiary), zarysy zestawów kołowych, system hamulca powietrznego.

3 J. Urry, *Spojrzenie turysty*, Warszawa 2007, s. 26, 191.

4 K. Podemski, *Socjologia podróży*, Poznań 2005, s. 84.

5 T. Stryjakiewicz, *Adaptacja przestrzenna przemysłu w Polsce w warunkach transformacji*, Poznań 1999, s. 7.

6 K. Podemski, *Socjologia...*, s. 91.

7 Tamże.

procesy przemian nie omijają turystyki wpływając na jej funkcjonowanie. W miarę zmiany trendów wypoczynek i sposoby spędzania wolnego czasu stają się głównym zajęciem współczesnego człowieka. Jak zauważa Dean MacCannell[8] *próżnowanie* [*leisure*] *wypiera pracę z centrum układów społecznych*[9]. W ślad za socjologami turystyki akcentując specyfikę branży określono globalizację turystyki kolejowej mianem Disneyizacji – uwzględniając upodabnianie się niektórych obiektów do parków rozrywki.

Według A. Liska i G. Ritzera[10] *Disney i jego fenomenalny sukces był tym czynnikiem, który wniósł reguły McDonaldyzacji (lub racjonalizacji) do przemysłu turystycznego*[11]. Disneyizacja w czasach postmodernizmu dotyczy głównych obiektów pożądania turystów: atrakcji turystycznych. Popyt na doświadczenia kulturalne współcześnie wzrasta. *Powoduje to namnażanie się* [*proliferation*] *obiektów takiego doświadczenia – atrakcji turystycznych*[12]. Atrakcje otaczają potencjalnego klienta dosłownie wszędzie. W zasadzie każdy obiekt może być atrakcją, co doskonale wykorzystują specjaliści od marketingu terytorialnego i gestorzy branży turystycznej. D. MacCannell[13] zaznacza, że *atrakcja turystyczna jest empiryczną relacją* między turystą, widokiem a oznacznikiem. Ten oznacznik (marker) stanowi o wyjątkowości obiektu kwalifikowanego jako atrakcja. Fragment skały z księżyca nie różni się na pierwszy rzut oka od kamienia polnego, ale nadanie mu właściwego „markera" tworzy z niego atrakcję turystyczną[14]. Znaczącą rolę oznaczania obiektów podkreślał Florian Znaniecki ujęty faktem, że *kupka ziemi* w społecznej świadomości Polaków funkcjonuje jako „kopiec Kościuszki"[15]. Atrakcje turystyczne kreują zatem określone zachowania turystów. Koleje wąskotorowe jako samodzielne systemy społeczno-ekonomiczno-techniczne stanowią ciekawy przedmiot badań. Funkcjonują w zasadzie na trzech płaszczyznach wyznaczających zakres ich bytu. Można określić je jako 3T – Transport, Turystyka i Tradycja. Współcześnie koleje wąskotorowe w Polsce działają na zasadzie odrębnych funkcjonalnie, zamkniętych przestrzennie układów transportowych, posiadających walory historyczne kwalifikujące je do roli zabytków techniki, spełniających warunki definicji „atrakcja turystyczna". Pierwszymi na świecie kolejami o rozstawie szyn mniejszym niż 1435 mm były „ocalone" przed

8 D. MacCannell, *Turysta. Nowa teoria klasy próżniaczej*, Warszawa 2002, s. 8.

9 K. Podemski, *Socjologia*..., s. 59.

10 A. Liska, G. Ritzer, *McDisneyization and Post-Tourism: Complementary Perspective on Contemporary Tourism*, Londyn 1997, s. 98.

11 K. Podemski, *Socjologia*..., s. 94.

12 Tamże, s. 70.

13 D. MacCannell, *Turysta. Nowa teoria klasy próżniaczej*, Warszawa 2002, s. XXI.

14 Z. Kruczek, *Między atrakcją a pułapką turystyczną. Dylematy turystyki kulturowej XXI w.*, [w:] *Kultura i turystyka, razem ale jak*, red. A. Stasiak, Łódź 2009, s. 2.

15 K. Podemski, *Socjologia* ..., s. 61.

postępem technologicznym koleje Walii – Ffestiniog Railway i Tallyllynn Railway. Oddolne ruchy hobbystów kolejowych przeszkodziły w rozbiórce tych kolei już w latach pięćdziesiątych XX w., a w latach 1951–1956 uruchomiły na potrzeby ruchu turystycznego.

W Polsce, po znacznym spadku roli kolei wąskotorowych jako środków transportu towarów i osób (dojazdy do pracy, szkoły), pozostała im głównie rola atrakcji turystycznych. Nawiązując do podziału Johna Swarbrooke'a[16] praktycznie wszystkie koleje wąskotorowe w Polsce (podobnie jak inne atrakcje turystyki kulturowej) można obecnie zaliczyć do jednej z dwóch kategorii:

- podstawowych atrakcji turystycznych, które są magnesem przyciągającym turystów dzięki własnym walorom, z reguły oferujących program „od wejścia do wyjścia",
- komplementarnych względem innych atrakcji turystycznych, z reguły pełniąc funkcję środka transportu wykorzystywanego do przemieszczania się wewnątrz obszaru recepcji turystycznej.

Według A. Ciechańskiego[17] pod względem genetycznym można wyróżnić koleje wąskotorowe, które były kiedyś:

- kolejami użytku publicznego (dojazdowymi, lokalnymi itd.),
- kolejami przemysłowymi (na potrzeby cukrowni, kopalń, czy też gospodarki leśnej).

Warto rozważyć rozszerzenie tego podziału o kolejną kategorię: kolei rekreacyjnych lub rozrywkowych, które choć również od początku miały charakter ogólnodostępnych (a więc publicznych), jednakże ich podstawowym celem powstania było zapewnianie szeroko rozumianej rozrywki. W porównaniu do pozostałych typów było ich w Polsce stosunkowo mało, biorąc pod uwagę popularność takich obiektów np. w Niemczech (kolejki parkowe, *Parkeisenbahnen*), czy w krajach byłego ZSRR (kolejki pionierskie). Wydaje się to szczególnie ważne biorąc pod uwagę inną zaproponowaną przez J. Swarbrooke'a[18] klasyfikację atrakcji turystycznych, będących wytworem ludzkiej myśli technicznej:

- obiekty pełniące dawniej inne funkcje, dostosowane do roli atrakcji turystycznych w toku przekształceń,
- obiekty wybudowane i zaprojektowane jako atrakcje turystyczne.

Przedstawione w pracy studia przypadków obejmują największe inwestycje w sektorze turystyki i muzealnictwa kolejowego, jakich dokonano w Polsce

16 J. Swarbrooke, *The developement and management of visitors attractions*, Oxford 1995, s. 119.

17 A. Ciechański, *Rozwój i regres sieci kolei przemysłowych w Polsce w latach 1881–2010*, Warszawa 2013, s. 9.

18 J. Swarbrooke, *The development...*, s. 119.

il. 1: Pociąg Nadmorskiej Kolei Wąskotorowej na zmodernizowanej stacji Pogorzelica Gryficka (fot. Grzegorz Fey)

w ostatnich kilku latach. Analiza dotyczy dwóch kolei wąskotorowych zidentyfikowanych jako reprezentatywni przedstawiciele wyróżnionych przez Swarbrooke'a grup. Stanowią one obecnie przedmiot zainteresowania wielu podmiotów obecnych na rynku turystyki kolejowej ze względu na swego rodzaju „pionierskie" doświadczenie w pozyskiwaniu i inwestowaniu środków europejskich sięgających kilkudziesięciu milionów złotych.

Nadmorska Kolej Wąskotorowa

Nadmorska Kolej Wąskotorowa stanowi dzisiaj część dawnego systemu Pomorskich Kolei Dojazdowych o torze szerokości 1000 mm. Powstała ona ze scalenia kilku niezależnych z początku sieci kolei wąskotorowych budowanych na przełomie XIX i XX w. Długość sieci wynosiła ponad 300 km i była jedną z najlepiej rozwiniętych wśród kolei dojazdowych Polskich Kolei Państwowych (PKP). Obecnie użytkowana przez gminę Rewal linia kolejowa Gryfice – Pogorzelica (długość 39,55 km) została zbudowana w 1896 r.[19] Już w 1916 r.

19 J. Kurowska-Ciechańska, A. Ciechański, *Koleje*, Warszawa 2007, s. 23.

przebudowano ją na tor szerokości 1000 mm, która funkcjonuje do dzisiaj[20]. Do 2001 r. ruch pociągów prowadzony był przez przedsiębiorstwo państwowe PKP, jednak ze względu na perspektywę zamknięcia wszystkich zarządzanych przez PKP kolei o rozstawie szyn mniejszym niż 1435 mm, linia przeszła na własność i pod zarząd samorządu gminnego w Rewalu. Jest to o tyle ciekawe, że obecnie czynny odcinek leży na terenie gmin: Gryfice, Karnice i Rewal.

Najbardziej obciążony przewozami jest odcinek nadmorski od stacji Trzęsacz do stacji Pogorzelica Gryficka, w całości położony na terenie gminy Rewal. Samorząd sięgnął po środki unijne na jego modernizację[21]. Remont trwał od 2010 do 2013 r. Całkowicie zmodernizowano tor o długości około 9 km wraz z torami bocznymi, wyremontowano budynki dworcowe w Rewalu i Pogorzelicy, zaplanowano zburzenie i odbudowę zabytkowego dworca w Niechorzu, a także rozpoczęto wznoszenie nowych dworców w Trzęsaczu, Niechorzu-Latarni (przystanek zaplanowany w trakcie modernizacji) oraz w Śliwinie. Przebudowano układy torowe i wyposażono stacje oraz przystanki w małą architekturę. Wagony pasażerskie wyposażono w nowoczesne urządzenia obsługi podróżnych. Wartość projektu wynosiła 50 mln zł.

il. 2: Nadmorska Kolej Wąskotorowa (2015)

20 Tamże, s. 24.

21 F. Bebenow, *Turystyka kolejowa...*, s. 150.

il. 3: Fragment ekspozycji taboru w Krośnicach, 2015 (fot. autor)

Krośnicka Kolej Wąskotorowa

Krośnicka Kolej Wąskotorowa jest najmłodszą z kolei o rozstawie szyn mniejszym niż 1435 mm. Zbudowano tutaj cały system kolei wąskotorowej w gminie Krośnice, w powiecie milickim. Sama miejscowość nie miała nigdy tradycji wąskotorowych, choć przez nieodległy Milicz przebiegała linia Wrocławskiej Kolei Dojazdowej PKP. To pierwszy od lat dziewięćdziesiątych XX w. przykład budowy kolei wąskotorowej na surowym korzeniu (*greenfield*). Podobne linie postawały w Poznaniu[22] (otwarta w 1956 r., przeniesiona w obecne miejsce w 1972 r.) oraz w Chorzowie[23] (uruchomiona w 1957 r.) a także w Bydgoszczy (czynna w latach 1996–2011). W przeciwieństwie do pozostałych kolei parkowych, położonych w dużych miastach, w łączności z innymi atrakcjami (ogrody zoologiczne, planetarium, infrastruktura rekreacyjno-sportowa) Krośnicka Kolej Wąskotorowa zlokalizowana jest z dala od aglomeracji miejskich.

Między pałacami w Wierzchowicach i Krośnicach zbudowano liczącą ok. 3 km pętlę torową połączoną dwoma przejściami rozjazdowymi. Linia o szerokości toru 750 mm charakteryzuje się licznymi ostrymi łukami i dość stromymi podjazdami. Do obsługi połączeń gmina zakupiła parowóz Px48 od prywatnej osoby, lokomotywkę spalinową małej mocy oraz staroużyteczne wagony „letniaki" (4 szt.). Do celów ekspozycyjnych nabyte zostały dwa nieczynne parowozy serii „Las", z których jeden został upodobniony do parowozu „Tomek" z angielskiej bajki dla

22 J. Kurowska-Ciechańska, A. Ciechański, *Koleje*, Warszawa 2007, s. 84.

23 Tamże, s. 221.

il. 4: Krośnicka Kolej Wąskotorowa (2015)

dzieci. Dla postoju taboru zbudowano poza budynkiem dworca stylizowaną na pruski mur parowozownię. W toku eksploatacji okazało się, że koszty prowadzenia kolei wąskotorowej użytku publicznego są bardzo wysokie, a sama biurokracja związana z przewozem osób jest dużo bardziej skomplikowana niż wydawało się inwestorowi przed rozpoczęciem projektu. Można do nich zaliczyć silne zużycie zestawów kołowych parowozu, który stale porusza się po łukach o ciasnym promieniu. Ze względu na brak dziedzictwa, do którego można się odwołać (nie było tradycji kolei wąskotorowej w Krośnicach), gmina przyciąga turystów organizując różnego rodzaju imprezy plenerowe na terenach przyległych do stacji kolejowej. Krośnicka Kolej Wąskotorowa jest typowym przykładem „sztucznej" kolei wąskotorowej, która nie jest zabytkiem, ani środkiem transportu, a jedynie parkiem rozrywki. Wartość projektu wynosiła 12 mln zł.

Eklektyzm kolei wąskotorowych

G. Ritzer zdefiniował współczesne cechy postturystyki m.in. jako wirtualne zwiedzanie bez wychodzenia z domu oraz zadziwiający eklektyzm form architektury i mieszankę stylów, z jakim sprzedaje się turystom atrakcje. Symbolami turystyki dzisiejszych czasów stają się parki „zbiorowej uciechy" takiej jak Disney World, kolorowy i kiczowaty hotel Las Vegas, czy oferujący luksusowe rejsy po Karaibach statek wycieczkowy Princess Cruise Line[24]. Doświadczeniem turysty

24 K. Podemski, *Socjologia*..., s. 95.

są *bezpieczeństwo starych nawyków i ekscytacja zmianą*[25]. Bezpieczeństwo prowadzi do zachowawczości organizatorów turystyki i nierzadko ukrywania lub lekceważenia przy tym autentyczności. D. MacCannell określa charakterystykę tego zjawiska w koncepcji „atrakcji turystycznej": *Naturalne widoki są przerabiane na „jeszcze ładniejsze" parki, tradycyjne święta i ceremonie zostają ubarwione, a zamieszkałe starówki przekształcone w żywe muzea*[26]. Przykłady przytoczone przez MacCannella znajdują pełne potwierdzenie w inwestycji realizowanej na Nadmorskiej Kolei Wąskotorowej.

Poważnym obciążeniem finansowym dla budżetu przedsięwzięcia rewitalizacji kolei była budowa i przebudowa licznych obiektów dworcowych. Na przystankach i stacjach, na których nigdy nie było dworców, postawiono nowe budynki – w Trzęsaczu, Niechorzu-Latarni oraz Śliwinie. Zastosowano przy tym pseudohistoryczny styl architektury dworcowej, w którym – jak można podejrzewać – nowoczesność miała mieszać się ze starodawnością. Sprawia to nieco kłopotliwy odbiór, bo burzy wizję kolejki wąskotorowej jako „wehikułu czasu" przenoszącego podróżnych do epoki pary i węgla. Warto dodać również nagromadzenie ogromnej ilości przypadkowej małej architektury oraz zastosowanie lamp wzorowanych na ulicznych lampach gazowych (które z historią kolejnictwa nie mają nic wspólnego). Przebudowane tory Nadmorskiej Kolei Wąskotorowej wyposażono w perony zbudowane ze współczesnych płyt przystankowych, których nigdy nie stosowano na polskich kolejach wąskotorowych. Niedopatrzeniem czysto kosmetycznym (oraz marnotrawstwem środków) jest tutaj budowa dwóch oddzielnych krawędzi peronowych dla każdego z torów, podczas gdy peron bardziej oddalony od budynku dworca sprawia wrażenie wyspowego. Nieuwaga pasażerów może skutkować bolesnym wypadkiem, gdyż przestrzeń pomiędzy „nieużytkową" krawędzią peronu a stopniami wagonu jest znacznie większa – to jedyna różnica, której statystyczny podróżny nie jest w stanie wychwycić. Niestety ze szkodą dla samej kolejki, nie udało się zrealizować projektu w całości. Winę ponosi m.in. niewłaściwe rozłożenie akcentów w postaci skupienia uwagi na wznoszenie nowych budynków zamiast przeprowadzenia pełnej rewitalizacji infrastruktury istniejącej oraz naprawom pojazdów (nie udało się naprawić żadnego z dwóch parowozów).

Bańki środowiskowe

Istotnym trendem zauważonym przez K. Podemskiego jest opisane przez amerykańskiego historyka kultury Daniela Boorstina zjawisko zamykania turystów

25 E. Cohen, *Towards a Sociology of International Tourism*, „Social Research" 1972, nr 39, s. 166.

26 K. Podemski, *Socjologia*..., s. 49.

w tzw. bańkach środowiskowych[27] (*environmental bubble*). Doskonałym przykładem przytaczanym przez autora *Socjologii podróży* jest przejazd grupy zorganizowanej z przewodnikiem w klimatyzowanym autokarze. Turysta podróżując przez egzotyczny kraj pozostaje w swoim sterylnym, zachodnim mikroświecie, odcięty od brudnej i niewygodnej rzeczywistości. Zamknięcie w bańce podobnie jak wnętrze sieciowego baru szybkiej obsługi jednej z globalnych sieci gwarantuje poczucie bezpieczeństwa. Homogenizuje to przestrzeń turystyczną. Autokary, wnętrza hoteli i restauracji wyglądają dokładnie tak samo zarówno w Hiszpanii, na Dominikanie lub w Chinach.

Niektórzy samorządowcy odpowiedzialni za inwestycje takie jak rewitalizacja Nadmorskiej Kolei Wąskotorowej nieświadomie tworzą bańkę środowiskową. Tabor wąskotorowy zmodernizowany w ramach projektu przyjął formę nieakceptowalną dla większości zarządców tego typu kolei, zwłaszcza tych, którzy stawiają na rozwój swojej marki poprzez odwoływanie się do dziedzictwa kultury technicznej. Podobnie jak większość polskich kolejek o rozstawie szyn mniejszym niż 1435 mm na liniach Nadmorskiej Kolei Wąskotorowej eksploatowano pasażerskie wagony produkcji rumuńskiej oraz liczne wagony „letniaki" (zwane również plenerowymi), przebudowane z wagonów towarowych pod koniec planowej obsługi przez PKP. Te ostatnie cieszą się szczególnym zainteresowaniem podróżnych ze względu na szerokie otwarte przestrzenie w miejsce okien.

W ramach rewitalizacji taboru przez gminę Rewal zdecydowano się na wariant „nowoczesny". Wagony letnie wyposażono w szyby, klimatyzację i ogrzewanie (wraz z agregatami prądotwórczymi do ich zasilania). We wszystkich wagonach zabudowano ponadto toalety z zamkniętym obiegiem, elektroniczny system informacji pasażerskiej (monitory LCD), kasowniki do biletów jednorazowych (które i tak są sprzedawane przez konduktora z kasy fiskalnej) a nawet... punkty dostępu do bezprzewodowej sieci Wi-Fi. Zwłaszcza ten ostatni punkt nie przystaje do kolei wąskotorowej, która swój wizerunek opiera na walorach historycznych i dziedzictwie techniki transportu szynowego. Niezależnie od tego, wskutek inwestycji podróżni toczą się wzdłuż zmodernizowanych dworców w klimatyzowanych wagonach, patrząc w ekrany swoich smartfonów lub tabletów, nieświadomi bycia zamkniętymi w „bańce".

Problem pułapki turystycznej

Erik Cohen zauważył, że człowiek-turysta z zasady *interesuje się przedmiotami, widokami, zwyczajami i kulturami odmiennymi od własnej, właśnie dlatego, ponieważ są odmienne*[28]. Jak twierdzi Czesław Bywalec współczesny konsument,

27 K. Podemski, *Socjologia*..., s. 47.

28 E. Cohen, *Towards*..., s. 165.

nazywany również konsumentem postmodernistycznym, to człowiek – turysta kolekcjonujący wrażenia, opowieści, poszukiwacz zmian, odmienności, człowiek wolny i nieustannie uczący się[29]. U podstaw przekształceń kolei wąskotorowych, parowozowni, składów pociągów w atrakcje turystyczne leżała właśnie odmienność, a nawet obcość (*strangeness*). Parowóz, wagony z drewnianymi siedzeniami, wąski rozstaw szyn, obrotnice i żurawie wodne, dworce kolejowe ze stylowymi wiatami – przyciągały turystów, bo stanowiły odmienność od codzienności[30].

Atrakcje turystyczne bardzo łatwo zmieniają się w pułapki turystyczne. Dzisiaj zapomina się o dziedzictwie, w którego tworzeniu udział miały koleje wąskotorowe, w jego miejscu tworząc Disneyland, po którym kursują bańki środowiskowe ciągnięte przez lokomotywy.

W wielu regionach atrakcyjnych turystycznie można zaobserwować ucieczkę w stronę kiczu, wręcz zastępowanie atrakcji turystycznych „pułapkami turystycznymi" (*tourist trap*[31]). Wydaje się, że poziom merytoryczny oferowanych produktów turystyki kolejowej nie gra znaczącej roli. W obu omawianych przypadkach koleje wąskotorowe przeszły modernizację (rewitalizację) z inicjatywy i ze środków publicznych. Inwestycje prowadzone były przez jednostki samorządu terytorialnego ze wsparciem finansowym Unii Europejskiej.

Podsumowanie

Z punktu widzenia ochrony dziedzictwa kultury technicznej podejście eklektyczne, bez poszanowania dla rzeczywistych walorów historycznych infrastruktury i pojazdów kolejowych, jest nie do zaakceptowania. Trudno ocenić celowość lub przypadkowość takich działań. Niezależnie od tego, wynik pozostawia wiele do życzenia i obnaża słabość współczesnej władzy samorządowej. Na kanwie ochrony zabytków techniki stworzono *theme parks* (parki rozrywki). Czy wobec tego turystyka w Polsce i na świecie staje się parkiem rozrywki z zestawem różnych karuzel i huśtawek, między którymi przeskakują oderwani od rzeczywistości turyści? W języku potocznym przyjęło się nazywać kolej wąskotorową „kolejką", a pociąg tejże – „ciuchcią". Czy pałac w Wilanowie nazywamy „zameczkiem", a katedrę gnieźnieńską „kościółkiem"? „Disneyizacja" odczarowuje obiekty i odziera je z wartości zabytkowej. Sprawia, że wydają się zabawne, stworzone dla rozrywki. Rodzi to niebezpieczeństwo w postaci spadku i tak niskiej świadomości roli transportu kolejowego w gospodarczej historii ludzkości, a przez to poszanowania dla zabytków techniki w ogóle. Kwestią niewyjaśnioną, na którą uwagę

29 C. Bywalec, *Konsumpcja a rozwój gospodarczy i społeczny*, Warszawa 2010, s. 202.

30 J. Urry, *Spojrzenie turysty*, Warszawa 2007, s. 26.

31 Z. Kruczek, *Między atrakcją a pułapką turystyczną*..., s. 4.

zwraca K. Podemski[32], pozostaje wątpliwość, czy *turyści szukają autentyzmu, lecz padają ofiarą manipulacji przemysłu turystycznego*, czy to właśnie *przemysł turystyczny dopasowuje się do ich oczekiwań i otacza turystycznym kokonem*[33].

Wymiar czysto aplikacyjny problemu Disneyizacji turystyki kolejowej widać przy ewaluacji i ocenie przeprowadzonych projektów. Pomimo zainwestowania bardzo dużych sum pieniędzy, nie nastąpiła rewolucja polegająca na gwałtownym wzroście popularności atrakcji. W powszechnym odbiorze widoczne są przede wszystkim kłopoty z rozliczeniem projektu, czy zadłużeniem gminy (w przypadku gminy Rewal i Nadmorskiej Kolei Wąskotorowej). Nie bez znaczenia są również głośne konflikty między samorządem a byłymi i obecnymi operatorami (Krośnicka Kolej Wąskotorowa) spowodowane niewłaściwym przygotowaniem procedury zlecania obsługi ruchu podmiotom zewnętrznym. Jeden i drugi przykład kosztownej modernizacji stanowi niepisaną radę dla pozostałych samorządów i instytucji zajmujących się atrakcjami turystyki kolejowej – niekorzystny klimat powstaje, gdy inwestuje się duże pieniądze w zabytkowe koleje. Powoduje to prosty i zrozumiały wzrost zachowawczości samorządów odpowiedzialnych za pozostałe koleje wąskotorowe.

Tłem dla wniosków płynących z przeprowadzonej analizy są projekty dofinansowane ze środków europejskich. Obydwa to duże projekty infrastrukturalne. Wyzwaniem dla wszystkich bez wyjątku kolei wąskotorowych oraz prawie wszystkich muzeów/skansenów niezależnie od szerokości toru jest przeprowadzenie prac remontowych zakrojonych na szeroką skalę. Mimo poważnego zaangażowania lokalnych społeczności, często nadzwyczaj sprawnego w działaniu kapitału ludzkiego, będzie on niewystarczający do zapewnienia przetrwania torów, pojazdów, a przede wszystkim budynków i budowli. O ile można utyskiwać na niską jakość merytoryczną niektórych polskich atrakcji kolejowo-turystycznych, pomóc powinny odpowiednie działania prowadzone pod auspicjami służb konserwatorskich, z wykorzystaniem wiedzy i umiejętności trzeciego sektora (NGO). Docelowo należałoby nakreślić ramy ogólnopolskiego „Programu", który powinien przyjąć formę Białej Księgi Dziedzictwa Kolejowej Kultury Technicznej, wskazując najcenniejsze obiekty i wyznaczając docelowe kierunki ich zagospodarowania. Najwięcej niepokoju budzi jednak drugi wniosek; nieprzychylny klimat inwestycyjny w połączeniu z nieciągłością i słabością władzy samorządowej w Polsce może na tyle opóźnić realne działania, że kolejnej perspektywy budżetowej rozpoczynającej się w 2020 r. wiele obiektów po prostu nie doczeka.

32 K. Podemski, *Socjologia*..., s. 97.

33 Tamże, s. 97.

Bibliografia:

- Bebenow F., *Turystyka Kolejowa w Polsce*, Poznań 2015
- Bywalec C., *Konsumpcja a rozwój gospodarczy i społeczny*, C.H. Beck, Warszawa 2010
- Ciechański A., *Rozwój i regres sieci kolei przemysłowych w Polsce w latach 1881-2010*, Warszawa 2013
- Cohen E., *Towards a Sociology of International Tourism*, „Social Research" 1972, nr 39
- Kruczek Z., *Między atrakcją a pułapką turystyczną. Dylematy turystyki kulturowej XXI w.*, [w:] *Kultura i turystyka, razem ale jak*, red. A. Stasiak, Łódź 2009
- Kurowska-Ciechańska J., Ciechański A., *Koleje*, Warszawa 2007
- Liska A., Ritzer G., *McDisneyization and Post-Tourism: Complementary Perspective on Contemporary Tourism*, Londyn 1997
- MacCannell D., *Turysta. Nowa teoria klasy próżniaczej*, Warszawa 2002
- Podemski K., *Socjologia podróży*, Poznań 2005
- Ritzer G., *Magiczny świat konsumpcji*, Warszawa 2001
- Stryjakiewicz T., *Adaptacja przestrzenna przemysłu w Polsce w warunkach transformacji*, Poznań 1999
- Swarbrooke J., *The developement and management of visitors attractions*, Oxford 1995
- Urry J., *Spojrzenie turysty*, Warszawa 2007

Filip Bebenow, *Disneyisation* of Railway Tourism in Poland

Railway tourism is a phenomenon existing on the border of technical heritage and a growing interest in tourism as a way of spending free time as such. In Poland this phenomenon has been present for relatively short time. Growing awareness of the elements of heritage - railway lines, buildings, facilities etc. drives the owners of these objects towards utilising them for tourism.

The concepts of railway tourism are undeniably connected with the subject of the 4th Rybnik Conference on the History of Railways. On the one hand they constitute the newest chapter of the history of railways, which have lost their primary functions in favour of tourism; on the other hand they refer to historical qualities of the infrastructure and vehicles which were natural tools for railway tourism.

The case studies presented in the paper comprise the biggest investment in Poland in the last few years, in the sector of railway tourism and railway museology. The analysis refers to two narrow gauge railways identified as representative tourist attractions. They are of much interest for a number of entities on the railway tourist market thanks to their specific pioneering experience in attracting and investing European funds. The article mostly focuses on the concepts of authenticity and artificiality in railway tourism (including falling into so-called tourist-traps), as well as phenomena of infantilizing railway attractions through homogenization of tourist experience. The article touches upon the global problem of the functioning of objects of tourist interest in the so-called post modernity.

Keywords:

Railways, Heritage, Heritage Railways, Narrow gauge, Narrow gauge railways, Rail transport, Transport, Tourism, Transport and tourism

Słowa kluczowe:

Koleje, dziedzictwo, dziedzictwo kolejowe, wąskotorówka, koleje wąskotorowe, transport kolejowy, transport, turystyka, transport i turystyka

EWA MARIA KIDO
(CTI Engineering Co. Ltd. Consulting Engineers; Tokyo City University)

AESTHETICS AND DESIGN OF LOCAL RAILWAY STATIONS IN JAPAN

ESTETYKA I PROJEKTOWANIE REGIONALNYCH STACJI KOLEJOWYCH W JAPONII

Railways in Japan – background

Popularity of railways in Japan

Railways have a considerably long tradition in Japan. First lines were here the objects of national pride and led foundations for the modern country which was born in Meji Period (1868–1912), after a 220-years period of national isolation (*sakoku*) in Edo (1603–1868), and subsequently developed in Taishō (1912–1926), and Shōwa (1926–1989). Comparing the railways in Japan with European countries (e.g., Poland), it is necessary to consider the similarity of total areas and the difference in population's density. The total area of 377,971 km (2014)[1] in Japan is comparable with area of Poland, which is 312,679 km^2 (2015)[2], but Japan has three times more residents – 127,110 million (2015)[3]. In comparison, Poland has a general population of 38,426 million (2016)[4]. Japan's population density measured 340.8 persons per square kilometer in 2015[5], while in Poland the land is less densely populated (123 persons per square kilometer; 2015)[6]. Another characteristic feature is that 73% of the country is covered by mountains and forests, which means less available land for urban development. That also makes construction of railways difficult and costly, because many tunnels and bridges are required. The large population density in Japan is relevant not only in comparison with Poland, but also with other European countries.

1 Statistics Bureau, Ministry of Internal Affairs and Communication, *Statistical Handbook of Japan 2016*, p. 2.

2 http://stat.gov.pl/obszary-tematyczne/ludnosc/ludnosc/powierzchnia-i-ludnosc-w-przekroju-terytorialnym-w-2015-r-,7,12.html, 3.10.2016.

3 Statistics Bureau, Ministry of Internal Affairs and Communication, *Statistical...*, p. 10.

4 http://stat.gov.pl/podstawowe-dane/, 3.10.2016.

5 Ibidem, p.8.

6 http://swaid.stat.gov.pl/Demografia_dashboards/Raporty_predefiniowane/RAP_DBD_DEM_1.aspx, 3.10.2016.

il. 1: Hyūga-shi Station, 2008 r.
(fot. autorka)

Railways have been always popular in Japan. This country was also first to introduce a high-speed train – shinkansen (1964). The rail network consists of 27,166 km (2014)[7] of railway tracks, of which 2,388 km belong to the high-speed network. Poland has 19,837 km of railroads (2014)[8]. The popularity of railways is expressed by the number of passenger-km: in Japan 276.2 billion (2014)[9], and in Poland 14.7 billion *(2012)*[10]. Currently in Japan 69.5%[11] of the domestic passenger transport is by rail. High-speed lines have been continuously extended. Nowadays there are 3,408.3 km (2016)[12] of lines for trains with maximum speed of 320 km/h. In 2016 was opened a connection by shinkansen from Honshū to Hokkaidō.

7 http://world.bymap.org/Railways.html, 3.10.2016.

8 Ibidem.

9 Statistics Bureau, Ministry of Internal Affairs and Communication, *Statistical*..., p. 97.

10 https://jp.knoema.com/WBWDIGDF2015Aug/world-development-indicators-wdi-september-2015?tsId=2011030, 3.10.2016.

11 Statistics Bureau, Ministry of Internal Affairs and Communication, *Statistical*..., p. 96.

12 http://www.nippon.com/ja/features/h00077/, 4.10.2016. Current shinkansen lines include: Tōkaidō (1964): 552.6 km; Sanyō (1972–1975): 644 km; Tōhoku (1982–2010): 713.7 km; Hokkaidō (2016): 148.8 km; Yamagata (1992–1999): 148.6 km; Akita (1997): 127.3 km; Jōetsu (1982): 333.9 km; Hokuriku (1997–2015): 450.4 km, and Kyūshū (2004–2011): 288.9 km.

Japan is also a home to 44 of the world's 50 busiest stations[13] (e.g., 1. Shinjuku – 1,260 million people per year; 2. Shibuya – 1,090; 3. Ikebukuro (Tokyo) – 0,910). Metropolitan stations in Japan are large and crowded, therefore more similar conditions to Polish can be found at local stations.

Beginning of railways in Japan and 3 phases of development

Railway stations were the consequence of modern urbanization and like other new infrastructure appeared in Japan during modernization of the country in Meiji Period (1868–1912), which was about a half century later than in Europe. Their origins can be traced to post-stations (*shuku*)[14], which particularly developed in Edo period, during rule of *shōgun* Ieyasu Tokugawa (1543–1616)[15]. In that time, the existing road network was transformed into system of five main highways (*gokaidō*): Tōkaidō, Nakasendō (Kisokaidō), Kōshūkaidō, Nikkōkaidō and Ōshūkaidō. The first rail connection between Shimbashi and Yokohama (29 km) was opened in 1872. This section was the first part of the Tōkaidō railway connecting Tokyo and Kyoto. At the beginning, the Japanese government hired large number of British engineers who made very big contribution to construction of railroads and stations[16]. According to Aoki[17], early railway development in Japan took place in four stages: (1) construction of the first railway lines around Tokyo and Kyoto, according to plans suggested by foreign engineers (1872–1880); (2) completion of trunk lines (1880–1893); (3) major railway construction (1893–1908) with nationalization of railways in 1906–1907; and (4) light railway construction (1908–1920). At the first stage, railway lines between Tokyo and Yokohama and between Osaka and Kobe were completed, while the whole Tōkaidō trunk line was completed at the second stage. Next stages included

13 https://www.japantoday.com/category/travel/view/the-51-busiest-train-stations-in-the-world-all-but-6-located-in-japan, 3.10.2016.

14 *Shuku* (jap. post-station) – were established at equal distances on major highways. At that time traveling was mainly on foot, with exception of wealthy travelers who used palanquins (*kago*) and horses, which they changed at each station. Post-stations consisted of the central building – *tonya*, which provided the services of changing horses and also functioned as a checkpoint for travelers and goods, and as a post office. In other buildings were located inns of various grades, food stalls, taverns, shops, and public baths.

15 J. Traganou, *The Tokaido Road: Traveling and Representation in Edo and Meiji Japan*, London 2004, p. 21. For example, on the Tōkaidō Line, although there have been some deviations related to the mountainous typography, many post-stations were included into new railroad.

16 E. Aoki, *Dawn of Japanese Railways*, "Japanese Railway & Transport Review" 1994, No. 2, p. 30.

17 E. Aoki, *Socio-economic Transport Geography in Japan*, "Geographical Review of Japan" 1994, Ser. B, Vol. 61, No. 1, p. 28.

il. 2: Kōchi Station, 2009 r.
(fot. autorka)

extensions of the Tōkaidō along Pacific coast and the Tohōku line from Tokyo to Aomori, and Sanyō line from Kōbe to Kyūshū. Railways were planned as a part of modern city planning, which was based on the new planning laws: Tokyo City Improvement Ordinance (*Tōkyō shiku kaisei jōrei*; 1888) and City Planning Law (*Toshi keikaku-hō*; 1919). At the beginning government financed European and American engineers and construction of railroads and stations but later also private railways were established. They expanded largely local commuter routes and had an important influence on the patterns of urban growth[18].

First stations built by government, due to the lack of funds, were modest wooden buildings with Western-style details, such as gable roofs, arches at the entrances, and porches[19]. Only exceptionally more important stations were built of brick with impressive clock towers, such as the 1st Osaka Station (1874) and the 1st Kyōto Station (1877). After Sino-Japanese War (1894–95), in the 2nd phase of modernization, more stations were designed by Japanese architects. In 1898

18 A. Sorensen, *The Making of Urban Japan: Cities and Planning from Edo to the Twenty First Century*, London 2004, p. 140.

19 K. Ito, M. Chiba, *Railway Stations and Local Communities in Japan*, "Japan Railway and Transport Review" 2001, No. 28, p. 5.

il. 3: Asahikawa Station, 2011 r.
(fot. autorka)

the government established design standards – *Tetsudō Kōji Sekkei Sankō Zumen* (Reference Plans for station Design), which included Western style design elements[20]. Majority of stations designed by Japanese architects, such as Sapporo Station (1908), the 2nd Hakata Station (1909) and Manseibashi Station (1911), were in Neo-Renaissance style. The 2nd Mojikō Station (1914) in Kitakyūshū designed by German architect Hermann Rumschöttel has been preserved as an example of early station buildings based on Western archetypes.

Western-style station buildings throughout the country prevailed in Meiji, until the beginning of Taishō. Buildings featured gable roofs, half-timber structures and dome windows (e.g., Ōita Station, 1911; 2nd Nikkō Station, 1912). Nikkō Station (renovated in 2009) was built by Frank Lloyd Wright as a two-story wooden building in Neo-Renaissance style. Some suburban stations were later influenced by the Arts and Crafts and Bauhaus (e.g., 2nd Kamakura Station, 1916; Odawara Station, 1920). Typical features of early stations, which were low-profile comparing with Europeans, were wooden, often traditional structures in relatively small size, with restrained decoration. Clock towers and train sheds were not popular.

20 Ibidem.

In Taishō there was a strong reassessment towards Japanese culture. Therefore some stations, such as the 2nd Taisha Station (1924), were designed in traditional Japanese style.

Regarding station design, three phases can be distinguished in Japan. The 1st phase between 1870 and 1945 brought the first railroads and stations with functional design. During this stage, the 1st wave of suburban stations took place in early 1900's. Private railways took lead in connecting urban centers with suburban developments. Design, particularly in 1900–23 was influenced by the Arts & Crafts and Bauhaus[21]. Private railways, such as the Den-en Toshi Company[22] inspired by British "garden cities", developed large areas of suburban Tokyo and Yokohama. This phase was also characterized by the introduction of new technologies influenced by Modernism in 1923–34, and by construction of first subways since 1927. First station building with shops and restaurants was Umeda Station in Kansai, built in 1920 by the private Hankyū Railway. In Kantō region, Tobu Railway's station building in Asakusa was first and the largest (nine stories), and had a department store[23].

The 2nd phase, which begun before the WWII and continued until 1970's, resulted in many standardized stations after the war. The traditional uncontrolled downtown areas – *shitamachi*[24] reappeared again and few historical buildings were reconstructed. In 1949 were established Japan National Railways (JNR; *Nihon Kokuyū Tetsudō*), which existed until the privatization in 1987. The breaking-through change was the introduction of shops and restaurants at the station that led to development of large metropolitan complexes. Japan was intensely developing and rapid economic growth continued until 1973. During 1970's the rail-based suburbanization flourished and influenced the pattern of urbanization. Communities living along the line – "*ensen*"[25] identified themselves with the railway. Typical pattern of the private commuter line was that the rail operator built a large department store integrated with passenger facilities at the city center terminal, near JNR terminals, and a large amusement park, zoo, spa or hotel at the rural end of the line[26]. One of the reasons of suburbanization was also the

21 Ibidem, p. 11.

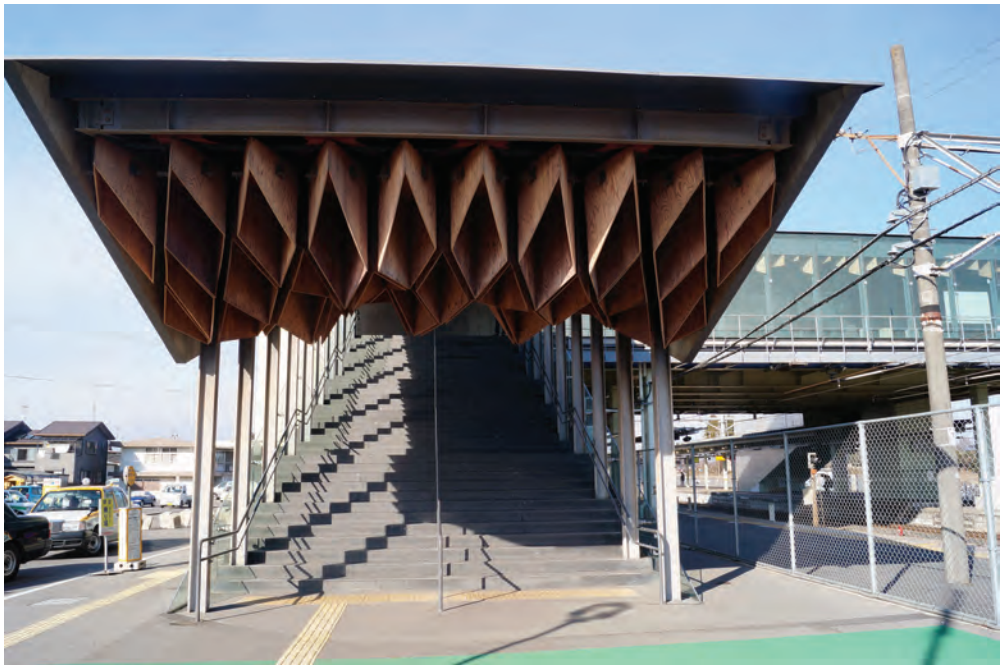
22 Later evolved into to Tokyū Corporation.

23 K. Andō, *Japan's Railway Stations*, "Japan Railway & Transport Review" 2010, No. 56, p. 28.

24 *Shitamachi* (jap. lower parts of town) – downtown, the center of Edo – crowded areas of chaotic neighborhoods with small residences, shops and places for entertainment forming the most symbolic urban landscape in Tokyo. In contrast to Yamanote (jap. mountain's hand) – hilly and suburban. The distinction also includes two different characteristics of these parts of Tokyo and their function.

25 *Ensen* (jap. along the railway line) – communities in Japan living along the railway lines.

26 A. Sorensen, *The Making of Urban Japan*..., p. 252.



il. 4: Hōshakuji Station, 2008 r.
(fot. autorka)

development of the through operations between subways and private railways. During 1955–1970 station design became standardized. Station surroundings were largely shaped by *shōtengai*[27] – station-front shopping districts, and by underground shopping malls. An important challenge was the introduction of shinkansen in 1964.

The 3rd phase took place since 1971, continued until "station renaissance" in 1990's, and brought new the tasks for stations. The revision of the Building Standard Law (*Kenchiku kijun-hō*) in 1970 permitted an abolition of the height limit to 30 m in urban areas of mixed use. Another important change was the revision of the JNR Law in 1971. It allowed construction and management of shops, restaurants, offices and hotels inside JNR stations. Flexibility in laws was the reason for the development of the 1st wave of station complexes with economic design (e.g., Hiratsuka, 1973; Yokohama, 1980). Since 1980's, the environmental awareness and the need of community planning were growing – which was reflected in the design of some local stations. JNR was privatized in 1987 and divided into six JRs. The rail network belonged to JR and private companies. Japan Railway Construction, Transport and Technology Agency (JRTT; *Tetsudō kensetsu unyu*

27 K. Ito, M. Chiba, *Railway Stations and Local Communities*..., p. 195. *Shōtengai* (jap. shopping street) – means a lively street with shops, restaurants, bars and entertainment establishments in front of the station, which is still popular in Japan.

il. 5: Onagawa Station, 2015 r.
(fot. autorka)

shisetsu seibi shien kikō) became the owner of tracks used by JRs. Since the privatization, JRs have been developing strategies to attract passengers and consumers, and working towards better station design.

In 1971–1990's, due to transportation and social developments, local stations have undergone changes. Design based on local motifs and considering landscape and symbolic association has been inspired by the Post-Modernisms, e.g., Keihan Ūji Station (1995) designed by Hiroyuki Wakabayashi (Hiroyuki Wakabayashi Architecture Research Institute) and Yufuin Station (1990) designed by Arata Isozaki (Arata Isozaki & Associates)[28]. Since 1987, stations designed on the basis of the public-private initiative had usually shops and public facilities, such as local offices, galleries, and spas[29]. Railway operators understood that station is an important gateway to the local city, as well as for the residents to the outside world. One of the examples was Iwaki-Hanawa (1994) designed by Kuniaki Ito (*Kuniaki Ito Architect* & Associates). The station housing library, tea-room and gallery has its design inspired by the surrounding, traditional architecture and

28 M. Takeyama (ed.), *Transportation Facilities. New Concepts in Architecture & Design*, Tokyo 1977, pp. 102, 126.

29 K. Tsuchihashi, *Eki no shinkaron (Evolution theory of train stations)*, "Contemporary Architecture" 2003, Vol 57, No. 3, p. 85.

il. 6: Hitachi Station, 2011 r.
(fot. autorka)

craft. During the 2nd wave of station complexes (1986–1990), more sophisticated buildings were the result of privatization of JNR and the bubble economy[30]. Large autonomous stations played transportation and urban functions. The first station of a new generation was Kyōto, designed by Hiroshi Hara (Hiroshi Hara + Atelier Φ). The opening of Kyoto Station in 1997 was a turning point for station design. It generated the discussion on the need for the meaningful design. Another factor for the future development was the revision of City Planning Law in 1992, which introduced a new type of zone – exclusive high-rise residential district. It became the base for the urban renewal in the downtown areas. Since 1990's, railway companies undertook new policies aimed for the improvement of railway stations under the overall heading of "station renaissance".

Aesthetics of railway stations

Aesthetics, which relates to the beauty of objects, is not only limited to purely visual qualities based on the established principles of formal analysis, such as size, shape, texture, color, etc. – but it also includes more subjective aspects, such as visual and mental impressions, context, invention of structural form, and

30 "Bubble economy" – a phenomenon of spiraling upward land and stock prices since 1986. Japan enjoyed tremendous growth but the bubble burst at the beginning of the 1990s. Since then Japanese economy plunged into recession.

il. 7: Hachinohe Station, 2002 r.
(fot. autorka)

sense of place[31]. Aesthetics depends on the relation between form, function and beauty. Railroad stations were invented for the travel and they always had to fulfill a number of purposes, including its main transportation function. Station design, which was a completely new task for the 19th century engineers, required new architectural form[32]. In the past, the European train depots reflected qualities of architectural styles, and later became standardized, until a recent revival when station buildings again become structurally, formally and functionally innovative.

Aesthetics of railways can be defined as the balance between the exterior and interior of a station, and between building architecture, engineering structure and transportation function – in consideration of its planning, layout, details and context. Other station functions need to be clearly distinguished from transportation. Station needs also to be seen in a broad sense – as a combination of hall, concourses and platforms and as a building with various facilities, with engineering structures, overhead lines, electrical facilities and trains. Aesthetic factors include such visual qualities as space, light, scale and details. It also embraces the landmarks, brand design of the operator, public art, commercial activity, and

31 A. Holgate, *Aesthetics of Built Form*, New York 1992, pp. 1, 42, 87.
32 C. Meeks, *The Railroad Station*, New York 1956, pp. 39, 90.

advertising[33]. Currently the railway companies implement aesthetics – through their policies, including amenity improvement programs, and new concepts of corporate design.

"Station renaissance" and the current trends in station design in Japan

Since 1980's, after years of neglect, the railways in Europe began recuperating their previous glory, particularly due to the development of high-speed trains that required modern stations. Railway architecture has been experiencing "station renaissance"[34]. New trend promoted by railway operators to enliven railways included a wide range of activities and policies related not only to new lines and stations, but also to their refurbishments. The aim was to promote a new image of the station, of the travel by rail, and of the operators themselves.

In Japan, "station renaissance" promoted since 1990's, included such tasks as: refurbishment of existing major terminal stations, construction of new urban stations, remodeling and opening of new retail venues. Since 2000, rail companies focused on improving stations and transforming them into barrier-free and earthquake-proof. JR, after completion of this task and in the view of social changes accompanied by the high standards expected from the railways, concentrated on "*machi-zukuri*"[35] planning in cooperation with local communities and joint projects [36]. Along with these policies, three types of stations developed, that are distinguished by their spatial configurations and their function[37]. Metropolitan stations, such as Osaka (2011), Hakata (2011), and Tokyo (2013), have been transformed into "*station-cities*" – large block-type multifunctional buildings. The fusion of "station" and "city" did not imply the historical aspects of city formation process, nor its social role, but emphasized a wide range of performed functions. Nowadays, stations everywhere became more complex and fulfill more than one functional role, for example through the integration

33 E.M. Kido, *Tetsudō keikan dezain oyobi keitai to no kinō to bi to no kanren-sei (Aesthetic of railways and the relation between form, function and beauty)*, "Japan Railway Engineers' Association" (JREA) 2005, Vol. 48, No. 11, p. 31227.

34 M. Thorne (ed), *Modern Trains and Splendid Stations: Architecture, Design, and Rail Travel for the Twenty-First Century*, Chicago 2001, p. 15.

35 *Machi-zukuri* (jap. town planning) – a community-based planning that involves public participation – it became popular since 1980's and developed in 1990's. After the amendments of the City Planning Law of 1999 and 2000, which granted planning authority to the local governments, *machi-zukuri* ordinaces (District Plan, Land Use Control and Historical Protection) became legally effective.

36 A. Sorensen, *The Making of Urban...*, p. 268.

37 E.M. Kido, *New large urban and regional railway stations reflecting new age*, [in:] *World Engineering Conference and Convention 2015 Abstract Book*, Kyoto 2015, p.168 (summery), CD-ROM PS 5-1-5 (full paper), p.1.

il. 8: Shin-Aomori Station, 2010 r.
(fot. autorka)

with the retail they serve as "*station convenience stores*"[38], but in Japan they play multiply roles including governmental and administrative. Another group involves "*station-towers*" – which are characterized by high-rise buildings, such as Nagoya (2000) and Shibuya (Hikarie, 2012). That type is popular in urban centers with limited space for new developments. The third type – "*station-gates*" – developed for regional transport facilities accompanying the growth of cities. Usually local "*station-gates*" are smaller in size and serve fewer passengers than metropolitan; therefore they can be more relevant in comparison with Polish stations.

Characteristics of regional "station-gates"

Railway stations in regional cities – "*station-gates*", serving as gateways and suiting local communities, have been built both on conventional and on shinkansen lines[39]. Such stations financed by the public-private sector have been influenced by the "*machi-zukuri*" planning. Design emphasizes their roles, explores their commercial side and strengthens their public nature. It reflects also the operators' policy to establish strong and distinguished brand design.

38 J. Ross, *Railway Stations: Planning, Design and Management*, Oxford 2000, p. 244.

39 E.M. Kido, *Stations for People – Important Factors in Station Design*, "IABSE Symposium Madrid 2014 Report" 2014, p. 850.

Conventional local stations

There are many examples of meaningful stations that serve as gates to their towns, e.g.: Yabuki (1995; arch. Izumi Shibata), Hitachi-no Ushiku (1998; arch. Masaya Fujimoto), Akatsuka (1999), Saitama Shintoshin (2001; arch. Edward Suzuki), Hyūga-shi (2008; arch. Hiroshi Naitō), Ryūō (2008; arch. Tadao Andō), Hōshakuji (2008; arch. Kengō Kuma), Kōchi (2009; arch. Hiroshi Naitō), Iwamizawa (2009; arch. Hiroshi Nishimura), Asahikawa (2011; arch. Hiroshi Naitō), Hitachi (2011; arch. Kazuyo Sejima), Sawara (2011; JR East Design Corporation), Jōshū-Tomioka (2014; arch. Makoto Takei, Chie Nabeshima), Takaosan-guchi (2015; arch. Kengō Kuma), Onagawa (2015; arch. Shigeru Ban), and Shin-Hakushima (2015; arch. Kazuhiro Kojima, Kazuko Akamatsu). The aesthetic design of local stations is founded on images based on locality, on landscape considerations, innovative structure, and outstanding shape due to symbolism. Stations are also exploring convenience and functionality. Some critics acknowledge their innovative design as "*stations with special features*"[40].

Local materials, particularly wood, have been examined by architect Hiroshi Naitō (Naitō Architect & Associates) at the Hyūga-shi Station, which is operated by JR Kyushu. The design pays also attention to structure. At the regional stations local wood has been often used for various unique structures. In case of the Hyūga-shi, a hybrid structure is based on steel frames fitted with laminated wood, which was made of locally produced cedar (*sugi*)[41]. The structure covers entirely space of the main terminal, which is 110 m long and 18 m wide, with glass curtain walls. Glass plays an important role at many modern stations. The platforms under the roof are located on the 2nd floor. Because the wood has been also adopted at the plaza, the borderline between the building and its surrounding is fluid. Design makes an impression of a "*total design*" (**il. 1**). The station – convenient and aesthetic, bright and spacious, exposing local materials – plays the role of the local landmark. Hyūga-shi Station received the "Brunel Award"[42] in 2008 for its unique architectural design.

40 "Japan Railway & Transport Review" 2013, No. 62, p.4.

41 S. Higuchi, *Samazamana kadai wo kuria shita jibasan sugi kōzō-mura no ekisha (Various issues of the structure of local station building made of locally grown cedar wood)*, Nikkei Architecture 2008, No.12, p. 16.

42 The Brunel Awards International Railway Competition was established in 1985 in the UK by the Watford Conference of European Railway Architects and Designers to commemorate the 150th anniversary of the Great Western Railway (GWR) and has held approx. once in three years. It honors the world-famous British engineer Isambard Kingdom Brunel (1806–1859) who among other works designed the Paddington Station in London. The aim is to promote aesthetic quality of railway architecture, rolling stock, graphic art and corporate design. In 2014, five Japanese stations received award: Tokyo Station-City (2012), Hitachi (2011), Jōshū-Tomioka (2014), Nakamura (2010), and revitalized viaduct at former Manseibashi Station (2013).

il. 9: Shin-Minamata Station, 2011 r.
(fot. autorka)

Local wood has also become an important feature of two other stations designed by Naitō – Kōchi and Asahikawa. Kōchi Station is operated by JR Shikoku. The form of the station has been composed of a huge arched roof, the "Kujira Dome", built of steel and laminated wood (**il. 2**). It covers the platform and the hall that is 38.5 m wide and 60 m long. Aesthetic features of Kōchi include an expressive structure and local material. The hall and the platforms under the roof have been unified according to "*total design*". Shops and facilities are convenient for local people and visitors. This distinguished "*station-gate*", serving as a landmark, was awarded in 2009 with the "Grand Prix" of the Association of Railway Architects (ARA)[43]. Asahikawa Station in Hokkaidō is operated by JR Hokkaidō. As a part of the urban development project – "Kita Saito Asahikawa", it has been subject of planning and design by JR and local government. The building with unified design and transparent curtain walls has been conceived in harmony with natural surroundings, by providing the view and access to the Chūbetsu River (**il. 3**). The concept was to compose "*a station with a river*"[44]. The river and the park can be directly accessed through the free passage. Local cedar has been used for

43 Association of Railway Architects (ARA; *Tetsudō Kenchiku Kyōkai*) is annually recognizing special achievements in the following areas: "Architectural Work" and "Monograph and Achievement".

44 A. Nishimaki (ed.), *Asahikawa Station*, "The Japan Architect" 2013, No. 88, p. 47.

il. 10: Itoigawa Station, 2015 r.
(fot. autorka)

windows, railings, benches and various finishes. Attention has been put also on structural design. The roof is composed of parallel chord trusses. The supporting columns at the platform resemble elicit trees. The station has also commercial and urban functions that include shops, restaurants and gallery. The project was awarded for its unique design in 2012 with the "Grand Prix" of ARA.

The advantages of wood and stone have been examined at the Hōshakuji Station, designed by Kengō Kuma (Kengō Kuma & Architects) and JR East Design Corporation. Its role was to connect the east and west sides of the town. The station gives an access to the "Chokkura Plaza", also designed by Kuma. At the preserved warehouse constructed of *ōya ishi* stone, the architect transformed the "pores" which occur in this stone into a new structural system, in which steel frame and *ōya ishi* are combined diagonally. The idea of diagonal elements was extended into a station building, where the design focused on the ceiling (**il. 4**). For the structure of the station a wood was used instead of stone. There are approximately 1,500 diamonds in total that in plan share the same size and proportion[45]. The concept of the "*station-gate*" was to restore the community by meaningful design related to the locality. Through the use of local materials,

45 http://www.architectural-review.com/today/canopy-at-hoshakuji-station-by-kengo-kuma-and-associates-takanezawa-machi-toghigi-japan/8601294.fullarticle, 30.11.2013.

the station was connected to the landscape of rice fields and wooden houses in Takanezawa. The project received the "Brunel Award" in 2008.

At local stations structural materials have a big impact on the overall aesthetics. Onagawa is an example of a totally wooden station. Designed by Shigeru Ban (Shigeru Ban Architects) it was built in a coastal town of Onagawa-chō, at the disaster stricken areas of Miyagi Prefecture. Ban is well-known for his minimalist architecture based on innovative and natural materials such as wood and paper. The three-story station facility has a viewing deck, community center and the "Hot Spring Yupoppo". As a symbol of the victims and the rebuilding efforts, the design of the roof is based on an image of a "*bird soaring towards a better future*"[46]. Bright and visually light wooden structure gives the station modern image and the quality of a local landmark (**il. 5**).

Original structures that distinguish local stations have been also realized with the use of steel and concrete. At the Ryūō Station operated by JR East, the building consists of geometrical volumes; each is assigned to different function. The station designed by Tadao Andō (Tadao Andō Architects & Associates) has been developed around the corridor connecting two sides of the railroad. It also embraces the surrounding landscape through two circular squares. The beauty of the building arises from the composition of geometrical volumes intersecting at various angles. The edges of concrete walls are emphasized by daylight and by special lighting. Glass elevation permits the view of Mt. Fuji. The station with unified design has become a symbol for a new city. At the Iwamizawa Station in Hokkaidō, designed by Hiroshi Nishimura (Workvisions Architects Office), the exterior and interior walls are based on RC structure.The curtain wall is combined of local brick, re-used railroad rails and glass, giving the station familiar appearance. The concept of Hitachi Station designed by Kazuyo Sejima (SANAA) is based on glass of the walkway's curtain walls with sash-less windows that produces an impression of an endless transparency[47] (**il. 6**). Jōshū-Tomioka Station designed by Makoto Takei and Chie Nabeshima (TNA) in brick and steel, reinterprets the surrounding architecture of brick and timber frame[48]. It links the station with local industrial heritage. The main element is a big roof, which marks the "*gate*" to Tomioka. Some stations relating to its surrounding resemble traditional architecture, like Sawara Station designed by JR East Design Corporation, located in historical merchant town.

46 N. Aono, J. (ed. A. Sakamoto), *Gendai kenchiku wo mini ikō (Travel guide for Japanese modern architecture lovers)*, "Casa Brutus" 2015, Vol. 189, No.12, p. 98.

47 Ibidem.

48 Ibidem.

il. 11: Kurobe-Unazuki Onsen, 2005 r.
(fot. autorka)

New Shinkansen stations

The style of shinkansen stations was changing according to time and particular line. Early stations were typical, functionally oriented and more meaningful facilities were built later, on Akita Shinkansen (Tazawako, 1997), on Yamagata Shinkansen (Shinjō, 1999), and on the extension of Tōhoku Shinkansen (Hachinohe, 2002, Shin-Aomori, 2010). "*Migaku*"[49], the goal of JR East policies[50], which aims to improve through service quality – enhancing rail transportation network – is in line with launching new operations. Further construction of new lines resulted in some interesting stations on the Kyūshū Shinkansen (2011), Hokuriku (2015) and Hokkaidō (2016). Bringing of shinkansen to the local areas has been very crucial for the economic growth therefore the role of stations was to mark these important gateways. New projects in the "station renaissance" era were closely related to the neighborhood developments undertaken by the government and local municipalities. According to Tsuchihashi[51], such stations have been characterized by two techniques: (1) construction of a free-corridor (*jiyū tsūro*) connecting both sides of the station in order to prevent local areas being dissected by

49 *Migaku* (jap. improve) – service quality reforms, one of key-words of the "JR East 2020 Vision – idomu" plan.

50 http://www.jreast.co.jp/e/investor/everonward/pdf/01.pdf, 6.10.2016.

51 K. Tsuchihashi, *Eki no shinkaron*..., p. 84.

il. 12: Kanazawa Station, 2011 r.
(fot. autorka)

the tracks, and (2) provision of facilities, such as meeting halls, civic plazas, local products museum, to reflect character of the local community, and to attract local residents. Stations have been elevated, with the exception of the "mini-shinkansens" – Yamagata and Akita that are using conventional tracks. The halls and other facilities have been located under the tracks. Usually only minimum land has been bought from public funds and the boundary of the stations had to be within the viaduct walls. As a result it was difficult to design stations with particular individuality[52]. But they are in state-of-art in the sense of technology. They have many amenities for the passengers, including barrier-free access (elevators and escalators), and free clean toilets.

Within the design, a priority was put on station building leaving usually platforms behind. Hachinohe Station (2002) is one of few exceptions. The station operated by JR East was designed by Shinichi Okada (*Okada* Architect & Associates). It has achieved a unique spatial composition in response to local conditions and the need to have an over-track facility. The characteristic features are the platforms integrated with the concourse, and a structurally innovative roof above. As Tsuchihashi[53] pointed out, platforms and concourses at this station make similar impression as the satellites and a lobby of an airport, which seems reasonable

52 K. Andō, *Japan's Railway Stations*..., p. 34.
53 K. Tsuchihashi, *Eki no shinkaron*..., p. 89.

il. 13: Toyama Station, 2005 r.
(fot. autorka)

because shinkansen stations are regarded as more important travel bases than conventional ones and applied fitting could reflect their status. In Hachinohe has been achieved a visual connection between station hall and platforms – tracks located on the 1st floor are visible from the concourse on the 2nd floor (**il. 7**). The 300 m long shelter, shaped like an elliptic cylinder, creates a unique, continuous space. Station building, with its design influenced by the town's festival culture and surrounding nature, combined with "Metz Hotel", contains also a library and other public facilities. It serves as a "*gate*" for the region of the northern Tōhoku.

Another station on Tōhoku Shinkansen, conceived with thoughts about structural design and related to its surrounding, is Shin-Aomori (2010). It was designed by the Japan Railway Construction and Transport and Technology Agency (JRRT). The concept reflects on time-span "*from the Jōmon to the future*"[54]. The appearance of the building is reminiscent of the Jōmon Period (a settlement of which has been excavated in Aomori), while the central part with glass curtain wall that offers the view of the town, represents the "*future*" (**il. 8**). The white steel columns at the platforms have more delicate form than usually. Local wood has been used extensively for the interior design. Shin-Aomori Station serving as

54 Seibi-bu kenchiku-ka, *Shinkansen-eki no dezain – chīki no shinboru to shite, shinkansen-eki no dezain tetsudō un'yu kikōda yori* (*Design of shinkansen stations, as a symbol of the region*), JRTT 2011, No. 31, p. 6.

a "*gate*" has also other services (tourist information), shops, and offices of the prefectural government.

The stations on the Kyūshū Shinkansen have been designed according to one functional standard scheme – station halls have been organized on the 1st floor and elevated platforms on the 2nd. Toilets have been located at the center of the hall, between escalators leading to the platforms. The artworks have been installed on the wall in front of the electronic ticket gates. In spite of this general rule, each station has its own design concept influenced by local materials (e.g., wood), culture and surrounding (e.g., colors). Particularly distinguished stations are: Shin-Tosu, Shin-Tamana, Kumamoto, Shin-Minamata, and Kagoshima-Chūō (renovated in 2014). The concept is reflected in particular images selected as the design motifs (e.g., the magpie bird at the Shin-Tosu Station). Its colors (white, black, blue) form the main color scheme[55]. The steel structure of the platform roof looks light but is lacking expressive design. Much attention was devoted to the station squares, with particularly interesting at Kumamoto. Shin-Minamata Station (2011) operated by JR Kyūshū was designed by Makoto Sei Watanabe (Makoto Sei Watanabe Architects). The concept of a "*movement*" has been reflected at the elevation, where the roof and the walls consist of rectangular pieces which look like being frozen in their movement (**il. 9**). The various elements running parallel to each other, but with different angles, reflect differently light, imitate the movement like the sunlight on the waves of the Yatsushiro Sea. The platform design has been connected to building design through similar materials (wood, glass). Station coordinated with the plaza underlines its function of the "*station-gate*" to the Minamata.

Shinkansen stations on the Hokuriku line were intended to play important roles for their regions, therefore their design reflected strongly regional characteristics. The Nagano Shinkansen (between Takasaki and Nagano), which was built in 1997, was extended in 2015 to Kanazawa, as the Hokuriku Shinkansen, which is jointly operated by JR East and JR West. Except of Kanazawa Station (2005), which was built earlier as a very exceptional building, Nagano and Toyama that were rebuilt, other stations (Īyama, Jōetsumyōkō, Itoigawa, Kurobe-Unazuki-Onsen, and Shin-Takaoka) have become completely new facilities. The design for each station has been selected from several alternative proposals. The aim was to conceive meaningful "*station-gates*", which could introduce the region to the wider community. Their design concepts have been exploring local history, architecture, tradition and nature from which were delivered particular motifs and colors[56]. Nagano Station has a new entrance – Zenkōji-guchi – which design has been inspired by the architecture of the famous Zenkōji Temple.

55 Ibidem, p. 7.

56 Ibidem, pp. 8, 9.

il. 14: Shin-Hakodate-Hokuto Station, 2016 r.
(fot. autorka)

At the Īyama Station, according to the concept of a "*peaceful station*"[57], large glass curtain wall allows for a close contact with the beautiful surrounding. The design approach similar at all stations includes the utilization of local wood, traditional art (e.g. artworks at the Jōetsumyōkō Station), and techniques, as well as inspirations by a tradition, such as *washi*[58], which have been used for the interior design. Facilities for tourists and for local residents, shops selling local products advertise and serve the region. At the Itoigawa Station designed as a "*symbolic station*"[59], the motifs of the Japan Sea, Northern Alps, local jade stone and the "Itoigawa Geopark", have all been used to reflect the concept. On the southern façade there is a large gate made of brick, which is a remainder of the former station (**il. 10**), and inside the exhibition introducing a historic train. The history and tradition are explored at other stations. At the Shin-Takaoka designed as a "*fusion of tradition, technology, and nature with the modernity*"[60], the tradition was reflected by the monument of the samurai helmet *kabuto* displayed at the hall, and by the landscaping based on the Japanese garden. At the Kurobe-Unazuki Onsen, a station plaza has a large rock garden inspired by Zen (**il. 11**).

57 Ibidem, p. 8.

58 *Washi* (jap. Japanese paper) – has a characteristic rough texture, which image has been used for the wall finish.

59 Ibidem.

60 Ibidem, p. 9.

il. 15: Okutsugaru-Imabetsu Station, 2016 r.
(fot. autorka)

While the buildings of the majority of stations are based on standard design, the most outstanding is Kanazawa Station. Kanazawa is a historical city; therefore the station here was redeveloped as a "*station reflecting the city*"[61]. A characteristic structure – large wooden "Tsuzumi Gate" (**il. 12**) – resembling a traditional Japanese drum is leading to the gigantic steel-glass roofing – the "Motenashi Dome" (2005). Regarding the design of platforms and roofing, they are typical structures with all the installations exposed; only at the Kanazawa and Toyama (**il. 13**) the supporting columns have been more originally shaped.

The stations on the newest Hokkaidō Shinkansen, which is an extension of the Tōhoku Shinkansen, show also aesthetic considerations. In 2016, three stations have been completed: Okutsugaru-Imabetsu, Kikonai, and Shin-Hakodate-Hokuto. At the last one, like in Hachinohe, there is a rare in Japan visual connection between platforms and station hall. The design has been unified throughout the station – similar structural columns have been applied at the building and at the platforms. A glass curtain wall offers a great view on the surrounding landscape (**il. 14**). The aesthetic design of the other two stations, has been reflected in colors of automatic doors and columns (Kikonai), and in the artwork and the colors used for the maintenance doors resembling the tradition of a local festival

61 Ibidem.

"Arauma matsuri" (in Okutsugaru-Imabetsu; **il. 15**)[62]. The architecture of station buildings is inspired by the region (e.g., Okutsugaru-Imabetsu has its arch-form inspired by the Seikan Tunnel). Station halls have a standard layout, with the stairs and escalators on both sides and toilet in the middle. As a common feature, local wood has been applied, with particularly interesting wooden ceiling at the Kikonai and Hakodate station halls. Facilities (e.g., cultural center at Hakodate), connect the stations to the local communities. The newest stations though do not display a stunning architecture, they reflect the aesthetics achieved with limited budget.

Conclusion

In last twenty five years, as a result of "station renaissance" policies, railway stations in Japan have been transformed from standard facilities into modern multifunctional transportations hubs. These facilities are characterized by extreme cleanness, free toilets and other amenities, modern technologies applied for the automatic doors, the purchase of tickets and information. Rail operators realizing their policies have led foundations for the new image of railways and a new brand design of JR and private companies. The planning and design have been coordinated with local administrations in order to provide facilities for local residents. Railway stations became a central part of urban development projects, and being such, they obtained interesting and distinguished forms. Such stations represent their regions. New type of train depots – "*station-gates*" – acquired new roles and new visual images, becoming distinguished institutions introducing the regions, and the representative buildings. Aesthetics of these stations has been achieved by various methods – at some by using innovative structures and original forms, and at many others – by applying stylistics based on details and design motifs associated with the region.

Local stations, which have been built on conventional lines, have been often designed by architects outside rail companies. These stations have received often original forms resulting from original structures, focusing on local features (materials, colors, motifs, historical references, etc.), and harmonized with surrounding. Stations have been also designed in accordance with the demands from local communities and addressed to tourist visiting regional cities in Japan. Another group of regional stations are shinkansen stations. They have been often based on standard layouts, elevated and adjusted for the high-speed trains. Similarly to conventional station design, it has been based on local motifs related to culture and art, conceived to serve local communities and prepared to welcome growing number of foreign tourists. Stations are equipped with shops selling

62 http://hokkaido-shinkansen.com/sp/station/, 6.10.2016.

local goods and with Tourist Information Centers. "*Station-gates*" – thoroughly planned and designed, are the splendid gateways to the regions and to the local cities in every aspect. Japanese regional stations can be a valuable example for European ones, regarding the scope of their function, arrangement of facilities, and considering the overall relevance of locality in their design.

Bibliography/Bibliografia:

- Andō K., *Japan's Railway Stations*, "Japan Railway & Transport Review" 2010, No. 56
- Aoki E., *Dawn of Japanese Railways*, "Japanese Railway & Transport Review" 1994, No. 2
- Idem, *Socio-economic Transport Geography in Japan*, "Geographical Review of Japan" 1994, Ser. B, Vol. 61, No. 1
- Aono M., J. (ed. A. Sakamoto), *Gendai kenchiku wo mini ikō (Travel guide for Japanese modern architecture lovers)*, "Casa Brutus" 2015, Vol. 189, No.12
- Higuchi S., *Samazamana kadai wo kuria shita jibasan sugi kōzō-mura no ekisha (Various issues of the structure of local station building made of locally grown cedar wood)*, Nikkei Architecture 2008, No.12
- Holgate A., *Aesthetics of Built Form*, New York 1992
- http://hokkaido-shinkansen.com/sp/station/, 6.10.2016
- http://stat.gov.pl/obszary-tematyczne/ludnosc/ludnosc/powierzchnia-i-ludnosc-w-przekroju-terytorialnym-w-2015-r-,7,12.html, 3.10.2016
- http://stat.gov.pl/podstawowe-dane/, 3.10.2016
- http://swaid.stat.gov.pl/Demografia_dashboards/Raporty_predefiniowane/RAP_DBD_DEM_1.aspx, 3.10.2016
- http://world.bymap.org/Railways.html, 3.10.2016
- http://www.architectural-review.com/today/canopy-at-hoshakuji-station-by-kengo-kuma-and-associates-takanezawa-machi-toghigi-japan/8601294.fullarticle, 30.11.2013
- http://www.jreast.co.jp/e/investor/everonward/pdf/01.pdf, 6.10.2016
- http://www.nippon.com/ja/features/h00077/, 4.10.2016
- https://jp.knoema.com/WBWDIGDF2015Aug/world-development-indicators-wdi-september-2015?tsId=2011030, 3.10.2016
- https://www.japantoday.com/category/travel/view/the-51-busiest-train-stations-in-the-world-all-but-6-located-in-japan, 3.10.2016
- Ito K., Chiba M., *Railway Stations and Local Communities in Japan*, "Japan Railway and Transport Review" 2001, No. 28
- "Japan Railway & Transport Review" 2013, No. 62
- Kido E.M., *New large urban and regional railway stations reflecting new age*, [in:] *World Engineering Conference and Convention 2015 Abstract Book*, Kyoto 2015, CD-ROM PS 5-1-5
- Eadem, *Stations for People – Important Factors in Station Design*, "IABSE Symposium Madrid 2014 Report" 2014
- Eadem, *Tetsudō keikan dezain oyobi keitai to no kinō to bi to no kanren-sei (Aesthetic of railways" and the relation between form, function and beauty)*, "Japan Railway Engineers' Association" (JREA) 2005, Vol. 48, No. 11
- Meeks C., *The Railroad Station*, New York 1956
- Nishimaki A. (ed.), *Asahikawa Station*, "The Japan Architect" 2013, No. 88
- Ross J., *Railway Stations: Planning, Design and Management*, Oxford 2000
- Seibi-bu kenchiku-ka, *Shinkansen-eki no dezain – chīki no shinboru to shite, shinkansen-eki no dezain tetsudō un'yu kikōda yori* (*Design of shinkansen stations, as a symbol of the region*), JRTT 2011, No. 31

- Sorensen A., *The Making of Urban Japan: Cities and Planning from Edo to the Twenty First Century*, London 2004
- Statistics Bureau, Ministry of Internal Affairs and Communication, *Statistical Handbook of Japan 2016*
- Takeyama M. (ed.), *Transportation Facilities. New Concepts in Architecture & Design*, Tokyo 1977
- Thorne M. (ed), *Modern Trains and Splendid Stations: Architecture, Design, and Rail Travel for the Twenty-First Century*, Chicago 2001
- Traganou J., *The Tokaido Road: Traveling and Representation in Edo and Meiji Japan*, London 2004
- Tsuchihashi K., *Eki no shinkaron (Evolution theory of train stations)*, "Contemporary Architecture" 2003, Vol. 57, No. 3

Streszczenie

Kolej jest popularnym środkiem transportu w Japonii, zarówno w odniesieniu do codziennych dojazdów do pracy jak i do podróży pociągami dalekobieżnymi. Mimo, że pierwsza linia kolejowa powstała w Japonii prawie pięćdziesiąt lat później niż w Europie (Shimbashi – Yokohama, 1872), kolej szybko zyskała tutaj popularność. Pierwsze stacje kolejowe były dużo mniejsze i skromniejsze, ale przywiązywano wagę do ich formy architektonicznej. Przykładem historycznego dworca kolejowego jest budynek Marunouchi stacji tokijskiej Tokyo Station (1914). Później dworce kolejowe przeszły całą ewolucję, poprzez budynki typowe, *użyteczne*, następnie komercyjne, a ostatnio, wraz z trendem „renesansu", wiele dworców znowu przybrało bardziej interesujące formy architektoniczno-konstrukcyjne i wiele z nich można określić jako *piękne*. Zdarzały się przypadki zamykania stacji kolejowych jako *zbędnych*, ale w związku z budową innych lub też w regionach o malejącej liczbie mieszkańców, jak np. w Tōhoku czy też na Hokkaidō.

Budowa Kyōto Station w 1997 r. była punktem zwrotnym, od kiedy projektowanie dworców kolejowych stało się na nowo obiektem zainteresowania społecznego. Dworce zostały dostrzeżone jako znaczące budynki w skali miasta, a nawet kraju. W aglomeracjach miejskich powstały ogromne dworce kolejowe obsługujące setki tysięcy pasażerów dziennie (największa stacja tokijska Shinjuku – ok. 3 mln pasażerów/dziennie), łączące w sobie wiele funkcji. W stolicach prefektur i mniejszych miastach regionalnych powstały także interesujące dworce obsługujące ruch pociągów konwencjonalnych, a także linie szybkiej kolei. Podobnie jak w Europie od lat 1980., także firmy kolejowe w Japonii podjęły na początku lat 1990. wysiłki w celu przywrócenia dworcom ich utraconego uroku oraz przystosowania ich do nowych czasów. Trend nazwany „renesansem dworców kolejowych" spowodował rewaloryzację istniejących dworców historycznych, modernizację stacji oraz budowę nowych ciekawszych niż w latach dynamicznego rozwoju obiektów kolejowych.

Praca zawiera krótki zarys rozwoju stacji kolejowych w Japonii oraz sygnalizuje istotę estetyki dworców i jej czynniki, takie jak równowaga pomiędzy architekturą bryły i wnętrz budynku oraz wyważenie aspektów architektonicznych, konstrukcyjnych i funkcjonalnych. Zasadniczym tematem pracy są stacje regionalne, które ze względu na swoją wielkość mogą być porównywalne z dworcami europejskimi, w tym z polskimi. Charakterystyka kraju, w tym wielka gęstość zaludnienia, wpłynęła zasadniczo na rozwój stacji kolejowych. Poza wielkokubaturowymi kompleksami wielofunkcyjnymi – *„stacjami-miastami"*, które funkcjonują przypominając ośrodki miejskie (choć nie pełnią roli historycznie wykształconej jednostki osadniczej), ponieważ realizują ogromny wachlarz funkcji – w tym także administracyjną (np. Tokyo Station City, Osaka Station City), w Japonii istnieją także dworce wyróżniające się wysokimi budynkami – *„stacje-wieże"* (np. Nagoya, Shibuya). Dworce te, oprócz funkcji transportowej mieszczą także biura, sklepy, usługi, ośrodki kulturalne, sportowe, itp. Z kolei wśród dworców lokalnych, wyróżnić można *„stacje–bramy"*. Taka nazwa w ich klasyfikacji podkreśla znaczącą rolę jaką pełnią – symboliczny wjazd do miasta. „Stacje-bramy" to dworce zarówno na liniach konwencjonalych (np. Hyūga, Ryūō, Asahikawa) jak i na liniach shinkansenu. Dworce na liniach konwencjonanych nie posiadają tych ograniczeń przetrzennych jakie istnieją na dworcach obsługujących linie wielkich prędkości i dlatego ich projekty są bardziej różnorodne i zapewnie ciekawsze. Najnowsze dworce na liniach – Kyūshū Shinkansen (2011), Hokuriku Shinkansen (2015) oraz Hokkaido Shinkansen (2016) – są uwarunkowane wyniesioną ponad poziom terenu konstrukcją tych linii. Z tego względu budynki dworcowe są projektowane najczęściej w oparciu o typowy schemat funkcjonalny, w którym

elementami oryginalnymi są czasem kształty bryły dworca, a także elementy wykończenia wnętrz, w których wykorzystywane zostały motywy regionalne. Stacje te są przystosowanie do potrzeb zarówno mieszkańców jak i turystów. Zasadnicze cechy japońskich dworców kolejowych najnowszej generacji i ich odniesienie do estetyki infrastruktury kolejowej, która opiera się na innowacyjności funkcji oraz na formie opartej na związkach stacji z otoczeniem, mogą znaleźć odwołanie także w obiektach europejskich.

Keywords:

Railway station; Japan; station development; aesthetics; local stations

Słowa kluczowe:

stacja kolejowa, Japonia, rozwój stacji, estetyka, stacje lokalne

WYSTAWY • KONCERTY • KONFERENCJE
WYKŁADY • WYDAWNICTWA

MUZEUM W RYBNIKU

Rynek 18 • 44-200 Rybnik • tel. 32 43 27 460 • muzeum@muzeum.rybnik.pl