

Alicja Gzowska

8/11

„Fabryki ruchu”

Z problematyki dworców kolejowych w Polsce w latach 60. i 70. XX wieku*

Na biennale w Wenecji w 2012 roku dużym echem odbiła się zorganizowana przez partnera OMA¹ i kierownika AMO² Reiniera de Graafa wystawa *Public Works – Architecture by Civil Servants*. Kierowała ona uwagę na projekty wykonane przez pracowników zachodnioeuropejskich biur projektowych podległych ministerstwu, urzędowi czy władzom miejskim – na armię anonimowych architektów, którzy w okresie boomu ekonomicznego lat 60. i 70. zrealizowali szereg wysokiej jakości projektów, od wielkoskalowych osiedli po szkoły czy nawet kościoły, wywierając tym samym istotny wpływ na kształt zbudowanego środowiska. Choć intencje kuratora były dużo szerszej zakrojone, doniosłość tej prezentacji polegała między innymi na zaznaczeniu istotnej luki w badaniach nad niezbyt odległą historią architektury. Dotychczasowe studia poświęcone były głównie wizjonerskim projektom twórców, którym udało się zrobić karierę w sytuacji wolnego rynku, podczas gdy problematyka licznych, starannie opracowanych projektów wykonanych przez nieznanych architektów-urzędników „w służbie publicznej”, traktowana była całkowicie marginalnie. Nie inaczej sytuacja przedstawia się na gruncie polskich badań nad architekturą po 1945 roku, które nadal są słabo zaawansowane i mają charakter dość przypadkowy, a czasem wręcz interwencyjny. Trudno jednak oprzeć się wrażeniu, że nieustannym wysiłkom w celu zwiększenia liczby rzetelnie opracowanych

* Chciałabym bardzo podziękować Annie Sysce, Michałowi Pszczółkowskiemu i Hubertowi Trammerowi za bezinteresowną, życzliwą pomoc przy pracy nad tym tekstem.

1 Office for Metropolitan Architecture, biuro projektowe założone w 1975 roku przez Rema Koolhaasa.

2 AMO to działająca przy OMA od 1999 roku jednostka o charakterze think-tanku badawczo-projektowego skupiona, jak deklarują twórcy na oficjalnej stronie internetowej, „na obszarach poza architekturą, które dziś mają coraz większy wpływ na nią samą; mediach, polityce, źródłach odnawialnej energii, technologii, wydawnictwach i modzie”; <http://oma.eu/office> (dostęp 15.09.2016).

monografii wybitnych architektów powinno towarzyszyć także przeświadczenie o znaczeniu środowiska i warunków, w jakich przyszło im działać. Wszak zdecydowana większość z nich zatrudniona była w państwowych biurach, podległych władzom lokalnym, ministerstwu lub przedsiębiorstwu. Wobec stale kurczącej się bazy materiałów archiwalnych, systematycznie niszczonej wraz z likwidacją tychże jednostek, trudno spodziewać się prac poświęconych licznym „Miastoprojektom” i innym specjalistycznym biurom projektowym. Ponieważ efekty pracy zatrudnionych w nich architektów są powszechne – obejmują tak opatrzone w naszym krajobrazie obiekty jak bloki mieszkaniowe, szkoły, pawilony handlowe i wiele innych – traktuje się je jako oczywiste, nie poddając głębszej refleksji. Niniejszy tekst jest próbą podjęcia zagadnienia kształtowania takich – w powszechnym mniemaniu zunifikowanych – przestrzeni na przykładzie późnomodernistycznych dworców i przystanków kolejowych. Jak zauważa Carroll Meeks, wieloletni badacz architektury dworców kolejowych, tego typu obiekty na świecie niezwykle rzadko realizowane były przez architektów uważanych za najwybitniejszych – zazwyczaj są to dzieła utalentowanych, ale słabo znanych twórców. Dzięki temu oraz dzięki powściągliwości cechującej inwestorów, szczególnie w XX wieku, dworce są reprezentatywne dla średniej umiejętności i smaku sytuujących się między architektonicznym konserwatyzmem a eksperymentalnymi ekstremami³.

Mimo katastrofalnych w skutkach, wieloletnich zaniedbań, trudno nie zgodzić się ze stwierdzeniem, że okres nasilonych inwestycji w budynki stacyjne – lata 60. i 70. – pozostawił po sobie dobre architektonicznie i wygodne dworce kolejowe. Niestety, obecnie większość z nich jest zamknięta, dewastowana, burzona lub przebudowywana w sposób świadczący o niezrozumieniu koncepcji autorów lub braku poszanowania dla wartościowych elementów tej architektury⁴. Jest to tym bardziej trudne do zaakceptowania, że większość tych obiektów jest efektem namysłu i pracy całych zespołów, świadomych, że „każde niedociągnięcie, pomnożone przez liczbę podróży, wywołuje ogromne straty ekonomiczne”⁵. Projektowanie architektury dla kolejnictwa jest zagadnieniem

3 C. L. V. Meeks, *The Railroad Station. An Architectural History*, Castle Books, New Haven 1978 s. 161.

4 Najbardziej drastycznym przykładem jest wyburzenie mimo protestów ekspertów i aktywistów dworca w Katowicach.

5 *Konferencja naukowo-techniczna nt. Podstawy programowania i projektowania dworców kolejowych. Referaty*, Wydawnictwa Czasopism Technicznych NOT, Warszawa 1968, s. 8.

bardzo złożonym – obwarowanym wieloma ograniczeniami wynikającymi z uwarunkowań technicznych ruchu kolejowego i coraz bardziej drobiazgowych przepisów bezpieczeństwa. Jak zauważają specjaliści, odpowiednie rozplanowanie dworca nie oznacza tylko połączenia w jednym budynku wielu funkcji, ale rozwiązanie wielu problemów wynikających z cyrkulacji ludzi i dóbr⁶. Dlatego rozpoczęte już w latach 30. XIX wieku poszukiwania idealnej formy dworca oscylowały przez blisko stulecie pomiędzy próbami znalezienia racjonalnego wyrazu funkcji budynku, a koniecznością realizacji ideologicznych oczekiwań formułowanych pod adresem jego architektury. Te ostatnie wiązały się z reprezentacyjną rolą budynku, który odzwierciedlać miał najpierw prestiż przedsiębiorstwa transportowego, a w realizacjach przełomu XIX i XX wieku – splendor państwa (np. dworzec w Helsinkach, Eliel Saarinen, 1910–1914, lub dworzec główny w Mediolanie, Ulisse Stacchini, 1913–1931).

Gmachy kolejowe są budynkami o genezie wywodzącej się z rewolucji przemysłowej i przez to silnie związanymi z nowoczesnością. Choć w związku z tym zazwyczaj programowo ucieleśniały optymizm i wiarę w postęp, nowoczesne formy architektoniczne przyjmowane były przez projektantów i inwestorów z dużą powściągliwością. Ten stan rzeczy być może miał swoje źródło w sytuacji lęku przed nowoczesnością, rozumianą w tym wypadku nie tylko jako awangardowa forma, ale także agresywne zmiany wprowadzane w krajobrazie i sposobie życia przez kolej⁷. Wydaje się, że nowoczesność była dozowana ostrożnie i stopniowo, dlatego pomimo odważnych szkiców wielkich żelbetowych dworców obsługujących wizjonerskie miasta Tony’ego Garniera (*Une cité industrielle*, 1904, publikacja 1918), Antonia Sant’Elii (*Città Nuova*, 1912–1914), Richarda Neutry (*Rush City Reformed*, 1928) czy wyjątkowego projektu Władysława Strzemińskiego dla budynku w Gdyni (1923)⁸ w pierwszych dwóch, trzech dekadach XX wieku architektura dworców nie ulega znaczącym przekształceniom. Dopiero u progu lat 30., gdy powojenny przemysł kolejowy zaczął poważnie wyhamowywać, potrzeba podporządkowania nielicznych

6 J. Dethier, *Die Welt der Bahnhöfe*, Elefanten Press, Berlin (West) 1980, s. 33.

7 Ibidem, s. 7.

8 Rzeźbiarska, choć nieskomplikowana forma dworca z pionową dominantą, wywodząca się w prostej linii z Malewiczowskich architektonów, z dzisiejszej perspektywy wydaje się propozycją możliwą. Zob. *Powidoki życia. Władysław Strzemiński i prawa dla sztuki*, red. J. Lubiak, Muzeum Sztuki w Łodzi, Łódź 2012, s. 521.

nowych inwestycji rachunkowi ekonomicznemu zbiegła się z racjonalnymi propozycjami rozpowszechniającego się nurtu funkcjonalnego w architekturze⁹. Ówczesna nowa generacja modernistycznych dworców wyróżniała się wyjątkową starannością w optymalizacji przestrzeni obiektu pod kątem możliwie efektywnego jej wykorzystywania. Jednocześnie projektanci stopniowo przechodzili na bezpieczniejsze pozycje, rezygnując z indywidualnych preferencji w kształtowaniu bryły i dekoracji na rzecz upraszczania form i dynamicznej symetrii¹⁰. Choć koronne miejsce w panoramie nowoczesnych dworców lat 30. zajmuje florencka stacja Santa Maria Novella (Giovanni Michelucci z zespołem, 1934–1936), odważnie redefiniująca związku budynku dworca z halą peronową i otoczeniem, równie interesujące są europejskie propozycje w mniejszej skali, takie jak w fiński dworzec Tampere (Otto Flodin, Eero Seppälä, 1933–1938) czy łączące stal i szkło w formach określanych przez badaczy jako „szklana klatka”¹¹ amsterdamskie projekty podmiejskich przystanków Amstel i Muiderpoort (Hermanus Gerardus Jacob Schelling, ukończone 1939). Mimo utrzymującego się podziału na wiele klas podróżnych – i związaną z tym potrzebę zapewnienia szeregu pomieszczeń o zróżnicowanym standardzie, doświadczenia związane z optymalizacją układu przestrzennego były zbliżone, a wymiana informacji w tej dziedzinie następowała bardzo szybko, o czym świadczą polskie realizacje takie jak monumentalna Warszawa Główna (Czesław Przybylski, Andrzej Pszenicki, 1930–1939), Będzin Miasto (Edgar Norwerth, 1927–1931) czy Szarlej-Piekary (Lech Niemojewski, 1927–1930)¹².

Wraz z wybuchem drugiej wojny światowej era pompatycznych, przeskalowanych dworców definitywnie dobiegła końca. W Europie Zachodniej kolej stopniowo przestawała być głównym środkiem transportu, nawet w sektorze dalszych podróży. Mimo zniszczeń wojennych istniejące dworce zazwyczaj dobrze wywiązywały się ze swojej roli, i tylko nieliczne poddawano modyfikacjom. Najczęściej miały one na

9 C. L. V. Meeks, op. cit., s. 144.

10 Ibidem, s. 143–155.

11 Ibidem, s. 151.

12 J. Trybuś, *Warszawa niezaistniała. Niezrealizowane projekty urbanistyczne i architektoniczne Warszawy dwudziestolecia międzywojennego*, Muzeum Powstania Warszawskiego, Muzeum Narodowe w Warszawie, Fundacja Bęc Zmiana, Warszawa 2012, s. 95–155; E. Perlińska, *W służbie Polskich Kolei Państwowych. Dworce w Szarleju-Piekarach i Będzinie*, w: *Oblicza sztuki 20-lecia międzywojennego na obszarze obecnego województwa śląskiego*, Stowarzyszenie Historyków Sztuki Oddział Górnośląski, Katowice 2011, s. 63–72.

celu podniesienie komfortu podróznego, a co za tym idzie, powstrzymanie odpływu klientów. Obejmowały zatem uproszczenie dojść na perony, wprowadzenie systemów informacji wizualnej, budowę poczekalni i bufetów bezpośrednio na peronach lub wyposażenie w telefony, klimatyzację, ruchome schody i chodniki oraz fotokomórki. Nie bez znaczenia były także rosnące koszty terenu w miastach. Kolejne inwestycje prowadzone były ściśle w duchu determinizmu ekonomicznego, z przesadnym wręcz wykorzystaniem narzędzi analizy statystycznej. Prowadziło to do paradoksalnych rozwiązań, takich jak np. rezygnacja z budowy hal peronowych na rzecz wiat na poszczególnych peronach, przez co podróżny opuszczający pociąg, zanim dotarł do budynku, był wystawiony na działanie niekorzystnych warunków atmosferycznych¹³.

O ciągłości rozwoju architektury dworcowej w Polsce świadczy m.in. zachowanie po II wojnie światowej dotychczasowej struktury organizacyjnej PKP (wraz z utrzymaniem branżowego biura projektowego i niektórych jego filii)¹⁴ oraz zorganizowanie w 1946 roku konkursu na warszawski Dworzec Centralny. Jak zauważa Hubert Trammer, przedwojenne doświadczenia z projektowania Dworca Głównego stanowiły po wojnie istotny punkt odniesienia¹⁵. Warunki techniczne konkursu skoncentrowane były niemal wyłącznie na zapewnieniu optymalnych rozwiązań funkcjonalnych, m.in. oddzieleniu ruchu podmiejskiego od dalekobieżnego, a w obu przypadkach podróznym odjeżdżających i przyjeżdżających – zapewnieniu możliwie najkrótszych i nieprzecinających się dróg dojścia na perony, dostępu do budynku ze wszystkich stron, ułatwieniu podróżnym orientacji w gmachu, a także dogodnych przesiadek do innych rodzajów komunikacji¹⁶. Wśród nagrodzonych prac dominowały propozycje umiarkowanie nowoczesne, organizujące przestrzeń dworca przy pomocy niewysokich, pawilonowych struktur,

13 C. L. V. Meeks, op. cit., s. 145.

14 Przedsiębiorstwo PKP od 1948 roku podlegało nieustannym zmianom i reorganizacjom. Mimo to Biura Projektów Kolejowych funkcjonowały co najmniej do lat 80. *Dzieje kolei w Polsce*, red. D. Keller, Eurosprinter, Muzeum w Rybniku, Rybnik 2012, s. 48.

15 H. Trammer, *Architektura dworców warszawskiej linii średnicowej*, w: *AR/PS. Architektura Arseniusza Romanowicza i Piotra Szymaniaka*, Centrum Architektury, Warszawa 2012, s. 35.

16 *Konkurs powszechny nr 135 na projekt szkicowy dworca Centralnego w Warszawie*, „Architektura” 1948, nr 11/12, s. 12–20; zob. M. Krajewski, *Dzieje Głównego Dworca Kolejowego w Warszawie*, PWN, Warszawa 1971.

czyniących zadość zarówno wymogom ekonomicznym, jak i reprezentacyjności. W związku z równoległym opracowywaniem projektów koncepcyjnych dworców Warszawa Wschodnia i Warszawa Zachodnia, czemu towarzyszyła świadomość wiążącej się z tym odpowiedzialności, trwała dyskusja nad rolą planowanych stacji w organizmie miejskim. Jeden z ciekawszych głosów należał do inżyniera Władysława Kunickiego, który podkreślając konieczność dalekowzrocznego planowania inwestycji, stwierdzał, że współczesne „dworce płyną”, dlatego należy zarezerwować wokół nich tereny na ewentualną rozbudowę lub przebudowę¹⁷. Kunicki argumentował, że dworzec nie jest obiektem monumentalnym: „jest on w swoim rodzaju fabryką ruchu i, jak fabryka, musi przystosować swoje urządzenia do poziomu techniki o każdym czasie. Od fabryki nie żąda się monumentalności. Natomiast żąda się funkcjonalizmu, korzystnego rozplanowania urządzeń”¹⁸. Uznawał on koncepcje wielopoziomowe za sprzeczne z istotą dworca, skłaniając się ku „rozwiązywaniu budynków dworcowych na wzór pawilonów wystawowych. Gdzieś pomiędzy kształtami pawilonu czy kompleksu pawilonów wystawowych a fabryki tkwi właściwe rozwiązanie brył dworcowych”¹⁹. Owo niemalże obsesyjne skupienie się na funkcji budynku dworcowego stanie się cechą charakterystyczną powojennych projektów. Do skrajności doprowadził je Jerzy Hryniewiecki, stwierdzając, że „najlepszy dworzec jest ten, którego podróży nie spostrzeże – bo tylko taki dobrze funkcjonuje”, i nawołując do zupełnego odrzucenia dworca jako problemu architektonicznego²⁰.

Projektanci nie mieli jednak wiele czasu na tego typu eksperymenty, ponieważ w 1949 roku oficjalnym stylem polskiej architektury stał się socrealizm. Narodowe w formie i socjalistyczne w treści miały stać się zarówno wielkie, odbudowywane w pałacowym stylu dworce (Gdynia Główna, Wacław Tomaszewski, 1950–1955), jak i małe stacje i przystanki o charakterze zbliżonym do dworców (projekty Stanisława Kallera

17 Władysław Kunicki, *Dworzec jako zagadnienie urbanistyczne* (artykuł dyskusyjny), „Inżynieria i Budownictwo” 1950, nr 1, s. 11–16. Zob. także *Place dworcowe i komunikacyjne w miastach ZSRR*, „Inżynieria i Budownictwo” 1951, nr 9/ s. 361–364 (przeł. inż. Żelechowski z „Architektura i Stroitelstwo” nr 6/1950, s. 17).

18 Władysław Kunicki, *Dworzec jako zagadnienie...*, op. cit., s. 13.

19 Ibidem, s. 13, 14.

20 Kunicki w swojej wypowiedzi powołuje się na artykuł Jerzego Hryniewieckiego *Najlepszy dworzec – którego nie ma*, „Skarpa Warszawska” 1946, nr 3, s. 4, 5.

dla linii Skierniewice–Łuków i Kielce–Żabno, ok. 1950; dworzec w Błotnie [projekt później adaptowany w Słupcy], 1954, Stanisław Biernacki, Ryszard Hajnosz)²¹. Czas ten upłynął architektom jednak nie pod znakiem realizacji, ale głównie na wykonywaniu opracowań urbanistycznych, próbach ustalenia normatywów i typowych programów funkcjonalnych oraz licznych wstępnych koncepcji projektowych²². Wypracowanie kanonu zasad projektowych dla dworców utrudniały zarówno nieustannie zmieniające się przepisy, jak i brak doświadczonych w tej branży projektantów – większość zatrudnionych w Biurach Projektów Kolejowych stanowili powojenni absolwenci, a nierzadko jeszcze studenci architektury.

Nic dziwnego zatem, że typizacja budynków dworcowych przebiegała opornie. Na świecie standaryzowane projekty stosowane były dla lokalnych stacji przez kompanie kolejowe już od 1860 roku, częściowo z przyczyn ekonomicznych, częściowo w celu wypracowania spójnego wizerunku przedsiębiorstwa²³. Jak wskazywali projektanci,

-
- 21 A. Gzowska, *Dworce kolejowe w Polsce w latach 50.*, w: *Między formą a ideologią. Architektura XX wieku w Polsce*, red. E. Perlińska-Kobierzyńska, Wydawnictwo Ciekawe Miejsca, Warszawa 2012, s. 194–205; zob. M. Borajkiewicz, Z. Nowiński, A. Rostkowski, M. Gliszczyński, *Przegląd działalności biur projektów kolejowych*, „Architektura” 1954, nr 5, s. 113–123 – tu też przedstawione spektrum projektów, jakimi zajmowało się Biuro Projektów Kolejowych; od dworców i planów zagospodarowania ich otoczenia poprzez parowozownie, hale napraw, wieże ciśnień, nastawnie po budynki mieszkalne i Dom Zdrowia Dziecka w Świdrze. Zob. teczki osobowe w archiwum Zarządu Głównego Stowarzyszenia Architektów Polskich: Zygmunta Polatyńskiego, nr 856, oraz Ryszarda Hajnosza, nr 1165.
- 22 S. Biernacki, Z. Polatyński, *Problemy twórczości architektonicznej w re-sorcie kolei*, „Architektura” 1954, nr 5, s. 109–111. Spora część wysiłków branżowych biur projektów kolejowych skoncentrowana była na projektowaniu własnych siedzib, instytutów badawczych, mieszkań dla pracowników oraz drobniejszej infrastruktury kolejowej. Zob. teczki osobowe w archiwum ZG SARP: Ryszarda Hajnosza, nr 1165; Zygmunta Polatyńskiego, nr 856; Wacława Zbysława Nowińskiego, nr 718; Macieja Hyły, nr 687.
- 23 Standaryzacja najczęściej przejawiała się dobozem spójnych i jednolitych stylistycznie form architektonicznych, np. Brighton and South Coast Railway wybudowała serię dworców o formach dwukondygnacyjnych willi w stylu włoskim wzdłuż wybrzeża Sussex, The Great Western Railway zrealizowała serię miniaturowych francuskich renesansowych *chateaux*, a projekty Furnes Railway przypominały szwajcarskie *chalêts*. W każdym z wypadków chętnie sięgano po lokalne materiały. J. Richards, J. M. MacKenzie, *The Railway Station – a Social History*, Oxford University Press, Oxford 1986, s. 27, 28.

w powojennej Polsce typizacja zastępowana była „powtarzaniem wielokrotnym indywidualnych projektów (często bez wiedzy autorów i z pominięciem adaptacji do nowych warunków)”²⁴. Szesnaście lat później Romanowicz konstatował: „Typizacja wobec bardzo małego prawdopodobieństwa istnienia identycznych warunków sytuacyjnych nie może dotyczyć całych obiektów”²⁵. Odwołując się prawdopodobnie do wzmiankowanych projektów Kallera, pisał: „Tendencja projektowania dworców o jednakowej »regionalnej« architekturze na określonych szlakach kolejowych okazała się niesłuszna, gdyż powtarzanie identycznych form dezorientowało przejeżdżających podróżnych”²⁶. Wnioski wyciągnięto z tamtych realizacji dość szybko, gdyż Andrzej Gromski²⁷, projektujący w latach 1959–1960 nową infrastrukturę dla linii kolejowej z Sokółki do Nowej Kamiennej (ukończona 1964), niewielkie budynki przystanków i stacji potraktował indywidualnie. Wspólnym mianownikiem dla tych kilku realizacji są duże przeszklenia o układzie zbliżonym do wstęgowego, płaskie dachy oraz wsparte na słupach podcienia umożliwiające oczekiwanie na pociąg przed budynkiem.

Nawet po odrzuceniu krępujących ram narzuconej stylistyki socrealistycznej przeszkodą na drodze do swobodnego rozwoju form architektury dworca były często wadliwe, mało elastyczne przepisy. Na przykład w latach 1955–1957 wymuszano w projektach takie umieszczanie przydworcowych usług, aby nie mogły z nich skorzystać osoby niebędące podróżnymi, „co miało jakoby zabezpieczać personel kolei przed wybrykami chuliganów gromadzących się na dworcu. Prowadziło to z reguły do wadliwych rozwiązań funkcjonalnych i nieoszczędnego rozczłonkowania kubatury”²⁸. Jedną z decyzji, która

24 S. Biernacki, Z. Polatyński, *Problemy twórczości architektonicznej w resorcie kolei*, „Architektura” 1954, nr 5, s. 111.

25 A. Romanowicz, *Dworce i przystanki kolejowe*, Arkady, Warszawa 1970, s. 96.

26 Ibidem, s. 96.

27 Gromski był w latach 1956–1961 pracownikiem Gdańskiego Biura Projektów Budownictwa Komunikacyjnego. Wydaje się dość prawdopodobne, że towarzyszące inwestycji budynki mieszkalne bliźniacze i gospodarskie dla pracowników PKP oraz administracyjne dla utrzymania odcinka drogowego zrealizowano według projektów typowych. Zob.teczka osobowa Andrzeja Gromskiego w archiwum ZG SARP, nr 12/13.

28 *Konferencja naukowo-techniczna...*, op. cit., s. 16.



Andrzej Gromski, dworzec kolejowy w Racewie, proj. 1959–1961, realizacja do 1964, fot. archiwum ZG SARP

znacząco zaważyła na możliwościach polskich projektantów aż do przełomu lat 50. i 60., był zakaz stosowania konstrukcji stalowych²⁹.

Tymczasem w Europie zmiany zapoczątkowane przed II wojną światową znajdowały coraz dojrzsze odzwierciedlenie w nowych formach dworców. Ikoną architektury kolejowej lat 50. stał się budynek stacji czołowej Roma Termini, którego wychodzący daleko na plac pojedynczy rozfalowany dach wspornikowy przykrywa rozdzielone lekkimi przeszkłonymi kurtynowymi ścianami części wewnętrzną i zewnętrzną dworca (Eugenio Montuori z zespołem, 1948–1950). Krytycy architektury z zachwytem pisali o otwartym szklanym pojemniku, wyzwolonym z tyranii klasycznych kubicznych brył³⁰. Wpisany z wyczuciem w zabytkowe otoczenie i zastany układ urbanistyczny włoski projekt chwalono za transparentność, klarowną prostotę i przyjazną, oddającą ducha nowoczesnej kolei ekspresję. I choć pojawiły się złośliwe porównania gmachu do dinozaura (którego ogonem miałyby być zachowane tuż obok mury serwiańskie), sposób operowania przestrzenią, stopień jej przejrzystości oraz wykorzystanie zakrzywionej konstrukcji kratownicowej jako dachu przyczyniły się do ponownego odkrycia stacji kolejowej jako pełnego możliwości projektu architektonicznego. Perspektywą rozwoju stała się kontynuacja współpracy architektów z inżynierami – konkurs na dworzec w Neapolu (1954) przyniósł wizjonerską propozycję hali przekrytej rzeźbiarską, organiczną siatką strukturalną wspartą przegubowo na niewysokich stożkowych fundamentach (Enrico Castiglioni, Giorgio Bongioanni, Edoardo Sianesi). Nieco bardziej powściągliwa była propozycja Piera Luigiego Nerviego – klimat żelbetowej, prześwietlonej hali dworcowej o kasetonowym stropie wspartym na wąskich podporach przywodził na myśl atmosferę katedr Auguste’a Perreta³¹. Mimo ambitnych

29 7 grudnia 1945 roku na Wszechzwiązkowej Naradzie Budowlanych i Architektów w Moskwie Nikita Chruszczow wygłosił referat dotyczący uprzemysłowionego budownictwa z betonu. Zawarte w nim zalecenia, wynikające z zamiaru przeznaczania większości produkcji stali na cele zbrojeniowe, stały się podstawą dalszych regulacji prawnych w krajach Związku Radzieckiego i zależnych. Zob. N. Chruszczow, *O stosowaniu metod przemysłowych w budownictwie, o polepszaniu jakości i obniżaniu kosztów własnych robót budowlanych*, „Architektura” 1955, nr 2, s. 32, oraz: A. Forty, *Concrete and Culture. A Material History*, Reaktion Books, London 2012, s. 150–159.

30 Zob. C. L. V. Meeks, op. cit., s. 144, 154–155.

31 Auguste Perret zaprojektował w 1944 roku na zlecenie władz Gare du Nord (dworzec północny) w Amiens, ukończony w 1955, o charakterystycznej dla twórczości tego architekta formie równoważącej nowoczesne możliwości żelbetu i monumentalny klasycyzm. C. L. V. Meeks, op. cit., s. 150.

projektów konkursowych wśród największych zrealizowanych europejskich dworców lat 50. trudno odnaleźć zarówno awangardowe inżynierskie formy, jak i bezpośrednie inspiracje rzymskim wzorcem. Przeważają raczej przeszklone, proste bryły w typie reprezentowanym przez budynek Rotterdam Central (Sybold van Revesteyn, 1957, przebudowany 2013–2014).

Bardzo ciekawie na tym tle prezentują się propozycje polskich twórców, na przykład przystanki warszawskiej linii średnicowej³². Rok 1959 przyniósł rozstrzygnięcie konkursu na duży dworzec kolejowy w Katowicach, gdzie koncepcja warszawskich „Tygrysów” (Wacław Kłyszewski, Jerzy Mokrzyński, Eugeniusz Wierzbicki) z ambitną żelbetową kielichową konstrukcją przekrycia zaproponowaną przez Wacława Zalewskiego³³ zdeklasowała konkurencję. W tym samym roku konkurs na dworzec w Nowych Tychach (obecnie Tychy Miasto) wygrała grupa studentów (Marek Budzyński, Adam Kowalewski, Andrzej Moszczyński, we współpracy z konstruktorem Janem Szymczykiem), która zaproponowała rozwiązanie budynku w formie przeszklonej rotundy przekrytej trzema łupinowymi elementami cienkościennymi o dużej rozpiętości³⁴. W każdym z wymienionych przypadków warunki konkursowe bardzo starannie określały program funkcjonalny obiektu³⁵. Niewykluczone, że prowadziło to do odrębnego rozwiązywania przez architektów problemu rozmieszczenia funkcji, a co za tym idzie – pomieszczeń w przestrzeni dworca, a dopiero w drugiej kolejności poszukiwania odpowiedniej architektonicznej „obudowy” całości³⁶.

32 H. Trammer, op. cit., s. 30–43. Odrębne miejsce wśród stołecznych realizacji zajmuje pawilonowy budynek dworca Warszawa Gdańska, wzniesiony w latach 1958–1960 jako obiekt prowizoryczny. Zob. S. Kaller, *Dworzec kolejowy Warszawa Gdańska*, „Architektura” 1960, nr 10, s. 379–380.

33 A. Gzowska, *Szesnaście żelbetowych kwiatów. Nowy dworzec kolejowy w Katowicach*, Wydawnictwo Naukowe „Śląsk”, Katowice 2012. Eksperymentalną konstrukcję przekrycia miał otrzymać także warszawski dworzec centralny; zob. H. Trammer, op. cit., s. 31, 48–52.

34 J. Szymczyk, *Projekt dworca kolejowego w Nowych Tychach*, „Inżynieria i Budownictwo” 1961, nr 6, s. 247; *Wyobraźnia i cierpliwość*, „Architektura” 1962, nr 5, s. 176. Ostatecznie ze względu na trudności w policzeniu nowatorskiej konstrukcji z realizacji tego projektu zrezygnowano.

35 Zob. np. dokumentację konkursu nr 312 na budynek dworca Tychy Śródmieście w zbiorach Oddziału Katowickiego SARP.

36 Świadczyć może o tym np. wzmianka Wacława Zalewskiego, że projektanci zadzwonili do niego w sprawie konstrukcji, gdy prace projektowe były już w jakimś stopniu zaawansowane; wywiad Tomasza Malkowskiego z Wacławem Zalewskim, *Konstruktor dworca PKP: nie burzcie go!*, „Gazeta Wyborcza”, 1.06.2007, <http://katowice.wyborcza.pl/katowice/1,35019,4196267.html> (dostęp 15.09.2016).



Marek Budzyński, Adam Kowalewski, Andrzej Moszczyński, Jan Szymczyk,
dworzec w Nowych Tychach, 1960, fot. archiwum Marka Budzyńskiego

Jak wspomniałam, zwiększenie liczby funkcji i usług na powojennych stacjach oraz rosnące oczekiwania podróżnych znalazły odzwierciedlenie w ukształtowaniu dworców³⁷. Wysiłek włożony w tworzenie systemu dalekowzrocznych zasad regulujących projektowanie dworców w Polsce przyniósł efekty dopiero w latach 60. W tym czasie ukształtowany został swoisty kanon funkcjonalny dworców i przystanków kolejowych. Do podstawowych jego zasad, obok szeregu szczegółowych zaleceń dodatkowych, można zaliczyć za Romanowiczem: wyodrębnienie i nieprzecinanie się tras podróżnych przyjeżdżających i wyjeżdżających przy zapewnieniu im możliwie łatwego przejścia przez obiekt, czytelność układu w planie – tak, aby podróżny bezpośrednio po wejściu do budynku miał łatwą orientację, umieszczenie usług niezbędnych dla odprawy podróżnego możliwie blisko trasy dla odjeżdżających oraz skrócenie do minimum dojść na perony³⁸.

Szczegółowe rozwiązania techniczne dopracowywano od 1957 roku na prototypowych stacjach średniej wielkości – w Łapach (Andrzej Gromski, ukończony 1961) i Grudziądzu (Zbigniew Czekanowicz i inżynier Konrad Kubiński, ukończony 1963)³⁹. Oba projekty prowadzone były równolegle przez architektów zatrudnionych w Gdańskim Biurze Projektów Budownictwa Komunikacyjnego, którzy najpierw przygotowywali program i założenia poprzedzające prace koncepcyjne. Zadanie potraktowane zostało priorytetowo – inwestycje otoczono także szczególną opieką inwestorską oraz wykonawczą. Widać to wyraźnie przy porównaniu szkiców architektonicznych dworca w Łapach ze zrealizowanym obiektem: zachowane zostały nawet subtelne niuanse, takie jak dodatkowa linia podziału

37 *Konferencja naukowo-techniczna...*, op. cit., s. 8.

38 Pogrupowano także kluczowe funkcje tworzące program dworca, wyodrębniając zespoły pomieszczeń związane z podstawową obsługą podróżnego kolejowa (tj. hala, kasy, przechowalnia bagażu, poczekalnia, WC, informacja), usługi towarzyszące (gastronomia, poczta, fryzjer, hotel dzienny, biuro podróży, parking, kioski, kasy PKS), pomieszczenia administracyjne i służbowe, pomieszczenia techniczne oraz – sporadycznie – pomieszczenia mieszkalne. A. Romanowicz, op. cit., s. 69.

39 Dokładna liczba tych pionierskich inwestycji nie jest znana. W tym okresie realizowano także inne obiekty, na przykład zaprojektowane w Poznaniu Biuro Projektów Budownictwa Kolejowego dworce w Wolsztynie (Kazimierz Serowski, 1958–1961) oraz Gorzowie Wielkopolskim (Kazimierz Serowski i Zygmunt Kłopotcki, ukończony 1962). Być może w tym czasie Zygmunt Polatyński zrealizował także budynek w Tczewie; zob. <http://www.parowozy.com.pl/dworzec/dworzec.pdf> (dostęp 15.09.2016), teczka osobowa Zygmunta Polatyńskiego w archiwum ZG SARP, nr 856.

okien dolnej kondygnacji na obu elewacjach przeciągnięta na bryłę niższej przybudówki⁴⁰. Gromski cały program dworca zamknął w starannie opracowanym, zrealizowanym tradycyjnymi metodami dwukondygnacyjnym kubiku (7000 m³) o płaskim dachu i horyzontalnych pasach dużych okien rozdzielonych wąskimi, rytmicznymi pasami ściany. Hol operacyjny zaakcentowany został na elewacjach zmianą układu przeszkleń na horyzontalny, przechodzący przez obie kondygnacje. Wewnątrz, w przestrzeni centralnej mieściły się zarówno kasy, jak i poczekalnie, natomiast usługi dodatkowe i pomieszczenia administracyjne dostępne były z niedużej antresoli – to rozwiązanie zbliżone jest do zastosowanego w budynku przystanku Warszawa Stadion (Arseniusz Romanowicz, Piotr Szymaniak, ukończony 1958). Wejście na dworzec zaakcentowane jest wydatnym, lekko uniesionym w górę daszkiem nad podestem, do którego prowadzą niewysokie schody. Skromniejszy, płaski daszek osłania także wyjście z dworca na peron. Choć był to dobry, funkcjonalny projekt, okazał się zachowawczy w porównaniu ze swoim większym grudziądzkim „bliźniakiem”. Mimo że szereg rozwiązań powtarza się w obu realizacjach – kubiczna, prosta bryła, jednoprzestrzenne wnętrza łączące funkcje holu kasowego i poczekalnie, umieszczenie dodatkowych pomieszczeń na antresoli, alternacja układu przeszkleń czy akcentowanie wejścia do budynku – przewaga Czekanowskiego wynikała z możliwości zastosowania szkieletowej konstrukcji stalowej, która zaważyła na klarowniejszym i nowocześniejszym charakterze jego projektu⁴¹. Inny materiał pozwolił swobodniej zakomponować elewację, szczególnie podziały okienne, i zaakcentować ich modułarny charakter oraz uniknąć licznych rurowych podpór niweczających efekt „podwiewanego” daszka nad wejściem do dworca w Łapach. Prawdziwą różnicę odczuwało się jednak dopiero w zaskakująco jasnym i przestronnym wnętrzu nakrytym lekką konstrukcją kratownicową, pozornie wyłamaną ku górze w strefie holu głównego. Umieszczony od strony północnej, poprowadzony był niemal wzdłuż całej elewacji. Naprzeciwko wejścia znajdowało się przejście na drugą stronę budynku – na perony widoczne przez przeszklenia drugiej elewacji. Obok tej głównej osi znalazła się częściowo osłonięta dekoracyjną kratą (i kasetonami z rozkładami jazdy) klatka schodowa prowadząca na antresolę i do podpiwniczenia. Balustrada antresoli, wspartej na nielicznych, umiejętnie wkomponowanych słupach, stanowiła mocny akcent wnętrza, dlatego

40 Teczka osobowa Andrzeja Gromskiego w archiwum ZG SARP, nr 1213.

41 Teczka osobowa Zbigniewa Czekanowskiego w archiwum ZG SARP, nr 208.

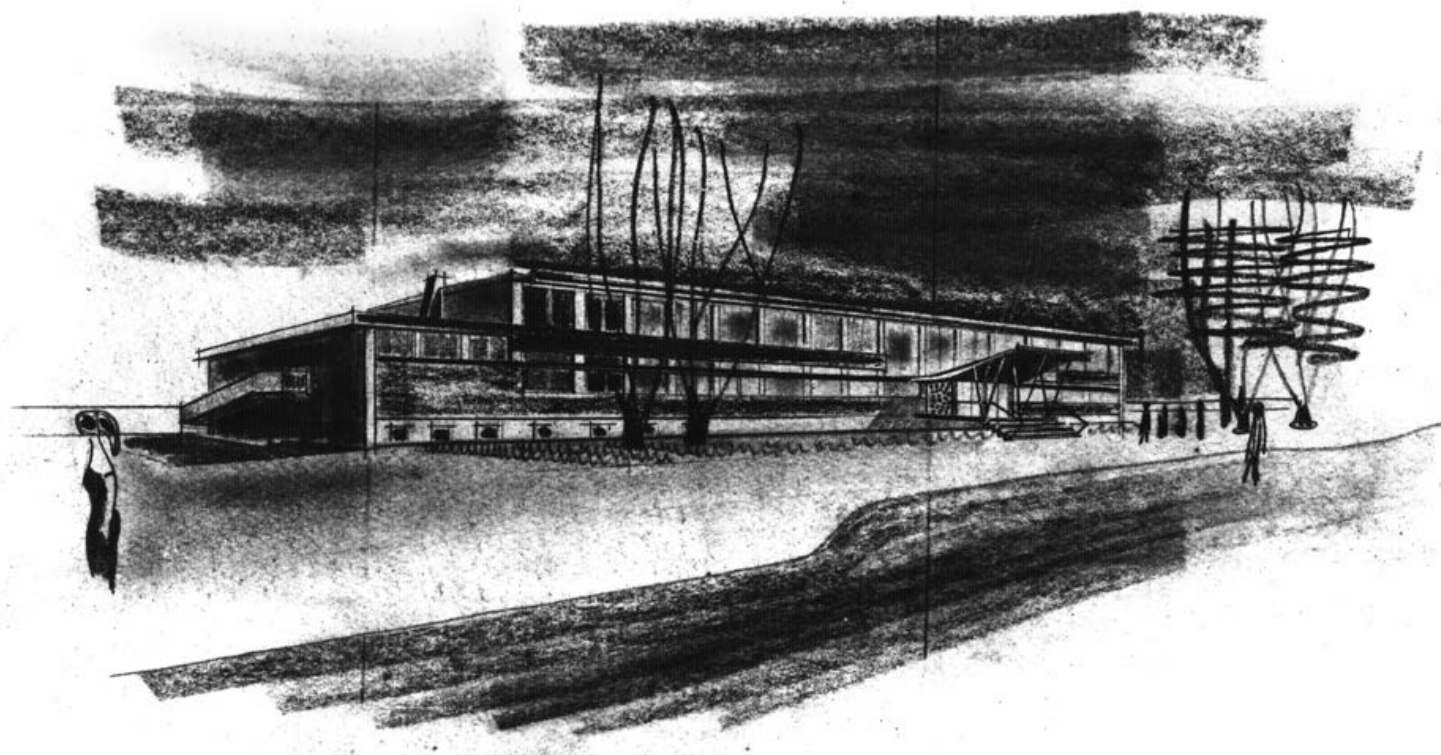
umieszczono na niej tablice z rozkładem jazdy. Klatka schodowa rozdzielała dwa typy wewnętrznej zabudowy: po prawej (wschodniej) stronie znalazły się na obu kondygnacjach zamknięte pomieszczenia, służbowe i administracyjne, natomiast po lewej (zachodniej) rozmieszczono na dole kasy, a na górze wydzielone szklanymi przegrodami restaurację oraz dodatkową poczekalnię. Ta ostatnia ulokowana została nad częścią związaną z obsługą bagażu, której zamknięty charakter przełamano szerokim przejściem prowadzącym od zachodniego wejścia do hali głównej. Biegłość architekta widoczna jest nie tylko w operowaniu przestrzenią i światłem, ale także bardzo starannych detalach (architektura wnętrz: Bernard Cofta). Nie dziwi zatem, że Przemysław Szafer napisał o koncepcji Czekanowskiego, iż „stała się później nie tylko zbiorem doświadczeń, ale również czymś w rodzaju prototypowego rozwiązania na przyszłość”⁴². Rzeczywiście, w większości zrealizowanych obiektów (szczególnie jednoprzestrzennych, jak np. na dworcu w Oświęcimiu lub Zielonej Górze⁴³) zaobserwować można podobne „sekwencyjne” zróżnicowanie typów przestrzeni w zależności od ich funkcji: od ogólnej – bezpośrednio dostępnej, poprzez wydzielone lekkimi szklanymi przegrodami poczekalnie i restauracje, bardziej oddzielone kasy i pomieszczenia związane z obsługą podróżnego, aż po komasowane poza obrębem hali głównej pomieszczenia administracyjne i dworce pocztowe.

Po realizacji przynajmniej kilkunastu dworców według tych samych ogólnych założeń funkcjonalnych, ale o różnorodnych formach architektonicznych (wynikających zarówno z upodobań samych projektantów, jak i rozwiązań preferowanych w poszczególnych regionalnych biurach projektów kolejowych), nadszedł moment podsumowania i dalszej kodyfikacji typu⁴⁴. W tym celu w 1968 roku zwołano w Zakopanem konferencję

42 T. P. Szafer, *Polska architektura współczesna*, Arkady, Warszawa 1977, s. 35.

43 Zob. Z. Kłopotcki, *Dworzec kolejowy w Zielonej Górze*, „Architektura” 1973, nr 3, s. 88–90;teczka osobowa Zygmunta Kłopotckiego w archiwum ZG SARP 865. Projekt zielonogórski w interesujący sposób podobny jest do hali Dworca Kurskiego w Moskwie.

44 Do najważniejszych zrealizowanych w tym okresie dworców małych i średniej wielkości zaliczyć można obiekty w Terespolu, Kunowicach (oba proj. Stanisława Kallera), Oświęcimiu (1962–1964), Zabrze (1967–1968, oba proj. Karola Fojcika), Grybowie (Maria Richter, 1967), Szprotawie (Zygmunt Kłopotcki, 1966), Ostrowiu Wielkopolskim (Kazimierz Serowski, 1966) i Gnieźnie (1967–1968). Teczki osobowe autorów w archiwum ZG SARP; S. Kaller, *Dworce graniczne w Terespolu i Kunowicach*, „Architektura” 1964, nr 1, s. 27–29.



Andrzej Gromski, szkic architektoniczny dworca kolejowego w Łapach, widok od strony miasta, ok. 1957, archiwum ZG SARP



Zbigniew Czekanowski, wnętrze dworca kolejowego w Grudziądzu, ukończony 1962, fot. archiwum ZG SARP



Zbigniew Czekanowski, dworzec kolejowy w Grudziądzu, przekrój poprzeczny, ukończony 1962, archiwum ZG SARP

podsumowującą dotychczasowe doświadczenia. Sformułowane w jej rezultacie wytyczne, których intencją zapewne miała być promocja oraz upowszechnianie najlepszych rozwiązań projektowych, w gruncie rzeczy miały dość sztywny charakter i zaledwie sankcjonowały istniejący stan rzeczy.

Przed wszystkim duży nacisk położono na integrację dworca i jego najbliższego otoczenia z miastem, m.in. poprzez stworzenie dogodnych powiązań komunikacyjnych. Choć przyjmowano, że budynek dworca ma być przede wszystkim łącznikiem między ulicą a peronami, nie ulegało wątpliwości, że powinien on także być akcentem dominującym nad otoczeniem⁴⁵. Aby złagodzić jego tradycyjnie reprezentacyjną rolę, porównano go do pawilonu handlowego „eksponującego na zewnątrz swoje towary dla przyciągnięcia klienta”, konkludując, że „tak i dworzec winien się otwierać i niemal »wychodzić« na plac przeddworcowy w kierunku miasta”⁴⁶. Ambicja zapewnienia możliwie swobodnej obsługi podróżnych w przejrzystych, jasnych, funkcjonalnych pomieszczeniach przekładała się głównie na formy architektoniczne. Stwierdzono: „Jako zasadę należy przyjąć tworzenie zwartych, prostych brył, w niektórych przypadkach przenikających się, których wygląd zewnętrzny wskazuje wyraźnie na funkcję, jaką dana część dworca spełnia, a jego architektura jest ponad przejściowe mody panujące w pewnych okresach”⁴⁷. W celu uzyskania pożądanego indywidualnego i nowoczesnego charakteru budynku zalecano możliwie daleko idące zniesienie podziałów między wnętrzem i otoczeniem budynku oraz stosowanie jednolitych przesklepień, tak aby obiekt był lekki i przejrzysty na przestrzał. Nakłaniano architektów do stosowania współczesnych materiałów i technologii oraz współpracy z konstruktorami: „wszędzie, gdzie jest to możliwe [...], należy zdecydowanie przejść na stosowanie konstrukcji szkieletowych ze ścianami kurtynowymi, względnie wykonywanymi z lekkich materiałów”⁴⁸. Takie rozwiązanie konstrukcyjne pociągało za sobą niższe koszty realizacji oraz w wypadku modularnego układu umożliwiało wprowadzenie prefabrykacji. Jednocześnie otwierało drogę do swobodniejszego kształtowania obiektu zarówno pod względem funkcjonalnym, jak i architektonicznym, który – jak mniemano – od tej pory miał być uzależniony głównie od

45 *Konferencja naukowo-techniczna...*, op. cit., s. 49–50.

46 *Ibidem*, s. 49.

47 *Ibidem*, s. 50.

48 *Ibidem*.

inwencji twórczej projektanta oraz od warunków miejscowych⁴⁹. Już wówczas jednak zdawano sobie sprawę z wielu ograniczeń. Mimo dążenia do przestronności stosowane w owym czasie rzemieślnicze technologie szklanych ścian kurtynowych określono jako „zbyt ciężką konstrukcję stalową kątowników z małymi taflami szyb” i zalecono duży umiar w jej stosowaniu ze względu na warunki klimatyczne oraz nadmierne naświetlanie niewielkich pomieszczeń, w których pracownicy, chroniąc się przed słońcem, zasłaniają okna⁵⁰. Ostatecznie zasugerowano, że im bardziej pomieszczenie ma charakter komunikacyjny, tym jaśniej powinno być oświetlone⁵¹. Duży nacisk położono także na kwestie należytego konserwowania wnętrza i budynku oraz dbałość o zachowanie czystości⁵². Wytyczne dotyczyły także pomniejszych kwestii, takich jak opracowanie i zaakcentowanie głównego wejścia do budynku przez odpowiednie zadaszenie lub dekoracje plastyczne, jak na dworcach w Ostrowie Wielkopolskim i Gnieźnie, czy wkomponowanie zewnętrznych napisów informacyjnych i zegara.

Jednoprzestrzenność dworców była bardzo promowana i to pomimo interesujących rozwiązań takich jak w Grybowie (Maria Richter, 1963–1967), gdzie dolna kondygnacja składa się z dwóch odrębnych pawilonów (jeden z nich jest przeszkloną poczekalnią z kasami, w drugim znajduje się przychodnia), rozdzielonych otwartym przejściem i przykrytych wspólną górną kondygnacją z pomieszczeniami administracyjnymi i mieszkaniami służbowymi⁵³. Wynikało to z obserwacji, że nawet najbardziej nowoczesne obiekty stawały się po upływie kilkunastu lat przestarzałe. I choć u podłoża każdej inwestycji kolejowej leżały starannie opracowywane długofalowe plany, to procedura projektowania każdego obiektu dworcowego w oparciu o program i prognozy ustalane na

49 Dopuszczano możliwość zastosowania miejscowych materiałów, aby nadać architekturze dworca cechy regionalne; ibidem, s. 50.

50 Ibidem.

51 Ibidem, s. 55.

52 Ibidem, s. 54. Informacje o przemysłowych systemach sprzątkowania podaje także A. Romanowicz, op. cit., s. 96.

53 Teczka osobowa Marii Richter w archiwum ZG SARP, nr 547. Podobny układ planowany był w Tychach Starych (Północnych, obecnie Tychy), gdzie według projektu Marka Dziekońskiego na miejscu wyburzonego starego dworca w dwóch etapach stanąć miały pawilony o uniesionych dachach, kojarzących się ze skrzydłami, nawiązujące do form terminali lotniczych. Zob. H. Adamczewska-Wejchert, *Miastoprojekt Nowe Tychy*, Wydawnictwo Miastoprojekt Nowe Tychy, Katowice 1965, s. nlb.

podstawie analizy danych statystycznych nie była gwarancją sukcesu⁵⁴. Ponieważ starzenie się dworca pod względem programowo-funkcyjnym następowało o wiele szybciej niż pod względem technicznym, a przewidywanie dalszej ewolucji sposobów użytkowania dworców było niezmiernie trudne, skłaniano się ku rozwiązaniom możliwie elastycznym. Obejmowały one w mniejszym stopniu rezerwowanie terenów pod ewentualną dalszą rozbudowę i odnosiły się do rozwiązań funkcjonalnych. Aby poszerzyć możliwości adaptacji przestrzeni zalecono stosowanie raczej prowizorycznych, „ruchomych” rozwiązań funkcjonalnych, pozwalających na daleko idącą „dowolność kształtowania przestrzennego wewnętrznych elementów dworca w miarę zachodzących przemian”⁵⁵. Oznaczało to najczęściej wydzielanie pomieszczeń i ich grup przy pomocy lekkich, łatwych do demontażu ścianek działowych. Zasada ta miała wpływ także na zróżnicowanie trwałości stosowanych materiałów budowlanych i wykończeniowych.

Przywołanie tych reguł umożliwia przynajmniej schematyczne nakreślenie ram, w jakich poruszali się projektanci dworców (bez uwzględnienia kwestii wynikających z funkcjonowania samego układu kolejowego stacji) oraz wyjaśnia genezę stosunkowo jednorodnego charakteru realizacji w różnych częściach kraju. I choć kluczowym zadaniem dworca było możliwie sprawne „obsłużenie pasażeropotoków”, indywidualne propozycje architektów pokazują szereg możliwości kryjących się w tym pozornie prozaicznym zadaniu. O ile np. dworce w Grudziądzu i Mińsku Mazowieckim czy Warszawie Wschodniej wykazują daleko idące podobieństwo formy „szklanej klatki”, o tyle trudno je postawić w jednym rzędzie z zabudowanym pawilonem dworca w Szprotawie (Zygmunt Kłopotcki, 1966) czy utrzymanym w stylistyce regionalizmu budynkiem stacji Żywiec Sporysz. Nie można mówić o schematyczności nawet w obrębie realizacji wychodzących spod ręki jednego twórcy. Jednym

54 Przy planowaniu inwestycji w Katowicach określano pożądany okres działania budynku dworca oraz zlecano analizy ruchu pasażerskiego wraz z wykonaniem prognoz na lata 1970 i 2000. Prognozy zakładały wyłącznie tendencje wzrostowe. Dziewięć lat później stwierdzono „że z perspektywy roku 1970 niemożliwe jest zaprogramowanie usług dla roku 2000, zatem jedynym wyjściem jest przygotowanie swobodnego pola dla późniejszych adaptacji”. *Konferencja naukowo-techniczna...*, op. cit., s. 16, 17, 48; zob. A. Gzowska, *Szesnaście żelbetowych...*, op. cit., s. 21; Z. Majerski, *Problem projektowania dworców na tle konkursu krajowego*, „Architektura” 1966, nr 11, s. 453.

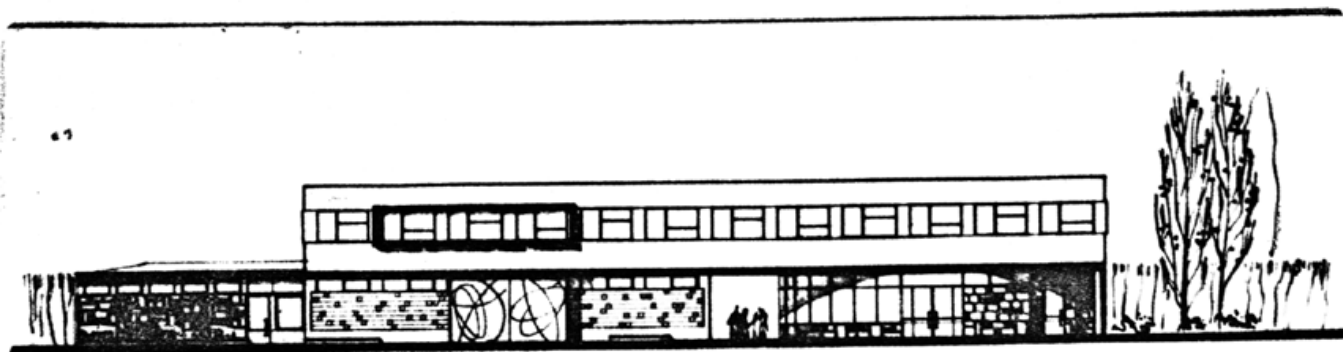
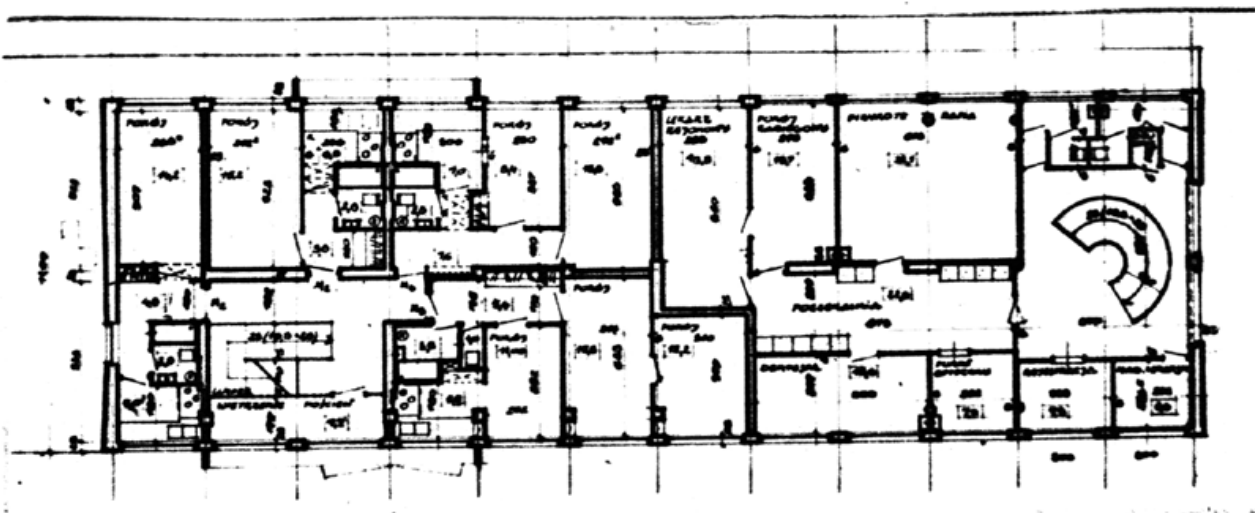
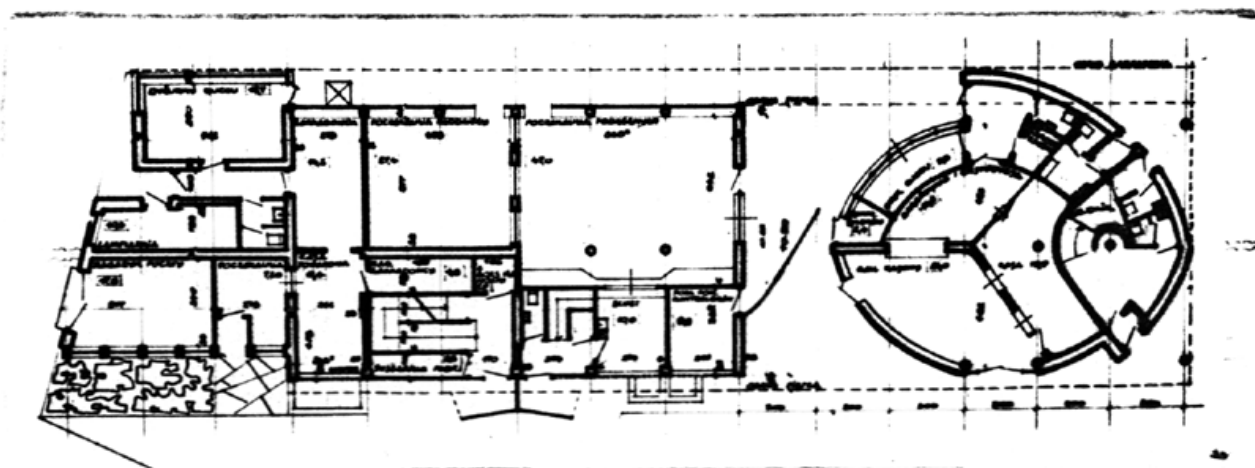
55 *Konferencja naukowo-techniczna...*, op. cit., s. 8, 17.

z ciekawszych projektantów o dobrze udokumentowanym dorobku był Karol Fojcik działający na terenie Śląskiej Dyrekcji Okręgowej Kolei Państwowych, autor między innymi dworców w Oświęcimiu, Zabrze, Lublińcu, Katowicach Ligocie i Chorzowie Mieście⁵⁶. W roku 1962 otrzymał zlecenie z Ministerstwa Komunikacji opracowania dokumentacji kompleksowej modernizacji i uporządkowania otoczenia dworca w Oświęcimiu w związku z planowanymi obchodami 20-lecia wyzwolenia obozu Auschwitz-Birkenau. Zakres przebudowy skrzydeł bocznych i koncepcja budowy łączącego je nowego pawilonu mieszczącego hol kasowy wynikały z ministerialnych wytycznych. Architekt zaakcentował odmienny charakter funkcji i zróżnicowanie dostępności przestrzeni obsługi pasażera i administracyjnych, umiejętnie harmonizując przeszkloną bryłę części środkowej z pełnymi, licowanymi kamieniem elewacjami bocznych skrzydeł. Konsekwentny rytm nowoczesnego, przestrzennego i prześwieconego na wylot holu kasowego oraz lekkiego zadaszenia przyległego do budynku peronu wyznacza minimalistyczna stalowa konstrukcja z dwuteowników⁵⁷. Powściągliwość rozwiązań architektonicznych nie odbiła się na ich jakości – trwałe materiały i indywidualnie projektowane wyposażenie takie jak oświęcimskie kamienno-metalowe ławki [z grzejnikami], efekty oświetleniowe czy detale (np. finezyjne pochwyty) świadczą o dużym zaangażowaniu projektanta i inwestora. Na szczęblu ministerialnym zapadła także decyzja o wprowadzeniu do wnętrza budynku wielkowymiarowego akcentu plastycznego realizowanego przez Pracownię Sztuk Plastycznych z Warszawy⁵⁸ – umieszczonej nad kasami mozaiki. Od tego momentu kompozycje plastyczne były bardzo chętnie wykorzystywane przez Fojcika, który zlecił ich wykonanie np. na stacji w Lublińcu (przedstawienie figuralne z m.in. postacią kolejarza), w zmodernizowanych wnętrzach poczekalni i przejścia podziemnego w Tarnowskich Górach czy nawet wnętrzu małego powtarzalnego

56 Teczka osobowa Karola Fojcika w archiwum ZG SARP, nr 101.

57 Konstrukcja: inż. Romuald Zychon, *Regionalny przegląd architektury*, SARP Katowice, Katowice 1963, s. 37.

58 Karol Fojcik jako twórców mozaiki określonej przez niego jako „Wyzwolenie” wymienia Kazimierza Gąsiorowskiego (autora mozaiki m.in. na dworcu w Bytomiu) i niewspominaną w innych źródłach Marię Leszczyńską; rozmowa telefoniczna autorki z Karolem Fojcikiem, luty 2016 roku, oraz list z marca 2016 roku. Zob. B. Kostuch, *Kolor i blask. Ceramika architektoniczna oraz mozaiki w Krakowie i Małopolsce po 1945 roku*, Muzeum Narodowe w Krakowie, Kraków 2015, s. 406–407.



DWORZEC GRYBÓW REAL. 1967.



Maria Richter, dworzec kolejowy w Grybowie, rzut przyziemia, rzut pierwszej kondygnacji, szkic elewacji od strony miasta, ukończony 1967, archiwum ZG SARP



widok południowy



Zygmunt Kłopotki, szkic elewacji dworca w Szprotawie, ukończony w 1966,
archiwum ZG SARP



Karol Fojcik, wnętrze dworca kolejowego w Oświęcimiu, 1962–1962,
fot. archiwum ZG SARP



Autor nieznany, mozaika w poczekalni na dworcu w Tarnowskich Górach,
1964–1968, fot. archiwum ZG SARP

przystanku w Łaziskach Kopaninie⁵⁹. W związku z łatwym przegrzewaniem i wychładzaniem się tego typu obiektów i ich innymi wadami oraz naciskami na oszczędności dworce projektowane przez Fojcika w latach 70. – Katowice Ligota (1972–1973) i Chorzów Miasto (1973–1975) – mają już skromniejszy charakter. W obu wypadkach zakładana jest obsługa dużego ruchu aglomeracyjnego, co wiąże się z rzadszym korzystaniem z wielu funkcji dworca. W Ligocie zamiast pojedynczej bryły mamy 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 Ronchamp⁶⁰. Wszystkie usługi usytuowane są po obu stronach głównego ciągu komunikacyjnego, podobnie jak w położonym w trudnej lokalizacji budynku stacji Chorzów-Miasto.

Z biegiem czasu oszczędności wymuszały obniżenie jakości wykonania dworców, co bardzo niekorzystnie odbiło się na ich eksploatacji i utrzymaniu. Coraz chętniej także, aby niepotrzebnie nie dublować infrastruktury, dążono do połączenia w jednym obiekcie funkcji położonych zazwyczaj blisko siebie dworców kolejowych i autobusowych⁶¹. Stworzenie takiego swoistego zintegrowanego centrum przesiadkowego

59 Fojcik współpracował przede wszystkim ze Stefanem Suberlakiem, owocem ich współpracy była dekoracja domu kultury Kolejarsz w Tarnowskich Górach (1973) oraz prawdopodobnie nieistniejąca już mozaika na dworcu w Zabrze (w restauracji na piętrze). Suberlak jest też autorem dekoracji na dworcu w Katowicach-Piotrowicach i Katowicach-Ligocie. Dekoracje plastyczne w architekturze publicznej PRL były stosunkowo powszechne. Jednym z ciekawszych przykładów jest ceramiczna okładzina w zmodernizowanym wówczas wnętrzu dworca w Suchoj Beskidzkiej (Ryszard Frankowicz, 1970–1975), wykonana w łysogórskiej spółdzielni Kamionka, w której powstały także dekoracje dla wnętrza dworców kolejowych w Gliwicach (wykonane w 1967 roku, proj. W. Bulik, Z. Lis) i w Krakowie-Płaszowie (1968, Aniela Szatara-Tymcik, Antoni Hajdecki); zob. B. Kostuch, „Ceramiczny eksperyment” – *architektoniczne płyty okładzinowe z Łysej Góry*, „Rocznik Tarnowski” 2011, t. 16, s. 93–102, oraz idem, *Kolor i blask...*, op. cit., s. 219–221, 430–431.

60 A. Krajewski, *Umyj sobie dworzec*, „Archivolta” 2010, nr 4, s. 83–85.

61 Bardzo charakterystyczne rozwiązanie jest np. w Mińsku Mazowieckim (Wacław Zbysław Nowiński, Bronisław Eibel, 1973–1979), gdzie budynki obu dworców blisko sąsiadują ze sobą, ale plac przeddworcowy udostępniono wyłącznie samochodom.

wymagało przede wszystkim bardzo starannego rozplanowania przestrzeni wokół budynku, tak aby na placu przydworcowym bezkolizyjnie poprowadzić ruch pieszy, autobusowy i samochodowy. W odniesieniu do samych dworców, pierwsze próby polegały na zaprojektowaniu oddzielnych pawilonów PKP i PKS nakrytych wspólną kondygnacją administracyjną. Takie rozwiązanie można znaleźć na przykład w Jarosławiu (Maciej Hyła, Ryszard Frankowicz, 1971) czy – już bez dodatkowej kondygnacji – w Zegrzu (Arseniusz Romanowicz)⁶². Z biegiem czasu dążono do pełniejszej integracji obu dworców, czego wzorcowym przykładem była realizacja w Nowym Dworze Mazowieckim (Arseniusz Romanowicz), gdzie do wspólnej hali kasowej i poczekalni miały prowadzić naprzeciwległe ułożone wejścia oznaczone skrótami nazw obu przewoźników⁶³. Projektowanie wspólnych przestrzeni (i ich odpowiednie oznaczanie) było szczególnie trudne przy dużych inwestycjach z bogatym programem, tak jak w Olsztynie lub w niezrealizowanym do końca kompleksie dworców Warszawa Zachodnia (oba proj. Zygmunt Kłopotcki), gdzie uwzględniono także część hotelową w formie wieżowca.

Na początku lat 70. Arseniusz Romanowicz określił nowoczesne dworce jako „domy towarowe usług komunikacyjnych”⁶⁴. Niewątpliwie stacyjne gmachy o nowoczesnych (lub aspirujących do nowoczesności) neutralnych formach zaczęły się w pewnym momencie upodabniać do centrów handlowych i lotnisk, zatracając swoją architektoniczną tożsamość⁶⁵. Wypowiedź Romanowicza kieruje jednak uwagę nie na formy, ale sposób myślenia o funkcji obiektu. Przeprowadzana pod pretekstem optymalizacji uniformizacja przestrzeni odzwierciedla ekonomiczną racjonalność leżącą u podstaw projektowania w tym okresie. W związku z silnym zakorzenieniem tych obiektów w ówczesnym systemie gospodarczym mogły one odgrywać rolę lustra rzeczywistości społecznej. Dworzec jest swoistym mikrokosmosem, w którym odbywa się spektakl nowoczesności, odsłaniający jej rzeczywistość i demaskujący związane z nią mity⁶⁶. Nowoczesność w wydaniu socjalistycznym wiązała się z ambicjami odpowiedniego kształtowania jednostek, także poprzez architekturę. Formułujący

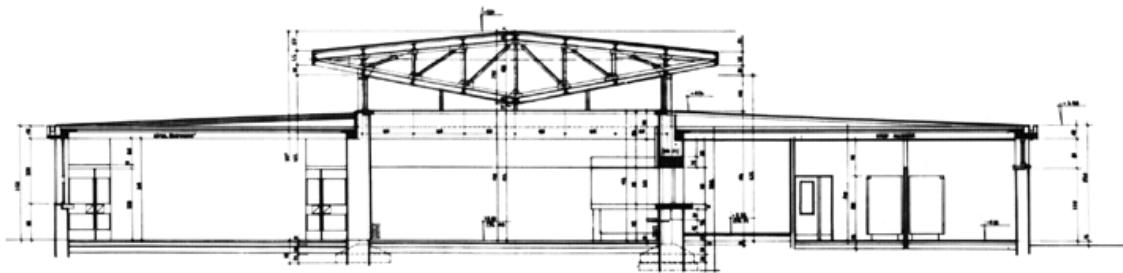
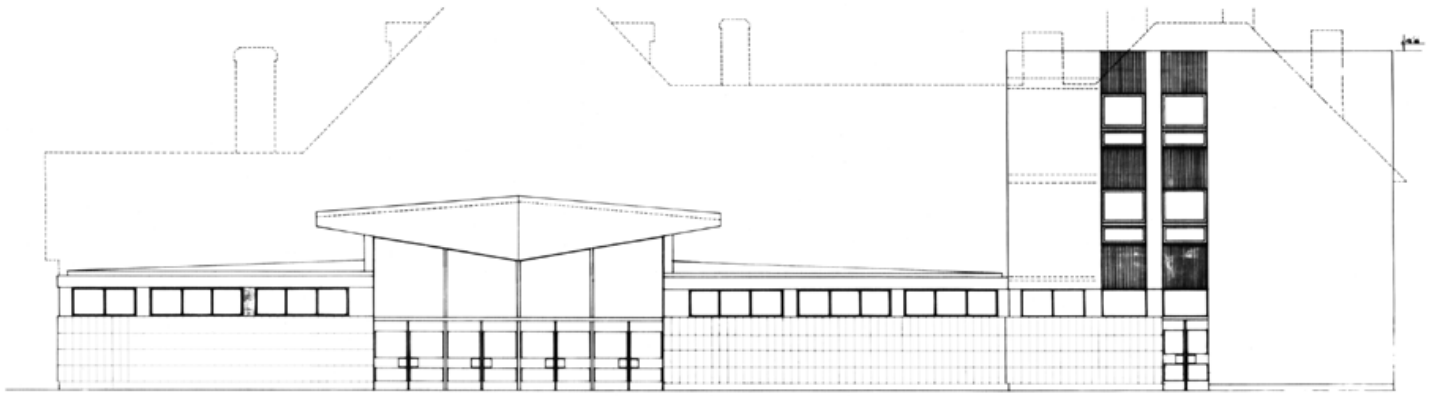
62 A. Romanowicz, op. cit., s. 45.

63 W zrealizowanym budynku wejścia usytuowane zostały na prostopadłych bokach – od strony wschodniej i południowej. Za tę informację dziękuję Małgorzacie Jurkiewicz.

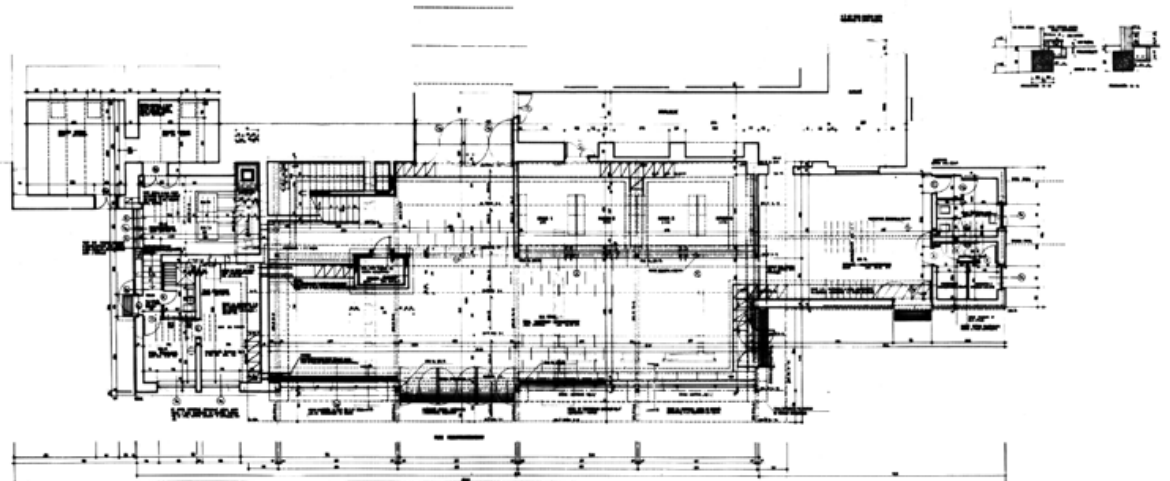
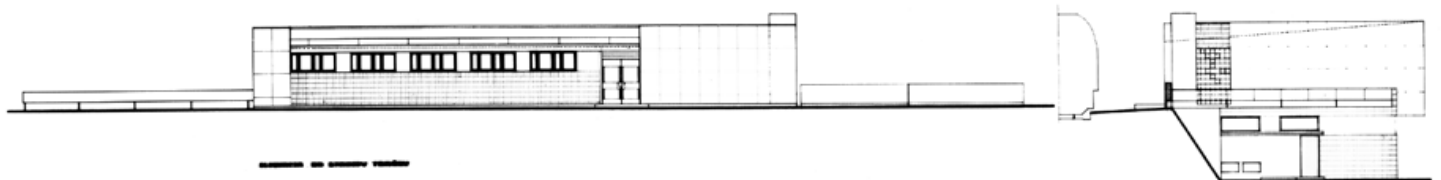
64 Ibidem, s. 69.

65 Zob. dworzec w Bernie, J. Dethier, op. cit., s. 113.

66 Ibidem, s. 6.



PROJEKT





Karol Fojcik, projekt dworca Katowice Ligota, 1972–1973, archiwum ZG SARP



Karol Fojcik, projekt dworca Chorzów Miasto, 1973–1975, archiwum ZG SARP



Maciej Hyla, Ryszard Frankowicz, dworzec kolejowo-autobusowy w Jarosławiu, proj. 1971, fot. archiwum ZG SARP



Andrzej Musialik, budynek przystanku kolejowego Tychy Zachodnie, 1959,
fot. archiwum ZG SARP



Karol Fojcik, powtarzalny przystanek do obsługi „do 100 osób w godzinach szczytu”, realizacja w Sosnowcu Porąbce 1966–1967, fot. archiwum ZG SARP

wytyczne projektowe nie ukrywali ambicji związanych z potencjałem miejsc „o tak ogromnym stałym przepływie mas ludzkich”⁶⁷. Budynek dworcowy miał nie tylko „wyrażać wagę swojej funkcji i podkreślać, że kolej w dalszym ciągu znajduje się w centrum swego żywotnego rozwoju”, ale stanowić dobitny dowód sukcesu modernizacyjnej polityki państwowej. Tak jak w okresie dwudziestolecia międzywojennego ujednolicona architektura stacji kolejowych świadczyć miała o ponownym zrastaniu się części państwa, tak po 1945 roku większe i mniejsze budynki ze stali i szkła, rozmieszczane nie tylko w dużych ośrodkach miejskich, były – jak zauważa Grzegorz Piątek – ważnym elementem sieciowego szkieletu dystrybucji nowoczesności na prowincję⁶⁸. Choć ta polityka „kolonizacyjna” nie była prowadzona konsekwentnie i ostatecznie jej osiągnięcia zostały zaprzepaszczone, zostawiła trwałe – nadal dostrzegalny – ślad na obliczu większości polskich miast⁶⁹. Nawet tam, gdzie historyczne dworce przetrwały w dobrym stanie, dostosowywano ich wnętrza do nowych wymogów funkcjonalnych. Zazwyczaj oznaczało to zaprojektowanie współczesnych wnętrz przy zachowaniu zabytkowych elewacji tak jak w Nidzicy (1960–1961), Tarnowskich Górach czy Nowym Sączu (1974–1983). Nie mniejszą wagę przykładano także do zupełnie niewielkich form.

Dobitnym świadectwem tego są cieszące się słusznym zainteresowaniem awangardowe kształty przystanków warszawskiej linii średnicowej oraz nieco zapomniany przystanek Warszawa Wawer (Wacław Zbysław Nowiński, 1957–1959), gdzie obok łupinowego zadaszenia sygnalizującego wejście znalazł się budynek mieszkalny z szarej cegły. Takich jednostkowych realizacji związanych z poszukiwaniami odpowiednio atrakcyjnej formy dla minimalnej liczby funkcji znajdujemy wiele nie tylko w pobliżu stolicy (którą zdominowały projekty Romanowicza, takie jak Warszawa Włochy czy Warszawa Ursus Północny). Ciekawe rozwiązania na dość

67 „Kolej w państwie socjalistycznym nie tylko wykonuje przewozy pasażerskie, ale także wychowuje nowego człowieka i oddziałuje na niego pod względem kulturalnym. Oddziaływanie to jest tym głębsze i silniejsze, że dworzec stanowi jedyny w swoim rodzaju obiekt o tak ogromnym stałym przepływie mas ludzkich”; *Konferencja naukowo-techniczna...*, op. cit., s. 48.

68 G. Piątek, *Wyjście z cienia*, w: *AR/PS*, op. cit., s. 15. Na temat zniesienia podziału poczekalni na klasy, demokratyzacji czasu wolnego itp. przemian społecznych związanych z koleją zob. J. Dethier, op. cit., s. 8, 9.

69 Z. Taylor, *Rozwój i regres sieci kolejowej w Polsce*, Instytut Geografii i Przestrzennego Zagospodarowania im. Stanisława Leszczyckiego PAN, Warszawa 2007; J. Dethier, op. cit., s. 9.

trudnym i nietypowym rzucie centralnym można znaleźć na Śląsku, w Tychach Zachodnich i Pyskowicach Mieście. Pierwszy projekt, zrealizowany w 1959 roku (Andrzej Musialik, Kazimierz Wejchert) to bardziej okrągła pergola niż rotunda – pod płaskim żelbetowym dachem o kształcie pierścienia, wspartym na cienkich słupach, znalazły się położone naprzeciwlegle wydzielone niemal tylko szkłem pawilony kasowe z poczekalniami⁷⁰. Nieco późniejsza realizacja w Pyskowicach (Karol Fojcik, 1966–1969) była przeszklonym pawilonem na planie pięcioboku, z nieregularnie wydzielonymi pomieszczeniami kas, poczekalni i kiosku ruchu. Pomiedzy zadaszeniem a ściankami pozostawiono pas okien, a dodatkowe doświetlenie zapewniało także centralne atrium. W dorobku Fojcika znajdują się także pochodzące z drugiej połowy lat 60. interesujące propozycje rozwiązań powtarzalnych, dostosowane do różnego natężenia ruchu; obejmujące budynki przystanków „do 100 osób w godzinach szczytu” (zrealizowany np. w Świnnej, obecnie Gorzów Chrzanowski, 1966–1967), przy dużych zakładach pracy (np. Czerwionka Dąbieńsko, 1968) lub budynki-wiaty peronowe (np. Katowice Załęże, 1965–1967)⁷¹. Zachowanie kontroli nad projektem i realizacją pozwalało architektowi dostosowywać projekt do indywidualnych warunków kolejnej inwestycji oraz dbać o nadanie mu indywidualnego charakteru (np. wprowadzenie dekoracji mozaikowej w nieistniejącym już przystanku w Łaziskach Kopaninie).

Dworce określano niegdyś mianem katedr nowoczesności. I choć bez trudu nakreślić można ciągłość ich rozwoju zarówno funkcjonalnego, jak i architektonicznego, to trudno nie ulec wrażeniu, że wraz z procesem odrzucania symbolicznej wymowy ich form następowała stopniowa desakralizacja. O ile jeszcze w latach 60. wysiłek projektowy wkładany w „najelegantsze rozwiązanie prozaicznych problemów”⁷² przynosił satysfakcjonujące rezultaty, o tyle z biegiem czasu architektura dworców coraz wyraźniej odzwierciedlała zawirowania i wstrząsy gospodarki⁷³.

70 Zob. H. Adamczewska-Wejchert, op. cit.; K. Wejchert, *Nowe Tychy*, Arkady, Warszawa 1960, s. 32.

71 Teczka osobowa Karola Fojcika w archiwum ZG SARP, nr 101; zob. A. Gzowska, *Karol Fojcik – nieznany projektant architektury kolejowej*, referat wygłoszony na IV Rybnickiej Konferencji Historii Kolei *Piękne, użyteczne, zbędne... Z dziejów i architektury obiektów kolejowych w Polsce*, 22 października 2015.

72 G. Piątek, op. cit., s. 20.

73 W latach 80. powstała znikoma liczba dworców. Natomiast w okresie transformacji zrealizowano tylko dworce w Częstochowie i Mikołowie oraz przebudowano elewacje dworca w Słupsku.

Rezultatem tego procesu są dopasowane, nudne i bezstylowe produkty, trudne do identyfikacji z koleją. Hala dworca ewoluuje w stronę miejsca neutralnego, nieodwołującego się ani do zmysłów, ani do wyobraźni. Powstająca w ten sposób standaryzowana pustka zawłaszczana jest przez nowy system znaków; reklamy. Dworzec z miejsca wspólnoty staje się zaprogramowanym miejscem konsumpcji⁷⁴. Jego ofiarą padają świetnie zaprojektowane, w imię podobnych założeń przestrzenie. Ich nierzadko ponadczasowa jakość i pragnienie dostosowania się do płynnego charakteru współczesności wiele mówią nam o zaletach ówczesnych anonimowych projektantów. I choć proces zmiany charakteru dworców odbywa się nadal w imię postępu i nowoczesności, warto zastanowić się, czy ta zrujnowana, obecnie wybiórczo modernizowana infrastruktura kolejowa, nie powinna stać się punktem wyjścia dla szerszej krytycznej refleksji⁷⁵.

74 J. Dethier, op. cit., s. 17.

75 Zob. A. Gzowska, *Sic transit gloria mundi*, „Widok” 2014, nr 4, <http://pi-smowidok.org/index.php/one/article/view/138/193> (dostęp 15.09.2016).

Alicja Gzowska

Factories of Motion: On the Problems of Designing Railway Stations in Poland in the 1960s and 1970s

The work of architects employed during the communist regime in Polish state design offices, which significantly influenced the shape of the contemporary built environment, is often perceived as self-evident, worthless, and rarely is a subject of deep analysis and reflection. This text is an attempt to discuss such 'dull' state-produced architecture, through the example of late-modern railway stations and stops. Similarities in their design stem from a set of far-sighted rules shaping the design of the railway, which were elaborated in the late 1950s but brought widespread effects only in the 1960s. At that time a kind of functional canon of railway stations and stops had been established. According to those general functional principles, dozens of railway stations were built in various architectural forms in the period of intense investments during the 1960s and 1970s. This article analyses some of the best and most interesting examples of the architecture of railway stations in the People's Republic of Poland. Focusing on objects of small and medium size, it complements the existing research concerning large stations such as in Katowice and Warsaw, with less familiar 'peripheral' realisations. These structures appear to be representative of architects' average skill and taste located between architectural conservatism and experimental extremes.

Alicja Gzowska – kuratorka w Muzeum Rzeźby im. Xawerego Dunikowskiego, doktorantka w Instytucie Historii Sztuki Uniwersytetu Warszawskiego, zajmuje się architekturą drugiej połowy XX wieku w Polsce. Współautorka książek o polskiej architekturze postmodernistycznej: *Postmodernizm polski. Architektura i urbanistyka. Rozmowy z architektami*; *Postmodernizm jest prawie w porządku. Polska architektura po socjalistycznej globalizacji*, kuratorka wystawy i redaktorka tomu *Figury retoryczne. Warszawska rzeźba architektoniczna 1918–1970*. Pasjonatka łupin żelbetowych i architektury kolejowej, monografistka zburzonego katowickiego dworca *Szesnaście żelbetowych kwiatów*. *Nowy dworzec kolejowy w Katowicach*.