

s. Anna Tejszerska uSJK (Katolicki Uniwersytet Lubelski Jana Pawła II,  
Instytut Architektury Krajobrazu)

# Dworce kolejowe magistrali węglowej – projekty konkursowe i realizacje

*Dziś, gdy Polska odzyskała swoją niepodległość  
i posiada dostęp do morza, kolej Śląsk-Gdynia  
buduje się już w pierwszym dziesięcioleciu  
istnienia Wolnej Polski<sup>1</sup>*

Po odzyskaniu przez Polskę niepodległości w 1918 r., a wliczając czas walk o ustalenie ostatecznych granic na wschodzie i południu kraju – w 1922 r., Ministerstwo Kolei<sup>2</sup> stanęło przed bardzo poważnym wyzwaniem scalenia terytorium Polski siecią dróg żelaznych. Zaledwie przez sześć lat pomiędzy 1928 a 1934 r. wybudowano 1000 km szlaków kolejowych, co wiązało się z koniecznością wzniesienia na nowo powstałych odcinkach licznych obiektów budowlanych – dworców, wież ciśnień, budek dróżniczych i innych budynków technicznych, nie mówiąc o obiektach inżynierskich, takich jak mosty kolejowe. Równolegle trzeba było podjąć zadanie odbudowy dworców zniszczonych działaniami wojennymi<sup>3</sup>. Już w pierwszym dziesięcioleciu po odzyskaniu niepodległości powstało ok. 600 budynków dworcowych, w tym 119 nowo wzniesionych

<sup>1</sup> *Budowa kolei państwowej Śląsk – Gdynia*, Bydgoszcz 1930, s. 24.

<sup>2</sup> Od 1919 do 1924 r. Ministerstwo Kolei Żelaznych, w latach 1924–1926 Ministerstwo Kolei, od 1926 r. do końca istnienia II RP Ministerstwo Komunikacji.

<sup>3</sup> Dworce, jako obiekty strategiczne, były działaniami wojennymi szczególnie mocno dotknięte.

i 474 odbudowanych<sup>4</sup>. Natomiast do końca okresu budżetowego 1931-1932 odbudowano prawie pięćset dworców i ponad 1,5 tys. budynków mieszkalnych i administracyjnych (tabela 1)<sup>5</sup>.

**Tab. 1.** Stan odbudowanych obiektów kolejowych 1932 r.<sup>6</sup>

Rodzaj budynków	Dworce	Magazyny	Wieże ciśnienia i stacje wodne	Domy mieszkalne i administracji	Parowozownie i warsztaty
zniszczonych podczas wojny (sztuk)	574	506	489	2189	78
odbudowano	499	377	401	1632	64

Mimo tak znaczącej liczby wznoszonych budynków kolejowych projektowało je dość „hermetyczne” środowisko. Polskie Koleje Państwowe (PKP) zatrudniały w ramach poszczególnych dyrekcji własnych architektów, bądź, zdecydowanie częściej, inżynierów budowlanych, rzadko korzystając z usług twórców niezależnych. Nie uszło to uwadze środowiska architektonicznego. W 1934 r. na łamach „Architektury i Budownictwa” pisano: „*architektura kolejowa*”, jako mająca charakter odrębny, zwraca uwagę specjalną. Niestety jest ona jakby zakonspirowana. Mało się o niej wie, mało pisze, a czy się myśli? [...] czy jest należyte zrozumienie roli architekta w budownictwie kolejowym? [...]. Architektów, pracujących w przedsiębiorstwie PKP, a więc na obszarze całej Rzeczypospolitej, jest zaledwie kilkunastu na 160.000 pracowników statych, a około 1100 inżynierów komunikacji. Na 9 dyrekcji tylko w jednej na czele działu budynków stoi architekt<sup>7</sup>. Tak naprawdę jedynie dyrekcja warszawska mogła poszczycić się własną pracownią architektoniczną, w której kierownicze stanowisko piastował architekt Romuald Miller (1882–1945). Zawodowym architektom powierzała projekty kolejowych budynków także dyrekcja wileńska. Był wśród nich wsławiony wieloma inwestycjami publicznymi miasta Giedymina i jego okolic Tadeusz Maria Rostworowski (1860–1928). Pracował dla niej również, bardzo

<sup>4</sup> *Polskie Koleje Państwowe 1918–1928*, Warszawa 1929, s. 62, 161.

<sup>5</sup> Jeszcze z końcem 1928 r. Ministerstwo Komunikacji szacowało koszt pozostałej, niezrealizowanej dotychczas odbudowy na około 129 mln zł, w tym odbudowa dworców miała pochłonąć 20 mln zł, budynki mieszkalne i administracyjne 25 mln zł, a największe wydatki związane być miały z odbudową mostów (65 mln zł). J. Mrozowski, *Budżet nadzwyczajny Kolei Państwowych. Odczyt wygłoszony na VIII Zjeździe Polskich Inżynierów Kolejowych w Katowicach w październiku 1928 r.*, „Inżynier Kolejowy” 1929, nr 1, s. 2. Do odbudowy pozostało w tym czasie: 100 dworców, 137 magazynów, 102 stacje wodne i wieże ciśnienia, 14 parowozowni i warsztatów, 603 domy mieszkalne i administracyjne. *Polskie Koleje Państwowe 1918–1928...*, s. 62.

<sup>6</sup> Dane na podstawie rocznika statystycznego za: *Varia na temat budownictwa kolejowego*, „Architektura i Budownictwo” 1934, nr 1, s. 32; patrz także: *Polskie Koleje Państwowe 1918–1928...*, s. 60.

<sup>7</sup> *Stanowisko zaś naczelnika wydziału budynków w Ministerstwie Komunikacji [...] było obsadzone do niedawna przez inż. komunikacji (!), a przecież wydz. bud. M. K. jest jedynym wydziałem na kolei, zajmującym się architekturą, a w szczególności opiniowaniem, i zatwierdzaniem projektów obiektów kolejowych. Varia na temat budownictwa kolejowego...*, s. 32.

uzdolniony, przedwcześnie zmarły architekt Hipolit Hryniewicz (1876–1933)<sup>8</sup>. Wśród projektantów dworców okręgu wileńskiego kolei państwowych wymienia się też kierownika działu budowlanego inżyniera Henryka Genello (1872–1948)<sup>9</sup>, który również, zgodnie z ustaleniami Zbigniewa Tucholskiego ukończył studia architektoniczne. W dyrekcji radomskiej przez pewien czas między 1924 a 1927 r. służył architekt Jerzy Müller (1889–1963), znany przede wszystkim z inwestycji gdyńskich i ze sprawowanej funkcji zastępcy naczelnego inżyniera Powszechnej Wystawy Krajowej w Poznaniu.

Przy inwestycjach obiektów kolejowych nieczęsto też posługiwano się tak powszechną drogą wymiany myśli projektowej, jaką stanowią konkursy architektoniczne. W związku z czym, związany z tematem dworców „dyskurs architektoniczny” nie nabrał nigdy takiego rozmachu jak w przypadku innych inwestycji celu publicznego. A przecież nawet sami architekci podkreślali, że *konkurs architektoniczny jest dowcipnym sposobem zamówienia projektu lub szkicu u większej ilości architektów. Ogłaszający konkurs otrzymuje do wyboru kilkanaście lub kilkadziesiąt projektów za sumę nagród i zakupów kilkakrotnie niższą, niż wyniosłoby honorarium za jeden zamówiony u architekta projekt. Co więcej, ogłaszający konkurs nie gwarantuje laureatowi w zamian [...] że projekt jego jako najlepszy, będzie wykonany, natomiast wszystkim laureatom grozi wyzyskanie ich najlepszych pomysłów przez kogoś trzeciego*<sup>10</sup>.

Z całego okresu dwudziestolecia międzywojennego znamy trzy głośne, cieszące się dużym zainteresowaniem zawodowców, przypadki rozpisania konkursu architektonicznego na projekt budynków dworcowych. Pierwszy związany jest z przedmiotową, największą inwestycją kolejową okresu międzywojennego – budową magistrali węglowej, pozostałe dwa – z odkładaną od czasów zaborów budową węzłowego dworca stołecznego miasta Warszawy<sup>11</sup>.

Pierwsze wspomniane przedsięwzięcie – magistrala węglowa, łącząca Śląsk z jedynym polskim portem w Gdyni, pozwalająca na dostarczenie wydobywanych na Śląsku surowców na zagraniczne rynki zbytu, była inwestycją kluczową

**8** Na łamach „Inżyniera Kolejowego” (1934, nr 1, s. 30), we wspomnieniu pośmiertnym zapisa-no, iż zmarły nagle członek Związku Polskich Inżynierów Kolejowych – inżynier architekt Hipolit Hryniewicz, który w listopadzie 1921 r. rozpoczął pracę w Wydziale Drogowym wileńskiej Dy-rekcji Kolei Państwowych pozostawił po sobie ślad w postaci szeregu budowli, w tym wielu wy-konanych według jego projektów w stylu polskiego Barocco dworców, m. in. na stacjach: Brześć, Stołbce [Stołpce – A.T.], Pińsk i innych.

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

**10** *Kronika*, „Architekt” 1925, nr 1, s. 41–42.

**11** J. Wołkanowski, *Projekt Dworca Głównego w Warszawie*, „Inżynier Kolejowy” 1931, nr 3, s. 73, 75. Konkurs ten wygrał projekt neoklasycznego budynku z dwoma pawilonami bocznymi, autorstwa Juliusza Nagórskiego (1887–1944). L. Piskowski, *Dworzec Główny w Warszawie*, „Spotkania z Zabytkami” 2009, nr 12, s. 40–41. *Jednakże*, [jak stwierdza J. Wołkanowski – A.T.] *choć konkurs dał w wyniku szereg ciekawych rozwiązań, [...] żaden z [...] projektów nie nadał się do wykonania bez wprowadzenia do niego zasadniczych zmian*. J. Wołkanowski, *Projekt Dworca Głównego...*, s. 75. Pierwsza nagroda w kolejnym konkursie poświęconym temu samemu przedsięwzięciu przypadła w udziale Czesławowi Przybylskiemu (1880–1936). Szerzej: A. Tej-szerska, *Symbol narodowe w architektonicznym wystroju obiektów kolejowych II Rzeczypospolitej*, [w:] *Państwo wobec kolei żelaznych w Polsce*, red. M. Kapias, D. Keller, Rybnik 2017, s. 157–159.

dla gospodarki II Rzeczypospolitej – zwłaszcza w okresie „wojny celnej” z Niemcami<sup>12</sup>, gdy, szczęśliwym dla Polski zbiegiem okoliczności, strajk angielskich górników (1925–1926) otworzył Polsce możliwość wkroczenia na rynki krajów bałtyckich w roli jednego z czołowych eksporterów węgla kamiennego. *W końcu 1925 roku, wskutek strejku górników w kopalniach węgla w Anglii, wydatnie wzmacnia się wywóz węgla przez porty bałtyckie. Dla kolei polskich zjawia się nowe zadanie, do którego koleje nie były przygotowane*<sup>13</sup>. *Nowy port w Gdyni w 1925 r. był o tyle urządzony że już w sierpniu tego roku wyszły z portu pierwsze statki z węglem*<sup>14</sup>. *Stacja w Gdyni była dopiero zaczęta, wzmożony eksport węgla przyspieszył jej budowę*<sup>15</sup>. Już od momentu przyłączenia Śląska do Polski Ministerstwo Komunikacji zdawało sobie sprawę z konieczności budowy nowych połączeń umożliwiających wywóz węgla<sup>16</sup>. Czyniono to początkowo małymi krokami, na różnych odcinkach. W połowie lat dwudziestych wspomniane zewnętrzne uwarunkowania gospodarcze uczyniły priorytetowym bezpośrednie połączenie z portami<sup>17</sup>. W tym czasie transport węgla ze Śląska odbywał się okrężną drogą przez Częstochowę, Kozłowski, Skierniewice, Kutno, Toruń, Bydgoszcz, Tczew, bądź wiodącym przez Niemcy tzw. korytarzem kluczberskim (Lublinitz – Ciasna, Olesno Śląskie, Kluczbork, Łęka Opatowska – Kostów), a następnie przez Ostrów Wielkopolski, Jarocin, Gniezno, Inowrocław, Bydgoszcz, Tczew. Rozwiązanie takie nastroczało wiele trudności i nie było korzystne ekonomicznie<sup>18</sup>. Doskonalenie i upraszczanie połączenia Górnego Śląska z morzem następowało sukcesywnie. Już w 1921 r. dzięki nowo wybudowanej linii Gdynia – Kokoszyki<sup>19</sup> wyeliminowano konieczność przejazdu przez obszar Wolnego

**12** Postanowienia Traktatu Wersalskiego nakładały na Niemcy obowiązek importu węgla z polskich kopalni w wysokości 6 mln t rocznie, co stanowiło 25% wydobycia. Klauzula ta wygasła z dniem 10 stycznia 1925 r. M. Moczulski, A. Paszke, *Józef Nowkuński budowniczy linii kolejowych*, Katowice 2015, s. 47.

**13** ¾ węgla eksportowego przechodziło przez port w Gdańsku, który także nie był do takiej ilości przystosowany. *Polskie Koleje Państwowe 1918–1928...*, s. 150.

**14** Z późniejszych relacji dowiadujemy się, że Gdynia w czasie strajku angielskiego wysyłała 100 tys. t węgla miesięcznie. R. Szajer, *Zamierzenia kolejowe w Gdyni w związku z budową portu i rozwojem miasta*, „Inżynier Kolejowy” 1928, nr 3, s. 78.

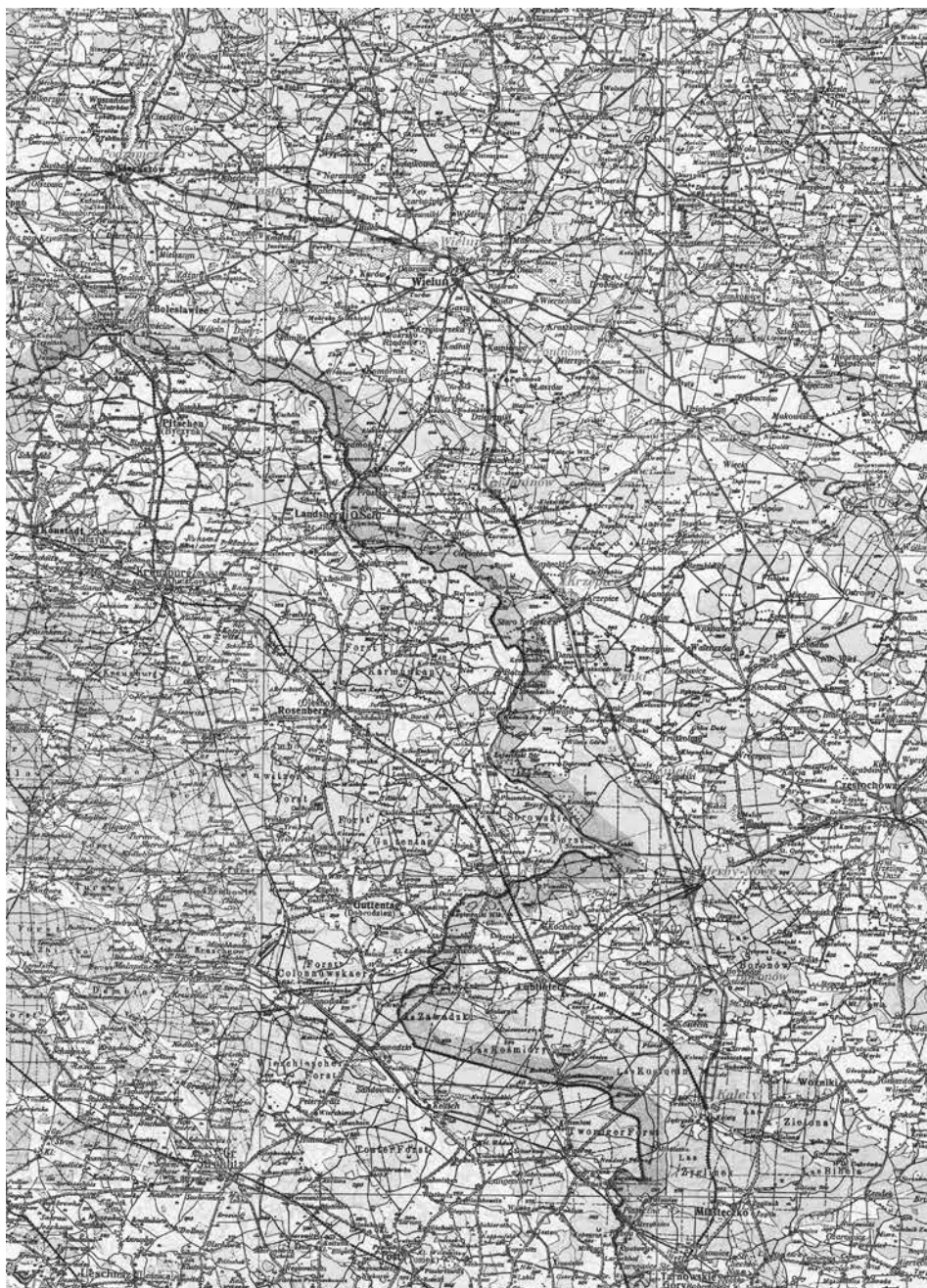
**15** *Polskie Koleje Państwowe 1918–1928...*, s. 150.

**16** *20-lecie komunikacji w Polsce Odrodzonej*, Kraków 1939, s. 57.

**17** Szerzej na temat rozwoju kolejowych dróg eksportowych węgla: *20-lecie komunikacji...*, s. 124–131.

**18** *Droższa o 4,5 franka złotego na tonie taryfa niemiecka za przewóz węgla z G[órnego] Śląska do Poznańskiego i na pomorze drogą najkrótszą przez niemiecki Górny Śląsk spowodowała kierowanie węgla dalszą lecz tańszą drogą wyłącznie polskimi liniami przez Sosnowiec – Kozłowski*. *20-lecie komunikacji...*, s. 126–127; patrz także: M. Widernik, *Magistrala węglowa Śląsk – Gdynia i jej znaczenie w okresie międzywojennym*, „Zapiski Historyczne” 1984, nr 2, s. 35.

**19** *Po ustaleniu granic zachodnich Państwa Polskiego wolnego miasta Gdańska — linia kolejowa, idąca z Gdyni na Redę i Wejherowo, z odnogą na północ do Pucka została odcięta od reszty kolei polskich i, kiedy postanowiono budować port w Gdyni, powzięto myśl połączenia Gdyni zapomocą nowej linii kolejowej, położonej na terytorjum polskiem z jedną z najbliższych położonych stacji pomorskich kolei. Za taki punkt obrano st. Kokoszyki linii kolejowej Kartuzy – Gdańsk*. J. Stecewicz, *Budowa linii Kutno – Strzałków i Kokoszyki – Gdynia*, „Przegląd Techniczny 1922, nr 26, s. 191. Sejm Rzeczypospolitej Polskiej przyjął uchwałę o budowie linii 18 lutego 1921 r. Trasa (23,2 km) została oddana do eksploatacji Dyrekcji Gdańskiej 10 listopada 1921 r. Tamże, s. 193. Patrz także: *Polskie Koleje Państwowe 1918–1928...*, s. 15.

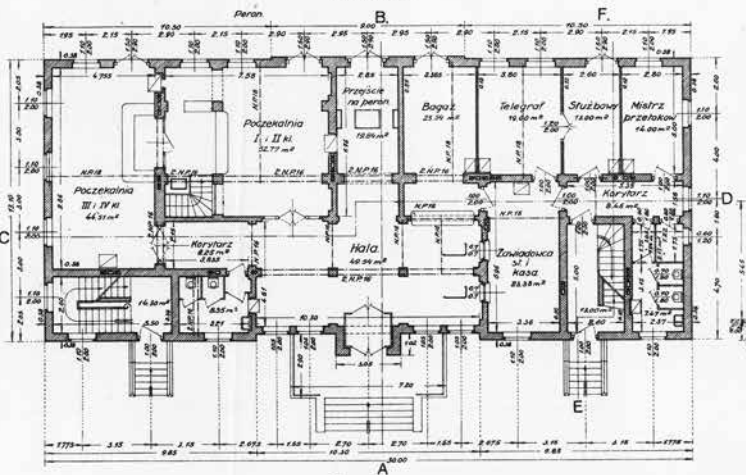


Il. 1. Mapa linii Kalety – Podzamcze. Źródło: *Budowa kolei państwowej Kalety – Podzamcze 1925–1926*, Bydgoszcz 1926 r.

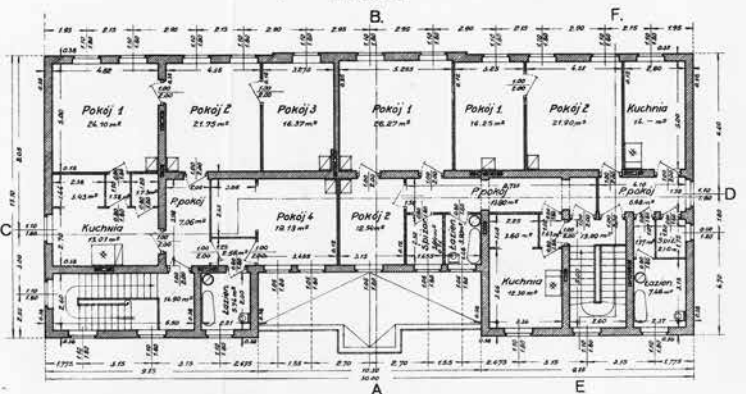
Widok od dziedzińca.



Plan parteru.



Plan piętra.



II. 2. Dworzec na stacji średniej linii Kalety – Podzamcze, elewacja od strony dziedzińca, rzuty parteru i piętra. Źródło: *Budowa kolei państwowej...*



II. 3. Dworzec na stacji Herby Nowe od strony dziedzica (przed otynkowaniem). Źródło: *Budowa kolei państwowej...*

Miasta Gdańska, w 1924 r.<sup>20</sup> linia Makoszowy – Mizerów, pozwoliła na ominięcie leżącego po niemieckiej stronie węzła kolejowego w Gliwicach<sup>21</sup>, a w 1925 r. ominięto położony także za zachodnią granicą Bytom, tworząc między Katowicami i Tarnowskimi Górami linię Chorzów Stary – Brzeziny Śląskie – Radzionków<sup>22</sup>, czyli połączenie Chorzowa ze stacją Szarlej z odgałęzieniem do istniejącej linii<sup>23</sup>. Ważnym etapem, a zgodnie ze słowami wicewojewody łódzkiego Jana Ossolińskiego *dziełem pomnikowym na drodze stałego postępu Rzeczypospolitej*<sup>24</sup>, była zainicjowana m.in. przez ministra Kazimierza Bartla (1882–1941) budowa linii Kalety – Podzamcze (później Podzamcze Wieruszów), liczącej

**20** B. Dobrzycki, *Koleje byłego zaboru pruskiego i ich rozwój, Kolejnictwo Górnośląskie pod Zarządkiem Polski od 18 czerwca 1922 r.* „Inżynier Kolejowy” 1928, nr 11, s. 357; T. Strzetelski, *Polskie Koleje Państwowe*, [w:] *Dziesięciolecie Polski Odrodzonej. Księga pamiątkowa 1918–1928*, Kraków – Warszawa 1928, s. 431, s. 429 (tabela), wskazują na rok 1923. J. Mrozowski, w cytowanym artykule *Budżet nadzwyczajny Kolei Państwowych...*, s. 7 jako rok otwarcia połączenia podaje 1924. Podobne datowanie przedstawia publikacja *20-lecie komunikacji...*, s. 157. Faktycznie jednak, Dawid Keller ustalił, że otwarcie miało miejsce 1 czerwca 1924 r. (odbiór linii 20 maja 1924 r.) ze sporymi opóźnieniami względem pierwotnych planów. D. Keller, *Budowa linii kolejowych tzw. obejściowych na Górnym Śląsku – od działalności Adama de Virion (1921–1922) do 1925 roku*, [w:] *Mkną po szynach... Z dziejów transportu i komunikacji na ziemiach polskich na przestrzeni wieków*, red. T. Głowiński, R. Klementowski, Wrocław 2014, s. 210.

**21** A. Frużyński, *Magistrala węglowa Śląsk – Gdynia. Okno na świat górnośląskiego przemysłu*, [w:] *Sukcesy i porażki kolei w Polsce*, red. M. Kapias, D. Keller, Rybnik 2015, s. 169.

**22** *Polskie Koleje Państwowe 1918–1928...*, s. 18.

**23** B. Dobrzycki, *Koleje byłego zaboru pruskiego i ich rozwój...*, s. 357.

**24** *Otwarcie nowej linii kolejowej Kalety – Podzamcze*, „Gazeta Robotnicza” 1926, nr 229, s. 1.

ok. 114 km, łączącej Górny Śląsk z Wielkopolską i pozwalającej na ominięcie korytarza kluczberskiego torami leżącymi po polskiej stronie granicy. Od samego początku inwestycję traktowano jako początkowy etap dalekosiężnych planów większego przedsięwzięcia. *Nowa kolej może stanowić ogniwo najprostszej kolei tranzytowej z Zagłębia do naszych portów nad Bałtykiem przez Inowrocław* – donosi wstęp do publikacji dokumentującej budowę linii Kalety – Podzamcze<sup>25</sup>. Odpowiedzialność za przeprowadzenie inwestycji powierzono inżynierowi Józefowi Nowkuńskiemu (1868–1952)<sup>26</sup>, powołanemu na stanowisko Kierownika Naczelnego budowy. Budowę linii rozpoczęto w sierpniu 1925 r.<sup>27</sup>, a zakończono w lutym 1927 r.<sup>28</sup> Tymczasowy ruch towarowy otwarto już 6 listopada 1926 r.<sup>29</sup>, po ukończeniu konstrukcji inżynierskich i jednej linii torów<sup>30</sup>, a ruch osobowy 1 kwietnia 1927 r. Od stycznia 1927 r. linią tą przejeżdżało kilkanaście par pociągów towarowych dziennie, a od maja otwarto całkowity ruch towarowy i osobowy<sup>31</sup>, włącznie z pociągami pospiesznymi. Co godne zauważenia, jak podkreślali kierownicy inwestycji, wszystkie prace wykonały polskie firmy budowlane, przy pomocy miejscowych robotników, z materiałów krajowych<sup>32</sup>. Na linii oddano do użytku osiem nowych stacji i jedną mijankę (il.1).

---

**25** *Budowa kolei państwowej Kalety – Podzamcze 1925–1926*, Bydgoszcz 1926, s. 1. Publikacja stanowi wielkoformatowy album dostępny w zbiorach warszawskiej Stacji Muzeum.

**26** Józef Nowkuński – wybitny absolwent Instytutu Inżynierów Komunikacji w Petersburgu (nazwisko inżyniera umieszczono w auli Instytutu wśród innych studentów kończących naukę z pierwszą lokatą). Doświadczenia zawodowe nabywał m.in. podczas budowy kolei Moskiewsko-Widawsko-Rybińskiej. Szerzej: M. Moczulski, A. Paszke, *Józef Nowkuński budowniczy linii kolejowych...*, s. 25.

**27** 29 lipca 1925 r. wydano podpisane przez Władysława Grabskiego *Rozporządzenie Rady Ministrów o wyłączeniu nieruchomości na rzecz Skarbu Państwa do budowy kolei państwowej Kalety – Herby – Wieluń – Podzamcze*. DzU RP 1925, nr 83, poz. 571.

**28** Linię oddano z niedoróbkami oszacowanymi na 5% sumy kosztorysowej. Całkowity koszt budowy wyniósł 17 mln zł. *Budowa kolei państwowej...*, s. 1.

**29** Tamże, s. 1. „Gazeta Robotnicza” z października 1926 r. publikuje opis uroczystości połączenia torów już w dniu 5 października 1926 r. *Otwarcie nowej linii kolejowej Kalety – Podzamcze...*, s. 1. 22 grudnia 1926 r. wydano już rozporządzenie określające zasady i opłaty związane z przewozem towarów nieukończoną w pełni linią. Rozporządzenie Ministra Komunikacji wydane w porozumieniu z Ministrami: Skarbu, Przemysłu i Handlu oraz Rolnictwa i Dóbr Państwowych o tymczasowym przewozie towarów, należących do osób prywatnych, będącą w budowie linią normalnotorową kolei państwowej Kalety-Podzamcze. DzU RP 1926, nr 129, poz. 777.

**30** Od początku budowy uwzględniono możliwość poszerzenia inwestycji o drugi tor. Na tę ewentualność przygotowano od razu wykopy, przyczółki, filary mostowe i większe przepusty. *Budowa kolei państwowej Kalety – Podzamcze 1925–1926...*, s. 1. „Czasopismo Techniczne” z 1930 r., za ostatnim numerem „Inżyniera Kolejowego” z 1929 r. (nr 12), donosi o wykonaniu planu rozbudowy linii: *Drugi tor na odcinku Kalety-Nowe na Śląsku Górnym, 21,5 km długi, został wykończony i oddany do użytku publicznego. Odcinek Kalety-Herby Nowe, wybudowany przed kilku laty dla obejścia niemieckiego węzła Kluczborka i uzyskania bezpośredniego połączenia Górnego Śląska z Poznaniem, jest początkowym odcinkiem linii Kalety – Podzamcze. Stanowi on równie ważne początkowe ogniwo magistrali węglowej Górny Śląsk – Gdynia. Drugi tor na odcinku Kalety – Herby Nowe*, rubryka: *Drogi żelazne*, „Czasopismo Techniczne” 1930, nr 9, s. 173–174.

**31** *Polskie Koleje Państwowe 1918–1928...*, s. 130.

**32** *Budowa kolei państwowej...*, s. 1.

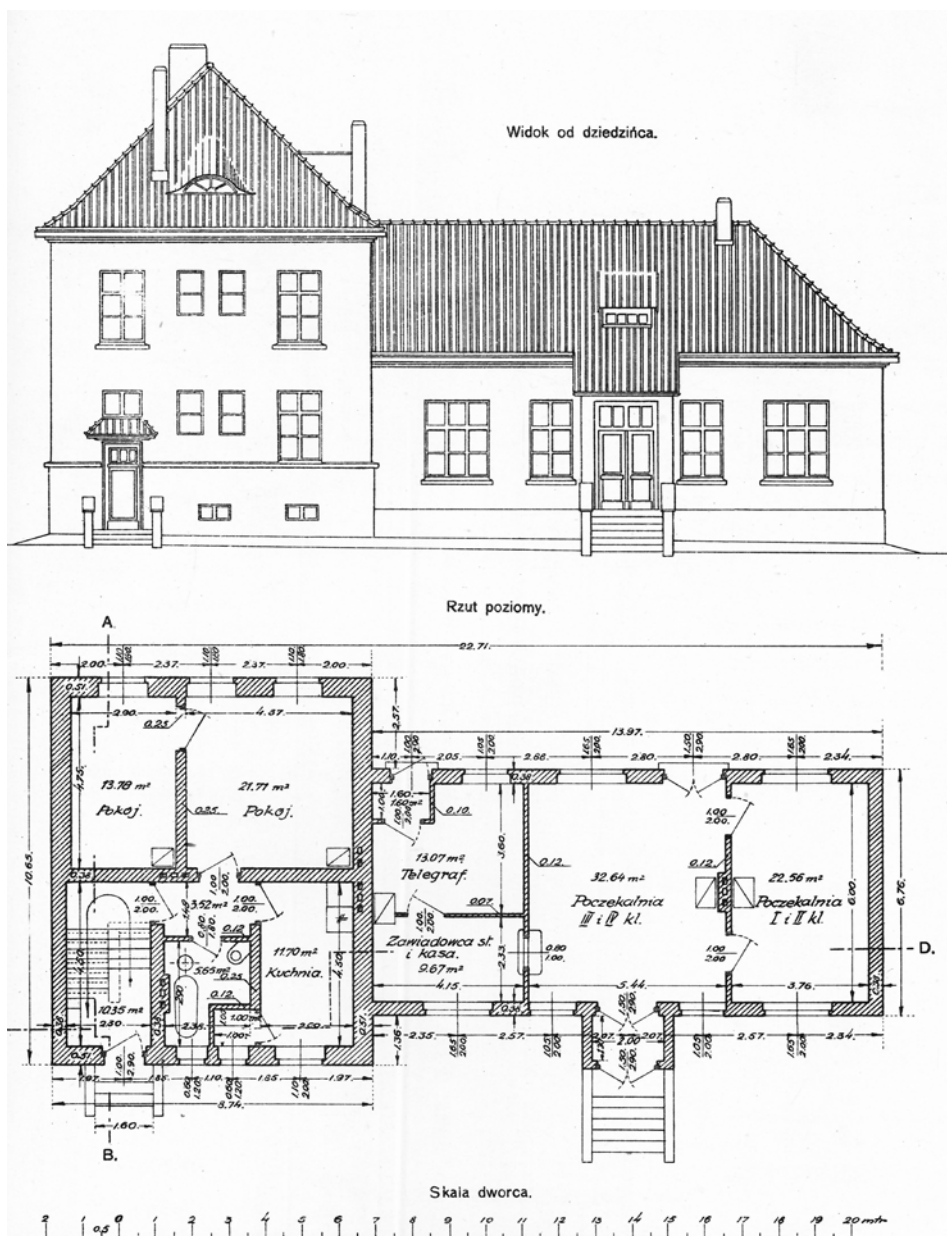


Murowane, tynkowane, kryte dachówką dworce zbudowano według projektów powtarzalnych<sup>33</sup>, nazwanych później typem Kalety – Podzamcze, z podziałem na stacje średnie i małe. Stacje średnie: Krzepice i Herby Nowe otrzymały dworce piętrowe z mieszkaniami dla pracowników o powierzchni użytkowej (dworca i mieszkań) 619,23 m<sup>2</sup>. Na piętrze ulokowano pracownicze mieszkania, cały parter przeznaczono dla funkcji obsługi dworca (il. 2). Jedenastoosiowa stosunkowo prosta elewacja od strony torów wzbogacona została arkadową niszą zdobiącą wejście i nieznacznym ryzalitem środkowym utworzonym jedynie poprzez zwiększenie grubości zewnętrznej ściany. Zdecydowanie bardziej dekoracyjną i mocniej rozczłonkowaną fasadę zastosowano od strony dziedzińca, gdzie dwa trójosiowe skrzydła boczne łączy parterowy segment kryjący halę dworca. Środkową oś podkreślono schodami i dekoracyjnym szczytem z esownicami. Wysoki dach przebijały łukowe otwory okienne (il. 3, 4). Projekt dworca wykonał architekt Stanisław Gałęzowski (1903–1945), syn Józefa (1877–1963) – profesora i rektora krakowskiej ASP, cenionego architekta, redaktora, wydanej staraniem Obywatelskiego Komitetu Odbudowy, publikacji *Odbudowa polskiego miasteczka* z 1916 r., zamieszczającej liczne projekty wzorcowe, mające służyć odbudowie kraju w nurcie rodzimym. Nie dziwi więc fakt, iż wkraczający na projektowy poligon dwudziestokilkuletni wówczas syn Józefa wprowadził w swym projekcie formy czerpiące z tradycji, nawiązujące do stylu narodowego.



Il. 4. Dworzec na stacji Krzepice od strony torów (przed otynkowaniem). Źródło: *Budowa kolei państwowej...*

**33** Projekty powtarzalne stanowią charakterystyczny rys architektury kolejowej od początku jej istnienia. Dotyczy to w szczególności ziem byłego zaboru rosyjskiego.



II. 5. Dworzec na stacji małej linii Kalety – Podzamcze, elewacja od strony dziedzińca, rzut parteru. Źródło: *Budowa kolei państwowej...*

W latach późniejszych Stanisław, uczestnik powstania warszawskiego, znany będzie przede wszystkim z projektu monumentalnego gmachu Banku Gospodarstwa Krajowego w Wilnie (1937–1938), opracowanego wspólnie z Jerzym Pańkowskim (ok. 1893–1975), oraz z historyzująco-modernistycznych brył kościołów Najświętszej Marii Panny Królowej Polski w Tarnowie Mościcach i św. Teresy od Dzieciątka Jezus w Radomiu<sup>34</sup>. Poza Stanisławem Gałęzowskim – jako architektem, projekt dworca na stacji średniej sygnowali także J. Nowkuński oraz jego zastępca starszy inżynier J. Pluszcz i K[azimierz] S[tefan] Brandt<sup>35</sup> (1895–1982), inżynier dróg i mostów. Cały wyżej wymieniony zespół sygnował także wszystkie pozostałe obiekty architektoniczne linii Kalety – Podzamcze<sup>36</sup>.

Na pięciu stacjach małych omawianej linii, w miejscowościach: Boronów, Panki, Janinów, Pontnów (obecnie Pątnów Wieluński) i Czastary, zbudowano dworce parterowe z piętrową częścią mieszkalną, których powierzchnia wynosiła 215,47 m<sup>2</sup> (il. 5). Stosunkowo prosta, nosząca ślady oszczędności, powtarzalna bryła dworca składała się z dwukondygnacyjnego, budowanego na planie zbliżonym do kwadratu bloku mieszkalnego, zwieńczonego dachem kopertowym i parterowej części obsługi przekrytej trójspadowym dachem, którego połać przechodziła miękką linią w wydłużony okap, stanowiący rodzaj peronowej wiaty. Duże trójdzielne otwory okienne, zaczerpnięte są już z typowej palety architektury modernistycznej. Jednakże cała bryła z wysokim dachem osadzona jest jeszcze w formach tradycyjnych (il. 6, 7).

Dworzec na stacji Wieluń (później Wieluń Dąbrowa) *w przewidywaniu budowy linii Wieluń – Piotrków i Wieluń – Inowrocław, zbudowano według planu indywidualnego*<sup>37</sup>, jako obiekt tymczasowy<sup>38</sup> o konstrukcji falkonowej, kryty dachówką, o powierzchni użytkowej 579,64 m<sup>2</sup>. (il. 8, 9)

Poza budynkiem dworca na stacji Wieluń wzniesiono dwa domy mieszkalne dla czterech rodzin pracowników stacji o powierzchni 262,27 m<sup>2</sup> każdy<sup>39</sup>. Były to dwukondygnacyjne budynki, z niewielkim centralnym ryzalitem, kryte wielospadowym wysokim dachem z dekoracyjnym szczytem facjatki od strony podwórza i łukowymi oknami mansardowymi w pozostałych połaciach (il. 10).

Bardzo mocno zakorzenioną w tradycji, niemalże malowniczą, formę nadało obiektom technicznym: przekrytym dachami ze zwyczajną i głęboko wysuniętą

**34** Oba projekty wykonane były wspólnie z arch. Władysławem Pieńkowskim (1907–1991).

**35** Wychowanek Instytutu Komunikacji w Petersburgu. Patrz: J. J. *Doroczne święto b. Wycho- wańców Instytutu Inżynierów Komunikacji w Petersburgu*, „Inżynier Kolejowy” 1925, nr 12, s. 300.

**36** Pod projektami budynków pomocniczych i gospodarczych, takich jak domy zawiadowcy i torowego, chlew czy szalet, podpisani są tylko inżynierowie z wyłączeniem architekta Stanisława Gałęzowskiego. Stosunkowo proste, oparte na nierozczłonkowanej prostopadłościennych bryle, budynki pomocnicze powtarzały motyw wysokiego dachu wzbogaconego półokrągłymi mansardowymi oknami.

**37** *Budowa kolei państwowej...*, s. 1.

**38** W związku ze zmianą planu przebiegu docelowej magistrali węglowej, stacja Wieluń nie zyskała przewidywanego znaczenia. Budynek tymczasowego dworca przetrwał w swej formie do naszych czasów, choć w ostatnich latach przesłał pełnić pierwotną funkcję.

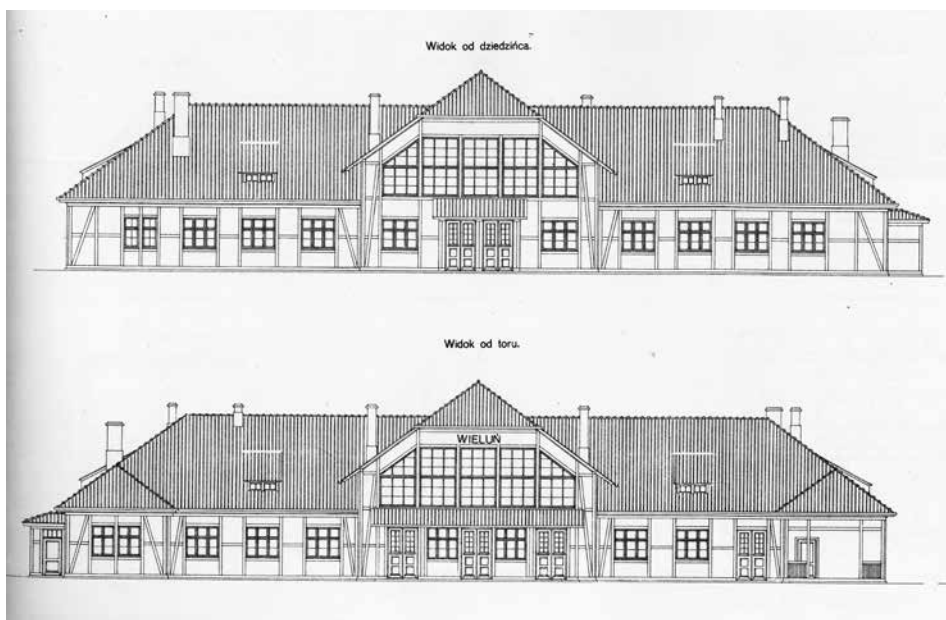
**39** Wszystkie dane dotyczące budynków stacyjnych na podstawie: *Budowa kolei państwowej*, s. 1.



II. 6. Dworzec na stacji Panki od strony torów (przed otynkowaniem). Źródło: *Budowa kolei państwowej...*



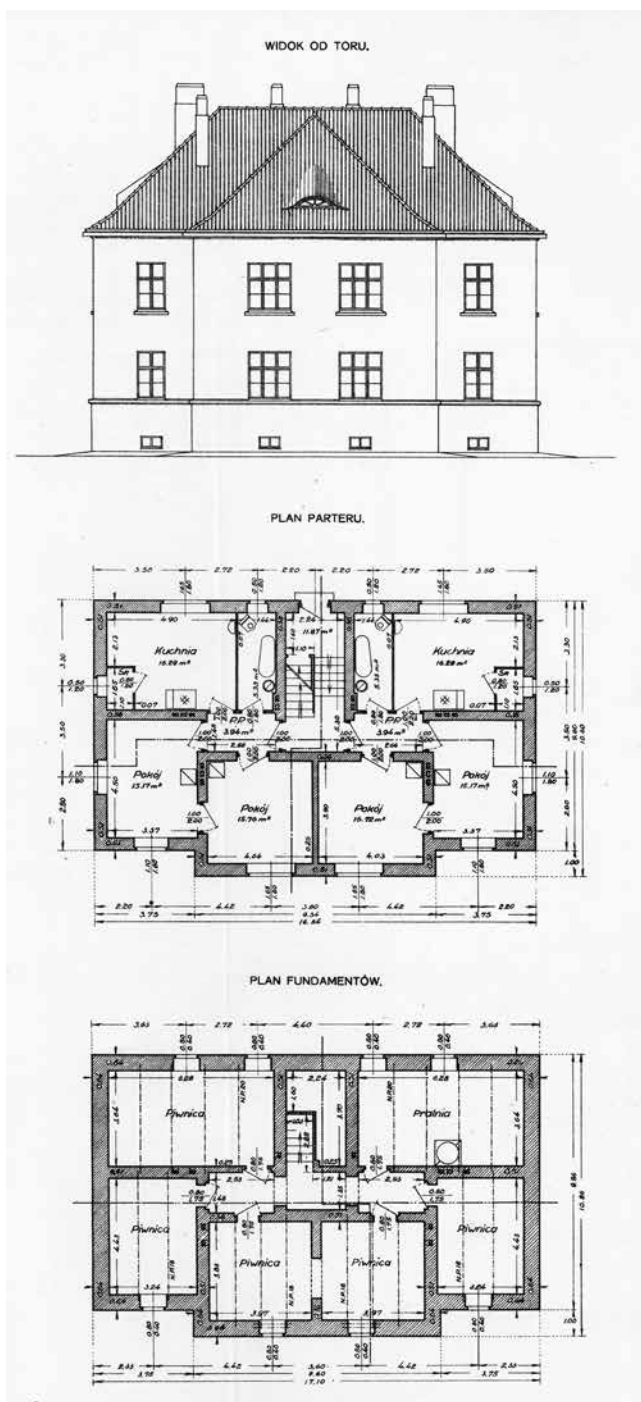
II. 7. Dworzec na stacji Panki od strony dziedzińca (przed otynkowaniem). Źródło: *Budowa kolei państwowej...*



II. 8. Dworzec na stacji Wieluń, elewacje. Źródło: *Budowa kolei państwowej...*



II. 9. Dworzec na stacji Wieluń od strony torów. Źródło: *Budowa kolei państwowej...*



II. 10. Wieluń, budynek dla czterech rodzin, elewacja i rzuty kondygnacji. Źródło: *Budowa kolei państwowej...*

linią okapu stacjom pomp oraz oszkarpowanym budynkom stawidłowym (nastawniom). Typowym rozwiązaniem w architekturze kolejowej omawianego czasu są dekoracyjne, historyzujące kształty, wznoszonych w nowoczesnej żelbetonowej konstrukcji, wież ciśnieni z hełmowo-iglicowym zwieńczeniem (il. 11, 12). Pomocnicze budynki stacyjne, takie jak magazyny, wiaty magazynowe, rampy i ładownie, wykonano według wspólnego projektu powtarzalnego. Zarówno dworce (poza tymczasowym wieluńskim), jak i budynki mieszkaniowe, domki zawiadowców i torowych murowane były z cegły, tynkowane i kryte dachówką. Budynki stacyjne w Herbach Nowych, Krzepicach i Wieluniu – czyli na stacjach średnich – zostały skanalizowane i wyposażone w wodociągi<sup>40</sup>.

Pociągi kursujące oddaną z końcem 1926 r. linią, wiozące „czarne złoto” do portów podążały dalej przez Kępno, Ostrów Wielkopolski, Jarocin, Wrześnię, Gniezno, Inowrocław, Bydgoszcz i Tczew.

Docelowa linia mająca połączyć Śląsk z morzem możliwie najprostszą drogą północ – południe, wykorzystywała jedynie fragmentarycznie południowy odcinek linii Kalety – Podzamcze, do stacji Herby Nowe<sup>41</sup>. Liczyła w sumie od stacji Katowice do stacji Gdynia 551 km, z czego jedynie na odcinku 94 km wykorzystano istniejące tory<sup>42</sup>. Całkowicie nową linię zbudowano na odcinku 457 km, na którym zaplanowano powstanie 33 małych stacji<sup>43</sup>. Linia przygotowywana była zarówno dla ruchu tranzytowego, jak i miejscowego, pasażerskiego i towarowego. W ramach inwestycji połączono Herby Nowe z Inowrocławiem, i dalej – wykorzystując istniejący odcinek Inowrocław – Bydgoszcz oraz przebudowując węzeł bydgoski – poprowadzono kolej do Gdyni. Zgodnie z pierwotnymi planami połączenie Bydgoszcz – Gdynia miało być oddane w końcu 1929 r.<sup>44</sup>, a trasa Herby – Inowrocław w 1930 r.<sup>45</sup> Północny odcinek Bydgoszcz – Gdynia,

**40** M. Moczulski, A. Paszke, *Józef Nowkuński budowniczy linii kolejowych...*, s. 51.

**41** Początkowo przewidywano, że docelowa magistrala węglowa będzie odgałęziać się od linii Kalety – Podzamcze w Wieluniu, ale m.in. ze względów strategicznych, postanowiono odsunąć tę ważną inwestycję od granicy niemieckiej. W. Przedpełski, *Budowa kolei węglowej Śląsk – Bałtyk*, „Przegląd Techniczny” 1933, nr 9, s. 218; patrz także: M. Moczulski, A. Paszke, *Józef Nowkuński budowniczy linii kolejowych...*, s. 53.

**42** Były to przede wszystkim: linia łącząca Bydgoszcz z Inowrocławiem i południowe odcinki trasy w obrębie Górnego Śląska. *Budowa kolei państwowej Śląsk – Gdynia...*, s. 23.

**43** Dane na podstawie: K.S. Brandt, *Dworce na małych stacjach Śląsk – Gdynia*, „Inżynier Kolejowy” 1931, nr 7, s. 209 oraz W. Przedpełski, *Budowa kolei węglowej Śląsk – Bałtyk...*, s. 220.

**44** Jednakże z początkiem 1930 r. donoszono: *Obecny stan robót na linii Bydgoszcz – Gdynia przedstawia się w ten sposób, że torowisko i mosty są już prawie zupełnie ukończone z wyjątkiem podejścia do Gdyni na przestrzeni ostatnich 3 km. oraz przebudowywanego już istniejącego odcinka Gotubie – Somonino o długości 13 km. Tor kolejowy również został już ułożony na całej długości zbudowanej kolei z wyjątkiem końcowego odcinka od mostu na Słupicy do Gdyni o długości 27 km. i części odcinka od st. Lipowa do st. Bąk o długości 15 km. Obecnie układa się tory na tych odcinkach. W roku bieżącym zamierzone jest wykonanie oprócz całkowitego ukończenia podtorza i nawierzchni najniezbędniejszych robót, umożliwiających częściowe uruchomienie linii wyłącznie dla ruchu tranzytowych pociągów węglowych z Górnego Śląska do Gdyni, a więc urządzeń wodociągowych, urządzeń zabezpieczających, niektórych dworców, domów mieszkalnych i innych budynków. Roboty te będą ukończone przypuszczalnie w końcu przyszłego roku. Budowa linii węglowej Bydgoszcz – Gdynia*, „Inżynier Kolejowy” 1930, nr 1, s. 34.

**45** Zgodnie z raportem z lata 1928 r. w najbliższej przyszłości planowano ukończenie budowy linii węglowej do portów. *Odcinek tej linii od Bydgoszczy do Gdyni ma być ukończony w końcu*

pomimo trudnego pagórkowatego terenu, udało się zrealizować i oddać do użytku z rocznym opóźnieniem – do końca 1930 r. Południowy odcinek magistrali, ze względu m.in. na trudności finansowe, został podzielony na dwie części. Pierwszą – od stacji Herby Nowe do stacji Karsznice (pod Zduńską Wolą) – rozpoczęto w połowie 1929 r.<sup>46</sup> i oddano równoległe z odcinkiem Bydgoszcz – Gdynia. Budowa drugiej, Karsznice – Inowrocław, obarczona była znacznymi opóźnieniami związanymi ze światowym kryzysem gospodarczym. Środkowa część magistrali została oddana do prowizorycznego, jednotorowego użytku, dopiero 1 marca 1933 r., przy czym nadal prowadzono na niej prace wykończeniowe. Budowę drugiego toru ukończono dopiero na rok przed wybuchem II wojny światowej. Tak więc uroczyste otwarcie magistrali 8 i 9 listopada 1930 r. wieńczyło jedynie częściowy sukces wykonania części krańcowych – północnego odcinka Bydgoszcz – Gdynia oraz południowego Karsznice – Herby Nowe. Do czasu otwarcia odcinka Karsznice – Inowrocław pociągi kierowano okrężną drogą przez Łódź, Kutno, Toruń, Bydgoszcz lub Kalisz, Ostrów Wielkopolski, Jarocin i Gniezno<sup>47</sup>.

Zanim jednak nowa linia powstała, już na samym początku *przystępując do budowy bezpośredniego połączenia Śląska z Gdynią przez linię Bydgoszcz – Gdynia, Ministerstwo Komunikacji jednocześnie rozpoczęło prace i przy rozbudowie stacji Gdynia. Stacja osobowa została przebudowana odpowiednio do istniejących potrzeb, a dworzec, dając europejskie rozwiązanie pod względem rozplanowania i komunikacji, łączy w swym układzie jasność i przejrzystość, jakiej wymaga charakter przyszłego dworca portowego, ze spokojnym komfortem dworców kuracyjnych, harmonizując zarazem doskonale swą zewnętrzną architekturą z mozaikowym pejzażem morskiego wybrzeża*<sup>48</sup>. Architekturze tego jednego w swoim rodzaju, bardzo charakterystycznego, indywidualnego dworca projektowanego przez Romualda Millera bieżąca literatura kolejowa i architektoniczna poświęcała sporo uwagi<sup>49</sup>. W sprawozdaniu za pierwsze dziesięciolecie kształtowania powojennych polskich linii jest on wymieniony jako jeden z ciekawszych i wybitniejszych obiektów kolejowych: *nowy dworzec przedstawia się bardzo okazale, rozplanowany jest przejrzysto i odpowiada współczesnym wymaganiom techniki*<sup>50</sup>. Budowano go z myślą o przyszłym rozwoju Gdyni, uwzględniono także potrzeby wzmożonego ruchu pasażerskiego w okresie letnim. W związku z tym w projekcie przewidziano otwartą halę z kasami biletowymi, połączoną otwartą kolumnową galerią z peronem. Pozostałe dwie wysokie hale (ogólna i operacyjna), rozdzielone jedynie dwukolumnowym

---

*przyszłego roku, a odcinek Herby – Inowrocław w 1930 r. Na tę budowę trzeba w ciągu trzech lat 300 mil. zł. Konferencja prasowa w Ministerstwie Komunikacji, „Inżynier Kolejowy” 1928, nr 8, s. 254.*

**46** *Budowa linii Herby – Inowrocław*, „Inżynier Kolejowy” 1930, nr 1, s. 36.

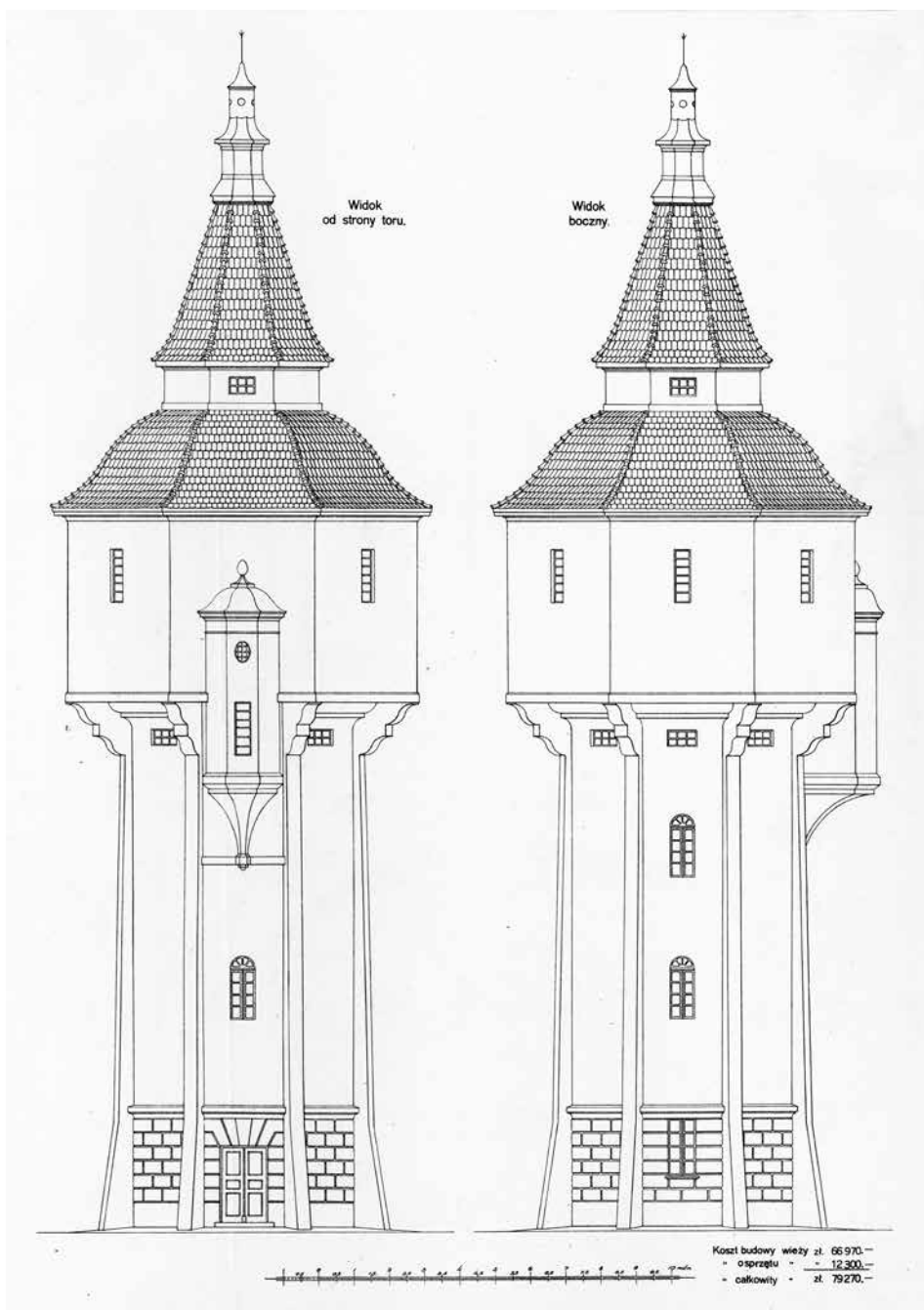
**47** Szerzej: M. Widernik, *Magistrala węglowa Śląsk – Gdynia...*, s. 31–53.

**48** R. Szajer, *Zamierzenia kolejowe w Gdyni...*, s. 78.

**49** Spory materiał ilustracyjny dotyczący dworca przedstawiono w: „Architektura i Budownictwo” 1928, nr 6, s. 210–212, „Inżynier Kolejowy” 1928, nr 11, s. 371.

**50** *Polskie Koleje Państwowe 1918–1928...*, s. 159.





**II. 11.** Wieże ciśnieniowej linii Kalety – Podzamcze (typ radomskiej dyrekcji kolei). Źródło: *Budowa kolei państwowej...*



II. 12. Wieża ciśniej na stacji Krzepice. Źródło: *Budowa kolei państwowej...*

przepierzeniem, tworzyły monumentalną stylową całość. Zewnętrznie *pod względem form architektonicznych dworzec w Gdyni stanowi połączenie motywów miejscowych gdańskich z motywami późnego polskiego renesansu i graniczącego z nim baroku*<sup>51</sup>. Malownicza, mocno rozczłonkowana, zakorzeniona w rodzimej, tradycyjnej stylistyce bryła dworca stanowi interesującą interpretację form swojskich, a jednocześnie, zwłaszcza gdy spojrzymy na szczyty dworcowej hali, przyjmuje kształty mocno zmodernizowane. Budynek określa zespolone w spójną całość bogactwo form przypominające w widoku perspektywicznym bardziej zespół urbanistyczny małego miasta niż pojedynczy obiekt. Znajdziemy w nim zarówno alkierzowe formy kryte dachami krakowskimi, niskie – niczym ścięte od dołu – pozbawione bazy kolumny, jakoby zapożyczone z weneckiego pałacu dożów, oszarpowania, kolumnowe podcienia, nagromadzenie wysokich wielospadowych przekryć – ze zwykłą, z daszkiem okapowym, a nawet baniasty hełm wieży zwieńczony iglicą (il. 13). Dworzec oddano do użytkowania już w 1926 r., a więc przy działającej już linii Gdynia – Kokoszki, ale jeszcze przed budową północnego odcinka magistrali. Jak przewidywano: *stacja osobowa, w miarę powstawania miasta będzie posiadała duże zadanie pod względem ruchu osobowego dalekiego i podmiejskiego głównie od strony Gdańska. [...] O ile istniejący dworzec pod względem powierzchni okaże się nie wystarczający, możliwe jest pobudowanie drugiego budynku od strony szosy Gdańskiej nawprost istniejącego*<sup>52</sup>. Istotnie w 1933 r. w samym porcie gdyńskim powstał drugi, bardzo nowoczesny, modernistyczny dworzec morski o prostej prostopadłościowej bryle wymodelowanej wyrazistą wertykalną artykulacją pociętej lizenami fasady, ponad którą górowały wystające fragmenty nowoczesnej, szklanej, piramidalnie zwieńczonej kopuły. (il. 14) Projekt budynku opracowała spółka „Dycerhoff & Widmann”<sup>53</sup>. Oba gdyńskie dworce, choć bardzo różne pod względem formy stylistycznej, reprezentują przemyślaną funkcjonalnie, a jednocześnie wartościową estetycznie kolejową architekturę. Dworzec R. Millera nie służył podróżnym nawet dwudziestu lat. Spalony i zrujnowany podczas wojny, nie doczekał się odbudowy<sup>54</sup>. Niemniej jednak, mimo że R. Miller zaprojektował wiele istniejących do dziś, cennych architektonicznie budynków dworcowych, to właśnie ten gdyński uznawany jest za najciekawszy przykład stylu narodowego w architekturze kolejowej. Oba dworce nowego miasta portowego wznoszono według projektów indywidualnych, ze środków niezależnych od budowy linii kolejowej, choć żaden z nich nie powstałby, gdyby nie zaistniały te dwie największe, powiązane ze sobą inwestycje dwudziestolecia – budowa portu i magistrali.

<sup>51</sup> Tamże, s. 160.

<sup>52</sup> Ogólny koszt przebudowy stacji Gdynia: osobowej, ładunkowej i rozrządowej według przybliżonego kosztorysu miał wynieść 17 812 tys. zł. R. Szajer, *Zamierzenia kolejowe w Gdyni...*, s. 80.

<sup>53</sup> Szerzej: M. Sołtysik, *Gdynia miasto dwudziestolecia międzywojennego. Urbanistyka i architektura*, Warszawa 1993, s. 192, oraz Archiwum Wojewódzkiego Urzędu Ochrony Zabytków w Gdańsku (AWUOZG), *Karta Ewidencyjna Dworca Morskiego*, oprac. Ewa Stieler, kwiecień 1988.

<sup>54</sup> Na jego miejscu powstał zupełnie nowy, nie nawiązujący do swego poprzednika budynek.

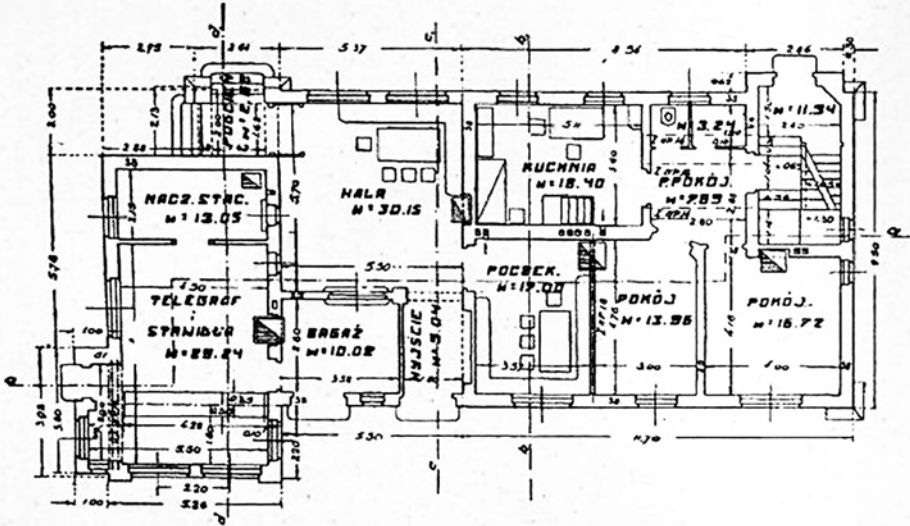


II. 13. Dworzec Gdynia osobowa. Fotografia ze zbiorów Stacji Muzeum w Warszawie



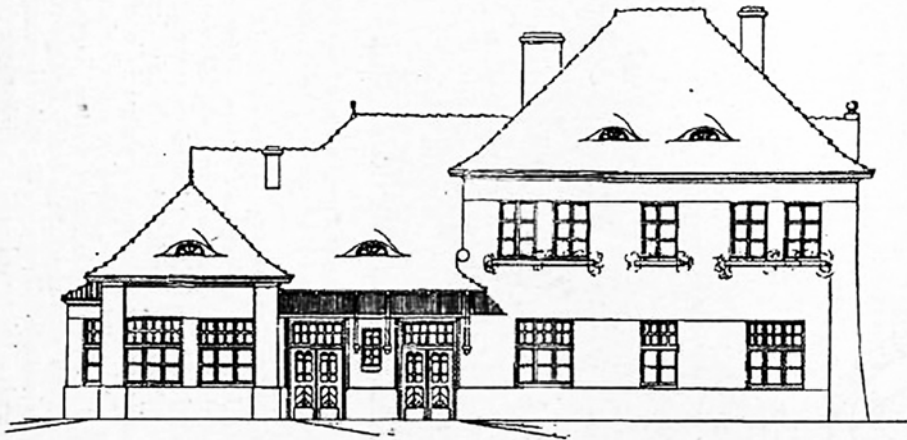
II. 14. Dworzec morski w Gdyni. Karta pocztowa ze zbiorów Stacji Muzeum w Warszawie

PLAN PARTERU



Rys. 1. Dworzec Typ „Bydgoszcz — Gdynia”

FASADA GŁÓWNA



Rys. 2. Dworzec Typ Bydgoszcz — Gdynia

II. 15. Dworzec typu Bydgoszcz – Gdynia, rzut i elewacja. Źródło: K.S. Brandt, *Dworce na małych stacjach Śląsk – Gdynia*, „Inżynier Kolejowy” 1931, nr 7

Pierwszą serię budynków stacyjnych samej magistrali wzniesiono na północnym odcinku Bydgoszcz – Gdynia. Powstałe na nim dworce zaprojektowane zostały jako powtarzalne obiekty typowe. Zadanie projektowe powierzono architektowi B. Tatarczuchowi<sup>55</sup>. Określały je bardzo szczegółowe wytyczne dotyczące powierzchni i wzajemnego rozkładu pomieszczeń, co wynikało zarówno ze względów funkcjonalnych, jak i oszczędności. Projekt został ukończony w lecie 1928 r. i, po zatwierdzeniu przez Ministerstwo Komunikacji, na wiosnę 1929 r. rozpoczęto wznoszenie budynków<sup>56</sup>. W trakcie prac budowlanych zarząd Dyrekcji Kolei Państwowych w Gdańsku określił nieco inne, oszczędniejsze etatowo, warunki obsługi małych stacji przez jednego pracownika – dyżurnego ruchu, co wymusiło konieczność pewnych przekształceń rzutu budynku<sup>57</sup>. Zgodnie z dostosowanym do nowych warunków projektem wzniesiono 11 budynków dworcowych na stacjach: Stronno, Serock, Błądzim, Zarośle, Szałamaże, Skorzewo, Wieżyca, Babi Dół, Trudna (od 1933 r. Żukowo Wschodnie), Osowa i Kack Wielki. Budynki wzniesiono w ciągu dwu sezonów budowlanych w latach 1929 i 1930<sup>58</sup>. Projekt dworca, realizujący skrupulatnie wszystkie założenia, charakteryzował się dość rozczłonkowaną bryłą i formą przekrycia, stosunkowo wysokimi dachami ze zwyzką (półszczytowymi) i półokrągłymi lukarnami. Bryła budynku, podobnie jak w przypadku dworców małych stacji zbudowanych na linii Kalety – Podzamcze, składała się z prostego dwukondygnacyjnego, krytego czteropółcaciowym dachem ze zwyzką korpusu mieszkalnego i parterowej części obsługi z wyraziście wysuniętym ku elewacji segmentem stawidłowym (il. 15). Miękka linia wydłużonego okapu stanowiąca *erzac* peronowej wiaty do złudzenia przypomina rozwiązanie przyjęte na dworcach małych stacji linii Kalety – Podzamcze. Forma wejścia od strony podjazdu nosiła wyraźne znamiona stylu narodowego – dworkowego, chociaż całość znaczyło już piętno modernizmu (il. 16, 17, 18).

Do północnego odcinka magistrali należą też: dworzec na stacji węzłowej Bąk oraz Olpuch (obecnie Olpuch Wdzydze). Nie zostały one jednak zrealizowane według typowego projektu Bydgoszcz – Gdynia, choć też zbudowano je zgodnie z projektem powtarzalnym. Wykorzystano tu projekt zastosowany jednocześnie na odnodze linii – łączącej Czerek z Bąkiem. Bliźniacze dworce powstały w tym rejonie na stacjach w Bąku, Karsinie i Olpuchu (il. 19, 20, 21). Reprezentują one stylistykę tradycyjną o proweniencji klasycystycznej. Rozczłonkowana bryła dworców składa się z piętrowego, dwuosiowego korpusu centralnego w układzie szczytowym i parterowych części bocznych w układzie kalenicowym,

<sup>55</sup> K.S. Brandt, *Dworce na małych stacjach Śląsk – Gdynia...*, s. 209. Autorce nie udało się bliżej zidentyfikować osoby architekta, ani odszukać projektów innych obiektów jego autorstwa. W tym czasie dyrektorem Instytutu Technologicznego we Lwowie był inżynier Stanisław Tatarczuch – od 1912 r. członek Towarzystwa Politechnicznego we Lwowie („Czasopismo Techniczne” 1912, nr 9, s. 130, rubryka: sprawy Towarzystw, s. 129–130). Nie można więc wykluczyć, że, podobnie jak w przypadku młodego adepta architektury Stanisława Gałęzowskiego i tu przy zaproszeniu do współpracy zaważyły kontakty środowiska techników i inżynierów i ich powiązania rodzinne.

<sup>56</sup> K.S. Brandt, *Dworce na małych stacjach Śląsk – Gdynia...*, s. 210.

<sup>57</sup> Tamże.

<sup>58</sup> Tamże.



II. 16. Linia Bydgoszcz – Gdynia, odcinek Osowa – Babi Dół. Fotografia ze zbiorów Stacji Muzeum w Warszawie: album *Budowa odcinka Babi Dół – Osowa linii Bydgoszcz Gdynia 1928–30*, sygn. arch 2102



II. 17. Dworzec typu dworca Bydgoszcz – Gdynia (w trakcie budowy). Fotografia ze zbiorów Stacji Muzeum w Warszawie: album *Budowa odcinka Babi Dół – Osowa...*



II. 18. Dworzec na stacji Trudna (przed otynkowaniem). Fotografia ze zbiorów Stacji Muzeum w Warszawie: album *Budowa odcinka Babi Dół – Osowa...*



II. 19. Dworzec na stacji Bąk. Fotografia ze zbiorów Stacji Muzeum w Warszawie: album *Budowa linii kolejowej Bydgoszcz – Gdynia w 1928 roku.* sygn. arch 346





II. 20. Dworzec na stacji Karsin. Fotografia ze zbiorów Stacji Muzeum w Warszawie: album *Budowa linii kolejowej Bydgoszcz – Gdynia...*



II. 21. Dworzec na stacji Olpuch. Fotografia ze zbiorów Stacji Muzeum w Warszawie: album *Budowa linii kolejowej Bydgoszcz – Gdynia...*



**Il. 22.** Dom nadzorca drogowego na stacji Bąk. Fotografia ze zbiorów Stacji Muzeum w Warszawie: album *Budowa linii kolejowej Bydgoszcz – Gdynia...*

spośród których jedna posiada użytkowe poddasze, doświetlone mansardowym oknem. Budynek kryją wysokie dachy – nad korpusem dwuspadowy, nad pawilonami bocznymi naczółkowy z daszkiem okapowym u podnóża szczytu. Ściany szczytowe korpusu centralnego flankowane są obustronnie lizenami przeciętymi w górnej części, nawiązującymi do głowic jońskich, prostymi esownicami. Łączy je odpowiadający belkowaniu prosty gzyms. Dworce wzniesiono już w 1928 r., a przy stacji Bąk zbudowano jednocześnie budynki mieszkalne dla pracowników kolei. Zaprojektowano je w stylistyce tradycyjnej, rodzimej, łączonej już z elementami modernistycznymi (il. 22).

Podczas budowy południowego, dwuczęściowego odcinka magistrali (Herby – Inowrocław), obejmującego wzniesienie 22 powtarzalnych budynków stacyjnych, skorzystano z drogi konkursowej. Konkurs ogłoszono, jak przypomina „Inżynier Kolejowy” z 1931 r.<sup>59</sup> – na łamach pięciu czasopism technicznych i pięciu dzienników we wrześniu 1928 r. Niemniej jednak, we wrześniowych numerach wydawanego w Warszawie czasopisma „Architektura i Budownictwo”<sup>60</sup> i „Inżyniera Kolejowego” widnieją jedynie ogłoszenia dotyczące konkursu na projekt szkieletowy Dworca Głównego w Warszawie. O konkursie na budynek dworca typowego nie ma także mowy w żadnym z numerów „Przeglądu

<sup>59</sup> Tamże.

<sup>60</sup> Ogłoszenia nie ma też w sąsiednich numerach tegoż periodyku. Drugie z najważniejszych poświęconych architekturze ówczesnych czasopism – krakowski „Architekt”, miał w tym czasie dwuletnią przerwę wydawniczą. Druk wznowiono dopiero w 1929 r.

Konkurs na projekt typowego dworca na małych stacjach kolei **Herby-Inowrocław i Bydgoszcz-Gdynia**. Prace konkursowe winne być nadesłane pod adresem Zarządu Budowy K. P. Herby-Inowrocław i Bydgoszcz-Gdynia w Bydgoszczy, Plac Wolności Nr. 1. w terminie ostatecznym dnia 1-go grudnia 1928 r. do godziny 12 w połud. Za najlepsze prace będą przyznane 3 nagrody: pierwsza w sumie 3.000 zł., druga 2.000 zł. i trzecia 1.000 zł., przyczem autorowi pracy uznanej przez sąd konkursowy za najlepszą będzie powierzono opracowanie projektu kosztorysu szczegółowego (ślepego) i rysunków wykonawczych za sumę 10.000 zł. — Warunki techniczne i ogólne dotyczące konkursu wysyła Zarząd Budowy K. P. Herby-Inowrocław i Bydgoszcz-Gdynia, Plac Wolności Nr. 1 za pobraniem 3 zł. na druki i porto. Skład Sądu konkursowego według decyzji M. K. — Dyrektor Zarządu (—) J. Nowkuński Inżynier.

II. 23. Ogłoszenie o konkursie. Konkursy i przetargi, „Budowniczy” 1928, nr 9

Technicznego”<sup>61</sup>. Ogłoszenie zamieszczono natomiast w czasopiśmie „Budowniczy”<sup>62</sup>. Jednym z podstawowych wymagań jakie postawiono projektom była oszczędność ekonomiczna, związana w znacznym stopniu z dużą liczbą planowanych budynków<sup>63</sup>. Niemniej istotne były sprawy rozkładu funkcjonalnego pomieszczeń z dokładnie określonym metrażem, a także elastycznej możliwości przekształceń budynku i zmiany przeznaczenia pomieszczeń na wypadek rozwoju stacji. Podkreślano również konieczność zapewnienia odpowiedniej widoczności z okien pomieszczenia z aparatami stawidłowymi (urządzeniami w nastawni).

Jak wynika z anonsu (il. 23), formalnie był to konkurs na dworce obu odcinków Bydgoszcz – Gdynia i Herby – Inowrocław. Możliwe, że liczone na to, że konkursowe projekty okażą się bardziej satysfakcjonujące i planowano ich wykorzystanie także na odcinku północnym. Inżynier Kazimierz S. Brandt jako

<sup>61</sup> Sprawdzono wszystkie numery tygodnika, które ukazały się od czerwca do września 1928 r.

<sup>62</sup> W 9 numerze tegoż czasopisma czytamy: *Konkurs na projekt typowego dworca na małych stacjach kolei Herby – Inowrocław i Bydgoszcz – Gdynia. Prace konkursowe winne być nadesłane pod adresem Zarządu Budowy K. P. Herby – Inowrocław i Bydgoszcz – Gdynia w Bydgoszczy, w terminie ostatecznym dnia 1-go grudnia 1928 r. Za najlepsze prace będą przyznane 3 nagrody: pierwsza w sumie 3.000 zł., druga 2.000 zł. i trzecia 1.000 zł., przyczem autorowi pracy uznanej przez sąd konkursowy za najlepszą będzie powierzono opracowanie projektu kosztorysu szczegółowego (ślepego) i rysunków wykonawczych za sumę 10.000 zł. Skład Sądu konkursowego według decyzji M. K. Podpisał Dyrektor Zarządu Józef Nowkuński. Konkursy i przetargi, „Budowniczy” 1928, nr 9, s. 9.*

<sup>63</sup> Zgodnie z wstępnym wyliczeniem na linii Herby Nowe – Inowrocław należało wybudować ogółem 45 500 m<sup>2</sup> budynków stacyjnych, a na linii Bydgoszcz – Gdynia 34 500 m<sup>2</sup>, co dawało w sumie pokaźną liczbę 80 000 m<sup>2</sup>. *Budowa kolei państwowej Śląsk – Gdynia...*, Bydgoszcz 1930, s. 37.

jeden z argumentów przemawiających za rozpisaniem konkursu podaje zastrzeżenia do projektu Tatarczucha. Przypuszczenie takie wydaje się niebezpieczne. Termin zgłaszania prac konkursowych upływał 1 grudnia 1928 r., a budowę dworców typu „Bydgoszcz-Gdynia” rozpoczęto dopiero na wiosnę 1929 r., co czasowo zbiega się z datą rozstrzygnięcia konkursu, na które czekano stosunkowo długo. Zniecierpliwienie architektów wyraża marcowy numer „Architektury i Budownictwa”, w którym czytamy: *Konkurs na projekt typowego dworca kolei Bydgoszcz — Gdynia ogłoszony przez Zarząd Budowy z terminem 1-go grudnia 1928 roku, pomimo nadeśnięcia przeszło 100 projektów, nie został do tej pory rozstrzygnięty i rozpatrywany jest do dziś dnia przez Ministerstwo Komunikacji. Co się z nim dzieje?*<sup>64</sup> Wyniki ogłoszono w kwietniowym numerze „Inżyniera Kolejowego” z 1929 r.<sup>65</sup> Przyznano trzy nagrody. Pierwszą otrzymał zespół por. T. Kosickiego i arch. B. Nowaka z Dębłina. Pozostałe dwie architekti lwowscy. Druga nagroda przypadła w udziale architektowi F. [Feliksowi] Markowskiemu<sup>66</sup>, trzecia zespołowi: architekt T. [Tadeusz] Pisiewicz i A. [Aleksander] Krzywobłocki<sup>67</sup>. Pozostałych zgłoszonych na konkurs projektów nie znamy. Nie znamy też składu sądu konkursowego. Nie wiemy czy w wyborze projektów uczestniczyła osoba z architektonicznym przygotowaniem zawodowym. Może więc i tu niebezpieczna okazałaby się skarga architektów: *jest rzecz niedopuszczalną, by projekt, opracowany przez inż. architektów [...], był poddawany ocenie i wyrokowi niefachowców. Sposób ten jest dowodem niebywałego lekceważenia spraw architektury*<sup>68</sup>. Z artykułu K. Brandta dowiadujemy się jedynie, że skład sądu był wyznaczony przez Ministerstwo Komunikacji.

Początkowo zarząd budowy zdecydował się na realizację dwu zwycięskich projektów, odznaczonych pierwszą i drugą nagrodą. Z uwagi na fakt, że projekt wyróżniony pierwszą nagrodą nie posiadał waloru elastyczności funkcjonalnej, zamierzano zastosować go jedynie na stacjach, co do których nie prognozowano szybkiego rozwoju, zaś projekt Feliksa Markowskiego na stacjach pozostałych. Jako że jednym z podstawowych kryteriów konkursowych były względy ekonomiczne, praca trzecia została odrzucona jako najkosztowniejsza. Przez wzgląd na zewnętrzne uwarunkowania inwestycji, kryteria ekonomiczne były bowiem przez komitet budowy linii traktowane bardzo poważnie, czego świadectwem jest relacja Kazimierza Brandta dotycząca miejscowej produkcji betonowych pustaków, wykorzystanych przy wznoszeniu pomocniczych budynków na linii Bydgoszcz – Gdynia: *Na 8-ym dystansie [pisze K. Brandt] na skrzyżowaniu ist-*

**64** „Architektura i Budownictwo” 1929, nr 2–3, s. 119.

**65** *Ogłoszenie. Rozstrzygnięcie konkursu architektonicznego*, „Inżynier Kolejowy” 1929, nr 4, s. 138.

**66** Feliks Markowski (1902-1985) w 1920 r. ukończył II szkołę realną we Lwowie i rozpoczął studia na Wydziale Architektury, które ukończył w 1928 r. Przystępował więc do konkursu jako młody absolwent Politechniki Lwowskiej, z którą nadal pozostawał związany – w 1935 r. obronił na niej pracę doktorską.

**67** Obaj zrzeszeni w Lwowskim Zawodowym Związku Artystów Plastyków.

**68** *Memorjał Związku Architektów na Śląsku do Śląskiego Urzędu Wojewódzkiego w Katowicach*, w imieniu Zarządu podpisali: inż. Soboń Wojciech – sekretarz i inż. Tadeusz Michejda – prezes. „Architektura i Budownictwo” 1928, nr 5, s. 189.

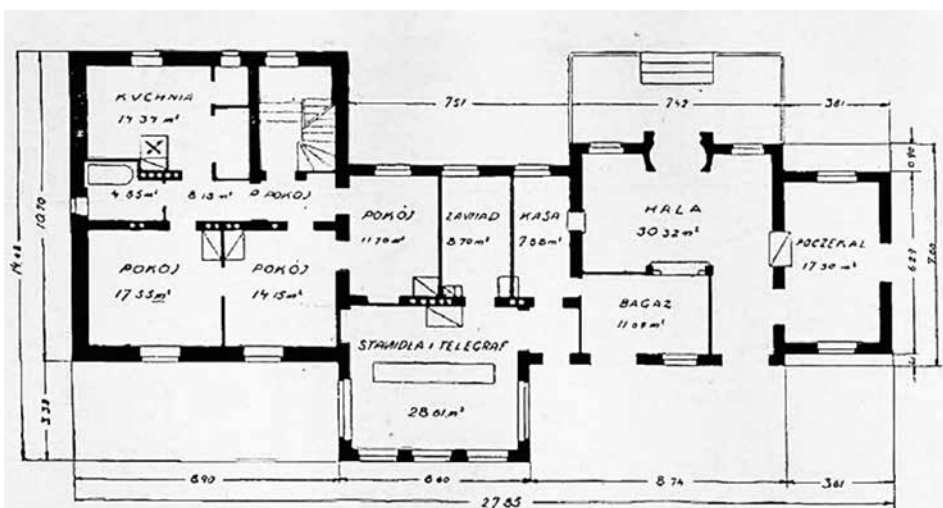
niejącej linii Kokoszki — Gdynia z budującą się linią Bydgoszcz — Gdynia znaleziono w wykopie t. zw. pospótkę o dużej zawartości żwiru i kamieni bez domieszki gliny. [...] piasek i żwir szedł na pustaki, a większe kamienie były użytkowywane do innych celów [...]. Piasek i żwir nic nie kosztował poza robocizną przesiewania i bliskiego dowozu — nawet koszt dobycia pospótki w wykopie został odniesiony na rachunek robót ziemnych 8-go dystansu i nie obciążał pustaków. Gotowe kamienie były rozwieszane do miejsc budowy pociągami roboczymi po ułożeniu toru na oddziale<sup>69</sup>.

Względy ekonomiczne wymusiły także zmianę pierwotnej decyzji o realizacji zwycięskich projektów konkursowych. Przed rozpoczęciem budowy pojawił się bowiem, analogiczny do znanego z północnego odcinka, problem natury organizacyjnej, przed którym stanął realizowany w tym czasie projekt B. Tatarczucha – dostosowanie rozkładu pomieszczeń stacji do obsługi przez jednego pracownika. Przekształcenie projektów zwycięskich do nowych warunków okazało się niełatwe, a w przypadku pracy F. Markowskiego burzące całą ideę projektową. W związku z powyższym do realizacji wyznaczono tylko projekt wyróżniony nagrodą I, o przystosowanym do nowych wymagań rzucie (il. 24). Określono go typem „I Herby-Inowrocław” i zrealizowano już w pierwszym sezonie budowlanym – w 1930 r., na jednej, jedynej spośród 22 planowanych stacji – w Miedźnie.

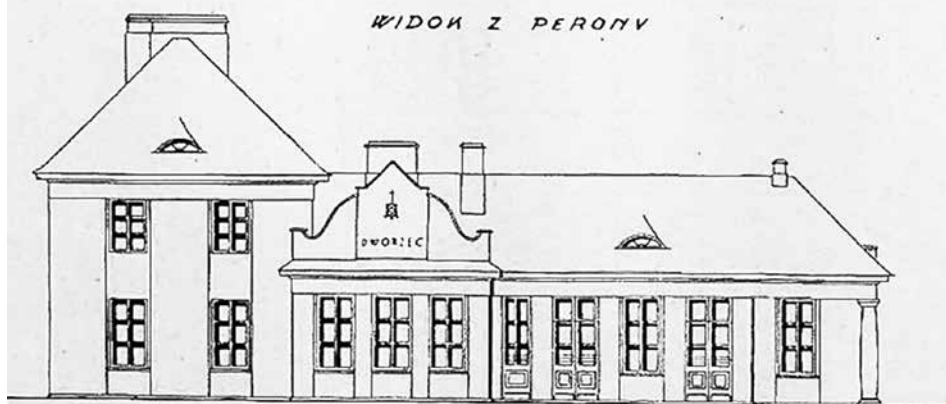
Obfity materiał projektowy przygotowany na konkurs posłużył jedynie jako baza do przygotowania kolejnej wersji dworca typowego już we własnym zakresie PKP, bez udziału fachowych sił architektonicznych. Nie był to przypadek odosobniony. Architekci niejednokrotnie skarżyli się na fakt pomijania ich kompetencji w budownictwie kolejowym. Przykładowo w majowym numerze „Architektury i Budownictwa” z 1928 r. czytamy: *Projekt dworca w Wiśle opracowano w Wydziale Kolejowym bez współudziału architektów. Projekt ten wykazuje cały szereg zasadniczych braków natury utylitarnej i architektonicznej [...]. Związek Architektów na Śląsku zgłasza niniejszem swój stanowczy protest przeciwko wykonywaniu budowy dworca w letnisku śląskim Wiśle, według wspomnianego projektu*<sup>70</sup>. Projekt stacji typowej dla południowego odcinka magistrali został przygotowany z początkiem 1930 r. przez technika A. Kozaka i pod nazwą typ „II Herby–Gdynia” został zrealizowany na wszystkich pozostałych stacjach – w miejscowościach: Karczyn, Chełmce, Piotrków Kujawski, Zaryń, Babiak, Lipie Góry, Dąbie n/Nerem, Kraski, Kłudna, Poddębice, Otok, Szadek, Kozuby, Widawa (od 1945 r. Chociw Łaski), Rusiec Łódzki, Siemkowice (z wydłużeniem nastawni i dodaniem pokoju dla policji), Działoszyn, Kłobuck, Wręczyca. Pod względem układu mas dworzec powielił wzorzec B. Tokarczucha.

<sup>69</sup> K.S. Brandt, *Zastosowanie pustaków betonowych na nowych liniach kolejowych*, „Inżynier Kolejowy” 1935, nr 4, s. 113. Uwzględniając różnicę kosztów z ekwiwalentną cegłą, produkcja pozwoliła zaoszczędzić 11 872,07 zł, przy koszcie produkcji pustaków 19 327,69 zł. Tamże. O racjonalnym podejściu do inwestycji i możliwych oszczędności świadczy jednak fakt, że ze względu na gorsze właściwości izolacyjności termicznej pustaków, zdecydowano się na zastosowanie ich tylko do budynków pomocniczych, magazynowych. Nie pozwolono sobie na obniżenie jakości użytkowej dworców ani budynków stawidłowych (nastawni).

<sup>70</sup> *Memorjat Związku Architektów na Śląsku...*, s. 188.



Rys. 5. Dworzec Typ I „Herby — Inowrocław”.

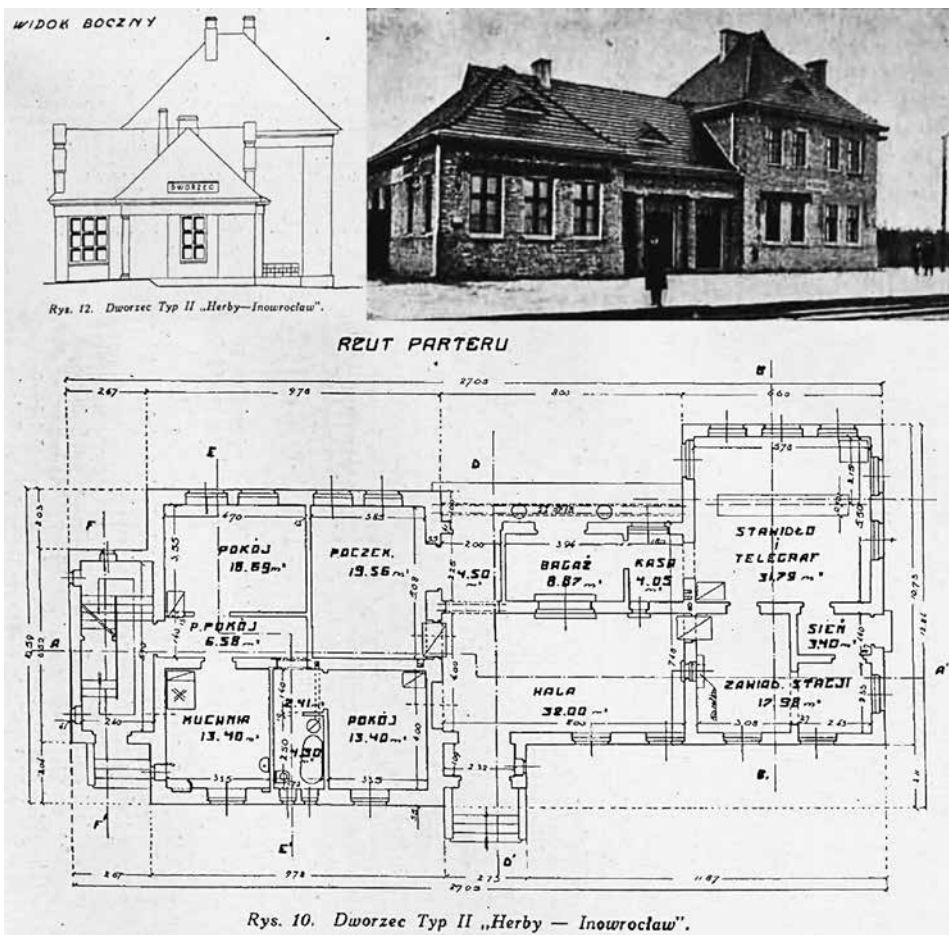


Rys. 6. Dworzec Typ I „Herby Inowrocław”

II. 24. Typ I dworca Herby – Inowrocław, rzut parteru, elewacja. Źródło: K.S. Brandt, *Dworce na małych stacjach...*

Budynek tworzą: dwukondygnacyjny blok mieszkalny i parterowa część obsługi z wysuniętym trójosiowym członem zawierającym pomieszczenie z aparatem stawidłowym (nastawnia) o stosunkowo dużych otworach okiennych z sześciopółową stolarką. Część halowa pozostaje nieco cofnięta za wejściem od strony torów umieszczonym w pseudoporytku wglębnym, opartym na dwu przylegających do ściany kolumnach o uproszczonej, zbliżonej kształtem do doryckiej głowicy. Całość wieńczy wielopłociowy wysoki dach ze zwyzkami, co nawiązuje

poniekąd do charakteru rodzimego, ale bryle brak spójności kompozycyjnej (il. 25). Estetyczno-kompozycyjna strona obiektu pozostawia wiele do życzenia, z tym większą szkodą, że wielokrotna powtarzalność dworców linii znacznie powiększa grupę odbiorców. Nie wiemy, czy pośród zgłoszonych na konkurs prac były takie, które nadałyby linii wyrazisty charakter architektonicznego piękna. Nie wiemy także, w jakim stopniu formalna strona projektu wykorzystywała idee kompozycyjne kształtujące prace konkursowe. Po stronie architektów leży niewątpliwie wina powszechnego niedostosowania się do opracowanych przez zarząd budowy wytycznych projektowych, co z założenia wykluczało możliwość realizacji<sup>71</sup>. Z braku dostępnych materiałów nie wiemy jak wypadła zrealizowany projekt na tle zgłaszanych na konkurs prac. Typowe konkursy architektoniczne, gdzie w składzie sądów zasiadali architekci, były z reguły szeroko omawiane w branżowej prasie. Dotyczy to także wspomnianego toczącego



Rys. 12. Dworzec Typ II „Herby—Inowrocław”.

Rys. 10. Dworzec Typ II „Herby — Inowrocław”.

II. 25. Typ II dworca Herby – Inowrocław. Źródło: K.S. Brandt, *Dworce na małych stacjach...*

<sup>71</sup> Na konkurs zgłoszono 113 prac z kraju i zagranicy, z których większość nie odpowiadała warunkom konkursowym. K.S. Brandt, *Dworce na małych stacjach Śląsk – Gdynia...*, s. 210.

się równolegle konkursu na projekt dworca głównego w Warszawie, któremu poświęcono wiele artykułów i prasowych wzmianek. W przypadku magistrali nie było to możliwe prawdopodobnie z braku dostępu do planów projektowych. Przygotowane przez inż. Brandta omówienie konkursu zamieszczone w „Inżynierze Kolejowym”<sup>72</sup> dotyczy przede wszystkim funkcjonalnej strony budynków i prezentuje na ilustracjach tylko projekt zwycięski. Tak więc „dyskurs architektoniczny” został w tym wypadku mocno ograniczony do grona sądu konkursowego. Ponadto *stricte* techniczne podejście do projektu K. Brandta sprawia, że w jedynym, poświęconym konkursowi opracowaniu, sprawom formy architektonicznej poświęcono jedynie dwa lakoniczne zdania, z których żadne nie omawia projektu zwycięskiego: Pierwsze dotyczące projektu Tatarczucha mówi, iż *zewnątrznie dworzec ten przedstawia się korzystnie, zwłaszcza od strony torów*, drugie dotyczy opracowanego przez technika A. Kozaka projektu typu II i mówi: *Elewacje dworca spokojne i proste zadawalają w zupełności wymagania estetyki – budynek stanowi architektoniczną – zamkniętą w sobie całość*.

Wśród inwestycji kolejowych dwudziestolecia znamy wiele interesujących przykładów architektury kolejowej, zwłaszcza realizowanych w obrębie okręgu dykcji warszawskiej i wileńskiej, czy prezentowanych na wystawie krajowej w Poznaniu nowoczesnych modernistycznych budynków na stacjach Szarlej Piekary (arch. Lech Józef Niemojewski 1894–1952) czy Sokal (arch. Schneider)<sup>73</sup>. Należą do nich także oba omówione w artykule dworce Gdyni. Wielokrotnie w tym czasie podkreślano także znaczenie formy architektonicznej dworców



**II.** 26. Budowa wykopu na trasie Bydgoszcz – Gdynia. Fotografia ze zbiorów Stacji Muzeum w Warszawie: album *Budowa odcinka Babi Dół – Osowa...*

<sup>72</sup> Tamże, s. 209–213.

<sup>73</sup> S. Wasilewski, *Pokaz Ministerstwa Komunikacji na Międzynarodowej Wystawie Komunikacji i Turystyki w Poznaniu*, „Inżynier Kolejowy 1930, nr 8, s. 320–321.



i wyrażano pragnienie: *ażebym wygląd zewnętrzny tych budowli [...] pozostawał w harmonii z otaczającym te budowle pejzażem [...] napawał nas dumą i radością. A przytem [jak zwykle pamiętano o kwestiach oszczędności – A.T.] był możliwie jak najłatwiejszym i najtańszym do urzeczywistnienia w znajdującym się poddostatkiem trwałym materiale budowlanym. [...] Dla przejeżdżających [...] podróżnych – tak obywateli polskich jak i cudzoziemców [architektura kolejowa miała być – A.T.] widocznym znakiem i symbolem, że Polska Odrodzona także przez swoją sztukę nawiązuje z tym krajem dawną, przerwana przez stuletnią niewolę, łączność kulturalną i roztacza nad nim swoje władztwo i potęgę*<sup>74</sup>.

Można jednak odnieść wrażenie, że przy inwestycji takiej skali jak magistrała węglowa, stanowiąca kluczową potrzebę gospodarczą kraju i realizowana w czasie wielkiego kryzysu, który znacząco zresztą opóźnił oddanie ostatniego odcinka łączącego Karsznice z Inowrocławiem, kwestia architektury była w przekonaniu inżynierów kolejowych marginalnym, koniecznym, uzupełniającym elementem infrastruktury – wyposażenia stacji. Nawet w zestawieniach kosztów budynku stanowią ostatnią pozycję<sup>75</sup>. W opracowaniach informacyjnych dotyczących linii, kwestia dworców, jeśli jest wspomiana to bardzo lakonicznie<sup>76</sup>. Zdecydowanie większym wyzwaniem budowniczych tak kluczowej gospodarczo linii, było pokonanie trudności technicznych, terenowych, budowa mostów, wykopów i nasypów na grząskich, błotnych, bagnistych i mulistych terenach o dużych różnicach rzędnych (il. 26). Niemalą rolę odgrywały też problemy ekonomiczne. Mimo bowiem, że Witruwiusz określa architekturę jako jedność *firmitas, utilitas, venustas*, to poza talentem twórcy, przeznaczeniem funkcjonalnym i możliwościami konstrukcyjnymi, podstawowym czynnikiem determinującym możliwość powstania architektonicznego dzieła jest kwestia mecenatu. Oddane wraz z magistralą obiekty architektoniczne nie należą do najwybitniejszych dzieł architektury dworcowej okresu międzywojennego. Reprezentują etap przejściowy, pośredni pomiędzy całą gamą dworców zaprojektowanych w stylu narodowym – dworkowym, a znamiennymi, zwłaszcza dla okresu powojennego, dworcami modernistycznymi.

### Bibliografia

„Inżynier Kolejowy” 1924–1939.  
Dziennik Ustaw Rzeczypospolitej Polskiej 1925–1926.  
„Przegląd Techniczny” 1933, nr 9.

*20-lecie Komunikacji w Polsce Odrodzonej*, Kraków 1939.  
*Budowa kolei państwowej Śląsk – Gdynia*, Bydgoszcz 1930.  
*Budowa kolei państwowej Kalety – Podzamcze 1925–1926*, Bydgoszcz 1926.

<sup>74</sup> F. Lubierzyński, *Odbudowa dworców kolejowych na Kresach*, „Naokoło świata” 1927, nr 35, s. 9-10.

<sup>75</sup> Patrz np.: *Budowa kolei państwowej Śląsk – Gdynia*, Bydgoszcz 1930, s. 37.

<sup>76</sup> Patrz: W. Przedpełski, *Budowa kolei węglowej Śląsk-Bałtyk*, „Przegląd Techniczny” 1933, nr 11, s. 291–294. Kwestia budynków stacyjnych odnotowana jest jedynie poprzez zamieszczenie w artykule fotografii typowej stacji małej na linii Bydgoszcz-Gdynia (rys. 8, s. 292).

*Drugi tor na odcinku Kalety-Herby Nowe*, rubryka: *Drogi żelazne*, „Czasopismo Techniczne” 1930, nr 9, s. 173–174.

*Dziesięciolecie Polski Odrodzonej. Księga pamiątkowa 1918–1928*, Kraków-Warszawa 1928.

*Konkursy i przetargi*, „Budowniczy” 1928, nr 9.

Lubierzynski F., *Odbudowa dworców kolejowych na Kresach*, „Naokoło świata” 1927, nr 35.

*Memoriał Związku Architektów na Śląsku do Śląskiego Urzędu Wojewódzkiego w Katowicach*, „Architektura i Budownictwo” 1928, nr 5, s. 188–190.

*Mkną po szynach... Z dziejów transportu i komunikacji na ziemiach polskich na przestrzeni wieków*, red. T. Głowiński, R. Klementowski, Wrocław 2014.

Moczulski M., Paszke A., *Józef Nowkuński budowniczy linii kolejowych*, Katowice 2015.

*Otwarcie nowej linii kolejowej Kalety-Podzamcze*, „Gazeta robotnicza. Organ Polskiej Partii Socjalistycznej Górnego Śląska i Zagłębia Dąbrowskiego”, Katowice, środa 6 października” 1926, nr. 229, rok 31, s. 1.

*Państwo wobec kolei żelaznych w Polsce*, red. M. Kapias, D. Keller, Rybnik 2017.

Piskowski L., *Dworzec Główny w Warszawie*, „Spotkania z Zabytkami” 2009, nr 12, s. 40–41.

*Polskie Koleje Państwowe 1918–1928*, Warszawa 1929.

Sołtysik M., *Gdynia miasto dwudziestolecia międzywojennego. Urbanistyka i architektura*, Warszawa 1993.

Stecewicz J., *Budowa linii Kutno-Strzałków i Kokoszki-Gdynia*, „Przegląd Techniczny” 1922, nr 26, s. 187–193.

*Sukcesy i porażki kolei w Polsce*, red. M. Kapias, D. Keller, Rybnik 2015.

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

*Varia na temat budownictwa kolejowego*, „Architektura i Budownictwo” 1934, nr 1, s. 32.

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

#### s. Anna Tejszerska – Railway Stations of the Coal Trunk-Line – Design Competition Project and their Implementations

The article discusses the architectural form of railway stations erected in the first years after Poland regained independence, in connection with the construction of the biggest railway project – the coal trunk-line, which linked the coal production plants in Silesia with sea ports in Gdansk and Gdynia. The discussed objects are in most cases the implementation of a few typical designs prepared for the project, although there are individual designs as well. The article also deals with the issue of the role architectural design competitions played and discusses the contribution of professional architects in designing railway objects. The break of the 1920s and 1930s was the closing period of national style in architecture, where functional modernist tendencies were more and more visible, which could clearly be observed in further stages of the discussed investment project.

Słowa kluczowe: Architektura; dworce kolejowe; magistrala węglowa  
Key words: Architecture, railway stations, coal trunk-line