

S. ANNA TEJSZERSKA

(Katolicki Uniwersytet Lubelski Jana Pawła II)

STYL NARODOWY W ARCHITEKTURZE DWORCÓW DWUDZIESTOLECIA MIĘDZYWOJENNEGO

Budowa pierwszych linii kolejowych przebiegających przez terytorium Rzeczypospolitej przypadała na czas, gdy jej obszar był we władaniu obcych mocarstw¹. Po latach zaborów państwo polskie odziedziczyło trzy niezależne, bardzo słabo między sobą powiązane sieci kolejowe² – budowane w układach odpowiadających interesom mocarstw zaborczych³, kształtowane odśrodkowo, często prowizorycznie, pozostawiające sporo do życzenia pod względem jakości; co więcej w bardzo różnym stopniu rozwinięte⁴ (tabela 1).

1 *Wielki wynalazek – kolej żelazna [...] narodził się w chwili, gdy polityczne granice Polski nie istniały już na mapach Europy. Jedynym wolnym i niepodległym skrawkiem ziem polskich była wówczas już tylko Rzeczpospolita Krakowska (1815–1846). Dwudziestolecie komunikacji w Polsce Odrodzonej, Kraków 1939, s. 123.*

2 *Wiele głównych miast Polski nie posiadało zupełnie aż do 1915 r. bezpośrednich połączeń kolejowych ze sobą (Warszawa z Poznaniem czy Lwowem). Olbrzymie obszary kraju, a zwłaszcza pogranicza państw zaborczych umyślnie pozbawiono komunikacji kolejowej. Tamże, s. 127.*

3 *Przed wojną sieć kolejowa wszystkich trzech dzielnic była przystosowywana do gospodarczych i strategicznych potrzeb państw zaborczych, w drugim rządzie do potrzeb własnych, ale nie mogła mieć na widoku potrzeb zjednoczonej Polski. S. Sztolcman, *Plany rozwoju sieci kolejowej polskiej*, „Inżynier Kolejowy” 1928, nr 11, s. 392.*

4 *Gęstość sieci dróg żelaznych na ziemiach polskich przed wojną była w trzech zaborach bardzo niejednakowa. W b. zaborze pruskim była ona największa i dorównywała gęstości w państwach zachodnio-europejskich, w b. zaborze austriackim była dwa razy, a w b. zaborze rosyjskim trzy razy mniejsza. Tamże. Dla porównania warto przytoczyć jeszcze inne dane na rok 1914: 1 km bieżący linii kolejowej przypadał w Belgii na 3,48 km² terenu, w Anglii na 8,33 km², w Prusach Wschodnich na 9,54 km², w poznańskim na 7, 85 km², w Galicji na 18,75, w b. Królestwie Kongresowym na 24,90 km², a na Kresach Wschodnich na 43,48 km². *Dziesięciolecie Polskich Kolei Państwowych 1918–1928*, Warszawa 1928, tab. 1, s. 10.*

Tabela 1. Długość dróg żelaznych w poszczególnych dzielnicach Polski w stosunku do ich powierzchni i zaludnienia, 1 stycznia 1924 r.⁵

DZIELNICE	Powierzchnia km ²	Ludność tysięcy	Długość dróg żelaznych			
			km	na 100 tys. km ² <i>a</i>	na 10 tys. mieszkańców <i>b</i>	na $\sqrt{a \times b}$
1. Była dzielnica rosyjska (województwa: warszawskie, łódzkie, kieleckie, lubelskie, białostockie, nowogródzkie, poleskie, wołyńskie, ziemia wileńska)	260 331	15 337	7423	2,85	4,84	3,72
2. Była dzielnica austricka (województwa krakowskie, lwowskie, stanisławowskie i tarnopolskie)	80 089	7628	4417	5,51	5,79	5,65
3. Była dzielnica pruska (województwa poznańskie, pomorskie i śląskie)	46 214	3894	4805	10,40	12,35	11,34
Ogółem	386 634	26 859	16 645	4,30	6,19	5,16
Prócz tego w zarządzie Państwa Polskiego na terytorium Wolnego Miasta Gdańska	-	-	140	-	-	-

Ponadto działania wojenne pozostawiły po sobie znaczące zniszczenia tak strategicznych obiektów, jakimi były tory, mosty⁶ i kolejowe zabudowania. Spośród istniejących przed wojną w obrębie późniejszych dykcji warszawskiej, radomskiej, wileńskiej, lwowskiej i stanisławowskiej 910 budynków dworcowych, zniszczonych zostało 574, co stanowi 63%⁷ (tabela 2).

5 A. Wasiutyński, *Drugi żelazne*, wyd. 2, Warszawa 1925, s. 50.

6 Z. Gubrynowicz w czasopiśmie „Inżynier Kolejowy” podaje konkretne liczby: zniszczone mosty o większej rozpiętości (ponad 20 m) – 380 sztuk (co daje 41%) o łącznej długości 28 347 mb., mosty mniejsze – zniszczonych 2019 sztuk (co stanowi około 20%) łącznej długości 11 201 mb. Z. Gubrynowicz, *Zniszczenia mostów kolejowych w czasie wojny i ich odbudowa*, „Inżynier Kolejowy” 1928, nr 11, s. 382.

7 O wiele niższe dane przytacza czasopismo „Robotnik” z 16 maja 1923 r., dodatek

Tabela 2. Zestawienie strat budynków kolejowych z terenów objętych nadzorem Dyrekcji Warszawskiej, Radomskiej, Wileńskiej, Lwowskiej i Stanisławowskiej⁸

Rodzaj budynków	Ilość budynków w okresie przedwojennym sztuk	Ilość zniszczonych budynków sztuk	Stosunek procentowy budynków zniszczonych
Dworce, przystanki i mijanki	910	574	63,02 %
Magazyny	986	506	51,32 %
Stacje wodne i wieże ciśnień	601	489	81,36 %
Parowozownie i warsztaty	162	78	48,13 %
Domy mieszkalne i administracyjne	9921	2189	22,06 %

Powyższe dane nie uwzględniają strat powstałych w pozostałych dyrekcjach, ze względu na ich nieporównywalnie lepszą sytuację. Nieznaczne zniszczenia budynków w obrębie dyrekcji krakowskiej dokonane w latach 1914–1915, zostały niemal całkowicie naprawione przez ówczesne władze austriackie. W najlepszym stanie przetrwały obiekty kolejowe dyrekcji poznańskiej, gdańskiej i katowickiej, czyli znajdujące się na terenach byłego zaboru pruskiego, na których nie toczyły się działania ani wojny światowej ani polsko-bolszewickiej. Stąd też przykłady ilustrujące niniejsze opracowanie pochodzić będą z Polski wschodniej i centralnej, a zasadniczo z terenów objętych nadzorem Dyrekcji Wileńskiej i Warszawskiej⁹ (il.1).

Odbudowa zniszczonych obiektów, rozbudowa i przebudowa sieci, a zwłaszcza powiązanie linii leżących uprzednio w obrębie różnych zaborów stanowiło

czasopisma „Architekt” 1923, nr 4, a mianowicie: *dworców kolejowych uległo zniszczeniu podczas działań wojennych ogółem 93, magazynów 491, stacji wodnych 354, domów mieszkalnych 1358, budynków administracyjnych 250, innych mniejszych budynków 304*. Jednakże późniejsze i bezpośrednie źródło PKP wydaje się bardziej wiarygodne.

⁸ *Polskie Koleje Państwowe 1918–1928*, Warszawa 1929, s. 60. Ze sprawozdania z działalności samej tylko dyrekcji warszawskiej dowiadujemy się, iż prawie całkowitemu zniszczeniu uległy budynki wartości 30 mln rub. Koszt ich odbudowy (przed inflacją) obliczony został na ok. 300 mln mk. *Związki i stowarzyszenia techniczne, Koło Architektów*, „Przegląd Techniczny” 1920, nr 12, s. 65–66.

⁹ Drugim motywem, który skłonił autorkę do takiego wyboru obszaru badań był fakt, iż dyrekcje te posiadały najliczniejsze grono zaangażowanych w pracowniach projektowych DOKP architektów.



il. 1: Mapa granic dyrekcji kolejowych, opracowanie własne na podstawie „Rocznik Statystyki RP” 1929

jedną z najbardziej podstawowych potrzeb odradzającego się państwa¹⁰. Rozbudowie i odbudowie linii towarzyszyć musiało wznoszenie budynków dworcowych. Jeśli zestawimy dane obiektów odbudowanych i nowo wzniesionych (tabela 3, 4) zobaczymy, że w pierwszym dziesięcioleciu po wojnie powstało ich około 600. Nie sposób więc w ramach krótkiego opracowania odnieść się do wszystkich.

10 Inż. A. Gołębiowski w odczycie wygłoszonym w Stowarzyszeniu Techników w Warszawie 14 maja 1915 r. [Przegląd Techniczny Nr 39—40 z d. 6 października 1915 r.] na temat „Niezbędny rozwój komunikacji lądowych i wodnych w Polsce», wychodząc zresztą z bardzo ogólnych przesłanek, ocenił potrzebę budowy nowych linii w Królestwie na 3000 km. S. Sztolcman, *Plany rozwoju sieci kolejowej...*, s. 392. W rzeczywistości w dwudziestoleciu (1918–1938) wybudowano w Polsce 1 650 km nowych kolei normalnotorowych. *Dwudziestolecie komunikacji...*, s. 240.

Tabela 3. Zestawienie ilości budynków odbudowanych i czekających na odbudowę na rok 1928¹¹

Rodzaje budynków	Odbudowano szt.	%	Pozostało do odbudowy	%
Dworce, przystanki, mijanki	474	82,58	100	17,42
Magazyny	369	72,92	137	27,08
Stacje wodne i wieże ciśnień	387	79,14	102	20,86
Parowozownie i warsztaty	64	82,05	14	17,95
Domy mieszkalne i administracyjne	1586	72,45	603	27,55

Tabela 4. Zestawienie ilości dworców nowo wzniesionych w kolejnych latach od odzyskania niepodległości¹²

Wzniesiono	Od 1918 do 1920	1921	1922	1923	1924	1925	1926/1927	1927/1928	Razem
Liczba dworców	5	8	9	25	17	22	16	17	119

Największy dynamizm w dziedzinie budownictwa kolejowego przypada na lata dwudzieste¹³, które w całej architekturze naznaczone są estetyką stylu narodowego¹⁴. Nurt ten wyrasta z szerszego kontekstu kulturowego, ogarniającego ówczesną Europę. Jednakże w kraju odzyskującym niepodległość po ponad stu-letnim okresie zaborów nabiera on szczególnego znaczenia – ugruntowania, umocnienia jedności kulturowej państwa¹⁵, odbudowy tożsamości narodowej na płaszczyźnie wizualnej, przestrzennej, krajobrazowej. Stanowi wyraz uzewnętrznienia patriotycznej postawy twórców, potrzebę serca narodu. Architektom tego czasu towarzyszyła konkretna, sprecyzowana – przynajmniej w ogólnych

¹¹ *Polskie Koleje Państwowe 1918–1928...*, s. 62.

¹² Tamże, s. 161.

¹³ Z przerwą w roku 1920 na czas wojny bolszewickiej, która jeszcze zwiększyła zakres zniszczeń. Do 1932 r. odbudowa posunęła się do: 499 budynków dworców, 377 magazynów towarowych, 401 stacji wodnych i wież ciśnień, 64 warsztatów i parowozowni oraz 1632 domów mieszkalnych. *Varia na temat budownictwa kolejowego*, „Architektura i Budownictwo” 1934, nr 1, s. 32.

¹⁴ Szerzej: M. Omilanowska, *Poszukiwania stylu narodowego w polskiej architekturze końca XIX i początku XX wieku*, [w:] Stanisław Witkiewicz człowiek – artysta – myśliciel. Materiały z sesji zorganizowanej w osiemdziesiątą rocznicę śmierci artysty. Zakopane, 20–22 października 1999, Zakopane 1997, s. 288.

¹⁵ Józef Andrzej Mrozek wskazując na niniejszy motyw zwraca uwagę na fakt, iż po stuletnim okresie rozbiorów odrębności poszczególnych zaborów zaczęły zaznaczać się w sposób niepokojący. J.A. Mrozek, *Historyzm narodowy lat dwudziestych*, [w:] *Sztuka XIX wieku w Polsce. Naród – Miasto. Materiały Sesji Stowarzyszenia Historyków Sztuki*, Poznań, grudzień 1977, Warszawa 1979, s. 163.

założeniach – wizja formalnego, przestrzennego kształtu odbudowy. Niemalże w każdej publikacji dotyczącej tematu¹⁶ zarówno obiektów użyteczności publicznej, jak i miejskich czy wiejskich zabudowań prywatnych – przewija się, a nawet dominuje, nawoływanie do odbudowy kraju w zgodzie z tradycją naszego budownictwa, do zachowania i odrodzenia tożsamości narodowej w wymiarze przestrzennym. Stefan Szyller pisał: *w chwili obecnej, gdy po dziejowym kataklizmie wypadnie nam Polskę odbudować, rozwijanie znamion architektury polskiej [...] stać się powinno dla nas zadaniem pierwszorzędnej narodowej doniosłości*¹⁷. Tak więc, zgodnie z założeniem Ministerstwa Komunikacji: *Przy opracowywaniu projektów była zwrócona uwaga na to, by nowym budynkom kolejowym nadać szatę swojską*¹⁸. Czyniono tak zwłaszcza z tego powodu, że budownictwo kolejowe miało *do spełnienia rolę niezwykle ważną – rolę propagandową. Jakże często się widzi [czytamy w sprawozdaniu na temat budownictwa kolejowego z 1934 r. – A.T.] zwłaszcza na prowincji, jak niejeden ziomek, budując siedzibę, zapożycza wzoru z budownictwa kolejowego, które jest nieraz dla niejednego z nich jedynym wzorem do naśladownictwa*¹⁹. Podobnie niniejszą kwestię podsumowuje Feliks Lubierzyński twierdząc, iż *ze sprawą odbudowy dworców jest poniekąd także związane ożywienie się ruchu budowlanego. A o ile te dworce budowane są w stylu polskim, to – jak zresztą często mamy sposobność zauważyć – przeważnie też w tym stylu są stawiane i inne nowopowstające prywatne zabudowania, a w końcu może i cała Polska przez swoją architekturę, stanowiącą poniekąd już tak wybitny, zewnętrzny wyraz kultury i upodobań narodu, ustali swój właściwy typ i charakter, który od razu dla wszystkich będzie widoczny*²⁰. Odbudowa materialna łączy się tu nierozdzielnie z kulturową. Nie może zresztą dziwić fakt, że uciemiężony latami niewoli i wojny naród chciał pozbyć się z zasięgu wzroku form, które przypominałyby o obcej hegemonii i tworzyć pejzaże dające jednoznaczne wrażenie mieszkania we własnym kraju. *W tym okresie, jako normalna reakcja po latach niewoli i bezwzględnej ucisku narodowego, zapanował żywiołowy wprost pęd do podkreślania polskości na każdym kroku. Okres ten siłą rzeczy musiał również*

16 M.in.: *Odbudowa polskiej wsi: projekty chat i zagród włościańskich*, red. W. Ekielski, Kraków 1915; *Odbudowa polskiego miasteczka. Projekty domów opracowane przez grono architektów polskich*, red. J. Gałęzowski, Kraków 1916; *Odbudowa polskiego miasteczka. Projekty budynków użyteczności publicznej, opracowane przez grono architektów polskich*, red. J. Pokutyński, Kraków 1918; *Budowa domów dla urzędników państwowych w województwach wschodnich*, Warszawa 1925; I. Drexler, *Odbudowanie miast i wsi na ziemi naszej*, Lwów 1921.

17 S. Szyller, *Czy mamy polską architekturę*, Warszawa 1916, s. VIII.

18 Wprowadzając jednocześnie zgodne z duchem czasu techniczne i higieniczne ulepszenia. *Polskie Koleje Państwowe 1918-1928...*, s. 62.

19 *Varia na temat budownictwa...*, s. 32.

20 F. Lubierzyński, *Odbudowa dworców kolejowych na Kresach*, „Naokoło świata” 1927, nr 35, s. 11–12.



il. 2: Dworzec Kolejowy w Mońkach, 2016 r.
(zbiory Urzędu Miejskiego w Mońkach)

znaleźć odbicie w budownictwie kolejowym²¹. W związku z tym nawet w zniszczeniach wojennych dostrzegano pozytywne strony. W jubileuszowej księdze podsumowującej pierwsze dziesięciolecie działalności polskich kolei czytamy: *Konieczność odbudowy miała tę dodatnią stronę z punktu widzenia estetycznego, że budownictwo kolejowe pozbyło się od razu śladów niewoli moskiewskiej i austriackiej, które, gdyby nie to, dłuższy czas jeszcze szpeciłyby krajobraz polski w postaci brzydkich i obcych naszej kulturze typowych budowli kolejowych moskiewskich i austriackich*²² Architekt Józef Wołkanowski (1880–1963) podsumowując prace dyrekcji wileńskiej pisze: *w powstających z gruzów zniszczenia wojennego naszych województwach wschodnich, w znacznym stopniu, (przynajmniej w dziedzinie budownictwa kolejowego) starty został pokost rosyjski, a natomiast kultura polska wycisnęła tam już bardzo głębokie ślady*²³. Jako potwierdzenie tej oceny mogą posłużyć przedstawione w dalszej części niniejszego opracowania stacje polskiego odcinka

21 *Dziesięciolecie Polskich Kolei Państwowych...*, s. 85.

22 Tamże. Natomiast w publikacji wydanej z okazji dwudziestolecia PKP w odniesieniu do budynków zachowanych jeszcze raz czytamy: *Niektóre budynki wzniesione jeszcze przed rokiem 1914 nie odpowiadały już całkowicie wymaganiom. Należało więc odbudować je i przebudować, a przy tej sposobności pozbyć się rażących okazów budownictwa państw zaborczych. Dziesięciolecie Polskich Kolei Państwowych...*, s. 153.

23 J. Wołkanowski, *Otwarcie nowego dworca na st. Stołpce*, „Inżynier Kolejowy” 1926, nr 11, s. 324.

tysiąckilometrowej magistrali Białogóra – Połock – Siedlce, którym po zniszczeniach wojennych nadano „polską szatę”. Także dyrekcja warszawska zdając sprawozdanie z postępu prac budowlanych deklarowała: *przy budowaniu nowych lub rozszerzaniu istniejących budynków kolejowych dążono do nadawania tym ostatnim cech architektury swojskiej, co było właściwie zasadniczym kierunkiem w pracach Sekcji*²⁴.

Co jednak znaczą tak nośne i powszechnie stosowane sformułowania jak „narodowy charakter” czy „swojska szata”? W architekturze polskiej poszukiwanie form wyrazu nurtu narodowego przechodziło różne etapy. Kształtów typowo polskich dopatrywano się początkowo w stylu wiślano-bałtyckim, w gotyku małopolskim, stylu zakopiańskim²⁵. Natomiast w pierwszych latach dwudziestolecia międzywojennego skierowano się ku architekturze naszego prowincjonalnego baroku²⁶, ze szczególnym wyróżnieniem cech polskiego dworu. Podstawę działalności twórczej stanowić miała znajomość tradycji konstrukcyjno-budowlanej i wynikających z niej cech zewnętrznych naszej architektury. Podkreślano przy tym konieczność ich autorskiej interpretacji, odrzucając dosłowną kompilację na rzecz czerpania inspiracji i przetwarzania przy umiejętności uchwycenia i zachowania ogólnego charakteru²⁷. Wprawdzie badania historyczne S. Szyllera, mające istotny wpływ²⁸ na kierunek poszukiwań wzorców i źródeł inspiracji, są w świetle współczesnych badań krytykowane za intuicyjność, skłonność do nadinterpretacji, tendencyjność i brak obiektywizmu²⁹, tym niemniej, jak wskazuje M. Omilanowska zasadniczym wyróżnikiem stylów narodowych jest

24 Relacja arch. Bronisława Rogóyskiego, *Związki i stowarzyszenia techniczne, Koło Architektów*, „Przegląd Techniczny” 1920, nr 12, s. 65–66.

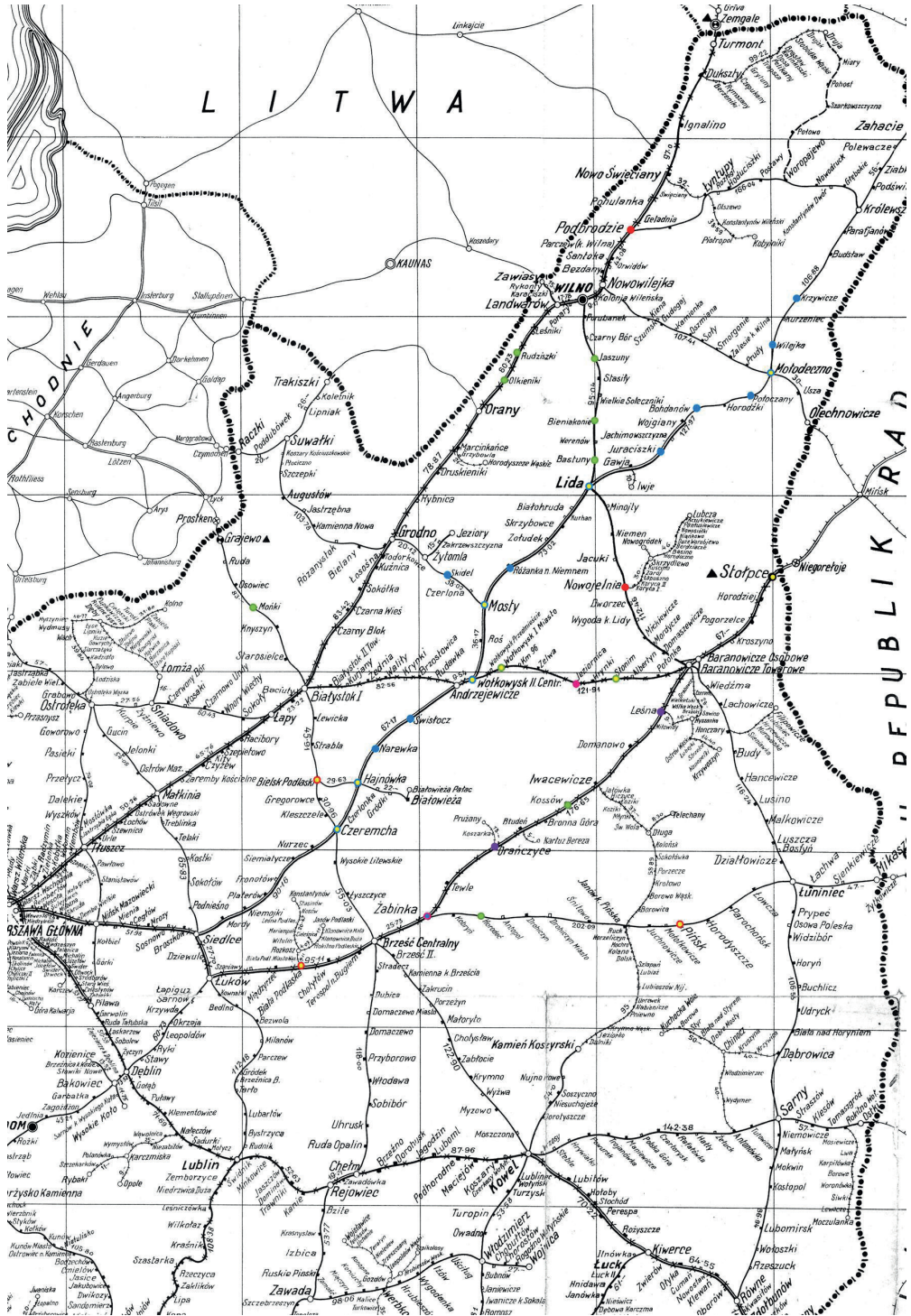
25 Za przykład zastosowania stylu zakopiańskiego w architekturze kolejowej może posłużyć dworzec na stacji Syłgudyszki (realizacja ok. 1899 r., proj. St. Witkiewicz), częściowo zniszczony i przebudowany w okresie międzywojennym, a także istniejąca do dziś stacja kolei wąskotorowej Zalesie Dolne (realizacja po 1917 r., autor nieznan).

26 *Jeśli chcemy poznać kulturę polską i zarazem zdobyć materiał do dalszego nawiązania zerwanej nici zwracamy się do zabytków [...] najbardziej samodzielnych, a takimi są nasze zabytki z XVII i XVIII wieku: kościołki, kapliczki, dwory i dworki, bożnice nareszcie...* A. Szyszko-Bohusz, *Zadania polskiej architektury nowoczesnej*, „Czasopismo Techniczne” 1913, nr 2, s. 18. Podobnie S. Szyller podkreślał, iż *budowle świeckie [...] wybitnie polskie piętno noszące [...] należą [w przeważającej mierze] do epoki renesansu i baroku*. S. Szyller, *Czy mamy polską architekturę...*, s. 141.

27 Szerzej: A. Szyszko-Bohusz, *Zadania polskiej architektury nowoczesnej...*; S. Szyller, *Czy mamy polską architekturę...*; J. Piotrowski, *Ochrona zabytków a odbudowa kraju*, Lwów 1916, s. 22.

28 Ze względu na liczne wystąpienia, wykłady i publikacje architekta. M. Omilanowska wymienia ich ponad 60. M. Omilanowska, *Architekt Stefan Szyller 1857–1933*, Warszawa 2008, s. 66, 622–624.

29 Tamże, s. 88. *Prowadzone przez Stefana Szyllera studia nad polską architekturą [...] nie były w pełnym znaczeniu tego słowa badaniami naukowymi*. Tamże, s. 66, szerzej s. 66–89.



il. 3: Mapa sieci kolejowej Dyrekcyj Wileńskiej (oprac. autorki na podstawie: W. Groszek, Mapa Sieci Kolejowej Rzeczypospolitej Polskiej z oznaczeniem wszystkich stacji i przystanków, Lwów 1931)

fakt, iż stanowią one nośnik idei³⁰, a nie obiektywnie (czyli w ujęciu historycznym) wychwytywane cechy [...] należące do repertuaru tradycyjnych, bądź uważanych za tradycyjne, form sztuki określonego narodu³¹.

Dworce kolejowe stanowiły zawsze wizytówkę miasta, kraju³². Ich forma miała więc szczególnie podkreślać polski charakter krajobrazu³³, zwłaszcza, że największa ich liczba powstawała w okresie międzywojennym na Kresach Wschodnich, o najstabilnej rozwiniętej sieci kolejowej oraz bardzo mocno dotkniętych wojennymi zniszczeniami. Józef Andrzej Mrozek podkreśla, iż *formy polskie ówczesnej architektury miały [...] do spełnienia wieloraką rolę polityczną [...]*, [m. in.] *podkreślały „polskość” na kresach wschodnich*³⁴. Podobnie ujmowano zagadnienie już w czasach odbudowy: *Dla przejeżdżających [...] tak obywateli polskich jak i cudzoziemców – jest ten styl i charakter nowoodbudowanych dworców kolejowych zarazem widocznym znakiem i symbolem, że Polska Odrodzona także przez swoją sztukę nawiązuje z tym krajem dawną, przerwana przez stuletnią niewolę łączność kulturalną i roztacza nad nim swoje władztwo*³⁵. To tam, na terenach objętych ówczesnie pieczę dyrekcji wileńskiej, w granicach obecnej Białorusi i Litwy, powstało najwięcej budynków powtarzalnych – „seryjnych” typowych dworców o polskich łamanych, bądź mansardowych dachach z neobarokowymi szczytami wieńczącymi wejściowe portyki; dworców o kształtach inspirowanych formami polskich barokowych i klasycystycznych dworów. Prezentowany na łamach

30 *Jakikolwiek styl wolno nazwać narodowym dopiero wtedy, gdy zostanie on użyty świadomie jako znak, czy lepiej nośnik określonych idei narodowościowych [...] gdy zarówno twórca, jak i odbiorca dzieła sztuki, z myślą o którym dzieło to powstało, postrzegają jego wymowę ideową.* M. Omilanowska, *Nacjonalizm a style narodowe w architekturze Europejskiej XIX i początku XX wieku*, [w:] *Nacjonalizm w sztuce i historii sztuki 1789–1950. Materiały z konferencji zorganizowanej przez Instytut Sztuki Polskiej Akademii Nauk i Stowarzyszenie Historyków Sztuki w dniach 5–7 grudnia 1995 w Warszawie*, red. D. Konstantynów, R. Pasieczny, P. Paszkiewicz, Warszawa 1998, s. 145.

31 Tamże

32 Warto na marginesie zauważyć, iż kolej, a co za tym idzie także jej budynki będące obiektami państwowymi wolnej Polski, zdają się mieć w mentalności społeczeństwa międzywojnia nieco wyższą rangę niż współcześnie. Świadczyć mogą o tym liczne archiwalne fotografie przybranych girlandami dworców z 1928 r., świętujących dziesięciolecie Polski niepodległej i jednocześnie Polskich Kolei Państwowych, bądź też zalecenia uporządkowania jarmarcznego wystroju wnętrza dworcowych dekorowanych styropianowymi godłami i portretami bohaterów narodowych. Nie dziwi więc fakt, że i zewnętrznej formie dworca próbowano tak jak innym obiektom nadać cechy uznane za typowo polskie.

33 *Budynki te [...] wznoszone w różnych miejscach kraju na długości 2000 kilometrów linii kolejowych [...] miały być widocznym znakiem ducha polskiego dla wszystkich przejeżdżających cudzoziemców i rodaków.* K. Śliwa, *Dworce w stylu dworowym*, „Spotkania z Zabytkami” 2001, nr 6, s. 33, za: *Dziesięciolecie Polskich Kolei Państwowych...*

34 J.A. Mrozek, *Historyzm narodowy...*, s. 163.

35 F. Lubierzyński, *Odbudowa dworców...*, s. 9–10.



il. 4: Dworzec Narewka (fot. z kolekcji Artura Soszyńskiego)

„Inżyniera Kolejowego” dworzec typu 4c³⁶ (il. 2) o zwartej bryle z łamanym dachem, dwukondygnacyjnym wejściowym ryzalitem wieńczonym wystawką dachową i dekoracyjnym trójkątnym szczytem od strony torów i półkolistym ze spływaniami od strony miasta, służył podróżnym na podwileńskich stacjach Bastuny, Bieniakonie, Jaszuny (linia Wilno – Lida), Rudziszki, Olkieniki (linia Wilno – Grodno), oraz w nieco odleglejszych od Wilna miejscowościach linii brzeskich – Horodec (linia Brześć – Łuniniec) oraz Kossów Poleski (Niechaczewo) (linia Brześć – Baranowicze). Ten sam typ dworca spotkamy także w leżącej po obecnej polskiej stronie stacji w Mońkach (il. 3)³⁷ (linia Brześć – Grajewo), zniszczonej podczas I wojny światowej, a odbudowanej w latach trzydziestych pod nadzorem S. Szyllera³⁸. W uzasadnieniu decyzji dotyczącej wpisu monieckiego dworca do rejestru zabytków czytamy iż *stanowi [on] doskonały przykład [...], „stylu dworkowego”*

36 „Inżynier Kolejowy” 1928, nr 11, s. 346.

37 Budynek dworca w Mońkach wpisany jest do rejestru zabytków województwa podlaskiego pod numerem A-448.

38 Architekt nadzorował w tym czasie w Mońkach budowę neobarokowego kościoła pw. Matki Boskiej Częstochowskiej swojego autorstwa, stąd też niektórzy przypisują mu również projekt dworca, co nie wydaje się być prawdopodobnym, jako że jest to dworzec typowy powstały kilka lat po swoich prototypach.



il. 5: Dworzec Hajnówka przed I wojną światową
(zbiory Biblioteki Miejskiej w Hajnówce)

w budownictwie kolejowym wpisującego się w ogólnopolski nurt poszukiwania stylu narodowego w architekturze. Swą formą świadomie nawiązuje do dworu szlacheckiego, stanowiącego symbol polskości i rodzimych tradycji³⁹. Zasadność nawiązania w architekturze kolejowej do formy dworu uzasadniał pracujący dla dyrekcji wileńskiej Tadeusz Maria Rostworowski (1860–1928) głosząc w jednym ze swoich na ten temat wygłoszonych odczytów – „dworzec kolejowy to przecież nic innego, jak zasobny gościnny dwór obywatelski. Ta sama obszerna sień – poczekalnia, sala – jadalnia, kancelarja – ekspedycja, pokoje gościnne i.t.p. Jeżeli do tego dodamy kilka wesołych dworków z ganeczkami na filarach, magazyny, składy, kryte dachówką z okapami – jeżeli na straży postawimy wieżę ciśnień w rodzaju wież cechowych krakowskich lub wileńskich, to już całej tej miejscowości odrazu nadamy wyraz powracającej minionej tradycji⁴⁰.”

Na wspomnianym powyżej odcinku Brześć – Baranowicze występuje jednocześnie inny typ małego dworca o zwartej bryle i formie odwołującej się do szlacheckiego dworu przekrytego wysokim polskim łamanym dachem z piętrem

39 Decyzja w sprawie wpisania zabytku nieruchomego [dworca kolejowego w Mońkach] do rejestru zabytków, Białystok 19 września 2012 r.

40 F. Lubierzyński, *Odbudowa dworków...*, s. 9. Sama etymologia słowa dworzec ma wiele wspólnego z dworem, czyli domem, siedzibą. Jest to zresztą zapożyczenie strukturalne z języka niemieckiego – dworzec kolejowy – utworzony został na wzór niemieckiego „Bahnhof”.



il. 6: Dworzec Hajnówka po przebudowie w dwudziestoleciu międzywojennym (zbiory Biblioteki Miejskiej w Hajnówce)

ukrytym w mansardzie i charakterystycznym naczółkowym dwuspadowym daszkiem wieńczącym wejściowy trójosiowy ryzalit. Reprezentują go dworce w Orańczycach i Leśnej.

Za doskonały przykład „zrzucania rosyjskiego pokostu” może posłużyć odbudowa i przebudowa typowych stacji linii Białogóra – Połock – Siedlce, zbudowanych jeszcze przez władze rosyjskie w latach 1904–1907 w estetyce charakterystycznej dla zaborcy. W naszych granicach, w wersji pierwotnej choć otynkowanej, możemy zobaczyć je jeszcze w Nurcu i Mordach (dawne Przymordy za Siedlcami). Poza tym stoją na wielu innych stacjach za wschodnią granicą – w „najczystszej” nieotynkowanej postaci w Gawji na Białorusi. Po wojnie w ramach odbudowy i przebudowy część z nich otrzymała „polską szatę”. Zasadnicza forma rzutu i po części kształt ścian zewnętrznych zdeterminowany był pozostałymi murami i obowiązującą zasadą ich wykorzystywania ze względów ekonomicznych, nawet w przypadku konieczności rozbudowy stacji⁴¹. Jednak zabieg wprowadzenia wysokiego łamanego polskiego dachu, który S. Szyller uważał

41 Ze względów ekonomicznych starano się wykorzystać ocalałe mury byłych budynków, nawet w sytuacji ich powiększania i rozbudowy. *Polskie Koleje Państwowe 1918–1928...*, s. 62. *Efektom tych zabiegów jest m. in. dzisiejszy nieforemny wygląd budynków stacyjnych w Łochowie i Małkini, a także przedwojennego dworca w Tłuszczu (zbombardowanego we wrześniu '39).* W. Szydlik, *Geneza kolei warszawsko-petersburskiej*, „Zeszyty Naukowe Ostrołęckiego Towarzystwa Naukowego”, nr 13, 1999, s. 114.



il. 7: Dworzec na stacji Czeremcha po przebudowie
(archiwum Urzędu Gminy Czeremcha)

za jedną z podstawowych cech polskiej architektury, częściowa likwidacja dekoracji sztukatorskiej – pilastrów i okiennych opasek, zwieńczenie wejściowych ryzalitów półokrągłym szczytem ze spływami, sprawiły że nabrały one zupełnie nowego charakteru. Typ ten reprezentują m.in. Narewka (il. 4) i Świsłocz – na odcinku Czeremcha – Wołkowysk, Różanka nad Niemnem na odcinku Mosty – Lida, stacje odcinka Lida – Mołodeczno: Juraciszki, Bohdanów, Połoczany; oraz dworzec Krzywicze⁴², a w nieco poszerzonej wersji – Wilejka na odcinku Mołodeczno – Zachacie. Podobny kształt otrzymała po I wojnie światowej także, reprezentująca ten sam przedwojenny typ, pobliska stacja Skidel na odnodze linii „bołogojskiej” łączącej Mosty z Grodnem. Bardziej rozbudowaną formę miały już pierwotnie większe stacje węzłowe omawianej linii: Czeremcha, Hajnówka (il. 5), Mosty, Lida, Mołodeczno⁴³. I one po I wojnie otrzymały „polskie garnitury”, w tym wypadku już o bardziej zróżnicowanych kształtach (il. 6, 7). Najbardziej wyróżniał się pośród nich dworzec w Lidzie, formą nieco bliższy klasycyzmowi. Natomiast obiekt dworcowy w Mostach po przebudowie przyjął formę nieco większą, ale zbliżoną do dworców typowych stacji pośrednich tejże linii.

42 Obecnie stację przemianowano na Kniahinin – od nazwy wsi w gminie Krzywicze, na terenie której ulokowany jest przystanek kolei.

43 Podobnie jak Czeremcha i Hajnówka zniszczony podczas II wojny światowej.



il. 8: Dworzec na stacji Słonim
(zbiór fotografii rodzinnych Wojciecha Odyńca)



il. 9: Dworzec na stacji Wołkowysk - Miasto
(zbiór fotografii rodzinnych Wojciecha Odyńca)



il. 10: Dworzec w Bielsku Podlaskim, lata 1929–1939
(fot. z kolekcji Artura Soszyńskiego)

Ze wspomnianych w publikacjach z tamtych lat dworców (od/prze)budowanych przez dyrekcję wileńską warto wymienić stacje węzłowe na łączącej wschód z zachodem trasie Paryż – Moskwa. Na odcinku Warszawa – Stołpce były to: Białystok, Wołkowysk Miasto, Wołkowysk Centralny, Słonim oraz, wzniesione w rekordowym tempie⁴⁴, Stołpce, które po zmianie granic z małej stacyjki zyskały znaczenie stacji granicznej.

Bardzo charakterystyczny rys polskiego tradycjonalizmu⁴⁵ otrzymały niemal bliźniacze⁴⁶ dworce w Słonimie (il. 8) i w Wołkowysku I Mieście (il. 9), projektu Hipolita Hryniewiczza (1876–1933). Były to budynki o osiemnastoosiowej kondygnacji przyziemia, z trójosiowym, zwieńczonym dekoracyjnym szczytem ryzalitem wejściowym w części środkowej, przekryte trójstopniowym dachem, najwyższym w części centralnej. Pod względem ukształtowania bryły zbliżone są

44 Projekt dworca wykonali w ciągu tygodnia architekci dyrekcji wileńskiej H. Genello i H. Hryniewicz. Budynek na fundamentach betonowych, murowany, kryty dachówką, tynkowany, z instalacjami (wodociągi, kanalizacja, centralne ogrzewanie, wentylacja, elektryka) wzniesiono w przeciągu kilku miesięcy – od 17 maja do 30 września 1926 r. J. Wołkanowski, *Otwarcie nowego dworca na st. Stołpce*, „Inżynier Kolejowy” 1926, nr 11, s. 324.

45 Większość z tych dworców oparta jest na motywach polskiego baroku. Tamże.

46 Różni je przede wszystkim ułożenie drzwi wejściowych oraz sposób rozwiązania przekrycia okien dachowych.



il. 11: Dworzec na stacji Podbrodzie
(zbiory Muzeum Kolejnictwa w Warszawie)

bardzo do omówionych w dalszej części opracowania dworców powstałych na terenach dyrekcji warszawskiej w Białej Podlaskiej czy Żyrardowie.

„Polski wygląd” otrzymał też nowo wybudowany dworzec na stacji Bielsk Podlaski⁴⁷ (il. 10) (na odcinku Czeremcha – Białystok) z częścią wejściową objętą skierowaną do przodu parą krótkich bocznych ryzalitów i podkreśloną szczytem o łagodnej, miękkiej linii zwieńczenia⁴⁸.

Pozostając nadal w obrębie dyrekcji wileńskiej warto zwrócić uwagę na kolejny piękny dworzec sięgający do form barokowych, wzniesiony w Podbrodziu (lata dwudzieste)⁴⁹ (il. 11). Ten sam typ zastosowano też w Nowojelni (1925)⁵⁰. Podobny kształt szczytu, choć pozbawiony gzymsów pomiędzykondygnacyjnych,

47 Pierwszy dworzec w Bielsku był obiektem drewnianym, bliźniaczym w stosunku do dworca w Kleszczelach.

48 Falisty szczyt wieńczący cofniętą w głąb lica elewacji wystawkę dachową przywodzi na myśl podobne rozwiązanie zastosowane w okresie międzywojennym w dworcze w Pracach Dużych (pow. piaseczyński) czy też Gołębiówce (pow. Mińsk Mazowiecki). Dworzec nie przetrwał II wojny światowej.

49 Po II wojnie światowej odbudowany w stylu klasycystycznym.

50 Budynki te zbliżone są z kolei w swym układzie do przedstawionych w dalszej części opracowania, projektowanych przez R. Millera dworców typowych o dwu poprzecznych pawilonach. Z tym, że te wileńskie wyróżnia wyniesiona kalenicą dachu korpusu głównego.

tym razem wieńczący pojedynczy ryzalit wejściowy, zastosowano w wybudowanym w 1924 r. dworcu w Jeziornicy (Oziernicy) autorstwa Tadeusza Rostworowskiego⁵¹.

Nieco inną, oryginalną formę z neorenesansowymi attykami i oszkarpowaniami otrzymała w II Rzeczypospolitej stacja w Porzeczcu k. Grodna na dawnej linii warszawsko-petersburskiej.

Niemalże wszystkie wymienione budynki charakteryzują typowe dla polskich dworów rozłożyste, nieco przysadziste formy, o niejednokrotnie wspomnianym przez S. Szyllera wysokim polskim, często łamanym bądź mansardowym dachu, wyższym w części centralnej z niższymi aneksami bocznymi. Całości dopełniają wejściowe ryzality wieńczone dekoracyjnymi neobarokowymi czy neorenesansowymi szczytami, a niekiedy narożne szkarpy. Ich cechą wspólną są też wysokie półkoliście wieńczone otwory okienne i drzwiowe, szczególnie często występujące w części przyziemia, które w wielu przypadkach, stanowią reminiscencję architektury carskiej – jako że, jak już wspomniano, formy powojenne są najczęściej efektem przebudowy i odbudowy dworców powstałych w latach wcześniejszych.

Feliks Lubierzyński⁵² wymienia w obrębie dyrekcji wileńskiej 41 dworców *całkowicie nowoobudowanych*⁵³ od momentu rozpoczęcia prac w 1921 r. do 1927 r. Są to: Żabinka, Kobryń, Skidel, Sokółka, Skrzybowce, Nowojelnia, Różanka, Mosty, Leśna, Oranczyca, Horodce, Drohiczyn, Bielsk Podlaski, Juchnowicze, Bohdanów, Horodyszczce, Kosów, Rudziszki, Olkieniki, Knyszyn, Czarna-Wieś, Wołkowysk Centralny, Słonim, Jeziornica, Wilejka, Krzywicze, Budzław, Podbrodzie, Jaszuny, Bieniakonie, Bastuny, Orany, Druskieniki, Połoczany, Juraciszki, Wołkowysk Miasto, Narewka, Roś, Świsłocz i Hajnówka.

Architektami dyrekcji wileńskiej byli w latach międzywojennych wspomniani wcześniej Hipolit Hryniewicz⁵⁴ (1876–1933) i Tadeusz Maria Rostworowski (1860–1928), a kierownikiem działu budowlanego⁵⁵ Henryk Genello (1872–po 1924⁵⁶). Można więc przypuszczać, iż byli oni autorami znacznej części wymienionych obiektów, choć tylko w odniesieniu do niektórych jest to udokumentowane⁵⁷.

51 F. Lubierzyński, *Odbudowa dworców...*, s. 6.

52 Tamże, s. 10–11.

53 Tym sformułowaniem autor określa zarówno dworce przebudowane, odbudowane, jak i nowo wzniesione.

54 W notkach prasowych częściej pojawia się błędny zapis nazwiska – jako Hryniewicz.

55 F. Lubierzyński, *Odbudowa dworców...*, s. 6.

56 Archiwum korporacyjne. Archiwum i Muzeum polskich korporacji akademickich. <http://www.archiwumkorporacyjne.pl/index.php/muzeum-korporacyjne/warszawa/k-welecja/>, 2.11.2015.

57 W znanych autorce źródłach.



il. 12: Dworzec w Żyrardowie, 2015 r. (fot. autorka)

Ich wysiłki nie pozostały niedocenione. W artykule z 1927 r. czytamy: *architektom wileńskiej dyrekcji kolejowej pp. Tadeuszowi Rostworowskiemu i Hipolitowi Hryniewiczowi [...] poczytać należy za wielką i trwałą zasługę, że te budowle, które częściowo już powstały, a częściowo nadal są budowane, zaprojektowane zostały w stylu polskim, iż ten styl dworku polskiego, zrodzony w budownictwie drewnianem, a na krótko przed wojną jeszcze dość nieśmiało dalej rozwijany w budownictwie murowanem, znalazł przez nich tak doskonały wyraz i jak najszerze zastosowanie w budownictwie kolejowym*⁵⁸.

Także na liniach Polski centralnej wiele nowo wzniesionych, odbudowanych i przebudowanych dworców otrzymało charakterystyczne „polskie formy” inspirowane architekturą renesansową, barokową i „dworkową”. Do najciekawszych i powszechnie znanych należą projekty architekta dyrekcji warszawskiej Romualda Millera⁵⁹; początkowo we współpracy z Bronisławem Rogójskim⁶⁰, po którym przejął kierownictwo działu architektury (w wydziale drogowym) dyrekcji warszawskiej. Najbardziej charakterystycznym ich elementem są neorenesansowe szczyty wieńczące wejściowe ryzality lub poprzeczne pawilony. Pochyłość

58 F. Lubierzyński, *Odbudowa dworców...*, s. 6.

59 Początkowo zastępcy kierownika wydziału architektury warszawskiej dyrekcji PKP, a następnie jej naczelnika.

60 Od 1919 r. do śmierci w 1921 r. kierownika działu architektury w wydziale drogowym Dyrekcji Kolei Państwowych w Warszawie.



**il. 13: Dworzec w Radziwiłłowie Mazowieckim
(zbiory Muzeum Kolejnictwa w Warszawie)**

szkarp otaczających budynki nadaje im masywności, a rzeźbiarskie formy szczytów i zwieńczenia wież dynamizmu i lekkości. Przypominać mogą renesansowe kamienice, a nawet miejskie ratusze. Do najcenniejszych tego typu obiektów powstałych na terenach objętych administracją dyrekcji warszawskiej, a stanowiących autorską interpretację form neorenesansowych i neobarokowych, należą niewątpliwie odbudowane dworce dawnej kolei warszawsko-wiedeńskiej na odcinku Warszawa – Skierniewice: w Żyrardowie, Pruszkowie i Radziwiłłowie Mazowieckim, dworzec w Modlinie, wspomniany piękny dworzec o rozłożystej sylwetce w Białej Podlaskiej i znacznie mniejszy w Chotyłowie (oba na odcinku Brześć – Łuków).

Najbardziej rozbudowaną formę otrzymał dworzec żyrardowski (1919–1923) (il. 12), zbudowany na planie wydłużonego prostokąta. W części środkowej wyższy dwukondygnacyjny, przekryty jest wysokim dachem ze zwyczajną (półszczytowym), kryjącym dodatkowe użytkowe piętro. Jednokondygnacyjne części boczne okrywa nieco niższy polski dach łamany. Centralnie usytuowana, czworoboczna, dwukondygnacyjna wieża zegarowa zwieńczona hełmem dodaje budynkowi strzelistości. Natomiast symetrycznie dostawione do elewacji bocznych galerie kolumnowe, łączące budynek główny z parterowymi oszkarpowanymi pawilonami, odpowiadają za wrażenie rozłożystości. Tradycjonalistyczny, rodzimy charakter nadają założeniu typowe dla dwudziestolecia nieco pękate kolumny, miękka linia szczytów wieńczących i usytuowane na osi wejściowe, trójosiowe



BIAŁA PODLASKA. Dworzec kolejowy.

**il. 14: Dworzec w Białej Podlaskiej
(zbiory Muzeum Kolejnictwa w Warszawie)**

ryzality. Ten od strony miasta poprzedza wysunięte ku przodowi, oszkarpowane, trójosiowe podcienie.

Oryginalną formę z dachową wystawką i charakterystyczną manierystyczną attyką, z polskim łamanym dachem typu krakowskiego nad oszkarpowanymi bocznymi pawilonami, nadano dworcowi w Radziwiłowie Mazowieckim (1919–1923) (il. 13) autorstwa R. Millera.

Nietypowy projekt, o wyraźnie rodzimym, dworkowym charakterze, zastosowano też w Modlinie (1927)⁶¹ na linii Warszawa – Nasielsk. Zwartą, oszkarpowaną bryłę budynku wzbogaca czterokolumnowy wgłębny portyk, wysoki polski, łamany dach ze zwyczajną i ujętą małymi wolutami, centralnie umieszczona trójosiowa wystawka dachowana.

Pośród dworców dykcji warszawskiej najbardziej zbliżony, zarówno formą jak i lokalizacją do dworców kresowych w Słonimie czy Wołkowysku jest obiekt w Białej Podlaskiej (dawniej Radziwiłowskiej) (1928) (il. 14) na odcinku Brześć – Łuków. Podobna jest też historia jego powstania na bazie ruin spalonego w 1915 r. przez wycofujące się wojska rosyjskie pierwszego dworca⁶². Projekt odbudowy

61 Autorstwo projektu dworca nie jest ustalone (Zob, K. Śliwa, *Dworce w stylu dworkowym...*, s. 33), choć bywa niekiedy przypisywany R. Millerowi.

62 Został on wzniesiony wraz z budową linii kolejowej w 1867 r. według projektu Alfona Ferdynanda Kropiwnickiego (A. Królik, *Moje dzieciństwo na „ciuchci”*, Międzyrzec



il. 15: Dworzec na stacji Łęczyca (fot. autorka)

i przebudowy sporządził Władysław Kwapiszewski (1882–1938). Obiekt nadbudowano i rozciągnięto horyzontalnie. W środkowej części dwukondygnacyjny, w bocznych parterowy budynek nakryty został wysokim dwustopniowym dachem – wyższym w części środkowej, polskim łamanym w częściach bocznych. Najbardziej charakterystycznym elementem obiektu jest osiowo umieszczona wystawka dachowa zwieńczona renesansowym szczytem. „Polski charakter” bryły uwypukla narożnie oszkarpowana arkada wejściowego podcienia w bocznych pawilonach.

Sąsiadująca z Białą Podlaską stacja Chotyłów, na odcinku Łuków – Brześć, przeżywała identyczne koleje losu. Pierwszy powstały tu dworzec tego samego typu co w Białej, Kotuniu, Mińsku czy Miłosnej autorstwa Alfonsa Kropiwnickiego, na przełomie wieków został poddany rozbudowie i otrzymał nowe elewacje. Po przebudowie w latach dwudziestych, podobnie jak w Białej – według projektu W. Kwapiszewskiego, obiekt otrzymał łamany polski dach ze zwyczajną, zdobioną dodatkowo lukarnami oświetlającymi użytkowe poddasze. Jednakże poza otynkowaniem i zmianą kształtu dachu budynek do złudzenia przypomina typowe carskie stacje, które znamy już ze wspomianej magistrali Bołogoję – Połock – Siedlce. Od strony miasta budynek zdobi wejściowy pięciosienny ryzalit zwieńczony pięciopłóciowym łamanym dachem, będący

Podlaski 2008), jako obiekt bliźniaczy ze stojącym do dziś w Kotuniu. Na przełomie wieków był rozbudowany i przebudowany. Prawdopodobnie przypominał wówczas dworzec w Orszy.



il. 16: Dworzec na stacji Koło (fot. autorka)

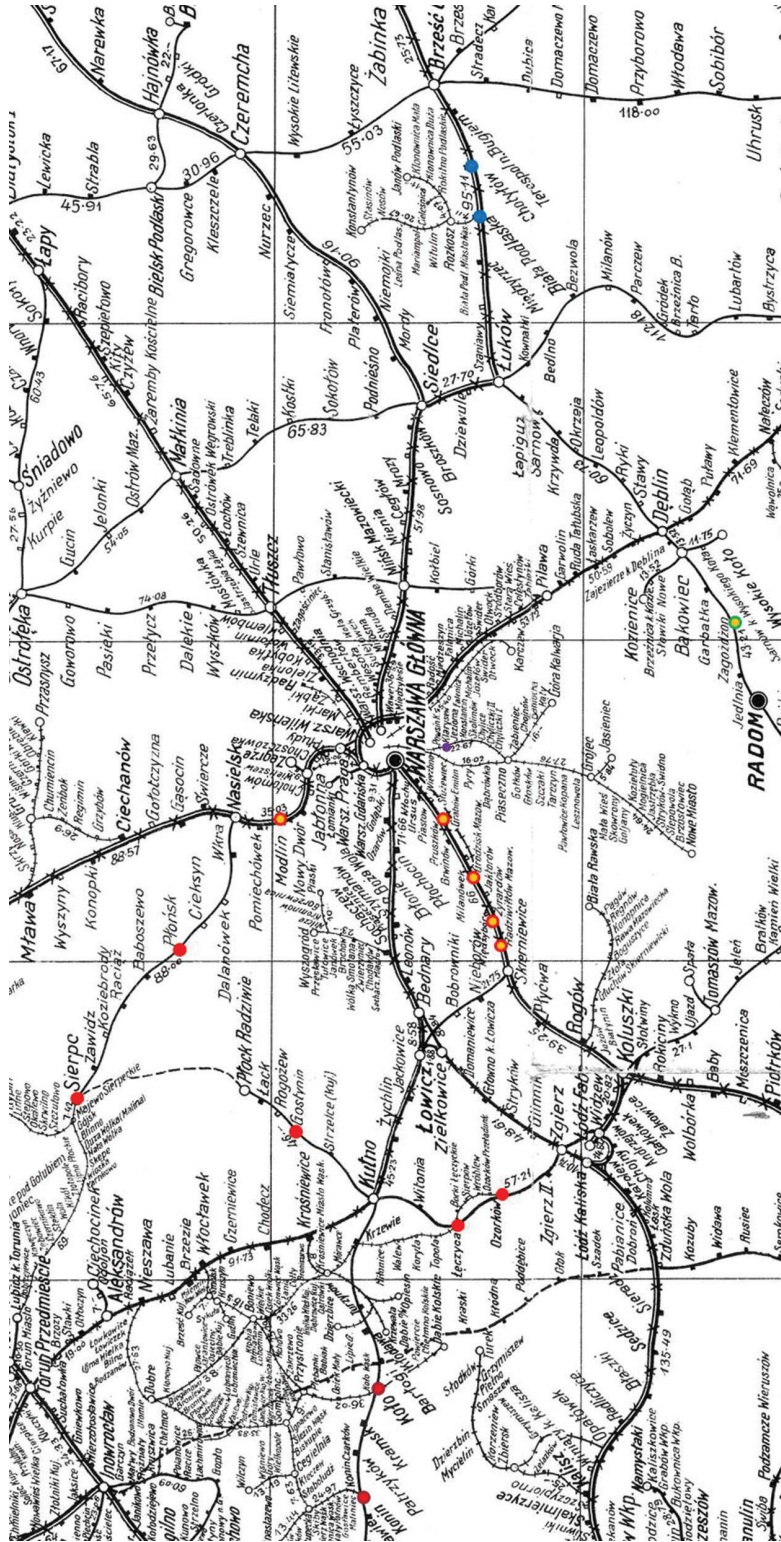
pozostałością poprzedniej przebudowy dworca w czasach carskich. Podobne ryzality posiadał w tym czasie dworzec w Białej Podlaskiej.

Podobnie jak na Kresach, także na ziemiach Polski centralnej znajdziemy powtarzalne dworce typowe, co tłumaczy się względami praktycznymi i ekonomicznymi. Poza seryjnymi dworcami linii Bydgoszcz – Gdynia, do ciekawszych projektów typowych wykreowanych w interesującym nas stylu narodowym należy dworzec dla stacji średniego znaczenia, zastosowany na liniach Zgierz – Brodnica i Nasielsk – Sierpc⁶³ (w Łęczycy (il. 15), Ozorkowie, Sierpcu, Płońsku i Gostyninie oraz w wersji rozszerzonej w Kole (il. 16) i Koninie (już nieistniejący) (il. 17). Rzuty i elewacje dworca w wersji podstawowej i rozszerzonej zamieszcza w swojej pozycji poświęconej drogom żelaznym Aleksander Wasiutyński⁶⁴ (il. 18). W przeciwieństwie do poprzednio omawianych obiektów o dachach schodkowo obniżających się, tu korpus główny jest nieco niższy od bocznych pawilonów flankowanych szczytowymi ścianami o rozrzeźbionej linii zwieńczenia, przeciętych okapowym daszkiem, który S. Szyller uznawał za szczególnie polską formę.

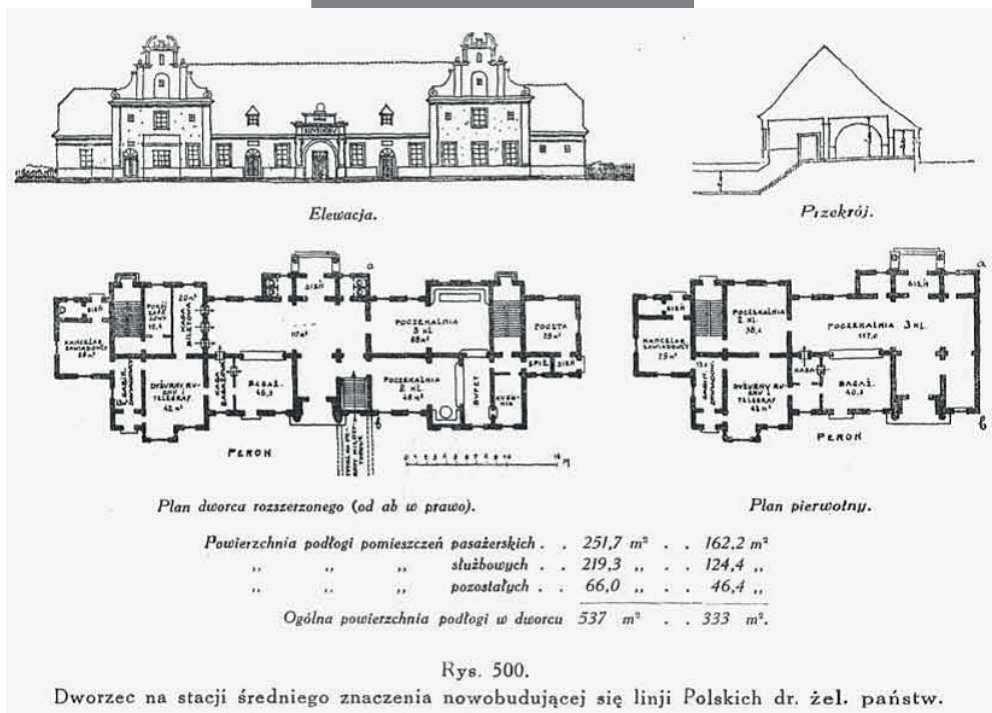
Rozkład dworców rozszerzonych przypomina ten zastosowany przez R. Millera w Pruszkowie (il. 19) (1924 r.), choć sama bryła przybrała w tym ostatnim nieco inną formę, okrojoną o boczne aneksy. Zwężono też do pięciu osi korpus

63 Budowa linii (i przebudowa niektórych odcinków z trasy wąskotorowej) stanowiła jedną z pierwszych inwestycji kolei po wojnie. Ze względu na trudności związane m.in. z wojną polsko-bolszewicką, linia Nasielsk – Sierpc została oddana do eksploatacji 15 listopada 1925 r. 19 października 1925 r. została oddana linia Kutno – Płock, a następnie Zgierz – Kutno. *Dziesięciolecie Polskich Kolei Państwowych...*, s. 11–13.

64 A. Wasiutyński, *Drogi żelazne...*, s. 480.



il. 17: Mapa sieci kolejowej Warszawskiej (oprac. autorki na podstawie: W. Groszek, Mapa Sieci Kolejowej Rzeczypospolitej Polskiej z oznaczeniem wszystkich stacji i przystanków, Lwów 1931)



Dworzec na stacji średniego znaczenia nowobudującej się linii Polskich dr. żel. państw.

il. 18: Dworzec na stacji średniego znaczenia nowobudujących się linii Polskich dróg żelaznych państwowych (A. Wasiutyński, *Drogi żelazne, Warszawa 1925*, s. 480)

środkowy. Nieco inaczej potraktowano detal architektoniczny szczytów, podkreślając mocniej podziały poziome. Nieobecne w typowych dworcach konińskim i kolskim oszkarpowania dodają bryle pruszkowskiego dworca przysadzistości, będąc jednocześnie wyrazem nawiązania do tradycji.

Jednym z najoryginalniejszych projektów R. Millera, którego w niniejszym opracowaniu nie można pominąć, mimo iż nie pochodzi z terenów żadnej z omawianych dyrekcji, jest nieistniejący już dworzec osobowy w Gdyni (il. 20). Ze względu na znaczenie stacji posiadał on najbardziej rozbudowany i najciekawszy program, pomysłowo przełożony na koncepcję projektową. Zaproponowano tu np. na potrzeby ruchu letniego otwartą halę z kasami, połączoną z peronami kolumnową galerią. *Pod względem form architektonicznych dworzec w Gdyni stanowi połączenie motywów miejscowych gdańskich z motywami późnego polskiego renesansu i graniczącego z nim baroku*⁶⁵. Józef Andrzej Mrozek podkreśla, iż dworzec w Gdyni *nie tylko nawiązuje do form polskich – przez pokazanie ich narastania podkreśla trwałość i ciągłość naszej kultury, co w tym miejscu i czasie było manifestacją polityczną*⁶⁶. W projekcie tym możemy jednocześnie dostrzec oddźwięk nawoływania zwolenników polskiego stylu narodowego do czerpania

65 *Polskie Koleje Państwowe 1918–1928...*, s. 160.

66 J.A. Mrozek, *Historyzm narodowy...*, s. 163.



il. 15: Dworzec na stacji Pruszków, 2015 r. (fot. autorka)

z wzorców miejscowych, nawiązywania do lokalnej tradycji i różnicowania form w zależności od regionu kraju⁶⁷.

By dopełnić tematu warto przywołać jeszcze kilka przykładów dworców o architekturze określanej przez Michała Pszczółkowskiego⁶⁸ *tradycjonalizmem proweniencji klasycystycznej*. Znajdą się wśród nich dworce na stacjach: Grodzisk Mazowiecki (il. 21) (1919–1921), Łuków, Terespol⁶⁹, stacje kolei wilanowskiej: Klarysew, Wilanów, czy też Łuck, Smorgonie Wileńskie – w obrębie dykcji wileńskiej. Są to obiekty sięgające do wzorów klasycystycznych, którym jednak, przynajmniej w niektórych przypadkach, pewna przysadzistość bryły, wysokie spadziste dachy i oszarpowania pozwalają na utrzymanie w konwencji „stylu polskiego” czy „dworkowego”. Wśród ich projektantów na czoło wysuwa się kolejny twórca, *architekt drogi żelaznej Herby – Kielce*⁷⁰, autor stacji warszawskiej kolejki wąskotorowej Jabłonna – Karczew: Warszawa–Most, Wawer, Otwock, a nade wszystko

67 S. Szyller, *Czy mamy polską architekturę?...*

68 M. Pszczółkowski, *Architektura użyteczności publicznej II Rzeczypospolitej 1918–1939. Forma i styl*, Łódź 2014, s. 109.

69 Już nieistniejący dworzec w Terespolu pod względem formy bardzo zbliżony był do budynku w Łukowie.

70 A. Olszewski, *O twórczości Konstantego Jakimowicza*, „Architektura” 1959, nr 11–12, s. 495.



il. 20: Nieistniejący Dworzec w Gdyni, arch. Romuald Miller
(zbiory Muzeum Kolejnictwa w Warszawie)



il. 21: Dworzec na stacji Grodzisk Mazowiecki
(zbiory Muzeum Kolejnictwa w Warszawie)

dworców w Wilanowie i Klarysewie – Konstanty Jakimowicz⁷¹ (1879–1960). W podobnym duchu zaprojektowany został przedstawiony przez A. Wasiutyńskiego typowy dworzec dla stacji małej (il. 22) .

W ramach konkluzji posłużmy się cytatem z wydawnictwa jubileuszowego pierwszego dziesięciolecia kolei: *Większość budynków kolejowych odbudowywanych na P. K. P. w pierwszym okresie t. j. latach 1919–1926, nosi wyraźne tendencje do stworzenia polskiej architektury, a właściwie stosowania w mniej lub więcej czystej formie, motywów starego polskiego renesansu i baroku. Tendencje takie były zupełnie zrozumiałe w pierwszym okresie istnienia zmartwychwstałego Państwa Polskiego*. Zgodnie z opinią profesora Andrzeja Olszewskiego w architekturze polskiej przez pierwsze dziesięciolecie niepodległego państwa styl narodowy panował niemalże niepodzielnie⁷². Jednakże już w połowie lat dwudziestych, podobnie jak w całej Europie, do głosu zaczęły dochodzić tendencje funkcjonalistyczne i początki stylu międzynarodowego. W notatce o architekturze kolejowej z 1929 r. przeczytamy już: *można nie być bezwzględny zwolennikiem współczesnej modernizacji architektonicznej, która wraz z urbanizmem kruszy zwycięsko tradycje i dąży śmiało ku utrwaleniu nowych podstaw budownictwa o zakroju prawie epokowym, a mimo to nie oprzeć się wrażeniu, że stoimy prawie na miejscu, stosując stare, przeżyte szablony*⁷³. Lata trzydzieste należeć już będą do stylu międzynarodowego, co uwidoczni się w architekturze kolejowej podczas konkursu na warszawski dworzec główny, w którym nawiązania do wartości narodowych też będą istotne, ale już nie poprzez historyzujący wyraz architektoniczny⁷⁴. Jak pisze A. Szczerki – *znakiem identyfikującym nowy model polskiego patriotyzmu, zwróconego ku przyszłości i zafascynowanego możliwościami awansu cywilizacyjnego oferowanego przez epokę nowoczesną miał być od tej pory modernizm*⁷⁵. Co więcej, ten

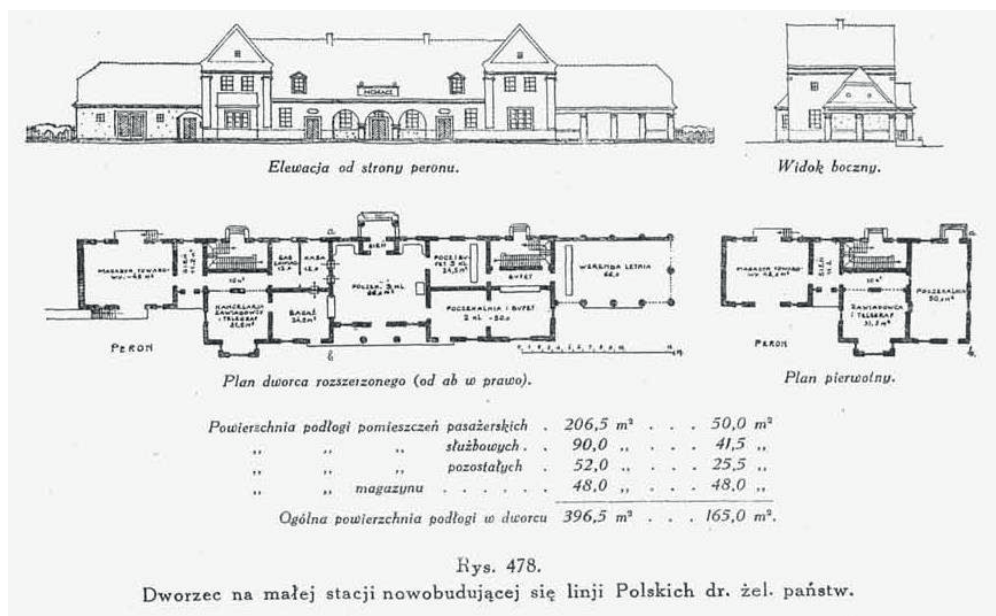
71 M. Uchańska, *Konstanty Sylwin Jakimowicz – życie i twórczość (1879–1960)* „Kwartalnik Architektury i Urbanistyki” 1990, nr 3–4, s. 229–234.

72 A.K. Olszewski, *Nowa forma w architekturze polskiej 1900–1925. Teoria i praktyka*, Wrocław–Warszawa–Kraków 1967, s. 30, 35.

73 W. S. *Nasze dworce*, „Inżynier kolejowy” 1929, nr 4, s. 124.

74 Znajdą one swój wyraz przede wszystkim w projektach dekoracji wnętrz obejmujących: wybrany drogą konkursy posąg Polonii (do hali odjazdów), przewidziane do hali przyjazdów alegoryczne płaskorzeźby ukazujące najważniejsze dziedziny pracy w Polsce, posąg Marszałka Piłsudskiego do sali recepcyjnej, czy obraz Marszałka wraz z witrażem *Hołd Armii dla wskrzesiciela Polski*, a także serię obrazów Rafała Malczewskiego zatytułowaną *Centralny Okrąg Przemysłowy*, do sali bankietowej. O powiązaniu obiektu dworca z patriotycznymi ideami w wystroju świadczyć może także sugerowany w warunkach konkursowych temat: „Polska – matka swoim dzieciom”. Szerzej: D. Konstantynów, *Dekoracje Dworca Głównego w Warszawie. O sztuce monumentalnej końca lat trzydziestych XX wieku*, [w:] „Biuletyn Historii Sztuki” 2007, nr 1–2, s. 88–90.

75 A. Szczerki, *Modernizacje. Sztuka i architektura w nowych państwach Europy środkowo-wschodniej 1918–1939*, Łódź 2010, s. 223.



il. 22: Dworzec na małej stacji nowobudującej się linii Polskich dróg żelaznych państwowych (A. Wasiutyński, *Drogi żelazne*, Warszawa 1925, s. 469)

zwrot stanowił kontynuację poszukiwań specyficznej narodowej odmiany modernizmu, jak i promowanie najbardziej awangardowych eksperymentów opartych na wykorzystaniu nowych technologii, które zamiast nawiązywać do tradycji narodowej, wskazywały na cywilizacyjne zaawansowanie kraju i w ten sposób budowały jego prestiż⁷⁶. Już w połowie lat dwudziestych, formy modernistyczne łączące nawiązania do sztuki ludowej i współczesnego art. deco, [...] zaczęto utożsamiać ze stylem państwowych II RP⁷⁷. Bez względu jednak na naturalną zmienność tendencji obowiązujących w sztuce i architekturze „styl polski” – „swojski” – „dworkowy” pozostawił po sobie wiele znaczących budowli o – by posłużyć się terminologią tamtych lat – *miłym, swojskim, rodzimym charakterze*, przypominających ducha czasu odzyskanej niezawisłości.

Serdecznie dziękuję Właścicielom kolekcji za użyczenie materiału ilustracyjnego. Szczególne wyrazy wdzięczności kieruję do Pana Artura Soszyńskiego za cenne informacje merytoryczne, oraz do Pracowników Muzeum Kolejnictwa za chętną pomoc w poszukiwaniu źródeł.

⁷⁶ Tenże, *Cztery nowoczesności. Teksty o sztuce i architekturze polskiej XX wieku*, Kraków 2015, s. 45.

⁷⁷ Tamże.

Bibliografia:

- *Budowa domów dla urzędników państwowych w województwach wschodnich*, Warszawa 1925
- *Decyzja w sprawie wpisania zabytku nieruchomego [dworca kolejowego w Mońkach] do rejestru zabytków*, Białystok 19 września 2012 r.
- Drexler I., *Odbudowanie miast i wsi na ziemi naszej*, Lwów 1921
- *Dwudziestolecie komunikacji w Polsce Odrodzonej*, Kraków 1939
- *Dziesięciolecie Polskich Kolei Państwowych 1918–1928*, Warszawa 1928
- Gubrynowicz Z., *Zniszczenia mostów kolejowych w czasie wojny i ich odbudowa*, „Inżynier Kolejowy” 1928, nr 11.
- Konstantynów D., *Dekoracje Dworca Głównego w Warszawie. O sztuce monumentalnej końca lat trzydziestych XX wieku*, „Biuletyn Historii Sztuki” 2007, nr 1–2
- Królik A., *Moje dzieciństwo na „ciuchci”*, Międzyrzec Podlaski 2008
- Lubierzyński F., *Odbudowa dworców kolejowych na Kresach*, „Naokoło Świata” 1927, nr 35
- Mrozek J.A., *Historyzm narodowy lat dwudziestych*, [w:] *Sztuka XIX wieku w Polsce. Naród – Miasto. Materiały Sesji Stowarzyszenia Historyków Sztuki, Poznań, grudzień 1977*, Warszawa 1979
- *Odbudowa polskiego miasteczka. Projekty budynków użyteczności publicznej, opracowane przez grono architektów polskich*, red. J. Pokutyński, Kraków 1918
- *Odbudowa polskiego miasteczka. Projekty domów opracowane przez grono architektów polskich*, red. J. Gałęzowski, Kraków 1916
- *Odbudowa polskiej wsi: projekty chat i zagród włościańskich*, red. W. Ekielski, Kraków 1915
- Omilanowska M., *Nacjonalizm a style narodowe w architekturze Europejskiej XIX i początku XX wieku*, [w:] *Nacjonalizm w sztuce i historii sztuki 1789–1950. Materiały z konferencji zorganizowanej przez Instytut Sztuki Polskiej Akademii Nauk i Stowarzyszenie Historyków Sztuki w dniach 5–7 grudnia 1995 w Warszawie*, red. D. Konstantynów, R. Pasieczny, P. Paszkiewicz, Warszawa 1998
- Taż, *Architekt Stefan Szyller 1857–1933*, Warszawa 2008
- Taż, *Poszukiwania stylu narodowego w polskiej architekturze końca XIX i początku XX wieku*, [w:] *Stanisław Witkiewicz człowiek – artysta – myśliciel. Materiały z sesji zorganizowanej w osiemdziesiątą rocznicę śmierci artysty. Zakopane, 20–22 października 1999*, Zakopane 1997
- Olszewski A.K., *Nowa forma w architekturze polskiej 1900–1925. Teoria i praktyka*, Wrocław–Warszawa–Kraków 1967
- Olszewski Andrzej, *O twórczości Konstantego Jakimowicza*, „Architektura” 1959, nr 11–12
- Piotrowski J., *Ochrona zabytków a odbudowa kraju*, Lwów 1916
- *Polskie Koleje państwowe 1918–1928*, Warszawa 1929
- Pszczołkowski M., *Architektura użyteczności publicznej II Rzeczypospolitej 1918–1939. Forma i styl*, Łódź, 2014
- *Rocznik Statystyki Rzeczypospolitej Polskiej 1929*
- Rogóyski B., *Związki i stowarzyszenia techniczne, Koło Architektów*, „Przegląd Techniczny” 1920, nr 12
- Szczerski A., *Cztery nowoczesności. Teksty o sztuce i architekturze polskiej XX wieku*, Kraków 2015
- Tenże, *Modernizacje. Sztuka i architektura w nowych państwach Europy środkowo-wschodniej 1918–1939*, Łódź 2010
- Sztolcman S., *Plany rozwoju sieci kolejowej polskiej*, „Inżynier Kolejowy” 1928, nr 11
- Szydlik W., *Geneza kolei warszawsko-petersburskiej*, „Zeszyty Naukowe Ostrołęckiego Towarzystwa Naukowego”, nr 13, 1999
- Szyller S., *Czy mamy polską architekturę*, Warszawa 1916
- Szyszko-Bohusz A., *Zadania polskiej architektury nowoczesnej*, „Czasopismo Techniczne” 1913, nr 2
- Śliwa K., *Dworce w stylu dworkowym*, „Spotkania z Zabytkami” 2001, nr 6
- Uchańska M., *Konstanty Sylwin Jakimowicz - życie i twórczość (1879–1960)*, „Kwartalnik Architektury i Urbanistyki” 1990, nr 3–4

- Wasiutyński A., *Drogi Żelazne*, wyd. 2, Warszawa 1925
- Wołkanowski J., *Otwarcie nowego dworca na st. Stołpce*, „Inżynier Kolejowy” 1926, nr 11
- *Varia na temat budownictwa kolejowego*, „Architektura i Budownictwo” 1934, nr 1
- *Związki i stowarzyszenia techniczne*, *Koło Architektów*, „Przegląd Techniczny” 1920, nr 12.

s. Anna Tejszerska, National Style in the Architecture of Railway Stations in the Interwar Period

The article deals with the idea of restoration and reconstruction of railway station buildings after the damage of WWI. The author also shows the condition of railway lines and railway objects inherited by Poland after years of occupation and military conflicts. On the basis of publications from the interwar period, special emphasis has been put on the ideological grounds of shaping the architectural form of restored buildings, according to Polish national style. This is illustrated by the characteristics of numerous examples of restored, reconstructed, and newly erected stations on the area under the administration of Vilnius and Warsaw Management of PKP. The choice of the research area has been made on the basis of the analysis of the extent of damage and the scope of restoration.

Keywords:

national style, manor-house style, railway stations, the architecture of The Second Republic of Poland, Polish reconstruction after World War I, Eastern Borderlands

Słowa kluczowe:

styl narodowy, styl dworkowy, dworce kolejowe, architektura II RP, odbudowa Polski po I wojnie, Kresy Wschodnie

