

s. Anna Tejszerska<sup>1</sup>

# Symbole narodowe w architektonicznym wystroju obiektów kolejowych II Rzeczypospolitej

Związki kolei z państwem stanowią zagadnienie równie ciekawe jak szerokie. Można je rozpatrywać na wielu płaszczyznach. Począwszy od licznych przykładów udziału grup kolejarzy w walkach o niepodległość<sup>2</sup> – czemu można byłoby poświęcić całą dysertację, poprzez kwestie ekonomiczne związane z zależnością rozwoju gospodarczego poszczególnych ośrodków kraju z przebiegiem sieci kolejowej<sup>3</sup>, po podporządkowanie instytucjonalne resortu kolei

**1** Katolicki Uniwersytet Lubelski Jana Pawła II.

**2** Zbiór relacji o wojennej działalności kolejarzy na rzecz odzyskania niepodległości znajdziemy w jubileuszowym wydaniu „Inżyniera Kolejowego” poświęconego uczczeniu dziesięciolecia Polskich Kolei Państwowych – „Inżynier Kolejowy” 1928, nr 11. Na szczególną uwagę zasługuje relacja o zaangażowaniu kolejarzy w walkach o Lwów w latach 1918–1919 – T. Z. *Przejęcie kolei przez Polskę w Dyrekcji Lwowskiej*, „Inżynier Kolejowy” 1928, nr 11, s. 346, oraz artykuł poświęcony patriotycznym postawom kolejarzy małopolskich – A.W. Krüger, *Rys historyczny przejęcia austriackich kolei państwowych w obrębie Dyrekcji kolei państwowych w Krakowie przez Władzę Polskie*, „Inżynier Kolejowy” 1928, nr 11, s. 339–343. O zaangażowaniu kolejarzy podlaskich w sprawę Polski niepodległej pisze R. Dmowski, *Kolejarze południowego Podlasia w walkach o niepodległość*, [w:] *Rok 1918 na Podlasiu*, red. A. Kołodziejczyk, K. Pindel, Siedlce 2001, s. 203–212.

**3** Na Pierwszym Polskim Kongresie Inżynierów, który się odbył we Lwowie we wrześniu 1937 r., w pierwszym punkcie rezolucji zaznaczano, iż: *Rozwój gospodarczy i kulturalny oraz obronność Państwa są uwarunkowane w głównej mierze należytym rozwojem urzędzeń komunikacyjnych*. A. Miszke, *Zagadnienie rozwoju linii komunikacyjnych w Polsce*, „Inżynier Kolejowy” 1939, nr 6, s. 261–262.

władzom państwowym<sup>4</sup>. Również sama nazwa powstałego w 1926 r. przedsiębiorstwa „Polskie Koleje Państwowe” (PKP) wymownie świadczy o omawianym związku. W niniejszym opracowaniu skoncentrowano się natomiast na wizualnych przejawach przynależności kolei do państwa w architekturze i wystroju obiektów kolejowych, ze szczególnym uwzględnieniem obiektów wzniesionych bądź odbudowanych w II Rzeczypospolitej. Okres ten wybrano przede wszystkim ze względu na fakt, iż radość z odzyskania niepodległości po 123 latach niewoli, przenikając wszelkie dziedziny życia społecznego, podporządkowywała je w pewnym stopniu wspólnemu celowi budowy i odbudowy Ojczyzny<sup>5</sup>. Także odbudowa i rozbudowa sieci i obiektów kolejowych traktowana była jako znaczący wkład w rozwój państwa. A świadomość tego faktu stanowiła tym większą motywację i mobilizację<sup>6</sup>. Pragnienie podkreślenia „polskości” budowanych obiektów wyrażało się w wyborze formy podporządkowanej zasadom tzw. stylu narodowego, kształtującego architekturę wielu dworców kolejowych pierwszego dziesięciolecia międzywojnia<sup>7</sup>. Zagadnieniom form architektonicznych poświęciła autorka artykuł opublikowany w zeszłorocznym tomie *Piękne, użyteczne, zbędne...*<sup>8</sup>. Niniejsze opracowanie stanowi jego ideową kontynuację. Wyrazem społecznych nastrojów było także zintensyfikowane stosowanie znaków narodowych i innych elementów wystroju, w przeróżny sposób symbolizujących

**4** Przez pierwsze lata po odzyskaniu niepodległości koleje żelazne posiadały w rządzie swoje własne ministerstwa: do 1924 r. było to Ministerstwo Kolei Żelaznych, następnie do 1926 r. Ministerstwo Kolei, później – Ministerstwo Komunikacji. Główną funkcję w powołanym w 1926 r. przedsiębiorstwie PKP nadal pełnił minister komunikacji. Zależność ta funkcjonowała przez całe dwudziestolecie i była kontynuowana po II wojnie.

**5** Zdawać sobie musimy wprawdzie sprawę, że ocena ta dotyczy przede wszystkim sfer inteligentnych, że świadomość narodowa całego społeczeństwa polskiego nie była wówczas jeszcze w pełni rozwinięta. Tym niemniej, to właśnie ta sfera odpowiadała za kształtowanie życia społecznego i gospodarczego odradzającego się państwa. Do tej grupy zaliczyć można bez wątpienia także społeczność zawodową kolejarzy, cieszących się w II RP szczególną estymą.

**6** Potwierdzeniem takiej postawy mogą być m.in. słowa wypowiedziane podczas uroczystości poświęcenia i rozpoczęcia budowy linii kolejowej Radom – Warszawa: *Niech nowa kolej będzie dziś wezwaniem do zjednoczenia się w pracy, dla potęgi, bezpieczeństwa, dla dobra państwa!* [...] *Rozpoczętej dziś pracy i pracy państwowotwórczej Szczęść Boże*. Uroczystość poświęcenia budowy kolei Warszawa – Radom, „Ziemia Radomska” 1933, nr 66. Warto zaznaczyć, że na uroczystości tą wybrano dzień imienin Józefa Piłsudskiego (19 marca). W podobnym duchu, wiążącym pracę na kolei ze służbą państwu, wypowiadał się także ustępujący ze stanowiska ministra komunikacji, inż. Alfons Kühn, który, zgodnie z relacją – *w dłuższym, głęboko przemyślanym przemówieniu [...] podniósł głęboki zmysł patriotyzmu i państwowości, którym przeniknięte są sfery kolejowe i wyraził przekonanie, iż mimo złych, ciężkich czasów kryzysu, każdy może osiągnąć zadowolenie w pracy, jeżeli będzie wkładał w nią: rozum, a nie spryt, serce, a nie tkliwość, wolę, a nie hałas*. *Kronika krajowa*, „Inżynier Kolejowy” 1932, nr 10, s. 231.

**7** J. Wołkanowski opisując kolejowe inwestycje budowlane prezentowane na Powszechnej Wystawie Krajowej w Poznaniu w 1929 r. wskazywał, że *rysem znamienym [...] akcji [...] odbudowy zniszczonych obiektów kolejowych, [było] dążenie do zatarcia obcych nam form architektonicznych, narzuconych na ziemiach polskich przez zaborców i nadawanie odbudowanym budowlom cech wybitnie polskich (przeważnie z zastosowaniem motywów polskiego renesansu i baroku)*. J. Wołkanowski, *Architektura i Przemysł Budowlany na Wystawie*, „Inżynier Kolejowy” 1929, nr 7, s. 218–219.

**8** A. Tejszerska, *Styl narodowy w architekturze dworców kolejowych okresu międzywojennego*, [w:] *Piękne, użyteczne, zbędne... Obiekty kolejowe w Polsce*, red. M. Kapias, D. Keller, Rybnik 2016, s. 249–279.

nasz kraj, co stanowi zasadniczy temat artykułu. Dokonano w nim przeglądu wzniesionych, odbudowanych i przebudowanych po I wojnie budynków dworcowych, które w swoim nowym wystroju artystyczno-architektonicznym otrzymały szczególne znaki przynależności do państwa w postaci różnorodnych interpretacji polskiego symbolu narodowego. W ramach pewnego uzupełnienia i określenia szerszego tła, uwzględniono także kilka przykładów wcześniejszych i późniejszych. Artykuł wpisuje się tym samym w wielopłaszczyznowy dyskurs dotyczący relacji sztuka a państwo, sztuka w służbie państwa i narodu, któremu poświęcono już liczne publikacje<sup>9</sup>. Podstawę dokonanego przeglądu stanowiły historyczne dokumentacje i opisy, archiwalne fotografie i współczesne opracowania dotyczące poszczególnych obiektów i ich historii. Wybrano dworce z różnych regionów kraju, począwszy od Polski wschodniej i obszaru byłej dystryktu radomskiej, poprzez centrum – będące w okresie międzywojennym pod jurysdykcją dystryktu warszawskiej, po przykłady z terenów zachodnich.

Pierwsze linie kolejowe na terenie Polski położone zostały pod auspicjami państw zaborczych. Stąd architektura obiektów kolejowych niejednokrotnie po dziś dzień nosi na sobie piętno form typowych dla charakteru budowli rosyjskich, niemieckich, bądź austriackich. W czasie odbudowy po zniszczeniach I wojny próbowano nadać jej kształty charakterystyczne dla stylu rodzimego. Wtedy też w szczególny sposób starano się odcisnąć na niej znamię przynależności do kraju poprzez stosowanie w wystroju elewacji dekoracji inspirowanej symbolami narodowymi.

Zwyczaj umieszczania polskiego godła na fasadach obiektów użyteczności publicznej nie dotyczył wyłącznie dworców czy gmachów kolejowych i, ze względu na ogólny entuzjazm i pewien towarzyszący odbudowie patos, był w dwudziestoleciu powszechny. Plastyczne interpretacje narodowego godła zdobiły m.in. elewacje szkół, np. Średniej Szkoły Zawodowej Żeńskiej w Lublinie<sup>10</sup> (il. 1), Państwowego Gimnazjum im Kopernika w Łodzi<sup>11</sup>, Szkoły Przemysłowej

<sup>9</sup> Wśród nich warto wspomnieć materiały będące pokłosiem sesji naukowych organizowanych przez Instytut Sztuki PAN i Stowarzyszenie Historyków Sztuki: *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; *Sztuka i władza*, red. D. Konstantynów, R. Pasieczny, P. Paszkiewicz, Warszawa 2001, a także: *Art and Politics*, red. F. Ames-Lewis, P. Paszkiewicz, Warsaw 1999, czy *Kultura i polityka. Wpływ polityki rufyfikacyjnej na kulturę zachodnich rubieży Imperium Rosyjskiego 1772–1915*, red. D. Konstantynów, P. Paszkiewicz, Warszawa 1994. Z omawiających temat w kontekście dwudziestolecia warto wspomnieć: A. Chmielewska, *W służbie państwa, społeczeństwa i narodu. „Państwowotwórcy” artyści plastycy w II Rzeczypospolitej*, Warszawa 2006, K. Nowakowska-Sito, *Artyści i sztuka w nowym państwie 1918–1939*, [w:] *Wyprawa w dwudziestolecie*, red. K. Nowakowska-Sito, Warszawa 2008.

<sup>10</sup> Żeńska Szkoła Zawodowa, przemianowana na Państwową Szkołę Przemysłowo-Handlową Żeńską, obecnie Zespół Szkół Odzieżowo-Włókienniczych i Odzieżowych przy ul. Spokojnej 10.

<sup>11</sup> Pełnoplastyczna rzeźba polskiego orła w formie obowiązującej w latach 1919–1927 (w zamkniętej piastowskiej koronie z krzyżem, symbolizującej niezawisłość i chrześcijańskie korzenie państwowości) umieszczona jest w gzymsie portalu drzewiowego w budynku przy ul. Nowo-Cegielnianej (obecnie Więckowskiego 41).

Żeńskiej<sup>12</sup> i Akademii Handlowej<sup>13</sup> w Krakowie, urzędów finansowych: gmachów Banku Polskiego w Lublinie<sup>14</sup> i Krakowie<sup>15</sup>, centrali PKO w Warszawie<sup>16</sup> (il. 2), Izby Skarbowej w Lublinie<sup>17</sup> (1923–1925, arch. Ignacy Kędzierski (1877–1968; il. 3, 4), Urzędu Przewozu Poczty w Poznaniu<sup>18</sup>. Płaskorzeźba polskiego orła ulokowana w centralnym punkcie attyki górowała przed wojną nad budynkiem magazynu Polskiego Monopolu Tytoniowego w gdyńskim porcie<sup>19</sup>. Znaczyła także attykę gmachu Urzędu Celnego i Straży Granicznej w Gdyni<sup>20</sup> (1938, proj. Stanisław Odyniec-Dobrowolski (1899–1968)) oraz budynek Poczty Polskiej w tym mieście. Metaloplastyczne ujęcie polskiego godła umieszczono nad wejściem do gmachu gdyńskiego Sądu Rejonowego<sup>21</sup> (1935–1936, proj. Zbigniew Karpiński (1906–1983), Tadeusz Sieczkowski (1907–1973), Roman Sołtyński (1907)). Narodowe emblematy dekorujące wzniesione w późnych latach trzydziestych gmachy portowego miasta zbliżone są w swej formie do całej serii orłów sygnujących powstające w tym czasie obiekty państwowe Warszawy<sup>22</sup>. Z nich warto wskazać: gmach Urzędu Telekomunikacji<sup>23</sup>, Ministerstwa Oświecenia Publicznego<sup>24</sup> (1925–1928, proj. Zdzisław Mączyński (1878–1961)), Najwyższej Izby Kontroli<sup>25</sup> (1929, proj. Tadeusz Leśniewski (1897–1957), Administracji Lasów Państwowych<sup>26</sup> (1934–1936), Urzędu Wojewódzkiego (1938)<sup>27</sup>. Dla artykułu, szczególnie istotne będą obiekty administracji

**12** Ul. Syrokomli 21, proj. Jan Zawiejski (1854–1922).

**13** Róg ulic Straszewskiego i Kapucyńskiej, proj. Jan Zawiejski.

**14** Róg ul. Krakowskie Przedmieście i 3-go Maja.

**15** Ul. Basztowa, obecnie godło pozostawiono w nieco zmodyfikowanej w stosunku do oryginału z dwudziestolecia formie i bez korony.

**16** Budynek zaprojektowany przez Bolesława Szmida i Józefa Vogtmanna, wzniesiono na rogu ul. Świętokrzyskiej i Marszałkowskiej. Opis i ilustracje obiektu: B. Szmid, *Rozbudowa gmachów centrali P.K.O. w Warszawie*, Architektura i Budownictwo<sup>o</sup> 1939, nr 3, s. 14–18. Po zniszczeniach wojennych z 1944 r. gmachu nie odbudowano. Ruiny rozebrano w latach sześćdziesiątych XX w.

**17** Obecnie Urząd Wojewódzki, ul. Spokojna 4.

**18** Obecnie Urząd Pocztowy nr 2, ul. Głogowska 17.

**19** Budynek mieści się przy ulicy Polskiej 7, zbudowany został w konwencji zmodernizowanego klasycyzmu według projektu Stefana Szyllera w 1931 r. Szerzej: M. Sołtysik, *Gdynia, miasto dwudziestolecia międzywojennego. Urbanistyka i architektura*, Warszawa 1993, s. 116. Wpisany do rejestru zabytków. Obecnie na elewacji nie ma już wizerunku polskiego orła.

**20** Obecnie budynek Zarządu Portu Handlowego przy ul. Rotterdamskiej 9. M. Sołtysik, *Gdynia...*, s. 333–335.

**21** Szerzej na temat projektu: „Architektura i Budownictwo” 1938, nr 2.

**22** Interesujące opracowanie na ten temat przedstawia Jerzy S. Majewski na swoim blogu: <https://miastarytm.pl/polskie-orly-w-stylu-art-deco/>, 30.03.2017.

**23** Ul. Nowogrodzka 31, proj. rzeźby Jan Goliński.

**24** Al. Szucha 25, obecnie gmach Ministerstwa Edukacji Narodowej, proj. rzeźby Karol Thorek.

**25** Al. Szucha 23, obecnie gmach Ministerstwa Spraw Zagranicznych, zbudowany w stylu zmodernizowanego klasycyzmu, oblicowany czerwonym piaskowcem, z dekoracyjnym orłem w stylu Art déco w centralnej części attyki.

**26** Ul. Wawelska 52, proj. Jan Zabłocki (autorstwo domniemane, nieudokumentowane).

**27** Ul. Filtrowa 57 (obecnie Najwyższa Izba Kontroli). Przed wybuchem II wojny światowej w gmachu mieściły się m.in.: Wydział Przemysłowy, Wydział Rolnictwa, Wydział Reform Rolnych, Wojewódzki Urząd Rozjemczy, Biuro Pomiarów i Żabudowy Miast oraz Okręgowy Urząd Ziemski.

związane bezpośrednio z kolejną: gmach Ministerstwa Komunikacji<sup>28</sup>, Dyrekcji Okręgowej PKP w Warszawie<sup>29</sup> (1928–1929, proj. Marian Lalewicz (1876–1944)), na fasadach których także nie mogło zabraknąć znaku przynależności do państwa. Pośród wysokiej rangi obiektów państwowych nie można tu pominąć fryzowej dekoracji katowickiego gmachu Urzędu Wojewódzkiego i Sejmu Śląskiego, zaprojektowanej przez pochodzącego z Ropicy na Zaolziu Jana Raszkę.

Symbolika narodowa stosowana była przez architektów dwudziestolecia na tyle chętnie, że omawiając efekty konkursu na pomnik Zjednoczenia Ziemi Polskich w Gdyni Lech Niemojewski przestrzegał nawet przed szafowaniem nią, pisząc nieco ironicznie, iż *rozorliło się w Warszawie* [podczas wystawy zgłoszonych prac, a] *nadużywanie godła państwowych [...] obniża ich znaczenie do roli motywu*<sup>30</sup>.

Praktyka wprowadzania rzeźbiarskich interpretacji symboli narodowych nie była oczywiście zastrzeżona dla naszego kraju<sup>31</sup>, a zwyczaj oznaczania budynków herbami upowszechnił się już w okresie renesansu<sup>32</sup> (il. 5). Jednakże w dwudziestolecium międzywojennym przybrał na sile i został ukierunkowany przede wszystkim na symbole narodowe<sup>33</sup>. Pragnienie zaznaczenia polskiej państwowości także w wymiarze plastycznym w przestrzeni architektonicznej sprawiało, że powszechność stosowania symboli narodowych w okresie rodzącej się II Rzeczypospolitej była bez porównania silniejsza niż ma to miejsce

---

**28** Ul. Chałubińskiego 4. Rzeźba wykonana przez Władysława Kąckiego według projektu Mieczysława Kotarbińskiego.

**29** Ul. Targowa 74.

**30** L. Niemojewski, *Walka atletów i rewja orłów (z powodu konkursu na pomnik Niepodległości w Gdyni)*, „Kurier Poznański” 1931, nr 100, s. 8, za: I. Luba, *Duch romantyzmu i modernizacja. Sztuka oficjalna Drugiej Rzeczypospolitej*, Warszawa 2012, s. 195.

**31** Z bólem możemy wspominać oznaczanie stojących na polskiej ziemi budynków publicznych godłami zaborców. We wspomnieniach o *bezkrwawej krakowskiej rewolucji* z 31 października 1918 r. czytamy o strącaniu łbów dwugłowym orłom z bram gmachów. A.W. Krüger, *Rys historyczny...*, s. 342. W odniesieniu do szczególnie istotnych dla tematu opracowania budowli kolejowych – dworce wybudowane na ziemiach leżących w granicach Królestwa Prus także posiadały odpowiednie insygnia, czego przykładem może być ukończony w 1906 r. neogotycki dworzec graniczny na stacji Skalmierzyce, którego elewację od strony torów znaczyło godło pruskie, natomiast blendy fasady wypełniały herby Skalmierzyc, Ostrowa Wielkopolskiego, Ziemi Ostrowskiej i prowincji poznańskiej. Podobnie pruski orzeł sygnował omówione w dalszej części opracowania budynki dworców w Gdańsku i Tarnowskich Górach. Szczyt starego dworca w Bytomiu (*Oberschlesien Bahnhof*) dekorował z kolei orzeł Piastów Górnos Śląskich (później utożsamiany z godłem Górnego Śląska).

**32** W serii obrazów profesora Stanisława Noakowskiego (1867–1928) przedstawiających architekturę polską zamieszczony jest wizerunek renesansowego miasta z bramą wjazdową, nad którą widnieje wielki polski orzeł. St. Noakowski, *Fragment renesansowego miasta*, cykl rysunków: *Architektura polska 1916*, Muzeum Narodowe w Warszawie, Sygn. Rys. Pol. 220 (il. 5). Za przykład może posłużyć także orzeł Polski umieszczony na wileńskiej Ostrej Bramie od strony zewnętrznej murów miejskich.

**33** Wcześniej powszechniejsze było stosowanie herbów kamienicy, rodowych, bądź lokalnych miejskich, niejednokrotnie w zestawie z godłem narodowym, czego przykładem może być godło Polski umieszczone pomiędzy herbem Prus Książęcych a miasta Torunia w zwieńczeniu portalu (1906 r.) sali królewskiej staromiejskiego ratusza w Toruniu.



w czasach współczesnych<sup>34</sup>. Tym niemniej, ich społecznej roli w pogłębianiu i wyrażaniu poczucia tożsamości narodowej, identyfikacji i emocjonalnego związku z ojczyzną oraz zakorzenienia w określonej wspólnotie i kulturze, nie trzeba uzasadniać.

Niewiele spośród elewacyjnych godeł z okresu międzywojennego doczekało czasów współczesnych. Podczas II wojny światowej okupanci usuwali wszelkie akcenty plastyczne, dokumentujące polskość architektonicznych obiektów, a lata powojenne przyniosły deformację polskiego herbu, co sprawiło, że jako wyrazisty znak braku pełnej państwowej niezawisłości utracił on siłę społecznego i emocjonalnego oddziaływania.

Natomiast z perspektywy dziesięciu lat budowania wolnej Rzeczypospolitej pisano: *W pierwszych miesiącach i latach odzyskania Niepodległości Państwowej z rozrzewieniem spoglądaliśmy na dworcach na nasze godło państwowe, niezależnie od tego czy wykonane było ono z odlewu, blachy, tektury czy nawet papieru. Nie razily nas wstążki papierowe o barwach narodowych, ani inne dekoracje najbardziej prymitywnej natury. Z radością i dumą spoglądaliśmy na konterfekty naszych bohaterów narodowych, wieszczów, mężów nauki it.d. Ten entuzjazm, ta chęć zadokumentowania państwowości polskiej na najskromniejszej stacyjce od poczekalni i bufetu do biura zawiadowcy była naprawdę wzruszająca*<sup>35</sup>.

W archiwum rodzinnym architekta wileńskiej dyrekcji kolei – Hipolita Hryniewiczza (1876–1933) zachowało się zdjęcie autora dworców w Wołkowysku Mieście, Słonimie, Stołpcach, pracującego osobiście przy formowaniu polskiego orła na ścianie ostatniej z wymienionych stacji<sup>36</sup> (il. 6).

Dworce kolejowe zajmują istotnie znamienne miejsce na liście obiektów sygnowanych narodową symboliką. Związane jest to z państwowym charakterem instytucji kolei żelaznych (zarówno w dwudziestoleciu jak i w czasach powojennych), wyraża też jej strategiczne znaczenie dla państwa – czy to w okresie pokoju czy działań wojennych. W dwudziestoleciu kolej była niezbędnym czynnikiem, a przez to symbolem rozwijającego się państwa, a jej zabudowania stanowiły znaczącej rangi obiekty publiczne. Pracownicy kolei mieli też wiele możliwości służenia ojczyźnie, które podczas jej kolejnych okupacji z narażeniem życia wykorzystywali. Stąd na wielu stacjach poza symbolami narodowymi znajdujemy akcenty upamiętniające te działania. Dworzec kolejowy stanowił „bramę” miejscowości, na terenie której był położony. Stąd wprowadzanie narodowych akcentów plastycznych było swego rodzaju oznaczeniem odzyskanego terytorium, wyrazem radości i dumy z sukcesu doczekanego po 120 latach zaborów i sześciu wojny (włączając czas walk o ostateczny kształt granic).

<sup>34</sup> Muzeum Niepodległości w Warszawie pośród swych kolekcji prezentuje zbiory kart pocztowych, których tematem są reprodukcje rysunków symboli narodowych: orła białego i personifikacji Polonii w kajdanach (jeszcze z czasów zaborów), łączone nawet z życzeniami świątecznymi i okazjonalnymi.

<sup>35</sup> W. S. *Nasze dworce*, „Inżynier Kolejowy” 1929, nr 4, s. 126.

<sup>36</sup> Stołpce były stacją graniczną magistrali łączącej Paryż z Moskwą, zbudowano ją w rekordowym tempie od 17 maja do 30 września 1926 r. J. Wołkanowski, *Otwarcie nowego dworca na st. Stołpce*, „Inżynier Kolejowy” 1926, nr 11, s. 324.



Il. 1. Lublin, Żeńska Szkoła Zawodowa, obecnie Zespół Szkół Odzieżowo-Włókienniczych i Odzieżowych, ul. Spokojna 10, fot. autorka 2017 r.



Il. 2. Warszawa centrala PKO 1939, źródło: B. Szmidt, *Rozbudowa gmachów...*, s. 18



Il. 3. Lublin, Izba Skarbowa, obecnie Urząd Wojewódzki, ul. Spokojna 4, fot. autorka 2017 r.



Il. 4. Lublin, Izba Skarbowa, obecnie Urząd Wojewódzki, ul. Spokojna 4, szczegól elewacji, fot. autorka 2017 r.



Il. 5. Stanisław Noakowski, Fragment renesansowego miasta, cykl rysunków: Architektura polska 1916, ze zbirów Muzeum Narodowego w Warszawie, sygn. rys. pol. 220





Il. 6. Dworzec na stacji Stołpce, autor – architekt Hipolit Hryncewicz przy pracach wykończeniowych godła, z kolekcji Wojciecha Odyńca



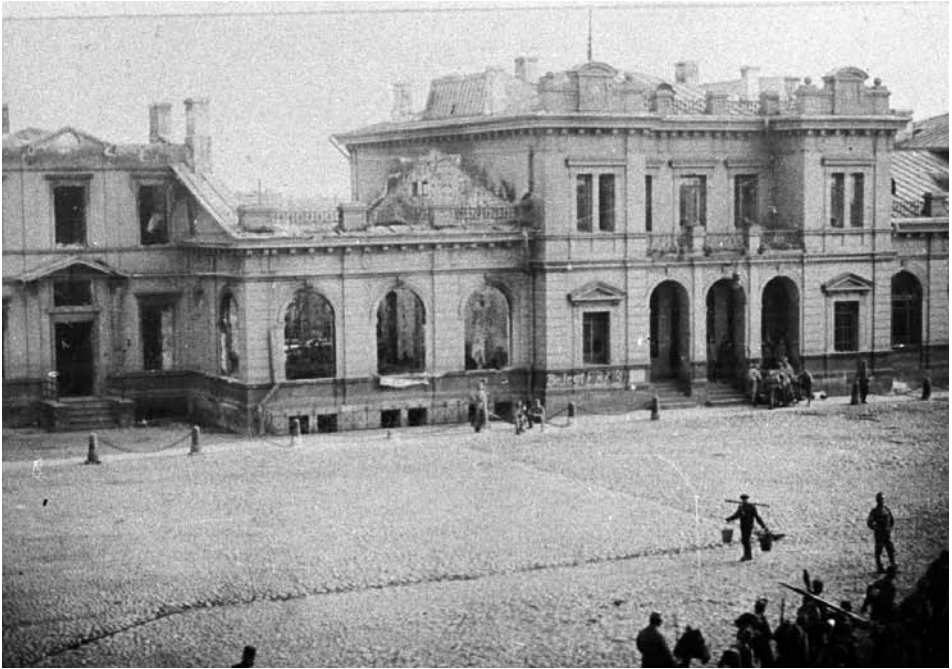
Il. 7 Tabliczki z taboru kolejowego, fot. autorka 2017 r.



Il. 8. Lublin, dworzec (1875–1877), proj. W. Lanci (1829–1892), przebudowa (1893–1894), proj. Jan Albrycht, fot. przed 1914 r., pocztówka z kolekcji Artura Soszyńskiego



Il. 9. Lublin, dworzec na pocz. XX w., widok od strony torów, cyfrowa kopia fotografii ze zbiorów Archiwum Ikonografii Ośrodka „Brama Grodzka – Teatr NN”



Il. 10. Lublin, dworzec po zniszczeniach Wielkiej Wojny, cyfrowa kopia fotografii ze zbiorów Archiwum Ikonografii Ośrodka „Brama Grodzka – Teatr NN”



Il. 11. Lublin, dworzec, proj. przebudowy (1924–1925) R. Miller (1882–1945), pocztówka z kolekcji Artura Soszyńskiego



Il. 12. Lublin, dworzec po zniszczeniu godła przez hitlerowców, pocztówka z kolekcji Artura Soszyńskiego



LUBLIN — Dworzec

Fot. E. Falkowski

Il. 13. Lublin, dworzec, 1950 r., pocztówka z kolekcji Artura Soszyńskiego



Wielki biały orzeł umieszczany był tradycyjnie na czole parowozów wjeżdżających po raz pierwszy na peron podczas uroczystości otwarcia nowych stacji. Zachowało się wiele fotografii dokumentujących te wydarzenia<sup>37</sup>. Natomiast małe tabliczki z polskim godłem przymocowane były na stałe do wszystkich lokomotyw i wagonów kolejowych. Funkcjonowały one również po II wojnie, w okresie PRL, w ówczesnej oficjalnej formie. Jest to bardzo wymowny znak przynależności kolei do państwa (il. 7).

Wiele reprezentacyjnych budynków kolejowych nie tylko w ramach wyposażenia wnętrza, ale i wystroju elewacji otrzymywało to znamię przynależności do Ojczyzny. Orły zdobiące fasady dworców przybierały niejednokrotnie okazałe rozmiary i wykonane były z kamienia, cegły, bądź metalu.

Najbardziej znanym przykładem tak udekorowanego obiektu jest dworzec na stacji Lublin. Jest to najstarszy dworzec późniejszego Wschodniego Okręgu Kolei Państwowych<sup>38</sup>. W swojej pierwotnej formie został wzniesiony wraz z powstaniem kolei Nadwiślańskiej łączącej Mławę (Prusy Zachodnie) z Kowlem<sup>39</sup>. Roboty budowlane przy dworcu rozpoczęto 10 sierpnia 1875 r. według projektu Witolda Lanci (1829–1892) – budowniczego Towarzystwa Drogi Żelaznej Nadwiślańskiej (*Общество Привислинской Жельзной Дороги*). Budowę zakończono w 1877 r., jednakże już w latach dziewięćdziesiątych XIX w. (1893–1894), w związku z planami przeprowadzenia linii kolejowej do Łukowa oraz powstania Kolei Tomaszowskiej, obiekt rozbudowano w kierunku zachodnim o parterowy segment, przebudowując jednocześnie środkowy korpus, zgodnie z projektem inż. Jana Albrychta<sup>40</sup>. Po przekształceniach, stosunkowo mocno rozczłonkowana bryła dworca obejmowała, zwieńczony attyką, dwukondygnacyjny pięciosiowy korpus główny oraz dwa, symetrycznie usytuowane po bokach, parterowe trójosiowe pawilony, przekryte dachem dwuspadowym w układzie kalenicowym, będące reminiscencją pierwszego dworca Witolda Lanciego. Do nich dostawione były, wycofane względem linii rzutu fasady, dwukondygnacyjne pawilony o trójosiowej elewacji frontowej, kryte czterospadowym dachem. Korpus centralny w przyziemiu zawierał trójprzęsłowy portyk wgłębny, ponad którym ulokowano taras (il. 8, 9). Podczas I wojny dworzec doznał poważnego uszczerbku. Wypalony na skutek pożaru podłożonego przez wycofujące się wojska rosyjskie (il. 10), został prowizorycznie odbudowany

**37** Patrz np.: *Uroczyste otwarcie linii kolejowej Radom – Warszawa*, 1934 r., Narodowe Archiwum Cyfrowe (NAC) Sygnatura: 1-G-3135-8, *Otwarcie linii kolejowej Zegrze – Radzymin – Zegrze*, 1936 r., NAC, Sygnatura: 1-G-3176-6, 1-G-3176-5.

**38** Dworzec budowany za czasów carskich, w okresie międzywojennym podlegał Dyrekcji Okręgowej Kolei w Radomiu. Natomiast Dyrekcja Okręgowa Kolei Państwowych (DOKP) w Lublinie funkcjonowała w kolejowym podziale administracyjnym od 1946 r. do 1998 r. (w 1975 r. dodano przydomek „Wschodnia”), kiedy to instytucje dyrekcji okręgowych zostały zlikwidowane.

**39** Dla Rosji była to kolej strategiczna, łącząca najważniejsze twierdze rosyjskie w Królestwie Polskim: Warszawę, Nowogeorgijewsk (Modlin) i Iwanogród (Dęblin). Umożliwiała szybki transport wojska, amunicji i sprzętu. Liczyła łącznie 475 km, na których wybudowano 24 stacje. Połączenie kolejowe relacji Warszawa – Lublin – Kowel zostało uruchomione 17 sierpnia 1877 r. Patrz: *Polskie Koleje Państwowe 1918–1928*, Warszawa 1929, s. 3.

**40** Archiwum Wojewódzkiego Urzędu Ochrony Zabytków w Lublinie (dalej: WUOZL), *Dworzec PKP*, karta ewidencyjna obiektu: oprac. Wojciech Koziejowski, wrzesień–listopad 1990 r., sygn. 44.



przez przejmującą władanie nad węzłem Austro–Węgierską Wojskową Kolej Północną (*k.u.k. Heeresbahn Nord*). Swoją obecną formę zawdzięcza odbudowie i modernizacji dokonanej w latach 1923–1924<sup>41</sup>, według projektu Romualda Millera (1882–1945; il. 11). To wówczas dworzec przybrał cechy polskiego stylu narodowego. Nową formę uzyskał przede wszystkim korpus centralny oraz przesunięte ku przodowi pawilony skrajne, kryte polskim łamanym dachem. Zdecydowanie eklektyczna, mocno rozczłonkowana i bardzo dekoracyjna forma budowli wydaje się nieco przeładowana, pozbawiona prostoty i jednorodności znamiennej dla innych obiektów kolejowych autora projektu<sup>42</sup>. Najbardziej charakterystycznymi jej elementami są dwie flankujące wejście przybudówki w kształcie wież na planie półokręgu, wieńczone daszkami – belwederkami oraz wiążący stylowo wszystkie segmenty, rozbudowany, zdobny grzebień attyki. Centralnie na osi, nad wejściem głównym, wkomponowano w nią stylizowanego białego orła w koronie, z rozpostartymi skrzydłami. Orzeł wykonany był pierwotnie z cegły i cementu. W takiej formie przetrwał jedynie piętnaście lat. Podczas II wojny światowej w 1939 r. został z oczywistych względów zniszczony przed okupujących miasto hitlerowców. Przez wiele lat jedyną reminiscencją godła były widniejące w attyce esownice (il. 12). W latach pięćdziesiątych XX w. na jej grzebieniu zawisła na krótki czas czerwona tarcza z godłem bez korony (il. 13), przypominająca te, które w tym samym czasie wprowadzono do wystroju kilku innych dworców wschodniej dyrekcji kolei – w Leopoldowie, Sadurkach, Radomiu. Wielkoformatowa postać orła powróciła na swoje miejsce dopiero podczas remontu budynku w latach 1984–1986. Ten, który góruje nad dworcem obecnie, wykonany jest z blachy miedzianej<sup>43</sup>. Jest to rozmiarowo największy spośród zdobiących obiekty kolejowe narodowych motywów (il. 14).

**41** Jadwiga Teodorowicz-Czerepińska czas przebudowy dworca określa na lata 1921–1923. *Lubelskie Przedmieścia. Okolice dworca kolejowego*, „Kurier Lubelski” 1973, nr 206, s. 3, jednocześnie podaje błędnie inicjał imienia autora projektu „J.”. Nieprawdziwe imię architekta (Jerzy) podano także w popularnym opracowaniu historii lubelskiego dworca na stronie *Encyklopedii Lublina* <http://www.encyklopedialublina.pl/architektura-i-urbanistyka/inne-budowle/167-kolej-i-dworzec-pkp.html>, 08.2016, tu także jako czas przebudowy wskazano lata 1921–1923. Wszystko wskazuje na to, iż w obu powyższych źródłach pomyłono projektanta międzywojennej odbudowy i przebudowy lubelskiego dworca Romualda Millera z innym architektem tegoż czasu Jerzym Müllerem (1889–1963), który istotnie w latach dwudziestych pracował w Dyrekcji Kolei Państwowych w Radomiu. Zasznużył się przede wszystkim wieloma realizacjami architektonicznymi w Gdyni oraz jako zastępca naczelnego inżyniera Powszechnej Wystawy Krajowej w Poznaniu i kierownik budowy tejże wystawy, za co w 1929 r., nagrodzony został Krzyżem Oficerskim Orderu Odrodzenia Polski. S. Wasilewski, *Powszechna Wystawa Krajowa w Poznaniu 1929, Pokaz Ministerstwa Komunikacji na Powszechnej Wystawie Krajowej w Poznaniu*, „Inżynier Kolejowy” 1928, nr 7, s. 193–195, 197.

**42** Na jej obecne proporcje znaczący wpływ miała niwelacja placu dworcowego, obniżająca poziom przy wejściu o ponad metr, co poskutkowało koniecznością rozbudowy schodów. Romuald Miller był autorem m.in. powojennej odbudowy i przebudowy dworców kolei warszawsko-wiedeńskiej w Radziwiłowie Mazowieckim, Pruszkowie, Żyrardowie, Gdyni, Kole i Koninie.

**43** Autorem projektu prac modernizacyjnych był inż. arch. Jerzy Bortkiewicz, a wystroju plastycznego mgr Leszek Dziekoński. WUOZL, *Dworzec PKP...* Do powrotu orła na dawne miejsce przyczyniła się inicjatywa lublinian, którzy dostarczyli materiał ilustracyjny – dawne fotografie, pocztówki, które posłużyły za wzorec nowego modelu godła.



Il. 14. Lublin, dworzec, fot. autorka 2016 r.



Il. 15. Lublin, dworzec, tablica pamiątkowa, fot autorka 2016 r.



Il. 16. Lublin, dworzec, tablica pamiątkowa, fot autorka 2016 r.



Il. 17. Lublin, Krzyż Kolejarskiej Doli, fot. autorka 2017 r.



Il. 18. Kielce, dworzec (1884–1885), proj. Adolf Schimmelpfenig (1834–1896), elewacja od strony torów, fot. ze zbiorów: Archiwum Wojewódzkiego Urzędu Ochrony Zabytków w Kielcach

Przedwojenna forma plastyczna orła z szeroko rozłożonymi skrzydłami tworzącymi w górnej partii poziomą linię prostą została w nowej wersji zachowana. Współcześnie jednak jego ciemna sylweta kontrastuje z jasną bryłą budynku, co sprawia, że jest silniejszym akcentem. Tym niemniej, w wersji pierwotnej tworzyła spójniejszą całość z grzebieniem attyki. Wielki orzeł w attyce elewacji frontowej budynku nie jest jedynym patriotycznym akcentem w dekoracji dworca i jego okolic. Uzupełniają ją tablice pamiątkowe. Najstarszą z nich, od strony peronu, zawieszono w hołdzie lubelskim kolejarzom biorącym czynny udział w odzyskaniu przez Polskę niepodległości po latach zaborów. Po przeciwnej stronie budynku, obie flankujące wejście wieżyczki dźwigają tablice upamiętniające kolejarzy węzła lubelskiego pomordowanych i poległych w walce z faszyzmem hitlerowskim w latach 1939–1945 (il. 15) oraz ich zaangażowanie w walkę z totalitaryzmem komunistycznym<sup>44</sup> (il. 16). W niedalekiej odległości od budynku dworcowego – koło lokomotywni, ustawiono jedenastometrowy Krzyż Kolejarzkiej Doli, utworzony z białych stalowych kształtowników w formie szyn – pomnik upamiętniający wydarzenia najnowszej kolejowo-narodowej historii – „Solidarność” i lipcowy strajk z 1980 r.<sup>45</sup> (il. 17).

Zaledwie kilka lat po otwarciu linii Kolei Nadwiślańskiej, na której stanął dworzec lubelski, przez obszar zaboru rosyjskiego poprowadzono Iwangrodzko-Dąbrowską (*Ивангородо-Домбровская железная дорога*) linię kolejową<sup>46</sup>, łączącą Dęblin<sup>47</sup> ze stacją Granica koło Dąbrowy Górniczej, biegnącą przez Radom i Kielce. Obie wymienione stacje pośrednie zyskały wówczas bliźniacze dworce kolejowe (1884–1885)<sup>48</sup>. Budynek posiadały dwukondygnacyjny, kryty dwuspadowym dachem korpus główny o dziewięcioosiowej elewacji od strony torów i siedmioosiowej fasadzie oraz wyższe trójkondygnacyjne, wieńczone kopertowym dachem pawilony boczne o czterech osiach w elewacji od strony torów (il. 18). Fasada główna, w części centralnej w kondygnacji przyziemia, posiadała szerokie, półkoliście zwieńczone portfenetry. Środkowy trójosiowy ryzalit wieńczyła dekorowana spływami facjatka mieszcząca zegar. Skraje ryzalitu zaznaczono pinaklami. Nad wejściowym jednoosiowym gankiem wprowadzono taras. Wyższe pawilony boczne posiadały zwieńczone tympanonami środkowe ryzality o rosnącej wraz z poziomem liczbie osi. W parterze wyposażone były

**44** Tablica z napisem: *W dziesiątą rocznicę strajków lipcowych kolejarzy lubelskich przeciwko totalitaryzmowi komunistycznemu, zakłamaniu i poniżeniu godności ludzkiej* odsłonięta 15 lipca 1990 r.

**45** Na pomniku, obok orła w koronie, umieszczono napisy: *1980 Solidarność i Niech zstąpi Duch Twój i odnowi oblicze ziemi tej ziemi Jan Paweł II*.

**46** Szerzej: S. Sienicki, *Opis drogi żelaznej Iwangrodzko-Dąbrowskiej*, Warszawa 1885.

**47** Zwany wówczas Iwangorodem.

**48** W relacji archiwalnej czytamy: *Nowa droga posiada wszystkie dworce stacyjne murowane i piętrowe (z wyłączeniem Iwangrodu i Kuluszek), zewnętrzną swoją powierzchnością, jak wewnątrz urzędzeniem o wiele okazalsze i obszerniejsze od budynków na sąsiednich kolejach. Dwupiętrowe dworce w Bzinie, Radomiu, Kielcach, zaopatrzone w wodociągi*. S. Sienicki, *Opis drogi żelaznej...*, s. 6, 9. Temat budowy i uroczystości otwarcia dworca w Kielcach 25 stycznia 1885 r. porusza m.in. J. Pazdur, *Dzieje Kielc 1864–1939*, Wrocław 1971, s. 17. Obie omawiane stacje linii Iwangrodzko-Dąbrowskiej otwarto tego samego dnia. WUOZR, *Budynek Dworca...*, p. 12.

w otwór wejściowy i okno, na pierwszym piętrze w trzy otwory okienne, a na ostatniej cztery – półkoliście zamknięte. Także boczne części pawilonów posiadały zdwojoną liczbę okien w trzeciej kondygnacji (il. 19). Oba budynki podzieliły typowy los pierwszych polskich dworców i już w 1915 r. zostały zniszczone przez wycofujące się wojska rosyjskie<sup>49</sup> (il. 20), a następnie w 1917 r. odbudowane przez obejmujące nad nimi zarząd wojska austriackie<sup>50</sup>. Podczas odbudowy wykorzystano istniejące mury, nadając jednak budynkom nieco zróżnicowany charakter, co dotyczy zarówno form przekrycia dachowego, jak i artykulacji ścian (il. 21, 22). Zindywidualizowanie kształtu brył obu budynków wynikało z zaleceń odgórnych. Wskazuje na to wyraźnie notatka zamieszczona w „Czasopiśmie Technicznym” z 1916 r.: *w ostatnich kilku latach zaczęło ministerstwo robót publicznych, na wyraźne żądanie arcyksięcia Ferdynanda odstępować poniekąd od szablonoowego zabudowania Galicyi, a nawet uwzględnić lokalny sposób budowania* [czego o obu dworcach raczej powiedzieć nie można – A.T.<sup>51</sup>]; *należałoby sobie życzyć, by konieczna obecnie w wielkich rozmiarach odbudowa publicznych budynków uwzględniała w bardziej jeszcze zdecydowany i konsekwentny sposób, potrzeby miejscowe tak utylitarne, jak i kulturalno-estetyczne*<sup>52</sup>.

W obu budynkach pozostawiono zasadniczy obrys, podział na niższy dwukondygnacyjny korpus środkowy i trójkondygnacyjne pawilony boczne, i w większości, pierwotną liczbę osi. W dworcu kieleckim nie zmieniono podziałów elewacji ani kształtów otworów, zastąpiono jedynie sparowane zewnętrzne okna górnej kondygnacji segmentów bocznych pojedynczymi okulusami. Jednoprzęsłowy wejściowy ganek poszerzono do trójarkadowego portyku. W miejscu wystawki z zegarem wprowadzono kryty hełmem wykusz z herbem miasta. W analogicznym miejscu w elewacji od strony torów zbudowano małą facjatkę z oknem. Części boczne przekryto półszczytowym mansardowym dachem. Po obu stronach budynek poszerzono o czteroosiowe parterowe galerie zakończone jednokondygnacyjnymi czworokątnymi pawilonami, krytymi półszczytowymi dachami mansardowymi.

W budynku dworca radomskiego w pawilonach bocznych zastosowano nieco inny, aczkolwiek bardzo charakterystyczny, dach mansardowy o zdecydowanie wyższej, bardzo stromej dolnej połaci z otwartymi dolnymi partiami ścian szczytowych. W górnej kondygnacji, ujętej bocznymi połaciami dachu, pozostawiono cztery półkoliście wykończone otwory, zmieniając, podobnie jak

**49** Należy jednak pamiętać, iż zniszczenia obiektów murowanych, powstałe podczas I wojny od pocisków artyleryjskich i podłożonego ognia, obejmowały głównie wypalenie wnętrza i zawalenie konstrukcji dachowej. Konstrukcja ścian pozostawała najczęściej w stanie umożliwiającym odbudowę. Ze względów ekonomicznych, w okresie międzywojennym zalecano wykorzystywanie tychże murów, przy jednoczesnej zasadniczej zmianie wizerunku zewnętrznej formy obiektów przeznaczonych piętnem typowych carskich budowli.

**50** J. Pazdur, *Dzieje Kielc...*, s. 48.

**51** W stylistyce obu budynków widać podobieństwo do budowli cesarstwa. Wystarczy porównać je z nieco mniejszym obiektem stacyjnym w austriacko-tyrolskiej miejscowości Reutte.

**52** R. Feliński, *Memoriał w sprawie bezplanowej odbudowy budowli publicznych*, „Czasopismo Techniczne” 1916, nr 3–4, s. 34.





Il. 19. Kielce, dworzec (1884–1885), proj. Adolf Schimmelpfenig, fasada, ze zbiorów OEM (Ośrodek Edukacyjno-Muzealny) „Świętokrzyski Sztetl” w Chmielniku



Il. 20. Kielce, dworzec po zniszczeniach I wojny, ze zbiorów Stacji Muzeum



II. 21. Kielce, dworzec i Pomnik Niepodległości w okresie międzywojennym, pocztówka sprzed 1939 r., ze zbiorów: Archiwum Wojewódzkiego Urzędu Ochrony Zabytków w Kielcach



II. 22. Radom, dworzec, fot. s. Krystyna Lewalska, 2016 r.

w dworcu kieleckim, kształt okien skrajnych na eliptyczne. Wyrównano do czterech liczbę osi dwu niższych kondygnacji pawilonów bocznych. Na całej fasadzie od strony miasta wprowadzono wertykalną artykulację lizenami, podkreśloną trójdzielnym rozczłonkowaniem okien w części środkowej, stanowiącą wyraźną zapowiedź nadchodzącego modernizmu. Podobną stylistykę posiada też górująca nad centralną częścią attyka z heraldyczną dekoracją miasta Radomia. W elewacji naprzeciwległej – od strony torów, w miejscu gdzie dworzec kielecki otrzymał krytą trójspadziwym dachem facjatkę z prostokątnym oknem, w Radomiu wprowadzono arkadowe zwieńczenie z okrągłym otworem okiennym. W okresie międzywojennym na elewacjach żadnego z siostrzanych budynków nie wprowadzono symboli narodowych. Są one natomiast reprezentantami dworców udekorowanych zdeformowaną formą polskiego godła w okresie PRL.

Z obszarem dworca kieleckiego wiąże się natomiast, ważne dla początków drogi do niepodległości i upamiętnione ręką artysty, wydarzenie. Na placu dworcowym już 12 sierpnia 1914 r. miały miejsce pierwsze potyczki polskich Legionistów z Rosjanami<sup>53</sup>. Wprawdzie następnego dnia, wobec druzgoczącej przewagi posiłków rosyjskiej artylerii, oddziały polskie opuściły miasto (które w ramach odwetu, pod groźbą spalenia musiało zapłacić kontrybucję w wysokości 100 tys. rubli), jednakże 22 sierpnia powróciły, by dalej formować tu swoje oddziały<sup>54</sup>. W Kielcach zawiązano I Pułk Piechoty Legionów Polskich, powołano władze cywilne z komisarzem Ignacym Boernerem i wojskowe z Kazimierzem Sosnkowskim. Wojska rosyjskie ostatecznie opuściły miasto w połowie 1915 r., podpalając wcześniej budynek dworca. W okresie międzywojennym, 3 listopada 1929 r., w rocznicę przejścia DOKP w Radomiu<sup>55</sup> z rąk austriackich, na placu dworcowym<sup>56</sup> dokonano odsłonięcia pomnika niepodległości<sup>57</sup> (il. 23). Usytuowano go na osi ówczesnej ul. Kolejowej (obecna H. Sienkiewicza). Stanowił go wysoki postument, zwieńczony kulą ziemską z rzeźbą, zrywającego łańcuchy, wznoszącego się do lotu orła w piastowskiej koronie. Pomnik powstał z inicjatywy i składek kolejarzy<sup>58</sup> i stanowił część dworcowego kompleksu.

**53** 12 sierpnia wkroczyła do Kielc I Kompania Kadrowa strzelców, która tego samego dnia w okolicy dworca – jako punktu strategicznego, stoczyła potyczkę z patrolem policji i rosyjskiego zwiadu oficerskiego. Szerzej: *Kielce miasto legionów*, red. T. Kosiński, Kielce 2007, s. 15–25, 115. *Z dziejów Kielc w latach 1914–1918*, red. U. Oettingen, Kielce 2014.

**54** U. Oettingen, *Pułk Piechoty Legionów Polskich w Kielcach 19 sierpnia – 10 września 1914 r.*, [w:] *Z dziejów Kielc...*, s. 11–13.

**55** *Kielce miasto legionów...*, s. 116. Kielce podlegały wówczas DOKP w Radomiu.

**56** W 1929 r. nadano mu nazwę placu Niepodległości.

**57** Na uroczystość zaproszono Prezydenta RP Ignacego Mościckiego oraz Marszałka Józefa Piłsudskiego, stąd w części popularnych opracowań pojawiają się informacje jakoby pomnik miał zostać odsłonięty przez I. Mościckiego. W rzeczywistości ich delegatami byli: szef Kancelarii Wojskowej płk Jan Głogowski i dowódca Okręgu Korpusu 10 gen. Andrzej Galica. W uroczystości brali też udział: minister komunikacji Alfons Kühn oraz: poseł na Sejm Tadeusz Mazurkiewicz i senator Leon Lempke (BBWR). Świadczy to o randze uroczystości i znaczeniu pomnika dla społeczeństwa. Projektantem pomnika był Czesław Czapski – bratanek zawiadowcy kieleckiej stacji, student architektury na Politechnice Warszawskiej. *Kielce miasto Legionów...*, s. 115.

**58** Jedną z tablic współcześnie odbudowanego pomnika przedstawia napis: *1918–1928 W DZIEŚĆCIOLECIE ODZYSKANIA NIEPODLEGŁOŚCI POMNIK UFUNDOWALI KOLEJARZE*.

We wrześniu 1939 r. podzielił typowy los polskich symboli narodowych i został zniszczony przez wkraczające do Kielc wojska niemieckie<sup>59</sup>. Podczas wrześniowego bombardowania poważnie uszkodzone zostało także południowe skrzydło dworca<sup>60</sup> oraz część korpusu głównego. W ramach przeprowadzonej podczas niemieckiej okupacji odbudowy na przełomie lat 1940–1941, dworzec otrzymał nieco uproszczone, zmodernizowane kształty. Zlikwidowano półkoliste zwieńczenia okien górnej kondygnacji bocznych pawilonów, zastępując je prostokątnymi. Przebudowano także zwieńczenie części centralnej, likwidując umieszczony na osi fasady wykusz z herbem miejskim. Po wojnie zamurowano ulokowane bezpośrednio pod nim wyjście na taras. W miejscu dawnego wykuszu i portfenetru, w oprawie uproszczonej aediculi, umieszczono tarczę herbową z polskim orłem pozbawionym, zgodnie z ówczesnie obowiązującą wersją, korony, a poniżej herb miasta Kielce (il. 24). Dworzec w tej formie służył do 1966 r., kiedy to został rozebrany i zastąpiony działającym od 1971 r. nowym budynkiem, w żadnej mierze nie nawiązującym pod względem architektonicznym do swego poprzednika. Natomiast Pomnik Niepodległości, po przeszło 60 latach, doczekał się odbudowy. Odślonięto po go raz drugi w listopadzie 2002 r., staraniem żołnierzy Armii Krajowej i Komitetu Odbudowy<sup>61</sup>. Zamieszczona na cokole odtworzona tablica zawiera napis: *w tym miejscu 12 sierpnia 1914 r. padły pierwsze strzały w walce o niepodległość*. W przestrzeni dworcowej znajdziemy jeszcze inne akcenty związane z tematem opracowania. Pierwszy, to zamieszczona na elewacji frontowej tablica poświęcona pamięci Marszałka, stanowiąca replikę ideową inwestycji przedwojennej, odśloniętej w pierwotnej wersji 8 sierpnia 1934 r. w 20. rocznicę *wkroczenia do Kielc na czele pierwszych żołnierzy Rzeczypospolitej*<sup>62</sup>, odtworzona po zniszczeniach wojennych z inicjatywy kolejarzy i odślonięta 11 listopada 1995 r.<sup>63</sup> Druga, wykonana z białego marmuru i zawieszona przy wejściu na elewacji od strony torów, przypomina o zasługach kolejarzy pomordowanych i poległych w latach 1939–1945<sup>64</sup>.

**59** Pomnik uległ częściowemu zniszczeniu podczas bombardowania, pozostałości niemieccy okupanci nakazali rozebrać.

**60** Rejon dworca, jako punkt strategicznie ważny, bombardowany był w pierwszych dniach września kilkakrotnie, zniszczono nie tylko budynki dworcowe, ale cały węzeł kolejowy. Okupanci odbudowali stację w celu wykorzystania jej do transportu wojskowego.

**61** O znaczeniu w przestrzeni urbanistycznej tego typu symboli może świadczyć fakt, iż do odtworzenia pomnika wykorzystano jego przedwojenną fotografię przechowywaną podczas okupacji w zakopanym w piwnicy metalowym pudełku. *Kielce miasto Legionów...*, s. 122.

**62** Napis umieszczony na tablicy brzmi: *Pierwszemu Marszałkowi Polski Józefowi Piłsudskiemu w 20 rocznicę wkroczenia do Kielc na czele pierwszych żołnierzy Rzeczypospolitej Polskiej w hołdzie Kolejowe Przystosowanie Wojskowe w Kielcach 1914 – 8 VIII – 1934*.

**63** Tablicę ufundowano z inicjatywy węzła PKP Kielce przy pomocy Związku Strzeleckiego „Strzelec” i Stowarzyszenia Ochrony Dziedzictwa Narodowego. C. Jastrzębski, K. Otwinowski, M. Otwinowska, *Miejsca pamięci narodowej w Kielcach*, Kielce 2010, s. 69.

**64** *W czasie II wojny światowej kolejarze węzła kieleckiego wspomagali ruch oporu, m.in. przekazując szczegółowe informacje o kursach pociągów, zwłaszcza transportów wojskowych, przejeżdżających przez miasto. Poddawani byli za to nie tylko represjom okupanta, ale często oddawali daninę własnego życia*. C. Jastrzębski, K. Otwinowski, M. Otwinowska, *Miejsca pamięci...*, s. 139.





Il. 23. Kielce, uroczystość odsłonięcia Pomnika Niepodległości, 3 listopada 1929 r., ze zbiorów Muzeum Historii Kielc, fot. Krystian Kangier (?)



Il. 24. Kielce, dworzec w latach pięćdziesiątych XX w., ze zbiorów Stacji Muzeum





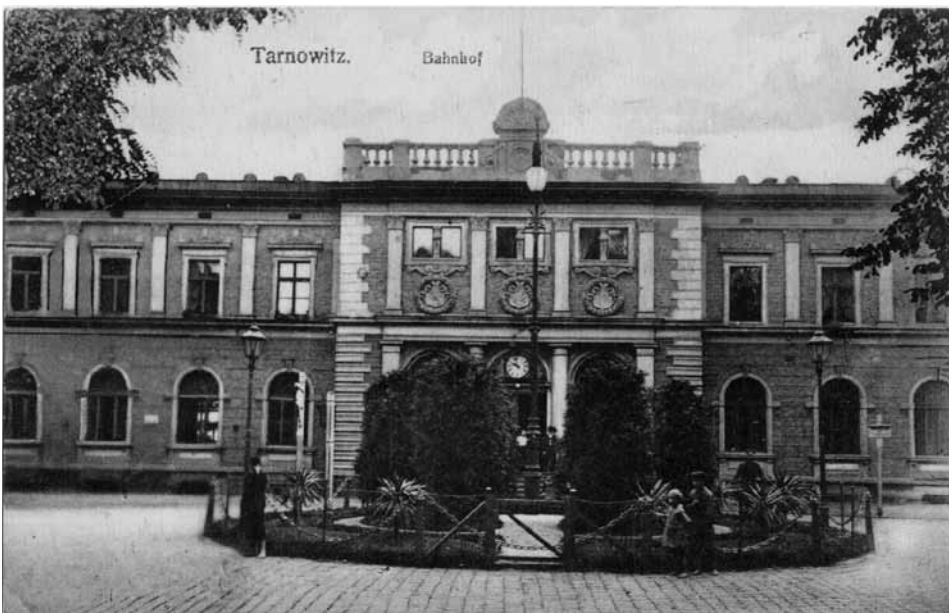
Il. 25. Radom, dworzec, szczegół elewacji południowej – godło, fot. J. Maraśkiewicz, 2014 r., ze zbiorów Wojewódzkiego Urzędu Ochrony Zabytków w Radomiu



Il. 26. Dworzec Łódź Fabryczna, pocz. XX w., ze zbiorów Muzeum Tradycji Niepodległościowych w Łodzi



Il. 27. Dworzec Łódź Fabryczna po przebudowie z lat dwudziestych XX w., fot. przed 1939 r. kolekcja Wł. Pfeiffera, ze zbiorów Archiwum Państwowego w Łodzi



Il. 28. Tarnowskie Góry, dworzec. ok. 1915–1921, pocztówka z kolekcji Jacka Kalke



Il. 29. Tarnowskie Góry, dworzec, ok. 1930 r., pocztówka z kolekcji Jacka Kalke



Il. 30. Tarnowskie Góry, dworzec, ok. 1939–1943, pocztówka z kolekcji Jacka Kalke



Il. 31. Opole, dworzec, fot. Zbigniew Bereszyński



Il. 32. Opole, dworzec, szczegół fasady holu wejściowego, fot. Zbigniew Bereszyński





Il. 33. Opole, dworzec, pocz. XX w., ze zbiorów Stacji Muzeum



Il. 34. Dworzec Gdańsk Główny (1896–1900), fot autorka 2016 r.

Dworzec radomski<sup>65</sup> nie ucierpiał w czasie II wojny światowej. W ramach nieznacznej powojennej przebudowy miejsce okna w wystającej ponad linię okapu półkolistej wystawce dachowej, zwieńczonej wspartą na konsolach arkadą, zajęło tondo z polskim godłem narodowym, któremu dopiero podczas kompleksowego remontu dworca w 2012 r.<sup>66</sup> nałożono koronę (il. 25). W tym samym czasie odnowiono także pozostałe akcenty dokumentujące związki kolei z historią Polski, a mianowicie umieszczone na elewacji od strony peronów kommemoratywne tablice. Pierwsza upamiętnia przejście stacji przez władze polskie 3 listopada 1918 r., druga – radomskich kolejarzy zamordowanych przez hitlerowców<sup>67</sup>.

Pierwsze dworce w Kielcach i Radomiu wyszły spod ręki warszawskiego architekta Adolfa Schimmelpfeniga (1834–1896)<sup>68</sup>, autora kilku innych budynków kolejowych<sup>69</sup>, pośród których dla omawianego tematu istotny jest pierwszy dworzec miasta Łodzi, na linii fabryczno-łódzkiej, zbudowanej w 1865 r.<sup>70</sup> i łączącej się w Koluśkach z koleją warszawsko-wiedeńską<sup>71</sup>. Dworzec Schimmelpfeniga, nazywany był „warszawskim”, „wschodnim” lub dworcem Kolei Fabryczno-Łódzkiej. Obowiązująca do dziś, przejęta z określenia linii kolejowej, nazwa „Łódź Fabryczna” została mu nadana dopiero w 1902 r. po otwarciu drugiej łódzkiej stacji na linii warszawsko-kaliskiej. Pierwszy budynek dworca złożony był z trzech segmentów – centralnego, dwukondygnacyjnego, krytego dwuspadowym dachem w układzie szczytowym i dwu parterowych pawilonów bocznych zadaszonych w układzie kalenicowym. Do tego budynku, od strony zachodniej, przylegał dwukondygnacyjny gmach<sup>72</sup>. Był to obiekt kryty wielospadowym dachem o elewacji rozczłonkowanej dwoma ryzalitami – jedno-

**65** Obiekt wpisany jest do rejestru zabytków pod nr. rej.: 376/A/88 z 4 kwietnia 1988 r.

**66** Znaczniejsze przekształcenia wewnętrzne przyniósł budynkowi remont z lat 1989–1992, w ramach którego bez zmiany pozostawiono jedynie ściany zewnętrzne i konstrukcję dachu. WUOZ w Radomiu (dalej: WUOZR), *Budynek Dworca Kolejowego*, karta ewidencyjna obiektu, oprac. J. Maraśkiewicz, 2014 r., Sygn. 453/2014.

**67** *Encyklopedia Radomia*, red. M. Olifirowicz, Radom 2009, s. 110.

**68** Studiował w warszawskiej Szkole Stuk Pięknych, praktykował u Henryka Marconiego (1792–1863). Był autorem wielu projektów architektury sakralnej i mieszkaniowej (kamienic) realizowanych głównie w okolicach stolicy. Szerzej: K. Stefański, *Ludzie którzy zbudowali Łódź. Leksykon architektów i budowniczych miasta (do 1939 r.)*, Łódź 2009, s. 151.

**69** Autorzy biografii architekta wymieniają dworzec na stacji Koluśki oraz wspominają ogólnie budynki kolejowe przy opisywanej linii Iwanogrodzko-Dąbrowskiej. Z pewnością należą do nich dworzec kielecki i radomski.

**70** Budowę 26-kilometrowej linii z Koluśzek do Łodzi przeprowadzono w rekordowym tempie trzech miesięcy od września do listopada 1865 r. Ruch towarowy otworzono 19 listopada 1865 r., przewozy pasażerskie 1 czerwca 1866 r. WUOZ w Łodzi (dalej: WUOZŁ), *Dworzec Łódź Fabryczna*, Karta Ewidencyjna, oprac. E. Szelałowska.

**71** Pierwsza stacja zlokalizowana była przy ulicy Dzikiej, obecnie ul. Sienkiewicza. Na wniosek prezesa Towarzystwa Drogi Żelaznej Fabryczno-Łódzkiej (*Общество Лодзинской Фабричной Жельзной Дороги*) Jana Gottlieba Blocha (1836–1902), w celu zmniejszenia kosztów budowy linii, dworzec przesunięto w kierunku wschodnim, w miejsce w którym funkcjonował przez późniejsze lata. WUOZŁ, *Dworzec Łódź Fabryczna...*, p. 12.

**72** K. Kowalczyński podaje, iż drugi budynek stanowił dobudowany w 1898 r. gmach dyrekcji z poczekalniami na parterze. K. Kowalczyński, *Łódź, której nie ma*, Łódź 2015, s. 14.

i trójosiowym. Na przełomie wieków<sup>73</sup> dworzec rozbudowano o kolejny człon, dostawiając od strony zachodniej trójkondygnacyjny budynek biurowy<sup>74</sup> z trzema ryzalitami, z których pierwszy od strony wschodniej tworzyła czterokondygnacyjna, jednoosiowa, kryta hełmem wieża. Pozostałe ryzality wieńczyły dekoracyjne neorenesansowe – manierystyczne szczyty (il. 26). Po I wojnie wykorzystywany przez Niemców dworzec wymagał gruntownego remontu, w ramach którego pod koniec lat dwudziestych XX w. całemu obiektowi nadano formy renesansowe, ujednociając jego formę stylistyczną. Budynek środkowy podniesiono o jedną kondygnację, a ryzality zwieńczono podobnymi do zastosowanych w części zachodniej neorenesansowymi szczytami<sup>75</sup>. Podobnie budynek wschodni otrzymał dodatkową kondygnację, zarówno w pierwotnie parterowych częściach bocznych, jak i w centralnej, która podwyższona do dwu pięter otrzymała nowe czterospadowe przekrycie i cztery dekoracyjne szczyty<sup>76</sup>. Zlikwidowano wieżę, w której miejscu powstał centralny trójosiowy wejściowy ryzalit. Jego szczyt udekorowano płaskorzeźbą orła w koronie. Umieszczono ją w okrągłym polu pod gzymsem kordonowym szczytu (il. 27). Fasada dworca przetrwała II wojnę światową. Pozbawiono ją jednak polskiego godła, które już nigdy na nią nie powróciło. W 2012 r. historyczny budynek dworca rozebrano. Projekt nowego, wielkoskalowego obiektu wzniesionego na jego miejscu (2016) obejmował odtworzenie historycznej elewacji w nieco innej lokalizacji i atektonicznym układzie<sup>77</sup>. Zalecone przez konserwatora prace obejmowały zdjęcie odcisków form detali zabytkowej fasady, nie uwzględniały jednak nieodtworzonej po wojnie płaskorzeźby polskiego godła.

Kolejnym, wartym zauważenia obiektem kolejowym, w którego wystroju architektonicznym znalazło się godło Polski jest dworzec w Tarnowskich Górach, wzniesiony na linii łączącej Opole z Tarnowskimi Górami, a w ten sposób z linią Wrocław-Mysłowice<sup>78</sup>, zbudowanej przez Towarzystwo Kolei Opolsko-Tarno-

**73** K. Kowalczyński (tamże, s. 14), pisze, że około 1905 r. Jak wynika z dokumentacji ikonograficznej przed 1904 r. (na pocztówce z zapisem 1904 r. dobudowana bryła budynku zachodniego już istnieje). K. Stefański, a za nim A. Misztal, a także dokumentacja konserwatorska wskazuje natomiast 1898 r. jako datę rozbudowy dworca o trzeci człon, a drugi łączy czasowo z powstaniem pierwszego. K. Stefański, *Jak zbudowano przemysłową Łódź: architektura i urbanistyka miasta w latach 1821–1914*, Łódź 2001, s. 152; A. Misztal *Osobowe dworce kolejowe Łodzi – przeszłość i teraźniejszość*, „Sztuka Polski Środkowej – studia” V, Łódź 2011, s. 133; WUOZŁ, *Dworzec Łódź Fabryczna...*, p.12.

**74** K. Stefański pisze, iż był to budynek z poczekalnią, biurami i mieszkaniami służbowymi. K. Stefański, *Jak zbudowano przemysłową Łódź...*, s. 152.

**75** Szerzej: A. Misztal, *Osobowe dworce...*, s. 129–139, 132–136.

**76** K. Kowalczyński, *Łódź, której nie ma...* s. 14.

**77** Elewacje „wywrócono na drugą stronę” i skierowano ku wnętrzu holu z kasami biletowymi, których oprawę stanowią.

**78** Linia długości 193,3 km budowana była odcinkami przez Towarzystwo Kolei Górnośląskiej (*Oberschlesische Eisenbahn Gesellschaft*, OSE) od strony Wrocławia od 1841 do 1846 r. (1841 r. – wmurowanie kamienia węgielnego pod budowę dworca we Wrocławiu, 1842 r. – oddanie pierwszego odcinka Wrocław – Oława, 1843 r. – przedłużenie do Opola, 1845 r. – do Gliwic). Inne połączenie Tarnowskich Gór z linią OSE było w Chebziu. M. Jerczyński, S. Koziarski, *150 lat kolei na Śląsku*, Opole–Wrocław 1992, s. 24, J. Moszny, *Miasto pod panowaniem Pruskim i w obrębie II Rzeszy Niemieckiej (1763–1918)*. *Życie gospodarcze*, [w:] *Historia Tarnowskich Gór*,

góskiej (*Oppeln-Tarnowitzer Eisenbahn Gesellschaft*, OTE). Podobnie jak w Łodzi Fabrycznej pierwsza stacja tarnogórska otwarta w 1857 r. funkcjonowała w nieco innym miejscu. Obecna lokalizacja jest konsekwencją przystosowania jej do roli stacji rozrządowej dla górnośląskich kopalń. Państwowa pruska administracja kolejowa (po upaństwowieniu towarzystw kolejowych, *Königlich Preußische Staatseisenbahnen*), w latach 1884–1888 zbudowała tu nowy dworzec w stylu neorenesansowym, według projektu wrocławskiego architekta Roberta Hönscha<sup>79</sup>. Dwukondygnacyjny budynek o jedenastoosiowej fasadzie, z łukowo zwieńczonymi otworami przyziemia, dekoracyjnymi opaskami i gzymсами nadokiennymi prostokątnych otworów piętra, wzbogacając wyraziste gzymсы (wieńczący i pośredni), oraz korynckie pilastry dynamizujące wyższą kondygnację. Całości dopełnia górująca nad środkowym ryzalitem pseudoattyka z tralkową balustradą i półokrągłym naczółkiem z zegarem i muszlowym zdobieniem. W środkowym trójosiowym ryzalicie dworca, nad gzymsem kordonowym, umieszczono trzy herby: Wrocławia – stolicy Śląska, z którą dzięki kolei połączono miasto, Prus – jako że tereny te należały wówczas do Królestwa Prus, oraz lokalne godło Tarnowskich Gór (il. 28). Dopiero kiedy po powstaniach śląskich i plebiscycie, miasto zostało przyłączone do Polski, miejsce pruskiego orła w środkowej tarczy zajęło godło Polski<sup>80</sup> (il. 29). W czasie II wojny światowej dworzec nie uległ poważniejszym zniszczeniom, jednakże w czasie okupacji niemieckiej miejsce polskiego orła zajął zegar (il. 30). Obecnie znów widnieje tam herb Polski<sup>81</sup>.

Wspominana linia Wrocław-Mysłowice, już w 1843 r., czyli prawie 15 lat przed otwarciem stacji w Tarnowskich Górach, dotarła do Opola, leżącego w owym czasie również w granicach Królestwa Prus. I tu miejsce pierwszej stacji uległo z czasem relokacji. Pod sam koniec XIX w. wybudowano nowy dworzec<sup>82</sup>. Kompleks dwu niezależnych budynków rozdzielonych pasmem torów przypisywany jest berlińskiemu architektowi Paulowi Thoemerowi (1851–1918).

---

red. J. Drabina, Tarnowskie Góry 2000, s. 198; *Polskie Koleje Państwowe 1918–1928...*, Warszawa 1929, s. 6.

<sup>79</sup> Gmach dworca oddano do użytku 10 października 1888 r. J. Moszny, *Miasto pod panowaniem pruskim...*, s. 202; Z. Krzykowska, *Zabytki architektury i sztuki*, [w:] tamże s. 333. W obu przytaczanych rozdziałach znajdziemy różne inicjały imienia architekta: B i R. Imię Robert podaje T. Liszaj, *Zabytkowe dworce w Polsce*, Bielsko Biała 2011, s. 93–96 oraz P. Nadolski, *Tarnowskie Góry na starych pocztówkach*, Radzionków 2009, s. 34.

<sup>80</sup> J. P., *Dworcowa Herby*, „Kronika Tarnogórska” 3, 1999. Warto podkreślić, że w okresie dwudziestolecia międzywojennego Tarnowskie Góry odgrywały szczególną rolę w kolejnictwie będącym na służbie krajowej gospodarki. To tu rozpoczynała swój bieg magistrala węglowa łącząca Śląsk z nowo powstałym polskim portem w Gdyni. W tym też okresie gospodarka miasta rozwijała się głównie w oparciu o transport kolejowy. PKP stało się podstawowym pracodawcą w mieście i okolicy, a kolejarze główną grupą zawodową. B. Cimała, *Tarnowskie Góry w okresie międzywojennym (1918–1939)*. *Życie gospodarcze*, [w:] *Historia Tarnowskich Gór...*, s. 386, J. Kowolik, L. Subocz, *Wczoraj, dziś i jutro węzła kolejowego Tarnowskie Góry*, „Eksploracja Kolei” 1989, nr 6, s. 116–117.

<sup>81</sup> M. Filak, *Kolej w historii Tarnowskich Gór w okresie XIX i XX wieku*, „Montes Tarnovicensis” 2008, nr 28; tenże, *Tarnogórski dworzec kolejowy*, „Montes Tarnovicensis” 2008, nr 33.

<sup>82</sup> Obiekt datowany jest na lata 1898–1900, ale jego fotografia widnieje już na karcie pocztowej z 1899 r. Można przyjąć, iż na przełomie wieków trwały jeszcze prace wykończeniowe.



Eklektyczny, ceglano-wapienny obiekt z piaskowcową dekoracją prezentuje stylistykę charakterystyczną dla neorenesansu niemieckiego z elementami neogotyku i secesji (il. 31). Dworzec posiada rozbudowaną, wykonaną w piaskowcu dekorację heraldyczną, zdobiącą szczyt hali głównej i fasadę holu wejściowego. Rozmieszczono na niej symetrycznie godło Śląska i miasta Opole<sup>83</sup> (il. 32). Na osi, poniżej ulokowanego w wystawce dachowej zegara, widnieje wykonana w brązie, wielkowiarmowa płaskorzeźba orła z okresu PRL. Dokumentacja ikonograficzna z początku XX w. (il. 33) ukazuje w tym polu największą jasną płycinę – najprawdopodobniej rzeźbioną w piaskowcu podobnie jak oba boczne herby, którą, podobnie jak w Tarnowskich Górach, wypełnia płaskorzeźba pruskiego orła królewskiego<sup>84</sup>. We wnętrzu obiektu drewniane, eklektyczno-secesyjne, płaskorzeźbione dekoracje heraldyczne krajów i dynastii niemieckich, ubogacają słupy przeszły holu z kasami.

Zbliżony pod względem stylistycznym, aczkolwiek bardziej rozbudowany, dworzec otrzymał z końcem XIX w. w Gdańsk. Budynek wzniesiono według projektu Alexandra Rüdella (1852–1920)<sup>85</sup> i wspomnianego już Paula Thoemera<sup>86</sup>, w estetyce charakterystycznej dla niemieckiego neorenesansu, który, uznawany przez krótki czas za styl narodowy zjednoczonego cesarstwa<sup>87</sup>, stał się niemal obowiązujący dla większości budowli wznoszonych w Gdańsku na przełomie XIX i XX w.<sup>88</sup> (il. 34). Zastosowana w elewacjach czerwona cegła kontrastująca

**83** Szerzej: Z. Bereszyński, *Architektura kolejowa w historii, krajobrazie i układzie przestrzennym Opola*, [w:] *Piękne, użyteczne, zbędne...*, s. 63–64.

**84** Miejscowe linie miały status pruskich kolei królewskich, więc mimo że materiał ilustracyjny nie pozwala na dokładne odczytanie kształtów szczegółów dekoracji, trudno przypuszczać, by był to niemiecki orzeł cesarski.

**85** Alexander Rüdell był autorem wielu projektów dworców kolei pruskich, spośród których największe podobieństwo do dworca gdańskiego możemy dostrzec w budynkach dworców w Essen i w Stralsund (mniej dekoracyjnym z dominacją motywów neogotyckich), w nieco odmiennych ze względu na kamienną okładzinę elewacji, ale bardzo zbliżonych formalnie obiektach w Krefeld i Worms, czy wprowadzającym więcej wątków secesyjnych Wiesbaden. Podobny dworzec, aczkolwiek różniący się detalem i formą rozczłonkowania, posiada francuskie miasto Colmar, które w czasie jego powstania, zgodnie z ustaleniami traktatu frankfurckiego (1871) po wojnie francusko-pruskiej było we władaniu Cesarstwa Niemieckiego. Budowa dworca miała miejsce w latach 1903–1906, pod nadzorem arch. Dietricha i Theodora Stoeckichta z inspiracji i z wykorzystaniem planów dworca gdańskiego; otwarcie nastąpiło 1 maja 1907 r. Wielkie podobieństwo do gdańskiego wykazują także dworce w Bad Homburg oraz Metz. Ciekawostką jest natomiast wzorowany na gdańskim dworcu pałac ślubów, powstały w 1984 r. w japońskiej miejscowości Imari.

**86** Architekci pracowali w Ministerstwie Robót Publicznych w Berlinie. Budowę kierował gdański architekt Georg Cuny, odpowiedzialny także za wykonanie rysunków roboczych. M. Michalczonek, J. Szczepański, *Dworzec Gdańsk Główny*, hasło w: *Encyklopedia Gdańska*, Gdańsk 2012. Paul Thoemer, poza omawianymi budynkami w Gdańsku i (prawdopodobnie) Opolu, zaprojektował także dworzec w Haale.

**87** W niemieckich budowlach publicznych neorenesans, który zastąpił oficjalny styl neogotycki, dość szybko został zdeprecjonowany i sprowadzony do stylu mieszczańskiego. M. Omilanowska, *Nacjonalizm a style narodowe w architekturze Europejskiej XIX i początku XX wieku*, [w:] *Nacjonalizm w sztuce i historii sztuki 1789–1950...*, s. 148, za: D. Dolgner, *Die nationale Variante der Neurenaissance in der deutschen Architektur des 19. Jahrhunderts*, „Wissenschaftliche Zeitschrift der Hochschule für Architektur und Bauwesen Weimar”, 1973, Heft 2, s. 155–166.

**88** M. Omilanowska, *Problematyka identyfikacji narodowej i regionalnej na przykładzie architektury Gdańska lat 1871–1914. Gdańska czy(li) niemiecka?*, [w:] *Mecenat artystyczny a oblicze miasta*, red. D. Nowacki, Kraków 2008, s. 175.



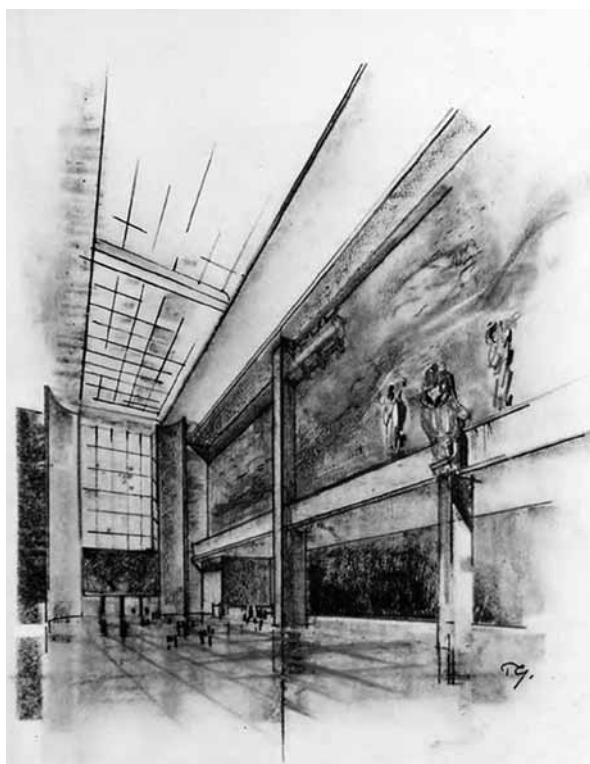
Il. 35. Dworzec Gdańsk Główny, wschodni szczyt hali, fot. autorka 2016 r.



Il. 36. Dworzec Gdynia Osobowa (1923–1926), pocztówka ze zbiorów Stacji Muzeum



Il. 37. Dworzec Morski w Gdyni (1933), lata trzydzieste XX w., ze zbiorów Stacji Muzeum



Il. 38. Budowa kolejowego dworca głównego w Warszawie, 1939 r. Perspektywa wnętrza hali odjazdowej w: *Dwudziestolecie Komunikacji w Polsce Odrodzonej*, Kraków 1939, kolorowa wkładka pomiędzy s. 160 i 161

z piaskowcem przywodzi na myśl, dominujący w gdańskiej architekturze na przełomie XVI i XVII w., niderlandzki manieryzm. Budowę obiektu rozpoczęto w 1896 r. W 1900 r. bryłę budynku dopełniła 48-metrowa wieża zegarowa z dekoracyjnym hełmem, przypominającym ten górujący na pobliskim kościele św. Katarzyny<sup>89</sup>, pełniąca jednocześnie funkcję wieży ciśnień<sup>90</sup>. Otwarcie gmachu nastąpiło 30 października 1900 r. Wśród detali wystroju fasady nie zabrakło elementów symboliki narodowej. Wschodni szczyt hali gdańskiego Dworca Głównego ozdobiono herbem Prus, który po przejęciu go przez PKP<sup>91</sup> ustąpił miejsca godłu Polski<sup>92</sup> (il. 35).

Przez wzgląd na niepewne stosunki z Wolnym Miastem Gdańskiem rząd Polski podjął decyzję o budowie portu w Gdyni. Uchodzące za największą inwestycję okresu międzywojennego nowe miasto portowe, wykształcone z niewielkiej osady rybackiej, stało się jednocześnie popularnym kurortem. Rozwijająca się Gdynia otrzymała dwa dworce kolejowe: osobowy oraz morski – związany z portem. Dworzec osobowy powstał w latach 1923–1926, jako jeden z najoryginalniejszych projektów Romualda Millera. Stanowił, jak o nim pisano, *połączenie motywów miejscowych gdańskich z motywami późnego polskiego renesansu i graniczącego z nim baroku*<sup>93</sup>. W górnej partii dominującego, a zarazem niosącego przebliski rodzącego się modernizmu, frontalnego szczytu, umieszczono wielkoformatową płaskorzeźbę, stanowiącą artystyczną interpretację polskiego orła (il. 36). Podobną dekorację zamieszczono na szczycie naprzeciwległym – od strony torów.

Jednocześnie, już w 1933 r., na doprowadzonej do portu linii kolejowej otworzono drugi w mieście, modernistyczny Dworzec Morski<sup>94</sup>. Na płaskich, nieco wyniesionych bocznych częściach symetrycznej, trójczłonowej fasady dworca, pociętej w części środkowej żelbetowymi lizenami, umieszczono dwie płaskorzeźby polskich orłów w koronie (il. 37). Ponad nimi ulokowano flagowe maszty. We wnętrzach dworca umieszczono ponadto dwie tablice pamiątkowe, poświęcone Józefowi Piłsudskiemu i Ignacemu Mościckiemu. Na przekrytym

<sup>89</sup> M. Michalczonek, J. Szczepański, *Dworzec Gdańsk Główny*.

<sup>90</sup> Ł.A. Madziar, *Przedwojenne koleje. Najpiękniejsze fotografie*, Warszawa 2011, s. 14.

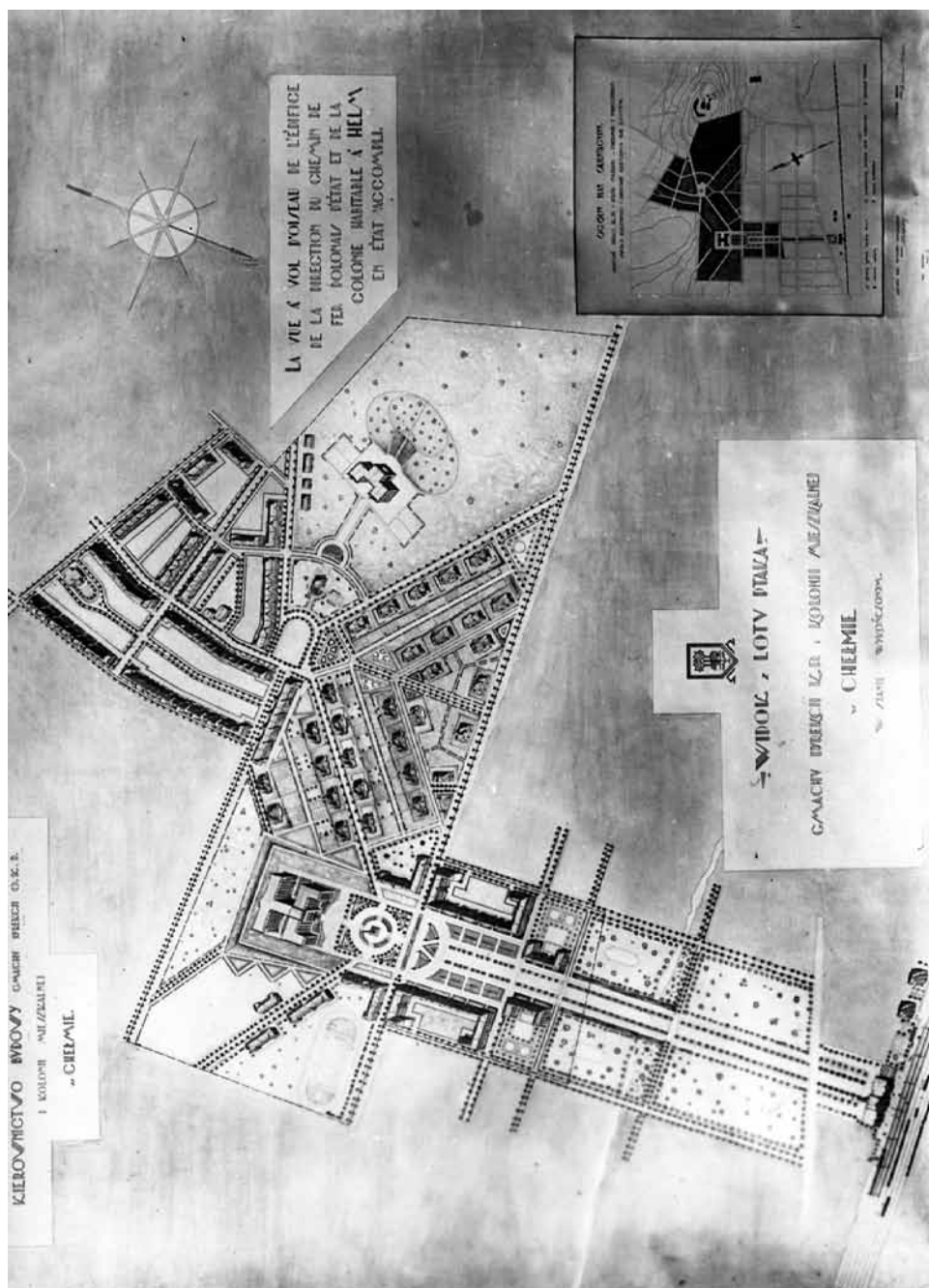
<sup>91</sup> Zgodnie z decyzją Międzysojuszniczej Komisji Podziału Mienia zarząd nad liniami kolejowymi i kompleksem dworcowym II Wolnego Miasta Gdańska (na który składały się budynek dworca oraz utworzonej 1 grudnia 1920 r. Dyrekcji Kolei Wolnego Miasta), przejęły polskie koleje państwowe. Na bazie istniejącej placówki utworzono Dyrekcję Kolei Państwowych w Gdańsku (1921–1929), noszącą w latach 1929–1933 nazwę Dyrekcja Okręgowa Kolei Państwowych Gdańsk. M. Michalczonek, W. Szymański, *Dyrekcja Kolei*, hasło w: *Encyklopedia Gdańska...*

<sup>92</sup> Początkowo w formie dekoracji tymczasowej.

<sup>93</sup> *Polskie Koleje Państwowe 1918–1928...*, s. 160; szerzej: A. Tejszerska, *Styl narodowy...*, s. 273–274.

<sup>94</sup> Projekt budynku opracowała spółka „Dyckerhoff & Widmann”. Uroczystość poświęcenia budynku odbyła się w grudniu 1933 r., M. Sołtysik, *Gdynia...*, s. 192, za: *Karta Ewidencyjna Dworca Morskiego*, oprac. E. Stieler, kwiecień 1988 r., archiwum Wojewódzkiego Urzędu Ochrony Zabytków w Gdańsku. Szerzej o projekcie inwestycji: R. Szajer, *Zamierzenia kolejowe w Gdyni w związku z budową portu i rozwojem miasta*, „Inżynier Kolejowy” 1928, nr 3, s. 78–80.





Il. 39. Chełm, Osiedle Dyrekcja (1930–1932)

żelbetową kopułą dziedzińcu, ustawiono popiersie Marszałka<sup>95</sup>. Położenie dworca przy granicy morskiej, nadawało mu szczególnego charakteru. Symbolizujące nasz kraj orły, tworzące zewnętrzną plastyczną dekorację gmachu, witały i żegnały podróżnych i emigrantów. Podczas okupacji godła i wszelkie polskie narodowe akcenty zamieszczone na terenie dworca zostały przez Niemców zniszczone. Także sam budynek uległ poważnym uszkodzeniom. Kolejne lata przyniosły zmiany technologii transportowych<sup>96</sup>. Wraz z ustaniem ruchu transatlantyckiego dworzec utracił swoją rolę. W ostatnich latach historyczny budynek dworca został wyremontowany i zaadaptowany do nowej, ale idealnie wpisującej się w kontekst miejsca funkcji – Muzeum Emigracji. Do pierwotnej formy przywrócono fasadę obiektu, na której znów, po przeszło 50 latach, zawisły kamienne płaskorzeźby polskich orłów w koronach.

Dekoracje plastyczne dworców, wiążące w symboliczny sposób kolej z państwem, nie ograniczały się jedynie do umieszczania w ich wystroju artystycznych interpretacji polskiego godła i pamiątkowych tablic. Najbardziej rozbudowany, na szeroką skalę zakrojony program artystyczny<sup>97</sup>, niemalże w całości dedykowany naszej Ojczyźnie posiadał projekt Dworca Głównego w Warszawie. Pierwsze plany budowy dworca węzłowego, rozwiązującego problem komunikacji pomiędzy pięcioma niezależnymi dworcami czołowymi: Wiedeńskim, Kaliskim, Kowelskim, Petersburskim i Brzeskim, snuto już pod koniec XIX w. W 1913 r. prof. Aleksander Wasiutyński (1859–1944) sporządził projekt przebudowy, w którego realizacji przeszkodził wybuch I wojny światowej<sup>98</sup>. Do planów budowy nowego węzła powrócono w początkach lat dwudziestych<sup>99</sup>. W 1921 r. Ministerstwo Kolei Żelaznych za pośrednictwem Koła Architektów ogłosiło pierwszy konkurs na opracowanie projektu centralnego dworca<sup>100</sup>. Problemy ekonomiczne spowodowały jednak odroczenie budowy o kolejne dziesięciolecie. Do realizacji projektu stworzenia przelotowego dworca węzłowego

---

**95** Dziedziniec wykorzystywano także w celach nie związanych z ruchem kolejowym – jako salę balową dla gdyńskich elit. Z kolei sala odpraw służyła imprezom masowym, takim jak mistrzostwa świata w boksie. A. Szczerski, *Modernizacje. Sztuka i architektura w nowych państwach Europy środkowo-wschodniej 1918–1939*, Łódź 2010, s. 210.

**96** W 1988 r. został wycofany ostatni kursujący polski transatlantyk.

**97** Na jego realizację przeznaczono ponad 10% kosztu całej inwestycji. S. Woźnicki, *Dekoracje monumentalne pawilonu polskiego na wystawie w Nowym Yorku i Dworca Głównego w Warszawie*, „Nike” 1939, z. 2, s. 166.

**98** J. Wołkanowski, *Projekt Dworca Głównego w Warszawie*, „Inżynier Kolejowy” 1931, nr 3, s. 73, 75.

**99** Po I wojnie światowej opis projektu przebudowy prof. Aleksander Wasiutyński zamieścił na łamach „Kurjera Warszawskiego” z 20–22 września 1921 r. (Patrz: „Inżynier Kolejowy” 1939, nr 7, s. 304). Ogólne plany rozwoju komunikacji stołecznego miasta wraz z przebudową węzła kolejowego w ramach projektu wielkiej Warszawy znajdziemy także w późniejszym artykule S. Różańskiego, *Komunikacja*, „Architektura i Budownictwo” 1928, nr 11, s. 421–424.

**100** J. Wołkanowski, *Projekt Dworca Głównego ...*, s. 73, 75. Konkurs ten wygrał Juliusz Nagórski, projektując neoklasycyzy budynek z dwoma pawilonami bocznymi. L. Piskowski, *Dworzec Główny w Warszawie*, „Spotkania z Zabytkami” 2009, nr 12, s. 40–41. Jednakże, jak stwierdza J. Wołkanowski *choć konkurs dał w wyniku szereg ciekawych rozwiązań, [...] żaden z [...] projektów nie nadawał się do wykonania bez wprowadzenia do niego zasadniczych zmian*. J. Wołkanowski, *Projekt Dworca Głównego...*, s. 75.

powrócono pod koniec lat dwudziestych. W połowie 1928 r. rozpisano kolejny konkurs architektoniczny, który rozstrzygnięto 22 lutego 1929 r.<sup>101</sup> Zmodyfikowany projekt zwycięski Czesława Przybylskiego (1880–1936) Ministerstwo Komunikacji zatwierdziło 4 lutego 1931 r.<sup>102</sup>, a prace budowlane rozpoczęto w 1933 r.<sup>103</sup> (il. 38).

Gdyby budowy dworca nie przerwała II wojna światowa<sup>104</sup>, zgodnie z wynikami rozpisanych od 1938 r. konkursów<sup>105</sup>, halę odjazdów zdobiłby, ustawiony na ceramicznym tle figuralnych symboli bogactw Polski, brązowy posąg Polonii<sup>106</sup> unoszącej orła, wykonany przez łódzkich rzeźbiarzy Elwirę i Jerzego Mazurczyków<sup>107</sup>. W hali przyjazdów znalazłyby się wapienne, alegoryczne płaskorzeźby ukazujące najważniejsze dziedziny pracy w Polsce<sup>108</sup>, w interpretacji Józefa Klukowskiego (1894–1944)<sup>109</sup> oraz płycina *Warszawa stolica Polski* dłuta tego samego artysty. Halę bankietową miał zdobić cykl obrazów związanych tematycznie z Centralnym Okręgiem Przemysłowym, namalowanych przez Rafała Malczewskiego<sup>110</sup> (1892–1965), halę wejściową herby polskich ziem

**101** *Protokół prac sądu konkursowego na projekt dworca głównego w Warszawie*, „Architektura i Budownictwo” 1929, nr 4, s. 121–122.

**102** C. Przybylski, *Dworzec Główny w Warszawie*, „Architektura i Budownictwo” 1931, nr 2, s. 47.

**103** D. Konstantynów, *Dekoracje Dworca Głównego w Warszawie. O sztuce monumentalnej końca lat trzydziestych XX wieku*, [w:] „Biuletyn Historii Sztuki” 2007, nr 1–2, s. 73. L. Piskowski, *Dworzec Główny w Warszawie...*, s. 40 jako datę rozpoczęcia prac podaje 1932 r.

**104** Zgodnie z planami, dworzec miał być oddany najpóźniej z początkiem 1940 r. Mimo że 6 czerwca 1939 r. na budowie wybuchł pożar, który zniszczył niemalże ukończoną halę odjazdów z częściowo zamontowaną dekoracją wnętrza (fragment mozaiki), nie powstrzymano dalszych prac. Przerwał je dopiero wybuch wojny i zniszczenia dokonane podczas wrześniowych bombardowań. Podczas wojny prowizorycznie odbudowany (1940) dworzec służył władzom okupacyjnym. Po upadku powstania w 1944 r. został wysadzony w powietrze. D. Konstantynów, *Dekoracje Dworca Głównego...*, s. 101–102 z przypisami; T. Dziegielewski, S. Jelnicki, *Parę słów o budowie dworca głównego*, (patrz: wstęp redakcji), „Architektura i Budownictwo” 1939, nr 3, s. 8–13.

**105** Były to konkursy: na opracowanie plastyczne centralnej części zachodniej ściany hali odjazdów z zastosowaniem mozaiki i płaskorzeźby, na kompozycje malarskie w poczekalni I i II klasy oraz barze, na projekt dwóch rzeźb na elewacji wschodniej dworca. T. Dziegielewski, S. Jelnicki, *Parę słów...*, s. 9, 10, 11. S. Woźnicki, *Dekoracje monumentalne...*, s. 166, 169.

**106** Zgodnie z wybranym przez sąd konkursowy projektem prof. Felicjana Szczęsnego Kowarskiego (1890–1948), artyście rzeźbiarza Józefa Klukowskiego (1894–1944) i artysty malarza Jana Sokołowskiego (1899–1982), którzy zamienili sugerowaną w warunkach konkursowych płaskorzeźbę na posąg. S. Woźnicki, *Dekoracje monumentalne...*, s. 167, 168. T. Dziegielewski, S. Jelnicki, *Parę słów...*, s. 11.

**107** S. Woźnicki, *Dekoracje monumentalne...*, s. 168, 169. T. Grygiel, *Elwira i Jerzy Mazurczykowie – rzeźba (katalog całokształtu dorobku artystów)*, Łódź 1981.

**108** Tj. rolnictwo, górnictwo, rybołówstwo, tkactwo, sztukę, budownictwo, wiedzę, oświatę i oczywiście kolejnictwo. S. Woźnicki, *Dekoracje monumentalne...*, s. 166.

**109** Część płaskorzeźb zamontowano jeszcze przed wybuchem pożaru w czerwcu 1939 r., T. Dziegielewski, S. Jelnicki, *Parę słów...*, s. 10.

**110** S. Woźnicki, *Dekoracje monumentalne...*, s. 166. Prace Malczewskiego stanowiły część cyklu zatytułowanego *Centralny Okrąg Przemysłowy – reportaż malarski 1938*, składającego się z ponad 40 prac olejnych i akwarelowych prezentowanych w grudniu 1938 r. w Instytucie Propagandy Sztuki w Warszawie w związku z dwudziestą rocznicą odzyskania niepodległości. Artystyczny poziom prac Malczewskiego nie uzyskał wysokich ocen. J. Hulewicz relacjonując wystawę pisał: *wielka sztuka stawia rzecz wielką na wielką miarę, mała sztuka (a cóż dopiero reportażowa!) zdolna zdyskredytować i największą rzecz*. J. Hulewicz, *Wystawa w IPS. Krańce zygzaków artystycznych*, „Kurier Poranny” 1938, nr 351, s. 8, za: I. Luba, *Duch romantyzmu...*, s. 207–208.

i województw, poczekalnię – sgraffito Edwarda Menteffela (1908–1940) *Miasta polskie*, stanowiące interpretację sugerowanego w warunkach konkursowych tematu *Szlak Wisły*<sup>111</sup>, a bar – sgraffito Adama Kossowskiego przedstawiające pełne zwierzyzny polskie bory<sup>112</sup>.

Dekoracja nawiązująca do szeroko pojętej polskiej państwowości przyjmowała różnorodne formy wyrazu. Poczekalnię III klasy proponowano np. wyłożyć płytkami ceramicznymi o motywach inspirowanych sztuką ludową<sup>113</sup>, wykonanymi według projektu Zygmunta Karolaka (1905–1999).

Na dworcu znalazłyby się aż trzy przedstawienia Marszałka Piłsudskiego: w sali recepcyjnej posąg dłuta Stanisława Ostrowskiego<sup>114</sup>, zaś w sali zjazdów portret malarski autorstwa Zygmunta Grabowskiego (1891/2–1939)<sup>115</sup> korespondujący z trójczęściowym witrażem zatytułowanym: *Hołd Armii dla wskrzesiciela Polski* Mieczysława Jurgielewicza<sup>116</sup>.

Projektowany wystrój był artystyczną odpowiedzią na, sformułowane w warunkach konkursowych, bardzo wymowne założenia tematyczne. Do hali odjazdów zaproponowano motyw: *Polska – matka swoim dzieciom* oraz *Przez zjednoczenie do potęgi Polski*, do poczekalni: *Szlak Wisły od źródeł do ujścia*, *Warszawa stolica państwa*, *Historia komunikacji w Polsce* i *Zajęcia ludu polskiego*<sup>117</sup>. Wystrój dworca miał stanowić dzieło obrazujące najwznieśliwsze dążenia współczesnego sobie pokolenia<sup>118</sup>, choć jego efekty formalne nie wszystkich zachwyciły. W zamieszczonej na łamach tygodnika „Kultura” recenzji czytamy, iż *plon konkursu nie jest budujący [... a] łatanie wszystkiego patetycznym gestem bardzo złe świadectwo wystawia projektodawcom*<sup>119</sup>. Bez względu jednak na ocenę wartości formalnych, gdyby w realizacji projektu Dworca Warszawa Główna nie przeszkodziła II wojna światowa byłby on z pewnością najczęściej odwiedzanym „muzeum narodowym”, przypominającym wszystkim podróżnym na terenie jakiego państwa przebywają. Charakter oprawy dworca świadczyć może jednocześnie, że kolej chciała reprezentować nie tylko swoją instytucję, ale cały kraj. Projektowany z rozmachem wystrój dworca plasował budynek w szeregu najważniejszych obiektów państwowych, dla których zaproponowano podobną dekorację z wykorzystaniem sztuki monumentalnej. Były to

**111** D. Konstantynów, *Dekoracje Dworca Głównego...*, s. 97.

**112** Tamże.

**113** Tamże, s. 88, S. Woźnicki, *Dekoracje monumentalne...*, s. 166.

**114** Zgodnie ze zwycięskim projektem proponowanym przez zespół prof. Felicjana Kowarskiego. D. Konstantynów, *Dekoracje Dworca Głównego...*, s. 88.

**115** S. Woźnicki, *Dekoracje monumentalne...*, s. 166.

**116** Tamże.

**117** D. Konstantynów, *Dekoracje Dworca Głównego...*, s. 94, 96.

**118** Tamże, s. 94. Za: *Reprezentacyjny Dworzec Główny w stolicy będzie ukończony w początkach 1940 r. Konkurs na monumentalną rzeźbę w centralnej hali odjazdowej*, „Gazeta Polska” 1939, nr 28, s. 6.

**119** *Projekt profesora Kowarskiego to piękna kolorystycznie mozaika w stylu jego plafonów w M.S.Z. rzeźby Klukowskiego są dołatanne, bez uzasadnienia tematycznego ani kompozycyjnego, też zresztą nie przedstawiając wielkich walorów formalnych. Przegląd kulturalny. Rzeźby na Dworcu Warszawskim*, „Kultura – tygodnik literacki, artystyczny i społeczny” 1939, nr 13, s. 6.



gmachy: Sejmu II Rzeczypospolitej, Ministerstwa Spraw Zagranicznych, Sejmu Śląskiego, Banku Gospodarstwa Krajowego w Warszawie i w Wilnie<sup>120</sup>.

Warto zauważyć, że bez względu na położenie polityczne, wszystkie przedstawione w opracowaniu, powstałe pod koniec XIX, bądź z początkiem XX w. budynki dworcowe łączy stylistyka neorenesansowa w różnych odśłonach – czy to renesansu włoskiego (jak w Tarnowskich Górach), czy północnego (jak w przypadku Łodzi Fabrycznej), bądź tzw. niemieckiego (w Gdańsku i Opolu). Także dworzec pasażerski w Gdyni, mimo widocznych oznak nadchodzącego modernizmu, posiada neorenesansowe konotacje.

Odmiennej, nie nawiązującej już do historyzmu, modernistyczną formę otrzymały natomiast reprezentatywne dla tematu obiekty powstałe w latach trzydziestych. Odmiernym, oryginalnym sposobem nawiązania w budownictwie kolejowym do motywów narodowych jest projekt urbanistyczny osiedla Dyrekcja w Chełmie oparty na planie przypominającym zarys polskiego godła. Inicjatywa budowy dzielnicy zrodziła się wraz z koncepcją przeniesienia radomskiej dyrekcji kolei do Chełma. Zmiany w administracji kolejowej ostatecznie zaniechano, ale osiedle częściowo powstało. Do wybuchu II wojny światowej, która przetrwała i tę zahamowaną wcześniej kryzysem inwestycję, wzniesiono zabudowania ulokowane w planie na części korpusu i lewego skrzydła orła<sup>121</sup> (il. 39).

Przegląd wybranych obiektów wskazuje jednoznacznie, iż nierozzerwalny związek kolei z państwem wielokrotnie znajdował wyraz w wystroju architektonicznym gmachów kolejowych. Choć dominacja tendencji przypada na czas dwudziestolecia międzywojennego, to, jak wskazują wcześniejsze przykłady pruskie i późniejsze doby PRL, zjawisko to występowało w znacznie szerszym kontekście czasowym i geopolitycznym. Sygnowanie obiektów publicznych formą i symboliką odwołującą się w bardzo bezpośredni sposób do treści państwowych i narodowych spotykało się także, zwłaszcza w drugiej dekadzie dwudziestolecia, z pewną krytyką. Władysław Schwarzenberg-Czerny określał je (podobnie jak formę pawilonu polskiego na wystawie paryskiej (1925), koncepcję pomnika „Zjednoczenia Ziemi Polskich” w Gdyni<sup>122</sup> i różnorodne przejawy stylu narodowego): *tatuowaniem, wyciskaniem piętna i ornamentowaniem*, do których zamiłowanie, jak twierdził, *minęło bezpowrotnie*<sup>123</sup>. Nie zmienia to faktu iż, wspomniane na początku pracy, rzeźbiarskie formy orłów w stylu art déco

<sup>120</sup> I. Luba, *Duch romantyzmu...*, s. 13.

<sup>121</sup> Szerzej: A. Tejszerska, *Nasz rodzimy ziemiański dwór. „Styl dworcowy” dawnej i dziś*, [w:] *Dwór. Ponowoczesne przygody idei i formy*, red. P. Cichoń, S. Latocha, Łódź 2016, s. 39 oraz B. Szmygin, M. Trochonowicz, *Osiedle „Dyrekcja” w Chełmie – ocena założenia po 80 latach od rozpoczęcia budowy*, *Budownictwo i Architektura* 2010, nr 6, s. 119–135; B. Litwin, *Rozwój przestrzeni miasta Chełma w okresie międzywojennym – historia powstania „Nowego Miasta”*, *„Roczniki Humanistyczne”* 2007, nr 4, s. 51–90.

<sup>122</sup> Konkurs na pomnik ogłoszono w połowie 1928 r. z okazji rocznicy odzyskania niepodległości, rozstrzygnięto w lutym 1931 r. *Konkurs na pomnik „Zjednoczenia Ziemi Polskich” w Gdyni, treść konkursu (wyciąg z programu i warunków konkursu)*, *„Architektura i Budownictwo”* 1931, nr 5–6, s. 195–220.

<sup>123</sup> Wł. Schwarzenberg-Czerny, *Czy potrzebne są pomniki propagandowe?*, *„Architektura i Budownictwo”* 1931, nr 4, s. 163.

znaczące elewacje najważniejszych instytucji państwowych pochodzą z późnych lat trzydziestych. Wraz z rozwojem ogólnościatowych tendencji modernistycznych, patriotyzm polegający na zaangażowaniu w budowę nowoczesnej Ojczyzny i zaspokojenie potrzeb społeczeństwa znajdował powoli nowy wymiar estetyczno-przestrzenny, którego przejawem była funkcjonalistyczna architektura. Jednakże o niegasnącej sile oddziaływania i znaczeniu w społecznej mentalności plastycznych interpretacji symboli narodowych dekorujących poszczególne obiekty świadczy zarówno fakt ich bezwzględного niszczenia w czasie okupacji, jak i późniejsze wieloletnie starania o ich odtworzenie i powrót na historyczne miejsce.

*Serdecznie dziękuję wszystkim Właścicielom kolekcji za udzielenie materiału ilustracyjnego. Szczególne wyrazy wdzięczności kieruję do Pana Artura Soszyńskiego za dodatkowe cenne uwagi merytoryczne.*

### Bibliografia

- WUOZ w Lublinie, *Karta Ewidencyjna obiektu: Dworzec PKP Lublin*, oprac. W. Koziejowski, wrzesień–listopad 1990. sygn. 44.
- WUOZ w Lublinie, *Karta Ewidencyjna Zespołu stacji Lublin*, oprac. W. Koziejowski, wrzesień–listopad 1990. sygn. 43.
- WUOZ w Łodzi, *Dworzec Łódź Fabryczna*, Karta Ewidencyjna, oprac. E. Szelągowska.
- WUOZ w Radomiu, *Budynek Dworca Kolejowego*, karta ewidencyjna obiektu, oprac. J. Maraśkiwicz, 2014, Sygn. 453/2014.
- Dwór. Ponowoczesne przygody idei i formy*, red. P. Cichoń i S. Latoch, Łódź 2016.
- Dwudziestolecie Komunikacji w Polsce Odrodzonej*, Kraków 1939.
- Dzięgielewski T., Jelnicki S., *Parę słów o budowie dworca głównego*, „Architektura i Budownictwo” 1939, nr 3.
- Encyklopedia Gdańska*, Gdańsk 2012.
- Feliński R., *Memoriał w sprawie bezplanowej odbudowy budowli publicznych*, „Czasopismo Techniczne” 1916, nr 3–4.
- Grygiel T., *Ehwira i Jerzy Mazurczykowie – rzeźba (katalog całokształtu dorobku artystów)*, Łódź 1981.
- Historia Tarnowskich Gór*, red. J. Drabina, Tarnowskie Góry 2000.
- Jastrzębski C., Otwinowski K., Otwinowska M., *Miejsca pamięci narodowej w Kielcach*, Kielce 2010.
- Jerczyński M., Koziarski S., *150 lat kolei na Śląsku*. Opole–Wrocław 1992.
- Kielce miasto legionów*, red. T. Kosiński, Kielce 2007.
- Konstantynów D., *Dekoracje Dworca Głównego w Warszawie. O sztuce monumentalnej końca lat trzydziestych XX wieku*, „Biuletyn Historii Sztuki” 2007, nr 1–2.
- Kowalczyński K., *Łódź, której nie ma*, Łódź 2015.
- Kowolik J., Subocz L., *Wczoraj, dziś i jutro węzła kolejowego Tarnowskie Góry*, „Eksploatacja Kolei” 1989, nr 6.
- Krüger A.W., *Rys historyczny przejęcia austriackich kolei państwowych w obrębie Dyrekcji kolei państwowych w Krakowie przez Władzę Polskie*, „Inżynier Kolejowy” 1928, nr 11.
- Litwin B., *Rozwój przestrzeni miasta Chełma w okresie międzywojennym – historia powstania „Nowego Miasta”*, „Roczniki Humanistyczne” 2007, nr 4.
- Luba I., *Duch romantyzmu i modernizacja. Sztuka oficjalna Drugiej Rzeczypospolitej*, Warszawa 2012.

Madziar Ł.A., *Przedwojenne koleje. Najpiękniejsze fotografie*, Warszawa 2011.

Mecenat artystyczny a oblicze miasta, red. D. Nowacki, Kraków 2008.

Miszke A., *Zagadnienie rozwoju linii komunikacyjnych w Polsce*, „Inżynier Kolejowy” 1939, nr 6.

Misztal A., *Osobowe dworce kolejowe Łodzi – przeszłość i teraźniejszość*, „Sztuka Polski Środkowej – studia” – V, Łódź 2011.

Myślińska A., *Rzeźby i pomniki w przestrzeni publicznej Kielc*, „Renowacje i Zabytki” 2012, nr 4.

*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.

Nadolski P., *Tarnowskie Góry na starych pocztówkach*, Radzionków 2009.

Niemojewski L., *Walka atletów i rewja ortów (z powodu konkursu na pomnik Niepodległości w Gdyni)*, „Kurier Poznański” 1931, nr 100.

Pazdur J., *Dzieje Kielc 1864–1939*, Wrocław 1971.

*Piękne, użyteczne, zbędne... Obiekty kolejowe w Polsce*, red. M. Kapias, D. Keller, Rybnik 2016.

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

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

*Protokół prac sądu konkursowego na projekt dworca głównego w Warszawie*, „Architektura i Budownictwo” 1929, nr 4.

Przybylski Cz., *Dworzec Główny w Warszawie*, „Architektura i Budownictwo” 1931, nr 2.

*Rok 1918 na Podlasiu*, red. A. Kołodziejczyk, K. Pindel, Siedlce 2001.

Różański St., *Komunikacja*, „Architektura i Budownictwo” 1928, nr 11.

Schwarzenberg-Czerny Wł., *Czy potrzebne są pomniki propagandowe?* „Architektura & Budownictwo” 1931, nr 4.

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

Stefański K., *Jak zbudowano przemysłową Łódź: architektura i urbanistyka miasta w latach 1821–1914*, Łódź 2001.

Stefański K., *Ludzie którzy zbudowali Łódź. Leksykon architektów i budowniczych miasta (do 1939 r.)*, Łódź 2009.

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

T. Z., *Przejęcie kolei przez Polskę w Dyrekcji Lwowskiej*, „Inżynier Kolejowy” 1928, nr 11.

W. S., *Nasze dworce*, „Inżynier Kolejowy” 1929, nr 4.

Wołkanowski J., *Architektura i Przemysł Budowlany na Wystawie*, „Inżynier Kolejowy” 1929, nr 7.

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

Wołkanowski J., *Projekt Dworca Głównego w Warszawie*, „Inżynier Kolejowy” 1931, nr 3.

Woźnicki S., *Dekoracje monumentalne pawilonu polskiego na wystawie w Nowym Yorku i Dworca Głównego w Warszawie*, „Nike” 1939, z. 2.

*Z dziejów Kielc w latach 1914–1918*, red. U. Oettingen, Kielce 2014.

#### Anna Tejszerska – National symbols in the architectural decoration of railway buildings in the interwar Poland.

The interwar period in Poland witnessed increased construction investments connected with the reconstruction of the country after the Great War and over a hundred year period of partitions. In particular, this reconstruction concerned strategic railway facilities. Enthusiasm for a long awaited independence and the possibility – forced by the necessity of restoration – to rearrange the homeland’s landscape full of occupant-built objects resulted in projects emphasizing their Polishness. The desire to underline the fact that the new objects are based on Polish traditions is reflected in the so called ‘national style’ of architecture visible in numerous railway stations of the 1920s. Public sentiments were expressed by an intensified use of national motives and other elements of decoration symbolizing Poland.

The main topic of the present article is artistic and architectural decoration of railway objects of 1920s ideologically referring to national symbols. The article offers a review of railway stations

that were built, rebuilt, or reconstructed after the World War I, and whose decorative elements reflect diverse interpretations of the national symbols. Moreover, in order to provide a broader background, several examples from earlier and subsequent periods are presented. As a result, the article forms a part of a wider discourse on the relations between art and the state, and art at the service of the state and society. Also, the article is a continuation of the last year's publication *Piękne, użyteczne, zbędne... obiekty kolejowe w Polsce* on the national style in the architecture of the 1920s railway stations.

**Sr. Dr. Dipl.-Ing. Arch. Anna Tejszerska – Nationale Symbolik in der Bahnarchitektur und ihrer Ausstattung der Zweiten Polnischen Republik. Architektonisch-künstlerische Ausdruckskanäle der staatlichen Eisenbahnghörigkeit**

Die Zwischenkriegszeit ist eine Periode, die sich durch die großen Bauinvestitionen nach dem Ersten Weltkrieg und der 100-jährigen Teilung Polens charakterisiert. Das trifft vor allem auf die Eisenbahn zu. Voller Enthusiasmus wurde nach dem „Großen Weltkrieg“ der Wiederaufbau im weitgehend zerstörten Vaterland vorangetrieben. Viele Bauwerke konnten nun, versehen mit einer neuen symbolischen Botschaft (nämlich der Zugehörigkeit zum neu gegründeten polnischen Staat), wiederaufgebaut werden.

Durch Verwendung eines „Nationalen Stiles“ in der Architektur sollte die polnische Identität zum Ausdruck gebracht werden. Das spiegelte sich besonders in den neuen Bahnhofsbauten der ersten Dekade (1918-1928) der Zwischenkriegszeit wieder. Passend zur Stimmung der Gesellschaft, wurden dafür neue nationale Symbole und andere Verzierungselemente in großem Maße verwendet, die auf unterschiedlicher Art und Weise den polnischen Staat symbolisieren sollten.

Der Beitrag analysiert die architektonisch-plastische Ausstattung vieler Eisenbahngebäude, mit ideologisch nationaler Symbolik, aus der Zwischenkriegszeit. Bei der Symbolik drückt der polnische Adler ganz besonders die Zugehörigkeit zum Staat aus. Als Beispiele dienen die Bahnhöfe, die nach dem Ersten Weltkrieg neu-, um- oder wiederaufgebaut wurden.

Dieser Artikel ist Teil einer größeren Debatte über die Kunst im Dienste des Staates und des Volkes sowie über die wechselseitigen Beziehungen zwischen Kunst und Staat. So ist der Text vor allem als Fortsetzung des Beitrages zum „Nationalen Stil“ in der Eisenbahnarchitektur zu verstehen, der vor einem Jahr in dem Band *Piękne, użyteczne, zbędne... obiekty kolejowe w Polsce* veröffentlicht wurde.

Słowa kluczowe: obiekty kolejowe, architektura dworców, dwudziestolecie międzywojenne, sztuka państwa, symbole narodowe

Keywords: railway facilities, railway station architecture, interwar period, pro-state art, national symbols

Stichworte: Eisenbahnobjekt, Eisenbahnarchitektur, Zwischenkriegszeit, Kunst im Dienst des Staates, nationalbezogene Symbolik

s. Anna Tejszerska urodzona w SJK, dr inż. arch., absolwentka wydziału Architektury Politechniki Śląskiej w Gliwicach, gdzie pracowała jako nauczyciel akademicki i obroniła interdyscyplinarną pracę doktorską z zakresu architektury, historii sztuki i geometrii. Obecnie jest adiunktem w Instytucie Architektury Krajobrazu Katolickiego Uniwersytetu Lubelskiego Jana Pawła II. Zasadniczymi polami badawczymi autorki są: architektura dwudziestolecia międzywojennego, ze szczególnym uwzględnieniem obiektów kolejowych i stylu narodowego; współczesna architektura sakralna oraz bieżące problemy urbanistyczne. Jest członkiem sieci naukowo-badawczej Quality in Architecture.



