

# Odbudowa dworców Kolei Warszawsko-Wiedeńskiej i linii Warszawsko-Kaliskiej po I wojnie światowej: Pruszków – Grodzisk Mazowiecki – Żyrardów – Radziwiłłów oraz Teresin/Szymanów

## Michał Dudkowski

architekt  
Politechnika Warszawska  
Wydział Architektury

**Słowa kluczowe:** Bronisław Brochwicz-Rogoyski, dworzec kolejowy, Gdynia, Grodzisk Mazowiecki, Modlin, Pruszków, Romuald Miller, styl dworcowy, styl narodowy, styl swojski, Szymanów, Teresin, Żyrardów

**Key words:** Bronisław Brochwicz-Rogoyski, railway station, Gdynia, Grodzisk Mazowiecki, Modlin, Pruszków, Romuald Miller, manor house style, national style, country style, Szymanów, Teresin, Żyrardów

**B**UDYNKI DWORCOWE O PIĘKNEJ SYLWECIE i detalu, których źródła tkwią w wieloletniej tradycji budownictwa polskiego, zajmują szczególne miejsce w naszym krajobrazie. Forma architektoniczna tych dworców jest ściśle związana z okresem odbudowy kraju po zniszczeniach I wojny światowej, a twórcze rozwiązania ówczesnych architektów, w które wpisane były formy swojskie, zwane obecnie narodowymi lub dworcowymi, wspierały odradzające się państwo polskie, wiązały się z poszukiwaniem korzeni własnej tożsamości i z likwidacją naleciałości kulturowej państw zaborczych (il. 1).

## Zawierucha wojenna

Funkcjonujące w okresie rozbiorów koleje zostały zniszczone w trakcie działań wojennych. Tuż po rozpoczęciu wojny, w sierpniu 1914 roku ziemie dawnego Królestwa Polskiego, a zatem i położone na jego obszarze linie kolejowe sukcesywnie zajmowane były przez wojska niemieckie. Wycofujące się wojsko rosyjskie niszczyło urządzenia kolejowe w celu utrudnienia



nieprzyjacielowi transportu. Następnie nastąpił odwrót wojsk niemieckich, podczas którego na terenach działań wojennych spalono niemal wszystkie budynki stacyjne i obiekty inżynieryjne. W 1915 roku władze rosyjskie zorganizowały ewakuację biur i personelu kolejowego w głąb Rosji. Wywieziono różne archiwa, w tym zawierające dokumentacje budowlane stacji i budynków kolejowych. W latach wojny okupacyjni zarządcy infrastruktury kolejowej wykonywali wyłącznie niezbędne prace zabezpieczające. W obiektach, które nie uległy zniszczeniu lub zostały prowizorycznie odbudowane umieszczono urzędy wojskowe i mieszkania.

1. Radziwiłłów, dworzec kolejowy, 2014. Fot. M. Dudkowski

1. Radziwiłłów, railway station, 2014. Photo by M. Dudkowski

## Zniszczenia

Po zakończeniu wojny stan obiektów kolejowych na terenie odradzającej się Polski był katastrofalny. Zniszczenia powstały głównie w części wschodniej i południowej kraju, tam gdzie fronty przesuwały się kilkakrotnie. W sumie na obszarze podległym powstającej Warszawskiej Dyrekcji Kolejowej zniszczono, poza liniami i mostami, 36 dworców murowanych, 23 dworce drewniane oraz szereg obiektów kolejowych o innych funkcjach (łącznie 47 obiektów, takich jak: wieże ciśnień, pompownie i „zabudowania” wodne, dwa murowane i cztery drewniane budynki administracyjne, 41 murowanych i 56 drewnianych budynków mieszkalnych oraz 33 murowane i 20 drewnianych domków dróżniczych i tzw. koszarek, a ponadto cztery budynki warsztatów i parowozowni, liczne zabudowania gospodarcze, magazynowe i wagowe oraz rampy)<sup>1</sup>. Koniec I wojny światowej to czas rozprzężenia wojsk państw zaborczych oraz bandyckich działań dywersyjnych i dewastacji ocalałego mienia.

Po okresie zaborów oraz zawieruchy wojennej nadszedł czas wolności i euforii. Niezwłocznie przystąpiono do odbudowy struktur państwowych kraju. Wraz z rozbijaniem oddziałów i posterunków okupacyjnych przejmowano urzędy i instytucje. Już 11 listopada 1918 roku przystąpiono do przejmowania zarządu kolei z rąk przestającej funkcjonować okupacyjnej dyrekcji niemieckiej.

## Droga Żelazna Warszawsko-Wiedeńska

Pod zarząd formującej się Warszawskiej Dyrekcji Kolejowej weszły linie dawnej Drogi Warszawsko-Wiedeńskiej wraz z sąsiadującymi odcinkami prywatnymi, natomiast po prawej stronie Wisły „linie okupacji niemieckiej na zachód od linii Grajewo – Białystok – Czeremcha – Brześć”<sup>2</sup>.

Dworce kolejowe będące przedmiotem niniejszego artykułu znajdowały się na stacjach dawnej Drogi Żelaznej Warszawsko-Wiedeńskiej (Pruszków, Grodzisk Mazowiecki, Żyrardów i Radziwiłłów) oraz linii Kaliskiej (Teresin/Szymanów) (il. 2).

Droga Żelazna Warszawsko-Wiedeńska to pierwsza linia kolejowa wybudowana na obszarze dawnego Królestwa Polskiego. Z jej budową związane są

nazwiska Henryka hr. Łubieńskiego, ziemianina, przemysłowca, wiceprezesa Banku Polskiego i inicjatora budowy linii kolejowej łączącej Warszawę z Zagłębiem Dąbrowskim (przyszłej „Wiedenki”), Piotra Steinkellera, kupca i przemysłowca, głównego organizatora przedsięwzięcia, oraz inżyniera Stanisława Wysockiego, autora projektu i budowniczego. Według jego planów wytyczono ostateczny przebieg trasy. Z Warszawy linia biegła przez Grodzisk, Rudę Guzowską (obecnie Żyrardów), Skierniewice, Rogów, Piotrków Trybunalski, Częstochowę, Zawiercie, do miejscowości Maczki, w pobliżu której umiejscowiono stację Granica. Stąd tor prowadził przez most graniczny na Białej Przemszy w kierunku Galicji. Budowę rozpoczęto w 1840 roku. Pierwszy odcinek, z Warszawy do Grodziska, uruchomiono w 1845 roku. Dnia 14 czerwca odbył się uroczysty przejazd pierwszego pociągu połączony z paradą udekorowanych parowozów. W wydarzeniu tym uczestniczyli przedstawiciele najwyższych władz państwowych. Całą linię otwarto w 1848 roku. Oprócz głównej trasy wybudowano również boczne odgałęzienia: pomiędzy Skierniewicami i Łowiczem oraz Żąbkowicami i Sosnowicami (obecnie Sosnowiec) przy granicy pruskiej.

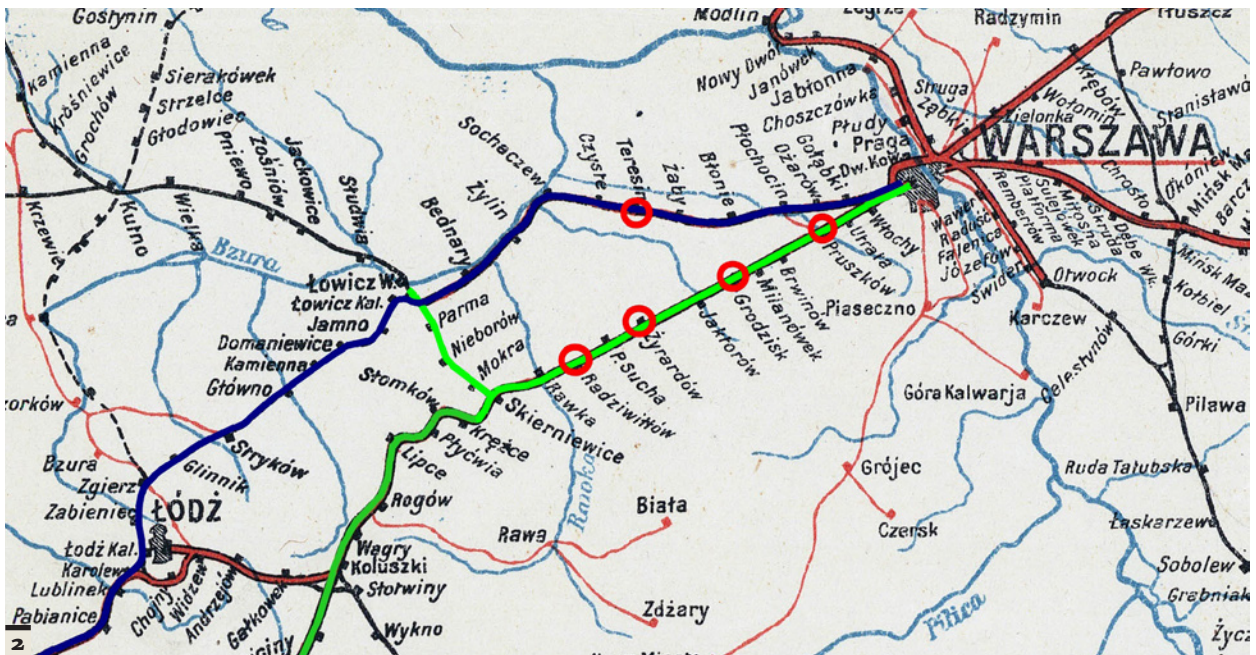
Przedsięwzięciem Towarzystwa Drogi Żelaznej Warszawsko-Wiedeńskiej była także budowa linii Warszawsko-Kaliskiej. Po uzyskaniu w 1900 roku koncesji wybudowano linię przebiegającą z Warszawy przez Błonie, Sochaczew, Zgierz, Łódź, Pabianice, Łask, Sieradz i Opatówek do Kalisza. W 1902 roku linię tę uruchomiono, a w 1906 roku otwarto odcinek z Kalisza do Skalmierzyc na granicy pruskiej.

Z powstaniem kolei na ziemiach polskich wiąże się nowy typ budynku w architekturze polskiej: dworzec kolejowy. Na wielkość i typ dworca wpływ miała ranga stacji, którą oznaczano w klasach. Do I klasy zaliczano duże stacje krańcowe i węzłowe, do II i III stacje średniej wielkości, z tym że na stacjach II klasy dokonywano zmiany parowozów. Klasa IV i V to

<sup>2</sup>. Położenie omawianych dworców oraz przebieg Drogi Żelaznej Warszawsko-Wiedeńskiej (kolor zielony) i linii Warszawsko-Kaliskiej (kolor niebieski). Oprac.

M. Dudkowski, z wykorzystaniem fragmentu *Specjalnej mapy kolejowej Polski*, Warszawa, ok. 1921

<sup>2</sup>. Location of the discussed railway stations and the route of the Warsaw-Vienna Railway (green colour) and the Warsaw-Kalisz line (blue colour). Worked out by M. Dudkowski, using a part of the map: *Specjalna mapa kolejowa Polski*, Warszawa, ca. 1921



stacje małe. Klasyfikacja tego typu obowiązywała na terenie imperium rosyjskiego od początku budowy linii kolejowych i znajdowała odzwierciedlenie w przepisach prawnych<sup>3</sup>.

Na ziemiach polskich powstawały zarówno budynki dworcowe o architekturze reprezentacyjnej, na przykład Dworzec Wiedeński w Warszawie, jak i powtarzalne typowe budynki ceglane, zbliżone w wyglądzie do budownictwa przemysłowego czy koszarowego<sup>4</sup>.

## Odbudowa dworców na obszarze Warszawskiej Dyrekcji Kolejowej

Celem utrzymania, eksploatacji istniejących i budowy nowych linii kolejowych w 1918 roku powołano w ramach struktury Warszawskiej Dyrekcji Kolejowej Wydział Drogowy. W początkowym okresie biuro Wydziału Drogowego składało się z siedmiu sekcji technicznych: bocznic, stacji, nawierzchni, obstalunków i dostaw, wodociągów i kanalizacji, architektury, mostów, oraz trzech sekcji uzupełniających: rysowni, kancelarii, rachuby. Całość podlegała naczelnikowi Działu Technicznego. Na czele stał dyrektor Wydziału, dwóch wicedyrektorów było odpowiedzialnych za utrzymanie i eksploatację linii, trzeci wicedyrektor zarządzał Działem Projektowania Nowych Linii, z którego w późniejszym czasie, po oddzieleniu od Wydziału Drogowego, utworzono Dyrekcję Budowy. W skład struktury Wydziału Drogowego wchodził również inżynier do szczególnych zleceń, podległy bezpośrednio dyrektorowi. Pod względem obszarowym Warszawska Dyrekcja Kolejowa składała się z ośmiu inspektoratów:

Częstochowa, Łódź, Skierniewice, Warszawa Główna, Praga, Warszawa Wschodnia, Małkinia i Siedlce, które były podzielone na tzw. dystanse. W kolejnych latach w strukturze Wydziału Drogowego przeprowadzono szereg zmian organizacyjnych<sup>5</sup>.

Po opuszczeniu w 1918 roku przez wojska niemieckie terytorium odradzającego się kraju niezwłocznie przystąpiono do uruchomienia kolei. Ze względu na akcję odbudowy konieczne było natychmiastowe zorganizowanie komunikacji, transportu towarowego, dostaw materiałów i ruchu pasażerskiego. W początkowym okresie z kolei intensywnie korzystało również wojsko. Równoległe z uruchamianiem trakcji torowej przystąpiono do budowy tymczasowych dworców barakowych w celu zapewnienia schronienia pasażerom. Następnie rozpoczęto odbudowę dworców kolejowych. Po I wojnie światowej było to w Polsce pierwsze przedsięwzięcie budowlane realizowane w tak dużym zakresie. W roku 1919, ze względu na niedawne działania wojenne, organizowanie budowy było wyjątkowo trudne. Brakowało drewna budowlanego, nie produkowano cegieł. Wzrastały ceny robocizny. Dzięki porozumieniu z kierownictwem Stowarzyszenia Przemysłowców Budowlanych w Warszawie udało się zorganizować budowę dworców w oparciu o stowarzyszone w nim firmy budowlane.

Proces odbudowy toczył się mimo wciąż nieukończonego procesu ustalania granic kraju. W 1920 roku rozegrała się wojna polsko-bolszewicka, ponownie dezorganizując państwo.

Prace projektowe związane z odbudową omawianych tu obiektów kolejowych były wykonywane



w sekcji architektonicznej Warszawskiej Dyrekcji Kolejowej. Jej działalność była ściśle powiązana z realizacją projektowanych obiektów. Sekcja pełniła też funkcję administracji budowlanej przy zatwierdzaniu mniejszych projektów. Kierował nią doświadczony architekt, autor m.in. gmachów Politechniki Warszawskiej (wraz ze Stefanem Szyllerem), Bronisław Brochwicz-Rogoyski, a zastępcami jego byli Romuald Miller i Józef Wołkanowski. Romuald Miller to wówczas już architekt z doświadczeniem zawodowym, bowiem w okresie poprzedzającym I wojnę światową pełnił funkcje w administracji budowlanej miasta Łodzi, a także Guberni Piotrkowskiej. Na przełomie lat 1918-1919 pracował w zespole Kazimierza Tołłoczki przy adaptacji gmachu Aleksandryjsko-Maryjskiego Instytutu Wychowania Panien (dawnego Instytutu Szlacheckiego) na tymczasową siedzibę Sejmu. Prace

te odbywały się w sposób ekspresowy, roboty wykonano w ciągu 50 dni, tak że uroczyste posiedzenie Sejmu marszałek Józef Piłsudski otworzył już 10 lutego 1919 roku. Romuald Miller we wcześniejszych latach był również aktywnym politykiem, członkiem PPS oraz działaczem Koła Architektów w Warszawie. Drugi zastępca, Józef Wołkanowski, absolwent Wydziału Architektury Politechniki Ryskiej, w następnych latach pełnił będzie szereg funkcji na kierowniczych stanowiskach w strukturach kolejowych<sup>6</sup>. W sekcji architektonicznej Warszawskiej Dyrekcji Kolejowej znaleźli też zatrudnienie architekci: Emilia Hiżowa, późniejsza wieloletnia współpracownica Millera w jego prywatnej pracowni, oraz Władysław Kwapiszewski<sup>7</sup>.

Zorganizowana przez Rogoyskiego i Millera w ramach sekcji architektonicznej pracownia projektowa

stała przed licznymi problemami związanymi z odbudową dworców, takimi na przykład jak brak archiwalnych dokumentacji poprzednich budynków kolejowych, a jednocześnie, z powodu powojennego zubożenia kraju, konieczność wykorzystania ocalałych murów. Dlatego też w pierwszym rządzie należało wykonać szczegółowe pomiary ocalałych części zrujnowanych budynków.

Przy odbudowie budynków dworcowych postępowano w dwojaki sposób: odtwarzano ich wcześniejszą formę architektoniczną z ewentualnymi przekształceniami funkcjonalnymi (np. dworzec w Skierniewicach autorstwa Jana Heuricha ojca czy dworzec w Zawierciu zaprojektowany przez Czesława Domaniewskiego) bądź też wykonywano projekty zupełnie nowych budynków, ewentualnie z wykorzystaniem zachowanych murów. W tym drugim przypadku odbudowę realizowano w tzw. stylu swojskim. Wykonując projekty obiektów kolejowych, zamierzano „nadać estetyczny i jednocześnie swojski wygląd i należyte otoczenie, a to tem bardziej, że budynki te były wznoszone w różnych miejscach kraju na długości 2,000 km linii kolejowych i że miały być widocznym znakiem ducha polskiego dla wszystkich przejeżdżających cudzoziemców i rodaków, a tym ostatnim w niejednym wypadku mogły posłużyć za wzory do naśladowania przy budowie domów”<sup>8</sup> (il. 3).

Już w marcu 1920 roku prasa donosiła o pierwszych zakończonych inwestycjach. Między innymi wzniesiono 10 wież ciśnieni. Dworce w Skierniewicach, Zawierciu i Falenicy zostały wiernie odbudowane, jedynie w Zawierciu wprowadzono nieduże zmiany w wewnętrznym układzie budynku. „Mały dworzec nowy” został wybudowany w Radziwiłłowie, a w Chotyłowie, Żyrardowie, Zieleńcu i Grodzisku dworce „odbudowano na dawnych murach”. Autorem większości projektów był Romuald Miller<sup>9</sup> (il. 4).

Sprawom odbudowy dworców kolejowych poświęcano spotkania Koła Architektów. Jedno z nich miało miejsce 21 stycznia 1920 roku. W spotkaniu tym brali udział, oprócz autorów prezentowanych projektów, tak wybitni architekci jak Marian Lalewicz, autor wielu monumentalnych gmachów, Tadeusz Zieliński, Witold Matuszewski, Konstanty Jakimowicz,



również autor projektów dworców kolejowych<sup>10</sup>, czy też Aleksander Wasiutyński – profesor Katedry Dróg Żelaznych Wydziału Inżynierii Budowlanej Politechniki Warszawskiej i przewodniczący Komisji do spraw przebudowy i modernizacji warszawskiego węzła kolejowego<sup>11</sup>.

O postępie prac donoszono sukcesywnie w prasie fachowej. Na przełomie lat 1921-1922 ukończono roboty budowlane przy 12 dworcach na stacjach: Pruszków, Żyrardów, Grodzisk, Radziwiłłów, Skierniewice, Tere-



5

sin, Modlin, Zieloniec, Urle, Biała, Chotyłów i Terespol<sup>12</sup>. W kwietniu 1922 roku podano do wiadomości, że „wznowiono” 50 procent dworców, a pozostałe będą odbudowane do roku 1923<sup>13</sup> (il. 5, 6).

Kierownik sekcji architektonicznej, Bronisław Brochwicz-Rogoyski, zmarł 17 marca 1921 roku. Jego następcą został architekt Romuald Miller, który funkcję kierownika sekcji pełnił do roku 1924. W ciągu pierwszych 10 lat funkcjonowania sekcji opracowano 580 projektów, według których zrealizowano 25 dworców kolejowych, m.in. na stacjach w Pruszkowie, Grodzisku Mazowieckim, Żyrardowie, Radziwiłłowie,

Teresinie/Szymanowie, Skierniewicach, Piotrkowie, Zawierciu, Myszkowie, Łukowie, Białej Podlaskiej, Terespolu, Modlinie i Warszawie (Warszawa Wschodnia, Warszawa Wileńska).

W grupie pierwszych odbudowanych obiektów kolejowych znalazły się dworce w Pruszkowie, Grodzisku Mazowieckim i Żyrardowie. Na każdej z tych stacji istniał przed I wojną światową budynek zrealizowany na przełomie lat 70. i 80. XIX wieku przez dyrekcję Drogi Żelaznej Warszawsko-Wiedeńskiej.



6

Podobnie jak na wielu innych stacjach tej linii, były to typowe budynki, wybudowane w oparciu o kilka rodzajów powtarzalnych planów, o bardzo zbliżonym wyglądzie, wynikającym głównie ze stosowania nietynkowanej cegły na elewacjach, w tzw. stylu ceglany. Forma tych dworców po odbudowie w latach 20. była z jednej strony wynikiem obowiązującego w sekcji architektonicznej zalecenia stosowania stylu swojskiego, z drugiej zaś „polonizowanie” ich architektury wynikało, jak się wydaje, z polityczno-patriotycznego obowiązku, osobiście odczuwanego przez architektów w czasach budowania zrębów odradzającego się kraju.

Omawiane tu dworce, oprócz tzw. swojskiego stylu, cechuje przede wszystkim symetryczna kompozycja bryły i planu oraz układ pomieszczeń skupiony wokół umieszczonej centralnie, przelotowej tzw. hali ogólnej. Pod względem wielkości można wyróżnić dwa zasadnicze typy budynków dworcowych: większy, z rozbudowanymi funkcjami obsługi pasażerów, do którego zaliczają się dworce w Grodzisku Mazowieckim i w Żyrardowie, oraz typ mniejszy, w Pruszkowie i Radziwiłłowie. Różne wielkości dworców wynikały z ich dostosowania do planowanej przepustowości stacji, czego konsekwencją była rozbudowa bądź upraszczanie stosowanych rozwiązań planistycznych,

3. Żyrardów, dworzec kolejowy, reprodukcja z: „Przegląd Techniczny” 1921, nr 50

3. Żyrardów, railway station, reproduction from: “Przegląd Techniczny” 1921, no. 50

4. Romuald Miller, ok. 1915-1918. Fot. ze zbiorów rodzinnych

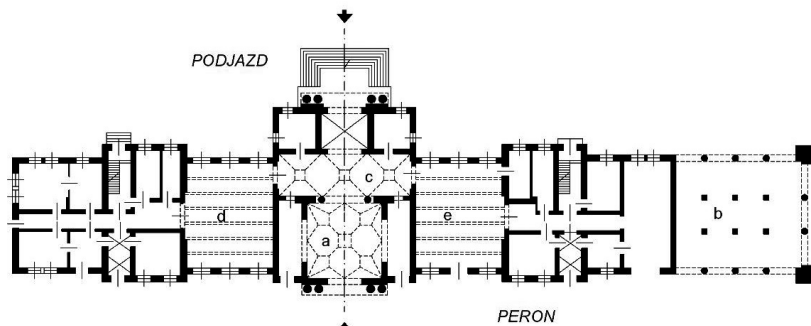
4. Romuald Miller, ca. 1915-1918. Photo from the family collection

5. Grodzisk Mazowiecki, dworzec kolejowy, reprodukcja z: „Inżynier Kolejowy” 1926, nr 1

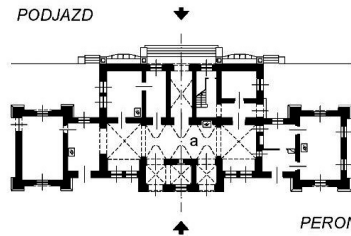
5. Grodzisk Mazowiecki, railway station, reproduction from: “Inżynier Kolejowy” 1926, no. 1

6. Radziwiłłów, dworzec kolejowy, reprodukcja z: „Przegląd Techniczny” 1922, nr 27-28

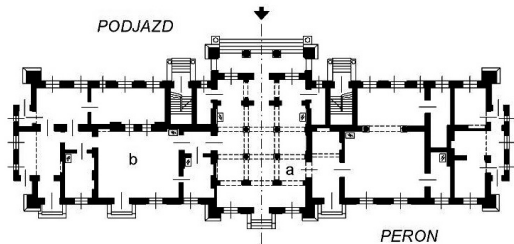
6. Radziwiłłów, railway station, reproduction from: “Przegląd Techniczny” 1922, no. 27-28



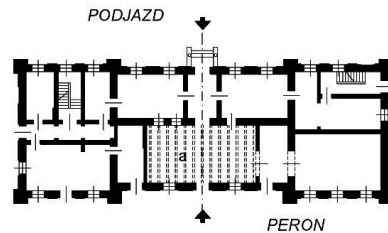
Rzut parteru dworca kolejowego w Grodzisku Mazowieckim  
a.hala ogólna, b.poczekalnia letnia, c.hol,  
d.hala operacyjna (kasowa), e.restauracja



Rzut parteru dworca kolejowego w Radziwiłłowie  
a.poczekalnia i hala operacyjna (kasowa)



Rzut parteru dworca kolejowego w Żyrardowie  
a.hala ogólna, b.hala operacyjna (kasowa)



Rzut parteru dworca w Pruszkowie; a.poczekalnia i hala operacyjna (kasowa)

7

na przykład poprzez łączenie hali ogólnej z poczekalnią (Radziwiłłów, Pruszków). Ponadto analiza planów dworców (il. 7) pozwala na stwierdzenie, że dla projektantów funkcjonalność budynku przypuszczalnie była mniej istotna niż jego kompozycja i architektura. To podejście nie odbiega od wcześniejszej praktyki budowania dworców w XIX i na przełomie XIX i XX wieku. Ponieważ było to pierwsze miejsce, z którym miał bezpośredni kontakt podróżny przybywający do miasta, to w przypadku ważniejszych miejscowości budynek dworca pełnił funkcje reprezentacyjne. Takie potraktowanie dworca wymagało odpowiedniej oprawy architektonicznej. Powstawały budowle o wyglądzie pałaców, symetrycznej kompozycji bryły, często monumentalne. Pierwsze tego typu dworce powstały wraz z budową Drogi Żelaznej Warszawsko-Wiedeńskiej. Najważniejszy z nich, Dworzec Wiedeński w Warszawie autorstwa Henryka Marconiego, stał u zbiegu ulicy Marszałkowskiej i Alej Jerozolimskich. Jego symetryczna kompozycja niewątpliwie inspirowała architektów pracujących nad odbudową dworców na tej linii kolejowej.

Inne podejście do projektowania tego typu budynków widoczne jest w nieco późniejszym okresie. Podczas budowy linii węglowej Śląsk – Gdynia opracowano nowe, typowe, powtarzalne projekty, których rozplanowanie umożliwiała łatwą zmianę użytkowania pomieszczeń dworca. Zarzucono wówczas zupełnie symetrię na rzecz rozwiązań funkcjonalnych<sup>14</sup>.

## Dworzec kolejowy w Grodzisku Mazowieckim

Dworzec w Grodzisku Mazowieckim jest największym dworcem na dawnej Drodze Żelaznej Warszawsko-Wiedeńskiej spośród dworców odbudowanych po I wojnie światowej w stylu swojskim.

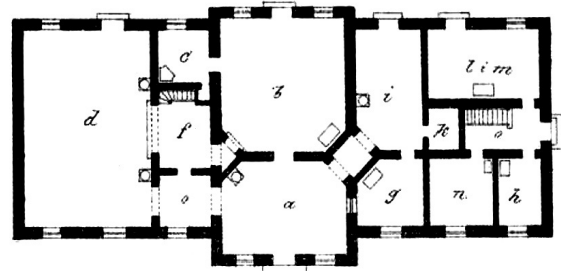
Stary budynek dworca, wybudowany na przełomie lat 70. i 80. XIX wieku, o architekturze typowej dla ceglanych dworców na dawnej Drodze Żelaznej Warszawsko-Wiedeńskiej, został zniszczony podczas I wojny światowej (il. 8). Autor artykułu *Porównawczy przegląd budowli kolejowych*, zamieszczonego w „Przeglądzie Technicznym” z 1882 roku, Z. Kiślański, opisując ten kilka lat wcześniej wybudowany dworzec, prezentuje na załączonej tablicy plan i widok elewacji parterowego budynku na planie prostokąta z wyraźnie zaakcentowanym, centralnie usytuowanym



dwukondygnacyjnym ryzalitem. Taki kształt architektoniczny nie znajduje jednak odzwierciedlenia na fotografiach, na których widoczne są dwa ryzality, w tym jeden na szczycie budynku. Dopiero uważna analiza obiektu pozwala stwierdzić, że niezgodność ta jest tylko częściowa, faktycznie jest to ten właśnie budynek powiększony o dobudowany do jednego ze skrzydeł dodatkowy ryzalit. Okazuje się zatem, że typowe, prezentowane we wspomnianym wyżej artykule plany budynków były modyfikowane w zależności od potrzeb danej lokalizacji (il. 9, 10).

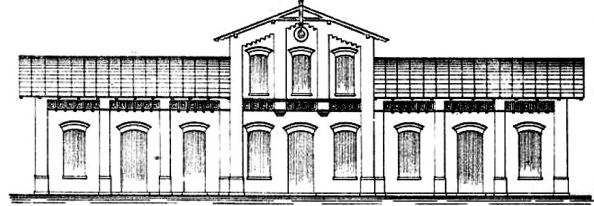
Zniszczony podczas I wojny światowej budynek dworcowy w Grodzisku odbudowano w latach 1920-1922 z wykorzystaniem relikwów dawnych murów. Przewidywalnie zrujnowany dworzec rozbudowano w kierunkach wschodnim i zachodnim, dobudowując symetryczne części skrzydeł oraz poczekalnię letnią. Stary środkowy ryzalit zapewne został powiększony w celu stworzenia z niego monumentalnej, centralnej części wejściowej budynku. Powstał w ten sposób obiekt dwudziestojednoosiowy o symetrycznej, rozczłonkowanej bryle, z trzema dwukondygnacyjnymi ryzalitami, założony na planie wydłużonego prostokąta (il. 11). Podobnie jak inne odbudowywane dworce na tej linii kolejowej, dworzec w Grodzisku reprezentuje typ dworca, w którym ruch pasażerów z miasta na peron przebiegał poprzez reprezentacyjny hol główny, do którego z obu stron przylegały powiązane z nim funkcjonalnie pomieszczenia. Po stronie wschodniej znajdował się hol kasowy i biura kolejowe, a po stronie

Fig. 4. Plan dworca klasy III 2'



9

Fig. 7. Elewacja do Planu Fig. 4.



10

zachodniej restauracja i letnia poczekalnia. Na wyższych kondygnacjach zlokalizowane były mieszkania dla pracowników kolejowych.

Przeście z holu do „hali ogólnej”, znajdującej się bliżej peronów, na głównej osi budynku, przebiega pomiędzy dwiema szeroko rozstawionymi kolumnami tokańskimi podtrzymującymi rozciągnięty architrav/nadproże. Podobne rozwiązanie, choć w większej skali, zostało zastosowane również we wnętrzu dworca w Gdyni.

Całość budynku dworcowego była przekryta stromymi dachami pokrytymi dachówką karpiońską w koronkę. W partiach parterowych pomiędzy ryzalitami wykonano dachy mansardowe. Środkowy ryzalit został dodatkowo zaakcentowany wieżyczką-sygnaturką umieszczoną na osi budynku oraz portykiem kolumnowym w wielkim porządku jońskim. Dzięki temu budynek nabrał formy wręcz urzędowego gmachu. A zatem oprócz gamy standardowych elementów wykorzystywanych w budynkach w stylu swojskim, jak oszkarpowania, pękate kolumny, arkady, drewniane wykończenia szczyków w dachach oraz na lukarnach – facjatkach, zostały zastosowane również klasyczne motywy architektoniczne, jak choćby wyżej wymieniony portyk wejściowy z adekwatną stylowo formą tympanonu i z nazwą stacji umieszczoną na belce fryzu (il. 12, 13). Wyszukane sklepienia kryształowe w poczekalni i holu oraz belkowania stropu w holu kasowym i sali restauracyjnej nadają dworcowi w Grodzisku Mazowieckim splendoru i świadczą o zamierzonej wysokiej randze stacji kolejowej.

7. Zestawienie porównawcze planów dworców kolejowych w Grodzisku Mazowieckim, Radziwiłowie, Pruszkowie i Żyrardowie. Oprac. M. Dudkowski

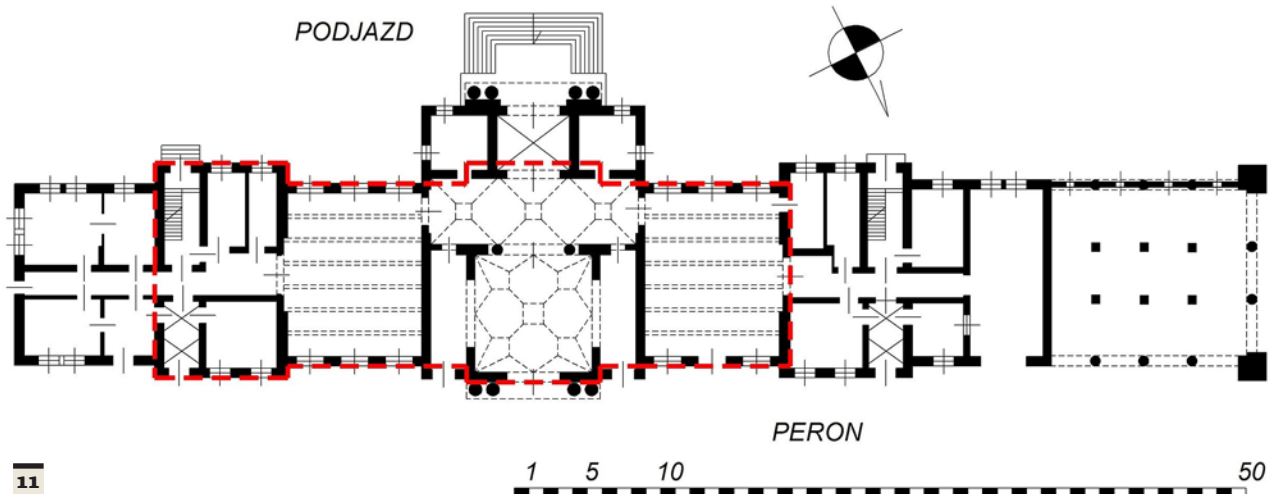
7. Comparative juxtaposition of the plans of the railway stations in Grodzisk Mazowiecki, Radziwiłów, Pruszków and Żyrardów. Worked out by M. Dudkowski

8. Grodzisk Mazowiecki, dworzec kolejowy zniszczony podczas I wojny światowej, widok od strony peronu. Kartka pocztowa, fot. G. Hoffmann, europeana1914-18.eu [data dostępu: 02.03.2015]

8. Grodzisk Mazowiecki, railway station after destructions of World War I, view from the side of the platform. Postcard, photo by G. Hoffmann, europeana1914-18.eu [date of access: 02.03.2015]

9. 10. Plan i widok elewacji dworca klasy III, rys. G. Sommer, ilustracja do artykułu Z. Kiślańskiego *Porównawczy przegląd budowli kolejowych*, „Przegląd Techniczny” 1882. Biblioteka Publiczna m.st. Warszawy

9. 10. Plan and view of the elevation of a class III railway station, drawing by G. Sommer, illustration for the article of Z. Kiślański *Porównawczy przegląd budowli kolejowych*, „Przegląd Techniczny” 1882. Public Library of the Capital City of Warsaw



11



12



13

Wiele rozwiązań zastosowanych w Grodzisku Mazowieckim możemy napotkać w budynku dworca kolejowego w Gdyni, zrealizowanym w latach 1923-1926 w oparciu o wyłoniony w konkursie projekt autorstwa Romualda Millera (il. 14). Projekt dworca w Gdyni powstawał niewiele później od projektów opisywanych tu dworców. Do cech wspólnych dworców w Grodzisku Mazowieckim i w Gdyni, poza już wyżej wspomnianym rozwiązaniem przejścia z hali do „hali ogólnej” w formie flankowanego kolumnami szerokiego otworu, niewątpliwie należą również wyodrębnione w bryle dwukondygnacyjne ryzality przekryte stromymi dwuspadowymi dachami oraz „krużganki” z pękatymi kolumnami, w Gdyni zastosowane w rejonie tarasu przy letniej restauracji, a w Grodzisku Mazowieckim użyte do podtrzymania przekrycia poczekalni letniej.

W przypadku dworca w Grodzisku Mazowieckim szczególnie widoczny jest charakterystyczny sposób zestawienia/łączenia detali i elementów wystroju zaczerpniętych z różnych nurtów ówczesnej architektury, tj. z architektury wczesnomodernistycznej (np. płaskie nadproża, belki, kubiczne i proste fryzy

pod okapami, uproszczone, „klockowe” tympanony ryzalitów), z tzw. swojskiej/dworkowej (oszkarpowania, pękate kolumny, arkady, drewniane wykończenie szczytów i lukarn) oraz z architektury historycznej (kolumny portyku w wielkim porządku, wywodzące się z gotyku sklepienia kryształowe).

Operowanie formami historycznymi, które łączą się w budynku dworca w Grodzisku z dekoracją stylu swojskiego i elementami wczesnomodernistycznymi

**11.** Grodzisk Mazowiecki, plan dworca kolejowego. Czerwoną przerywaną linią oznaczono prawdopodobną lokalizację budynku dworca zniszczonego podczas I wojny światowej, którego mury wykorzystano do budowy nowego budynku dworca. Oprac. własne M. Dudkowski

**11.** Grodzisk Mazowiecki, plan of the railway station. The red dash line marks the probable location of the railway station building, destroyed during World War I. Its walls were used to erect the new railway station building. Worked out by M. Dudkowski

**12.** Grodzisk Mazowiecki, dworzec kolejowy, widok od strony peronu, 2008. Fot. M. Dudkowski

**12.** Grodzisk Mazowiecki, the railway station, view from the side of the platform, 2008. Photo by M. Dudkowski

**13.** Grodzisk Mazowiecki, dworzec kolejowy, widok od strony miasta, 2014. Fot. M. Dudkowski

**13.** Grodzisk Mazowiecki, the railway station, view from the side of the city, 2014. Photo by M. Dudkowski





14

jest zapewne wynikiem współpracy początkującego modernisty Romualda Millera z Bronisławem Brochwicz-Rogoyskim, doświadczonym architektem stosującym wielokrotnie w swych realizacjach klasyczne i historyczne elementy<sup>15</sup>.

## Dworzec kolejowy w Żyrardowie (dawniej Rudzie Guzowskiej)

Do I wojny światowej na stacji kolejowej Ruda Guzowska/Żyrardów stał typowy budynek, wybudowany w latach 1872-1884 wraz z wieloma innymi obiektami kolejowymi przez Dyрекcję Drogi Żelaznej Warszawsko-Wiedeńskiej (il. 15). Budynek ten, wzniesiony z ceramicznej cegły, parterowy, z piętrowym, trójosiowym ryzalitem środkowym, reprezentował przykład architektury szeroko wówczas stosowanej również w budownictwie przemysłowym czy koszarowym.

**14.** Gdynia, dworzec kolejowy, okres międzywojenny. Narodowe Archiwum Cyfrowe, Zespół: Koncern Ilustrowany Kurier Codzienny – Archiwum Ilustracji, sygnatura 1-G-3625

**14.** Gdynia, the railway station, interwar period. National Digital Archives, Group: Illustrated Daily Courier Concern – Archive of Illustrations, file no. 1-G-3625

**15.** Żyrardów, dworzec kolejowy, stan przed zniszczeniem w czasie I wojny światowej, widok od strony miasta. Poczta z zbiorów M. Dudkowskiego

**15.** Żyrardów, the railway station before destruction during World War I, view from the side of the city. Postcard from the collection of M. Dudkowski

**16.** Żyrardów, dworzec kolejowy, stan po odbudowie po zniszczeniach w czasie I wojny światowej, widok od strony peronu. Narodowe Archiwum Cyfrowe, Zespół: Koncern Ilustrowany Kurier Codzienny – Archiwum Ilustracji, sygnatura 1-G-3801

**16.** Żyrardów, the railway station rebuilt after destruction of World War I, view from the side of the platform. National Digital Archives, Group: Illustrated Daily Courier Concern – Archive of Illustrations, file no. 1-G-3801

Dworzec w Żyrardowie, który uległ poważnym uszkodzeniom w 1914 roku podczas wycofywania się wojsk niemieckich został odbudowany „na dawnych murach”<sup>16</sup> w latach 1920-1922.

Analiza stanu obecnego i zachowanych fotografii archiwalnych pozwala dostrzec, że odbudowany dworzec ma zbliżone do pierwotnych gabaryty, powtórzoną trójosiowość środkowego ryzalitu oraz pięciosiowość obu bocznych skrzydeł, choć w trakcie odbudowy otwory zostały nieco przesunięte i nadano im nieco inne proporcje. Jest to budynek, w którego



15



16

bryle i kompozycji ewidentnie widać związek pomiędzy stanem przed wojną i po odbudowie (il. 16).

Pozostałe mury zniszczonego dworca częściowo nadbudowano, powiększając powierzchnię piętra. Rozwiązanie to pozwoliło na stworzenie dużej, wyrazistej formy dachu nadającej budynekowi charakter dworu. Dach ten, o więźbie płatwiowo-kleszczowej ze ściankami stolcowymi, pokryty został dachówką karpiońską w koronkę. Znalazły się w nim również charakterystyczne tzw. powieki. Wykonano nowe stropy, w holu głównym zaprojektowano strop kasetonowy, którego główne belki zostały oparte na czterech kolumnach jońskich umieszczonych w środku wnętrza (il. 17).



17

W wystroju odbudowanego budynku zastosowany został niezwykle szeroki repertuar swojskich motywów architektonicznych i dekoracyjnych. Od strony miasta przed wejściem dobudowano oszkarpowany podcień arkadowy oparty na dwóch nieproporcjonalnie szerokich, a przez to swojskich w wyrazie, prowincjonalno-dworskich kolumnach (il. 18). Ponad podcieniem zre-

podkreślała symetrię i osiowość budynku, a jednocześnie nadawała jego dworskowej architekturze znamion obiektu użyteczności publicznej (il. 19). Wśród detali wymienić należy stosowane również w innych odbudowywanych wówczas dworcach ślepe arkady, w których lokowano otwory okienne, oraz napis z nazwą stacji wyrobiony w tynku.

W kolejnych latach budynek dworca rozbudowano, dodając na przedłużeniu skrzydeł zadaszone przejścia w formie krużganków z pękatymi kolumnkami. Ich powstanie prawdopodobnie łączy się z budową przejścia podziemnego pod torami, na co wydaje się wskazywać spójne z resztą bryły zadaszenie nad schodami do tunelu.



18



19

alizowano dwukondygnacyjny szczyt centralnego ryzalitu, dzielony na pola, ze splotami, lizenami i gzymsami. Całość kompozycji dopełniono detalami w postaci kul przed szkarpami. Na środku bryły dachu wybudowana została wieżyczka-sygnaturka, formą zbliżona do wieżyczki zrealizowanej w budynku dworcowym w Grodzisku Mazowieckim, która

17. Żyrardów, dworzec kolejowy, wnętrze holu głównego, 2014. Fot. M. Dudkowski

17. Żyrardów, the railway station, the main hall, 2014. Photo by M. Dudkowski

18. Żyrardów, dworzec kolejowy, główne wejście od strony miasta, 2014. Fot. M. Dudkowski

18. Żyrardów, the railway station, the main entrance from the side of the city, 2014. Photo by M. Dudkowski

19. Żyrardów, dworzec kolejowy, widok od strony miasta, stan po odbudowie po zniszczeniach w czasie I wojny światowej. Fot. ze zbiorów Muzeum Mazowsza Zachodniego

19. Żyrardów, the railway station rebuilt after destruction of World War I, view from the side of the city. Photo from the collection of the Museum of Western Mazovia

20. Dworzec kolejowy w Pruszkowie przed I wojną światową, stan z przełomu wieków. Pocztówka ze zbiorów M. Dudkowskiego, wydawca: Urząd Miejski w Pruszkowie – Biuro Promocji Miasta 2007, z wykorzystaniem fotografii ze zbiorów Muzeum Starożytnego Hutnictwa Mazowieckiego

20. The railway station in Pruszków before World War I, at the turn of the centuries. Postcard from the collection of M. Dudkowski, publisher: The City Council in Pruszków – City Promotion Office 2007, photos from the collection of the Museum of Ancient Mazovian Metallurgy

21. Plan dworca klasy III, rys. G. Sommer, ilustracja do artykułu Z. Kiślańskiego *Porównawczy przegląd budowli kolejowych*, „Przegląd Techniczny” 1882. Biblioteka Publiczna m.st. Warszawy

21. Class III station plan, drawing by G. Sommer, illustration for the article of Z. Kiślański *Porównawczy przegląd budowli kolejowych*, „Przegląd Techniczny” 1882. Public Library of the Capital City of Warsaw

22. 23. Pruszków, dworzec kolejowy, kopie oryginalnych rysunków elewacji z zasobów PKP SA, wg Karty ewidencyjnej zabytków architektury i budownictwa, Wojewódzki Urząd Ochrony Zabytków w Warszawie. Oprac. M. Warchoł

22. 23. Pruszków, the railway station, copies of original drawings of elevations from the resources of PKP SA, following the Record Card of the monuments of architecture and construction, the Provincial Heritage Monument Protection Office in Warsaw. Worked out by M. Warchoł

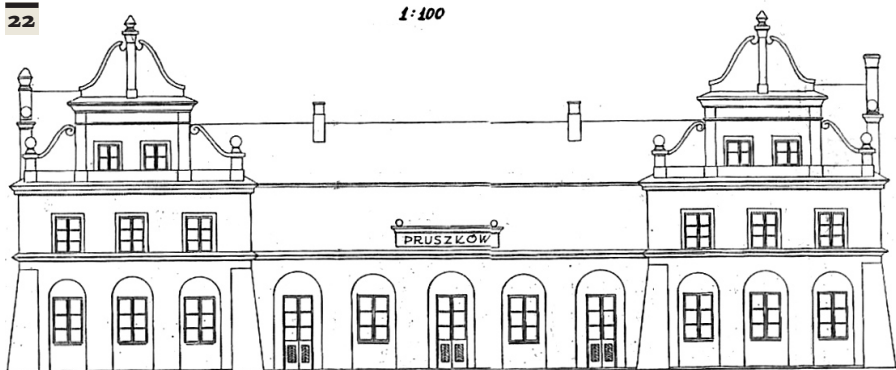
## Dworzec kolejowy w Pruszkowie

Zniszczony w czasie I wojny światowej budynek dworcowy w Pruszkowie został wybudowany prawdopodobnie w 1888 roku, w stylistyce stosowanej wówczas w budownictwie kolejowym na Drodze Żelaznej Warszawsko-Wiedeńskiej (il. 20). Na podstawie zachowanej fotografii archiwalnej możemy stwierdzić,



że najpewniej został on wzniesiony według projektu typowego dla dworców III klasy (il. 21). Zbliżone w kształcie budynki zachowały się do dziś na przykład w Dąbrowie Górniczej i Myszkowie.

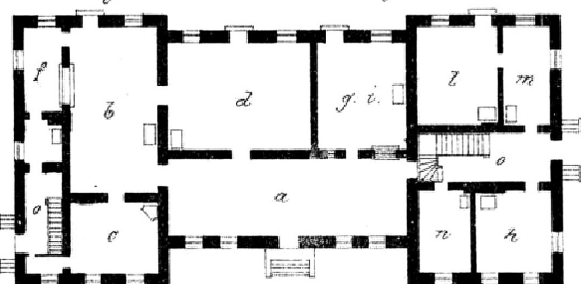
Według Bolesława Mielczarka, autora artykułu w „Roczniku Pruszkowskim” z 1979 roku, budynek ten został zniszczony w czasie I wojny światowej, a „resztki murów rozebrano w 1919 r. w związku z budową obecnego dworca.” Nie negując faktu możliwej rozbiórki i mając na uwadze ówczesny sposób odbudowy, zwrócić należy uwagę na zbliżony plan i układ brył budynku sprzed wojny i po odbudowie, szczególnie w zakresie dwukondygnacyjnych ryzalitów flankujących bryłę, jednokondygnacyjnej części środkowej oraz liczby otworów okiennych w elewacjach podłużnych (w ryzalitach po trzy, w części środkowej pięć). Możliwe, że – podobnie jak na innych stacjach – budynek „odbudowano na dawnych murach” lub przynajmniej na starym fundamencie.



Nowy dworzec został wzniesiony jako budynek parterowy z poddaszem użytkowym w części środkowej, oflankowany dwukondygnacyjnymi ryzalitami z umieszczoną w przestrzeni poddasza trzecią kondygnacją. Charakter swojski, podobnie jak w wielu odbudowanych wówczas dworcach, został mu nadany poprzez zastosowanie przysadzistych oszkarpowań, łukowych ślepych arkad wokół otworów okiennych

21

Fig. 3. Plan dworca klasy III 2.



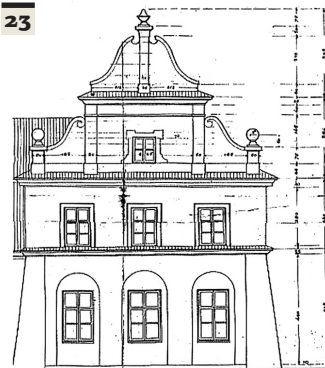
i drzwiowych, stromych dachów i dachu łamanego, tzw. polskiego, w części środkowej oraz szczytów wieńczących ryzality, nawiązujących do form barokowych przez zastosowanie spływów, wydatnych gzymsów kordonowych, lizen, dekoracyjnych kul i opasek okiennych (il. 22, 23). Widoczne obecnie fragmenty starego tynku na elewacji od strony torów ujawniają, że budynek był pierwotnie w kolorze żółtej ochry. Pokrycie dachu było wykonane z dachówki ceramicznej karpiołki w układzie w koronkę. W połąci dachu łamanego wykonano okienka w postaci tzw. powiek. Na parterze budynku zlokalizowana została podstawowa funkcja dworca: poczekalnia i kasy oraz pomieszczenia biur kolejowych. Mieszkalne piętro i poddasze było dostępne przez klatki schodowe umieszczone w narożach budynku.

Wśród elementów wykończenia budynku dworca zwraca uwagę drewniany strop belkowy nad parterem, niemal identyczny z zastosowanym w budowanym

22

1:100

23





24

równoległe dworczy w Modlinie, oraz umieszczone na elewacjach wyrobione w tynku napisy antyką z nazwą stacji (il. 24).

## Dworzec kolejowy w Radziwiłowie (Staroradziwiłowie)

Pierwszy budynek dworca w Radziwiłowie powstał wraz z budową Kolei Warszawsko-Wiedeńskiej w roku 1848 jako dworzec III klasy. Został zniszczony w czasie I wojny światowej.

Do budowy nowego dworca przystąpiono w pierwszej turze odbudowy budynków stacyjnych, w latach 1920-1922. Ponieważ był to obiekt zrealizowany zupełnie od nowa, poświęcić mu możemy nieco więcej miejsca (il. 25).

Dworzec kolejowy w Radziwiłowie to budynek o wymiarach około 13 na 33,5 m, wzniesiony na planie prostokąta, z eksponowanym środkowym ryzalitem od strony torów, oflankowany dobudówkami w formie alkierzy. Część środkowa, stanowiąca główną część bryły, była dwukondygnacyjna, skrzydła budynku wzniesiono parterowe. Środkowy ryzalit, zarówno od strony torów, jak i podjazdu, zwieńczony został attyką z dekoracją w formie ornamentu okuciowego pomiędzy lizenami, na których ustawiono wazy ze żłobkowaniem (il. 26). Pod attyką od strony torów umieszczono napis z nazwą stacji, wykonany w tynku stylizowaną antyką, stosowaną również w innych realizowanych wówczas budynkach dworcowych (np. w Żyrardowie, Pruszkowie, Grodzisku, Modlinie). Przekrycie budynku wykonano w postaci wysokiego dachu kopertowego nad częścią środkową, pokrytego dachówką ceramiczną karpiówką układaną w koronkę. Podobne dachy zastosowano nad flankującymi bryłami „alkierzami”. Nadana dobudówkom



25

forma alkierzy została dodatkowo podkreślona pasem muru pomiędzy gzymsem a dachem, w którym znajdują się półokrągłe okienka. Nad głównym dachem dominują dwa wysokie kominy. W bryle i w wystroju zewnętrznym budynku łatwo dostrzec można całą gamę elementów nawiązujących stylistyką do renesansu (attyka), baroku (gzymesy), klasycyzmu (np. wazy na attykach) i manieryzmu (ornament okuciowy attyki), zgrabnie tworzących wraz z przysadzistą bryłą budynku dobry przykład architektury w stylu swojskim. Zastosowano tu szereg detali charakterystycznych dla



26

24. Dworzec kolejowy w Pruszkowie. Pocztówka z okresu międzywojennego

24. The railway station in Pruszków. Postcard from the interwar period

25. Radziwiłów, dworzec kolejowy, widok od strony peronu, początek dwudziestolecia międzywojennego. Narodowe Archiwum Cyfrowe, Zespół: Koncern Ilustrowany Kurier Codzienny – Archiwum Ilustracji, sygnatura 1-G-3701

25. Radziwiłów, the railway station, view from the side of the platform, early interwar period. National Digital Archives, Group: Illustrated Daily Courier Concern – Archive of Illustrations, file no. 1-G-3701

26. Radziwiłów, dworzec kolejowy, attyka od strony torów z ornamentem okuciowym oraz napis z nazwą stacji, 2014. Fot. M. Dudkowski

26. Radziwiłów, the railway station, the attic from the side of the railway with a forged ornament and the name of the station, 2014. Photo by M. Dudkowski



27



28

dworkowo-swojskiej stylistyki, takich jak oszkarpowania, blendy arkadowe w murach elewacyjnych, gzymsy kryte dachówką, dekoracyjne kule w partii wejściowej. Zwraca uwagę precyzyjne opracowanie detalu architektonicznego (il. 26). Należy tu wymienić zwłaszcza wspomniany już ornament okuciowy na fryzie attyki, kamieniarkę partii wejściowej wykonaną z różowego (stopnie) i żółtego (cokoły, murki, oprawa schodów) piaskowca, zwieńczone gzymsami kominy oraz drzwi zewnętrzne opierzone deskowaniem skośnym w tzw. jodełkę i w romby (il. 27).

Ściany zewnętrzne pokryte były tynkiem z uszlachetnionych mas cementowych barwionym na kolor żółtej ochry. Tynk ten pomimo licznych spękań pozostał do dzisiejszych czasów niezwykle mocny, odporny na warunki atmosferyczne i znakomicie przylegający do ceglano-muru (il. 28).

Warto również dostrzec charakterystyczne elementy małej architektury w otoczeniu budynku dworcowego, do których zaliczyć należy murki i schodki z kamienia spoinowanego spoiną wypukłą (podobne murki wykonano również przy dworcu w Modlinie).

Konstrukcja budynku dworca w Radziwiłłowie zawiera rozwiązania typowe dla okresu jego powstania. Ściany nośne zostały wykonane z cegły ceramicznej.

Stropy pod więźbą dachową wykonano z belek drewnianych o wymiarach  $21 \times 24$  cm w rozstawie co około 90 cm, co odpowiada rozstawowi krokwi. Przestrzeń pomiędzy belkami wypełniono polepą z cegły ceramicznej ułożonej na płask na warstwie piasku i deskach mocowanych pomiędzy belkami stropowymi. Pozostałe stropy wykonano jako ceramiczne odcinkowe na belkach stalowych oraz w postaci ceglanych kolebek z lunetami i sklepień krzyżowych w poczekalni i w pomieszczeniach do niej przyległych, przy czym w trakcie robót budowlanych w latach 2011-2012 ustalono, że sklepienia te nie pełniły roli nośnego stropu, a wyłącznie funkcję dekoracyjną. Podłoga pomieszczeń I piętra opierała się w tych miejscach na belkach drewnianych ułożonych powyżej sklepień na ścianach nośnych. Konstrukcję wysokiego czterospadaowego dachu wykonano w postaci więźby płatwiowo-kleszczowej z dwiema ramami stolcowymi usztywnionymi zastrzałami.

We wnętrzu poczekalni uniknięto zbędnych detali, skupiono się za to na stronie praktycznej, zabezpieczając dolne partie ścian boazeriami płycinowymi. Podobne rozwiązanie zastosowano również w pomieszczeniach ogólnodostępnych na dworcu w Modlinie. Głównym elementem architektonicznym wyróżniającym wnętrze poczekalni są sklepienia krzyżowe i kolebkowe, nadające jej charakter miejsca publicznego (il. 29). Warto dodać, że w poczekalni do dziś zachowały się ławy z dawnej świetlicy, niegdyś zlokalizowanej w innej części budynku. Bardzo zbliżony do zastosowanych w budynku dworca w Pruszkowie był układ i wystrój klatki schodowej, w tym drewniane poręcze, schody wykończone lastrico i podesty z posadzką ceramiczną.

**27.** Radziwiłłów, dworzec kolejowy, oryginalne drzwi klepkowe opierzone deskowaniem w romby, stan przed remontem, 2008. Fot. M. Dudkowski

**27.** Radziwiłłów, the railway station, original door with planks stacked in the shape of a rhombus, before redecoration, 2008. Photo by M. Dudkowski

**28.** Radziwiłłów, dworzec kolejowy, widok od strony podjazdu, 2014. Fot. M. Dudkowski

**28.** Radziwiłłów, the railway station, view from the side of the drive, 2014. Photo by M. Dudkowski



29

Parter budynku zawierał poczekalnię, kasę biletową, magazyn bagażowy, biura i świetlicę. Na piętrze znajdowały się mieszkania, w tym zapewne dla zawiadowcy stacji. Poddasza nie pełniły funkcji użytkowych. Budynek ogrzewany był piecami. W trakcie użytkowania budynku dochodziło do zmian funkcjonalnych, na co wskazuje na przykład fotografia z okresu międzywojnia (il. 25), na której widać, że w miejscu obecnego okna do pomieszczenia kasy biletowej znajdują się drzwi do pomieszczenia dyżurnego ruchu i telegrafu, natomiast w miejscu obecnych drzwi do dawnej świetlicy jest widoczne okno. Wydaje się to świadczyć o pierwotnej symetrycznej kompozycji elewacji.

W kompleksie stacyjnym wybudowano również szalot. Jest to obiekt o wymiarach około 6 × 6 m, w którego piwnicach znajdował się zbiornik na nieczystości. Budynek ten został przekryty kopertowym dachem, o charakterystycznie lekko uniesionym okapie dzięki zastosowaniu przepustnic/nadbitek na krokwiach. Konstrukcja poszczególnych elementów budowlanych podobna była do zastosowanej w głównym budynku dworca (murowane grube, 60-centymetrowe ściany, drewniana konstrukcja dachu i stropu, tynki na trzcinie na suficie). Zastosowanie szczegółów swojskiej stylistyki, takich jak przypora, uniesiony okap dachu, ślepa arkada w ścianie nad drzwiami, gzymsy podparapetowe przechodzące w murki, dekoracyjne kule na słupkach murków oraz przysadzistość bryły nadały wyjątkowej, swojskiej malowniczości temu drugorzędnemu funkcjonalnie, choć usytuowanemu w widocznym miejscu budynkowi. Warto jednak zwrócić uwagę, że w jego architekturze zaznacza się już powolnie wkraczający modernizm, czytelny choćby w poziomym wykroju okna i przeciągniętym na elewacji gzymsie (il. 30).



30

## Dworzec kolejowy w Teresinie/Szymanowie

Dworzec w Teresinie/Szymanowie to przykład powtórzenia, niemalże skopiowania projektu innego dworca. Bliźniaczy do dworca kolejowego w Radziwiłowie budynek wybudowano w latach 1920-1922 na stacji kolejowej Teresin/Szymanów na linii Warszawsko-Kaliskiej, wkomponowując go w istniejące ukształtowanie terenu (il. 31). Jak wynika z opisu na rycinie zamieszczonej w „Przeglądzie Technicznym”<sup>7</sup> (il. 32), stacja ta nosiła nazwę Teresin, natomiast w późniejszym okresie używano nazwy Szymanów. Zmiany administracyjne (Teresin należał do gminy Szymanów) spowodowały zmianę nazwy stacji.

Niestety, budynek dworca w Teresinie/Szymanowie nie zachował się do czasów dzisiejszych. Dostępne ryciny i fotografie pozwalają na stwierdzenie niewielkich różnic pomiędzy nim a stacją w Radziwiłowie, do których można głównie zaliczyć: rozbudowany układ schodów zewnętrznych prowadzących do budynku dworca, inne rozwiązanie attyki, w której znalazły się otwory na styku z połączeniem dachu oraz inny układ niektórych otworów okiennych i drzwiowych, wynikający prawdopodobnie z innego rozkładu



31



32

pomieszczeń. Rycina w „Przeglądzie Technicznym” pokazuje również planowane szczytki w górnej partii dachu, których, jak to wynika z archiwalnej fotografii, najprawdopodobniej nigdy nie zrealizowano.

Trzeba tu również wspomnieć o innych dworcach o podobnych rozwiązaniach, wykonanych przez sekcję architektoniczną Warszawskiej Dyrekcji Kolejowej, na przykład o dworcu w Modlinie (il. 33) czy dworcu w Białej Podlaskiej, które łączy szereg wspólnych elementów, świadczących o równoczesnym powstawaniu projektów i realizacji tych obiektów z dworcami omawianymi w niniejszym artykule. Należą do nich: przysadzista forma, strome dachy (często łamane) z uniesionymi okapami przy gzymsach, kryte dachówką karpieńką w koronkę, oszkarpowania, łuki

wokół okien na elewacji, napisy z nazwą stacji wyrobione w tynku, dekoracje z kul, boazerie płycinowe w poczekalniach, elementy z piaskowca w partiach wejściowych czy znajdujące się w otoczeniu murki z kamienia z charakterystyczną wystającą spoiną (por. Modlin i Radziwiłłów).

Podkreślić należy, że zasada ujednoczenia formy architektonicznej dworców kolejowych na linii Drogi Żelaznej Warszawsko-Wiedeńskiej (np. budynki w Żyrardowie, Grodzisku Mazowieckim) czy Warszawsko-Terespolskiej i Nadwiślańskiej (np. drewnia-



33

ne budynki dworców w Gąsolinie, Ciechanowie) była realizowana już w początkach funkcjonowania, a często nawet w czasach powstawania tych linii. Jednak wówczas formalna typizacja budynków dworcowych wynikała przede wszystkim z chęci maksymalnego uproszczenia i obniżenia kosztów ich budowy. Natomiast ujednoczenie formy architektonicznej dworców kolejowych realizowanych w pierwszych latach po odzyskaniu przez Polskę niepodległości było wyrazem dążenia projektantów do nadania architekturze piętna rodzimości i polskości. ■

#### Podziękowanie

Składam serdeczne podziękowanie Pani Profesor Małgorzacie Rozbickiej za cenne wskazówki merytoryczne udzielane podczas powstawania niniejszego artykułu, a także Panu Romualdowi Millerowi, wnukowi architekta Romualda Millera, za udostępnienie fotografii dziadka z rodzinnego archiwum.

**Michał Dudkowski**, architekt, doktorant na Wydziale Architektury Politechniki Warszawskiej, projektant, autor m.in. projektów remontów dworców kolejowych w Radziwiłłowie (we współpracy z R. Gierasimiuk i K. Grochowską) i w Modlinie (we współpracy z R. Gierasimiuk). W swych pracach badawczych skupia się przede wszystkim na architekturze dwudziestolecia międzywojennego.

29. Radziwiłłów, dworzec kolejowy, wnętrze poczekalni, widoczne sklepienia, boazerie, piec i ława z dawnej świetlicy dworca, stan przed remontem, 2008. Fot. M. Dudkowski

29. Radziwiłłów, the railway station, interior of the waiting room, with the ceilings, wall panels, the stove and the bench from the former waiting room of the station, before redecoration, 2008. Photo by M. Dudkowski

30. Radziwiłłów, szalec dworcowy, stan przed remontem, 2008. Fot. M. Dudkowski

30. Radziwiłłów, a public convenience at the railway station, before redecoration, 2008. Photo by M. Dudkowski

31. Teresin/Szymanów, dworzec kolejowy, widok od strony podjazdu, reprodukcja z: *Sprawozdanie z działalności Dyrekcji Kolei Państwowych w Warszawie*, Warszawa 1928, s. 58

31. Teresin/Szymanów, the railway station, view from the side of the drive, reproduced from: *Sprawozdanie z działalności Dyrekcji Kolei Państwowych w Warszawie*, Warsaw 1928, page 58

32. Teresin/Szymanów, dworzec kolejowy, reprodukcja z: „Przegląd Techniczny” 1921, nr 50

32. Teresin/Szymanów, the railway station, reproduced from: „Przegląd Techniczny” 1921, no. 50

33. Modlin, dworzec kolejowy, widok od strony podjazdu, 2012. Fot. M. Dudkowski

33. Modlin, the railway station, view from the side of the drive, 2012. Photo by M. Dudkowski

## Przypisy

- 1 Stan zniszczeń wg *Sprawozdania z działalności Dyrekcji Kolei Państwowych w Warszawie*, Warszawa 1928. Źródła podają różne wielkości, np. wg inż. Bogumiła Hummła, autora rozdziału pt. *Odbudowa i utrzymanie kolei* w albumie *20-lecie komunikacji w Polsce odrodzonej 1918-1939*, zniszczono 380 mostów o długości ponad 20 m (41%), 574 dworce (63%), 78 parowozowni i warsztatów (48%), 489 stacji wodnych i wież ciśnień (81%). W artykule pt. *Zniszczenia na kolejach polskich* zamieszczonym w „Przeglądzie Technicznym” inż. Adam Frank napisał: „W czasie wojny przeszło 70% sieci kolejowych w Polsce było w większym lub mniejszym stopniu zrujnowane, a w wielu razach nawet po kilkakroć; tylko zachodnia część Polski nie była objęta działaniami wojennymi i nie uległa bezpośrednio zniszczeniu (...) w czasie wojen 1914-1920 r. uszkodzono lub zburzono 31,5 km (7500 sztuk) mostów, w tej liczbie przeszło 24 km (249 sztuk) mostów o rozpiętości ponad 20 metrów, 93 dworce, 450 budynków administracyjnych i użytkowych, 490 magazynów i platform towarowych, 9 warsztatów reperacyjnych, 47 parowozowni, 354 stacje wodne, 1358 domów i domków mieszkalnych, 1540 komórek i piwnic przy nich, 47 obrotnic itp.”; zob.: A. Frank, *Zniszczenia na kolejach polskich*, „Przegląd Techniczny” 1922, nr 27-28, s. 200. Wyżej przytoczone dane odnośnie zniszczeń wydają się niespójne, co zapewne wynika z różnej kwalifikacji obiektów i obszarów opisywanych w poszczególnych opracowaniach, np. jako dworzec określano nie budynek, a stację.
- 2 *Sprawozdanie z działalności Dyrekcji Kolei Państwowych w Warszawie*, Warszawa 1928, s. 11.
- 3 Klasyfikacja stacji kolejowych stosowana była jeszcze w okresie krótko poprzedzającym wybuch I wojny światowej, np. w podręczniku Aleksandra Wasiutyńskiego *Drogi żelazne: tabor i technika ruchu kolejowego. Projektowanie drogi żelaznej. Budowa spodnia i wierzchnia. Połączenia torów. Stacje. Sygnalizacja i urzędzenia zabezpieczające z 1910 r.*, w którym oprócz krótkiej charakterystyki tej klasyfikacji (s. 362) znajdują się odwołania do warunków technicznych budowy „dróg żelaznych magistralnych w Rosji” w zakresie powierzchni budynków dworcowych (s. 372, 374).
- 4 Według Jadwigi Roguskiej „można wyróżnić trzy fazy kształtowania architektury dworców w Królestwie Polskim: 1. Lata czterdzieste i pięćdziesiąte XIX wieku to okres wykształcenia się programu funkcjonalnego i zapożyczenia form z architektury pałacowo-willowej (...) 2. Lata sześćdziesiąte, siedemdziesiąte i początek lat osiemdziesiątych to czas wielkiego skoku ilościowego, powstawania masowej, mało ambitnej artystycznie architektury dworców, przeważnie anonimowej, często wg projektów typowych i upowszechnienia się »stylu ceglanego« (...) 3. Przełom stuleci to czas wielkich dworców halowych i formy narodowej – w Królestwie Polskim tylko w projektach”; J. Roguska, *Z dziejów kształtowania się masowej architektury użytkowej. Dworce w Królestwie Polskim*, [w:] *Architektura i urbanistyka w krajobrazie historycznym Królestwa Polskiego 1815-1914. Materiały Sesji Naukowej zorganizowanej przez Stowarzyszenie Konserwatorów Zabytków w Radziejowicach w dniach od 6 do 8 maja 1989*, Warszawa 1992, s. 18, 19.
- 5 W 1920 r. przeprowadzono pierwszą zmianę struktury Wydziału Drogowego, sekcje nazwano działami, ich liczbę zwiększono do 11, dodając Dział Kontroli Techniczno-Budżetowej, którym kierował inżynier do szczególnych zleceń, powołano dwóch inspektorów-kontrolerów oraz zlikwidowano stanowisko naczelnika Działu Technicznego, powołując w zamian trzeciego wicedyrektora.
- 6 Zasadnicze informacje na temat życiorysu Józefa Wołkanowskiego podaje Zbigniew Tucholski; zob.: Z. Tucholski, *Powojenna odbudowa Muzeum Komunikacji w Warszawie*, „Kronika Warszawy” 2012, nr 1, s. 23-33.
- 7 Według wiadomości udzielonych przez córkę Danutę, Kwapiszewski „odbudowywał stacje kolejowe: Pruszków, Grodzisk, Chotyłów, Biała Podlaska, jako kierownik dyrekcji PKP w Warszawie”; S. Łoza, *Architekci i budowniczowie w Polsce*, Warszawa 1954.
- 8 *Sprawozdanie z działalności...*, jw., s. 60.
- 9 Za: *Związki i stowarzyszenia techniczne, Koło Architektów, sprawozdanie z posiedzenia*, „Przegląd Techniczny” 1920, nr 12, s. 65-66. Natomiast w artykule pt. *Nowe dworce osobowe Dyrekcji Kolejowej Warszawskiej wśród ogólnych danych na temat postępu prac budowlanych* podano następującą informację: „Projekty nowych dworców wykonało Biuro Architektoniczne Wydziału Drogowego pod kierunkiem architekta ś.p. Bronisława Rogojskiego, przy czynnym współdziałaniu w zakresie projektowania architekta Romualda Millera”; zob.: *Nowe dworce osobowe Dyrekcji Kolejowej Warszawskiej*, „Przegląd Techniczny” 1921, nr 50.
- 10 Konstanty Jakimowicz był autorem budynków dworcowych na liniach Warszawa – Otwock i Wilanów – Chylce, np. w Wilanowie czy w Klarysewie; za: H. Faryna-Paszkiwicz, *Geometria wyobraźni. Szkice o architekturze dwudziestolecia międzywojennego*, Gdańsk 2003.
- 11 Oprócz spraw związanych z organizacją odbudowy dworców zwrócić należy tu uwagę na rangę i charakter tego spotkania, odbywającego się w ramach stowarzyszenia zawodowego twórców architektów, którzy prezentowali na nim własne projekty i poddawali je pod dyskusję i ocenę kolegów.
- 12 *Nowe dworce osobowe...*, jw., s. 315-316.
- 13 A. Frank, *Zniszczenia...*, jw., s. 207-208.
- 14 Uzasadnieniem dla wykonania nowych projektów na linii węglowej Śląsk – Gdynia była potrzeba oszczędności koniecznych przy wielokrotnej realizacji typowego budynku, brakowało bowiem takich obiektów na odbudowywanych „starych stacjach”, oraz konieczność uzyskania rozwiązań funkcjonalnych. Projekty dworców na linii węglowej Śląsk – Gdynia omawia K.S. Brandt w artykule *Dworce na małych stacjach Śląsk – Gdynia*, „Inżynier Kolejowy” 1931, nr 7, s. 209-213.
- 15 Według Krystyny Głapińskiej „odmienność tego budynku od pozostałych dworców wynika ze współpracy architekta Bronisława Rogojskiego-Brochwicza, twórcy kamienic przy ulicy Smolnej i domu Towarzystwa Wioślarskiego przy Foksal w Warszawie, operującego swobodnie formami historycznymi od gotyku do empiru”; zob.: K. Głapińska, *Dworce kolejowe w Pruszkowie, Grodzisku Mazowieckim, Żyrardowie i Radziejowie. Wstępne opracowanie konserwatorskie*, Warszawa 1974, mps w archiwum Wojewódzkiego Urzędu Ochrony Zabytków w Warszawie.
- 16 Za: *Związki i stowarzyszenia techniczne...*, jw.
- 17 *Nowe dworce osobowe...*, jw.



## Bibliografia

- Brandt K.S., *Dworce na małych stacjach Śląsk – Gdynia*, „Inżynier kolejowy” 1931, nr 7.
- Faryna-Paszkiewicz H., *Geometria wyobraźni. Szkice o architekturze dwudziestolecia międzywojennego*, Gdańsk 2003.
- Frank A., *Zniszczenia na kolejach polskich*, „Przegląd Techniczny” 1922, nr 27-28.
- Gadomski B., *Aleksander Wasiutyński (1859-1944)*, [w:] *Sylwetki profesorów Politechniki Warszawskiej*, Warszawa 1984.
- Gadomski B., *Miller Romuald (1882-1945)*, [w:] *Polski słownik biograficzny*, t. 21, Wrocław 1976.
- Głapińska K., *Dworce kolejowe w Pruszkowie, Grodzisku Mazowieckim, Żyrardowie i Radziwiłłowie. Wstępne opracowanie konserwatorskie*, Warszawa 1974, mps w archiwum Wojewódzkiego Urzędu Ochrony Zabytków w Warszawie.
- Góralski A., *Stacja kolejowa Ruda Guzowska (Żyrardów) w latach 1845-1914*, [w:] Stawarz A. (red.), *Gdy do Grodziska ruszył „parochód”*, Grodzisk Mazowiecki 1990.
- Jaroszewski T.S., *Od klasycyzmu do nowoczesności. O architekturze polskiej XVIII, XIX i XX wieku*, Warszawa 1996.
- Karpiński A., *Stanisław Wysocki projektant i budowniczy Drogi Żelaznej Warszawsko-Wiedeńskiej*, Warszawa, ok. 1995.
- Kiślański Z., *Porównawczy przegląd budowli kolejowych*, „Przegląd Techniczny” 1882.
- Krzyczkowski J., *Nowe funkcje dworców kolejowych*, [w:] Szymgin B., *Wartość funkcji w obiektach zabytkowych*, Warszawa 2014.
- Lisińska H., *Dworzec kolejowy Żyrardów*, Karta ewidencyjna zabytków architektury i budownictwa, 1998, archiwum Wojewódzkiego Urzędu Ochrony Zabytków w Warszawie.
- Łoza S., *Architekci i budowniczowie w Polsce*, Warszawa 1954.
- Mielczarek B., *Szkice z dziejów Pruszkowa*, „Rocznik Pruszkowski” 1979.
- Muszyński M., *Dworzec kolejowy Radziwiłłów*, Karta ewidencyjna zabytków architektury i budownictwa, 1977, archiwum Wojewódzkiego Urzędu Ochrony Zabytków w Warszawie.
- Nowe dworce osobowe Dyrekcji Kolei Warszawskiej, „Przegląd Techniczny” 1921, nr 50.
- Olszewski A.K., *Nowa forma w architekturze polskiej 1900-1925*, Wrocław 1967
- Paszke A., *Dworce kolejowe Drogi Żelaznej Warszawsko-Wiedeńskiej (I dystansu) w latach 1845-1912*, [w:] Stawarz A. (red.), *Gdy do Grodziska ruszył „parochód”*, Grodzisk Mazowiecki 1990.
- Paszke A., Jerczyński M., Koziarski S.M., *150 lat Drogi Żelaznej Warszawsko-Wiedeńskiej*, Warszawa 1995.
- Polskie Koleje Państwowe 1918-1938, praca zbiorowa, Warszawa 1929.
- Roguska J., *Z dziejów kształtowania się masowej architektury użytkowej. Dworce w Królestwie Polskim*, [w:] *Architektura i urbanistyka w krajobrazie historycznym Królestwa Polskiego 1815-1914. Materiały Sesji Naukowej zorganizowanej przez Stowarzyszenie Konserwatorów Zabytków w Radziejowicach w dniach od 6 do 8 maja 1989*, Warszawa 1992.
- Sprawozdanie z działalności Dyrekcji Kolei Państwowych w Warszawie*, Warszawa 1928.
- Stefański K., *Ludzie, którzy zbudowali Łódź. Leksykon architektów i budowniczych miasta (do 1939 roku)*, Łódź 2009.
- Tabak K., *Rola dworca kolejowego w Gdyni w kreowaniu wizerunku nowoczesnego miasta*, [w:] Konstantynów D., Omilanowska M. (red.), *Polska nad Bałtykiem*, Gdańsk 2012.
- Tucholski Z., *Powojenna odbudowa Muzeum Komunikacji w Warszawie*, „Kronika Warszawy” 2012, nr 1.
- Warchoł M., *Dworzec kolejowy Pruszków*, Karta ewidencyjna zabytków architektury i budownictwa, 2005, archiwum Wojewódzkiego Urzędu Ochrony Zabytków w Warszawie.
- Wasiutyński A., *Drogi żelazne: tabor i technika ruchu kolejowego. Projektowanie drogi żelaznej. Budowa spodnia i wierzchnia. Połączenia torów. Stacje. Sygnalizacja i urządzenia zabezpieczające*, Warszawa 1910.
- Wierzbicka B., *Sejm i Senat: architektura i wnętrza*, Warszawa 1993.
- Związki i stowarzyszenia techniczne, *Koło Architektów, sprawozdanie z posiedzenia*, „Przegląd Techniczny” 1920, nr 12.

## Summary

### **Rebuilding the stations of the Warsaw-Vienna Railway and of the Warsaw-Kalisz line after World War I: Pruszków – Grodzisk Mazowiecki – Żyrardów – Radziwiłłów and Teresin/Szymanów**

Railway station buildings, with beautiful structures and ornamentation, originating from the age-long tradition of the Polish building engineering, are well-established in our landscape. The architectural form of those railway stations is closely connected with the period of rebuilding the country after the destructions of World War I. The creative solutions of architects at that time, that included forms of so-called country style, now referred to as national or manor house ones, supported the reviving Polish state and were connected with a search for roots of own identity and the elimination of cultural traces of the occupant states.

The railways, functioning in the period of partitions of Poland, were destroyed during military activities. The state of railway infrastructure in the reviving Poland was catastrophic. The end of the period of partitions and the turmoil of war was followed by the time of freedom and euphoria. The rebuilding of state structures of the country was undertaken immediately.

In order to maintain and use the existing railway lines and build new ones, the Railway Routes Division was established within the Warsaw Railway Directorate.

The design works connected with rebuilding the railway stations were performed in the architectural section of the Railway Routes Division and managed by Bronisław Brochwicz-Rogoyski, an experienced architect, whilst his deputies were Romuald Miller and Józef Wołkanowski. The design study, arranged by Rogoyski and Miller within the architectural section, faced various problems regarding reconstruction of railway stations, like a lack of archival technical files of the former railway buildings and, at the same time, due to the poor financial condition of the country after the war, a necessity to use the walls which had survived. Finally, two solutions were adopted at rebuilding railway station buildings: either their previous architectural form was restored with certain functional modifications or completely new buildings were designed, sometimes using the walls which had survived. In the latter case, the structures were reconstructed using the so-called country

style. As early as in March 1920, there were reports in the press on first completed investments. At the turn of 1921 and 1922, building works at the 12 railway stations buildings in Pruszków, Żyrardów, Grodzisk, Radziwiłłów, Skierniewice, Teresin, Modlin, Zieloniec, Urle, Biała, Chotyłów and Terespol were completed. The author of most of the designs was the architect Romuald Miller.

The head of the architectural section, Bronisław Brochwicz-Rogoyski, died in 1921. His successor was Romuald Miller, who held the post until 1924. The first group of rebuilt railway structures included the railway station buildings in Pruszków, Grodzisk Mazowiecki and Żyrardów. At each of those stations, there was a building before World War I, constructed at the turn of 1870s and 1880s by the Directorate of the Warsaw-Vienna Railway. Like on other stations of that line, they were typical brick buildings. The architectural form given to them during their reconstruction after war destructions was, on the one hand, an outcome of the recommendation in the architectural section to use the country style and, on the other hand, the "polonization" of their architecture resulted, as it seems, from the political and patriotic obligation felt by the architects personally.

The railway station buildings in Pruszków, Grodzisk Mazowiecki and Żyrardów were rebuilt using the relics of their old walls. The twin buildings in Radziwiłłów and Teresin/Szymanów were built anew. The rebuilding was planned for the years 1920-1922.

It should be underlined that the principle of making the architectural form of railway station buildings uniform on the Warsaw-Vienna Railway (for example, the buildings in Żyrardów, Grodzisk Mazowiecki) or the Warsaw-Terespol Railway or the Vistula River Railroad (for example, wooden buildings at the railway stations in Gąsocin, Ciechanów) was executed as early as at the beginning of functioning or, in many cases, even during the construction of those lines. At that time, however, the typization of railway station buildings resulted primarily from the intention of maximum simplification and reduction of costs of their construction. On the other hand, making the architectural form of the railway stations uniform, executed in the first years after regaining independence by Poland, was a manifestation of their designers to give their architecture a mark of vernacularity and a Polish character.