

LEKTOR: Audycje Kulturalne – w dobrym tonie.

ALEKSANDRA GALANT: To są Audycje Kulturalne, podcast Narodowego Centrum Kultury, przy mikrofonie Aleksandra Galant. Są takie miejsca, w których pojawiają się dosłownie na moment, gdzie mamy coś ważnego do załatwienia, gdzie pojawiają się w jednym konkretnym celu. To m.in. są dworce kolejowe. Przychodzimy tam, by wsiąść w pociąg, przemieścić się, pojechać, udać się w podróż, wysiąść na kolejnym dworcu i udać się w celu naszej podróży. I wydaje się, że to jest trochę nasz błąd, że my nie zwracamy zbyt dużej uwagi na to, jaką konstrukcją mają dworce kolejowe, jaka jest ich architektura być może, a nawet na pewno, jaka kryje się za nimi historia. I na to zwracają uwagę autorzy książki "Polska na kolejowych szlakach". To jest taka wielka podróż po dworcach kolejowych właściwie w całej Polsce. Książkę napisali pani Magdalena Stefańczyk i Krzysztof Bzowski, a ja mam tę wielką przyjemność, że zaproszenie do dzisiejszego spotkania przyjął właśnie pan Krzysztof Bzowski i to z nim już zaraz o dworcach kolejowych w Polsce będę rozmawiać. Bardzo mi miło, że przyjął pan zaproszenie do Audycji Kulturalnych i jest dzisiaj naszym gościem.

KRZYSZTOF BZOWSKI: Dzień dobry.

ALEKSANDRA GALANT: Zacznę od sprawdzenia, czy to moje założenie wydaje się panu słuszne, że architektura dworców kolejowych nie jest powszechnie doceniana, zauważana. Owszem, na pewno są koneserzy zarówno architektury, jak i wielcy pasjonaci kolejnictwa, pociągów, którzy znajomość dworców kolejowych mają w małym paluszku, ale tak ogólnie, czy my wiemy, czy my doceniamy, zauważamy, jakie czasami perły kryją się na tych dworcach kolejowych?

KRZYSZTOF BZOWSKI: Wydaje mi się, że zdecydowanie dworce kolejowe były od dawna niedoceniane. Ja zresztą sam o sobie mogę to powiedzieć, że jeszcze tak, powiedzmy, kilkanaście czy kilka lat temu bym nie zwrócił uwagi bądź też w niewielkim stopniu zwrócił uwagę, a myślę, że tutaj też istotną rolę gra to, że ogromna część dworców była przez długie lata bardzo zaniedbana. To utrudniało odbiór tej architektury, no bo jeśli się tylko wpadało na ten dworzec, który był jakiś taki brudny, zniszczony, zapuszczony, tylko żeby się dostać do tego okienka kasowego szybko, wyskoczyć na peron, no to trudno, żeby tutaj zajmować się jakimiś detalami architektonicznymi. Inna sprawa, że właśnie wiele z nich nie tylko było zaniedbanych, ale wręcz zniszczonych. Zwłaszcza te starsze dworce w okresie PRL-u były nieraz w sposób bardzo nieszczęśliwie przebudowywane, usuwano część zdobień, jakieś mniej funkcjonalne elementy, które były tylko jakąś taką dodatkową ozdobą architektoniczną dworca, próbowano dodawać jakichś nowych elementów mających zwiększyć, nie wiem, powierzchnię handlową, powierzchnię użytkową, bardzo często w sposób bardzo nieudany. No i to wszystko wpływało na to, że bardzo wiele tych dworców traktowało się, myślę, bardzo często jako takie: no musi być jakiś budynek, ale to jest kompletnie nieinteresujące, trzeba tylko szybko wykorzystać tę jego funkcję podstawową dworcową i udać się w dalszą podróż.

ALEKSANDRA GALANT: Bardzo się cieszę, że pan o tym wspominał, dlatego że kiedy jeszcze przygotowywałam się do naszej rozmowy, tak dyskutowałam z bliską mi

osobą na temat właśnie dworców i zgodnie przyznaliśmy, że słowo, które przychodzi nam na myśl, kiedy myślimy o dworcach kolejowych, np. z okresu naszego dzieciństwa czy młodości, to jest słowo "obskurne". I rzeczywiście był taki moment, że one takie były. To są te wszystkie dworce kolejowe, do których strach było zaglądać po zmroku, gdzie można było zjeść fasolkę po bretońsku i wątróbkę z cebulką, gdzie działy się różne dziwne rzeczy, ale te dworce, które opisują państwo w książce, pokazują, że to się zmieniło i że przyszedł czas, kiedy to wielkie piękno dworców jest na nowo odkrywane. Ja np. zachwyciłam się, przyznaję, że nigdy tam nie dotarłam, przynajmniej nie pociągiem, zachwyciłam się absolutnie dworcem w Bolesławcu. Ta jego zdobność i unikatowość, dla tych, którzy jeszcze nie mieli w swoich rękach przewodnika albo mieszkają w innej części Polski i również do Bolesławca kolejowego nie dotarli, tam dworzec jest wyłożony takimi jasnozielonymi, turkusowym kaflami, co robi bardzo wielkie wrażenie. No i to świadczy o tym, że rzeczywiście ta architektura jest niezwykła.

KRZYSZTOF BZOWSKI: Tak, i to jest właśnie bardzo ciekawe, z tym, że nie tylko dworce w wielkich miastach, które jednak, no niektóre z nich rzeczywiście nawet i przed remontem robiły ogromne wrażenie, takie jak choćby dworzec we Wrocławiu, Główny Dworzec czy dworzec w Gdańsku, ale właśnie wiele takich niedużych dworców w mniejszych miastach i miasteczkach, okazuje się, że one są prawdziwymi perłami architektonicznymi czy właśnie tak jak ten dworzec w Bolesławcu, z takimi drobnymi szczegółami. Mnie np. urzekły dworce projektowane w okresie Polski międzywojennej wykorzystujące takie nawiązania do dawnych stylów architektonicznych popularnych na ziemiach Rzeczypospolitej, do renesansu, baroku, do budowli jakichś lokalnych, niewielkich dworów szlacheckich, kościołów. Te nawiązania w takich dworcach jak dworzec w Pruszkowie czy w Modlinie, czy w Łęczycy, one są bardzo czytelne i to bardzo ciekawie się prezentuje, bo teraz po remontach te dworce, naprawdę można czasem mieć wrażenie, zbliżając się, widząc z daleka jakiś szczyt ze spływami wolutowymi, że tam chyba jakiś zabytkowy kościół będzie stał. Gdzie indziej zobaczymy budynek wsparty solidnymi szkarpami, jak stare kamieniczki czy jakieś rezydencje pałacowe, i to jest bardzo ciekawa, świadoma kreacja państwa polskiego odrodzonego po zaborach, a teraz bardzo interesujące obiekty architektoniczne. Rzeczywiście czasem gdzieś są na uboczu miasta, okazuje się, że warto udać się tam nie tylko wtedy, kiedy mamy ochotę gdzieś jechać pociągiem czy musimy gdzieś jechać pociągiem.

ALEKSANDRA GALANT: **Przewodnik skonstruowany jest jako, można powiedzieć, mapa. To znaczy państwo przedstawiają dworce po kolei, w konkretnych regionach, miejscach Polski, wędrując tak naprawdę i z północy na południe, i ze wschodu na zachód. I wydaje mi się, że te dworce są bardzo dobrym przykładem tego, jak bardzo do dzisiaj widoczna jest linia zaborów. To znaczy dworce w miastach, które znajdowały się w Galicji, są zupełnie inne niż te z zaboru pruskiego, nie mówiąc już o zaborze rosyjskim, gdzie nawet ta lokalizacja jest inna, bo one są umiejscowione dużo dalej od centrum.**

KRZYSZTOF BZOWSKI: Tak, to jest rzeczywiście charakterystyczne nie tylko jeśli chodzi o dworce, bo w ogóle cała sieć kolejowa się bardzo różniła pomiędzy poszczególnymi zaborami i cały czas jest to bardzo wyraźnie widoczne, nawet po tym, jak pozamykano wiele linii

kolejowych na terenie dawnego zaboru pruskiego. Ale zwłaszcza te dworce galicyjskie, bym powiedział, tam jest bardzo wiele dworców stawianych przy większości linii według jednolitego projektu. Tak że dużo niewielkich dworców lokalnych jest do siebie niesłychanie podobnych czy jakimś nie tylko ogólnym zarysem budynku, ale też jakimś różnymi wykorzystanymi detalami architektonicznymi, ornamentami wszędzie identycznymi. Tutaj choćby w przewodniku jest opisany niewielki dworzec w Radymnie pod Przemyślem opisany przeze mnie, a o kilkaset kilometrów stamtąd znajdują się dworce w Dolinie Popradu, gdzie taki dworzec jak Piwniczna czy w Żegiestowie, z formy ogólnej są odrobinę odmienne niż ten w Radymnie, ale jeśli się przyjrzeć dokładnie wszystkim zdobieniom, lizenom na murze, takim fryzom pod okapem dachu, to wszystko jest dokładnie identyczne. Wydaje mi się, to jest takie moje niepoparte jakimś badaniami szczegółowymi, ale takie wrażenie, że zwłaszcza w Galicji ta identyczność dworców, ta powtarzalność architektury bardzo często była wykorzystywana i większa różnorodność architektoniczna, wydaje mi się, jest czy to w dawnym Królestwie Polskim w zaborze rosyjskim, czy w zaborze pruskim. No zwłaszcza zabór pruski, przez to, że tam koleje rozwinęły się najwcześniej, najszybciej, największa, najbardziej gęsta jest ta sieć, to tam chyba ta różnorodność zarówno stylów architektonicznych wykorzystanych, jak i formy dworca, jest chyba największa. Można zobaczyć i dworce neogotyckie, i właśnie czasem neobarokowe, chociaż chyba trochę rzadziej, neorenesansowe też, secesyjne, wykorzystywano ten styl manieryzmu gdańskiego tzw., bo nie tylko w Gdańsku, ale co zaskakujące, w Opolu jest dworzec w tym stylu wybudowany, dworce budowane na łuku linii kolejowej, co od razu wymusza inny cały układ budowy, nie tylko taka podłużna z 2 skrzydłami centralnymi, bocznymi pawilonami, jak to miało miejsce w innych regionach Polski.

ALEKSANDRA GALANT: Myślę, że ten wątek możemy teraz rozwinąć również, dlatego że on już się kilkakrotnie w pana wcześniejszych wypowiedziach pojawił, mianowicie ta zdobność dworców. To jest coś, co mnie zaskoczyło, bo rzeczywiście nawet na moim dworcu, to znaczy na dworcu w moim rodzinnym mieście w Ostrowie Wielkopolskim są wielkie mozaiki, natomiast mimo to zaskoczyła mnie zdobność niektórych dworców. Mówimy o mozaikach, o witrażach, o fryzach, o kolumnach, o kaflach. Biorąc pod uwagę, że zaczęliśmy od słowa "obskurne", to nadal zaskakuje, że kiedyś te dworce projektowano z tak wielką pieczołowitością, no i z taką drobiazgowością i przywiązaniem do detalu je wykańczano.

KRZYSZTOF BZOWSKI: Tu oczywiście trzeba zwrócić uwagę na to, że to ta zdobność dworców bardzo się zmieniała w ciągu kolejnych dziesięcioleci wraz z rozwojem kolei i rozwojem modnych stylów architektonicznych. Bo jeśli podejmiemy, jako taki przykład niesłychanie pełnego przepychu dworca zawsze mi się nasuwa na myśl dworzec główny w Przemyślu, który rzeczywiście, jeśli się tam podchodzi ulicą, można by sądzić, że tam perspektywę ulicy prowadzącej do dworca, placu przed dworcem, zamyka fasada jakiegoś imponującego neobarokowego pałacu, którego nie powstydziliby się bogaty fabrykant z Łodzi czy z innych takich dużych miast przemysłowych, czy jakaś rezydencja magnacka, a jest to właśnie taki pełen niesamowitego neobarokowego przepychu dworzec. A przecież on powstawał w latach 90. XIX wieku, już 10 lat później powstawał dworzec w Tarnowie. Równie wielki, nawet jeśli nie większy ten budynek, ale architektura od razu po tych 10 latach dużo bardziej stonowana. To jest dworzec secesyjny, powiedziałbym z takimi elementami architektury neoklasycyzmu, którą ubrano w kostium dekoracji secesyjnych. Mija kolejne 10 lat czy może nieco więcej po

zakończeniu I wojny światowej, powstają dworce w stylu modernizmu, bardzo surowym. Nawet jeśli są olbrzymimi założeniami, z wielkim rozmachem zaplanowanymi, jak np. dworzec w Gliwicach na Górnym Śląsku, to tutaj zdobienia z fasad czy z takich dworców praktycznie zupełnie znikają. Tam zgodnie z założeniami modernizmu już tylko ta elegancka forma, proste, geometryczne kształty, więc nie tylko zdobność charakteryzuje te dworce, ale to, że też, ponieważ były tak ważnymi budowlami w każdym mieście, kolej bardzo długo była tym synonimem nowoczesności, właściwie teraz też od nowa powinna nią być, w związku z tym te budynki dworcowe właśnie szły absolutnie zgodnie z najnowszymi trendami w architekturze, sztuce i to właśnie bardzo wyraźnie widać w tych budowach dworcowych rozrzuconych w różnych ziemiach polskich.

ALEKSANDRA GALANT: Poza tym te dworce, teraz chyba też, ale kiedyś w zdecydowanie większym stopniu były taką wizytówką miasta, były przecież pierwszym miejscem, które po przyjeździe się widziało, które być może zapamiętywało się, no bo przecież, jak to się mówi, pierwsze wrażenie zawsze pozostaje w pamięci. Natomiast też rozmawialiśmy już trochę o tym przy okazji zaborów, ale rzeczywiście wydaje mi się też, że dworce są takim bardzo dobrym odbiciem historii. Kiedy mówimy o dworcach, nie mówimy tylko o ich architekturze i o samym kolejnictwie, ale też o różnych zmianach, które pojawiały się na przestrzeni historii i dotyczyły zarówno architektury, jak i różnych procesów społecznych, i są takim, wydaje mi się, odbiciem świata.

KRZYSZTOF BZOWSKI: Tutaj warto podkreślić też widoczne nieraz w dekoracjach, teraz zwłaszcza przy okazji remontów, odtwarzanych historycznych dekoracjach, da się dostrzec dzięki temu, jakie były koleje losu danej miejscowości, choćby zmiany związane ze zmianami granic państwowych. Zwłaszcza to jest widoczne w dekoracjach obiektów znajdujących się w dawnym zaborze pruskim. Taki np. dworzec w Malborku, w którym w głównej sali jest cała bogata dekoracja malarska, przedstawione są herby najważniejszych miast, do których można dostać się pociągami z Malborka, przy czym nazwy pod tymi miastami były zapisane oczywiście po niemiecku. Potem w okresie powojennym przemalowano je, zamalowano m.in. też czarne orły pruskie, które tam się w tym dworcu w dekoracjach znajdowały, jeden z nich tylko zamieniono w orła polskiego, a teraz przy okazji ostatniego remontu dworca w Malborku odsłonięto z powrotem, odtworzono te czarne orły, pozostawiano oczywiście to polskie godło, pod nazwami miast pozostały nazwy polskie, tak jak je zmieniono po wojnie, ale w wypadku dwóch miejscowości przywrócono nazwy niemieckie. Stąd też właśnie w ten sposób uda się też dostrzec takie zmiany. To jest bardzo częsty motyw dekoracyjny na dworcach, te herby różnych miejscowości czy ziem pojawiających się w obrębie budynku dworcowego, odwołujące się czy to do połączeń kolejowych z danej miejscowości. Nieraz to właśnie są sygnały tych dawnych dziejów ziem polskich, które kiedyś znajdowały się w granicach innych państw. Jeśli chodzi z kolei o bogactwo tego, jak dworce obrazowały zróżnicowanie społeczne, wydaje mi się, że w tej chwili to jest mniej widoczne, niż bywało dawniej w dawnych latach, bo w tej chwili dworce są jednak, można powiedzieć, takie bardziej uniwersalne. Nie ma podziału na poczekalnię pierwszej klasy, poczekalnię drugiej klasy, trzeciej klasy, restaurację wielką, elegancką, dworcową i jakiś taki pomniejszy bar dla biedoty. Nie ma już tak wyraźnych tych podziałów społecznych związanych ze statusem majątkowym, statusem urodzenia, które były odzwierciedlone w dawnych dworcach, teraz już tego oczywiście nie ma. Tutaj właśnie, jeśli

chodzi jeszcze o ten status urodzenia, bardzo istotny element w wielu dworcach, czyli osobne, specjalne pomieszczenia, można powiedzieć, teraz by się powiedziało: dla VIP-ów, a w dawnych latach przygotowane przede wszystkim z myślą o rodzinach panujących w danych krajach, to zwłaszcza są wspaniałe wnętrza sal cesarskich i pomieszczeń dla członków rodziny, dynastii panującej w dworcach w zaborze pruskim. No w tej chwili to oczywiście już nie ma takiego znaczenia, teraz jest tylko taka ciekawostka architektoniczna z tym związana, ale rzeczywiście to jest jeszcze taki kolejny element ciekawy, który się w tych dworcach pojawia.

ALEKSANDRA GALANT: I odrobinę à propos tego, co pan mówił o renowacjach, ale też o tych renowacjach i szanowaniu historii, to wydaje mi się, że dwie bardzo trudne realizacje, związane z bardzo trudną historią, to jest Oświęcim, to jest dworzec w Oświęcimiu, a także dworzec w Tarnowie, gdzie remontując i odświeżając dworzec, uszanowano tragiczną historię tych regionów, którą trudno jest opowiadać, na którą trudno jest też znaleźć słowa. A na koniec naszej rozmowy chciałam pana zapytać o to, co wszyscy lubimy, co wszystkich ciekawi i co bardzo miło mi było zobaczyć w tym przewodniku, mianowicie, oprócz historii obiektów, przywoływania różnych detali architektonicznych, państwo sięgnęli też po legendy, które z tymi dworcami są związane. Mi się wydaje, że to również świadczy o tym, że to są miejsca bardzo ważne i na mapie miasta, ale też dla mieszkańców kraju, dla użytkowników tychże dworców, no bo mówimy zarówno o legendarnej właściwie historii z Wałbrzycha i złotym pociągu, który miał przejechać przez tę wałbrzyską stację. No ale mnie niesamowicie zaciekała historia związana z dworcem w Gdańsku, która chyba nie do końca jest legendą, co po prostu anegdotą i ciekawostką. Tutaj wyruszamy aż do Japonii, bo tam można znaleźć budynek, który nawiązuje do bryły dworca w Gdańsku, która jednego z budowniczych japońskich po prostu zachwyciła do tego stopnia, że postanowił ją w ojczyźnie odtworzyć.

KRZYSZTOF BZOWSKI: To rzeczywiście jest autentyczny budynek stojący w niedużym mieście japońskim. Rzeczywiście na jego otwarcie zaproszono ambasadora, wówczas PRL, w Japonii, a to jest tym bardziej humorystyczne, że w okresie PRL-u w Polsce dworce były obiektem tajnym. Nie można było zrobić zdjęć ot tak sobie, jakichś dokładnych szkiców architektonicznych i tak dalej, stąd też ten budynek Pałacu Ślubów, bo to jest właśnie, można powiedzieć dom weselny, obiekt stojący w Japonii, stworzony został na podstawie nielicznych dostępnych zdjęć oraz takich prostych, szybko wykonanych szkiców przez znajomego inwestora, takiego artystę, japońskiego rysownika, który na szybko tylko na początku lat 80. naszkicował ten dworzec, i według tego stworzono ten projekt. Ten obiekt w Japonii nie jest może identyczny, no właśnie widać, że to było projektowane tak jak trochę się dało, według niezbyt dokładnych zdjęć i szkiców, ale rzeczywiście historia bardzo oryginalna, ale wcale nie legendarna, tylko jak najbardziej autentyczna w każdym calu.

ALEKSANDRA GALANT: Więcej takich historii, legend, anegdot, ale także bardzo poważnych i merytorycznych danych dotyczących architektury i historii Polski, znajdziecie w przewodniku "Polska na kolejowych szlakach". To jest przewodnik, który napisali pani Magdalena Stefańczyk i pan Krzysztof Bzowski, i właśnie z panem Krzysztofem miałam przyjemność dzisiaj na temat przewodnika rozmawiać.

Bardzo panu dziękuję za poświęcony czas i za udział w naszym podcaście.

KRZYSZTOF BZOWSKI: Dziękuję.

LEKTOR: Audycje Kulturalne – w dobrym tonie.