

Rewaloryzacja wnętrza modernistycznego i soc-modernistycznego w Gdyni.

Anna Orchowska-Smolińska

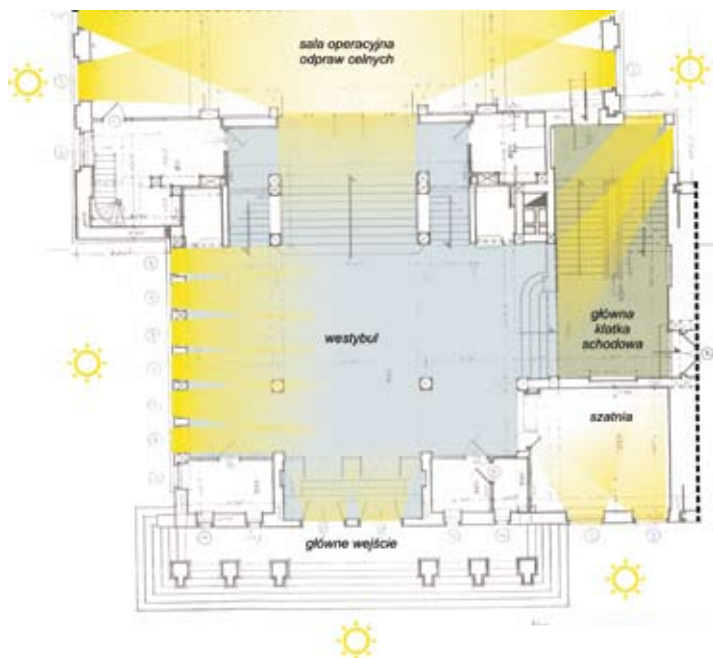
Staranne opracowanie reprezentacyjnych wnętrz obiektów użyteczności publicznej, handlowych czy kamienic było w okresie międzywojennym ważnym zadaniem każdego szanującego swoją sztukę architekta. Oprócz ciekawego i funkcjonalnego rozwiązania układu oraz współgrającego wystroju plastycznego na etapie projektu, autor zazwyczaj dbał o doprowadzenie realizacji swojego zamysłu do ostatniego detalu. Dopiero całość rozwiązania estetycznego dawała kompletny obraz autorskiego dzieła architektonicznego. Składało się na nie oprócz aranżacji przestrzennej, doboru kolorystyki, wyprawy czy okładziny ścian i posadzek, także stolarka, wystrój klatek schodowych, oświetlenie i szereg nierzadko wyjątkowych detali.

W dzisiejszej praktyce konserwatorskiej napotykamy na wiele problemów związanych z adaptacją historycznych pomieszczeń do współczesnych celów. Wnętra modernistyczne są wydane się szczególnie narażone na wprowadzanie niszczących strukturę zabytkową zmian przestrzenno-funkcjonalnych i plastycznych. Dzieje się tak głównie z powodu trudności w postrzeganiu tego typu przestrzeni jako wartościowej, a tym bardziej zabytkowej. Zastosowany oryginalnie przez projektantów umiarkowany w wyrazie wystrój i raczej powściągliwy detal często z upływem lat traci swój pierwotny charakter i nie ma takiego jak przed laty oddziaływania. Wykonywane w trakcie kolejnych remontów i modernizacji nawet drobne modyfikacje pierwotnego układu i wystroju powodują z czasem całkowite zatracenie pierwotnego wyrazu. Dodatkowo gusta dzisiejszych użytkowników nie często podążają za modernistycznym upodobaniem do rozwiązań estetycznych – prostych w formie, ale o wyrazistym wizerunku. W przypadku obiektów posiadających więcej niż jednego właściciela dochodzi także wszechobecna potrzeba zindywidualizowania wystroju, dostosowanie do jednostkowych potrzeb i co chyba najgorsze działanie w sposób bezkrytycz-

ny, zgodnie z własnym upodobaniem.

Wnętra są także znacznie bardziej podatne na wszelkie zmiany wystroju i modernizacje niż forma i wygląd bryły zewnętrznej budynków. W obiektach nie objętych ochroną konserwatorską wprowadzane w ten sposób zmiany nie podlegają często wymogom procedur pozwoleń budowlanych, ani żadnej uprzedniej weryfikacji formalno-prawnej. O formie tak przeprowadzanych adaptacji decyduje czasem jedynie najemca lokalu w budynku historycznym, który pokrywa koszty remontu i samodzielnie wprowadza zmiany, a po zakończeniu najmu nie przywraca go do stanu poprzedniego. Niestety niska świadomość właściciela i arbitralne podejście do przestrzeni wewnątrz budynku przyczyniają się do destrukcji jej formy historycznej. Po kilku tego typu adaptacjach i remontach, wydawałoby się zużytych technicznie elementów wystroju i wyposażenia, nie wiadomo już jak oryginalnie wyglądały wnętrza tego budynku. To, co pozostaje z pierwotnego wystroju, a pozbawione jest swojego kontekstu estetycznego, nie daje całościowego obrazu i często podlega dalszej wymianie na zupełnie współczesne elementy. W takich sytuacjach niezbędne jest przeprowadzenie szczegółowych studiów historyczno-architektonicznych i zastosowanie się do zasad konserwatorskich podczas wykonywania projektu rewitalizacji wnętrza budynku. Jednak by móc docenić całościowe odtworzenie wizerunku wnętrza historycznych architektury modernistycznej niezbędna jest chęć przywrócenia jego walorów i pozytywne nastawienie właścicieli i użytkowników budynku do tego typu działań.

Artykuł w dalszej części przedstawia dwa zaakceptowane przez właścicieli i przyjęte do realizacji projekty rewitalizacji historycznych wnętrz gdyńskich obiektów użyteczności publicznej: gmachu Zarządu Morskiego Portu Gdynia i dworca kolejowego Gdynia Główna.



1. Dawny Gmach Urzędu Celnego w Gdyni, arch. Stanisław Odyniec-Dobrowolski, 1934-36 r. (rozwiązanie przestrzenne części wejściowej – westybul i główna klatka schodowa); na podstawie projektu archiwalnego symulacja źródeł naturalnego doświetlenia wewnątrz układu pierwotnego, rys. A. Orchowska-Smolińska

Gmach Zarządu Morskiego Portu Gdynia – dawny gmach Urzędu Celnego w Gdyni¹

Dawny budynek Urzędu Celnego, zlokalizowany przy ul. Rotterdamskiej 9 należy do najbardziej reprezentacyjnych obiektów użyteczności publicznej w gdyniskim porcie. Budowa tego okazałego gmachu związana była z bardzo dynamicznym rozwojem krajowego handlu zagranicznego prowadzonego przez budujący się portu handlowy w Gdyni². Projekt koncepcyjny gmachu został wyłoniony za pośrednictwem Związku Stowarzyszeń Architektów Polskich 11 maja 1934 r.³, w drodze konkursu architektonicznego rozpisanego przez Fundusz Kwaterunku Wojskowego. Autorem nagrodzonej pracy, z prawem do sporządzenia projektu realizacyjnego był warszawski architekt Stanisław Odyniec-Dobrowolski. Na podstawie zaakceptowanego przez Urząd Morski projektu wykonawczego prace budowlane rozpoczęto w 1935 r., a uroczystego otwarcia Urzędu Celnego dokonano w lutym roku następnego.

Rozwiązanie przestrzenno-estetyczne architektury budynku polega na charakterystycznym dla funkcjonalizmu asymetrycznym zestawieniu ze sobą ele-

mentów bryły oraz zaakcentowaniu części wejściowej za pomocą wyrazistego wertykalnego rysunku elewacji. Narożnikowo usytuowana część wieżowa, będąca dominantą architektoniczną budynku nadaje monumentalnego charakteru całemu założeniu i utrzymana jest w konwencji stylowej umiarkowanego modernizmu. To w tej części zlokalizowane były obszerna sala operacyjna oraz reprezentacyjne pomieszczenia recepcyjne i konferencyjne.

Wnętrza budynku zaprojektowano bardzo starannie. Na szczególną uwagę zasługuje koncepcja funkcjonalna rozwiązania części wejściowej. Za pośrednictwem podcienia filarowego i przeszklonego przedsionka wchodziło się do przestronnego, eleganckiego westybulu. Był on doświetlony strumieniami naturalnego światła wpadającymi poprzez rząd sześciu okien. Dzięki zastosowaniu szkieletu żelbetowego, wysokie na ponad 4 metry pomieszczenie, podparte było jedynie na kilku smukłych, czworościennych filarach. Poprzez znajdujące się na wprost wejścia reprezentacyjne schody wchodzący prowadzeni byli do przestronnej, trójnawowej sali operacyjnej, gdzie odbywała się obsługa celna. Na prawo, szerokim otwarciem przechodziło się do głównej, doświetlonej pionem okien narożnych klatki schodowej oraz dalej do pomieszczeń biurowych i laboratoriów.

Dopełnieniem wizerunku plastycznego wnętrza były zaprojektowane z dużym rozmachem posadzki mozaikowe. Zostały one ułożone w najbardziej reprezentacyjnych pomieszczeniach gmachu – w westybulu, głównej i bocznych klatkach schodowych, a także w laboratoriach i pomieszczeniach sanitarnych. Przy użyciu szkliwionych płytek barwionych w trzech odcieniach: czarnym, szarym i kremowo-białym; o wymiarach 10 x 10 cm i 15 x 15 cm układane były posadzki w charakterystycznych, powtarzanych wątkach. Najbardziej efektowne jest wielowątkowe ułożenie posadzki w westybulu, gdzie zastosowano m. in. diagonalną kompozycję geometryczną wykonaną przy użyciu większych płytek. Równie wyszukane ułożenie zastosowane zostało w głównej klatce schodowej. Był to wątek „trójbarwnej kraty”, w czarnym obramowaniu zamykającym, stanowiący jednocześnie najczęściej stosowany wątek plastyczny posadzek w budynku. Znajdował się on na większości podestów klatek schodowych. W pozostałych miejscach znajdujemy ułożenia dwubarwne (czarno-szare), szachownicowe lub pasmowe (szaro-kremowe). Zaprojektowany w ten sposób wystrój posadzek podestów dopełniały czarne lub siwe wyprawy lastrykowe schodów (stopni i podstopni) oraz cokoliczków. Wykończeniem całości były balustrady – pełne z mosiężnymi, chromoniklowanymi pochwytyami lub ażurowe wykonane ze stalowych płaskowników.

Na dzisiejszy stan zachowania wnętrza gmachu dawnego Urzędu Celnego nie mały wpływ mają jego losy z okresu okupacji hitlerowskiej. To wtedy, zaledwie cztery lata po wybudowaniu, ten okazały portowy obiekt użyteczności publicznej został przekształcony w szpital dla niemieckiej marynarki wojennej (szpital morski)⁴. Adaptacja budynku na tak różną od pierwot-

1. W oparciu o opracowanie badawcze: Sołtysik M. J., Orchowska-Smolińska A., *Koncepcja rewaloryzacji konserwatorskiej wystroju wnętrza budynku Zarządu Morskiego Portu Gdynia przy ul. Rotterdamskiej 9 wraz ze wskazaniami ogólnymi dotyczącymi rewaloryzacji całego zespołu*, Gdynia 2005 (maszynopis przechowywany w archiwum Zarządu Morskiego Portu Gdynia).

2. Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 11.03.1933 r. powołało w obrębie Basenu V im. Ministra Kwiatkowskiego Wolny Obszar Celny. Skupił on polski, a następnie bałtycki handel bawełną, skórą, kawą i herbacą. Gdyniska wolna strefa, wzorem takich miejsc w innych wielkich portach europejskich, znacznie wpłynęła na efektywność portu, a także jego konkurencyjność do znajdującego się na terenie Wolnego Miasta Gdańska portu gdańskiego.

3. Rozstrzygnięcie konkursu na Gmach Urzędu Celnego w Gdyni (Wyciąg z protokołu posiedzeń sądu konkursowego), „Architektura i Budownictwo”, 1934, nr 6, s. 188-197.

4. *Kriegsmarine Lazaret, Marinelazaret* – projekt adaptacji na funkcję szpi-



2. Siedziba Zarządu Morskiego Portu Gdynia S. A. (dawny Urząd Celny w Gdyni, arch. Stanisław Odyniec-Dobrowolski, 1934-36 r.) – widok z westybulu w kierunku pierwotnie otwartego, szerokiego przejścia do głównej klatki schodowej (widoczna na fotografii ściana kryje dobudowany w czasie okupacji szyb windowy), fot. A. Orchowska-Smolińska

nej funkcję wiązała się z poważną zmianą jego układu funkcjonalnego, ale również częściowo wystroju. Najpoważniejsze przekształcenia mające wpływ na plastykę wnętrza miały miejsce w westybulu. W niegdyś szerokim przejściu łączącym westybul z główną klatką schodową zbudowany został szyb windowy, a w jego otwartej pierwotnie przestrzeni dobudowano dwa, dodatkowe pomieszczenia. Przekształcenia te wraz z kolejnymi, poczynionymi w okresie powojennym, spowodowały uszczuplenie przestrzeni hallu wejściowego, zamknięcie szerokich przejść, odcięcie większości światła dziennego i przesłonięcie bocznych części bogatego rysunku posadzki mozaikowej.

Koncepcja rewaloryzacji konserwatorskiej wykonana w 2005 r.⁵ zakłada pięć głównych rodzajów działań: przywrócenie spójności układu przestrzenno-funkcjonalnego; naprawę i konserwację posadzek, schodów oraz innych cennych elementów historycznego wystroju wnętrza; odtworzenie układu posadzek według historycznego wzoru; odsłonięcie fragmentów posadzek zasłoniętych w wyniku przebudów oraz zharmonizowanie projektowanego wystroju wnętrza z wystrojem historycznym. W 2008 r. wykonany został w oparciu o tę koncepcję rewaloryzacji projekt wykonawczy remontu wnętrza⁶.

tala został wykonany w maju 1940 r., zatwierdzony do realizacji 10 lipca 1940 r., a prace budowlane ukończone do końca 1940 r.

5. Sołtysik M. J., Orchowska-Smolińska A., *Koncepcja rewaloryzacji...*, s. 104-107.

6. Projekt autorstwa M. i R. Ickiewicz z firmy „Kenton” z Gdańska.

Dworzec Kolejowy Gdynia Główna⁷

Gdyński Dworzec Główny, zlokalizowany przy Placu Konstytucji został wzniesiony w latach 50. XX w.⁸ zgodnie z projektem wybitnego architekta i profesora Politechniki Gdańskiej – Wacława Tomaszewskiego. Projektując dworzec architekt ten był u szczytu kariery i możliwości twórczych. Będąc autorem wielu obiektów użyteczności publicznej i kamienic zbudowanych w Gdyni w okresie międzywojennym, Tomaszewski był mocno związany z językiem architektury modernistycznej. To w międzywojniu wykreował się jego indywidualny styl projektowy. Formalnie architektura dworca gdyńskiego pomimo, że przetworzona przez stylistykę socrealizmu lat 50. XX w. pozostaje mocno pod wpływem tradycji modernistycznej, a w układ ten wkomponowanych jest wiele charakterystycznych, nierzadko wcześniej stosowanych przez Tomaszewskiego detali Art Déco⁹.

Kompozycja przestrzenna dworca w widoku od frontu polega na swobodnym i harmonijnym zestawieniu kilku różnej wielkości brył budynku w układzie symetrycznym, z dominantą w postaci bloku administracyjno-biurowego na dalszym planie. Elewacje zaprojektowane zostały w sposób elegancki, lecz z charakterystycznym dla autora umiarem i powściągliwością. Ma to swoją kontynuację także we wnętrzach. Pomimo zastosowanej całej palety elementów

7. W oparciu o opracowanie badawcze: Sołtysik M. J., Orchowska-Smolińska A., *Wytyczne konserwatorskie rewaloryzacji Dworca Kolejowego Gdynia Główna*, Gdynia 2008 (maszynopis przechowywany w archiwum Pomorskiego Wojewódzkiego Konserwatora Zabytków w Gdańsku); stanowiąc część opracowania p.t.: *Wytyczne projektowe przebudowy dworca Gdynia Główna*, wykonanego przez Studio DZ Daniel Załuski na zlecenie PKP S. A. Oddział Dworce Kolejowe.

8. Zasadniczy korpus (gmach główny wraz z budynkiem biurowo-administracyjnym) – 1950-1954, ukończenie prac wykończeniowych i wystroju wnętrza – 1957, dworzec kolei podmiejskiej – 1956-1957.

9. Por. Sołtysik M. J., *Dworzec Kolejowy w Gdyni – czyli modernista w nowej sytuacji* [w:] *Aktualne problemy konserwatorskie Gdańska. Modernizm powojenny (1946-65)*, Gdańsk 2006/07, s. 75, 77 i 78; a także: Buriak A., *Między dwoma biegunami* [w:] *Modernizm w Europie. Modernizm w Gdyni. Architektura lat międzywojennych i jej ochrona*, Gdynia 2009, s. 92.

3. Siedziba Zarządu Morskiego Portu Gdynia S. A. (dawny Urząd Celny w Gdyni, arch. Stanisław Odyniec-Dobrowolski, 1934-36 r.) – fragment zachowanej posadzki mozaikowej westybulu (trójbarwna, diagonalna kompozycja geometryczna), fot. A. Orchowska-Smolińska





4. Dworzec kolejowy Gdynia Główna, arch. Wacław Tomaszewski, 1950-56 r. (widok hallu głównego z zabudowaną pawilonami handlowymi dawną poczekalnią dla podróżnych), fot. A. Orchowska-Smolińska

wykończeniowych, zarówno wchodzących w skład struktury wnętrza, jak również będących jego wyposażeniem, całość stanowi rozwiązanie niezwykle spójne i konsekwentne. Koncepcja funkcjonalna zarysowana została jasno i z dużym rozmachem. Wykorzystano płynne połączenie ze sobą: obszernych hallów (głównego wraz z kasami i poczekalnią oraz bocznego z przechowalnią bagażu), ciągów przejściowych (na osiach dwóch wejść frontowych) oraz tylnego korytarza (mieszczącego m.in. pomieszczenia sanitarne). Najbardziej reprezentacyjnym wnętrzem była główna restauracja dworcowa, która posiadała duże zaplecze gastronomiczne znajdujące się na kondygnacji podziemnej.

Pośród najcenniejszych zachowanych elementów wystroju wnętrza dworca wymienić należy: dekoracje sufitowe z wielkimi, profilowanymi kasetonami; malowidło sufitowe w dawnej restauracji; dekoracje ściennie o geometrycznych podziałach klasycyzujących (płyciny i wypukłe pola fakturalne oraz drewniane boazerie); dekoracje filarów, pilastrów i belek podciągowych; wielopłaszczyznowe mozaiki artystyczne; kamienne, wielobarwne posadzki oraz detale w postaci kinkietów-latarni i zegarów.

W realizacji tego rozbudowanego projektu, składającego się z tak wielu elementów wnętrza uczestniczyć musiało oprócz samego autora wielu znakomitych rzemieślników. Jednak na szczególną uwagę zasługują wybitni artyści plastycy, którzy stworzyli jedyne w swoim rodzaju kompozycje ściennie i sufitowe, stanowiące dopełnienie efektu estetycznego wnętrza. Profesor Julian Studnicki jest twórcą¹⁰ malowidła sufitowego w restauracji dworcowej, które przedstawia znaki zodiaku, słońce oraz inne nierzeczywiste i fantastyczne stwory (w tym ulubione przez autora smoki) umieszczone na nieboskłonie. Autorką czterech mozaik¹¹ znajdujących się w hallach dworca jest artystka

plastyk Teresa Pałowska. Dwie z nich, przedstawiające tematykę symboliczną dla portowej Gdyni zatytułować można: *Flora i fauna morska* oraz *Niebo nad portem i przystanią żeglarską*. Znajdują się w one w hallu bocznym po dwóch stronach nieczynnego obecnie wejścia do dawnej restauracji. Inna obrazująca *Przeładunek w porcie* zlokalizowana jest naprzeciw jednego z głównych wejść do budynku. Mozaika *Pełgazy i uskrzydłone koło* jako symbol kolei znajduje się ponad wejściem do dawnej restauracji dworcowej.

dawnego baru WARS-u w budynku dworca podmiejskiego.

5. Dworzec kolejowy Gdynia Główna, arch. Wacław Tomaszewski, 1950-56 r. (widok bloku kasowego w hallu głównym), fot. A. Orchowska-Smolińska



10. Malowidło wykonywane było przy współudziale artystów plastyków: Krystyny Łady-Studnickiej, Urszuli Ruhnke-Duszenko i Maksa Kasprowicza.
11. Piąta mozaika, obecnie niedostępna, znajduje się w pomieszczeniu

W trakcie trwającej przeszło 50 lat eksploatacji dworca zasadnicza dyspozycja przestrzenno-funkcjonalna oraz większość elementów wyposażenia wnętrz zostało zachowanych, jednak z uwagi na to, że nie był on poddawany regularnej, profilaktycznej konserwacji zatracił swój pierwotny wyraz. Podstawową zmianą są wtórnie wprowadzone podziały układu funkcjonalnego wewnątrz hallu głównego (naprzeciw kas) oraz hallu bocznego (na jego środku i wzdłuż ściany z zasłoniętym wejściem do dawnej restauracji). Wewnątrz wydawałoby się wolnych przestrzeni w latach 90. XX w. powstały ciągi boksów handlowych i gastronomicznych. Tymczasem dawna restauracja dworcowa, najpierw została przekształcona na bar szybkiej obsługi, który następnie przestał funkcjonować, by ostatecznie wewnątrz to mogło odrodzić się pod szyldem drogerii sieciowej. W projekcie rewaloryzacji¹² podstawą do rozpisania wytycznych były analizy wystroju poszczególnych wnętrz, w tym: kompozycji ściennych, sufitowych oraz posadzkowych. Autorki opracowania zaleciły zachowanie lub przywrócenie większości funkcji historycznych, a w szczególności uczytelnienie i uporządkowanie układu przestrzenno-funkcjonalnego poprzez likwidację wszystkich wtórnych podziałów. Właściwe działania rewaloryzacyjne (konserwacja, restauracja, osłonięcie, reintegracja, restytucja i rekonstrukcja) uszczegółowione zostały w programie prac konserwatorskich¹³, wykonanym w oparciu o wyniki badań tynkarskich i powłok malarskich na elewacjach i we wnętrzach.

12. Sołtysik M. J., Orchowska-Smolińska A., *Wytyczne konserwatorskie rewaloryzacji...*, s. 7-11.

13. Mądrych P. G., Mądrych Ł. P., *Program prac konserwatorskich zespołu budowlanego kolejowego dworca głównego w Gdyni*, mps, Warszawa 2009.

7. Dawna restauracja dworca kolejowego Gdynia Główna, arch. Wacław Tomaszewski, 1950-56 r. (dekoracje sufitowe i ścienne), fot. A. Orchowska-Smolińska



6. Malowidło sufitowe w dawnej restauracji dworca kolejowego Gdynia Główna (fragment przedstawiający smoka), aut. Julian Studnicki, 1956 r., fot. A. Orchowska-Smolińska

W 2008 r., z uwagi na swoje wybitne walory przestrzenne i bogaty wystrój wnętrz zespół dworca kolejowego w Gdyni został, jako najmłodszy obiekt w mieście wpisany do rejestru zabytków województwa pomorskiego¹⁴. Tego samego roku przeprowadzone zostały prace remontowe i konserwatorskie, składające się na tzw. „lifting” dworca, w skład których obok naprawy dachu wchodziło malowanie ścian wewnątrz oraz prace konserwatorskie przy jednej z mozaik¹⁵. Kolorystyka części reprezentacyjnych wnętrz dworca została przywrócona. Z odcieni miodowo-beżowych

14. Decyzja Pomorskiego Wojewódzkiego Konserwatora Zabytków w Gdańsku z dnia 11.08.2008 r., numer rejestru A-1834.

15. Prace wykonane zostały przez firmę konserwatorską w oparciu o *Program prac konserwatorskich przy mozaikach w budynku głównego dworca kolejowego w Gdyni*, autorstwa Huk-Malinowskiej I., Kriegseisen A., Gdańsk 2008 (maszynopis przechowywany w archiwum Miejskiego Konserwatora Zabytków w Gdyni).



8. Malowidło sufitowe w dawnej restauracji dworca kolejowego Gdynia Główna (fragment przedstawiający słońce), aut. Julian Studnicki, 1956 r., fot. A. Orchowska-Smolińska

zmieniła się na pastelowe odcienie malachitowe. Kolejne prace, które mają ostatecznie przyczynić się do przywrócenia pierwotnych walorów architektonicznych dworca będą realizowane z udziałem funduszy europejskich w latach 2010-2012¹⁶.

16. Przebudowa kompleksu dworcowego Gdynia Główna, Projekt Transport przyjazny środowisku – Rozwój transportu kolejowego (POIiŚ 7.1-38) realizowany przy pomocy funduszy pozyskiwanych przez Ministerstwo Rozwoju Regionalnego.



9. Dworzec Kolejowy Gdynia Główna, arch. Wacław Tomaszewski, 1950-56 r. (oświetleniowe detale wnętrza – kinkiety-laternie), fot. A. Orchowska-Smolińska