



## Polish State Railways Housing Estates in the Interwar Gdynia

**Keywords:** railway architecture, Polish State Railways, residential architecture, national style, modernism, Gdynia

### Abstract

Between 1926 and 1938, five housing estates for the Polish State Railways (PKP) employees were built in Gdynia, representing a variety of styles and types of development. The purpose of this article is to analyze and compare these buildings, presenting them in the context of the development of railroads in Gdynia and the transformation of residential architecture in the 1920s and 1930s, and to emphasize the importance of these estates, as a crucial part of the architectural heritage.

Construction of the port and the city of Gdynia forced the State to expand the network of railroads, which would not only enable smooth flow of newcomers, but also open new opportunities for the trade. At the beginning of the 1920s, several railway investments were undertaken, the largest and most important of which involved the construction of a coal main line, connecting industrial Silesia with the port of Gdynia. Such a significant expansion of the Gdynia railway junction resulted in the need to provide adequate housing facilities for the PKP employees and their families.

The oldest complex of railway residential buildings in Gdynia consists of relatively small, single-storey houses, strongly rooted in the Polish architectural tradition expressed in manor house forms. They were part of a larger architectural ensemble, centered around the main railway station (1926). Elements of the manor style were also used in the design of another housing estate, known as *Osada Kolejowa*, built

in the early 1930s. The settlement consists of eight two-storey buildings with risalits topped with triangular gables.

A multi-family house for PKP employees located at the corner of *Podjazd* and *Morska* Streets (1928) represents a different scale of residential architecture. This extensive building is distinguished by the expressively shaped surface of its façade and a turret reminiscent of Art Deco style.

Closer to modernist ideas are the three blocks for railway workers located at the *Śląska* Street (1932), designed by Jerzy Tuszowski and Stanisław Kirkin. This complex was established by the Pension Fund for Railway Workers in the former Prussian district, which was a social organisation. In line with the latest trends, the estate incorporated elements of a social programme, such as kindergarten located in one of the residential buildings.

The last interwar railway housing estate in Gdynia was built on *Morska* Street (1937-1938), by the Association for the Construction and Operation of Flats for Railway Workers, established in 1937 in Warsaw. It consists of two modernist blocks of flats with rounded balconies, housing 74 premises, designed according to the guidelines of the Workers' Housing Association (TOR) by Eugeniusz Piotrowski and Zygmunt Piotrowski. This development was intended to improve the housing situation of the lowest paid railway workers, so it provided the smallest flats of no more than 36 square meters each. ■

**Agnieszka Drączkowska-Gradzik**, art historian, museologist, exhibition curator employed at the Gdynia City Museum since 2017. Between 2015 and 2019, she co-created the *Open House Gdynia* architecture festival. Currently, she is conducting research on the residential architecture in interwar Gdynia for her doctoral dissertation. Research interests: modern architecture and design, history of Gdynia. ORCID: 0009-0002-1611-1031. Contact: a.drackowska@muzeumgdynia.pl

Agnieszka Drączkowska-Gradzik  
Gdynia City Museum, Gdynia, Poland

## Domy dla pracowników Polskich Kolei Państwowych w międzywojennej Gdyni

**Słowa kluczowe:** architektura kolejowa, PKP, architektura mieszkaniowa, styl narodowy, modernizm, Gdynia

### Wprowadzenie

Celem niniejszego artykułu jest omówienie architektury obiektów mieszkalnych wzniesionych z inicjatywy Polskich Kolei Państwowych (PKP) w kontekście rozwoju kolejnictwa w międzywojennej Gdyni oraz prześledzenie ewolucji formy i stylu gdyńskich domów kolejowych na przestrzeni ponad dekady (1926-1938), obejmującej zainicjowaną przez modernistów architektoniczną rewolucję. Analizie porównawczej poddanych zostało pięć inwestycji PKP na terenie Gdyni, reprezentujących różnorodne style, skale i rodzaje zabudowy. Omawiane obiekty istnieją do dziś, co umożliwiło uzupełnienie tradycyjnych historyczno-artystycznych i źródłowych badań o te prowadzone w terenie. Przedmiotem artykułu są pojedyncze realizacje i niewielkie zespoły, co stanowi zapewne jedną z przyczyn, dla których tak niewiele uwagi poświęciła im międzywojenna prasa branżowa. Warto w tym miejscu zaznaczyć, że pomijanie budownictwa kolejowego w dyskursie architektonicznym dwudziestolecia międzywojennego było szerszym zjawiskiem, o czym wspomniano m.in. na łamach „Architektury i Budownictwa”: „*Architektura kolejowa, jako mająca charakter odrębny, zwraca uwagę specjalną. Niestety jest ona jakby zakonspirowana. Mało się o niej wie, mało pisze, a czy się myśli? [...] czy jest należyte zrozumienie roli architekta w budownictwie kolejowym – raczej nie*”<sup>1</sup>. Wpływ na taki stan rzeczy miała struktura organizacyjna kolei oraz miejsce, jakie architektura w niej zajmowała. Polskie Koleje Państwowe w poszczególnych dyrekcjach zatrudniały własnych etatowych projektantów, często bez wykształcenia architektonicznego - w 1934 roku, na dziewięć dyrekcji tylko w jednej na czele działu budynków stał architekt<sup>2</sup>. Niechętnie korzystano z usług niezależnych projektantów, a konkursy architektoniczne nie były powszechnie stosowaną praktyką<sup>3</sup>.

Choć obecnie badacze coraz częściej koncentrują swoje zainteresowania wokół inicjatyw budowlanych PKP, to w większości przypadków obejmują one reprezentacyjną architekturę dworców kolejowych. Budownictwo mieszkaniowe – w tym przypadku często stylizowane i skromne w wyrazie – poza nielicznymi, ale istotnymi wyjątkami<sup>4</sup>, wciąż pozostaje na peryferiach badań nad architektonicznym dorobkiem międzywojnia. Temat gdyńskich domów kolejowych podjęła Maria Jolanta Sołtysik w przekrojowej publikacji „Gdynia – miasto dwudziestolecia międzywojennego: urbanistyka i architektura”<sup>5</sup>. Autorka w syntetycznej formie omówiła cztery inicjatywy budowlane PKP wzniesione z myślą o pracownikach kolei, lokując je w szerokim kontekście przemian architektury Gdyni lat 20. i 30. XX w. Niniejszy artykuł rozwija te zagadnienia, stając się przyczynkiem do dalszych badań w obszarze kolejowej architektury mieszkaniowej na Pomorzu w okresie międzywojennym.

### Sytuacja mieszkaniowa pracowników PKP po I Wojnie Światowej

Po odzyskaniu przez Polskę Niepodległości w 1918 roku rola kolei w procesie scalania odradzającego się państwa była nie do przecenienia. Należało odnowić, odbudować i ujednoczyć istniejącą infrastrukturę kolejową oraz rozbudować sieć dróg żelaznych w ramach nowo wyznaczonych granic, co wiązało się z gigantycznymi nakładami środków i pracy. W latach 1928-1934 wybudowano 1000 km szlaków kolejowych<sup>6</sup>, a wraz z nimi setki dworców, magazynów, parowozowni oraz budynków mieszkalnych na potrzeby kolejarskich rodzin.

Domy PKP lokowano najczęściej w pobliżu stacji, dworców, bocznic kolejowych lub innych dużych elementów infrastruktury technicznej. O takiej lokalizacji decydowała zwykle dostępność terenów pod zabudowę mieszkaniową, ale także specyfika zawodu

1. Na temat budownictwa kolejowego, „Architektura i Budownictwo”, 1934, nr 1, s. 32.

2. Ibidem, s. 32.

3. A. Tejszerska, *Dworce kolejowe magistrali węglowej – projekty konkursowe i realizacje*, [w:] *Węgiel, polityka, ludzie... Studia z dziejów kolei na Śląsku*, Rybnik, 2018, s. 207.

4. Zob. m.in.: D. Balińska-Ciężki, *Kolejowe budownictwo mieszkaniowe na Śląsku i w Wielkopolsce*, Łódź, 2018.

5. M. Sołtysik, *Gdynia – miasto dwudziestolecia międzywojennego: urbanistyka i architektura*, Warszawa, 1993, s. 210.

6. A. Tejszerska, op. cit., s. 207.



1. Gdynia, budynek mieszkalny dla pracowników kolei, ul. Morska 20, ok. 1926 (źródło: Muzeum Miasta Gdyni, 1926)

1. Gdynia, residential building for railway workers, 20 Morska Street, c. 1926 (source: Gdynia City Museum, 1926)

kolejarza, który często pracował zmianowo i musiał być stale dostępny dla swojego pracodawcy<sup>7</sup>. Tu warto przypomnieć, że lata po zakończeniu I wojny światowej to czas wielkiego mieszkaniowego kryzysu, który nie ominął pracowników kolei. Choć PKP do 1932 roku wybudowało lub odbudowało ponad 1600 budynków mieszkalnych<sup>8</sup>, to była to wciąż przysłowiowa kropla w morzu mieszkaniowych potrzeb. W wydawnictwie zatytułowanym *Pragmatyka służbowa pracowników przedsiębiorstwa PKP* z 1929 roku zapisano, że „Pracownik obowiązany jest mieszkać w miejscowości, w której pełni służbę, wskazać władzy służbowej dokładny swój adres i donosić o każdej jego zmianie”<sup>9</sup>. W praktyce, pomimo nakazu mieszkania w pobliżu miejsca pracy, przez niedobór lokali służbowych w okolicy oraz wysokie czynsze kolejarze przeważnie osiedlali się w pobliskich miejscowościach, tracąc na dojazd i powrót do domu długie godziny<sup>10</sup>.

Z czasem, wraz z rozwojem w latach 30. XX w. idei osiedli społecznych i reformatorskimi koncepcjami higieny pracy i odpoczynku, pojawiły się głosy nawołujące do wyraźnego rozdzielenia miejsca pracy

7. D. Balińska-Ciężki, *Kolejowe budownictwo mieszkaniowe na Śląsku i w Wielkopolsce*, Łódź, 2018, s. 187.

8. *Na temat budownictwa kolejowego...*, op. cit., s. 32.

9. *Pragmatyka służbowa pracowników przedsiębiorstwa „Polskie Koleje Państwowe”*, Warszawa, 1929, s. 17.

10. T. Toeplitz, *Przedmowa* w: A. Zdanowski, *Mieszkanie kolejarzy warszawców węzła warszawskiego*, Warszawa, 1937, s. 2.

od miejsca zamieszkania. Orędownikiem takich zmian był stojący na czele Towarzystwa Reformy Mieszkaniowej Teodor Toeplitz, który postulował, aby osiedla pracowników kolei lokować z dala od terenów przemysłowych, pozwalając kolejarzom na spędzenie czasu wolnego w ciszy, wśród zieleni – tak, aby „ciągnęli gwizd przejeżdżających parowozów nie zakłócał odpoczynku nerwów”<sup>11</sup>. Jednak na wygodę codziennego funkcjonowania, jaką dawała bliskość miejsca pracy i miejsca zamieszkania wskazywali sami kolejarze. Swoje preferencje wyrażali w ankietach przeprowadzanych m.in. przez związki zawodowe i inne organizacje pracownicze<sup>12</sup>.

### Pierwsze domy kolejowe w międzywojennej Gdyni, ul. Morska (ok. 1926)

Gdynia z budującym się pierwszym polskim portem zajmowała na kolejowej mapie II Rzeczypospolitej miejsce szczególne – nowe władze państwowe musiały sprostać wyzwaniom intensywnego napływu ludności na wybrzeże oraz wykorzystać szanse na rozwój i umocnienie pozycji kraju, jakie dawał handel morski. Już z początkiem lat 20. XX w. podjęto więc szereg inwestycji kolejowych, z których największą i najważniejszą była realizacja magistrali węglowej łączącej przemysłowy Śląsk z portową Gdynią<sup>13</sup>. Tak znaczący i dynamiczny rozwój gdyńskiego węzła kolejowego wiązał się nie tylko z koniecznością budowy nowego, większego dworca i nowoczesnej infrastruktury kolejowej, ale także z zapewnieniem odpowiedniego zaplecza mieszkaniowego dla sprowadzającej się do Gdyni kadry kolejarskiej.

Powstanie pierwszych domów dla pracowników kolei w Gdyni, wiąże się ściśle z budową dworca kolejowego do obsługi ruchu osobowego, wzniesionego w latach 1923-26 według projektu Romualda Millera (il. 1). Architekt ten, znany z licznych realizacji na potrzeby kolei, od 1918 roku zatrudniony był na stanowisku Naczelnika Wydziału Architektury Warszawskiej Dyrekcji Kolei Państwowych. Projekt gdyńskiego dworca przygotował na potrzeby konkursu ogłoszo-

11. *Ibidem*, s. 2.

12. *Ibidem*, s. 1-2.

13. A. Tejszerska, op. cit., s. 209-210.

2. Gdynia, budynek dworca kolejowego (nieistniejący), ob. Plac Konstytucji, proj. Romuald Miller, 1923-1926 (źródło: Muzeum Miasta Gdyni / fot. Roman Morawski, 1926)

2. Gdynia, railway station (no longer existing), Constitution Square, designed by Romuald Miller, 1923-1926 (source: Gdynia City Museum / photo: Roman Morawski, 1926)



nego przez PKP na początku lat 20. XX w., zawierając w swojej koncepcji cały repertuar form wywiedzionych z rodzimej architektury renesansowej i barokowej<sup>14</sup>.

W tym samym czasie<sup>15</sup>, w pobliżu dworca, przy obecnej ul. Morskiej, wzniesiono cztery domy parterowe z użytkowymi poddaszami, z których do dziś przetrwały trzy (il. 2). Z analizy kart ewidencyjnych budynków z okresu okupacji niemieckiej wynika, że budynki oznaczone numerami 20, 42 (istniejące) oraz 32 (nieistniejący) mieściły po trzy mieszkania składające się z dwóch pokoi i kuchni. Budynek przy ul. Morskiej 30 mieścił natomiast 3 mieszkania dwuizbowe oraz jedno trzyizbowe<sup>16</sup>. Mieszkańcy mieli także do dyspozycji niezależne murowane komórki - pomieszczenia gospodarcze od strony podwórza. Jak wiele gdyńskich realizacji z połowy lat 20. XX w., domy te osadzone są w tradycji polskich stylów narodowych, nawiązując formą do święcącego triumfy w budownictwie podmiejskim stylu dworskowego. Elementem definiującym charakter fasad tych parterowych budynków są mansardy z okulusami zwieńczone prostokątnymi gzymsami.

Niewielki zespół mieszkaniowy z ul. Morskiej, choć skromny i niepozorny, czerpie z tych samych wzorców co reprezentacyjny kompleks budynków dworca kolejowego. Jak podaje Karolina Tabak, „w latach 1925-1926 władze kolejowe w pismach do Wojewódzkiego Urzędu Pomorskiego wskazywały konieczność zachowania jedności stylistycznej budynków powstających przy dworcu, by nie zakłócić jego przekazu”<sup>17</sup>. Troska o estetyczną spójność otoczenia wynikała z faktu, iż w tamtym czasie dworzec był jedynym tak dużym budynkiem w okolicy, przez co dominował w wówczas wciąż małomiasteczkowym krajobrazie. O tym, że domy z ul. Morskiej i dworzec kolejowy traktowane były jako spójna całość, świadczy też artykuł poświęcony rozwojowi kolei w byłym zaborze pruskim, opublikowany w 1928 roku w miesięczniku „Inżynier Kolejowy”, gdzie obok fotografii nowego gdyńskiego dworca, zamieszczono zdjęcie dworskich domów kolejarskich<sup>18</sup>. Można więc założyć, że domy te są jedynym namacalnym, fizycznym śladem po przemawiającym językiem narodowych form budynku dworca projektu Romualda Millera.

Mieszczące w sumie dziesięć urzędniczych lokali budynki, nawet w niewielkim procencie, nie były w stanie zaspokoić mieszkaniowych potrzeb personelu kolejowego. Koszty utrzymania, które w Gdyni były o około 50% wyższe niż w innych polskich miastach, oraz skromne kolejarskie wynagrodzenia czyniły sytuację gdyńskich kolejarzy szczególnie trudną<sup>19</sup>. W lokalnej prasie, obok zachwyty nad nowym dworcem,



3. Gdynia, budynek mieszkalny dla pracowników kolei, ul. Osada Kolejowa 2, ok. 1930 (źródło: Muzeum Miasta Gdyni)

3. Gdynia, residential building for railway workers, 2 Osada Kolejowa Street, c. 1930 (source: Gdynia City Museum)

zwracano więc też uwagę na rażący niedobór mieszkań dla urzędników zatrudnianych przez PKP<sup>20</sup>.

W kolejnych latach zapotrzebowanie na pracę kolejarzy nie malało: na przełomie lat 20. i 30. XX w. rozbudowa gdyńskiego węzła kolejowego stawała się kwestią wyjątkowo palącą, w związku z koniecznością usprawnienia załadunku transportowanych z innych części kraju towarów na statki<sup>21</sup>. Postępowały także prace nad oddaniem do użytku magistrali węglowej - w 1930 roku, w 11 rocznicę odzyskania przez Polskę niepodległości, Ministerstwo Komunikacji uruchomiło tymczasowy ruch osobowy i towarowy na odcinku Herby Nowe - Zduńska Wola oraz na linii Bydgoszcz - Gdynia<sup>22</sup>.

### Osada kolejowa na Grabówku (ok. 1930)

Plan szeroko zakrojonych inwestycji w zakresie infrastruktury kolejowej uwzględniał także rozbudowę bazy mieszkaniowej dla gdyńskich kolejarzy<sup>23</sup>. Na początku lat 30. XX w.<sup>24</sup>, na należących do kolei terenach w pobliżu dzisiejszej stacji SKM Gdynia Grabówek, wzniesiono Osadę kolejową: zespół ośmiu dwukondygnacyjnych budynków mieszkalnych zlokalizowanych przy ulicy o tej samej nazwie (il. 3). Powstanie osady wiąże się bezpośrednio z intensywną rozbudową gdyńskiej infrastruktury kolejowej na potrzeby Magistrali Węglowej. Aby obsłużyć wzmożony ruch pociągów, na przełomie 1929 i 1930 roku wybudowano na Grabówku m.in. dużą i nowoczesną lokomotywownię na 16 stanowisk, służącą do wykonywania przeglądów i napraw pociągów<sup>25</sup>. W podobnym czasie, przy tej samej ulicy wzniesiono także osadę, oddaną w ręce kolejarskich rodzin z początkiem lat 30. XX w.

14. A. Tejszerska, op. cit., s. 222-225.

15. M. Sołtysik, op. cit., s. 210.

16. Karty ewidencyjne budynków przy ul. Morskiej 20, 30 i 42 w Gdyni, Muzeum Miasta Gdyni, sygn.: MMG/HM/II/30/125, MMG/HM/II/30/130, MMG/HM/II/30/139.

17. K. Tabak, *Rola dworca kolejowego w Gdyni w kreowaniu wizerunku nowoczesnego miasta*, w: *Polska nad Bałtykiem. Konstruowanie identyfikacji kulturowej państwa nad morzem 1918-1939*, Gdańsk, s. 249.

18. B. Dobrzycki, *Koleje byłego zaboru pruskiego i ich rozwój*, „Inżynier Kolejowy”, nr 11/1928, s. 371.

19. *Nowy dworzec, zaczątek przyszłej wielkiej Gdyni*, „Głos Bałtycki”, 14.08.1926 (nr 25), s. 1.

20. Ibidem.

21. *Budowa wielkiej stacji rozrządowej w Gdyni*, „Dziennik Gdyński”, 1.12.1929, s. 2.

22. *Budowa Kolei Państwowej Śląsk-Gdynia*, Bydgoszcz 1930, s. 3.

23. *Budowa wielkiej stacji rozrządowej w Gdyni*, op. cit.

24. Dokumentacja architektoniczno-budowlana budynków przy ul. Osada Kolejowa, Archiwum Wydziału Architektoniczno-Budowlanego Urzędu Miasta Gdyni.

25. *Budowa wielkiej stacji rozrządowej w Gdyni*, op. cit.



4. Gdynia, budynek mieszkalny dla pracowników kolei, ul. Podjazd 2/4/6 i ul. Morska 2, 1928 (źródło: Muzeum Miasta Gdyni)

4. Gdynia, residential building for railway workers, 2/4/6, Podjazd Street and 2 Morska Street, 1928 (source: Gdynia City Museum)

Domy w Osadzie kolejowej ustawione są w dwóch rzędach, oddzielonych od siebie dość obszernymi przydomowymi ogrodami – pomimo bezpośredniego sąsiedztwa urzędów kolejowych zadbano o to, aby mieszkańcy nowego osiedla mieli dostęp do terenów zielonych. O pierwotnym układzie wewnątrz domów w Osadzie kolejowej wiadomo niewiele: z nielicznych dostępnych dokumentów archiwalnych można wnioskować, że w każdym z budynków znajdowały się cztery lokale mieszkalne, po dwa na parterze i na piętrze<sup>26</sup>.

Projektując Osadę kolejową ponownie sięgnięto po elementy stylu dworcowego, choć już w nie tak archaicznym i tradycyjnym wydaniu jak w domach przy ul. Morskiej. W zachowawczym języku stylu narodowego, dostrzec można - sygnalizowane subtelnie i nieśmiało - modernistyczne umiłowanie prostoty. Narożniki budynków uwydatniono przy wykorzystaniu płaskich ryzalitów, a przyziemie podkreślono subtelnie zaakcentowanym cokołem. Dominującym elementem elewacji frontowej jest wysunięta przed lico klatka schodowa, zwieńczona trójkątnym tympanonem i doświetlona wertykalnym ciągiem okien. Domy te doskonale wpisują się w tendencje, które można zaobserwować w projektach innych tego typu zespołów wznoszonych na terenie II Rzeczypospolitej na przełomie lat 20. i 30. XX w. Projektanci zatrudnieni w poszczególnych dyrekcjach PKP chętnie sięgali po elementy stylów narodowych, nie tylko projektując budynki stacyjne, ale także te mieszkalne. Świadczą o tym liczne przykłady osiedli z całego kraju<sup>27</sup>, silnie zakorzenione w polskiej tradycji budowlanej.

#### **Dom dla pracowników kolei przy ul. Podjazd (1928)**

Zupełnie inny w skali i charakterze jest majestatyczny, pięciokondygnacyjny narożny dom w pobliżu dworca kolejowego, zaprojektowany w Gdańskiej

26. Dokumentacja architektoniczno-budowlana budynków przy ul. Osada Kolejowa, Archiwum Wydziału Architektoniczno-Budowlanego Urzędu Miasta Gdyni.

27. Zob. D. Balińska-Ciężki, op. cit., s. 122-128.

Dyrekcji PKP w 1928 roku<sup>28</sup> (il. 4). Budynek składa się z dwóch skrzydeł: dłuższe, obejmujące trzy klatki schodowe, ciągnie się wzdłuż ul. Podjazd, natomiast drugie, krótsze, ustawione lekko pod skosem i na niewielkim wzniesieniu, przylega do ul. Morskiej. Budynek mieści ponad 30 mieszkań, z których najwięcej, bo aż dwadzieścia składa się z trzech izb. Taki podział lokali oraz prestiżowa, niemal śródmiejska lokalizacja wyraźnie wskazują, że inwestycja ta została zrealizowana z myślą o klasie urzędniczej.

Forma budynku jest dość tradycyjna i zachowawcza. Masywną bryłę przykrywa łamany, wielospadowy dach z ażurową wieżyczką-sygnaturką<sup>29</sup>. Wyrastającym z estetyki Art Déco zabiegiem, dynamicznym monolityczną fasadę od strony ul. Podjazd i elewacje skrzydła od ul. Morskiej, są występujące parami oraz pojedynczo ekspresyjne trójkątne uskoki, wyprowadzone nieco ponad połac dachu. Pierwotnie osie uskoków w centralnej części fasady planowano dodatkowo zaakcentować dwoma zwięzającymi się ku górze masztami<sup>30</sup>.

#### **Zespół mieszkaniowy Zarządu Kasy Emerytalnej dla Robotników Kolei Państwowych przy ul. Śląskiej (1932)**

Bardziej nowoczesną wizję architektury mieszkaniowej, uwzględniającą także program społeczny, reprezentuje zespół trzech bloków przy ul. Śląskiej 33, wybudowany w 1932 roku przez Zarząd Kasy Emerytalnej dla robotników Kolei Państwowych w byłej dzielnicy pruskiej z siedzibą w Poznaniu<sup>31</sup> (il. 5). Za koncepcję architektoniczną odpowiadali Stanisław Kirkin i Jerzy Tuszcowski, którzy w tym samym roku na zlecenie Zarządu Kasy Emerytalnej zrealizowali także blok przy ul. Rolnej 50-52 w Poznaniu<sup>32</sup>.

Na zespół budynków przy ul. Śląskiej 33 w Gdyni składają się trzy czterokondygnacyjne domy ustawione równolegle względem siebie, w kwartale przy skrzyżowaniu ulic Śląskiej i Podolskiej (przed II wojną światową: ul. Gdańska). Dwa budynki ułożone po zewnętrznych stronach założenia mieszczą po cztery klatki schodowe, natomiast znajdujący się pomiędzy nimi trzeci blok - krótszy i niższy - mieści trzy klatki schodowe.

Środkowy blok podzielono na 24 lokale mieszkalne, większe domy mieściły natomiast po 32 mieszkania jedno i dwuizbowe z kuchniami oraz łazienkami o powierzchni od 50 do 65 m<sup>2</sup><sup>33</sup>, rozmieszczone na czterech kondygnacjach. Na parterze, oprócz lokali o przeznaczeniu handlowo-usługowym, ułożono

28. Blok budynków mieszkaniowych przy ul. Podjazdowej w Gdyni, dokumentacja architektoniczno-budowlana budynku przy ul. Morskiej 2, Archiwum Wydziału Architektoniczno-Budowlanego Urzędu Miasta Gdyni.

29. Wieżyczka nie była przewidziana w pierwotnym projekcie, zob. *Blok budynków mieszkaniowych przy ul. Podjazdowej w Gdyni*, op. cit.

30. *Ibidem*.

31. *Projekt Domów Mieszkalnych Kasy Emerytalnej dla robotników kolejowych w Gdyni*, dokumentacja architektoniczno-budowlana zespołu mieszkaniowego przy ul. Śląskiej 33, Archiwum Wydziału Architektoniczno-Budowlanego Urzędu Miasta Gdyni.

32. W. Czarnecki, *Budownictwo w Poznaniu*, „Architektura i Budownictwo”, nr 1/1932, s. 10.

33. M. (J.) Sołtyś, op. cit., s. 210.



5. Gdynia, zespół mieszkaniowy Zarządu Kasy Emerytalnej dla Robotników Kolei Państwowych w byłej dzielnicy pruskiej z siedzibą w Poznaniu, ul. Śląska 33, proj. Jerzy Tuszowski i Stanisław Kirkin, 1932 (źródło: Biblioteka Narodowa, fot. Henryk Poddebski, 1934)

5. Gdynia, housing estate of the Board of the Pension Fund for State Railway Workers in the former Prussian district with headquarters in Poznań, 33 Śląska Street, designed by Jerzy Tuszowski and Stanisław Kirkin, 1932 (source: The National Library, photo: Henryk Poddebski, 1934)

ochronkę, prowadzoną przez Stowarzyszenie „Rodzina Kolejowa”<sup>34</sup>. Organizacja ta miała charakter społeczny, jej celem była pomoc kolejarskim rodzinom, polegająca m.in. na dożywianiu najmłodszych z ubogich domów, fundowaniu stypendiów oraz organizowaniu kolonii i opieki dziennej dla dzieci kolejarzy<sup>35</sup>. Urządzona z wielką starannością ochronka, jako jedna z pierwszych założonych przez „Rodzinę Kolejową” na Pomorzu uznawana była za wzorcową dla kolejnych placówek tego typu<sup>36</sup>.

Zarówno układ funkcjonalny jak i forma architektoniczna domów Zarządu Kasy Emerytalnej wpisują się w założenia taniego budownictwa mieszkaniowego początku lat 30. XX w. Proste, symetryczne elewacje budynków urozmaicono ciekawie zakomponowanymi pionami klatek schodowych oraz wąskimi, pionowymi okienkami połączonymi wąskimi poprzecznymi gzymsami (il. 6). Elementem charakterystycznym dla tego założenia był bez wątpienia nieistniejący już mur z bramami wjazdowymi, spinający osiedle od południa, dodający wnętrzu całego założenia kameralności, intymności i prywatności. Sześć półokrągłych arkad, w które ujęto wjazdy, nawiązywało do dawnych, bardziej tradycyjnych detali i form, obecnych we wcześniejszych realizacjach Kirkina i Tuszowskiego<sup>37</sup>.

34. Sprawozdanie z działalności pomorskiego oddziału „Rodziny Kolejowej”, Toruń, 1933, s. 2.

35. Zob. A. Suplicka, *Główne kierunki pomocy dzieciom i młodzieży w Polsce międzywojennej na przykładzie działalności Stowarzyszenia Rodzina Kolejowa*, [w:] *Dziecko w historii – między godnością a zniewoleniem. Tom 2. Godność jako źródło naszego człowieczeństwa*, Białystok 2022, s. 361-377.

36. Sprawozdanie z działalności pomorskiego oddziału, op. cit., s. 3.

37. Dążenie do zamknięcia i pewnego odizolowania założenia od otoczenia było zabiegiem wykorzystywanym przez Jerzego Tuszowskiego we wcześniejszych realizacjach na terenie Poznania. Wywodziło się z wiedeńskich wzorców osiedli społecznych. Zob. H. Grzeszczuk-Brendel, *Wpływy „Czerwonego Wiednia” w Poznaniu w latach 20. XX w. w: Modernizm w Europie – Modernizm w Gdyni. Architektura I połowy XX w. i jej ochrona w Gdyni i w Europie*, M.J. Sołtysik, R. Hirsch (red.), Gdynia, 2011, s. 47.

### **Domy Towarzystwa Budowy i Eksploatacji Mieszkań dla Pracowników Kolejowych przy ul. Morskiej (1937-1938)**

Zanim wybuch II wojny światowej zniweczył plany dalszej rozbudowy miasta, zrealizowano w Gdyni jeszcze jedną inwestycję, która miała poprawić sytuację mieszkaniową pracowników polskich kolei. Pod koniec 1937 roku, przy ul. Morskiej 72-74 rozpoczęto budowę dwóch bloków (il. 7). Zaplanowane przez inwestora 72 mieszkania przeznaczone były dla robotników zatrudnianych przez PKP. Za przedsięwzięcie odpowiadało Towarzystwo Budowy i Eksploatacji Mieszkań dla Pracowników Kolejowych, założone w tym samym roku w Warszawie<sup>38</sup>. Jak zapisano w statucie, Towarzystwo miało zajmować się budową i eksploatacją blokowych domów czynszowych, budową domów własnościowych dla kolejarzy oraz udzielaniem pomocy technicznej i finansowej w sprawach związanych z zakupem działki budowlanej czy uzyskaniem przydziału w domu wzniesionym z inicjatywy PKP<sup>39</sup>. W składzie zarządu i rady nadzorczej znaleźli się zarówno przedstawiciele PKP jak i organizacji związkowych, co świadczy o społecznym charakterze działalności Towarzystwa<sup>40</sup>.

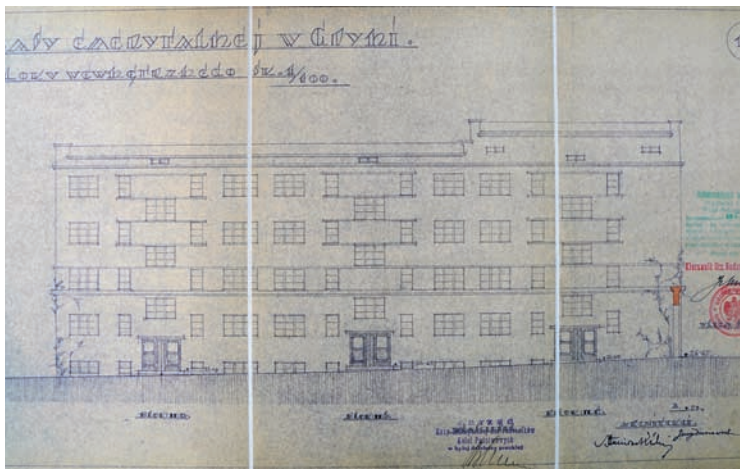
Za projekt gdyńskiej inwestycji odpowiadał Eugeniusz i Zygmunt Piotrowscy<sup>41</sup>. Nie była to pierwsza współpraca braci architektów – w latach 30. XX w.

38. *Teczki kredytowe, 1894. Towarzystwo Budowy i Eksploatacji Mieszkań dla Pracowników Kolejowych Sp. z o.o. w Gdyni, budowa domów czynszowych w Gdyni przy ul. Morskiej i Kolejowej*, Archiwum Państwowe w Gdańsku Oddział w Gdyni, Zespół: Bank Gospodarstwa Krajowego Oddział w Gdyni, sygn. 93/11/0/9/1227, s. 9.

39. Ibidem, s. 17.

40. Ibidem, s. 7-10.

41. *List inż. A. Kodelskiego do Komisariatu Rządu w Gdyni w sprawie budowy bloków mieszkalnych dla pracowników kolejowych przy ul. Morskiej z dnia 30.07.1937*, dokumentacja architektoniczno-budowlana budynków przy ul. Morskiej 72-74, Archiwum Wydziału Architektury Urzędu Miasta Gdyni.



6. Gdynia, elewacja jednego z budynków przy ul. Śląskiej 33 (źródło: Archiwum Wydziału Architektoniczno-Budowlanego Urzędu Miasta Gdyni)

6. Gdynia, facade of one of the buildings in the estate, 33 Śląska Street (source: Archives of the Architecture and Construction Department of the Gdynia City Hall)

wielokrotnie startowali w konkursach architektonicznych, przedstawiając swoje projekty m.in. Bazyliki Morskiej w Gdyni<sup>42</sup> czy Świątyni Opatrzności Bożej w Warszawie<sup>43</sup>. Wspólnie zaprojektowali też nieistniejącą już przystań wioślarską Wiślanego Policyjnego Klubu Sportowego w Warszawie (1935)<sup>44</sup>. Sam Eugeniusz Piotrowski natomiast podjął współpracę z Towarzystwem Budowy i Eksploatacji Mieszkań dla Pracowników Kolejowych na szerszą skalę, projektując na ich zlecenie także urzędnicze domy na warszawskiej Pradze (1937-38)<sup>45</sup>.

Wznosząc domy w Gdyni, Towarzystwo Budowy i Eksploatacji Mieszkań dla Pracowników Kolejowych korzystało nie tylko ze środków zapewnianych przez PKP, ale także z kredytów Towarzystwa Osiedli Robotniczych (TOR), co wymuszało z góry określony charakter zabudowy: osiedla musiały zapewnić „mieszkania

42. Konkurs na projekt Bazyliki Morskiej w Gdyni, „Architektura i Budownictwo” nr 3/1930, s. 120.

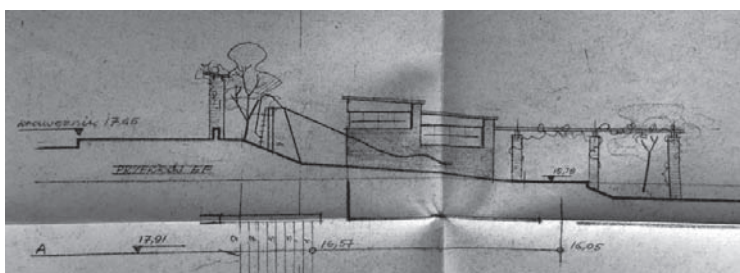
43. Sąd konkursu na projekt Świątyni Opatrzności Bożej w Warszawie, „Architektura i Budownictwo”, nr 9-10/1930, s. 370.

44. „Architektura i Budownictwo”, nr 6-7-8/1935, s. 42.

45. Poświęcenie Gmachów mieszkalnych dla urzędników P.K.P., „Świat”, 12.11.1938 (nr 46), s. 14.

8. Gdynia, projekt pawilonu przedszkola przy domach Towarzystwa Budowy i Eksploatacji Mieszkań dla Pracowników Kolejowych, ul. Morska 72-74 (źródło: Archiwum Wydziału Architektoniczno-Budowlanego Urzędu Miasta Gdyni)

8. Gdynia, design of a kindergarten pavilion at the premises of the Association for the Construction and Operation of Flats for Railway Workers, 72-74 Morska Street (source: Archives of the Architecture and Construction Department of the Gdynia City Hall)



7. Gdynia, domy Towarzystwa Budowy i Eksploatacji Mieszkań dla Pracowników Kolejowych, ul. Morska 72-74, proj. Eugeniusz Piotrowski i Zygmunt Piotrowski, 1937-1938 (źródło: Muzeum Miasta Gdyni)

7. Gdynia, houses of the Association for the Construction and Operation of Flats for Railway Workers, 72-74 Morska Street, designed by Eugeniusz Piotrowski and Zygmunt Piotrowski, 1937-1938 (source: Gdynia City Museum)

społecznie najpotrzebniejsze”<sup>46</sup>, czyli składające się z pokoju i kuchni, o powierzchni nieprzekraczającej 36 m<sup>2</sup><sup>47</sup>. Domy przy ul. Morskiej były więc realizacją szeroko dyskutowanej i propagowanej ówczesnej idei tzw. mieszkania najmniejszego, odpowiadającego na gnębiący cały kraj kryzys mieszkaniowy.

Zrealizowane pod koniec lat 30. XX w. modernistyczne bloki o uskokowo uformowanych elewacjach i zaokrąglonych balkonach, stanowią emanację społecznej architektury modernistycznej. Ich walory opisywano na łamach branżowego czasopisma „Głos Kolejowca”: „każde mieszkanie dla siebie jest zamknięte (...) posiada przedpokój i własny ustęp, urządzenie wodociągowe, instalację gazową, elektryczną i radiową oraz oddzielną piwnicę. W kuchniach są szafy spiżarniane a w pokojach szafy ściennie na ubrania”<sup>48</sup>. Wspólne natomiast były pralnie i łazienki. Zgodnie z trendami wyznaczanymi wówczas przez Towarzystwo Osiedli Robotniczych (TOR) i Warszawską Spółdzielnię Mieszkaniową, przestrzeń wokół bloków została także skrupulatnie zaplanowana, z uwzględnieniem prozdrowotnej zieleni, drzew i miejsca do wypoczynku na świeżym powietrzu. Elementem programu społecznego miał być niewielki, modernistyczny pawilon przedszkola z placem zabaw, zaplanowany na terenie założenia<sup>49</sup> (il. 8).

## Podsumowanie

Podążając szlakiem zrealizowanych w Gdyni inwestycji kolejowych - począwszy od dworkowych kolonii, przez wielomieszkaniową zabudowę czerpiącą z elementów Art Déco, aż po zespoły modernistycznych bloków - można prześledzić rozwój i przemiany architektury mieszkaniowej dwudziestolecia między-

46. Zob. S. Tołwiński, Definicja mieszkania „społecznie najpotrzebniejsze-go”, „Dom, Osiedle, Mieszkanie”, nr 6/1939, s. 2-30.

47. J. Strzelecki, T.O.R., „Dom, Osiedle, Mieszkanie”, nr 3-4/1934, s. 40.

48. Akcja mieszkaniowa dla pracowników kolejowych, „Głos Kolejowca”, 1.08.1938 (nr 15), s. 1.

49. Pawilon najprawdopodobniej nie został zrealizowany.



dzywojennego, zarówno w warstwie estetycznej, jak i funkcjonalnej. Wczesne realizacje z połowy lat 20. i początku lat 30. XX w., pozostają silnie zakorzenione w romantyczno-dworkowym nurcie historyzującym, co wpisuje się w obserwowane w ówczesnej Polsce i Europie nostalgiczne tendencje, wyrastające z tęsknoty za znanymi, swojskimi formami<sup>50</sup>. Wraz ze wzrostem znaczenia myśli modernistycznej w teorii i praktyce architektonicznej oraz intensywną rozbudową infrastruktury kolejowej na Wybrzeżu w latach 30. XX w., PKP zaczęło inwestować w zabudowę wielomieszkaniową, o uproszczonej, pozbawionej

dekoracyjnych detali formie. Rozwój społecznego wymiaru budownictwa mieszkaniowego znalazł natomiast swoje odbicie w elementach programu socjalnego, takich jak ochronki dla dzieci kolejarzy. Realizacjom tym nie towarzyszył rozmach; PKP nie wybudowało tu dużego osiedla ani nie prowadziło szeroko zakrojonej akcji budowlanej. Mimo to, dzięki swej różnorodności, zarówno pod względem stylu jak i skali, kolejowe realizacje mieszkaniowe w Gdyni są ważnym, wartym przebadania i zachowania fragmentem dziedzictwa architektonicznego miasta. ■

50. M. Sołtysik, *Przed modernizmem – style w gdyńskiej architekturze lat dwudziestych*, [w:] „Gdyńskie perły, czyli więcej niż modernizm”, Gdynia 2021, s. 28.

#### Bibliografia

- *Akcja mieszkaniowa dla pracowników kolejowych*, „Głos Kolejowca”, 1.08.1938 (nr 15), s. 1-2
- Balińska-Ciężki D., *Kolejowe budownictwo mieszkaniowe na Śląsku i w Wielkopolsce*, Łódź, 2018
- *Budowa Kolei Państwowej Śląsk-Gdynia*, Bydgoszcz 1930
- *Budowa wielkiej stacji rozrządowej w Gdyni*, „Dziennik Gdyński”, 1.12.1929, s. 2
- Czarnecki W., *Budownictwo w Poznaniu*, „Architektura i Budownictwo”, nr 1/1932, s. 9-19
- Dobrzycki B., *Koleje byłego zaboru pruskiego i ich rozwój*, „Inżynier Kolejowy”, nr 11/1928, s. 349-373
- Dokumentacja architektoniczno-budowlana budynków przy ul. Osada Kolejowa, ul. Podjazd 2/4/6 i ul. Morskiej 2, ul. Śląskiej 33, ul. Morskiej 72-74, Archiwum Wydziału Architektoniczno-Budowlanego Urzędu Miasta Gdyni
- Grzeszczuk-Brendel H., *Wpływy „Czerwonego Wiednia” w Poznaniu w latach 20. XX w.*, [w:] *Modernizm w Europie – Modernizm w Gdyni. Architektura I połowy XX w. i jej ochrona w Gdyni i w Europie*, M.J. Sołtysik, R. Hirsch (red.), Gdynia, 2011, s. 43-50
- Karty ewidencyjne budynków, Muzeum Miasta Gdyni, sygn. MMG/HM/II/30/125, MMG/HM/II/30/130, MMG/HM/II/30/139, MMG/HM/II/146/1-8, MMG/HM/II/157, MMG/HM/II/30/96, MMG/HM/II/0/99
- *Konkurs na projekt Bazyliki Morskiej w Gdyni*, „Architektura i Budownictwo” nr 3/1930, s. 120
- *Na temat budownictwa kolejowego*, „Architektura i Budownictwo”, nr 1/1934, s. 32
- *Nowy dworzec, zaczątek przyszłej wielkiej Gdyni*, „Głos Bałtycki”, 14.08.1926 (nr 25), s. 1
- *Poświęcenie Gmachów mieszkalnych dla urzędników P.K.P.*, „Świat”, 12.11.1938 (nr 46), s. 14
- *Pragmatyka służbowa pracowników przedsiębiorstwa „Polskie Koleje Państwowe”*, Warszawa, 1929
- M. Pszczołkowski, *Projekty typowe w architekturze dworców kolejowych lat międzywojennych*, [w:] *„Piękne, użyteczne, zbędne... Obiekty kolejowe w Polsce”*, red. M. Kapias, D. Keller, Rybnik 2016, s. 235-248
- *Sąd konkursu na projekt Świątyni Opatrzności Bożej w Warszawie*, „Architektura i Budownictwo”, nr 9-10/1930, s. 322-396
- M. Sołtysik, *Gdynia – miasto dwudziestolecia międzywojennego: urbanistyka i architektura*, Warszawa, 1993
- M. Sołtysik, *Przed modernizmem – style w gdyńskiej architekturze lat dwudziestych*, [w:] „Gdyńskie perły, czyli więcej niż modernizm”, Gdynia 2021, s. 28
- *Sprawozdanie z działalności pomorskiego oddziału „Rodziny Kolejowej”*, Toruń, 1933
- Strzelecki J., T.O.R., „Dom, Osiedle, Mieszkanie”, nr 3-4/1934, s. 40-45
- Suplicka A., *Główne kierunki pomocy dzieciom i młodzieży w Polsce międzywojennej na przykładzie działalności Stowarzyszenia Rodzina Kolejowa*, [w:] *Dziecko w historii – między godnością a zniewoleniem. Tom 2. Godność jako źródło naszego człowieczeństwa*, Białystok 2022, s. 361-377
- Tabak K., *Rola dworca kolejowego w Gdyni w kreowaniu wizerunku nowoczesnego miasta*, [w:] *Polska nad Bałtykiem. Konstruowanie identyfikacji kulturowej państwa nad morzem 1918-1939*, Gdańsk, s. 242-251
- *Teczki kredytowe, 1894. Towarzystwo Budowy i Eksploatacji Mieszkań dla Pracowników Kolejowych Sp. z o.o. w Gdyni, budowa domów czynszowych w Gdyni przy ul. Morskiej i Kolejowej*, Archiwum Państwowe w Gdańsku Oddział w Gdyni, zespół akt: Bank Gospodarstwa Krajowego Oddział w Gdyni, sygn. 93/11/0/9/1227
- Tejszerska A., *Dworce kolejowe magistrali węglowej – projekty konkursowe i realizacje*, [w:] *Węgiel, polityka, ludzie... Studia z dziejów kolei na Śląsku*, Rybnik, 2018, s. 207-240
- Tołwiński S., *Definicja mieszkania „społecznie najpotrzebniejszego”*, „Dom, Osiedle, Mieszkanie”, nr 6/1939, s. 2-30
- Zdanowski A., *Mieszkanie kolejarzy warsztatowców węzła warszawskiego*, Warszawa, 1937

**Agnieszka Drączkowska-Gradzik**, historyczka sztuki, muzealnica, kuratorka wystaw. Od 2017 r. pracuje w Muzeum Miasta Gdyni. W latach 2015-2019 współtworzyła festiwal architektury Open House Gdynia. Obecnie przygotowuje rozprawę doktorską poświęconą architekturze mieszkaniowej w międzywojennej Gdyni. Zainteresowania badawcze: architektura i wzornictwo XX i XXI w., historia Gdyni. ORCID: 0009-0002-1611-1031. Kontakt: a.drackowska@muzeumgdynia.pl