

Constitution Square in Gdynia – History, Development and Architecture

Keywords: Gdynia, Constitution Square, history, development, architecture, railway station, Agricultural Bank, court building, post office

Abstract

Constitution Square is one of the most important elements of the City Centre of Gdynia. Both in the pre-War and the post-War times they built there some major buildings of public and social use, which today create a precious heritage of the Gdynia's architecture. The origins of the square was connected mainly with the construction of the railway station and its layout was defined mainly in the interwar period, but after 1945 it underwent some major changes. Geometry of the square was shaped in few phases, following on the one hand the demands of the urban plans and on the other the layout of the buildings constructed in this place. The first phase comprises the years 1926-1928 in which the first town-dedicated railway station was built - yet before the first urban plans for Gdynia were prepared. The second phase comprised the years 1928-1930, when the urban planners designed the spatial shape of the square as an important component of the Gdynia's City Centre. The subsequent phases were marked by the dates of construction of the main buildings situated here: the State Agricultural Bank (1931), the Municipal and County Court (1936),

the postwar railway station (1950) and the post-War postal complex (1965). All the objects built here constitute the distinguish architectural creations, and the distinguish realisation of public and social use. Unfortunately, the postal complex created in the 60. was situated outside the historical building lines, which has a bad influence on the spatial consistency and cohesion to the whole square. Its harmonious, axial and symmetric composition was lost and consequently the square became only the burdensome communication node without any spatial and aesthetic values.

The aim of this article was presenting the development of the Constitution Square in Gdynia and its architecture in the particular phases of development, as well as the composition rules which governed it. The research was meant to become a scientific basis to restore the historical and aesthetic values to the contemporary layout of the square. In conclusion of the article the author presented the conservatory recommendations and the conservation project of revitalisation the Constitution Square in Gdynia. ■

Maria Jolanta Sołtysik, architect, MSc, DPh, DSc. Prof. Tit, full professor at the Faculty of Architecture at Gdańsk University of Technology in Gdańsk, Department of History and Theory of Architecture and Monument Conservation. A member of Committee of Architecture and Urban Planning of the Polish Academy of Science PAN and Polish section of DOCOMOMO. Specialises in history and preservation of architecture of the XXth century and the architecture and urban planning of Gdynia. Author of three books and several dozen of scientific publications. ORCID: 0000-0003-0826-1734. Contact: mjsol@pg.edu.pl

Maria Jolanta Sołtysik

Politechnika Gdańska, Wydział Architektury, Gdańsk, Polska

Plac Konstytucji w Gdyni – dzieje, kształt przestrzenny i architektura

Słowa kluczowe: Gdynia, Plac Konstytucji, historia, rozwój, architektura, dworzec kolejowy, Bank Rolny, gmach sądów, poczta

Wprowadzenie

W okresie międzywojennym Gdynia była wielkim placem budowy – powstawał tu w latach 1920-1939 od podstaw duży, nowoczesny port morski i sprzężone z nim nowe miasto. Niezwłocznie po zatwierdzeniu planów przestrzennych przystępowano do budowy basenów portowych, a w mieście do wytyczania i urządzania ulic i placów oraz do kształtowania zabudowy. Jednakże koncepcja rozwojowa portu ewoluowała wraz ze zmieniającą się koniunkturą gospodarczą, a wprowadzone w latach 1926-30 zmiany w rozplanowaniu i wielkości basenów portowych wpłynąć miały istotnie na układ przestrzenny całego gdyńskiego Śródmieścia. Dotyczyło to zwłaszcza rejonu bezpośrednio przylegającego do portu, a więc okolic gdyńskiego dworca kolejowego. Przedmiotem artykułu jest powstanie i rozwój przestrzenny placu przed dworcem kolejowym w Gdyni - a więc placu Konstytucji - oraz powstanie i rozwój jego architektury od lat dwudziestych XX wieku aż do dzisiaj.

Plac Konstytucji stanowi jeden z najważniejszych elementów struktury Śródmieścia Gdyni. Od samego początku aż do czasów współczesnych powstawały przy nim ważne dla miasta obiekty użytku publicznego, które dziś stanowią cenne elementy dziedzictwa gdyńskiej architektury. Geneza całego założenia związana była z ukształtowaniem przestrzeni przed dworcem kolejowym, a sam plac powstawał w kilku fazach, o których formie przestrzennej decydowała powstająca tu zabudowa oraz wprowadzane zmiany w koncepcji urbanistycznej portu i miasta.

Celem przeprowadzonych badań było przedstawienie dziejów Placu Konstytucji i jego architektury w poszczególnych fazach rozwoju, tak by analiza ta mogła stać się podstawą dla przywrócenia spójności historycznej współczesnego założenia. W podsumowaniu artykułu przedstawiono zasadnicze wnioski płynące z badań oraz główne wskazania konserwatorsko-projektowe rewaloryzacji istniejącej dziś przestrzeni placu. Badania prowadzone były metodą kwerynd literaturowych i archiwalnych, a także studiów inwentaryzacyjno-terenowych. Jak dotąd sam plac

Konstytucji w Gdyni nie był przedmiotem analiz historycznych, jednakże niektóre stojące przy nim obiekty – oba dworce kolejowe oraz gmach sądu – zostały już częściowo zaprezentowane w piśmiennictwie naukowym, a w tym w czasopismach takich jak „Polski Przemysł Budowlany”¹, „Architektura i Budownictwo”² oraz w monografii „Gdynia miasto dwudziestolecia międzywojennego. Urbanistyka i architektura”³.

Pierwszy „miejski” dworzec kolejowy i plac dworcowy w latach 1926-1928

Pierwszy „miejski” dworzec kolejowy w Gdyni nie był pierwszym w tej miejscowości. Prowizoryczny barak dworcowy istniał tu bowiem już od 1894 r., gdy w gdyńskiej wsi urządzono przystanek kolejowy na linii Gdańsko-Szczecińskiej. Stanął on wówczas nie po wschodniej, lecz po zachodniej stronie torów kolejowych, bezpośrednio przy Szosie Gdańskiej i przez kolejne ponad dwie dekady przyczynił się istotnie do rozwoju w Gdyni funkcji letniskowej.

Lokalizacja i układ przestrzenny gdyńskiego dworca zmieniły się na początku lat 20. XX wieku, gdy po odzyskaniu przez Polskę niepodległości rozpoczęto w Gdyni budowę portu i miasta. Budynek nowego dworca kolejowego - już na potrzeby miasta - powstać miał jednak nie po zachodniej, lecz po wschodniej stronie torów kolejowych, w bezpośrednim kontakcie przestrzennym z gdyńskim siedliskiem,

Nowy dworzec zaprojektowany został w 1923 roku przez znanego architekta Polski międzywojennej Romualda Millera. Była to realizacja bardzo ciekawa architektonicznie, reprezentująca zmodernizowane formy historyzmu romantyczno-narodowego, gdzie swojski renesans spotykał się z elementami architektury cerkiewnej i Art Déco. Mocno rozczłonkowany plan i bryła skupiały się wokół głównej hali wejściowej i przejścia do tunelu biegnącego pod torami,

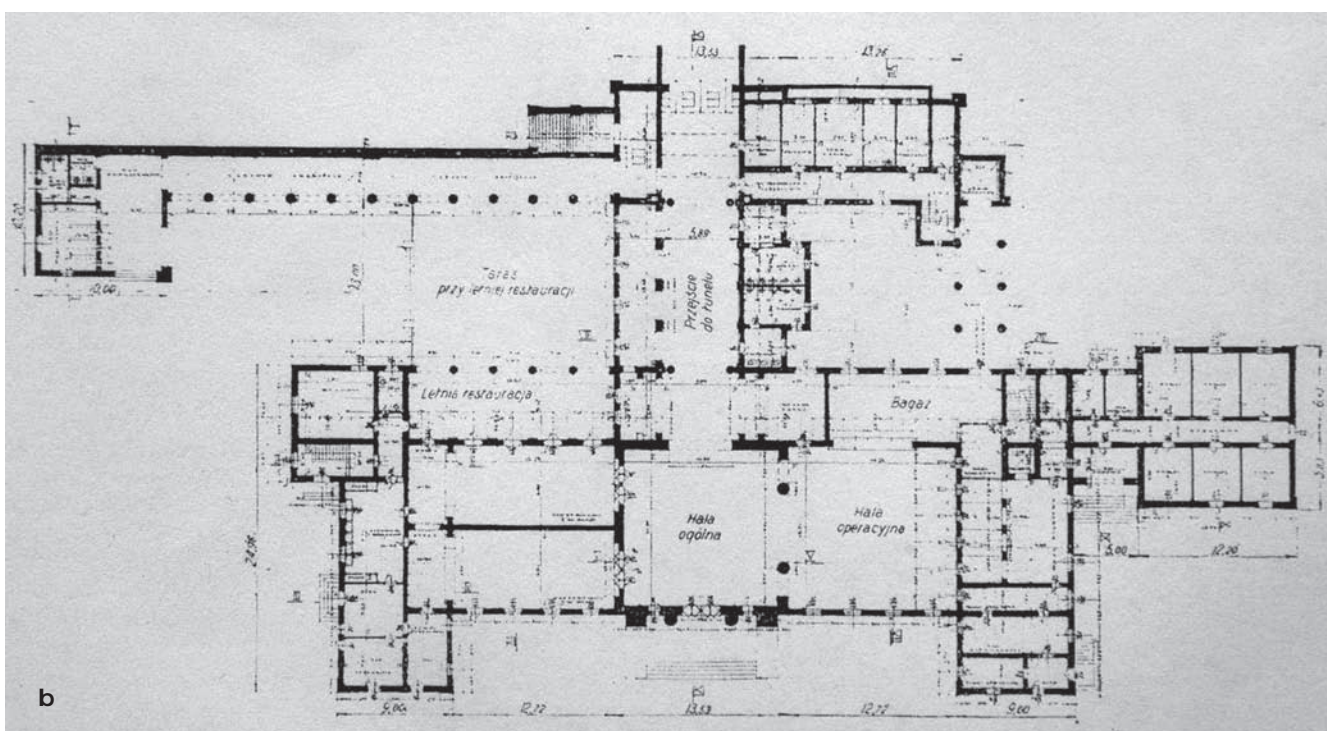
1. J. Wołkanowski, *Dworzec Kolejowy w Gdyni*, „Polski Przemysł Budowlany” 1926, nr 9-10.

2. Zbigniew Karpiński, Tadeusz Sieczkowski, Roman Sołtyński, *Gmach Sądów w Gdyni*, „Architektura i Budownictwo”, Rok XIV (1938), s. 43-49.

3. Maria (Jolanta) Sołtysik, *Gdynia - miasto dwudziestolecia międzywojennego. Urbanistyka i architektura*, Wydawnictwo Naukowe PWN 1993, s. 86, 332-333.



a



b

1. Gdynia, dworzec kolejowy wzniesiony w 1926 roku wg projektu Romualda Millera, zniszczony w czasie II wojny światowej i dziś nieistniejący: **a)** widok z ok. 1928 r. (źródło: https://pl.wikipedia.org/wiki/Plik:Dworzec_w_Gdyni.jpg, domena publiczna). Przed dworcem widoczny niewielki plac podjazdowy z okrągłym klombem; **b)** plan dworca (źródło: J. Wołkanowski, Dworzec Kolejowy w Gdyni, „Polski Przemysł Budowlany” 1926, nr 9-10)

1. Gdynia, the railway station built in 1926 according to project by Romuald Miller, destroyed during the World War II and non-existent today: **a)** a view around 1928 (source: https://pl.wikipedia.org/wiki/Plik:Dworzec_w_Gdyni.jpg, public domain). Before the railway station we can see a small square with a round lawn; **b)** the layout of the railway station (source: J. Wołkanowski, Dworzec Kolejowy w Gdyni, „Polski Przemysł Budowlany” 1926, nr 9-10)

obejmując od strony północnej obszerną halę operacyjną (kasową) a od południowej restaurację i dziedziniec wewnętrzny z kolumnową galerią (il. 1a, b). Wysokie dachy prezentowały bardzo urozmaicone formy - od dwuspadowych i półszczytowych po uskokowe, ozdobione małymi cebulastymi kopułkami. Wyniosły szczyt elewacji frontowej został ukształtowany uskokowo i ozdobiony w górze płaskorzeźbą orła, kwadratowym polem zegara i trzema arkadami wysmukłych okien, pod którymi umieszczono dwukolumnowy portal wejściowy. Detale wnętrza dworca, wykańczone w połowie lat dwudziestych nosiły cechy wczesno modernistycznych form Art Déco. Całość re-

alizacji była gotowa w lipcu 1926 roku, a w ówczesnej prasie pisano o nim pochlebnie, że (...) posiada tyle wybitnych cech polskiej architektury, iż powinien tym, co znają Polskę i odczuwają piękno form architektonicznych, przypominać zabytki architektury polskiej, jakie można podziwiać w Krakowie, Warszawie, Wilnie, Kazimierzu nad Wisłą, a nawet w dalekim Krzemieńcu⁴.

Przed nowym dworcem urządzono niewielki plac, zwany jeszcze wówczas nie placem Konstytucji, lecz placem Dworcowym. Miał formę starannie urządzonego podjazdu placowego w kształcie obróco-

4. J. Wołkanowski, op. cit.

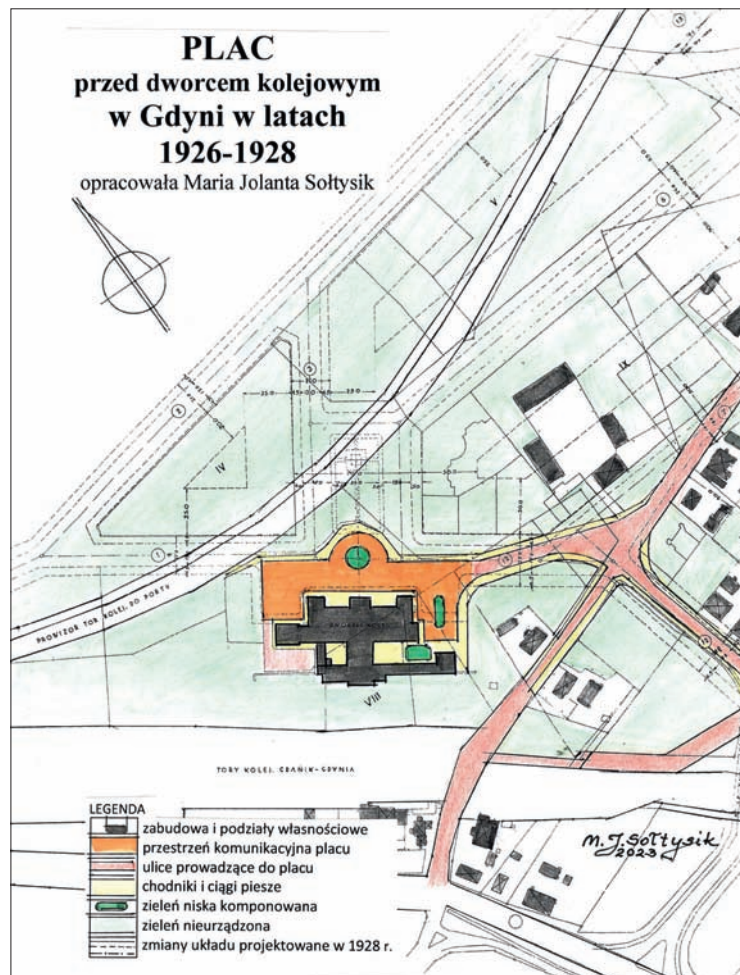
nej o 90 stopni litery C, obejmującej swym układem całą elewację frontową i dwie elewacje boczne nowo wzniesionego budynku dworcowego. Przed frontem dworca plac tworzył prostokąt o długości ok. 100 m i szerokości ok. 20 m (licząc do fasady budynku). Oś głównej elewacji dworca zaakcentowano niewielkim, okrągłym klombem kwiatowym (il. 2), któremu towarzyszyła półokrągła opaska jezdni wraz z chodnikiem. Do dworca prowadziła od strony zabudowań gdyńskich krótkim biegiem późniejsza ulica Podjazdowa, a obecna ulica Dworcowa, którą połączono z ciągami ulic Starowiejskiej oraz 10 Lutego. Jej również towarzyszyły po obu stronach chodniki prowadzące do głównego wejścia do dworca i do jego bocznych skrzydeł z wewnętrznymi dziedzińcami. W tym czasie po północnej stronie dworca istniał jeszcze prowizoryczny tor kolejowy do portu, który został zlikwidowany około 1928 roku. Taki układ założenia dworcowego przetrwał bez większych zmian do 1930 roku.

Plac Konstytucji w pierwszych planach urbanistycznych Gdyni i jego realizacja do 1930 roku

Prace nad pierwszym planem urbanistycznym Gdyni ukończono w maju 1926 roku, a więc w chwili gdy dworzec kolejowy i towarzyszący mu niewielki plac podjazdowy były już niemal ukończone. Urbaniści w nowej koncepcji zaproponowali jednak gruntowną przebudowę całego założenia placowego wraz z dworcem i znaczne jego powiększenie.

Pierwszym planem urbanistycznym Gdyni był „Szkic rozbudowy Gdyni” autorstwa Adama Kuncewicza i Romana Felińskiego⁵. Wykonany został w skali 1:5000, więc z natury rzeczy przedstawiał jedynie ogólną koncepcję układu, bez rozwiązań szczegółowych. Według wskazań tego planu plac przed dworcem miał mieć nową formę - dość oryginalną i nacechowaną monumentalizmem. Autorzy zaproponowali dla niego kształt pięcioboku, utworzonego geometrycznie przez zarys prostokąta o szerokości ok. 160 m i głębokości ok. 80 m, opartego podstawą o linię torów kolejowych i zwieńczonego symetrycznie trójkątem prostokątnym równoramiennym (il. 3a), wydłużającym układ do ok. 180 m licząc od linii torów kolejowych. Z trójkątnego wierzchołka placu, osiowo, na wprost dworca wybiegać miała szeroka arteria komunikacyjna prowadząca na północny wschód do portu, a jej kierunek wyznaczał oś symetrii całego założenia. Obok, po południowej stronie tej arterii rozpoczynać miała swój bieg główna oś śródmiejska, prowadzącą na wschód szeroką Aleją Wolności (dziś ul. Wójta Jana Radtkego) do morza i placu nadmorskiego. Z placu przed dworcem wybiegać miało jeszcze promieniście aż pięć ulic: cztery z wierzchołków pięcioboku (w tym ulica Starowiejska i dwie ulice biegnące w przeciwnych kierunkach wzdłuż linii torów kolejowych) oraz jedna będąca lustrzanym odpowiednikiem głównej osi śródmiejskiej, choć znacznie węższym i krótszym.

5. Plan ten i jego znaczenie omówiono w książce: Maria (Jolanta) Sołtysik, *Gdynia miasto dwudziestolecia międzywojennego. Architektura i urbanistyka*, Warszawa 1993, s. 100-105.



2. Gdynia, plac przed dworcem kolejowym w latach 1926-1928, (opracowanie i rysunek Maria Jolanta Sołtysik)

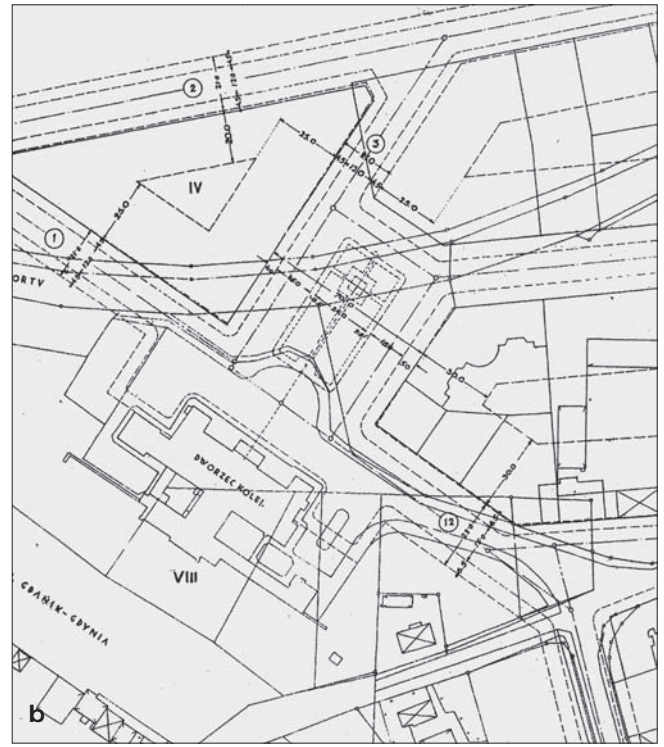
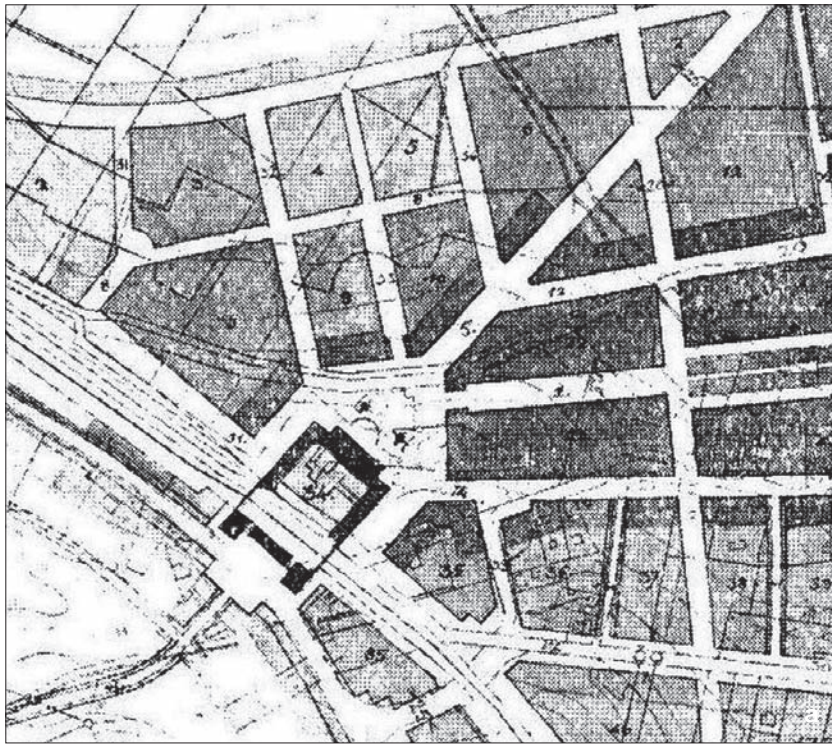
2. Gdynia, the square in front of the railway station in 1926-1928, (elaboration and drawing by Maria Jolanta Sołtysik)

Koncepcja urbanistyczna „Szkicu rozbudowy...” przewidywała też znaczne powiększenie samego budynku dworca, proponując dobudowę do niego z obu stron dwóch dużych skrzydeł bocznych, korespondujących przestrzennie z linią bocznych pierzei placu. W ten sposób budynek dworca zajmować miał znaczną część całego założenia placowego. Wszystkie ściany placu tworzyć miały zwarte pierzeje, wypełnione 4-kondygnacyjną zabudową. Zasadą całej kompozycji była symetria i osiowość przestrzenna, a walory estetyczne i monumentalizm układu podkreślono przez dwa wybitne akcenty rzeźbiarskie w formie kolumn lub obelisków, ustawionych symetrycznie w centralnej części układu i akcentujących fasadę frontową dworca.

Projektowane w 1926 roku założenie placowe nie zostało niestety zrealizowane. Z uwagi na nieprzewidziany rozwój portu i portowego węzła kolejowego na południe cała północna część Śródmieścia została uszczuplona terenowo i w planach szczegółowych również plac przed dworcem musiał ulec przemianie.

W 1928 roku Adam Kuncewicz wykonał plan szczegółowy północnej części Śródmieścia, który nosił nazwę „Gdynia, plan zabudowania północnej części Śródmieścia. Sekcja pierwsza” i sporządzony był w skali 1:1000⁶. Architekt uwzględnił w nim zaistniałe

6. Plany szczegółowe Śródmieścia zostały omówione w książce: Maria Jolanta Sołtysik, *Na styku dwóch epok. Architektura gdyńskich kamienic okresu międzywojennego*, Gdynia 2003, s. 50 i 51.



3. Gdynia, plac przed dworcem kolejowym w pierwszych planach urbanistycznych miasta: a) fragment „Szkicu rozbudowy Gdyni” autorstwa Adama Kuncewicza i Romana Felińskiego z 1926 r. (źródło: „Architektura i Budownictwo”, 1926); b) fragment planu szczegółowego pt. „Gdynia, plan zabudowania północnej części Śródmieścia. Sekcja pierwsza” autorstwa Adama Kuncewicza (źródło: archiwum prywatne M. J. Sołtysik)

3. Gdynia, the square before the railway station in the first urban plans of the town: a) a fragment of the plan "Szkic rozbudowy Gdyni" by Adam Kuncewicz and Roman Feliński from 1926 (source: "Architektura i Budownictwo", 1926); b) a fragment of the plan "Gdynia, plan zabudowania północnej części Śródmieścia. Sekcja pierwsza" by Adam Kuncewicz (source: private collection of M. J. Sołtysik)

wskutek rozbudowy portu zmiany i fakt, że plac przed dworcem znalazł się teraz praktycznie na skraju Śródmieścia, tuż przy granicy portu, która w tym rejonie przebiegała wzdłuż obecnej ulicy Jana z Kolna. W konsekwencji, w szczegółowym planie urbanistycznym z 1928 roku plac ten został dość mocno zmniejszony i ponownie dostosowany szerokością do układu istniejącego już dworca kolejowego w kształcie zaprojektowanym przez Romualda Millera. Zaniechano w nim bowiem rozbudowy budynku dworcowego.

Zaprojektowana przez Kuncewicza forma placu składała się teraz z dwóch części. Pierwszą częścią był układ już istniejącego przed dworcem od 1926 roku placu podjazdowego w formie odwróconej litery C, obejmującej ramionami bryłę budynku wraz z bocznymi skrzydłami o wymiarach ok. 100 m długości i ok. 20 m szerokości. Drugą, nową część placu stanowić miał przylegający do tej pierwszej prostokąt o szerokości 68 m i długości 84 m, co licząc całościowo od fasady dworca dawało długość 104 m (il. 3b). Ściany nowej części placu tworzone być miały przez zwarte linie zabudowy – trzy nowoprojektowane pierzeje z budynkami pięciokondygnacyjnymi, sięgającymi 18 m wysokości. Wzdłuż nich zaprojektowano chodniki o szerokości od czterech do pięciu metrów oraz ciągi komunikacji kołowej o szerokości 15 metrów.

Wewnątrz nowej, prostokątnej części placu Adam Kuncewicz zaprojektował obszerny zieleniec podkreślający swą formą kształt placu i wpisany w prostokąt o wymiarach 24 na 82 metry, nie licząc okalającej opaski chodnikowej 2,5 m. Zieleniec ten architekt odsunął wyraźnie od samego budynku dwor-

ca, gdzie przed jego frontem pozostawiono obszerne miejsce przeznaczone na podjazd komunikacyjny. Zaprojektowany przez Kuncewicza zieleniec podzielony został formą krzyża łańciskiego z kwadratowym kłombem i opaską pieszą w północnej części oraz półkolistym „zaproszeniem” od strony dworca kolejowego.

Zasadniczej zmianie w stosunku do „Szkicu rozbudowy Gdyni” uległ również układ ulic wybiegających z placu, których teraz było jedynie cztery. Niegdyś najważniejsza z nich, dawna arteria komunikacyjna mająca prowadzić do portu - lecz teraz na skutek zmian zablokowana przez węzeł kolejowy portowej stacji rozrządowej - utraciła swój sens realizacyjny i została utrzymana jedynie w kadłubkowej formie, prowadząc krótkim odcinkiem z północnego narożnika placu do późniejszej ul. Jana z Kolna. Jej kierunek wyznaczał północno-zachodnią pierzeję placu. Swe pierwotne znaczenie głównej osi śródmiejskiej utracił również ciąg wychodzący z północno-wschodniego narożnika placu, nazywany początkowo Aleją Wolności, a później Aleją Mościckich (obecna ulica Wójta Jana Radtkego), której szerokość u wylotu z placu ustalono w nowym planie na 21 metrów. Najważniejszym i najszerszym ciągiem wybiegającym z placu przed dworcem (28 m) była późniejsza ulica Podjazdowa, nosząca dzisiaj nazwę Dworcowej. Tradycyjny, funkcjonujący jeszcze w 1928 roku przejazd kolejowy do Szosy Gdańskiej na przedłużeniu ulicy Starowiejskiej miał zostać zlikwidowany, a przejazd na drugą stronę torów kolejowych miał się odbywać poprzez nowoprojektowany na przedłużeniu ul. 10 Lutego tunel pod torami. Czwarta ulica wybiegająca z placu przed



4. Gdynia, dworzec kolejowy w 1930 r. (źródło: NAC, sygn. <https://fotopolska.eu/1298632,foto.html?o=b3470> domena publiczna)
 4. Gdynia, the railway station in 1930 (source: NAC, sygn. <https://fotopolska.eu/1298632,foto.html?o=b3470> public domain)

dworcem, prowadziła krótkim odcinkiem równolegle do torów kolejowych na przedłużeniu ulicy Podjazdowej (Dworcowej) w kierunku północno-zachodnim i łączyła się z późniejszą ul. Okrężną, prowadzącą do Oksywiu (obecnie ul. Janka Wiśniewskiego).

Plan szczegółowy północnej części śródmieścia z 1928 roku, zaakceptowany jeszcze w tymże 1928 roku przez Ministerstwo Robót Publicznych w Warszawie stał się rzeczywistą podstawą dla realizacji tej części miasta, a w tym również – z niewielkimi tylko zmianami – placu przed dworcem kolejowym. W chwili zatwierdzenia planu dworzec kolejowy nadal był jedynym stojącym w tym rejonie obiektem⁷, a do 1930 roku jedyną urządzoną i wybrukowaną częścią placu Dworcowego był pas przed jego fasadą frontową (il. 4).

Budowa Państwowego Banku Rolnego i plac przed dworcem kolejowym w latach 1931-1935

Ani w omówionym powyżej planie ogólnym, ani w planie szczegółowym Śródmieścia Gdyni nie wskazano jakie budowle miały stanąć przy placu przed dworcem kolejowym, zwanego od początku lat trzydziestych oficjalnie placem Dworcowym. Wkrótce zdecydować o tym mieli sami inwestorzy. Jako pierwszy, w 1928 roku wybrał tą lokalizację pod budowę swej siedziby Państwowy Bank Rolny. Obiekt miał tworzyć część południowo-wschodniej pierzei placu, u zbiegu z biegnącą do niego pod kątem prominentną Aleją

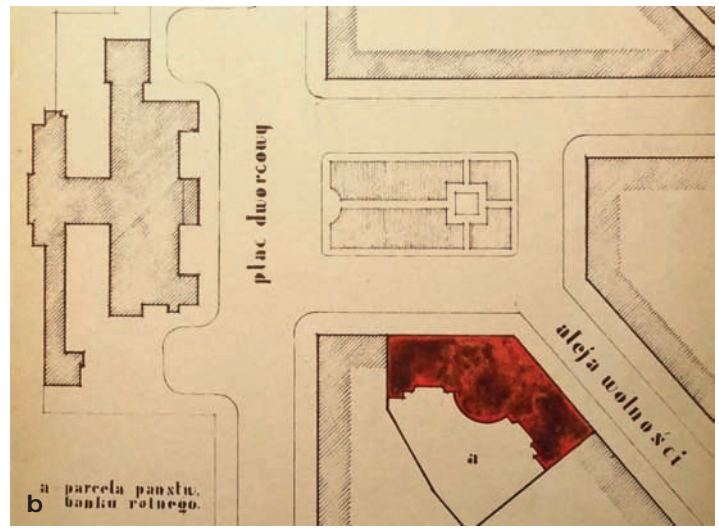
Wolności, późniejszą ulicą Mościckich, a obecną ulicą Wójta Jana Radtkego. Jego fasada należeć miała w połowie do układu placu, a w połowie do układu Alei.

Pierwszy projekt budynku – mocno historyzujący – wykonany został przez warszawskiego architekta Pawła Wędziagolskiego, jednak nie uzyskał on akceptacji Ministerstwa Robót Publicznych z uwagi na niższą niż nakazana w planie urbanistycznym wysokość. Następnie w 1930 roku swoją pełną rozmachem koncepcję⁸ przedstawił inny z tzw. klasyków petersburskich – profesor Wydziału Architektury Politechniki Warszawskiej, akademik architektury, architekt Marian Lalewicz. Wykonany przez niego projekt datowany jest na marzec 1930 r. i stanowi już propozycję przestrzenną dostosowaną w pełni do skali rozwojowej miasta, choć przyjęty przez architekta kostium stylowy był już wówczas pewnym zapóźnieniem w coraz bardziej modernistycznej Gdyni.

Utrzymana w duchu klasycyzmu akademickiego kompozycja oparta została na uniwersalnych kanonach klasycznych, praktycznie bez ornamentacji, z wyeksponowaną arkadową kondygnacją cokołową, kontynuującą jeszcze antyczne i bramantejskie tradycje. Szeroki narożnik akcentowała *quasi* wieżyczka, jednak nie przekryta – jak można by się spodziewać – narożnikową kopułą lecz płaskim stropem, co było elementem pewnej modernizacji formy (il. 5a, b). Główne wnętrze, wyraźnie już modernizujące, zarysowano ciekawie półkolistą, słupową kolumnadą. Atrakcyjnie prezentował się także hall wejściowy, z wielkimi przeszkleniami i miękko zarysowaną linią schodów.

7. Widniejący na rysunku planu z 1928 roku budynek Państwowego Banku Rolnego powstał dopiero w 1930 roku i został wrysowany później. W tym czasie powstał także przy dworcu i nieurządzonej jeszcze ulicy prowadzącej do późniejszej ulicy Okrężnej niewielki, funkcjonalistyczny budynek o nieustalonej funkcji, widoczny na archiwalnych fotografiach.

8. Archiwum Wydziału Architektoniczno-Budowlanego Urzędu Miasta w Gdyni – dalej cyt. AWA-B, Akta Budowlane – dalej cyt. AB, sygn. 6/53.



5. Gdynia, dawny Państwowy Bank Rolny (obecnie Oddział Banku PKA SA), ul Wójta Jana Radtkego 53: **a)** fot. Maria Jolanta Sołtysik, 2023; **b)** sytuacja według projektu Maria na Lalewicz z 1930 r. (źródło: Akta Archiwum Budowlanego Urzędu Miasta Gdyni, sygn. 6/53)

5. Gdynia, the former State Agricultural Bank (now the PKO SA Bank Branch), 53 Wóta Radkego Street: **a)** photo Maria Jolanta Sołtysik, 2023; **b)** situation plan according to the design by Marian Lalewicz from 1930 (source: Akta Archiwum Budowlanego Urzędu Miasta Gdyni, sygn. 6/53)

Wzniesiony w 1931 roku Państwowy Bank Rolny powstał dokładnie w liniach placu Dworcowego zaprojektowanych przez Adama Kuncewicza w 1928 r., stanowiąc drugą realizację definiującą jego układ⁹. W latach 1931-1935 urządzenie placu nadal postępowało według planu szczegółowego z 1928 roku i nadal wybiegały z niego cztery ulice: Aleja Wolności (późniejsza ul. Mościckich, a obecna ul. Wójta Jana Radtkego), ulica Podjazdowa (obecna Dworcowa) oraz dwie krótkie ulice bez nazwy, kończące swój bieg na ulicy Jana z Kolna – jedna, kadłubkowa, prowadząca na północny wschód w kierunku portu, a druga biegnąca na przedłużeniu ulicy Podjazdowej, na północny-zachód do ul. Okrężnej.

W 1934 roku wewnątrz placu Dworcowego pojawił się nowy element – kwadratowy zieleniec, usytuowany nie centralnie lecz ciężący lekko w stronę północno-wschodnią. Po raz pierwszy uwidoczniono go na planie miasta z 1935 roku i w porównaniu z zieleńcem projektowanym w 1928 roku przez Adama Kuncewicza był on wyraźnie mniejszy (il. 6). Cała przestrzeń komunikacyjna placu była zapewne już utwardzono i biegła wraz z chodnikami pieszymi wzdłuż wytyczonych w planie urbanistycznym linii zabudowy.

Budowa gmachu Sądów i nowy układ placu Konstytucji w latach 1936-1939

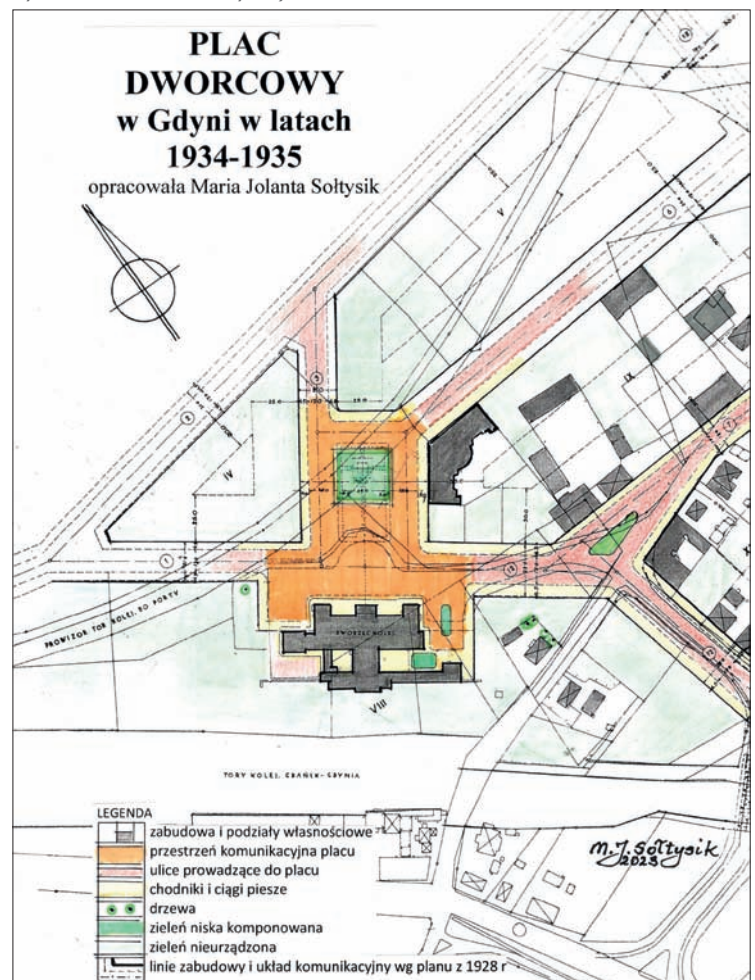
Rok 1936 był w dużym stopniu decydujący dla kształtu przestrzennego placu Dworcowego, który też właśnie wówczas otrzymał nową, istniejącą do dziś nazwę - plac Konstytucji. W 1936 roku w północno-wschodniej pierzei placu, na przeciw budynku dworca wzniesiono nowy obiekt, który w znacznym stopniu zdefiniował jego układ - monumentalny gmach Sądów Okręgowego, Grodzkiego i Prokuratury. Zajmować on miał całą tą pierzeję, sięgając skrzydłami bocznymi z jednej strony do ulicy Mościckich (obecnie ul. Wójta Jana Radtkego), a z drugiej do ulicy Jana z Kolna.

Projekt budynku był rezultatem rozstrzygniętego w 1934 roku konkursu architektonicznego. Jego zwycięzcami byli trzech młodzi warszawscy architekci Zbigniew Karpiński, Tadeusz Sieczkowski i Roman Sołtyński¹⁰. Ich w pełni już modernistyczna koncepcja

10. Zbigniew Karpiński, Tadeusz Sieczkowski, Roman Sołtyński, *Gmach...*, op. cit.

6. Gdynia, plac przed dworcem kolejowym (plac Dworcowy) w latach 1934-1935, (opracowanie i rysunek Maria Jolanta Sołtysik)

6. Gdynia, the square in front of the railway station (Dworcowy Square) in 1934-1928, (elaboration and drawing by Maria Jolanta Sołtysik)



9. Widoczny na niektórych mapach archiwalnych z lat 1931-1932 budynek w miejscu późniejszego gmachu Sądów miał charakter prowizoryczny.



7. Gdynia, budynek Sądu Okręgowego, Grodzkiego i Prokuratury, plac Konstytucji 5, 1938 r., proj. Z. Karpiński, T. Sieczkowski, R. Sołtyński (źródło: Cyfrowa Biblioteka Narodowa Polona, fot. H. Poddębski, sygn. <https://fotopolska.eu/826603,foto.html?o=b3470> domena publiczna)

7. Gdynia, the County and Town Court Building, 5 Konstitution Square, 1938, architects Z. Karpiński, T. Sieczkowski, R. Sołtyński (source: Cyfrowa Biblioteka Narodowa Polona, phot. H. Poddębski, sygn. <https://fotopolska.eu/826603,foto.html?o=b3470> public domain)

reprezentuje nurt umiarkowanego modernizmu, ude-
rzając wizualnie białą elegancją opływo-streamlinowej
fasady i niemal abstrakcyjnym rytmem niewielkich,
pionowych okien. Poprowadzona szerokim łukiem
bryła została zaakcentowana wyniosłym ryzalitem
centralnej części, usytuowanej w kompozycyjnej osi
symetrii placu, naprzeciw głównego wejścia do dworca.
Symetrię założenia akcentowały po obu bokach,
wysunięte do przodu, nieco niższe ryzalitty skrzydeł
bocznych (il. 7). We wnętrzu dominował elegancki hall
filarowy, z ekspresyjnie zaprojektowanymi po obu bo-
kach biegami schodów oraz wyszukany rysunkiem
posadzek i ławek

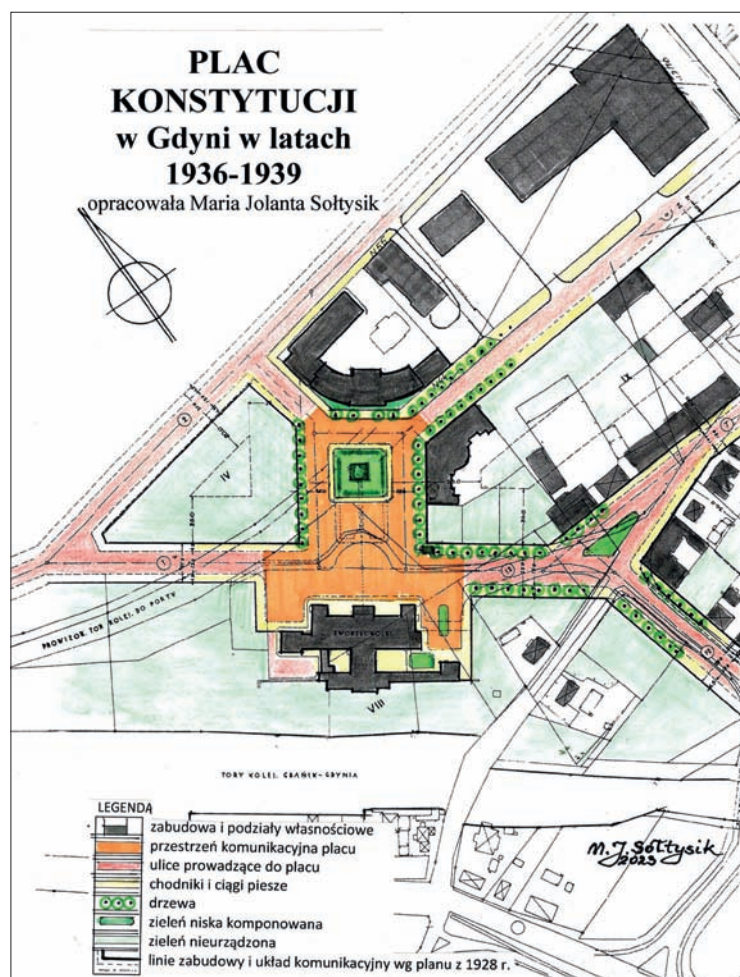
Wraz z budową tego obiektu wprowadzono istotną
korektę układu północnego narożnika placu Konstytucji.
Krótką, kadłubkową ulicę, która wybiegała
stąd do ul. Jana z Kolna, skierowano teraz ukośnie,
bardziej na północ, powiększając szerokość pierzei
w której stanął gmach Sądów (il. 8). Odtąd ta krótka
ulica biegła symetrycznie do kierunku ówczesnej
ul. Mościckich (obecnej Wójta Jana Radtkego), otwie-
rając szeroką perspektywę widokową na nowy gmach.
Przed jego wejściem, przy ryzalicie frontowym zasa-
dzono dwa drzewa, podkreślające oś budynku.

Z planu *Wielka Gdynia* z 1936¹¹ wynika, że krót-
ki odcinek uliczny na przedłużeniu ówczesnej i obec-
nej ul. Dworcowej prowadzący do ulicy Okrężnej wiod-
ącej do Oksywia, nabrał istotnego znaczenia, gdyż
poprowadzono (lub planowano poprowadzić) tędy
linię autobusową. Zapewne też został on wówczas
utwardzony. W 1936 roku ukształtowano też „doce-
lowy” układ zieleni placu Konstytucji oraz głównych
wybiegających z niego ulic (obecnych ulic Dworcowej
i Starowiejskiej), zakładając tu spójną i przemyślaną
geometrycznie kompozycję. Przede wszystkim więc
dokonano nasadzeń drzew, które zgodnie tradycją to-
warzyszyły liniom zabudowy, obrysowując układ pie-
szych chodników i tworząc wraz z budynkami „ściany”
placu oraz sąsiednich ulic (por. il. 8). Rząd drzew po-
wstał również wzdłuż niewypełnionej jeszcze zabudo-

wą pierzei północno-zachodniej placu. Zaraz później,
w 1937 roku, dokonano nasadzeń drzew po obu stro-
nach ulicy Mościckich (obecnej Wójta Jana Radtkego),
doprowadzając je do nowo wzniesionych Hal Targo-
wych. Założony już wcześniej kwadratowy zieleniec
w północno-wschodniej części placu, otoczony był
wówczas opaską chodnikową i parterami kwietnymi,
podkreślającymi jego środkową część i oddzielnie
każdy z czterech boków.

8. Gdynia, plac Konstytucji (dawny plac Dworcowy) w latach
1936-1939, (opracowanie i rysunek Maria Jolanta Sołtysik)

8. Gdynia, Constitution Square (the former Dworcowy Square
in front of the railway station) in 1936-1939, elaboration and
drawing by Maria Jolanta Sołtysik)



11. Plan *Wielka Gdynia* z 1936 r. w skali 1:15000, wydany nakładem Morskiej Agencji Reklamy „MAR” Inż. Przygodzki Gdynińskie Biuro Informacyjno Budowlane znajduje się w zbiorach Muzeum Miasta Gdyni.



9. Gdynia. nowy dworzec kolejowy, budowa 1950, projekt Waclaw Tomaszewski, (fot. Maria Jolanta Sołtysik 2012)

9. Gdynia, the new railway station, construction 1950, arch. Waclaw Tomaszewski, (photo Maria Jolanta Sołtysik 2012)

Budowa nowego dworca kolejowego i placu Konstytucji w latach 1945-1965

W latach niemieckiej okupacji podczas II wojny światowej plac Konstytucji pozostał praktycznie niezmienny, a więc w takiej formie, jak ukształtowano go w okresie międzywojennym. Nadal przed gmachem sądu istniał kwadratowy zieleniec z kwietnikami, a przed dworcem kolejowym dostępna była szeroka przestrzeń postojowo-komunikacyjna.

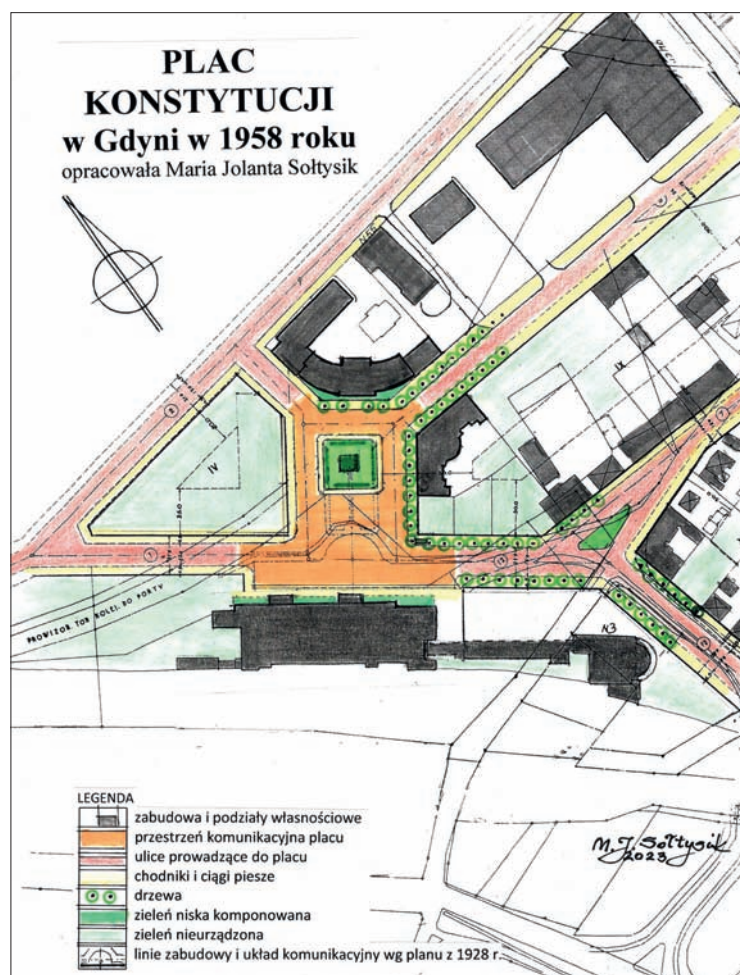
Podczas działań wojennych budynek dworca został jednak mocno zniszczony i wypalony, tak że wkrótce po ich zakończeniu podjęto decyzję o wyburzeniu obiektu i wzniesieniu na tym miejscu nowego, znacznie większego. Projektantem nowego dworca (il. 9) był Waclaw Tomaszewski, a jego budowę rozpoczęto w 1950 roku. Główny trzon budynku stanął w miejscu starego dworca, a lokalizacji głównego wejścia i tunelu dworcowego nie zmieniono. W 1954 roku oddano do użytku między innymi hall główny z kasami biletowymi i tunel z wejściami na perony. Odtąd dworzec już funkcjonował, choć kończono jeszcze kilkukondygnacyjny korpus części administracyjnej oraz hall boczny i wystrój plastyczny sali restauracyjnej. Równolegle, w latach 1956-1959 wybudowano w bezpośrednim sąsiedztwie od południa dworzec kolei podmiejskiej, połączony podcieniem słupowym z głównym trzonem dworcowym i tworzący z nim jeden kompleks.

Budowa nowego, znacznie większego niż dotychczas dworca wprowadziła istotną zmianę kompozycyjną w układzie placu Konstytucji. Trzeba bowiem zaznaczyć, że fasada frontowa głównego korpusu nowego obiektu była znacznie dłuższa niż fasada dawnego dworca, sięgając ponad 35 m dalej na północno-zachód. Miała też nie jedno, ale dwa wejścia – jedno główne, w swym tradycyjnym miejscu, na przedłużeniu tunelu pod torami kolejowymi i drugie, przesunięte na bok w kierunku północno-zachodnim, odpo-

wiadające zwiększonej długości fasady oraz zapewniające symetrię jej rysunkowi. Przy tym oba wejścia – mimo nierównorzędności funkcjonalnej – otrzymały jednolitą, równie atrakcyjną oprawę architektoniczną w formie jednakowych, mocno wyeksponowanych i wysuniętych dwukolumnowych portyków. Projektu-

10. Gdynia, plac Konstytucji w 1958, (opracowanie i rysunek Maria Jolanta Sołtysik)

10. Gdynia, Constitution Square in 1958, (elaboration and drawing by Maria Jolanta Sołtysik)





11. Gdynia, kompleks pocztowy, plac Konstytucji 2, budowa 1965, projekt Bogusław Bielecki, (fot. Maria Jolanta Sołtysik, 2023)

11. Gdynia, the postal complex, 2 Constitution Square, construction 1965, arch. Bogusław Bielecki, (photo Maria Jolanta Sołtysik, 2023)

jąc to drugie wejście Waław Tomaszewski wprowadził do układu placu Konstytucji nowy, mocny element kompozycyjny, niezwiązany z tradycyjną osią kompozycyjną placu i przesunięty w stosunku do niej ok. 35 m na północny-zachód (licząc w osiach obu portyków). Fakt ten stanowił pierwszy wyłom kompozycyjny w integralności przestrzennej układu placowego. Ten kompozycyjny dysonans został częściowo złagodzony przez Tomaszewskiego dwoma zabiegami: po pierwsze tym, że główny portyk wejściowy, ten południowy, architekt usytuował dokładnie w tradycyjnej osi symetrii placu, w miejscu głównego wejścia do starego dworca, naprzeciw centralnego ryzalitu gmachu sądu. Drugi natomiast, odsunięty na bok portyk wejściowy został usytuowany na wprost istniejącego chodnika pieszego wzdłuż niezabudowanej północno-zachodniej linii pierzei placu (il. 10) – co zresztą funkcjonuje do dzisiaj.

W rezultacie tych zmian i w sytuacji gdy wyznaczona w planie z 1928 roku północno-zachodnia pierzeja placu Konstytucji nadal pozostawała niezabudowana, wolna przestrzeń przed frontem dworca kolejowego znacznie się poszerzyła. Trudno dziś powiedzieć, czy w związku z tym przewidywano też poszerzenie samego placu, przez odsunięcie tej niezabudowanej linii pierzei dalej na północny-zachód. Fotografia z końca lat 50.¹² ukazuje natomiast, że chodnik przed tą linią trochę poszerzono i nadal – podobnie jak przed 1939 rokiem znajdował się wzdłuż niego na jezdni postój taksówek. To samo zdjęcie archiwalne ukazuje bieg już utwardzonego i urządzanego odcinka ulicy prowadzącej z placu Konstytucji na północny zachód do Oksywia i dawnej ulicy Okrężnej (ówczesnej ul. Marchlewskiego, a obecnej Janka Wiśniewskiego). Miała ona wówczas istotne znaczenie, gdyż prowa-

dziła tędy nie tylko planowana już w 1936 roku linia autobusowa, ale również linia trolejbusowa, co wyraźnie widać na przywołanej fotografii¹³. Gęsto rozstawione słupy trakcji trolejbusowej ustawiono wzdłuż wciąż niezabudowanej linii północno-zachodniej pierzei placu Konstytucji, jak również po obu stronach ulicy Dworcowej. Trasom komunikacyjnym towarzyszyły wiaty przystankowe, z których jedna istniała od 1937 roku przy ul. Dworcowej na rogu placu, a druga, nowa, na chodniku przed nieistniejącą pierzeją północno-zachodnią, przy postoju taksówek¹⁴. Prawdopodobnie w związku z budową trakcji trolejbusowej dokonano wycinki rzędu drzew przy tej niezabudowanej linii pierzei placu – tak, że nie widać już ich na wspomnianej fotografii z końca lat 50. Likwidacja tego szpaleru drzew była drugą niekorzystną zmianą, prowadzącą do dezintegracji przestrzennej założenia placu Konstytucji.

Lokalizacja Dworcowego Urzędu Pocztowego i plac Konstytucji po 1965 roku

Począwszy od lat 60. układ przestrzenny placu Konstytucji ulegał dalszym, niekorzystnym przemianom. Główną ich przyczyną i katalizatorem była budowa i oddanie w 1965 roku do użytku nowego, dużego obiektu pocztowego, zwanego wówczas Wydzielonym Dworcowym Urzędem Pocztowym i obsługiwanego przez specjalną, doprowadzoną do hal pocztowych bocznice kolejową. Głównym projektantem i autorem wykonanego w 1960 roku w Biurze Studiów i Projektów Łączności w Warszawie projektu był mgr inż. arch. Bolesław Bielecki¹⁵. W 1963 roku, już w trakcie budowy, ten sam architekt dokonał na życzenie inwestora niewielkich zmian w swej koncepcji, a w tym podwyższenia o 1 kondygnację obiektu biurowo-mieszkalnego¹⁶.

12. Gdyniński przedwojenny i powojenny dworzec na starych zdjęciach, portal „Gdynia moje miasto”, 2. VI 2019, <https://gdynia-moje-miasto.pl/gdynski-przedwojenny-i-powojenny-dworzec-na-starych-zdjeciach/>, (dostęp: 3.12.2023).

13. Ibidem.

14. Ibidem.

15. AWA-B, AB, sygn. 12/2.

16. Ibidem.

Nowa poczta stanowiła cały kompleks budynków, usytuowanych na dużej, ponad jednohektarowej działce, przylegającej z jednej strony do torów kolejowych, a z drugiej oddalony o ok. 60 m od niezabudowanej, północno-zachodniej linii pierzei placu Konstytucji. Kompleks składał się aż z czterech, połączonych ze sobą dużych kubaturowo obiektów: (1) wysokiego na 8 kondygnacji obiektu biurowo-mieszkalnego z placówką pocztową w parterze, przewidywanego pierwotnie na 7 kondygnacji; (2) przylegającej do niego, mocno przeszklonej dwukondygnacyjnej hali stanowiącej Magazyn Wymiany Zagranicznej połączony z Urzędem Celnym, ustawiony równoległe do linii niezabudowanej, północno-zachodniej pierzei placu; (3) dużej, parterowej „hali wagonowej” dla przeladunków pocztowych, zlokalizowanej wzdłuż torów kolejowych, z doprowadzoną specjalną bocznicą kolejową; oraz (4) przylegającego do hali wagonowej, czterokondygnacyjnego budynku sortowni. Całość bryły ukształtowana w literę L, rozrzeźbiona i zróżnicowana przestrzennie stanowiła ciekawy przykład architektury industrialnej modernizmu powojennego lat 60 (il. 11). Ekspresyjnie ukształtowano jej główną elewację złożoną ze skonstrastowanych wysokościowo członów, a we wnętrzach wrażenie robiła zwłaszcza ciekawa konstrukcja szedowa dachu hali wagonowej. Jednakże koncepcja usytuowania budynku, nie powiązana z historyczną strukturą przestrzenną placu Konstytucji, przyczyniła się w sposób decydujący do dezintegracji całości jego założenia.

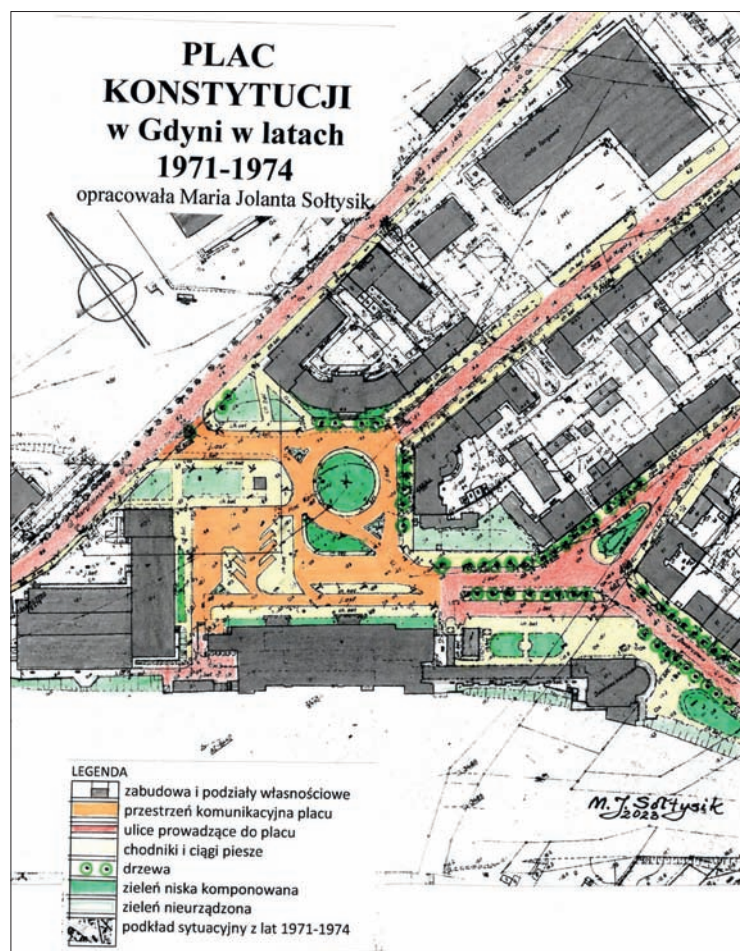
Koncepcja budowy kompleksu pocztowego obarczona była bowiem dwoma głównymi błędami lokalizacyjnymi: 1) trzon kompleksu pocztowego zlokalizowano ok. 60 m za historyczną linią północno-zachodniej pierzei placu Konstytucji, ignorując całkowicie podstawową dla idei przestrzennej placu zasadę sytuowania budynków w liniach pierzei, symetrycznie względem głównej osi placowej; 2) przyjęta lokalizacja kompleksu pocztowego likwidowała i zabudowywała ulicę wybiegającą z południowo-zachodniego narożnika placu Konstytucji do ówczesnej ul. Marchlewskiego (tj. do dawnej ul. Okrężnej), blokując tym samym główne połączenie komunikacyjne placu Konstytucji z drogą na Oksywie. W rezultacie tych dwóch błędów zburzona została historyczna geometria placu Konstytucji oparta na formie prostokąta, z osią główną pomiędzy budynkami dworca i sądu, a główny ruch komunikacji kołowej skierowany został do wnętrza placu i biegł odtąd po przekątnej - od narożnika południowo-wschodniego u zbiegu z ulicą Dworcową do narożnika północnego u zbiegu z ulicą Jana z Kolna. Wkrótce też powstało wewnątrz układu placu duże rondo komunikacyjne, któremu towarzyszyło kilka amorficznych wysepek komunikacyjnych. Natomiast przed kompleksem pocztowym wytworzyła się przylegająca do placu Konstytucji przestrzeń manewrowo-postojowa dla autobusów i samochodów, również o przypadkowym kształcie (il. 12). Wszystko to potęgowało chaos całego układu. W początkach lat 70. pojawił się tu jeszcze jeden „element chaosu”

- substandardowy, wolnostojący obiekt dyspozytorni ruchu Zakładów Komunikacji Miejskiej, który stanął na chodniku w północnej części placu.

W następnych kilku dekadach, praktycznie do chwili obecnej, sytuacja przestrzenna placu Konstytucji niewiele się zmieniła w stosunku do opisanej powyżej. Wyjątkiem w tej pozornej stabilizacji była dokonywana stopniowo wycinka drzew towarzyszących od 1936 roku chodnikom pieszym przy placu i przeznaczanie poboczy jezdni na miejsca postojowe dla samochodów, autobusów i trolejbusów. Z całego rzędu drzew przy południowo-wschodniej pierzei placu, przy Banku PKO, do dziś zostało zaledwie jedno drzewo (jarząb szwedzki), a obok, przed fasadą sądu zachowały się tylko dwa (również jarzęby szwedzkie). Całkowicie wycięto drzewa północnego chodnika ulicy Dworcowej oraz południowego chodnika ulicy Wójta Jana Radtkego, a przy północnym chodniku tej ostatniej zostały jedynie dwa jarzęby szwedzkie. Jednocześnie wzniesiony w latach 70. niewielki, niemal wówczas niewidoczny obiekt - dyspozytornia ruchu ZKM - rozrosła się, powiększając swą wielkość ponad dwukrotnie i otoczona została dodatkowymi technicznymi urządzeniami, degradując eksponowane widokowo miejsce wewnętrznej części placu.

12. Gdynia, plac Konstytucji w latach 1971-1974, (opracowanie i rysunek Maria Jolanta Sołtysik)

12. Gdynia, Constitution Square in 1971-1974, (elaboration and drawing by Maria Jolanta Sołtysik)



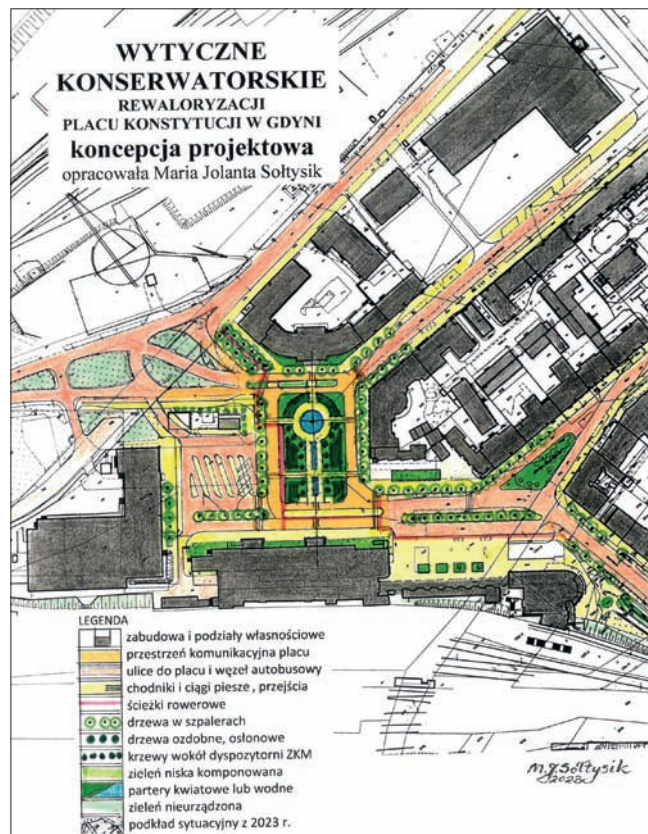
Podsumowanie i wytyczne projektowe do rewaloryzacji placu (2023)

Kształt przestrzenny placu Konstytucji zdefiniowany został w swych generalnych zarysach w okresie międzywojennym, jako spójne geometrycznie założenie przestrzenne, o wybitnych walorach architektonicznych, przyjaznej, wypełnionej komponowaną zielenią przestrzeni dla pieszych i logicznie poprowadzonych ciągach komunikacyjnych. Tworzące dziś jego pierzeje budowle z tego okresu - dawny Państwowy Bank Rolny oraz gmach Sądu Okręgowego - stanowią dwa prominentne elementy dziedzictwa architektury lat dwudziestych i trzydziestych XX wieku. Po 1945 roku kształt placu Konstytucji i jego zabudowa uległy istotnym przemianom. Mimo, że oba wzniesione tu po wojnie obiekty - nowy dworzec kolejowy i kompleks pocztowy - należą również do udanych realizacji stylowych swej epoki, to jednak oba przyczyniły się do dezintegracji przestrzennej miejsca przy którym je usytuowano - placu Konstytucji. Zwłaszcza zbudowany w 1965 roku zespół pocztowy przez swą lokalizację zburzył historyczny układ założenia placowego. Dziś stan ten pilnie wymaga rewaloryzacji.

Inspiracją dla przywrócenia spójności przestrzennej i walorów estetycznych placu Konstytucji powinna być kontynuacja zasad kompozycyjnych przyjętych w planach i realizacjach urbanistycznych z okresu międzywojennego. Wynikające stąd wytyczne projektowe do rewaloryzacji placu zostały przedstawione graficznie na ilustracji 13 (il. 13), a ich główne wskazania to przede wszystkim:

1. Podział funkcjonalny i wizualny placu na dwie, oddzielone szpalerem drzew części: (1) wschodnią, przeznaczoną głównie dla ruchu pieszego i stanowiącą historyczny układ przestrzenny placu, z zakomponowanym wewnętrznym zieleńcem oraz (2) zachodnią, o funkcji węzła przesiadkowo-autobusowego zlokalizowanego przed kompleksem pocztowym;

2. Przywrócenie symetrycznego układu wschodniej, historycznej części placu wzdłuż linii jego tradycyjnej osi, biegnącej od głównego wejścia do dworca kolejowego do głównego wejścia do gmachu sądu;



13. Gdynia, wytyczne konserwatorsko-projektowe do rewaloryzacji placu Konstytucji, (opracowanie i rysunek Maria Jolanta Sołtysik)

13. Gdynia, conservatory recommendations and conservation project of revalorisation of the Constitution Square, (elaboration and drawing by Maria Jolanta Sołtysik)

3. Atrakcyjne ukształtowanie wewnętrznego zieleńca placu, podkreślające jego historyczną oś, zachowujące zasadę symetrii i akcentujące główne miejsce otwarcia widokowego na architekturę i ciągi ulic wybiegających z placu;

4. Realizacja niedokończonych w okresie międzywojennym pierzei placu - pierzei północno-zachodniej i części pierzei południowo-wschodniej w ich historycznych liniach zabudowy, wraz z odtworzeniem biegnących niegdyś wzdłuż nich przy chodnikach rzędów drzew. Jeżeli realizacja tych pierzei nie będzie obecnie możliwa, należy odtworzyć jedynie rzędy drzew przy chodnikach.

Bibliografia

- Archiwum Wydziału Architektoniczno-Budowlanego Urzędu Miasta w Gdyni - cyt. AWA-B, Akta Budowlane - cyt. AB, sygn. 6/53 i 12/2
- *Gdyniński przedwojenny i powojenny dworzec na starych zdjęciach*, portal „Gdynia moje miasto”, 2 VI 2019, <https://gdynia-moje-miasto.pl/gdynski-przedwojenny-i-powojenny-dworzec-na-starych-zdjeciach/>, (dostęp: 3.12.2023)
- Karpiński Z., Sieczkowski T., Sołtyński R., *Gmach Sądów w Gdyni*, „Architektura i Budownictwo”, Rok XIV (1938), s. 43-49
- Sołtysik M. (J.), *Gdynia - miasto dwudziestolecia międzywojennego. Urbanistyka i architektura*, Warszawa: Wydawnictwo Naukowe PWN 1993
- Sołtysik M. J., *Na styku dwóch epok. Architektura gdyńskich kamienic okresu międzywojennego*, Gdynia: Alter Ego 2003
- *Wielka Gdynia*, plan z 1936 r. w skali 1:15000, wydany nakładem Morskiej Agencji Reklamy „MAR” Inż. Przygodzki Gdyńskie Biuro Informacyjne Budowlane znajduje się w zbiorach Muzeum Miasta Gdyni
- Wołkanowski J., *Dworzec Kolejowy w Gdyni*, „Polski Przemysł Budowlany” 1926, nr 9-10

Maria Jolanta Sołtysik, prof. dr hab. inż. arch., profesor zwyczajny Politechniki Gdańskiej, pracownik Katedry Historii, Teorii Architektury i Konserwacji Zabytków, Wydziału Architektury PG. Członek Komitetu Architektury i Urbanistyki Polskiej Akademii Nauk PAN i polskiej sekcji DOCOMOMO. Główne zainteresowania naukowe to historia i ochrona architektury XX wieku oraz architektura i urbanistyka Gdyni. Autorka trzech publikacji książkowych i kilkudziesięciu artykułów naukowych. ORCID: 0000-0003-0826-1734. Kontakt: mjsol@pg.edu.pl