

Smutek odchodzenia architektury. Historia wyburzenia dworca kolejowego w Katowicach

The sadness of architecture passing away. The history of the demolition of the railway station in Katowice

Aneta Borowik

Uniwersytet Śląski w Katowicach, Instytut Nauk o Sztuce / Biblioteka Śląska, Instytut Dokumentacji Architektury
University of Silesia in Katowice, Department of History of Art / Silesian Library, Institute of Architecture Documentation

„Zróbcie jedno - żeby było wiadomo, kto doprowadził do wyburzenia, kto chciał tego, a kto mógł się sprzeciwić, a tego nie zrobił. To powinno być upublicznione i utrwalone. Może dziś to nie ma znaczenia i żadnemu z decydentów nie spadnie głowa, ale po latach może ktoś będzie o tym pamiętał.”

Jerzy Szczepanik-Dzikowski¹

Smutek odchodzenia architektury – to tytuł zaczerpnięty z artykułu Tomasza Taczewskiego, który napisał w nim o zagładzie architektury powojennej w Katowicach, a także o nowym wandalizmie, który miał miejsce w mieście starającym się o tytuł europejskiej stolicy kultury. Była to dobrze postawiona diagnoza tego, co się wówczas działo i co trwa nadal nie tylko w stolicy województwa śląskiego, ale również w całej Polsce².

Głównym celem artykułu jest szczegółowe pokazanie, jak w praktyce wygląda ochrona zabytków powojennej architektury w Polsce na przykładzie historii

1. Tomasz Malkowski, *Szczepanik Dzikowski z JEMS kupił kawalek dworca*, 2010, <http://www.bryla.pl> [16 VI 2019].

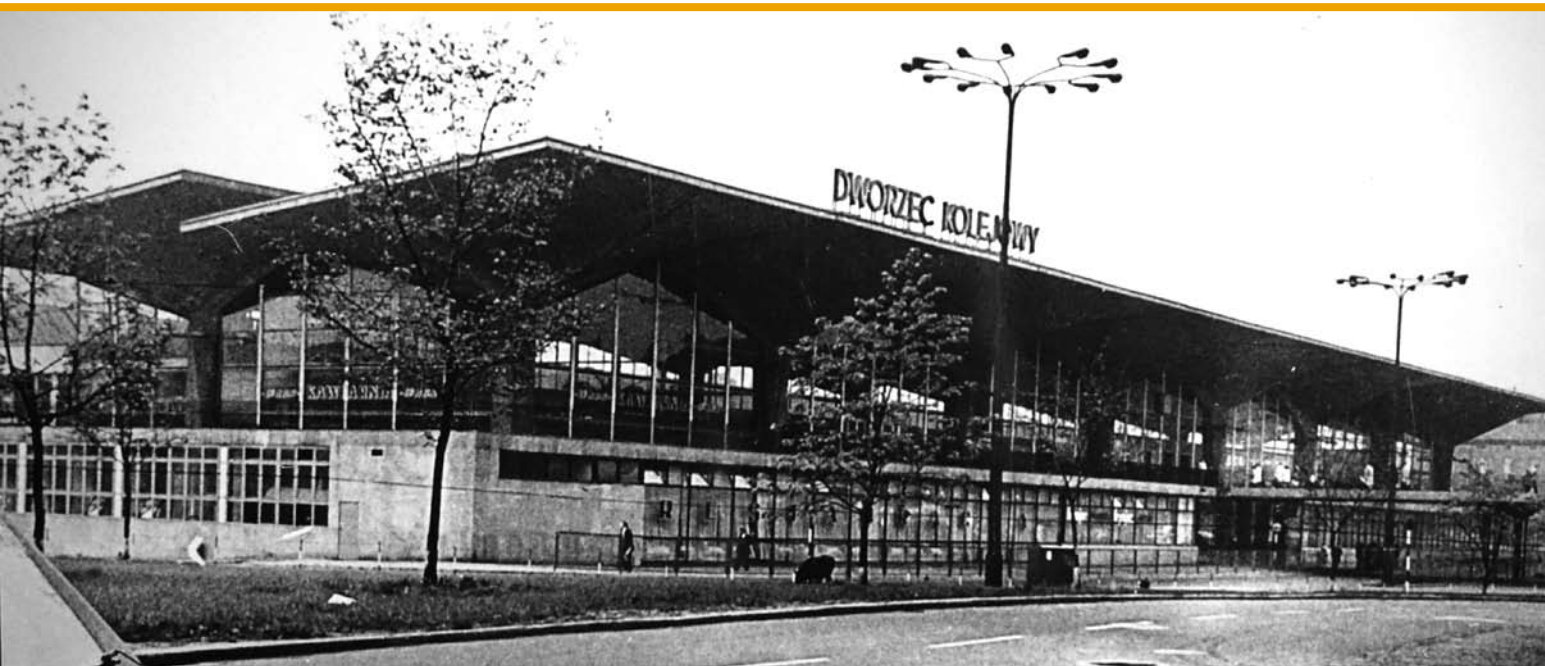
2. Tomasz Taczewski, *Smutek odchodzenia architektury*, „Czasopismo Techniczne” 2011, z. 4-A/1, s. 354-358.

wyburzenia brutalistycznego dworca w Katowicach, uznanego za jeden z najważniejszych budynków zrealizowanych w Polsce po II wojnie światowej (il. 1).

Dworzec kolejowy w Katowicach został zaprojektowany w 1959 przez wybitnych warszawskich architektów Waława Kłyszewskiego, Jerzego Mokrzyńskiego i Eugeniusza Wierzbickiego. Był jednym z największych i najnowocześniejszych obiektów tego typu. Zastosowano w nim unikatową koncepcję architektoniczno-konstrukcyjną, złożoną z dwóch rzędów po osiem żelbetowych słupów-kielichów wydrążonych w środku dla pomieszczenia przewodów kanalizacyjnych, elektrycznych i wentylacyjnych. Zgodnie z estetyką brutalizmu pozostawiono nagą fakturę betonu oraz ślady po odcisniętych szalunkach. Bryła składała się

1. Katowice, dworzec kolejowy w Katowicach, proj. Waław Kłyszewski, Jerzy Mokrzyński i Eugeniusz Wierzbicki, ukończony w 1972 r., fotografia z ok. 1977 r. (źródło: Archiwum Państwowe w Katowicach)

1. Katowice railway station, arch. Waław Kłyszewski, Jerzy Mokrzyński and Eugeniusz Wierzbicki, accomplished 1972, photo ca.1977 (source: The State Archive in Katowice)





2. Katowice, dworzec kolejowy w Katowicach, proj. Waław Kłyszewski, Jerzy Mokrzyński i Eugeniusz Wierzbicki, ukończony w 1972, fot. Z. Wieczorek 1977 r. (źródło: Archiwum „Dziennika Zachodniego” w Katowicach)

2. Katowice railway station, arch. Waław Kłyszewski, Jerzy Mokrzyński and Eugeniusz Wierzbicki, accomplished 1972, photo Z. Wieczorek 1977 (source: Archive of 'Dziennik Zachodni')

z dwóch kondygnacji. Niższa horyzontalna i przeszklona pełniła optyczną funkcję cokołu dla ustawionych w dwóch rzędach słupów. Ściany pomiędzy nimi całkowicie przeszklono. Budowla była niezwykle ekspresyjna. Efekt ten uzyskano m.in. poprzez niespokojną formę i fakturę oraz skos dachów mocno nachylonych w kierunku południowym. Ekspresja uwidaczniała się zwłaszcza w widokach bocznych oraz podczas nocnej iluminacji obiektu (il. 2). Przed dworcem znajdował się plac Szewczyka (obecnie plac Marii i Lecha Kaczyńskich), z którego dla bezpieczeństwa wyeliminowano ruch pieszki. Ponad nim została przerzucona 100-metrowa estakada, łącząca budynek z główną ulicą (il. 3). Korzenie oryginalnej konstrukcji tkwiły w powojennej twórczości Feliksa Candelii czy Pierra Nerviego, a jako bliską analogię można wskazać halę targową w Coyocan z 1955 r. Niewątpliwie dworzec w Katowicach był najwybitniejszym przykładem polskiego brutalizmu.

Plany jego przebudowy na *Wielofunkcyjne Zintegrowane Centrum Komunikacyjno-Handlowe na stacji Katowice Osobowa* wiązały się z organizacją Euro 2012. W 2007 roku Polskie Koleje Państwowe publicznie ogłosiły zamiar wyburzenia dworca. Zwolennikami tego pomysłu były również władze miasta, wojewoda Tomasz Pietrzykowski³ oraz Jerzy Polaczek, minister transportu, który argumentował: „Nie spotkałem się

z opiniami chwalcymi estetykę tego budynku. Fakty są takie, że w dużym stopniu musi on zostać wybudowany na nowo”⁴.

Doniesienia o rozbiórce wywołały protesty środowisk architektów i historyków sztuki, poparli je też specjaliści z zagranicy. Budynek określono jako najlepszy przykład architektury brutalistycznej w Polsce, a jego konstrukcję uznano za jedną z najciekawszych konstrukcji kielichowych na świecie. W czerwcu 2007 roku opublikowano list otwarty z postulatem ochrony i modernizacji dworca podpisany przez pracowników Zakładu Historii Sztuki Uniwersytetu Śląskiego, Wydziału Architektury Politechniki Śląskiej oraz Tomasza Studniarę Prezesa Katowickiego Oddziału Stowarzyszenia Architektów Polskich⁵. Znała historyk sztuki prof. Ewa Chojecka napisała do Barbary Klajmon - Śląskiej Wojewódzkiej Konserwator Zabytków [dalej ŚWKZ] - w tej sprawie, podkreślając wartość budynku oraz deklarując wsparcie środowiska naukowego i architektonicznego. W grudniu 2007 roku Andrea H. Schuler, Prezydent Stowarzyszenia Europa Nostra, wystosowała do ŚWKZ apel o zachowanie katowickiego gmachu⁶. W akcję aktywnie włączyła się Irma Kozina z Uniwersytetu Śląskiego, która zainteresowała jego losem szereg auto-

3. Pismo Barbary Klajmon, Śląskiej Wojewódzkiej Konserwator Zabytków do Minister Kultury i Dziedzictwa Narodowego (dalej MKiDN) prof. Małgorzaty Omilanowskiej z dnia 15 XII 2009 r., akta dworca kolejowego w Katowicach, Archiwum Śląskiego Wojewódzkiego Konserwatora Zabytków w Katowicach, bez sygn. (dalej AŚWKZ).

4. Przemysław Jedlecki, Tomasz Malkowski, *Możesz zagłosować za katowickim dworcem*, „Gazeta Wyborcza” 2007, 4 VI, www.gazetawyborcza.pl [16 VI 2019].

5. *List otwarty do władz lokalnych, regionalnych i państwowych odpowiedzialnych za decyzje w sprawie katowickiego dworca PKP*, z dnia 8. VI 2007 r., AŚWKZ.

6. *Appeal for the Preservation of Katowice Railway Station*, pismo Andrei H. Schuler Executive President Europa Nostra z dnia 13 XII 2007 r., AŚWKZ.



3. Katowice, dworzec kolejowy w Katowicach z widokiem estakady, proj. Waław Kłyszewski, Jerzy Mokrzyński i Eugeniusz Wierzbicki, fotografia z ok. 1972 r. (źródło: Archiwum Państwowe w Katowicach)

3. Katowice railway station, arch. Waław Kłyszewski, Jerzy Mokrzyński and Eugeniusz Wierzbicki, accomplished 1972, photo ca. 1972 (source: The State Archive in Katowice)

rytetów naukowych, m.in. z Freie Universitaet w Berlinie oraz Politechniki w Rostoku. Wyburzeniu sprzeciwił się również światowej sławy konstruktor Waław Zalewski z pracownikami Massachusetts Institute of Technology postulując, aby adaptację dworca skonsultować z „profesorami, historykami, projektantami i jednostkami zajmującymi się ochroną dóbr kultury, takimi jak Docomomo oraz ze społeczeństwem”⁷.

Wspomniane inicjatywy przyniosły skutek. W dniu 18 X 2007 roku Barbara Klajmon (ŚWKZ) zwołała Wojewódzką Radę Ochrony Zabytków. Jej członkowie stwierdzili, że najwłaściwszą formą ochrony byłoby uznanie dworca za dobro kultury współczesnej⁸. Szkopuł w tym, że dla omawianego obszaru nie uchwalono miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego, a więc wprowadzenie takiej formy ochrony nie było możliwe.

Z apelem o wpisanie obiektu do rejestru zabytków do Tomasza Merty Generalnego Konserwatora Zabytków i ŚWKZ zwrócili się 27 X 2008 r. naukowcy i studenci z wiodących polskich uniwersytetów i politechnik, SARP-u, Stowarzyszenia Historyków Sztuki oraz Muzeum Architektury we Wrocławiu. Podkreślono w nim, że dworzec spełnia kryteria wpisu, m.in. nowatorstwa, uznania przez współczesne autorytety, wartości artystycznych w skali europejskiej i światowej, unikatowości oraz konserwatorskiej autentyczności. W związku z tym Minister Kultury i Dziedzictwa Narodowego w dniu 27 XI 2008 r. wystąpił do ŚWKZ o udzielenie informacji w tej sprawie. Barbara Klaj-

mon, powołując się na ustalenia Wojewódzkiej Rady Ochrony Zabytków, podtrzymała swoje stanowisko, uzasadniając je następująco: „Uważam, że budynek hali dworca winien być przede wszystkim chroniony w planie zagospodarowania przestrzennego jako dzieło współczesne”⁹, jednak równocześnie podkreślała, że nie można spodziewać się jego szybkiego uchwalenia. Przyznała: „Hala główna katowickiego dworca jest z pewnością obiektem wybitnym i znaczącym w historii współczesnej architektury polskiej.[...] Nie wykluczam wszczęcia postępowania administracyjnego o wpisanie hali z urzędu. W moim przekonaniu powinno to nastąpić wtedy, gdy potwierdzą się ostatecznie obawy, że obiekt zostanie zniszczony w wyniku planowanej modernizacji. Jak wspomniałam jest ona konieczna. Być może stanowi zagrożenie dla jego istnienia, być może jest szansą na stworzenie dzieła wybitnego, zachowującego wszystkie dotychczasowe walory”¹⁰. Napisała również jedno ważne zdanie – że „z uwagi na brak opracowań naukowych mogących pomóc w opracowaniu decyzji liczę na pomoc środowisk naukowych walczących o zachowanie dworca”.

W lipcu 2009 r. PKP podpisały umowę z międzynarodową firmą budowlano-handlową Neinver w sprawie przebudowy obiektu. Projekt zaprezentowano wówczas na specjalnym pokazie w katowickim hotelu Monopol, w którym uczestniczyli wysocy urzędnicy – wojewoda Zygmunt Łukaszczyk, prezydent Piotr Uszok, marszałek Bogusław Śmigielski oraz minister infrastruktury Cezary Grabarczyk. Twórcą projektu byli Jocelyn Fillard i Nicolas Roques z fran-

7. Konstruktor dworca PKP: nie burzcie go!, infokolej.pl [16 VI 2019], List otwarty do Ministra Transportu oraz do PT Mieszkańców Katowic podpisany przez pracowników Massachusetts Institute of Technology, AŚWKZ.

8. Opinia Wojewódzkiej Rady Ochrony Zabytków przy Śląskim Wojewódzkim Konserwatorze Zabytków w Katowicach z dnia 18 X 2007 r., AŚWKZ.

9. Pismo ŚWKZ do MKiDN w Warszawie z 3 XII 2008 r., AŚWKZ.

10. Pismo Barbary Klajmon do MKiDN Małgorzaty Omilanowskiej z 15 XII 2009 r., op. cit.

cuskiej firmy SUD Architectes. Jeszcze wtedy chiano zachować oryginalną kielichową konstrukcję, choć tylko częściowo eksponowaną¹¹. W dniu 18 V 2009 roku ŚWKZ dopuścił możliwość realizacji przebudowy dworca kolejowego zgodnie z przedstawioną koncepcją projektową.

Po otrzymaniu zgody inwestor zlecił zbadanie stanu zachowania unikatowej konstrukcji. W lipcu 2009 r. naukowcy z Katedry Konstrukcji Budowlanych Wydziału Budownictwa Politechniki Śląskiej pod przewodnictwem profesorów Włodzimierza Starosolskiego i Adama Zybura zrealizowali pierwszy etap badań. Po wykonaniu odwiertów i pobraniu próbek ze stali zbrojeniowej i betonu przeprowadzono ocenę ich wytrzymałości oraz pomiary elektrochemiczne. Nie stwierdzono pęknięć wywołanych korozją. Robocze wyniki pierwszego etapu badań bez analizy i wniosków trafiły do inwestora 31 VII 2009 r. Od tego momentu koncern Neinver nie kontynuował współpracy z naukowcami. Na podstawie skrajnie niekorzystnych wartości podanych w wynikach roboczych pierwszego etapu badań rozpoczął lansowanie tezy, że stan konstrukcji jest zły i należy obiekt wyburzyć.

Wydaje się, że w sierpniu 2009 r. zapadła decyzja, która była kluczowa dla losów katowickiego dworca. Inwestor oraz władze miasta postanowiły wówczas, że dworzec autobusowy pierwotnie zaprojektowany nad placem Szewczyka zostanie wykonany pod halą dworca. Jeszcze niżej zaprojektowano dwie kondygnacje parkingów. Zmiany zostały uzgodnione przez zespół koordynacyjny Urzędu Miasta Katowice, a inwestycję określono jako „odpowiedź na potrzeby komunikacyjne miasta Katowice”. Miała ona być sfinansowana ze środków inwestora. Jednakże zaraz się okazało, że nie można tych zamierzeń zrealizować, pozostawiając starą konstrukcję, ponieważ jej fundamenty kolidowały z projektowanym dworcem autobusowym, podziemną ulicą oraz parkingami.

Wyniki analiz zespołu projektowego Neinvera zaprezentowano w sierpniu 2009 r. zespołowi robocznemu Urzędu Miasta Katowice pod przewodnictwem Prezydenta Piotra Uszoka. Stwierdzono, że stan konstrukcji nie spełnia wymagań stawianych obiektom nowym w zakresie trwałości, wytrzymałości i zabezpieczenia przed korozją i uznano że jedynym sposobem na zachowanie filarów będzie ich odtworzenie [sic!]. Antoni Pomorski, architekt firmy Neinver i kierownik katowickiego projektu przewrotnie konstatawał: „Stoimy w szeregu, który chce ocalić kielichy”¹².

W dniu 24 VIII 2009 roku firma Neinver Polska publicznie ogłosiła, że z uwagi na zły stan techniczny kielichy muszą zostać wyburzone¹³. Jako argument przytaczano wyniki ekspertyzy Politechniki Śląskiej, które według inwestora świadczyły o złym stanie budynku. Dyrektorka firmy Barbara Topolska powoływała się również na konieczność zapewnienia bezpieczeństwa użytkownikom obiektu. Architekt Antoni

Pomorski grał na emocjach: „Nie prosiliśmy Politechniki o decyzję w sprawie dworca. Zamówiliśmy badania stanu dworca dla inżynierów, którzy potrzebowali liczb i wyliczeń. Interpretacją potrafią się zająć sami. [...] Możemy mówić, że kielichy się zawalały. Nie zawalały się, ale czy w obiekcie użyteczności publicznej dopuszczalne jest, aby kawałki betonu spadały ludziom na głowę?”¹⁴. Zakwestionował również nowatorskość konstrukcji twierdząc, że wynalezienie kielichów było dziełem Feliksa Candeli, a sam dworzec nazywał jedynie „ciekawostką architektoniczną”.

Odpowiedzią na agresywną kampanię medialną inwestora było sporządzenie przez naukowców z Politechniki Śląskiej, na własną rękę i bez wynagrodzenia, opracowania końcowej wersji sprawozdania z pierwszego etapu badań z analizą wyników oraz wnioskami końcowymi. Na początku października 2009 r. przesłano je do firmy Neinver i częściowo opublikowano w czasopiśmie „Inżynieria i Budownictwo”. We wnioskach końcowych napisano: „Ekspertyza [...] wykazała, że konstrukcja wymaga tylko tanich i drobnych zabiegów konserwatorskich i może służyć przez następne dziesiątki lat. Wykazano, że wytrzymałość betonu konstrukcji jest obecnie wyższa niż założono w projekcie, natomiast gatunki stali zbrojeniowej i rozmieszczenie zbrojenia odpowiada projektowanemu. Aczkolwiek w warunkach skrajnie wilgotnych stwierdzono możliwość zagrożenia korozją zbrojenia, to jednak w środowisku suchym, występującym wewnątrz budynku, zagrożenie korozją znika”¹⁵.

Wojewódzki Konserwator Zabytów, Barbara Klajmon, wystąpiła 7 XII 2009 roku do Katedry Konstrukcji Budowlanych Wydziału Budownictwa Politechniki Śląskiej z zapytaniem, czy istnieje możliwość zahamowania procesów korozji prętów zbrojeniowych konstrukcji bez konieczności wyburzenia betonowych kielichów. W odpowiedzi prof. Adam Zyburę przekazał fragment opracowania wykonanego wspólnie z prof. Włodzimierzem Starosolskim, w którym wskazywano na to, że wytrzymałość betonu jest wyższa niż założona w projekcie, a wyhamowanie korozji wewnątrz budynku – możliwe¹⁶. Następnie 30 XII 2009 r. Konserwator wystąpiła do Neinvera o ustosunkowanie się do wyników badań. W końcu stycznia inwestor odpowiedział, że jego zespół projektowy nie sformułował wniosku, iż opisany w pracy badawczej Politechniki stan korozyjny konstrukcji wskazuje na konieczność wyburzenia obiektu, jednak jednocześnie przedłożył „Opinię techniczną dotyczącą głównych elementów konstrukcji budynku dworca PKP w Katowicach” wykonaną przez firmę FORT z Bydgoszczy. Pod dokumentem podpisały się dwie osoby, z których czytelne jest tylko nazwisko Pawła Lachowicza prezesa i założyciela firmy. Zadaniem FORT-u było stworzenie statycznego modelu budynku oraz jego analiza w odniesieniu do współczesnych norm. Wykonano je w oparciu

11. Justyna Przybytek, *Kielichów się nie pozbędą*, „Dziennik Zachodni” 2010, 8 III, dziennikzachodni.pl [16 VI 2019].

12. *Neinver: Stoimy w szeregu, który chce ocalić kielichy*, „Gazeta Wyborcza” 2010, 30 III, katowice.wyborcza.pl [16 VI 2019].

13. Przemysław Jedlecki, Iwona Sobczyk, *Kielichy z katowickiego dworca PKP jednak runą*, „Gazeta Wyborcza” 2009, 24 VIII, katowice.wyborcza.pl [16 VI 2019].

14. Justyna Przybytek, *Dworzec PKP Katowice: kto manipuluje ekspertyzą kielichów*, „Dziennik Zachodni” 2010, 24 VIII, dziennikzachodni.pl [16 VI 2019].

15. Adam Zyburę, *Odwołanie/protest w sprawie zamiaru wyburzenia żelbetonowej konstrukcji kielichowej dworca kolejowego w Katowicach skierowany do Głównego Inspektora Nadzoru Budowlanego z dnia 4 VIII 2010 r.*, AŚWKZ.

16. Adam Zyburę, Władysław Starosolski z zespołem, *Badania stanu technicznego głównych elementów budynku dworca PKP w Katowicach*, AŚWKZ.



4. Zrekonstruowana struktura nowego dworca w Katowicach, widok od strony placu Marii i Lecha Kaczyńskich, 2019, fot. A. Borowik

4. Reconstructed structure of the new railway station in Katowice, view from the side of Maria and Lech Kaczyński Square, 2019, photo A. Borowik

o wcześniejsze badania Politechniki Śląskiej oraz projekty archiwalne. Wnioski opracowania były następujące: konstrukcja nie spełnia stanu granicznego ugięć i nośności, nie można całkowicie zahamować korozji zbrojenia przy użyciu aktualnie dostępnych metod renowacji, a konieczny generalny remont i wzmocnienie przekrycia będą wiązać się z ingerencją w strukturę głównych elementów konstrukcji. Jako wniosek końcowy *Opinii* podano demontaż konstrukcji i jej odbudowę.

Opracowanie FORT-u nie było powszechnie dostępne. We wrześniu 2010 r. zostało co prawda zaprezentowane na pokazie w katowickim hotelu Monopol, ale nie można było go skopiować, a spotkanie przerwano po dwóch godzinach tłumacząc się ograniczeniami czasowymi. Dziennikarze nie zostali do niego dopuszczeni. Opracowaniem dysponował ŚWKZ, jednak początkowo nie pozwalano go kopiować zastępując się prawami autorskimi i dopiero po uzyskaniu zgody inwestora [sic!] udostępniono go zainteresowanym stronom.

Opinia spotkała się z krytyką naukowców – prof. Starosolski wskazał, że jej podstawowym błędem było oparcie się na analizie konstrukcji projektowanej, a nie istniejącej. Trafnie skonstruował: „To, co się miało ugiąć, już się ugięło!”. W dniu 17 III 2010 r. naukowcy z Politechniki Śląskiej w liście otwartym zaprezentowali protest przeciwko manipulowaniu wynikami ich badań. Napisali: „Nie jest prawdą, aby stan konstrukcji dworca kolejowego w Katowicach uzasadniał potrzebę jego rozbiórki. Wnioski z ekspertyzy absolutnie

nie stanowią podstawy tak szkodliwej i drastycznej decyzji”¹⁷. Pięć dni później ukazał się artykuł, w którym podkreślali: „Okazało się, że beton konstrukcji jest lepszy, niż zakładano, stal użyta do zbrojenia kielichów jest taka, jak trzeba. Tylko niektóre elementy są lekko skorodowane i trzeba nad tym popracować”¹⁸. Prof. Zybura polemizował z ŚWKZ wskazując na kuriozalność jej wypowiedzi o „zanikaniu zbrojenia” w żelbecie i raz jeszcze podkreślał, że nie może wykorzystywać ich ekspertyzy jako argumentu za wyburzeniem dworca. Prof. Starosolski określił argument Śląskiej Konserwator Wojewódzkiej o kłopotliwości konserwacji i jej nieskuteczności jako „stek bzdur”, podsumowując: „Mówienie, że odtworzy się dworzec, to mamienie opinii publicznej. To zasłona dymna, która ma odwrócić uwagę od faktu wyburzenia hali”¹⁹.

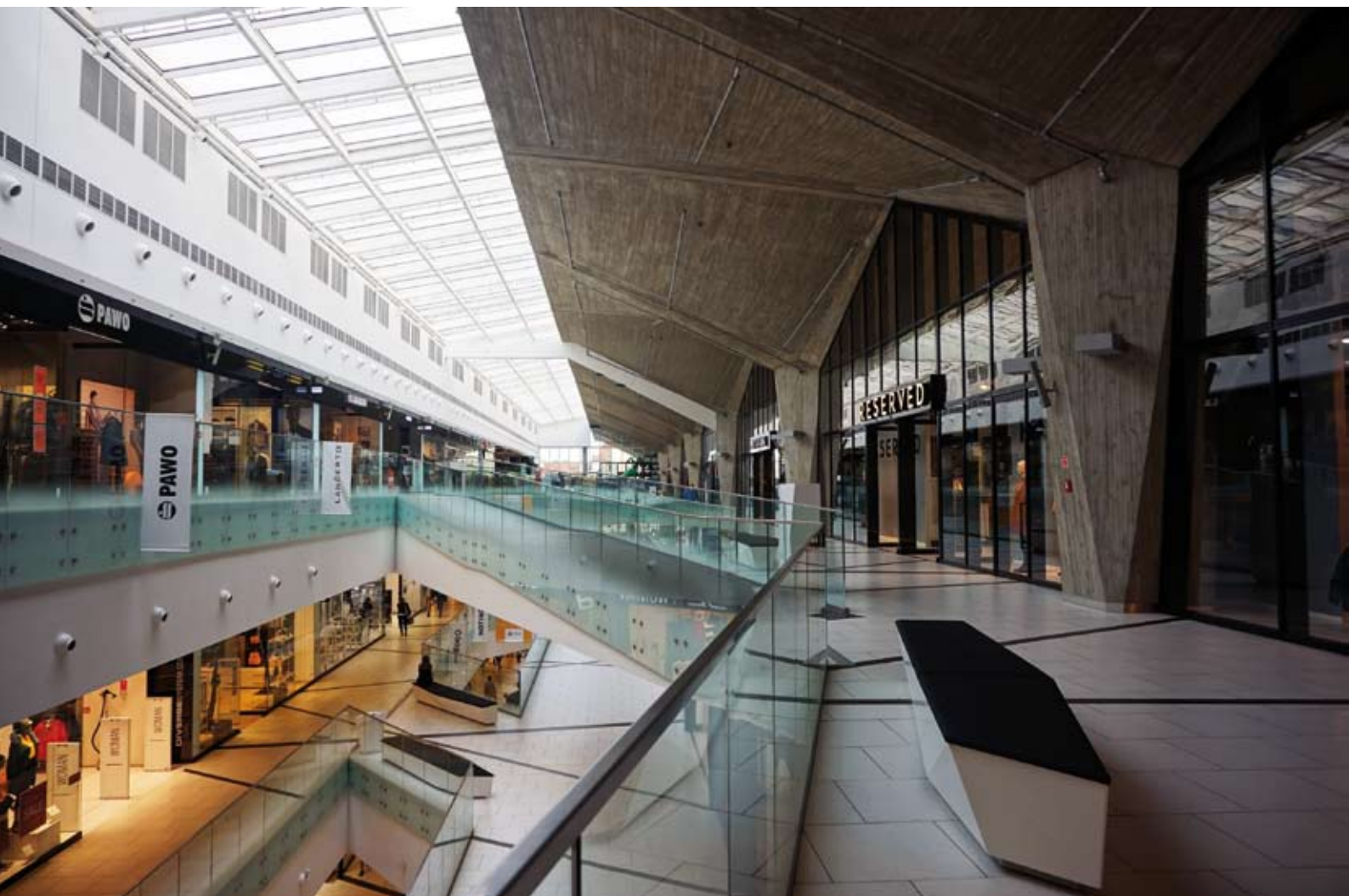
W tym momencie losy dworca zależały od decyzji jednej osoby – Barbary Klajmon, a więc Śląskiego Wojewódzkiego Konserwatora Zabytków. Spotkała się z Antonim Pomorskim, architektem i przedstawicielem firmy Neinver Polska, który wyraźnie dał do zrozumienia, że „nakaz zachowania oryginalnej konstrukcji będzie równoznaczny w rezygnacją z nowego obiektu”²⁰. Inwestor wiedział że ma za sobą władze rządowe, wojewódzkie oraz samorządowe, wiedziała

17. List otwarty Katedry Konstrukcji Budowlanych Politechniki Śląskiej w sprawie stanu technicznego kielichowej konstrukcji dworca kolejowego w Katowicach z 17 III 2010 r., AŚWKZ.

18. Tomasz Malkowski, *Ekspertyza wcale nie nakazywała wyburzenia dworca*, „Gazeta Wyborcza” 2010, 22 III, katowice.wyborcza.pl [16 VI 2019].

19. *Wyburzyć kielichy? To jakbyście chcieli wysadzić Spodek!*, „Gazeta Wyborcza” 2010, 29 III, katowice.wyborcza.pl [16 VI 2019].

20. Pismo kierownika projektu Antoniego Pomorskiego do ŚWKZ z 29 I 2010 r.



5. Zrekonstruowane struktury kielichowe w części „Galerii Katowickiej”, 2019, fot. A. Borowik

5. Reconstructed cup-structures in part of the shopping centre 'Galeria Katowicka', 2019, photo A. Borowik

o tym również ŚWKZ. W lutym 2010 r. dopuściła możliwość wyburzenia obiektu pod warunkiem odtworzenia żelbetowych filarów kielichowych według ich oryginalnej technologii. Pismo podpisała jej zastępczyni Magdalena Lachowska.

Zastanówmy się dlaczego ŚWKZ podjęła taką decyzję. Iwona Sobczyk napisała o tym wprost: „Klajmon swoje postanowienie sformułowała na prośbę wojewody, do którego należało wydanie pozwolenia na budowę”²¹. We wrześniu 2010 r. wojewoda odkrył karty i wypowiedział się na łamach „Gazety Wyborczej” w następujących słowach: „Nasze stanowisko jest w tej sprawie niezmiennie. Jeżeli kielichy mają być odtworzone, to nie wpiszemy budynku do rejestru”²². Przypomnijmy że zgodnie z obowiązującym w Polsce prawem wojewoda jest zwierzchnikiem organizacyjnym, a nie merytorycznym konserwatora i nie może rozstrzygać w kwestiach wpisu do rejestru zabytków. Przywoływana wypowiedź świadczy nie tylko o przekroczeniu uprawnień, ale również o tym w jakich warunkach i pod jaką presją ŚWKZ podejmowała wówczas decyzje. Mogą się one wydawać bardziej zrozumiałe, gdy uświadomimy sobie, że to właśnie wojewoda jako zwierzchnik organizacyjny, mógł

w tym czasie odwołać konserwatora wojewódzkiego ze stanowiska.

15 III 2010 r. na łamach „Gazety Wyborczej” głos zabrała sama Barbara Klajmon.²³ Wskazała na to, że problemem jest zły stan techniczny, korozja i zanikanie uzbrojenia [sic!]. Nie kwestionowała możliwości ratunku i naprawy, jednak martwiła się o jej skuteczność i zapewnienie bezpieczeństwa użytkowników. Wskazywała na bezzasadność wpisania dworca do rejestru zabytków, z uwagi na to że działania naprawcze zmienią wygląd obiektu i spowodują ingerencję w jego konstrukcję. W taki sposób uzasadniała swoją zgodę na rozbiórkę i odtworzenie. Zapytana wprost o to, czy zleci dodatkową ekspertyzę powiedziała: „nie mam powodów, by podważać dostarczoną opinię”. Jako główny postulat konserwatorski wskazała „zapewnienie przetrwania formy architektonicznej dworca i jej zachowanie w krajobrazie kulturowym miasta”, a wywiad zakończyła „optymistycznie”: „Zachowane zostanie jednak to, co w tym obiekcie jest najcenniejsze – jego wygląd architektoniczny i myśl konstrukcyjna. Chodziło o to, żeby przetrwała ikona współczesnej architektury Katowic. Wydaje mi się, że to się uda”.

W ostatnich dniach marca 2010 roku ŚWKZ zażądała od firmy Neinver przedłożenia całościowego

21. Iwona Sobczyk, *Pospieszili się z budową nowego dworca w Katowicach?*, „Gazeta Wyborcza” 2011, 18 V, katowice.wyborcza.pl [16 VI 2019].

22. *Nie ma ratunku dla kielichów na katowickim dworcu*, „Gazeta Wyborcza” 2010, 8 IX; infokolej.pl [16 VI 2019].

23. Iwona Sobczyk, *Przebudowa dworca PKP. „Kielichy mają być z betonu”*, „Gazeta Wyborcza” 2010, 15 III, katowice.wyborcza.pl [16 VI 2019].

projektu budowlanego oraz deklaracji odtworzenia kielichów, grożąc, że gdyby nie wpłynęły może je wpisać do rejestru. W połowie kwietnia inwestor przekazał wymagane dokumenty.

Miesiąc później, w dniu 26 V 2010 r. ŚWKZ oficjalnie uznała dworzec za zabytek, włączając go do wojewódzkiej ewidencji zabytków²⁴. Następnie w czerwcu tegoż roku prof. Zybura kolejny raz poinformował Wojewódzki Urząd Konserwatorski o tym, że stan konstrukcji dworca nie uzasadnia potrzeby jego rozbiórki, a decyzję o niej określił jako „drastyczną i szkodliwą”. Dołączył również artykuły z „Inżynierii i Budownictwa” z wynikami badań²⁵.

Pomimo tego w dniu 24 czerwca 2010 roku Barbara Klajmon uzgodniła warunki zagospodarowania terenu zakładające wyburzenie i odtworzenie filarów. W uzasadnieniu znalazł się zapis: „Celem ochrony jest zapewnienie przetrwania formy architektonicznej hali głównej dworca, istotnej w krajobrazie kulturowym miasta – wybitnego dzieła architektury współczesnej. Projekt zakłada pełną rewitalizację hali, zatem główny postulat konserwatorski będzie spełniony. Należy przy tym podkreślić, że hala główna jest obiektem współczesnym, nie wpisanym indywidualnie do rejestru zabytków, zatem dopuszczalna jest rekonstrukcja konstrukcji, gdyż w tym wypadku nie ma bezwzględnego wymogu zachowania oryginalnej konstrukcji [...] Przewidziane w przedstawionej decyzji rozstrzygnięcia nie stoją w sprzeczności z zasadami ochrony konserwatorskiej”²⁶.

Już dwa dni później Wydział Infrastruktury Śląskiego Urzędu Wojewódzkiego wydał pozwolenie na budowę. Architekci i urbaniści rozpoczęli walkę o jego uchylenie, jednak Główny Urząd Nadzoru Budowlanego umorzył szereg postępowań odwoławczych, m.in. prof. Zybura, SARP-u i Towarzystwa Urbanistów Polskich. Decyzja stała się ostateczna 2 IX 2010 roku.

W lipcu, miesiąc po wydaniu pozwolenia na budowę, kolejny raz przeciwko wyburzeniu kielichów zaprotestowali naukowcy, architekci i urbaniści, m.in. z SARP-u, Izby Architektów, TUP-u, Massachusetts Institute of Technology, Stowarzyszenia Konserwatorów Zabytków oraz PKN ICOMOS. Szczególną aktywność wykazali Robert Konieczny i Henryk Buszko²⁷. Niektórzy z poprzednio protestujących dopuścili rekonstrukcję kielichów, m.in. Ryszard Nakonieczny z Politechniki Śląskiej, który stwierdził „lepiej mieć *erzac*, niż nie mieć nic”²⁸ (il. 4, 5). We wrześniu 2010 r. SARP i TUP wystosowały list otwarty, w którym napisano o „opacznie rozumianych bieżących potrzebach”, o „niesprawności systemu prawnego mającego chro-



6. Protest w obronie dworca kolejowego w Katowicach pt. „We love you”, 2010, fot. Marcin Lachowicz (źródło: <https://www.facebook.com/BrutalKatowic>)

6. Protest action in defence of the railway station in Katowice entitled “We love you”, 2010, photo M. Lachowicz (source: <https://www.facebook.com/BrutalKatowic>)

nić dziedzictwo kulturowe kraju”, a sam dworzec nazywano „zakładnikiem wąsko pojętych interesów inwestora”²⁹.

Protestom środowisk naukowych towarzyszyły akcje społeczne. Na Facebooku powstał profil „Brutal z Katowic”, który zdobył dużą popularność. Przed dworcem odbywały się manifestacje i akcje, m.in. „We love you” oraz „Powiedzmy nie!” [30 VIII 2010 r.] w trakcie której zapłonęły mur obywatelskiej obojętności³⁰. Aleksander Krajewski z fundacji „Napraw sobie miasto” wyszedł w inicjatywę, aby symbolicznie sprzedać po kielichu gwiazdom światowej architektury. Kupili je m.in. Bernard Tschumi, Tomasz Konior oraz Jerzy Szczepanik-Dzikowski. Irma Kozina razem ze studentami obfotografowała budynek, a Tomasz Kiełkowski zorganizował wystawę w siedzibie SARP oraz w dworcowej restauracji.

W tym czasie rozgorzała także batalia o wpis dworca do rejestru zabytków. Najważniejszą inicjatywą była facebookowa akcja Wojciecha Lesiaka „Ratujmy kielichy katowickiego dworca”, którą poparło kilkadziesiąt osób. Pod jej wpływem Minister Kultury i Dziedzictwa Narodowego zwrócił się do ŚWKZ o wyjaśnienia. W odpowiedzi Barbara Klajmon 24 VI 2010 r. napisała m.in., że dworzec „[...] jest przykładem brutalistycznego modernizmu i bez wątpienia jest obiektem o dużych walorach architektonicznych, wybitnym dziełem architektury współczesnej”. Wyjaśniła również, że nie zdecydowała się na wpis do rejestru zabytków podając te same argumenty co zawsze: nie najlepszy stan techniczny, konieczność wykonania szeroko zakrojonych prac konserwatorskich oraz ingerencji w konstrukcję. Na koniec ŚWKZ zaznaczyła, że dzięki rekonstrukcji zostanie zrealizowany główny postulat środowisk, którym według niej było przetrwanie formy architektonicznej oraz jej zachowanie w krajobrazie kulturowym miasta.

W dniu 27 VIII 2010 r. katowickie oddziały SARP i TUP złożyły wniosek o wpisanie hali głównej dworca do rejestru zabytków. Najprawdopodobniej po to, aby przeciągnąć sprawę ŚWKZ podjęła niestandardo-

24. Wojewódzka ewidencja zabytków to zbiór akt ewidencyjnych zabytków znajdujących się na terenie województwa. Nie wywołuje takich skutków prawnych jak wpis do rejestru zabytków (np. konieczności uzyskania pozwolenia na podejmowane prace).

25. Mariusz Jaśniok, Tomasz Jaśniok, Adam Zybura, *Badania korozyjnego zagrożenia zbrojenia kielichowej konstrukcji budynku dworca kolejowego w Katowicach*, „Inżynieria i Budownictwo” 2010, nr 5-6, s. 249-252; Radosław Jasiński, Adam Piekarczyk, Iwona Galman, *Badania głównych elementów konstrukcji dworca PKP w Katowicach*, „Inżynieria i Budownictwo” 2010, nr 3, s. 129-134.

26. Postanowienie ŚWKZ z 24 VI 2010 r., AŚWKZ.

27. Henryk Buszko, *O budynku dworca kolejowego oraz całym temacie porozmawiajmy profesjonalnie*, AŚWKZ.

28. *Protestujemy rozsądnie. Plac Szewczyka wymaga zmian*, „Gazeta Wyborcza” 2010, 23 VII, katowice.wyborcza.pl [16 VI 2019].

29. Podpisali się prezes SARP Jerzy Grochulski, prezes TUP Tadeusz Markowski, prezes SARP O/Katowice Krzysztof Gorgoń oraz prezes TUP O/Katowice Maciej Borsca.

30. Tomasz Malkowski, *W Katowicach runął mur obywatelskiej obojętności*, „Gazeta Wyborcza” 2010, 28 IX, katowice.wyborcza.pl [16 VI 2019].



7. Burzenie dworca w Katowicach, 2010/2011, fot. B. Błachuta (źródło: zbiory Miejskiego Konserwatora Zabytków w Katowicach)

7. Demolition of the railway station in Katowice, 2010/2011, photo B. Błachuta (source: collection of the City Monuments Conservator in Katowice)

we działania. Zwróciła się mianowicie 1 września do Polskich Kolei Państwowych o opinię w sprawie wpisu. PKP oczywiście nie poparły wniosku, przypominając, że ŚWKZ już zatwierdziła odtworzenie kielichów. Następnie pod koniec września, po zmianie własnościowej gruntu, Barbara Klajmon zwróciła się o opinię w tej samej sprawie do spółki „SPV Katowice I”. Po trzech tygodniach, 11 X 2010 r., uzyskała podobną odpowiedź, w której podkreślono że realizacja inwestycji „uzyskała przyzwolenie społeczne oraz organów samorządowych miasta Katowice”. W trakcie bitwy o wpis do rejestru utrudniano organizacjom społecznym uzyskanie kopii dokumentów oraz być może nie udostępniono wszystkich, o czym świadczy zachowane pismo prezesa SARP Krzysztofa Gorgonia. Oczywistym graniem na zwłokę było kuriozalne wystąpienie ŚWKZ do inwestora z zapytaniem, czy może udostępnić stowarzyszeniom wspominaną wcześniej *Opinię* FORT-u.

Dopiero po 3,5 miesiącach od złożenia wniosku, w dniu 16 XII 2010 r., urząd Wojewódzkiego Konserwatora wszczął postępowanie w sprawie wpisu do rejestru zabytków. Jednak nie zakończył przeciągania sprawy. Już następnego dnia wezwał wnioskodawców do przedłożenia tłumaczenia przysięgłego jednego z załączników – artykułu „Unwanted or wanted – community era heritage”. Pięć dni później, 22 XII 2010 r. rozpoczęła się rozbiórka konstrukcji, która zakończyła się 12 stycznia 2011 r.³¹ (il. 7, 8). W rezultacie też Barbara Klajmon w dniu 14 I 2011 r. umorzyła postępowanie w sprawie wpisu do rejestru zabytków. Warto przytoczyć uzasadnienie decyzji. Powołano się w niej na

wcześniejsze uzgodnienie rozbiórki hali oraz na to, że nieuzasadniona zmienność decyzji organu stanowiłaby naruszenie art. 8 KPA, podkopując zaufanie obywateli do organów państwa. W jego dalszej części czytamy, że nie wystąpiły nowe dowody w sprawie – Wojewódzka Konserwator nie zaliczyła bowiem do nich ekspertyzy naukowców z Politechniki Śląskiej, ani też pracy naukowej Alicji Gzowskiej określonej jako „subiektywna” [sic!]. W uzasadnieniu pojawił się również argument, że w przypadku zaskarżenia decyzji i jej uchylecia ich konsekwencją byłoby narażenie Skarbu Państwa na wysokie odszkodowanie. Na zakończenie wymieniono ostatnią i jednocześnie „najmocniejszą” przesłankę – hala dworca została rozebrana. Konserwator napisała: „Nie jest możliwym i dopuszczalnym dokonywanie oceny zasadności wpisania do rejestru nieistniejącego już budynku, stąd postępowanie stało się bezprzedmiotowe”. Z inicjałów można wywnioskować, że pismo pomagał przygotowywać Mirosław Rymer, który był zatrudniony jako etatowy prawnik jednocześnie w Wojewódzkim Urzędzie Ochrony Zabytków w Katowicach oraz Śląskim Urzędzie Wojewódzkim.

W końcu stycznia 2011 r. katowickie oddziały SARP i TUP złożyły odwołanie od decyzji wraz z zażaleniem na bezczynność urzędu, wykazując ją w uzasadnieniu. W lutym chęć przystąpienia do postępowania w sprawie wpisu zgłosiła Małgorzata Słowińska z Prokuratury Okręgowej w Katowicach, jednak ŚWKZ poinformowała, że sprawy już nie ma.

O jakości obsługi prawnej Urzędu może świadczyć również to, że poniewczasie zorientowano się że ŚWKZ nie miała prawa uzgadniać tej inwestycji. Okazało się bowiem, że z uwagi na jej specjalny charakter

31. Justyna Przybytek, *Hala dworca PKP wyburzona*, „Nasze Miasto” 2011, 11 I, naszemiasto.pl [16 VI 2019].



8. Burzenie dworca w Katowicach, 2010/2011 (źródło: zbiory Miejskiego Konserwatora Zabytków w Katowicach)

8. Demolition of the railway station in Katowice, 2010/2011 (source: collection of the City Monuments Conservator in Katowice)

związany z EURO 2012 pozwolenie na budowę wydawał wojewoda na mocy spec-ustawy, do której nie znajdowały zastosowania przepisy Ustawy o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym³². Postanowienie ŚWKZ z 24 VI 2010 r. o uzgodnieniu warunków zagospodarowania terenu wraz z wyburzeniem i odtworzeniem filarów, które przesądziło o losach katowickiego dworca zostało uznane za wydane z rażącym naruszeniem prawa i jako takie 4 I 2011 r. unieważnione.

Na koniec spróbujmy sformułować wnioski płynące z zaprezentowanego studium przypadku. Można je ująć w następujących punktach:

1. W Polsce istnieje niewydolny, źle skonstruowany system prawny, skutkujący brakiem skutecznej ochrony zabytków.

2. Wojewódzkie służby konserwatorskiej są słabe (niedofinansowane, niedoetatyzowane), a ich działania – nieskuteczne.

3. Brakuje oficjalnie zatwierdzonego, jednolitego systemu klasyfikacji i waloryzacji architektury powojennej.

4. Występuje symbioza biznesu oraz władz rządowych i samorządowych z niejasnymi intencjami i powiązaniem.

5. Dużą rolę odgrywają „eksperci”, którzy kierując się partykularnymi interesami, cynicznie wydają opinie lub ekspertyzy sprzeczne z zasadami ochrony konserwatorskiej, ale zgodne z interesami inwestora.

6. Organy państwowe i samorządowe lekceważą działania oraz argumenty środowisk naukowych i społecznych.

7. Stowarzyszenia działają poniewczasie.

8. Polemika medialna ma często fasadowy charakter³³.

32. Ustawa z dnia 7 IX 2007 r. o przygotowaniu finałowego turnieju Mistrzostw Europy w Piłce Nożnej UEFA Euro 2012, Dz. U. Nr 173, poz. 1219 z późn. zm.

33. Stella Grotowska, *Czy architektura czasów PRL ma znaczenie? Analiza wydarzenia medialnego*, „Opuscula Sociologica”, 2016, nr 3, s. 33-44.

Bibliografia

- Archiwum Śląskiego Wojewódzkiego Konserwatora Zabytków. Akta dworca kolejowego w Katowicach, bez sygnatury.
- Grotowska Stella, *Czy architektura czasów PRL ma znaczenie? Analiza wydarzenia medialnego*, „Opuscula Sociologica” 2016, nr 3, s. 33-44.
- Jaśniok Mariusz, Jaśniok Tomasz, Zybyra Adam, *Badania korozyjnego zagrożenia zbrojenia kielichowej konstrukcji budynku dworca kolejowego w Katowicach*, „Inżynieria i Budownictwo” 2010, nr 5-6, s. 249-252. Jasiński Radosław, Piekarczyk Adam, Galman Iwona, *Badania głównych elementów konstrukcji dworca PKP w Katowicach*, „Inżynieria i Budownictwo” 2010, nr 3, s. 129-134.
- Jedlecki Przemysław, Malkowski Tomasz, *Możesz zagłosować za katowickim dworcem*, „Gazeta Wyborcza” 2007, 4 VI, www.gazetawyborcza.pl.

- Jedlecki Przemysław, Sobczyk Iwona, *Kielichy z katowickiego dworca PKP jednak runą*, „Gazeta Wyborcza” 2009, 24 VIII, katowice.wyborcza.pl.
- Kadłuczka Andrzej, *Posłowie do Ogólnopolskiej Konferencji „Ochrona dziedzictwa architektury i urbanistyki II połowy XX wieku*, „Wiadomości Konserwatorskie” 2017, nr 49, s. 15-18.
- Lewicki Jakub, *Ocena wartości zabytków epoki modernizmu. Przeszłość, teraźniejszość i przyszłość*, „Wiadomości Konserwatorskie” 2017, nr 49, s. 38-50.
- Malkowski Tomasz, *Ekspertyza wcale nie nakazywała wyburzenia dworca*, „Gazeta Wyborcza” 2010, 22 III, katowice.wyborcza.pl.
- Malkowski Tomasz, *Szczepanik Dzikowski z JEMS kupił kawalek dworca*, 2010, <http://www.bryla.pl> [16 VI 2019].
- Marciniak Piotr, *Niewygodny zabytek czy zła architektura? O kryteriach i sposobach ochrony powojennego dziedzictwa modernizmu [w:] Modernizm w Europie - modernizm w Gdyni: architektura XX wieku do lat sześćdziesiątych i jej ochrona w Gdyni i w Europie*, red. Maria Sołtysik, Robert Hirsch, Gdynia 2014, s. 157-160.
- *Neinver: Stoimy w szeregu, który chce ocalić kielichy*, „Gazeta Wyborcza” 2010, 30 III, katowice.wyborcza.pl.
- *Nie ma ratunku dla kielichów na katowickim dworcu*, „Gazeta Wyborcza” 2010, 8 IX; infokolej.pl.
- *Prolegomena do ochrony obiektów architektonicznych i zespołów urbanistycznych Poznania XX wieku*, red. Hanna Grzeszczuk-Brendel, Gabriela Klause, Grażyna Kodym-Kozaczko, Piotr Marciniak, wyd. 1, Poznań 2008, wyd. 2 Poznań 2009.
- *Protestujemy rozsądnie. Plac Szewczyka wymaga zmian*, „Gazeta Wyborcza” 2010, 23 VII, katowice.wyborcza.pl.
- Przybytek Justyna, *Dworzec PKP Katowice: kto manipuluje ekspertyzą kielichów*, „Dziennik Zachodni” 2010, 24 VIII; dziennikzachodni.pl.
- Przybytek Justyna, *Hala dworca PKP wyburzona*, „Nasze Miasto” 2011, 11 I, naszemiasto.pl [16 VI 2019].
- Przybytek Justyna, *Kielichów się nie pozbędą*, „Dziennik Zachodni” 2010, 8 III, dziennikzachodni.pl.
- Sobczyk Iwona, *Jeszcze nie pora na pogrzeb dworca*, „Gazeta Wyborcza” 2010, 20 VII, katowice.wyborcza.pl.
- Sobczyk Iwona, *Przebudowa dworca PKP. „Kielichy mają być z betonu”*, „Gazeta Wyborcza” 2010, 15 III, katowice.wyborcza.pl.
- *Szansa na ochronę zabytków architektury modernistycznej. „Pożegnanie Emilii”*, www.mkidn.gov.pl.
- Taczewski Tomasz, *Smutek odchodzenia architektury*, „Czasopismo Techniczne” 2011, z. 4-A/1, s. 354-358.
- Tomasz Malkowski, *W Katowicach runął mur obywatelskiej obojętności*, „Gazeta Wyborcza” 2010, 28 IX, katowice.wyborcza.pl [16 VI 2019].
- *Ustawa z dnia 23 lipca 2003 r. o ochronie zabytków i opiece nad zabytkami*, Dz. U. 2003 Nr 162 poz. 1568.
- *Ustawa z dnia 23 marca 2003 r. o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym*, Dz. U. 2003, nr 80, poz. 717.
- *Ustawa z dnia 7 IX 2007 r. o przygotowaniu finałowego turnieju Mistrzostw Europy w Piłce Nożnej UEFA Euro 2012*, Dz. U. Nr 173, poz. 1219 z późn. zm.
- Węclawowicz-Gyurkovich Ewa, *Podsumowanie ogólnopolskiej konferencji „Ochrona dziedzictwa architektury polskiej II połowy XX wieku”* Warszawa 16-17 XI 2016, „Wiadomości Konserwatorskie” 2017, nr 49, s. 7-14.
- *Wyburzyć kielichy? To jakbyście chcieli wysadzić Spodek!* [wywiad Tomasza Malkowskiego z prof. Adamem Zyburą], „Gazeta Wyborcza” 2010, 29 III, katowice.wyborcza.pl.

The sadness of architecture passing away

Summary

The recent 20 years has been a period of ruthless destruction of post-war architecture, including such spectacular examples of late modernism as 'Supersam' mall and 'Emilia' furniture store in Warsaw, or Katowice main railway station. Tomasz Taczewski, president of Katowice Branch of the Association of Polish Architects, strongly wrote about 'Holocaust of the modernist architecture of the People's Republic of Poland' and 'vandalism of consumer society' [Smutek odchodzenia architektury – <http://www.scdk.pl>,

accessed: 6 September 2018]. The lecture presents example of eliminating post-war Silesian architecture localised in Katowice: the main railway station designed by the Warsaw "Tigers" - Kłyszewski, Wierzbicki and Mokrzyński. The case study shows the present, not very good status of protection of contemporary culture assets in Poland, where ideas confront cruel reality and lose the battle with ignorance and opportunism, investors, office clerks and some experts. ■

Keywords: post-war architecture, cold-war modern, conservation, brutalism, Katowice