

Katarzyna Anna Wojtczak

## Gmach Dyrekcji Kolei w Gdańsku

Gmach Dyrekcji Kolei został wybudowany w Gdańsku na krótko przed wybuchem I wojny światowej i jest przykładem architektury zmodernizowanego historyzmu, jak również jedynym tej skali budynkiem administracyjnym w stylu tzw. baroku wilhelmińskiego nie tylko w mieście, ale i w całym regionie (il. 1). Budowla nie była do tej pory przedmiotem badań naukowych i większość informacji dotyczących szczegółów jej powstania oraz historii pozostawała nieznaną<sup>1</sup>.



Il. 1. Gmach Dyrekcji Kolei w Gdańsku.  
Fot. T. Strug

<sup>1</sup> Artykuł powstał na podstawie mojej pracy magisterskiej *Monografia gmachu Dyrekcji Kolei* napisanej pod kierunkiem prof. Małgorzaty Omilanowskiej w Instytucie Historii Sztuki Uniwersytetu Gdańskiego i obronionej w kwietniu 2009 r.

Gmachy administracyjne Królewskich Kolei Pruskich nie znalazły się do tej pory w ścisłym kręgu zainteresowań historyków architektury, brakuje samodzielnych publikacji na ich temat. Informacje o tego typu budowlach pojawiają się jedynie niekiedy w opracowaniach architektury poszczególnych miast dawnego Królestwa Prus oraz, co okazało się najbardziej pomocne, w źródłach drukowanych z epoki, głównie w prasie specjalistycznej i wydawnictwach okazjonalnych. Szczęśliwie komplet planów gmachu gdańskiego zachował się zarówno w Wojewódzkim Archiwum Państwowym w Gdańsku, jak i w zbiorach berlińskiego Architekturmuseum der TU Berlin<sup>2</sup>. Sporo informacji przyniosła kwerenda lokalnej prasy gdańskiej oraz publikacja z okazji oddania gmachu do użytku w czerwcu 1914 r.<sup>3</sup> Udało się zidentyfikować zarówno architekta, jak i autorów monumentalnych rzeźb dekorujących fasadę.

Gdańsk uzyskał pierwsze połączenie kolejowe w 1852 r. z Tczewem leżącym na trasie Kolei Wschodniej, która łączyła Berlin z Królewcem i innymi miastami Prus Wschodnich. Drugie, północne połączenie ze stolicą miasto uzyskało osiemnaście lat później, była to trasa wiodąca przez Szczecin i Koszalin. Gdańszczanie szybko porzucili początkowe wątpliwości co do nowego środka komunikacji i wkrótce również na terenie samego miasta powstały liczne połączenia kolejowe, związane między innymi z portem i stoczną. Pierwszy duży dworzec pasażerski powstał jeszcze w 1852 r. na Dolnym Mieście<sup>4</sup>, ale po otwarciu północnego połączenia berlińskiego największy ruch pasażerów skumulował się w okolicy Bramy Wyżynnej, gdzie mogła powstać jedynie prowizoryczna stacja. Budowę dworca w tym miejscu długo uniemożliwiały wciąż istniejące obwałowania i dopiero w ostatnich latach XIX w. powstał znany dzisiaj neorenesansowy gmach według projektu Alexandra Rüdella.

W 1895 r. dekretem królewskim utworzono nowe jednostki administracji kolejowej dla Gdańska i Królewca. Gdańska dyrekcja zajęła budynek dawnego Szpitala Bożego Ciała, przy dzisiejszej ul. 3 Maja. Z czasem stary szpitalny budynek przestał wystarczać rosnącej rzeszy urzędników kolejowych i zarząd musiał podnajmować inne budynki na dodatkowe biura i miejsca pracy. W ciągu niecałych dwudziestu lat od utworzenia gdańskiej dyrekcji długość linii kolejowych na zarządzanym terenie się podwoiła, budżet wzrósł kilkakrotnie, a zamiast pięciu, rocznie podróżowało już 21 milionów pasażerów. W 1914 r. kolej zatrudniała w Prusach Zachodnich 17 tysięcy ludzi, z czego ponad połowę stanowili urzędnicy i ich pomocnicy<sup>5</sup>. Budowa nowego gmachu dyrekcji stała się niezbędna.

<sup>2</sup> Wojewódzkie Archiwum Państwowe w Gdańsku, Urząd Policji Budowlanej w Gdańsku, sygn. akt 15/74 i 15/75, Am Olivaer Tor 2–4; Technische Universität Berlin, Architekturmuseum in der Universitätsbibliothek, Architektur des 19. und frühen 20. Jahrhunderts, Inv.-Nr. 30800–30813, Eisenbahndirektion, Danzig.

<sup>3</sup> *Zur Einweihung des neuen Geschäftsgebäudes der Königlichen Eisenbahndirektion Danzig am Juni 1914*, Berlin–Schöneberg 1914.

<sup>4</sup> *Danzig und seine Bauten*, Berlin 1908, s. 322.

<sup>5</sup> *Zur Einweihung...*, s. 8.

W połowie lat dziewięćdziesiątych XIX w. rozpoczęto w Gdańsku proces likwidacji wałów hamujących nie tylko rozwój kolei, ale i miasta. Na terenach pofortecznych niedługo później rozpoczęto budowę zaprojektowanego przez Hermanna Josepha Stübgena nowego, reprezentacyjnego ciągu urbanistycznego w typie Ringstrasse. Szeroka aleja o wielkomiejskim charakterze rozpoczęła bieg przy bramie Peterszawskiej, wiodła ku północy aż do Hansaplatz i kończyła się na wiadukcie kolejowym Błędnik (Irrgartenbrücke), w okolicach dawnej Bramy Oliwskiej, gdzie znajdowała się parcela, którą przeznaczono pod budowę gmachu Dyrekcji Kolei (il. 2). Większość gmachów przy nowej alei otrzymała kostiumy neorenesansowe lub neogotyckie zgodnie z preferowanym przez gdańszczan odwoływaniem się do przeszłości hanzeatyckiej<sup>6</sup>. Na tym tle budynek Dyrekcji Kolei wyróżnia się neobarokową formą i przez to uzyskanym stołecznym charakterem, harmonijnie jednak domykając urbanistyczną koncepcję metropolitalnej Ringstrasse.

Zarówno koncepcja jak i projekt Gmachu Dyrekcji Kolei pochodziły z Berlina, gdzie w tym czasie powstawało wiele budowli w stylu wilhelmińskim, który uznano za godnie reprezentujący idee cesarza i państwa<sup>7</sup>. Prototypem dla neobaroku Wilhelma II stał się paradoksalnie nie do końca aprobowany przez cesarza Reichstag Paula Wallota, zbudowany w latach 1884–1894. Od tego czasu coraz częściej stosowano formy barokowe i klasycyzujące w budownictwie gmachów użyteczności publicznej. Ten przytłaczający monumentalizmem styl był dla każdego czytelny: przepych dekoracji, przeskalowanie elementów, olbrzymie portale i drzwi – każda składowa miała za zadanie prezentować dostojność, rangę i pozycję gospodarza. Najpierw pałacowy neobarok pojawił się w architekturze berlińskich gmachów sądowych, między innymi w Sądzie Kryminalnym Rudolfa Mönninga i Carla Vohla z lat 1902–1906 charakteryzują się niezwykle rozbudowaną i bogatą przestrzenią recepcyjno-komunikacyjną oraz w Land- und Amtsgericht (1905), którego rozłożysta fasada ujęta dwiema olbrzymimi wieżami, z wyraźnie zaznaczonym dekoracyjnym ryzalitem centralnym przywodzi na myśl królewskie rezydencje<sup>8</sup>. Podobnie jak w siedemnastowiecznym pałacu, w budynkach użyteczności publicznej czasów Wilhelma II najbardziej rozbudowana i najważniejsza była przestrzeń komunikacyjno-recepcyjna<sup>9</sup>. W barokowych formach budowli wilhelmińskich czytelna jest też idea matematycznych proporcji i symetrii, które tworzą idealną przestrzeń za pomocą rytmicznie rozłożonych podziałów i akcentów<sup>10</sup>.

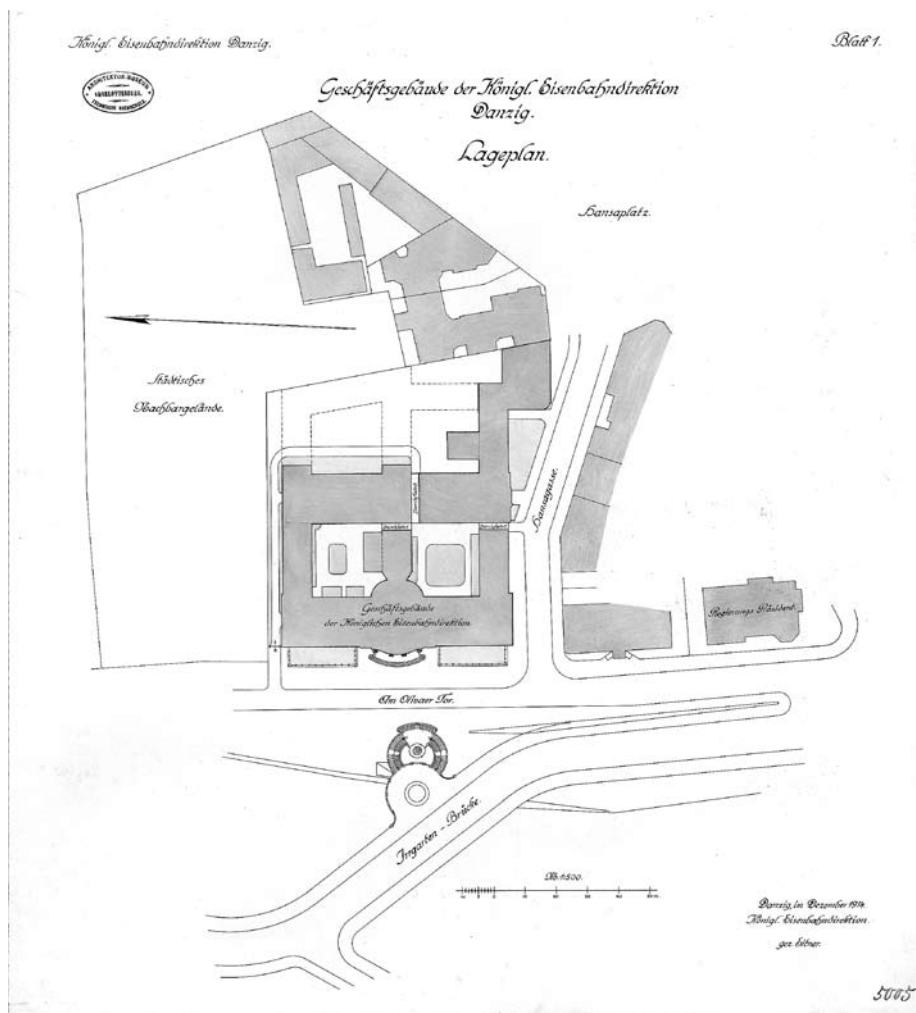
<sup>6</sup> Małgorzata Omilanowska, *Problematyka identyfikacji narodowej i regionalnej na przykładzie architektury Gdańska lat 1871–1914. Gdańska czy(li) niemiecka?*, [w:] *Mecenat artystyczny a oblicze miasta, Materiały 56 Ogólnopolskiej Sesji Naukowej Historyków Sztuki*, Kraków, 8–10. XI. 2007, Kraków 2008, s. 169–184.

<sup>7</sup> Julius Posener, *Berlin auf dem Wege zu einer neuen Architektur. Das Zeitalter Wilhelm II*, München 1979, s. 81.

<sup>8</sup> Posener, *Berlin auf dem Wege...*, s. 82 i n.

<sup>9</sup> Dieter Dolgner, *Historismus. Deutsche Baukunst 1815–1900*, Leipzig 1995, s. 120.

<sup>10</sup> *Ibidem*, s. 119.



Il. 2. Gmach Dyrekcji Kolei w Gdańsku. Sytuacja, Technische Universität Berlin, Architekturmuseum in der Universitätsbibliothek, Inv.-Nr. 30800–30813

Kładzono szczególną wagę na centrum – stąd rozbudowane ryzality, na których skupiała się dekoracja rzeźbiarska. Również pionowa i pozioma trójdzielność fasady miała istotne znaczenie. Gmachy osadzano na podwójnych kondygnacjach cokołowych, które podkreślone były jeszcze masywną rustyką. Forma ta zapożyczona przez budynki municypalne od gmachów rządowych stała się na przełomie wieków niezwykle popularna, szczególnie w stolicy cesarstwa, gdzie w stylu neobarokowym zaprojektowano zabudowę reprezentacyjnej alei Unter den Linden, między innymi gmach Królewskiej Biblioteki<sup>11</sup>.

<sup>11</sup> Prussia. Art and architecture, ed. Gerd Streidt, Peter Feierabend, Cologne 1999, s. 436.

Gmachy biurowe na potrzeby dyrekcji kolei budowane w ostatniej ćwierci XIX w. wznoszono jeszcze w duchu renesansu niemieckiego, który np. spółka architektoniczna Martin Gropius & Heino Schmieden nadała budynkowi w Bydgoszczy (1886–1888)<sup>12</sup>. Neorenesansowy jest też główny gmach administracyjny w Berlinie (1892–1895) wzniesiony według projektu Armina Wegnera przy Schönberger Ufer na Kreuzbergu. Późniejsze budynki wznoszone po 1900 r. reprezentują już styl baroku wilhelmińskiego. Ukończona w 1908 r. siedziba dyrekcji we Frankfurcie nad Menem<sup>13</sup>. zaprojektowana została zgodnie z trudnymi wymogami nieregularnej działki jako osadzony na boniowanym cokole czterokondygnacyjny gmach z eliptycznie wysuniętym środkowym ryzalitem oraz z masywnymi ryzalitami bocznymi, przykryty mansardowymi dachami. Piękną neobarokową fasadę posiadał też, niestety nie zachowany, katowicki gmach Dyrekcji Kolei. Na ziemiach polskich zachowały się również neobarokowe gmachy pruskich zarządów kolejowych w Poznaniu, Szczecinie i Wrocławiu; dwa ostatnie otrzymały podobną formę. Siedziba Dyrekcji Dolnośląskiej wybudowana została w latach 1911–1914 według projektów Hugo Königa<sup>14</sup>. Jest to monumentalny, czterokondygnacyjny gmach przekryty wysokim, dwuspadowym dachem. Zlokalizowany został wokół dwóch symetrycznych dziedzińców i zwrócony fasadą ku ul. Joannitów (Malteserstraße), mieści aż pięćset pokoi biurowych, nie licząc pomieszczeń reprezentacyjnych. Zaprojektowano go według ogólnych prawideł barokowego stylu, jednak – jak utrzymuje Agnieszka Seidel-Grzezińska – asymilując „pewne elementy secesji”<sup>15</sup>. Centralną część fasady wyróżnia pięćoosiowy portyk wsparty na korynckich kolumnach w wielkim porządku. Zwieńczony jest on w ostatniej kondygnacji wykuszem udekorowanym sześcioma postaciami alegorycznymi wykonanymi przez Petera Breuera<sup>16</sup>. Są to personifikacje Górnictwa, Przemysłu, Handlu, Transportu, Wojskowości oraz Rolnictwa, jako sześć filarów dobrobytu państwa, którym służy kolej. Nad całością czuwa wzlatający ku słońcu orzeł cesarski umieszczony w owalnym kartuszu. Program dopełnia alegoria Kolei.

Fasadę podobną do wrocławskiej otrzymał budynek Dyrekcji Kolei w Szczecinie. Na przedwojennych przedstawieniach dostrzegalna jest kamienna balustrada nad gzymsem, a nad kolumnadą ryzalitu cztery figury alegoryczne. Najbliższy formom siedziby gdańskiej Dyrekcji jest gmach tejże instytucji w Poznaniu<sup>17</sup>, który powstał jako ostatni element zabudowy Dzielnicy

<sup>12</sup> I. Jastrzębska-Puzowska, P. Winter, *Budynek dawnej Królewskiej Dyrekcji Kolei Wschodniej w Bydgoszczy*, „Materiały do dziejów kultury i sztuki Bydgoszczy i regionu”, z. 1, Bydgoszcz 1996, s. 29–36, s. 32.

<sup>13</sup> Alexander Rüdell, A. Wegner, *Das neue Geschäftsgebäude der Königlichen Eisenbahndirektion in Frankfurt a. Main*, „Zentralblatt der Bauverwaltung” 37.1917, nr 93, s. 560–563; nr 94, s. 565.

<sup>14</sup> Jolanta Gromadzka, *Gmach Królewskiej Dyrekcji Kolei*, [w:] *Wrocławskie dworce kolejowe*, red. Maria Zwierz, Wrocław 2006, s. 240–245; Agnieszka Seidel-Grzezińska, *Dyrekcja Kolei*, [w:] *Atlas architektury Wrocławia*, red. Jan Harasimowicz, t. 1, Wrocław 1997, s. 117.

<sup>15</sup> Seidel-Grzezińska, *Dyrekcja Kolei...*, s. 117.

<sup>16</sup> Gromadzka, *Gmach Królewskiej...*, s. 241.

<sup>17</sup> Jan Skuratowicz, *Architektura Poznania 1880–1918*, Poznań 1991, s. 230.

Katarzyna  
Anna  
Wojtczak

Zamkowej<sup>18</sup> w latach 1910–1916. Plan budynku jest nieregularny ze względu na jego położenie, w tylnej partii część bryły jest wylamana i wysunięta. Gmach ma dodatkowe niższe skrzydło, gdzie znajdowała się reprezentacyjna siedziba prezydenta oraz inne pomieszczenia recepcyjne.

Budynki administracyjne Dyrekcji Kolei podlegały wydziałowi kolejowemu Ministerstwa Robót Publicznych. Etatowym architektem w tym ministerstwie od 1893 r. był Alexander Rüdell (1852–1920)<sup>19</sup>. Miał on wielki wpływ na kształt nie tylko wielu niemieckich dworców, ale i gmachów dyrekcyjnych. Urodził się w 1852 r. w Trewirze, w latach 1872–1875 studiował na Akademii Budowlanej w Berlinie i uzyskał uprawnienia kierownika budowy, do 1879 r. kształcił się dalej, między innymi pod kierunkiem Franza Schwechтена opracowując szkice dla dworca pasażerskiego w Berlinie oraz szkice przebudowy wnętrza dworca w Saargemünd w Lotaryngii. Po studiach w Wiedniu, w 1881 r. udał się z powrotem do Berlina, gdzie pracował między innymi przy budowie dworców na Alexanderplatz i Friedrichstraße. Po zdanym w 1884 r. egzaminie na architekta Rüdell zaangażował się w budowę licznych kolejowych gmachów, Dyrekcji Kolei w Kolonii oraz dworców we Frankfurcie i Düsseldorfie. W 1893 r. zatrudniono go jako pomocniczego pracownika Ministerstwa Robót Publicznych, a w 1900 r. w oddziale do spraw kolei na kierowniczym stanowisku i tam rozwijała się jego kariera jako architekta. Rüdell był autorem projektu dworca w Luksemburgu oraz Dyrekcji Kolei w Sztrasburgu, uczestniczył też w powstawaniu planów dworców w Metz, Hamburgu, Lipsku i Darmstademie<sup>20</sup>. W jego biurze powstały też projekty budynków dworcowych dla takich miast jak: Barmen, Deutz, Dortmund, Essen, Zgorzelec, Hamm, Bad Homburg, Koblenca, Kolonia, Krefeld, Marburg, Vohwinkel czy Wiesbaden oraz gmachów administracji kolejowej we Wrocławiu, Bydgoszczy, Poznaniu, Kassel, Gdańsku, Essen, Frankfurcie nad Menem, Halle, Kolonii, Münster oraz Urzędu Centralnego Kolei w Berlinie<sup>21</sup>.

Ostateczny projekt gmachu dyrekcji kolejowej w Gdańsku, jak w wielu podobnych przypadkach budowli pruskich tego czasu, jest efektem pracy kilku współdziałających ze sobą architektów (il. 3–7). Pomysłodawcą, którego można uznać za głównego twórcę, był Alexander Rüdell. Szkice przez niego przygotowane opracował i rysunki techniczne wykonał zatrudniony w ministerstwie architekt Giebelhausen. Nad procesem wznoszenia gmachu czuwał – niewątpliwie wnosząc też poprawki do planów wykonawczych, architekt z Gdańska Eitner<sup>22</sup>.

<sup>18</sup> Oliver Karnau, *Hermann Josef Stübben, Städtebau 1876–1930*, Braunschweig–Wiesbaden 1996, s. 344–346.

<sup>19</sup> C. Cornelius, *Dr. Ing. Alexander Rüdell*, „Zentralblatt der Bauverwaltung” 41.1921, nr 1, s. 3–4; Ulrich Thieme, Felix Becker, *Allgemeines Lexikon der bildenden Künstler von der Antike bis zur Gegenwart*, Bd. 29, Leipzig 1965, s. 164.

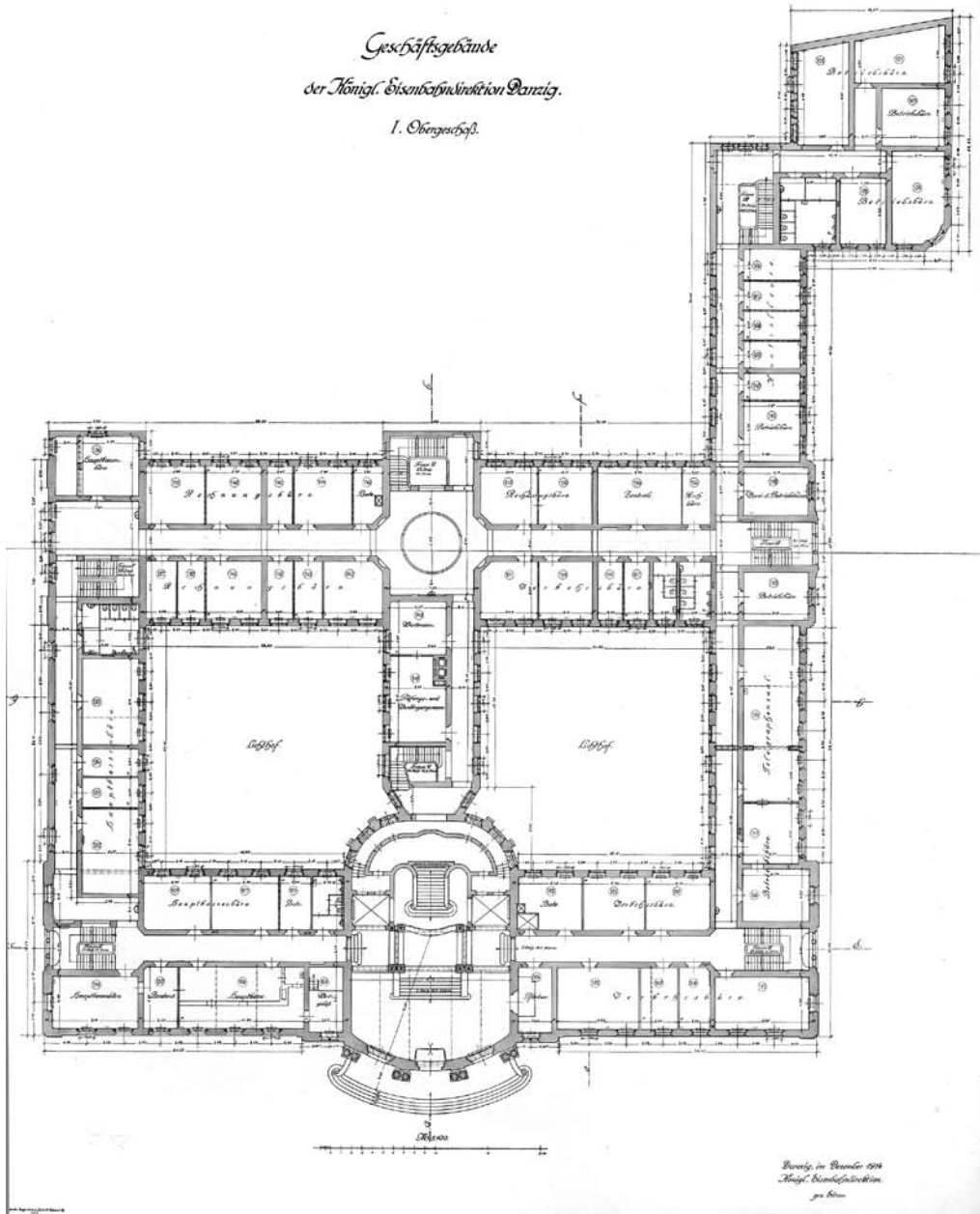
<sup>20</sup> Cornelius, *Dr. Ing. Alexander Rüdell...*, s. 3–4.

<sup>21</sup> *Ibidem*, s. 3.

<sup>22</sup> *Zur Einweihung...*, s. 11; Eitner, *Das neue Geschäftsgebäude der Eisenbahndirektion Danzig*, „Zentralblatt der Bauverwaltung” 42.1922, nr 1–2, s. 5.



Geschäftsgebäude  
der Königl. Eisenbahn-Direktion Danzig.  
I. Obergeschf.

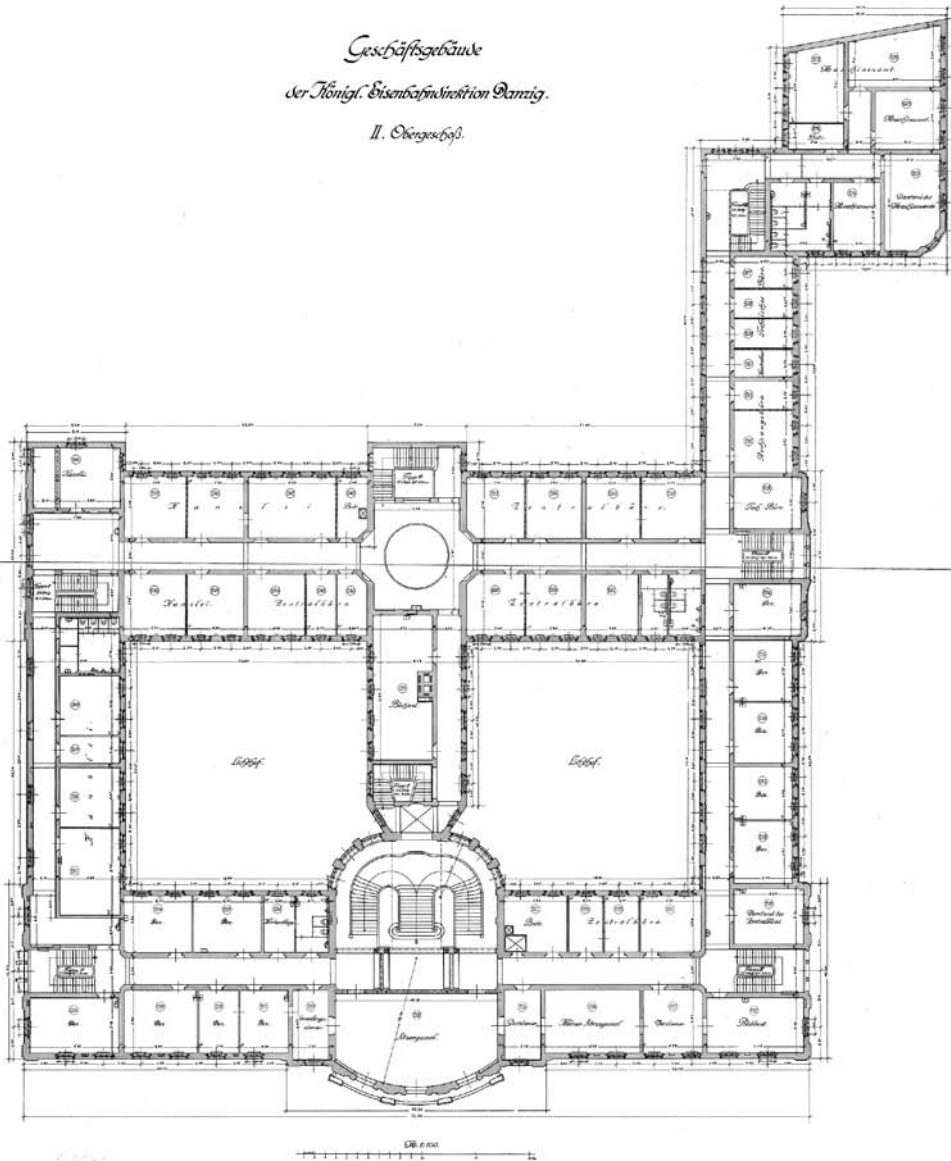


Danzig, im Dezember 1894  
Königl. Eisenbahn-Direktion.  
J. K.

Il. 3. Gmach Dyrekcji Kolei w Gdańsku, rzut I piętra, Technische Universität Berlin, Architekturmuseum in der Universitätsbibliothek, Inv.-Nr. 30800-30813



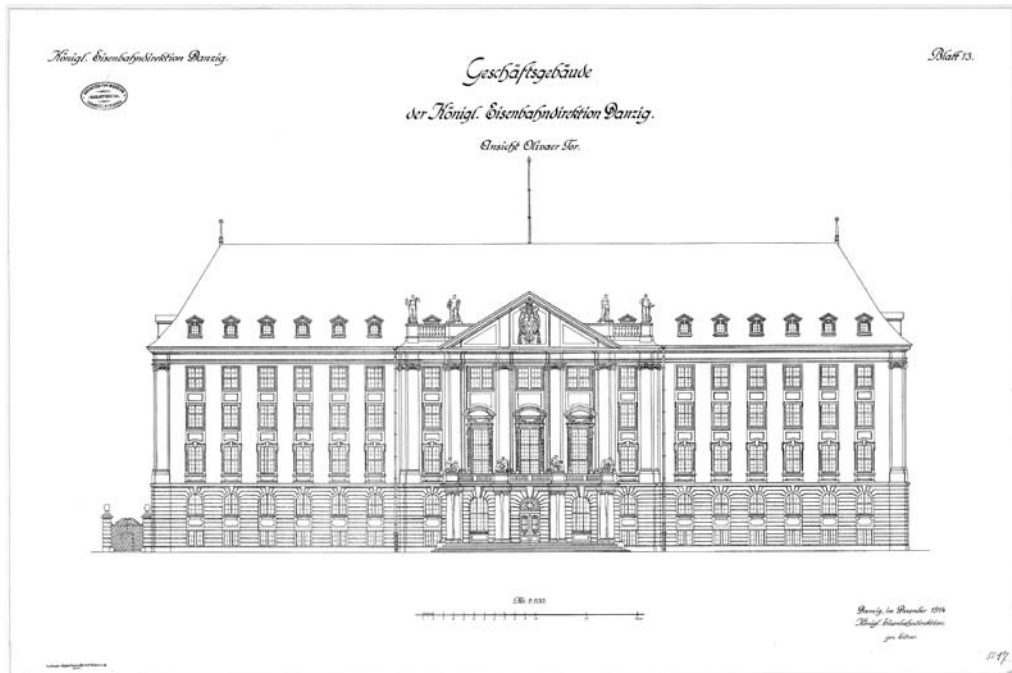
Geschäftsgebäude  
der Königl. Eisenbahnstation Danzig.  
II. Obergeschoß.



Projekt im Januar 1911  
Königl. Eisenbahnstation  
zu Danzig

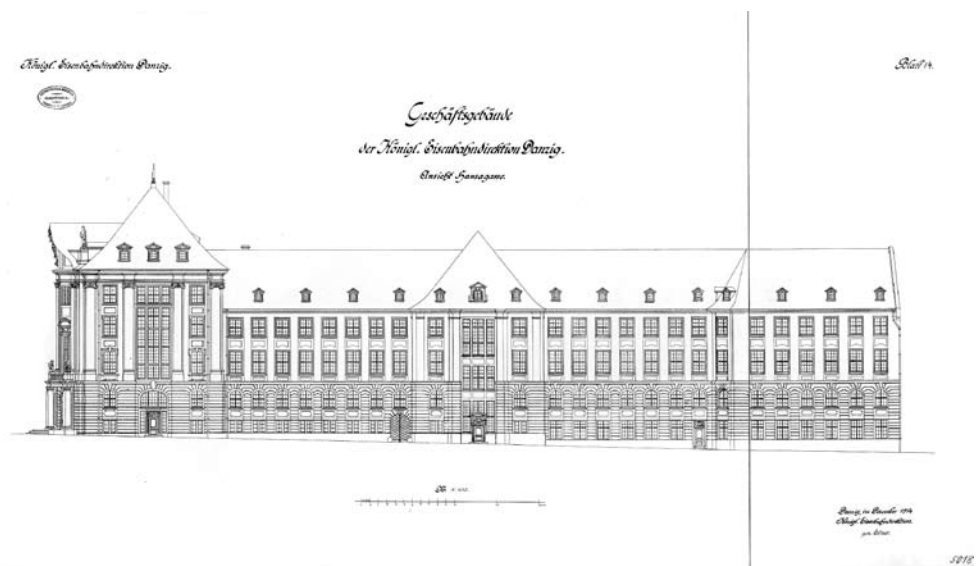
Il. 4. Gmach Dyrekcji Kolei w Gdańsku, rzut II piętra, Technische Universität Berlin, Architekturmuseum in der Universitätsbibliothek, Inv.-Nr. 30800-30813





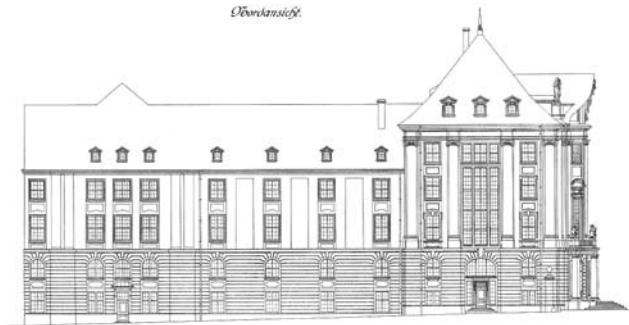
Il. 5. Gmach Dyrekcji Kolei w Gdańsku, fasada, Technische Universität Berlin, Architekturmuseum in der Universitätsbibliothek, Inv.-Nr. 30800–30813

Il. 6. Gmach Dyrekcji Kolei w Gdańsku, elewacja południowa, Technische Universität Berlin, Architekturmuseum in der Universitätsbibliothek, Inv.-Nr. 30800–30813





Geschäftsgebäude  
der Königl. Eisenbahnstation Danzig.  
Oberansicht.



Blatt 12  
Königl. Eisenbahnstation  
Danzig.

5076

Il. 7. Gmach Dyrekcji Kolei w Gdańsku, elewacja północna, Technische Universität Berlin, Architekturmuseum in der Universitätsbibliothek, Inv.-Nr. 30800–30813

Część Gdańska, w której wzniesiono gmach dyrekcji kolejowej, została zagospodarowana stosunkowo późno. Od wczesnych czasów nowożytnych teren ten zajmowały zabudowania lazaretu miejskiego<sup>23</sup>. W 1708 r. w okolicy utworzono duży miejski zielonec, nazywany Błędnikiem lub Labiryntem (Irrgarten)<sup>24</sup>. Zabudowania lazaretu służyły gdańszczanom do czasu, gdy rozwijające się miasto uzyskało nowe szpitale, między innymi na Dolnym Mieście i Biskupiej Górze<sup>25</sup> oraz nowoczesne założenie architektoniczne na Cygańskiej Górze z 1906 r.<sup>26</sup> Tym sposobem zwolniła się parcela o doskonalej z punktu widzenia Królewskiej Dyrekcji Kolei lokalizacji dla planowanego nowego gmachu. Zalety tej olbrzymiej działki były oczywiste – usytuowana w niewielkiej odległości od centrum miasta sąsiadowała bezpośrednio z linią kolejową i była oddalona o zaledwie kilkaset metrów od dworca, a równocześnie mieściła się w planach reprezentacyjnego planu urbanistycznego z przełomu wieków.

Budowa rozpoczęła się jesienią 1911 r., jednak teren okazał się zbyt grząski i wymagał palowania. 14 sierpnia następnego roku wmurowano kamień węgielny, a pod koniec lipca 1913 r. zawieszono wiechę. 5 czerwca 1914 r. nastąpiło uroczyste oddanie gmachu do użytku. Odkonano przy udziale wielu znamienitych gości, w tym ono ówczesnego prezydenta gdańskiego okręgu kolei Rimrotta, pochodzącego z Gdańska wicekanclerza Breitenbacha oraz samego

<sup>23</sup> Jerzy Stankiewicz, Bohdan Szermer, *Gdańsk. Rozwój urbanistyczny i architektoniczny oraz powstanie zespołu Gdańsk – Sopot – Gdynia*, Warszawa 1959, s. 82.

<sup>24</sup> *Ibidem*, s.136–137.

<sup>25</sup> Erich Keyser, *Die Baugeschichte der Stadt Danzig*, Köln 1972, s. 467.

<sup>26</sup> *Zur Einweihung...*, s. 7.

Rüdella<sup>27</sup>. Przy wznoszeniu gmachu pracowało wiele firm oraz wykonawców z całego cesarstwa, między innymi stołeczne przedsiębiorstwo kamieniarskie P. Wimmel & Co., które zatrudnione było przy pracach renowacyjnych takich budynków, jak Brama Wyżynna, Ratusz Staromiejski w Gdańsku, zamek malborski oraz uczestniczyło we wznoszeniu kilku znaczących gmachów na terenie Gdańska (Kasy Oszczędności i synagogi).

Gmach powstał na planie prostokątnym, wokół dwóch symetrycznych dziedzińców połączonych przepruciem w przyziemiu, do których prowadzą dwa przejazdy bramne. Składa się z dwuipółtraktowych skrzydeł: zachodniego i wschodniego oraz półtoratraktowych skrzydeł bocznych, skrzydła środkowego i podwójnie łamanego dodatkowego skrzydła wysuniętego w kierunku wschodnim. Plan skonstruowano tak, że budynek zaprojektowany dla pięciuset urzędników można było ewentualnie rozbudować ze wschodniej strony, tworząc kolejne dwieście miejsc pracy<sup>28</sup>.

Jest to budynek pięciokondygnacyjny, murowany z cegły, tynkowany, częściowo pokryty okładziną kamienną z beżowego, śląskiego piaskowca, przykryty wysokimi, dwuspadowymi, łamanymi dachami. Bryła gmachu jest rozłożysta, ciężka, osadzona na boniowanej kondygnacji cokołowej. Siedemnastoosiowa fasada skierowana ku zachodowi, zdominowana jest środkowym, płytkim, wypukłym ryzalitem, na którym skupiona jest dekoracja rzeźbiarska (il. 8). Dolna partia ryzalitu mieści monumentalny portal główny z czterema parami kolumn wspierających kamienną balustradę z cokołami, na których umieszczone są cztery grupy rzeźbiarskie (il. 9). Nad wydatnym gzymszem koronującym góruje fronton udekorowany kamiennym kartuszem i ujęty balustradą z dwoma parami kamiennych postaci alegorycznych.



Il. 8. Fasada gmachu Dyrekcji Kolei w Gdańsku,  
fot. K. Wojtczak

<sup>27</sup> Informacje dotyczące budowy oraz uroczystości w *Zur Einwehung...* oraz notatkach prasowych z „Danziger Neuste Nachrichten” (1912, nr 190, s. 12; 1913, nr 178, s. 3; 1914, nr 128, s. 13–15) i „Danziger Zeitung” (1914, nr 258, wydanie wieczorne, s. 2). Tam też znajduje się szczegółowy wykaz poszczególnych firm wykonawczych zatrudnionych przy wznoszeniu gmachu.

<sup>28</sup> Eitner, *Das neue Geschäftsgebäude...*, s. 2.



Il. 9. Ryzalit fasady,  
fot. K. Wojtczak



Il. 10. Detale fasady,  
fot. K. Wojtczak

Katarzyna  
Anna  
Wojtczak

Gmach zdefiniowany jest poprzez program rzeźbiarski umieszczony w fasadzie (il. 10). Tworzą go, wykonane przez znanego artystę berlińskiego Arthura Lewina-Funcke, wspomniane grupy rzeźbiarskie znad głównego wejścia, które wyobrażają pary bawiących się puttów. Dzięki atrybutom można w nich rozpoznać symboliczne przedstawienie czterech filarów funkcjonowania kolei: Administrację, Inżynierię, Budowę Maszyn (il. 11) i Architekturę (il. 12). Figury flankujące tympanon, wykonane według modeli profesora królewskiego Stanislausa Cauera: to personifikacje czterech filarów gospodarki pruskiej Wiedzy, Rolnictwa (il. 13), Przemysłu oraz Handlu (il. 14). Zwieńczeniem programu jest kartusz, w którym figuruje dziś uskrzydłone koło, czyli alegoria kolei żelaznej. W projektach w kartuszu umieszczony był orzeł cesarski, nie jest jednak jasne, dlaczego program zmieniono (il. 15)<sup>29</sup>.



Il. 11. Grupa puttów symbolizujących budowę maszyn, Arthur Lewin-Funcke, fot. K. Wojtczak



Il. 12. Grupa puttów symbolizujących architekturę, Arthur Lewin-Funcke, fot. K. Wojtczak

Wnętrze gmachu charakteryzuje przepych przestrzeni recepcyjnej oraz schludna skromność pomieszczeń biurowych. Typowa rozczłonkowana przestrzeń biurowca z przełomu wieków, mnogość korytarzy, szeregi podobnych do siebie biur oraz liczne klatki schodowe tworzą wewnątrz o nieco mrocznym wyrazie. Czteroskrzydłowe drzwi obrotowe prowadzą do holu głównego otwartego na reprezentacyjną przestrzeń pierwszego piętra, dokąd wiedzie klatka schodowa (il. 16). Obszerne schody z balustradą prowadzą na wspartą na alabastrowych kolumnach empore tworzącą ciąg komunikacyjny *bel-etagé*, przy którym ulokowane są sale posiedzeń prezydium i gabinet prezydenta. W hallu dominują okładziny alabastrowe, sztukaterie i ciepła kolorystyka przeszkleń. Ściany wielkiej sali posiedzeń

<sup>29</sup> Szersze informacje na temat dekoracji rzeźbiarskiej przedstawione zostały w referacji *Dekoracja rzeźbiarska gmachu Dyrekcji Kolei w Gdańsku oraz jej twórcy*, wygłoszonej w ramach sesji *Rzeźba w Prusach Królewskich*, 19.09.2009 r. w Muzeum Narodowym w Gdańsku. Publikacja w druku.



Il. 13. Personifikacja Handlu, Stanislaus Cauer,  
fot. K. Wojtczak



Il. 14. Personifikacja Handlu, Stanislaus Cauer,  
fot. K. Wojtczak

Gmach  
Dyrekcji Kolei  
w Gdańsku

prezydium obłożone są dębową boazerią i obite wzorzystą tkaniną, a sufit zdobią sztukaterie (il. 17). Do sali zaprojektowano wielki dębowy stół oraz żyrandole z brązu. Większość wyposażenia wykonała słupska firma Eduarda Beckera Juniora. Gabinet prezydenta dyrekcji miał także dębowe boazerie i wyposażenie i urządzony był w matowych brązach i zieleni<sup>30</sup>. Reprezentacyjny hall i sala posiedzeń zachowały się w stanie niemalże nienaruszonym.

W pozostałej części budynku znajdują się biura. W czasach Wilhelma II były one urządzone bardzo skromnie. Dominowały jasne i stonowane kolory. Istotne było dobre oświetlenie, stąd duża liczba sporych rozmiarów okien, których framugi pomalowano na biało. W przyziemiu znajdowało się mieszkanie stróża, kasy i zarząd ruchu. W piwnicach oprócz pomieszczeń gospodarczych i technicznych, takich jak drukarnia, ulokowane były skarbcce, do których można było się dostać bezpośrednio z kas. Na kolejnych dwóch piętrach, prócz części reprezentacyjnej, znajdowały się między innymi biura szefów zarządów, biblioteka w środkowym skrzydle, komendantura linii i pokoje innych jednostek administracyjnych. Pomieszczenia, w których pracowali kreślarze, ulokowane były na dwóch najwyższych najlepiej doświetlonych kondygnacjach<sup>31</sup>.

<sup>30</sup> „Danziger Neuste Nachrichten” 1914, nr 128, s. 13–15.

<sup>31</sup> *Ibidem*, s. 13–15.



Il. 15. Kartusz w zwieńczeniu ryzalitu frontowego,  
fot. K. Wojtczak

Il. 16. Hol główny w gmachu dyrekcji kolei,  
fot. K. Wojtczak





Budynek, mimo iż klasyczny w formie, był zaopatrzony we wszystkie nowości ówczesnej techniki. Prócz takich wygod, jak centralne ogrzewanie, światło elektryczne i domofon, urzędnikom ułatwiały życie również synchronizowane zegary, windy osobowe i towarowe czy centralny odkurzacz<sup>32</sup>. Windy miały konstrukcję tzw. *Paternosterwerk* czyli windy paciorkowej. W budynku znajdowała się centrala telefoniczna pozwalająca na prowadzenie nawet sześciuset rozmów w jednym czasie oraz telegraf. Obsługa kas też była elektryczna. Oprócz tego w całym gmachu zainstalowano alarm przeciwpożarowy i system wczesnego ostrzegania<sup>33</sup>. Tak oto z błogosławieństwem cesarza Wilhelma II nastąpił osobliwy mariaż – pod rocaillum biegł kabel elektryczny.

Gmach Dyrekcji Kolei został oddany do użytku na kilka miesięcy przed wybuchem I wojny światowej, więc jako siedziba pruskich kolei funkcjonował stosunkowo krótko. W powstałym po wojnie Wolnym Mieście ustaleniami traktatu wersalskiego przekazano zarząd oraz majątek kolei Polakom, w rękach polskich znalazł się również gmach dyrekcji<sup>34</sup>. Następne lata okazały się być pasmem sporów pomiędzy przedstawicielami obu narodów, niemieccy kolejarze masowo opuszczali stanowiska pracy, a senat próbował przed międzynarodowym sądem przeforsować sprawę usunięcia zarządu polskich linii kolejowych z gmachu. Nastąpiło to dopiero w 1933 r. i administracja kolei dla ziem polskich została przeniesiona do Bydgoszczy i Torunia, a w gdańskim gmachu pozostało jedynie Biuro Gdańskie PKP, odpowiedzialne za kolej na terenie Wolnego Miasta<sup>35</sup>. Częściowo opustoszały gmach pozostawał jednak wciąż w rękach polskich i z czasem stał się siedzibą wielu polskich organizacji, odbywały się tam spotkania gdańskiej Polonii, lekcje, próby teatralne i muzyczne, zajęcia sportowe, a nawet ćwiczenia Polskiej Tajnej Organizacji Wojskowej. Życie Polaków zorganizowało się wokół budynku, który stał się swoistym bastionem polskości dyskryminowanej w Wolnym Mieście. Na przestrzeni lat międzywojennych siedzibę tu znalazły takie organizacje, jak: Zarząd Główny Gminy Polskiej, Polski Inspektorat i Ekspozytura Ciel w Gdańsku, Inspektorat Macierzy Polskiej, Konserwatorium i Szkoła Średnia Macierzy Szkolnej oraz Chorągiew Harcerstwa Polskiego<sup>36</sup>. Z budynkiem związany był też Stanisław Przybyszewski, który w latach 1920–1924 zatrudniony był przy Dyrekcji Kolei, tłumaczył dokumenty niemieckie oraz prowadził polską bibliotekę<sup>37</sup>.

<sup>32</sup> *Zur Einweihung...*, s. 7.

<sup>33</sup> „Danziger Neuste Nachrichten” 1914, nr 128, s. 13–15.

<sup>34</sup> Franciszek Marszałek, *Koleje na obszarze Wolnego Miasta Gdańska pod względem prawno-politycznym*, Gdańsk 1960, s. 3–4.

<sup>35</sup> *Ibidem*, s. 12.

<sup>36</sup> Witold Kledzik, *Polscy kolejarze w Wolnym Mieście Gdańsku*, [w:] *50-lecie gdańskich organizacji polonijnych*, red. Stanisław Potocki i in., Gdańsk 1973, s. 62.

<sup>37</sup> Stanisław Helsztyński, *Przybyszewski*, Kraków 1966, s. 404; G[imię] Matuszek, *Przybyszewski in Danzig und Zoppot*, [w:] *Grenzüberschreitungen. Deutsche, Polen und Juden zwischen den Kulturen (1918–1939)*, Hrsg. Marion Brandt, München 2006, s. 109–123.



Il. 17. Sala posiedzeń prezydium  
w gmachu dyrekcji kolei,  
fot. K. Wojtczak

Il. 18. Rzeźby Stanislausa Cauera w magazynie kolejowym na terenie Gdańska.  
Fot. K. Wojtczak



We wrześniu 1939 r. gmach został po krótkiej walce zdobyty już pierwszego dnia wojny i Niemcy zorganizowali w nim siedzibę Wehrmachtu oraz tymczasową dyrekcję dla wskrzeszonych kolei pruskich. Podczas wojny spłonęła jedynie wieżba dachowa, gmach zaraz po zakończeniu działań wojennych odremontowano z nieznacznymi zmianami w układzie wnętrza, nieco zmieniając kształt dachów i nadbudowując dodatkowe piętro skrzydła północnego<sup>38</sup>. Jeszcze w 1945 r. do budynku wprowadzili się urzędnicy polskiej Dyrekcji Okręgowej Kolei Państwowych. Po wojnie w 1984 r. odbył się remont części fasady, w 2002 r. firma Ronim przeprowadziła remont dachu<sup>39</sup>. W okresie powojennym zaginęła też część rzeźb z fasady: dwie spośród czterech grup puttów zostały najprawdopodobniej zniszczone podczas remontu fasady, dwie brakujące statuy Cauera udało się natomiast odnaleźć w jednym z magazynów kolejowych, niestety w opłakanym stanie (il. 18). Obecnie w budynku należącym do DOKP część pomieszczeń wykorzystywana jest przez spółki kolejowe, pozostałe wynajmowane są na biura innych firm i organizacji. Do dziś pełni więc on swoją pierwotną funkcję – służy za pomieszczenia biurowe rzeszom urzędników kolejowych. Nie stracił też nic ze swojej metafizycznej funkcji nadanej przez twórców – nadal odwiedzający gmach wyczuwają monumentalizm tej architektury, który teraz budzi jeszcze większy szacunek, gdyż nabrał historycznej patyny. Jest pamiątką Cesarstwa, ale i fragmentem żywej tkanki miejskiej Gdańska XXI w. Jego kondycja wydaje się nie być najgorsza, a wpisany do rejestru zabytków województwa chroniony jest prawem przed celową lub nieświadomą dewastacją. Jedyne, czego można sobie życzyć, to konserwacji i powrotu na fasadę rzeźb Stanislausa Cauera, a przynajmniej ich zabezpieczenia oraz sprawdzenia kondycji tych pozostałych w fasadzie.

## The Railway Headquarters Edifice in Gdańsk

### Summary

The Royal Railway Headquarters Edifice in Gdansk built in 1911–14 is the most important example of the Wilhelminian Neo-Baroque style in the city and the whole region. The railway reached Gdańsk for the first time in 1852, in 1895 the Railway Headquarters were established in the city and developed very quickly. In consequence, the increasing number of clerks soon lacked office space, and thus the need for a new building emerged. It was erected on a large building site, the place of the former city hospital in the north-western fragment of the city, as a part of the metropolitan avenue newly built on the levelled city embankments.

<sup>38</sup> M. Janik, *Nowa Dyrekcja Kolejowa*, Gdańsk 1984, biała karta obiektu, Urząd Konserwatorski w Gdańsku s. 98.

<sup>39</sup> Informacja taka figuruje w wykazie robót dekarских firmy na 2002 r. [http://www.ronim.gda.pl/klienci\\_i\\_referencje.html](http://www.ronim.gda.pl/klienci_i_referencje.html) (01.02.2009).

*Katarzyna  
Anna  
Wojtczak*

This monumental building distinguishes from the architecture of the city by its richly decorated façade reflecting Baroque forms, which were rather characteristic of the capital city of Berlin, whereas in Gdańsk the Neo-Gothic and Renaissance styles were mostly preferred. The edifice was designed by Alexander Rüdell who was the main architect of Prussian Railway. However, two more architects were involved in the project: Giebelhausen, who worked on Rüdell's concept sketches and produced the final drafts, as well as Eitner who led the construction works and, if necessary, changed the details of the drafts.

The purpose of the building is defined by the sculpture series on the façade which consist of four pairs of playing cherubs symbolizing the elements of the railway functioning, four statues personifying the pillars of Prussian economy and the royal cartouche with the imperial eagle. The models of the sculptures were designed by well-known German artists of the time: the pairs of cherubs by Arthur Lewin-Funcke and the other statues by Stanislaus Cauer respectively.

The building remained in German hands till the end of World War I, then it was converted into the seat of Polish Railway Management to soon become the bastion of Polishness in the Free City of Gdańsk.