

# Karolina Pszczółkowska

---

## Dworzec autobusowy w Toruniu (1938) : zagadnienia formy i funkcji

---

Rocznik Toruński 35, 211-218

---

2008

Artykuł został zdigitalizowany i opracowany do udostępnienia w internecie przez Muzeum Historii Polski w ramach prac podejmowanych na rzecz zapewnienia otwartego, powszechnego i trwałego dostępu do polskiego dorobku naukowego i kulturalnego. Artykuł jest umieszczony w kolekcji cyfrowej [bazhum.muzhp.pl](http://bazhum.muzhp.pl), gromadzącej zawartość polskich czasopism humanistycznych i społecznych.

Tekst jest udostępniony do wykorzystania w ramach dozwolonego użytku.

## Dworzec autobusowy w Toruniu (1938) Zagadnienia formy i funkcji

Karolina Pszczółkowska  
*Instytut Zabytkoznawstwa i Konserwatorstwa  
UMK Toruń*

Jednym z ciekawszych przykładów międzywojennej architektury użyteczności publicznej w Toruniu był budynek dworca autobusowego przy ulicy Dąbrowskiego. Warto przypomnieć tę nieistniejącą już od niedawna realizację, nie tylko w ujęciu historycznym, ale również formalno-funkcjonalnym.

W dość skąpej literaturze dotyczącej toruńskiego budownictwa lat 1920–1939<sup>1</sup> dworzec autobusowy, zaprojektowany w 1938 r. przez Zbigniewa Wahla<sup>2</sup>, jest prawie całkowicie pominięty. Wzmianka na temat obiektu znalazła się wprawdzie w pracy magisterskiej Barbary Chmielarskiej<sup>3</sup>, jednak z racji ograniczonego dostępu do tego rodzaju źródła stan wiedzy o budynku dworca pozostał znikomy. Brak ujęcia realizacji Wahla w publikacjach poświęconych architekturze dwudzie-

---

<sup>1</sup> B. Chmielarska, *O niektórych budowlach publicznych międzywojennego Torunia*, Zeszyty Architektury Polskiej 1988, nr 5; B. Chmielarska, W. Łoś, *Tradycja klasyczna i gotycka w architekturze Torunia czasów II Rzeczypospolitej*, [w:] *Sztuka i historia*, Warszawa 1992, s. 373–386.

<sup>2</sup> Inż. Zbigniew Wahl pełnił od roku 1938 funkcję Naczelnika Wydziału Budowlanego w Magistracie. Jego działalność projektowa na terenie Torunia ogranicza się do budynku omawianego w artykule oraz gmachu Sądu Apelacyjnego (1938, obecnie Wydział Fizyki i Astronomii UMK).

<sup>3</sup> B. Chmielarska, *Architektura budynków użyteczności publicznej zbudowanych w okresie międzywojennym w Toruniu* (praca magisterska, Wydział Sztuk Pięknych, UMK), Toruń 1988, Archiwum UMK.

stolecia jest zaskakujący, na tle bowiem kilkunastu gmachów użyteczności publicznej powstałych w Toruniu w latach 1920–1939 dworzec autobusowy był (obok stacji Polskiego Radia oraz Collegium Minus<sup>4</sup>) najbardziej symptomatyczny i daleki od powszechnego odwoływania się do historyzmu<sup>5</sup>.

Projekt budynku dworca autobusowego powstał na zlecenie przedsiębiorstwa Schwengrub i Gorzechowski. W lipcu 1937 r. właściciele spółki wystąpili do Magistratu z prośbą o zatwierdzenie projektu budowy gmachu głównego oraz tzw. budynków przemysłowych (głównie garaży oraz innych pomieszczeń związanych bezpośrednio z obsługą pojazdów) na terenie, na którym wcześniej znajdował się dom mieszkalny i biura firmy Drewitz<sup>6</sup>. Plany sytuacyjne dworca zostały przedstawione jednak dopiero w lutym następnego roku<sup>7</sup>. W tym samym miesiącu udzielono pozwolenia na budowę<sup>8</sup>. Kierownikiem technicznym budowy został Edward Narzyński<sup>9</sup>.

---

<sup>4</sup> Budynek radiostacji Polskiego Radia na Podgórzu (obecnie przebudowany) stanowił przykład czystego funkcjonalizmu. Architekt Antoni Dygat nawiązał tu do idei Le Corbusiera (płaski dach, przenikanie się brył, pasy okien). Collegium Minus natomiast reprezentuje odmianę nurtu ekspresjonistycznego określanego przez Andrzeja K. Olszewskiego mianem tzw. wertykalizmu. Formą architektoniczną wyróżniał się również gmach Biura Funduszu Pośrednictwa pracy według projektu Józefa Malinowskiego z awangardowej grupy Praesens. Budynek nie przetrwał jednak do czasów obecnych w pierwotnej formie.

<sup>5</sup> Chodzi tu przede wszystkim o budynki projektowane przez Kazimierza Ulatowskiego (Kasa Chorych Miasta Torunia, Dyrekcja Lasów Państwowych, Hala Wystawy Ogrodniczo-Przemysłowej, kościół pw. Chrystusa Króla), gdzie widoczne są nawiązania do antyku i renesansu, a także Bank Gospodarstwa Rolnego według projektu Mariana Lalewicza z wyraźnymi odniesieniami do gotyku.

<sup>6</sup> Archiwum Państwowe w Toruniu, Akta Budowlane Miasta Torunia (dalej cyt. APT, AbmT), sygn. G-564, k. 1 – prośba o zatwierdzenie projektu; sygn. G-4706, k. 91 – pismo z prośbą o zezwolenie na rozebranie domu mieszkalnego oraz biur firmy Drewitz, małami, sygn. G-4706, k. 3 – prośba o zatwierdzenie planów dworca autobusowego.

<sup>7</sup> APT, AbmT, sygn. G-4706, k. 3.

<sup>8</sup> APT, AbmT, sygn. G-4706, k. 38 – zezwolenie na budowę sygnowane przez Ignacego Tłoczkę.

<sup>9</sup> APT, AbmT, sygn. G-4706, k. 37; Edward Narzyński był właścicielem spółki budowlanej, której siedziba mieściła się przy ul. Słowackiego 48, w Archiwum Państwowym w Toruniu zachował się dziennik budowy dworca autobusowego, prowadzony przez kierownika technicznego.

Budowa nowego i ważnego obiektu, jakim był toruński dworzec autobusowy – zresztą jeden z pierwszych w Polsce – nie uszła uwadze lokalnej prasy. Nowoczesną realizację przedstawiono szerokiemu gronu czytelników w jednym z numerów „Słowa Pomorskiego”<sup>10</sup>. W popularnym dzienniku zamieszczono notatkę na temat budynku powstającego w stolicy województwa pomorskiego, opatrzoną ilustracją gmachu od strony frontowej.

Prace budowlane rozpoczęto w marcu 1938 r., w kwietniu natomiast projekt uległ drobnym zmianom<sup>11</sup>. Uznano, że pomieszczenia strychowe nad pierwszym piętrzem zostaną zamienione na mieszkalne oraz podjęto decyzję o podwyższeniu klatki schodowej<sup>12</sup>. Nie były to przekształcenia diametralne i ostatecznie budowę gmachu głównego ukończono w okresie od września do listopada 1938 r.<sup>13</sup>, a budowę pomieszczeń użytkowych (garaży, myjni etc.) w grudniu tego samego roku<sup>14</sup>.

Toruński dworzec autobusowy był dworcem typu wyspowego. Regułą tego rodzaju założeń, szczególnie popularnych we Francji, było zapewnienie podjeżdżającym autobusom nie krzyżującego się ruchu. Budynek dworca z szerokim wysięgnikiem zabezpieczającym podróżnych przed deszczem stanowił swoistą wyspę. Autobusy podjeżdżały z jednej strony, po czym swobodnie odjeżdżały z drugiej, okrążając wysepkę dworca<sup>15</sup>. Z tyłu głównego gmachu zlokalizowano plac ograniczony budynkami garaży, myjni i warsztatów. Budynki usytuowano na odcinku koła, uzyskując w ten sposób dostatecznie dużo miejsca, by kierowcy nie mieli problemów z manewrowaniem pojazdami i by ruch odbywał się bez przeszkód.

---

<sup>10</sup> Słowo Pomorskie, 9 XI 1937.

<sup>11</sup> APT, AbmT, sygn. G-4706, k. 51 – przedstawienie projektu zamiennego dworca autobusowego.

<sup>12</sup> APT, AbmT, sygn. G-4706, k. 53.

<sup>13</sup> APT, AbmT, sygn. G-4706, k. 75 – prośba o dokonanie odbioru użytkowego budynku i udzielenie pozwolenia na użytkowanie; ostatni wpis w dzienniku budowy pochodzi z 1 IX 1938 r.

<sup>14</sup> APT, AbmT, sygn. G-4705, k. 15 – prośba o odbiór w stanie surowym garaży dla aut ciężarowych, osobowych i motocykli.

<sup>15</sup> B. Chmielarska, Architektura budynków użyteczności publicznej, s. 55–59; autorka wyróżnia cztery typy dworców autobusowych: wyspowy, wielopoziomowy, halowy oraz peronowy.

Spśród zaprojektowanych przez Wahla budynków najbardziej godny uwagi ze względów formalnych był gmach główny dworca, ustawiony frontem do ulicy Dąbrowskiego (il. 1), oraz zlokalizowany tuż obok budynek stacji kontroli pojazdów z dużym logo firmy motoryzacyjnej „Fiat”. Architekt nadał bryle głównej regularny plan. Zasadniczą jej część stanowił prostokąt z aneksami bocznymi oraz umieszczonym od frontu szerokim ryzalitem – wieżyczką, opiętym lizenami. Interesującym zabiegiem formalnym było skonstruowanie przenikających się elementów kondygnacji przyziemia i pięter. Podczas gdy w kondygnacji przyziemia żelbetową konstrukcję wypełniono cegłą i otynkowano umieszczając tu dodatkowo szeroki pas boniowania, w kondygnacji pięter wyraźnie uwidoczniło się podziały konstrukcyjne właśnie za pomocą lizen, pomiędzy którymi znajdowały się okna (okienka ryzalitu podłużne i wąskie, okna w aneksach bocznych szerokie). Granicę między dwoma zróżnicowanymi pod względem formalnym częściami gmachu stanowił wysunięty daleko przed czoło budynku żelbetowy dach na wspornikach, z tyłu oparty dodatkowo na filarach o romboidalnym przekroju. Za takim rozwiązaniem budowli, jakie zaproponował Wahl, przemawiały argumenty funkcjonalne. Na parterze znajdował się bowiem węzeł komunikacyjny – biura, kasy, poczekalnia. Na piętrach natomiast zlokalizowane były pokoje gościnne oraz mieszkania (prawdopodobnie pracownicze). Projektant nadał zatem odmienny wyraz poszczególnym elementom budynku ze względu na ich przeznaczenie.

Niższy, jednokondygnacyjny budynek stacji kontroli pojazdów był interesujący przede wszystkim z powodu wspomnianego logo firmy motoryzacyjnej (il. 2). Idealnie wyeksponowany, płaskorzeźbiony znak markowy „Fiata”, formą przypominający orła z rozpostartymi skrzydłami, doskonale wpisywał się w design nurtu art déco. Tworzyły go trzy elementy – w części centralnej zwięzający się ku dołowi trapez oraz dwa szerokie pasy złożone z węższych wstęg po bokach. Cała kompozycja była niczym innym, jak tylko przetransponowaniem emblematu „Fiata” umieszczonego niegdyś na wlocie powietrza w pojazdach tej marki<sup>16</sup>. Ten uproszczony detal architektoniczny stanowił je-

---

<sup>16</sup> Emblemat taki zaprojektowano w latach międzywojennych. Na trapezie w centralnej części umieszczano napis „Fiat”, natomiast pasy boczne symbolizowały podłużny wlot



Il. 1. Budynek główny dawnego dworca autobusowego



II. 2. Budynek stacji kontroli pojazdów „Fiat” z logo firmy

dyny ozdobny motyw całego założenia dworca. Trzeba jednak podkreślić, że został tam umieszczony przede wszystkim ze względów funkcjonalnych, jako wizytówka przedsiębiorstwa. Rola dekoracyjna była zaznaczona subtelnie i drugoplanowo. Funkcję użytkową spełniały również dwa maszty antenowe widoczne z dwóch stron ryzalitu<sup>17</sup>.

Na marginesie należy dodać, że motywy ozdobne utrzymane w podobnej stylistyce pojawiły się również w sztandarowych realizacjach architektonicznych okresu międzywojennego, wpisujących się w nurt architektury monumentalnej końca lat trzydziestych. Przykładem jest gmach Ministerstwa Oświecenia Publicznego i Wyznań Religijnych w Warszawie (1937), według projektu Zdzisława Mączyńskiego, gdzie nad wejściem głównym przedstawiono polskiego orła o zgeometryzowanych kształtach. Podobny element dekoracyjny wykorzystał Albert Speer w budynku Nowej Kancelarii Rzeszy w Berlinie (1938–1940).

Chcąc wpisać omawiany obiekt w konkretny nurt architektury międzywojennej, należałoby raz jeszcze przywołać jego cechy charakterystyczne. Przenikające się bryły, płaski dach, a także obecność masztów antenowych wskazywały na funkcjonalistyczne inklinacje architekta. Trudno jednak mówić tu o funkcjonalizmie w czystej postaci. Biorąc pod uwagę obecność lizen, uproszczonych filarów oraz boniowania w przyziemiu należałoby raczej zakwalifikować tę nieistniejącą już budowlę jako półmodernizm z bardzo delikatną domieszką funkcjonalizmu. Wyeksponowanie charakterystycznego logo firmy mogło nato-

---

powietrza z przodu auta. Znak ten widnieje m.in. na plakacie reklamowym Polskiego Fiata 508 III Junak, którego zaczęto produkować seryjnie w 1936 r. O popularności motywu orła z rozpostartymi skrzydłami w dwudziestoleciu międzywojennym świadczą znaki markowe wielu przedsiębiorstw, m.in. Zakładów Mechanicznych w Ursusie (1928), Biura Podróży ORBIS (1920), Polskich Linii Kolejowych czy też logo Kolejowego Szpitala Uzdrawiskowego w Ciechocinku (1922).

<sup>17</sup> Budynek dworca jest chyba ostatnią w Toruniu międzywojenną realizacją użyteczności publicznej, gdzie zachowały się popularne w tym okresie maszty antenowe, służące w pewnym stopniu akcentowaniu nowoczesności w architekturze, lecz przede wszystkim celem użytkowym, jak zawieszanie flag czy chorągiewek reklamowych. Taka chorągiewka widoczna jest na rysunkach i planach sporządzonych przez Wahla. Do niedawna podobny maszt antenowy znajdował się również na gmachu Towarzystwa Czynu Społecznego (K. Ulatowski, 1935; obecnie DS 1), ale został zdemontowany po ostatniej modernizacji budynku.



miast zdradzać zamiłowanie projektanta do monumentalizmu w architekturze, które w większym stopniu objawiło się w realizacji gmachu Sądu Apelacyjnego przy ulicy Grudziądzkiej.

Nie ulega jednak wątpliwości, że w momencie powstania toruński dworzec autobusowy był jedną z najbardziej nowoczesnych budowli tego rodzaju w Polsce. Jego walory estetyczne były niezaprzeczalne. Wystarczy przypomnieć sobie jego położenie od strony skrzyżowania Szosy Chełmińskiej z ulicą Odrodzenia. Wyższa, wertykalna bryła głównego gmachu wraz z niższymi, horyzontalnymi zabudowaniami garażowo-warsztatowymi i diagnostycznymi doskonale organizowała początek ulicy Dąbrowskiego przy nowo powstałym rondzie. Była idealnie proporcjonalna i znakomicie wpisana w krajobraz.

Niedawno wzniesiono nowy dworzec. Ma on wprawdzie nowoczesny, atrakcyjny wygląd, ale w gruncie rzeczy nie jest chyba nowocześniejszy czy bardziej funkcjonalny od dawnej realizacji Wahla. Z wyjątkiem tego, że prezentuje typ dworca peronowego, zasada jego działania jest dokładnie taka sama.