



➤ Dworzec Warszawa Śródmieście – widok na perony  
zdjęcie: Waldemar Siemaszko  
Narodowe Archiwum Cyfrowe, 1963 r.

---

**Dworzec Warszawa Śródmieście, al. Jerozolimskie 52**  
**Projekt 1960–1962, realizacja 1963**  
**Autorzy: Zespół Akademii Sztuk Pięknych w Warszawie**  
**(Zakłady Artystyczno-Badawcze ASP)**



## Aleksandra Sumorok

Historyczka sztuki, absolwentka Uniwersytetu Łódzkiego. Doktorat obroniła na Wydziale Architektury Politechniki Wrocławskiej. Pracuje na Akademii Sztuk Pięknych im. W. Strzemińskiego w Łodzi.



# Konstrukcja dzieła totalnego

## Rzecz o wnętrzach Dworca Warszawa Śródmieście

**W**nętrza Dworca Warszawa Śródmieście to realizacja totalna, integrująca sztukę i architekturę w jedną, wyjątkową całość. Dzieło bez poprzedników ani następców. Choć od lat 30. XX wieku wykorzystywano mozaikę w przestrzeni wnętrz publicznych, także komunikacyjnych, to w celach raczej estetyczno-dekoracyjnych. Tu mamy do czynienia z zupełnie innym myśleniem o wnętrzu i tworzących go elementach. Celem autorów projektu stało się stworzenie wnętrza transparentnego w warstwie plastycznej, które przy zastosowaniu minimum środków architektoniczno-plastycznych, takich jak: struktura, materiał, barwa, ale wzajemnie powiązanych, jest pozytywnie postrzegane zarówno przez podróżnych znajdujących się na dworcu, jak i będących w ruchu (w pociągu). Ważne ponadto stało się stworzenie przestrzeni „optymistycznej”, jasnej, niwelującej dyskomfort psychiczny związany ze znajdowaniem się pod ziemią. Projektanci rozwijają więc modernistyczne, funkcjonalistyczne paradygmaty dotyczące przestrzeni o kwestie odbioru i percepcji [1]. Jako jedni z pierwszych w Polsce bardzo świadomie wykorzystywali mechanizmy percepcyjne i uwarunkowania psychosomatyczne w celu przezwyciężenia jednowymiarowego, wzrokocentrycznego, linearnego myślenia o świecie. Wnętrze scalać miało wrażenia dostarczone przez różne zmysły (wzrok, słuch, dotyk) i odtworzyć je w nową jakość, przekraczając tym samym estetyczny wymiar przestrzeni [2].

Dziś wnętrza te stanowią przestrzeń już historyczną, efekt wyjątkowej koncepcji sprzed 60 lat. Ale to także wciąż działający dworzec, jeden z największych warszawskich węzłów komunikacyjnych, który wymaga przystosowania do współczesnych potrzeb. Z uwagi na zbliżającą się modernizację dworca konieczna wydaje się jego rewaloryzacja i ocena wartości. Czy współcześnie to przestrzeń na tyle wartościowa, że powinna stanowić przedmiot ochrony? Modernizować – odświeżać wnętrza, czy raczej radykalnie je przebudowywać (co jednak naruszyłoby integralność pierwotnej koncepcji)? Z punktu widzenia historyka sztuki wnętrza te reprezentują wartość artystyczną, historyczną i naukową, co zasadniczo predestynuje je do umieszczenia na liście zabytków. Z pewnością zyskują przy bliższym poznaniu. Dlatego też proponuję przyjrzeć się zarówno realizacji, jak i koncepcji, która za nią stała.

### W kierunku projektowania integracyjnego. Od Zakładów Artystyczno-Badawczych do projektu wnętrz Dworca Warszawa Śródmieście

Wnętrza Dworca Warszawa Śródmieście to dzieło interdyscyplinarnego zespołu kierowanego przez Jerzego Sołtana, a złożonego z wybitnych architektów, plastyków, projektantów (m.in. Zbigniew Ichantowicz, Lech Toma- >





➤ Widok na jeden z pawilonów wejściowych Dworca Warszawa Śródmieście, arch. A. Romanowicz, P. Szymaniak 1955, zdjęcie: A. Sumorok, 2019

szewski czy Wojciech Fangor). Uznać je można za eksperyment projektowy podsumowujący prace badawcze Zakładów Artystyczno-Badawczych (ZAB) założonych na warszawskiej Akademii Sztuk Pięknych w 1954 roku (wówczas jako Zakłady Doświadczalne) [3]. Zakłady te stanowiły swoisty fenomen (zwłaszcza w czasach socrealizmu). Nie tworzyły jednolitej struktury, pozostawały raczej interdyscyplinarną grupą projektową złożoną z wielkich indywidualności twórczych, takich jak m.in. Oskar Hansen, Zbigniew Ihantowicz [4]. Jedną z kluczowych postaci ZAB był Jerzy Sołtan, wybitny architekt i niezwykła postać – absolwent Wydziału Architektury Politechniki Warszawskiej, praktykant Le Corbusiera, współtwórca Zakładów, następnie wykładowca na amerykańskim Uniwersytecie Harvarda w Cambridge, potem dziekan tamtejszego wydziału architektury (1967–1974) [5]. Jolanta Gola w poświęconym mu artykule zaznacza, że

„Jerzy Sołtan, organizując prace w ZAB, kierował się postawą modernistyczną, która m.in. zawierała silny postulat zatrudniania specjalistów od rozwiązań kolejnych elementów danego «zadania» [...] Niesłychana umiejętność wydobycia przez Sołtana zalet, talentów i energii każdego człowieka była jednym z elementów sukcesów” [6].

Celem ZAB było m.in. połączenie teorii z praktyką, integracja sztuki, plastyki, wzornictwa (sztuki użytkowej), przy jednoczesnym uwzględnieniu możliwości percepcyjnych odbiorcy. W wyniku wspólnych działań powstać miały totalnie zaprojektowane, minimalistyczne w wyrazie obiekty/wnętrza, których siła tkwiła w integracji struktury, materiału, funkcji. Zakładano ponadto rzeczowy charakter twórczości, jej celowość i uniwersalizm. W „Projekcie” z 1960 roku wskazywano, że:

„Nauka poszanowania techniki, nauka dyscypliny, nauka rzeczowości – to cel pracy Zakładów. A także umiejętność wydobycia piękna i emocji z tematu pozornie prozaicznego, zaniechanie dekoracyjności w dawnym tego słowa znaczeniu – osiągnięcie efektu plastycznego przy pomocy innych środków, związanych z funkcją, strukturą i materiałem. Zarzucenie powierzchowności, blichtru i efektownych łatwizn. I co najważniejsze – jak najściślejszy kontakt z rzeczywistością” [7].

Pierwsze, niezwykle interesujące wspólne realizacje ZAB, stanowiące swoisty poligon doświadczalny dla eksperymentów przestrzennych, torujące drogę do projektu wnętrza dworca, powstały w drugiej połowie lat 50. XX wieku. Szczególnie wyróżniały się zwłaszcza: kompleks sportowy „Warszawianka”, wybitny przykład działań twór-

**Celem ZAB było m.in. połączenie teorii z praktyką, integracja sztuki, plastyki, wzornictwa (sztuki użytkowej), przy jednoczesnym uwzględnieniu możliwości percepcyjnych odbiorcy.**

czych z pogranicza urbanistyki, krajobrazu, architektury, plastyki, oraz **projekt koncepcyjny Pawilonu EXPO 1958**, w którego powstanie zaangażowani byli: Jerzy Sołtan, Zbigniew Ihantowicz, Lech Tomaszewski, Wojciech Fangor, a także Stanisław Skrowaczewski (muzyka). Pawilon pomyślany został jako struktura przestrzenna, o ażurowej konstrukcji i falujących ściankach, z dekoracyjnym paneau Wojciecha Fangora, zsynchronizowana dodatkowo z muzyką. Inny projekt ZAB to **bar „Wencja”** (arch. J. Sołtan, Z. Ichnatowicz) oddany do użytku w 1961 roku. Minimalistyczny w wyrazie plastycznym obiekt doskonale integrował funkcję, strukturę i materiał. Zespół projektantów dążył bowiem do stopienia wnętrza i zewnętrznej części budynku m.in. poprzez płynne przechodzenie materiałów.

Projekt wnętrza Dworca Warszawa Śródmieście rozwijał wcześniej podjęte już zagadnienia projektowe. Zamierzeniem autorów było bowiem stworzenie kompleksowej, minimalistycznej przestrzeni integrującej w sposób „organiczny” (według słów Sołtana) elementy takie jak: informacja wizualna (napisy, kolory), doznania wizualne (mozaiki), akustyczne (wyciszenie), świetlne [8]. Novum stanowiło nie tyle stworzenie totalnej i całościowej przestrzeni wnętrza, co zwrócenie uwagi na doznania odbiorcy. W sposób pionierski autorzy projektu podjęli się rozwiązania zagadnień kinestetycznych w kwestii integracji doznań wizualnych: statycznych i dynamicznych. Pogłębionym badaniom podlegały wówczas psychologiczne aspekty związane z działaniem form, kolorów, przestrzeni, a zwłaszcza zagadnienie dynamizowania płaszczyzny przez ruch człowieka. Celowo zrezygnowano tu z akcentów rzeźbiarskich, skłaniając się ku subtelnym zabiegom fakturowym, kompozycyjnym i plastycznym. Wojciech Fangor po latach wspominał:

„Sołtan w pełni doceniał rolę artysty w zagadnieniach wizualnoprzestrzennych przy wstępnym projektowaniu. Był jednym z nielicznych w tym czasie, który starał się integrować kolor, formę, funkcję i konstrukcję w jedno dzieło” [...] [9].

### Dworzec Warszawa Śródmieście

Dworzec zbudowano częściowo na fundamentach zniszczonego w czasie drugiej wojny światowej Dworca Głównego. Za projekt architektoniczny odpowiedzialni byli znani architekci związani z Biurem Projektów Budownictwa Kolejowego – **Arseniusz Romanowicz** i **Piotr Szymaniak** (autorzy większości warszawskich obiektów dworcowych późnego modernizmu) [10].

Na część nadziemną dworca składają się dwa pawilony wejściowe, zlokalizowane na osi Pałacu Kultury i Nauki, oddane do użytku w 1955 roku. Wnętrza pozostawiono jednak w stanie surowym i nie udostępniono ich podróżnym. Prace nad wnętrzem wznowiono po pięciu latach [11]. Nowy projekt opracowany został przez **Zakłady Artystyczno-Badawcze** pod kierunkiem **Jerzego Sołtana** na zlecenie Biura Projektów Budownictwa Kolejowego. Oddane do użytku w 1963 roku wnętrza szybko zyskały rozgłos. Wielokrotnie opisywano je w prasie branżowej, także zagranicznej. Mimo że wnętrza kojarzone są przede wszystkim z osobą Jerzego Sołtana, warto pamiętać, że za ich sukcesem stoją także **Arseniusz Romanowicz** i **Piotr Szymaniak**, którzy zresztą zaproszeni zostali do zespołu projektowego wnętrza [12].

Zasadniczy, bardzo nowoczesny układ funkcjonalny dworca tworzyły dwa torowiska oraz trzy perony – dwa zewnętrzne szerokości 10 m oraz jeden środkowy o szerokości 15 m. Trzyperonowy układ dworca zakładał ich specjalizację: skrajne przeznaczone miały być dla podróżnych odjeżdżających w kierunku wschodnim lub zachodnim, środkowy dla przyjeżdżających z obu kierunków. Przewidywano bowiem bezkolizyjny ruch pasażerów, wzorowany na rozwiązaniach znanych z nowojorskiego metra [13]. Podróżni wsiadać mieli do pociągu na peronach skrajnych, a wysiadać na środkowych [14].

Po obu stronach peronów skrajnych usytuowano hole kasowe dla każdego kierunku oraz pomieszczenia pomocnicze. Pierwotnie były to: poczekalnie, cztery kioski gastronomiczne i przemysłowe, zespoły sanitarne, pomieszczenia służbowe oraz bardzo rozbudowany zespół pomieszczeń technicznych. Hole kasowe (po dwa dla każdego kierunku) połączone zostały z peronami różnej wielkości przejściami. Podstawę wyrazu plastycznego holi stanowiła ściana wyłożona trawertynem, w której przewidziano różnej wielkości podświetlone szczeliny wypełnione intensywną w barwie mozaiką. >



Długie, szerokie perony podzielone zostały przy pomocy słupów na dwie strefy – dla stojących już na peronie oraz dla czekających na pociąg. Szerokie słupy grupowane czwórkami obłożono płytą melaminową w kolorze białym i czarnym, a na krótszych bokach płukany betonem. Słupy od strony torowiska miały prostą kompozycję uzyskaną dzięki wprowadzeniu czarnych pasów poziomych na dole i w części środkowej (dziś nieistniejącą).

Na sufitach pomiędzy słupami peronów skrajnych znalazły się podświetlane mozaiki w odpowiadającym danemu kierunkowi kolorze oraz o nieco innym formacie i kompozycji na sufitach peronu środkowego.

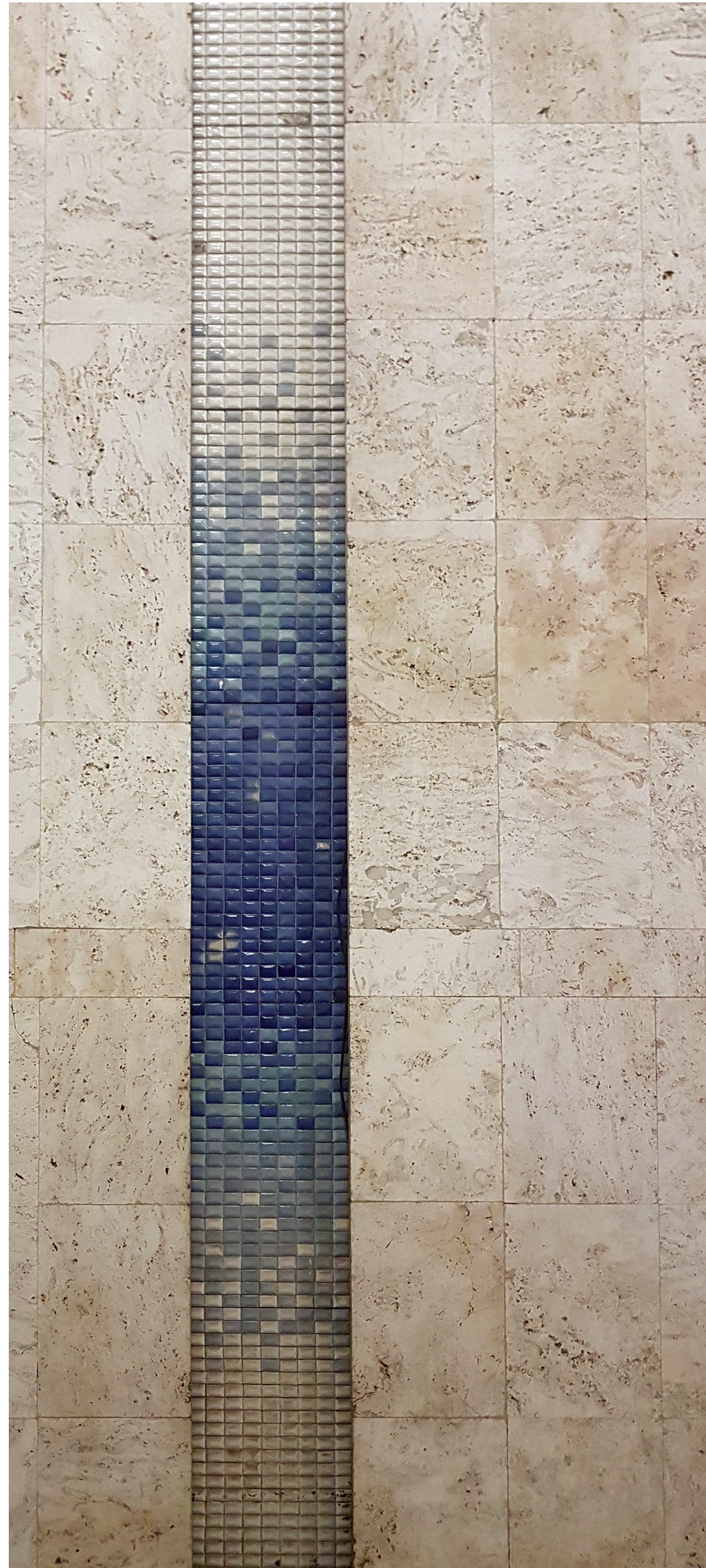
### Nowatorskość i spójność koncepcji plastycznej wnętrza

Zasadniczy akcent kompozycyjny wnętrza tworzy kolor, traktowany jako element komunikacji wizualnej, a także światło, które miało optycznie powiększać przestrzeń, dematerializować ją, aby niwelować wrażenie „piwniczności”.

System napisów i kolorów wiodących utrzymany był w kolorze czerwonym i niebieskim, gdzie czerwony oznaczał kierunek wschodni, niebieski zaś kierunek zachodni. Odpowiednie dla kierunków kolory znalazły się w napisach, panelach kolorystycznych, na płytach ceramicznych. Kolorystyka przeniesiona została na całość peronów, m.in. uwidoczniła w panelach kolorystycznych umieszczonych pod krawędziami peronu oraz na mozaikach zawieszonych na podsufitowych platformach na całej długości peronu. Kolor nie był traktowany tu jednak ortodoksyjnie, pojawiły się przejścia kolorystyczne i łączenia barw wiodących (czerwony i niebieski) z żółtym i zielonym. Mozaiki wspomagały kiedyś identyfikację wizualną i stanowiły najsilniejszy akcent kolorystyczny wnętrza.

Całościowa kompozycja wizualna uwzględniała doznania wizualne dynamiczne (podróżnych będących w ruchu, przemieszczających się pociągami) i statyczne (podróżnych oczekujących na pociąg mających czas na kontemplację). Doznania dynamiczne (przeznaczone dla pasażera w pociągu) tworzyły nakładające się na siebie elementy pionowe i poziome, które starano się zrównoważyć. Elementy wizualne pionowe to: słupy hali peronowej, otwory drzwiowe i na ostatnim planie – podświetlone szczeliny wypełnione intensywną w kolorze mozaiką. Szczeliny widoczne w prześwitach między słupami i przejściami, stanowiące zakończenie kompozycji, budzić miały „ewentualne asocjacje z dalekim pejzażem, widokiem na ogród itp. [15]” i tworzyć ruchomy obraz dla podróżnych znajdujących się w ruchu (pociągu) zbliżony do klatki filmowej.

Elementy wizualne poziome (dziś niemal nieczytelne) nałożone na te pionowe tworzyć miały „szyny wizualne”. Były to: czarne pasy melaminu na białych słupach hali peronowej.





➤ Zestawienie materiałów na ścianach, połączenie trawertynu i płukanego betonu, zdjęcie: A. Sumorok, 2019

nowej, ciemne betonowe pasy belek w oknach i drzwiach do poczekalni – pasy poręczy aluminiowych. Kompozycja uwzględniała więc nie tylko elementy pionowe i poziome oraz ich wzajemną relację, ale także nakładanie planów hierarchizujące formę oglądaną w ruchu. W związku z tym elementy znajdujące się najbliżej oczu podróżnego będącego w pociągu, czyli słupy, pozostawały gładkie, a dopiero najdalsze elementy, takie jak szczeliny z mozaikami, otrzymywały szereg fakturę.

Najsilniejsze narzędzie oddziaływania wizualnego stanowić miały **mozaiki**. Zespół mozaik autorstwa **Wojciecha Fangora** [16] został synergicznie i funkcjonalnie zintegrowany z architekturą. Mozaiki wykonano ze szklonych płytek o wymiarach 3 na 4 cm, w różnych kolorach, produkowanych przez Wytwórnę Wyrobów Ceramicznych we Włocławku [17]. Fangor już wcześniej eksperymentował z barwą, stopniem jej nasycania, kontrastami kolorów. Pracował przy projektach aranżacji wnętrz m.in. ze **Stanisławem Zamecznikiem** (wystawa *Studium Przestrzeni*, galeria Nowa Kultura 1958), co zaowocowało tym, że zainteresował się zagadnieniem płaszczyzny w przestrzeni i możliwościami jej oddziaływania [18]. Po latach Fangor wspominał:

„Stanisław Zamecznik zaszczepił mi świadomość przestrzeni jako tworzywa artystycznego. Przestrzeni, która choć sama w sobie niewidoczna, jest potężną siłą materialną, którą można ujarzmić i przy pomocy zabiegów kulturowych zamienić w ekspresyjne dzieło sztuki. Doszliśmy wtedy wraz z Zamecznikiem do przekonania, że można i należy

**Mozaiki umieszczone w przestrzeni Dworca Warszawa Śródmieście zaprojektowane zostały jako abstrakcyjna, dynamiczna kompozycja, w której kolor pełni funkcję dominującą.**

dokonać dzieła artystycznego opartego na przestrzeni rzeczywistej, na ruchu i czasie, lecz oderwanego od użytecznych wymogów architektury” [19].

Podsumowaniem eksperymentów związanych z możliwością łączenia przestrzeni i barwy stała się realizacja mozaik umieszczonych w przestrzeni Dworca Warszawa Śródmieście. Zaprojektowane one zostały jako abstrakcyjna, dynamiczna kompozycja, w której kolor pełni funkcję dominującą. Przechodziła ona od bieli do intensywnego koloru, najbardziej nasyconego na poziomie oczu podróżnych znajdujących się w pociągu i w ruchu, następnie ulegała rozmyciu i powracała do bieli. Mozaiki wywoływać miały wrażenia kinestetyczne, to bowiem ruch oglądającego miał dynamizować nieruchomą płaszczyznę, wzmacniając wrażenie nakładania się na siebie kolejnych obrazów, analogicznie do przesuwającego się obrazu klatki filmowej. Kompozycja mozaik umieszczonych na sufitych peronów skrajnych była podobna, choć w innym formacie. Służyć one miały kontemplacji. Tam jednak także mamy do czynienia z barwą dominującą, czystą, która rozmywa się i przechodzi w biel. Nieco inaczej zaprojektowane zostały mozaiki peronu środkowego, umieszczone na suficie pomiędzy słupami, w których pojawia się mocny akcent barwny, ale geometryczny.

Istotnym komponentem całości identyfikacji wizualnej stało się **liternictwo** i tablice informacyjne umieszczone w podświetlonych gablotach i na peronach. Typografia miała być czytelna, oszczędna i transparentna. Zachowany przykład liternictwa stanowią umieszczone w specjalnych ramach główne napisy informacyjne „Warszawa Śródmieście”. >

← Kompozycja ściany holu kasowego ze szczeliną mozaikową niebieską, kierunek zachodni, mozaiki W. Fangor, zdjęcie: A. Sumorok, 2019



Kluczowym komponentem kompozycyjnym wnętrza Dworca Warszawa Śródmieście wprowadzającym harmonię, integrującym elementy plastyczne (m.in. mozaiki) i powiększającym optycznie przestrzeń całości było **światło**. Zasadnicze oświetlenie hali peronowych stanowiły lampy jarzeniowe umieszczone na ruszcie aluminiowym. Rozwiązanie to miało sprawić, że przestrzeń peronów będzie najsilniej wyodrębniona i równomierne oświetlona. Ażurowy ruszt świetlny wprowadzał do wnętrza peronowych lekkość, otwierał optycznie strop, pomagając niwelować wrażenie dyskomfortu związanego z przebywaniem pod ziemią. Ruszt miał także znaczenie praktyczne. Przeciwdziałał migotaniu świetlówek, ukrywał elementy instalacji, działał jak ekran akustyczny. Oświetlenie w holach kasowych ukierunkowane zostało przede wszystkim na ściany zewnętrzne w celu optycznego poszerzenia wnętrza oraz podkreślenia pionowych szczelin z mozaikami (światło ukryte zostało w pionowych „szparach”). Dzięki temu kolorowe szczeliny z mozaikami stanowią wyrazisty akcent plastyczny ostatniego planu (czytając kompozycję od strony hali peronowych). Na pozostałe oświetlenie w holach kasowych i poczekalniach składały się geometryczne tubusy.

Wnętrze Dworca Warszawa Śródmieście stanowiło przestrzeń **multisensoryczną**, dlatego też projektanci wiele uwagi przykładali także do spraw materiału i akustyki. Ważnym zabiegiem plastycznym we wnętrzu dworca było zastosowanie na ścianach zróżnicowanego fakturowo materiału. Ściany wyłożone zostały chropawym trawertynem, płukany betonem, płytami melaminowymi. Na suficie znalazł się ruszt aluminiowy, a na posadzkach peronów granit. Mamy do czynienia ze świadomym kontrastowaniem materiałów zimnych i ciepłych, dodatkowo wzbogaconych o szklawinę, połyskliwą, intensywną w kolorze mozaikę. Podkreślano wówczas, że „Najogólniej określone zamierzenie plastyczne autorów omawianego projektu sprowadzają się do upatrywania pierwszorzędного znaczenia w zestawieniu materiałów nowych z materiałami bardziej konserwatywnymi, w tym wypadku aluminium i melaminy z ceramiką typu ceglanego” [20]. Szczególnie podkreślana przez projektantów kwestią była właściwa **audialność wnętrza**, polegająca na wzmocnieniu dźwięków pożądaných (informacje głosowe) i wytłumieniu tych niewłaściwych (związanych z hałasem i łoskotem ruszających i zatrzymujących się pociągów), dworzec zaś z uwagi na niski strop uznany został za akustycznie trudną przestrzeń. Zaproponowano pewną innowację w postaci dużej liczby słabych głośników (nie zaś małej liczby mocnych), zaprojektowanych w warszawskiej ASP, w pracowni projektowania przemysłowego przez **zespół Brejowskiiego**. Odwołano się także do rozwiązań i materiałów dźwiękochłonnych czy rozpraszających dźwięk. Zastosowano melaminowe płyty

**Kluczowym komponentem kompozycyjnym wnętrza Dworca Warszawa Śródmieście wprowadzającym harmonię, integrującym elementy plastyczne (m.in. mozaiki) i powiększającym optycznie przestrzeń całości było światło.**

piłśniowe gładkie i perforowane na słupach hali peronowej, pod którymi ułożono tkaninę (jute) i styropian. Pisano wówczas, że: „wytłumieniu dźwięków służą także płyty z blachy aluminiowej zawieszane pod stropem przystanku «Śródmieście». Są one wykonane z blachy perforowanej i wypełnione pianizolem. Poza tłumieniem dźwięków rozpraszają one światło rzucane przez świetlówki umieszczone nad nimi” [21]. Poniżej peronów na wysokości kół pociągu umieszczono płyty z blachy aluminiowej i skrzynie z granulem chłonna dźwięk.

### Dzieło totalne i doskonałe sensorycznie

Minimalistyczne w wyrazie przestrzenie dworca oddziaływały silnie dzięki połączeniu szeregu zagadnień związanych z akustyką, oświetleniem, identyfikacją wizualną czy dekoracją plastyczną. Nacisk we wnętrzu położony został na aspekt funkcjonalny, ale rozumiany bardzo szeroko, z uwzględnieniem siły jego oddziaływania, percepcji odbiorcy, co stanowiło niezwykle nowoczesne podejście w projektowaniu tego czasu. Trudno tu wskazać



➤ Mozaiki ścienne, W. Fangor, zdjęcie: A. Sumorok, 2019

podobne realizacje. Mimo powszechnego użycia w tym okresie we wnętrzach użyteczności publicznych chociażby techniki mozaiki, zdecydowanie odmienny pozostaje sposób jej wykorzystania – nie jako elementu *stricte* dekoracyjnego, obrazu, a części większej całości. Architektura tego wnętrza staje się w pełni zrozumiała dopiero w momencie umieszczenia jej w porządku zmysłów i emocji. Wnętrze to miało za zadanie niwelować poczucie bycia w lochu, stanowiło tym samym konstrukt sensoryczny, oddziałujący na zmysły człowieka. Zjawisko to tłumaczyć można współcześnie przez odwołanie się do koncepcji fenomenologicznych. Jeżeli przyjąć za **Mauricem Merleu-Pontym**, że człowiek działa afektywnie, odbiera przestrzeń zmysłowo, to przestrzeń taką można zaprojektować tak, aby tworzyła właściwą emocjonalnie atmosferę. Oddziaływanie owej atmosfery jest subiektywne i oczywiście trudne do zmierzenia. Z pewnością jednak to doświadczenie zmysłowe pozwala poznać przestrzeń wnętrza i doznać jej. Doświadczamy bowiem przestrzeni mutisensorycznie, podświadomie, a wpływ na jej

odbiór ma nie tylko wzrok, ale także słuch czy zmysł równowagi, proksemii. Złożony proces doświadczenia zmysłowego składa się na reakcję emocjonalną, nie zawsze możliwą do przewidzenia, ale którą można (do pewnego stopnia) zaprojektować. A zespołowi Sołtana to się udało. Powstało subtelne, minimalistyczne wnętrze, którego jednak nie sposób zawęzić do sfery estetycznej. Eksperymenty z mutisensoryczną przestrzenią podziemną wewnątrz komunikacyjnych były przeprowadzane od dawna. Pewien punkt odniesienia stanowić może moskiewskie metro, którego pałacowe przestrzenie również pomyślane zostały jako uszczęśliwiające sensualne uniwersum, tworzone m.in. w celu niwelacji poczucia bycia pod ziemią (choć oczywiście sztuka socrealistyczna pobudza zdecydowanie inne konteksty). Projektanci Dworca Warszawa Śródmieście zmierzali się z podobnym problemem, ale efekt ich pracy był zgoła odmienny. Stworzyli wnętrze „*minimum*”, dopracowane w najdrobniejszych detalach, będące jednym z najlepszych wcieleń idei późnego modernizmu w Polsce i nie tylko. Przestrzeń rozumiana tutaj >







↑ Mozaiki na suficie, W. Fangor oraz oświetlenie (ruszt) zdjęcie: A. Sumorok, 2019

była jako przestrzeń życiowa, humanistyczna, poprawiająca jakość życia, niedająca się sprowadzić jedynie do kwestii estetycznych [22]. Powstało wnętrze silnie działające, ale zdecydowanie bardziej wyrafinowane w formie niż te socrealistyczne. Było trudniejsze w odbiorze niż obliczone na szybką, łatwą percepcję historyzujące, pałacowe wnętrza moskiewskie. Zwłaszcza dla współczesnego odbiorcy, być może nienawykłego (paradoksalnie w dobie designerskiego „minimalizmu”) do estetycznej kontemplacji i głębokiego, sensualnego odczuwania, ta niestandardowa przestrzeń z mozaikami umieszczonymi na sufitach może wydawać się niezrozumiała. Nie ułatwia dziś jej percepcji

## Istotnym komponentem całości identyfikacji wizualnej stało się liternictwo i tablice informacyjne umieszczone w podświetlonych gablotach i na peronach. Typografia miała być czytelna, oszczędna i transparentna.

zły stan zachowania wnętrz – brak identyfikacji wizualnej czy kolorów wiodących, zniszczone mozaiki. Gruntowna rekonstrukcja tego założenia wydaje się, że ucztylniłaby ten fenomen projektowy, sytuując go nie tylko w porządku historycznym, ale także współczesnym. Zgodzić się można z Pawłem Giergoniem, że

„wnętrza dworca Warszawa-Śródmieście uznawane są dziś bezdyskusyjnie za jedno z największych osiągnięć powojennej architektury polskiej. Dzieło totalne, łączące w nierozzerwalną całość projekt architektoniczny wnętrza i jego wystrój plastyczny [...]” [23]. ■

### Przypisy

1. Por. *Wobec Formy Otwartej Oskara Hansena. Idea-utopia-reinterpretacja*, red. M. Lachowski, M. Linkowska, Z. Sobczuk, Lublin 2009.
2. Por. W. Włodarczyk, *Postulat społecznej historii (projektowania) rzeczy*, <https://magazynsum.pl/postulat-spoecznej-historii-projektowania-rzeczy/> [dostęp: 15.07.2019].
3. Por. W. Włodarczyk, *Akademia Sztuk Pięknych w Warszawie w latach 1944–2004: 100 lat Akademii Sztuk Pięknych w Warszawie*, Warszawa 2005.
4. W. Włodarczyk, *Postulat społecznej historii (projektowania) rzeczy*, [w:] *Przestrzeń niewysłowiona. Jerzy Sołtan – Lech Tomaszewski – Andrzej Jan Wróblewski*, red. J. Gola, A. Szewczyk, Warszawa 2018, s. 26–27.
5. J. Gola, *Jerzy Sołtan*, [w:] *Przestrzeń niewysłowiona...*, dz. cyt. s. 95–97.
6. Tamże, s. 96.
7. J. Olkiewicz, *Nauka rzeczowości*, „Projekt” 1960, nr 1–2, s. 3.
8. J. Sołtan, *Projekt i realizacja wnętrza Dworca Warszawa Śródmieście*, „Architektura” 1964, nr 1, s. 19.
9. Cyt. za: S. Szydłowski, *Wojciech Fangor – przestrzeń jako gra*, Kraków 2012, s. 32.
10. Por. *Architektura Arseniusza Romanowicza i Piotra Szymaniaka*, red. G. Piątek, Warszawa 2012. Wnętrza Dworca Warszawa Śródmieście powstały równolegle z innymi realizacjami kolei średnicowej, takimi jak m.in.: Warszawa Powiśle i Warszawa Ochota mającymi usprawnić ruch podmiejski. Dworzec Warszawa Śródmieście stanowił największy dworzec linii średnicowej obsługujący największą liczbę podróżnych.

11. Autorzy projektu wnętrza: J. Sołtan, dz. cyt., s. 12: Jerzy Sołtan (koncepcja, autor); Zbigniew Ihnatowicz (współautor); Lech Tomaszewski (konstrukcja); Wiktor Gessler (kierownik pracowni); Bogusław Smyrski (informacja wizualna, literonictwo, konsultacja: Józef Mroszczak); Adolf Szczepiński (nadzór realizacyjny); Stanisław Kucharski; Wojciech Fangor (malarstwo, mozaiki, koncepcja opracowania plastycznego); Jolanta Bieguszevska, Stanisław Kucharski, Viola Damięcka (mozaiki); Jerzy Brejowski (projekt głośnika); Julian Hulanicki, Roman Terlikowski (projekt kabin telefonicznych); Arseniusz Romanowicz i Piotr Szymaniak (autorzy pawilonów wejściowych, układu funkcjonalnego, projektu architektoniczno-budowlanego i współautorzy wnętrza) (BPBKol); Jerzy Sadowski (opracowanie akustyczne); Kazimierz Danielewicz (oświetlenie); Zbigniew Lebecki (mechanika rusztów); Zbigniew Wasiiutyński, Stanisław Kajfasz (przykrycie płyty dworca).
12. To autorzy projektu architektonicznego polecieli też Zespoły Artystyczno-Badawcze ASP do opracowania tego zadania. Por. G. Piątek, dz. cyt.
13. W. Gessler, *Projekt dworca Warszawa-Śródmieście*, „Projekt” 1964, nr 1, s. 16.
14. J. Sołtan, dz. cyt., s. 20.
15. J. Sołtan, dz. cyt., s. 20.
16. Wykonywane były także przez innych twórców, takich jak: Jolanta Bieguszevska, Stanisław Kucharski, Viola Damięcka.
17. *Nowe dworce warszawskie...*, dz. cyt., s. 510.
18. S. Szydłowski, *Fangor...*, dz. cyt., s. 16–17.
19. W. Fangor, *Wspomnienia*, na prawach rękopisu, cyt. za: S. Szydłowski, *Wojciech Fangor...*, dz. cyt., s. 33.
20. W. Gessler, dz. cyt., s. 18.
21. *Nowe dworce warszawskie...*, dz. cyt., s. 510.
22. Społeczne znaczenie sztuki, jak i jej modernizacyjny wymiar, wywodzą się zaś z myślenia konstruktywistycznego. Por. A. Turowski, *Konstruktywizm polski. Próba rekonstrukcji nurtu 1921–1934*, Warszawa 1981.
23. P. Giergoń, dz. cyt., s. 204.

#### Bibliografia

- *Architektura Arseniusza Romanowicza i Piotra Szymaniaka*, red. G. Piątek, Warszawa 2012.
- W. Bryl-Roman, *Polski vitage – odkrywanie peerelowskiego designu*, [w:] *Popkomunizm. Doświadczenie komunizmu a kultura popularna*, red. M. Bogusławska, Z. Grębecka, Warszawa 2010.

- W. Gessler, *Projekt Dworca Warszawa Śródmieście*, „Projekt” 1964 nr 1.
- P. Giergoń, *Mozaika warszawska. Przewodnik po plastyce w architekturze stolicy 1945–1989*, Warszawa 2014.
- J. Gola, A. Szewczyk, *Przestrzeń niewysłowiona. Jerzy Sołtan – Lech Tomaszewski – Andrzej Jan Wróblewski*, katalog 2018.
- E. Hall, *Ukryty wymiar*, Muza, Warszawa 1997.
- B. Kostuch, *Kolor i blask. Ceramika architektoniczna oraz mozaiki w Krakowie i Małopolsce po 1945 roku*, Kraków 2015.
- M. Merleau-Ponty, *Fenomenologia percepcji*, Warszawa 2001.
- *Nowe dworce warszawskie. Konstrukcja obiektów, szczegóły budowlane, wykonawstwo robót*, „Przegląd Budowlany” 1964, nr 9.
- J. Olkiewicz, *Nauka rzeczowości*, „Projekt” 1960, nr 1–2.
- A. Romanowicz, *Dworce i przystanki kolejowe*, Warszawa 1971.
- A. Romanowicz, *Nowe dworce warszawskie. Architektura i urbanistyka*, „Przegląd Budowlany” 1964, nr 9.
- J. Sołtan, *Najnowsze prądy w architekturze*, „Przegląd Kulturalny” 1958, nr 16.
- J. Sołtan, *Projekt i realizacja wnętrza dworca kolejowego Warszawa Śródmieście*, „Biuletyn Rady Wzornictwa i Estetyki Produkcji Przemysłowej” 1964, nr 1.
- J. Sołtan, *Projekt i realizacja wnętrza Dworca Warszawa Śródmieście*, „Architektura” 1964, nr 1.
- S. Szydłowski, *Wojciech Fangor. Mała retrospektywa*, [w:] *Fangor malarstwo*, Gdańsk 2015.
- W. Włodarczyk, *Postulat społecznej historii (projektowania) rzeczy*, [w:] <https://magazynsum.pl/postulat-spoecznej-historii-projektowania-rzeczy/> [dostęp: 15.07.2019].
- J. Żórawski, *Wybór pism estetycznych*, Kraków 2008.

## ABSTRACT

### CONSTRUCTION OF A TOTAL WORK OF ART. ON THE INTERIORS OF THE WARSZAWA ŚRÓDMIEŚCIE RAILWAY STATION

Warszawa Śródmieście Railway Station is a total project, integrating art and architecture into one unique whole. It organically combines elements such as: visual information (inscriptions, colours), visual images (mosaics), acoustic experience (silencing) and lights. The goal of the project designers was to create an interior transparent in the visual layer, which with the use of minimum architectural and artistic means has a strong impact on the user. In the article I try to point out that designers have developed modernistic, functionalistic paradigms concerning space with the issues of reception and perception. They bring to life a well-organized multisensory space, well-thought-out down to the smallest detail. In a pioneering way, they address kinesthetic issues by exploring psychological aspects related to the operation of forms, colours and space.