

Daniel Załuski  
Sylwia Rzepnicka

# Dworzec Katowice w świetle współczesnej doktryny ochrony zabytków i rozwoju przestrzennego śródmieścia Katowic

## Wstęp

W artykule opisano dworzec Katowice, otwarty w 1972 r. który stanowił jedną z najbardziej spektakularnych i docenianych ikon architektury modernistycznej Górnego Śląska. Został on zaprojektowany przez trzech wybitnych architektów: Waclawa Kłyszewskiego, Jerzego Mokrzyńskiego i Eugeniusza Wierzbickiego (autorów m.in. warszawskiej siedziby Polskiej Zjednoczonej Partii Robotniczej). Brutalistyczna architektura przetrwała do 2010 r. i została zastąpiona przez nie mniej spektakularną Galerię Katowicką, otwartą w 2012 r. W artykule omówiono problemy ochrony modernistycznej architektury w świetle ochrony dziedzictwa kulturowego i dóbr kultury współczesnej na przykładzie dyskusji o ochronę dworca Katowice. Opisano również skutki przestrzenne zrealizowanego, najnowszego dworca katowickiego w kontekście przyjętych założeń konserwatorskich, architektonicznych i urbanistycznych. Inwestycja została również oceniona w świetle rozwoju śródmieścia współczesnych Katowic.

Daniel Załuski był w trakcie projektowania i budowy Galerii Katowickiej doradcą Zarządu PKP SA w zakresie przebudowy polskich dworców. Osobiście uczestniczył w naradach projektowych, weryfikował projekt budowlany, próbował uratować Dworzec Katowice z 1972 r. lub przynajmniej jego fragmenty. Sylwia Rzepnicka jest do dziś pracownikiem PKP SA i projektuje kolejne dworce kolejowe. Poniższy artykuł zawiera liczne informacje nie potwierdzone w żadnych oficjalnych dokumentach, a wydźwięk artykułu jest subiektywny ze względu na osobiste zaangażowanie autorów w ochronę istniejących i projektowanie nowych dworców.

### **Dworzec Katowice (1972-2011)**

Dworzec Katowice (arch. Waław Kłyszewski, Jerzy Mokrzyński, Eugeniusz Wierzbicki/ realizacja 1966-1972)<sup>1</sup> należał do najbardziej charakterystycznych ikon architektonicznych polskiego modernizmu. Jego koncepcja architektoniczna została wyłoniona w wyniku otwartego konkursu architektonicznego, zorganizowanego w 1959 r.<sup>2</sup> Obiekt ten stanowił bardzo silną w wyrazie dominantę przestrzenną. Charakteryzował się prostotą i szczerością monumentalnej bryły, jednoznacznie kojarzącą się z modernistycznymi obiektami komunikacyjnymi. Budynek miał prosty i czytelny funkcjonalnie układ przestrzenny, łatwo dający się zaadaptować do komercyjnych zapotrzebowań obecnych czasów. Przekrycie głównej hali stanowiło 16 kielichów, ustawionych w dwóch rzędach. Każdy kielich miał rozpiętość 18 x 18 m i był podparty na jednym, centralnym słupie o kwadratowym przekroju, rozszerzającym się ku górze, od 120 cm na dole do 135 cm na górze. Najbardziej spektakularne były jednak same czasy kielichów, które były zbudowane z promieniście rozchodzących się żeber, podtrzymujących obwodowe belki wieńczące (70 x 20 cm) i rozpostartych na nich paraboliczno-hiperbolicznych powłok o grubości 6 cm<sup>3</sup>. Jednocześnie każdy kielich posiadał niezależną podstawę w postaci kwadratowej stopy – płyty fundamentowej. W efekcie powstała bardzo nowoczesna konstrukcja, z jednej strony chroniąca budynek przed tąpnięciami, wywoływanymi pracami górniczymi, z drugiej tworząca przyjazny klimat akustyczny, skutecznie rozpraszając gwar dworcowy. Cienkopowłokowe membrany – płyciny kielichów, były możliwe do zrealizowania jedynie przy ówczesnych, ręcznych technologiach rzemieślniczego wykonawstwa. Uzyskany efekt wnętrza może przywoływać nastrój z gotyckich kościołów lub wnętrza lasu. Podobne zabiegi estetyczne stosowali później liczni architekci w obiektach transportowych, m.in. Norman Foster w terminalu lotniczym w Stansted (otwarcie w 1991 r.) i Santiago Calatrava w hali peronowej na dworcu Lisboa Oriente (otwarcie 1998 r.). W zamierzeniu projektantów ruch

**1** W. Kłyszewski, J. Mokrzyński, E. Wierzbicki, *Dworzec kolejowy w Katowicach*, „Architektura” 1973, nr 10, s. 370-373.

**2** T. Filipczak, *Z konkursu na projekt dworca kolejowego w Katowicach*, „Architektura” 1960, nr 4, s. 137-140.

**3** M. Jaśniok, T. Jaśniok, A. Zybura, *Określenie stopnia zaawansowania procesów korozyjnych zbrojenia kielichowej konstrukcji dworca w Katowicach*, „Przegląd Budowlany” 2010, nr 6, s. 49.



przyjeżdżających pociągiem miał być rozprowadzany przez parter na perony autobusowe, a przez piętro i kładkę na ul. 3 Maja i dalej w kierunku centrum Katowic. Stronę południową miasta obsługiwał dodatkowy pawilon przy ul. Andrzeja, oddany do użytku już w 1964 r. Na zakończeniu kładki nad dworcem autobusowym miał być zbudowany do 1975 r. pawilon ze schodami ruchomymi, kierującymi pieszych w kierunku centrum miasta, domykający kwartał od ul. 3 Maja<sup>4</sup>. Ten niestety nigdy nie został zbudowany. Zrealizowany gmach północny został wykonany w miejscu zburzonych kwartałów XIX-wiecznej zabudowy, część z nich rozebrano jedynie w połowie. W efekcie plac dworcowy nie posiadał domkniętych pierzei, przez co dworzec wydawał się stanowić piękną w wyrazie modernistyczną rzeźbę, nie do końca wpisaną w strukturę miasta.<sup>5</sup>

### Przygotowania do realizacji Galerii Katowickiej

Mimo stosunkowo młodego wieku dworca w Katowicach już w 2000 r. zaczęto przygotowywać inwestycję polegającą na jego modernizacji. PKP SA ogłosiło przetarg na przebudowę dworca wraz z placem Szewczyka oraz placem Oddziałów Młodzieży Powstańczej. Przetarg wygrała duża renomowana firma holenderska ING Real Estate (m.in. inwestor Złotych Tarasów w Warszawie). Zamierzano wyburzyć istniejący wówczas obiekt obsługi pasażerów i zbudować nowy, zlokalizowany bezpośrednio nad peronami. W miejscu budynku dworca planowano realizację dużej galerii handlowej. Inwestycja nie doszła do skutku ze względu na zawirowania prawne przy budowie Złotych Tarasów i wycofanie się dewelopera ze wszystkich projektów polskich (Nowa strefa śródmiejska w Katowicach, Targ Sienny i Rakowy w Gdańsku i Częstochowa City Centre)<sup>6</sup>. W ocenie ING Real Estate Polska pozostawała w tym czasie niestabilnym i nierzetelnym prawnie rynkiem nieruchomości. Kolejny przetarg ogłoszono w styczniu 2005 r. już po wejściu Polski do Unii Europejskiej. Wygrała go firma Polish Transport Holdings, a ich koncepcja polegała również na wyburzeniu istniejącego i budowie nowego, mniejszego dworca wraz z dużym centrum handlowo-usługowym. Przetarg został jednak unieważniony z powodu braku potwierdzenia wiarygodności finansowej zwycięskiej firmy.

Kolejnym krokiem ze strony właściciela nieruchomości były, trwające do grudnia 2008 r., zamknięte rokowania pomiędzy PKP SA i zainteresowanymi inwestorami. Przetarg wygrała hiszpańska firma Neinver, której plany obejmowały zachowanie kielichowej hali dworcowej i pozostawienie brutalistycznych elementów konstrukcyjnych, mimo iż nie stanowiło to warunku przetargu. Umowę podpisano w lipcu 2009 r. Projektem założenia zajmowało się biuro architektoniczne SUD Architects. Zaprezentowana Zarządowi PKP SA koncepcja

<sup>4</sup> T. Barucki, *Wacław Kłyszewski, Jerzy Mokrzyński, Eugeniusz Wierzbicki. Mała encyklopedia architektury*, Warszawa 1987, s. 38-39; A. Franta, *Mój ulubiony budynek. Dworzec Tygrysów*, „Architektura – Murator” 1999, nr 7, s. 76.

<sup>5</sup> D. Załuski, *Dworce kolejowe. Śródmiejskie przestrzenie podróży*, Gdańsk 2010, s. 44-45.

<sup>6</sup> J. Hańczewski, *Czy infrastruktura kolejowa może zmienić oblicze centrów polskich miast?*, „Rynek Kolejowy” 2002, nr 7, s. 19-22.



zakładała zachowanie hali i obudowanie jej nowym obiektem. Jednakże pod koniec sierpnia 2009 r. firma Neinver ogłosiła na konferencji prasowej zmianę założeń projektowych, polegającą na wyburzeniu całego obiektu. Konieczność likwidacji żelbetowej konstrukcji uzasadniano złym stanem technicznym, określonym na podstawie ekspertyzy, wykonanej przez Katedrę Konstrukcji Budowlanych Politechniki Śląskiej. Wykonanie ekspertyzy technicznej stanu konstrukcji i elementów budynku było wymagane przepisami w przypadku rozbudowy, nadbudowy, przebudowy oraz zmiany sposobu użytkowania budynku (§ 206 Rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 12 kwietnia 2002 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać budynki i ich usytuowanie). Autorzy badań kielichowej konstrukcji dworca w Katowicach (Mariusz Jaśniok, Tomasz Jaśniok oraz Adam Zybura) opublikowali uzyskane wyniki, z naciskiem na fakt, że konieczność wyburzenia nie była wnioskiem płynącym z ich pracy, jak sugerowała firma Neinver. *W obiekcie wykonano pomiary potencjału stacjonarnego i rezystywności betonu, natomiast w laboratorium – badania właściwości ochronnych betonu oraz szybkości korozji z uwzględnieniem zróżnicowanych warunków wilgotnościowych*<sup>7</sup>

We wnioskach ekspertyzy stwierdzono zagrożenie korozji zbrojenia konstrukcji w przypadku silnego zawilgocenia i dlatego zalecono ograniczenie zamakania konstrukcji. *Na powierzchni części prętów występowały produkty korozji, które najprawdopodobniej były wynikiem długotrwałego zamakania betonu na skutek bardzo złego stanu pokrycia dachu. Uzyskanie podobnych wyników w innych elementach kielichowych pozwoliło stwierdzić, że istnieje możliwość dalszego użytkowania tej oryginalnej konstrukcji dworca pod warunkiem niedopuszczenia do nadmiernego zawilgocenia*<sup>8</sup>.

[...] *zagrożenie korozją zbrojenia nie będzie istotne, pod warunkiem wyeliminowania możliwości dużego zawilgocenia betonu konstrukcji. Stąd w wypadku usytuowania elementów konstrukcyjnych wewnątrz budynku można przewidywać praktyczne wyhamowanie korozji zbrojenia. W elementach znajdujących się na zewnątrz jest konieczne zastosowanie środków ograniczających niekorzystne wpływy związane z zamakaniem konstrukcji*<sup>9</sup>. Właściciel nieruchomości oraz inwestor mimo tego podtrzymali swoje stanowisko.

### **Protesty społeczne w obronie katowickiego Brutala**

Już około 2005 r. pojawiały się głosy obrońców kielichowej hali, do których docierały informacje o możliwych wyburzeniach. Za zachowaniem obiektu wstawiły się międzynarodowe organizacje Europa Nostra i Docomomo, a także Massachusetts Institute of Technology, Cambridge, w której wykładowcą był

<sup>7</sup> M. Jaśniok, T. Jaśniok, A. Zybura, *Badania korozyjnego zagrożenia zbrojenia kielichowej konstrukcji budynku dworca kolejowego w Katowicach*, „Inżynieria i Budownictwo” 2010, nr 5-6, s. 249.

<sup>8</sup> M. Jaśniok, T. Jaśniok, A. Zybura, *Określenie stopnia zaawansowania...*, s. 48-52.

<sup>9</sup> M. Jaśniok, T. Jaśniok, A. Zybura, *Badania korozyjnego zagrożenia...*, s. 253.



prof. Waław Zalewski – konstruktor dworcowej hali w Katowicach, jak i katowickiego Spodka oraz warszawskiego Supersamu, zburzonego w 2006 r.

Proponowane koncepcje architektoniczne nowego centrum handlowego w miejscu dworca wywołały ożywiającą dyskusję i wzbudziły protesty wielu środowisk. W sierpniu 2010 r. powstał aktywny profil obrony obiektu w serwisie społecznościowym facebook – „Brutal z Katowic”, prowadzony przez dziennikarza Tomasza Malkowskiego. W ciągu dwóch tygodni zebrał ponad trzy tysiące fanów. Zamieszczone tam informacje dotyczyły historii dworca, zdjęć z różnych okresów funkcjonowania. Profil bazował na personifikacji budynku, który w Internecie wypowiadał się w pierwszej osobie, a swoich twórców – architektów opisywał jako rodziców. Wszystkie te zabiegi miały na celu przybliżenie ludziom budynku, jego idei powstania i funkcjonowania, roli w historii architektury polskiej i wizerunku Katowic. Zorganizowano nawet konkurs na projekt koszulki dla Brutala, jak określano budynek katowickiego brutalistycznego dworca<sup>10</sup>. W tym samym roku miały miejsce dwie akcje protestacyjne zwolenników zachowania hali dworcowej. Pomysłodawcą protestu pod hasłem *Powiedzmy NIE* była profesor historii sztuki Irma Kozina wraz ze swoimi studentami. Akcja miała charakter symboliczny i polegała na przyniesieniu własnej formy podobnej do kielicha (np. parasolka), zapaleniu znicza, przybiciu znaku oznaczającego zabytek. W powyższy sposób swój sprzeciw wyraziło ponad 100 osób. Jednym z uczestników był nieżyjący już, wybitny architekt doby modernizmu w Polsce – Henryk Buszko. Jego przemowę w obronie dworca przyjęto z dużym entuzjazmem. Nie obyło się bez kontrmanifestacji. Dwie osoby zdecydowały się poprzeć plany inwestycyjne PKP i Neinver transparentem: *Chcemy remontu, zniszczyć kielichy. Śmierdzącym zabytkom mówimy NIE*<sup>11</sup>. W internecie pojawiało się wiele głosów świadczących o tym, że dworzec w Katowicach nie przedstawia żadnych znaczących wartości historycznych, estetycznych ani architektonicznych. Jest to jednak powszechny problem braku akceptacji współczesnej architektury. Nadal stosunkowo niewiele mówi się o osiągnięciach socrealistów, modernistów czy postmodernistów w Polsce. Społeczeństwu wciąż źle kojarzy się architektura z czasów komunizmu (por. dyskusje o Pałacu Kultury i Nauki w Warszawie, Nowej Hucie w Krakowie, Dworcu Centralnym w Warszawie lub hali Olivia w Gdańsku). Niedostateczna dbałość o utrzymanie surowych materiałów z minionej epoki, brak remontów i przysłonięcie budynków licznymi reklamami, podtrzymują ich zły wizerunek, który jest kojarzony głównie z brudem, zaniedbaniami i patologią.

Podczas Śląskich Dni Architektury katowicki dworzec był tematem wykładów, warsztatów, wystaw i dyskusji. Aby uratować brutalistyczne formy, SARP (Stowarzyszenie Architektów Polskich) złożyło 27 sierpnia 2010 r. wniosek o wpisanie dworca do rejestru zabytków, zgodnie ze stanowiskiem Polskiego Komitetu Narodowego Międzynarodowej Rady Ochrony Zabytków ICOMOS –

<sup>10</sup> <http://www.facebook.com/BrutalZKatowic>, 20.10.2018 r.

<sup>11</sup> I. Sobczyk, *Znicze w obronie kielichów*, Gazeta Wyborcza Katowice, 31.08.2010 r.; [http://www.bryla.pl/bryla/1,85301,8317206,Znicze\\_w\\_obronie\\_kielichow.html](http://www.bryla.pl/bryla/1,85301,8317206,Znicze_w_obronie_kielichow.html), 20.10.2018 r.



POLSKA. Problem został poruszony na konferencji prasowej katowickiego oddziału SARP w lipcu 2010 r., której przyświecało hasło *Zmanipulowany dworzec*. Za zachowaniem hali opowiedziała się również Śląska Okręgowa Izba Architektów i Towarzystwo Urbanistów Polskich. Stowarzyszenie non-profit z Katowic „Napraw Sobie Miasto” zorganizowało symboliczną akcję sprzedaży kielichów podtrzymujących sklepienie hali głównej. Propozycję zakupu wysłano do najsłynniejszych architektów świata. Do akcji włączył się również katowicki SARP. Powyższe działania nie wpłynęły jednak na inwestycję, która już wcześniej uzyskała pozytywną decyzję o pozwoleniu na budowę.

Dopiero wiosną 2011 r. Generalny Konserwator Zabytków stwierdził, iż zgoda na wyburzenie modernistycznego dworca przez Wojewódzkiego Konserwatora Zabytków w Katowicach została wydana zbyt wcześnie i unieważnił ją, stwierdzając, iż doszło do rażącego naruszenia prawa<sup>12</sup>. Dziś można jedynie przypuszczać, iż poszczególne decyzje konserwatorskie nie były podejmowane samodzielnie, ale pod naciskiem władz samorządowych i wojewódzkich, oczekujących nowych, spektakularnych inwestycji komercyjnych w spauperyzowanym centrum Katowic<sup>13</sup>.

### **Galeria Katowicka (budowa 2011-2012)**

Realizację inwestycji rozpoczęto w końcu 2010 r. W październiku zamknięto halę główną i wyznaczono zasady tymczasowej obsługi pasażerów. W grudniu wyłączono z użytkowania Plac Szewczyka i dworzec autobusowy oraz przystąpiono do likwidacji estakady dworcowej. Rozbiórkę hali wraz z kielichami rozpoczęto 20 grudnia 2010 r. i ukończono 11 stycznia 2011 r.

Nowy Dworzec Katowice o powierzchni całkowitej 5800 m<sup>2</sup> został oficjalnie otwarty dla pasażerów 29 października 2012 r. Inwestycja wraz z podziemnym dworcem autobusowym i przejazdem drogowym pod dworcem kolejowym kosztowała 70 mln euro<sup>14</sup>. Pozytywnie można ocenić realizację hali dworcowej, będącej w rzeczywistości jedynie jednym z lokali usługowych galerii handlowej (architekci wnętrz: medusagroup – Przemek Łukasik i Łukasz Zagała)<sup>15</sup>. Przytłacza natomiast dworzec autobusowy z ograniczoną powierzchnią poczekalni, zbyt bliską lokalizacją słupów konstrukcyjnych w stosunku do krawędzi peronów autobusowych, złą identyfikacją wyjścia z dworca, sprawiającą wrażenie brudu, czarną kolorystyką ścian i sufitów. W wyniku ograniczenia ilości peronów w stosunku do starego dworca, musiano zmniejszyć liczbę autobusów. Przez to wiele linii autobusowych nie przebiega obecnie przez dworzec. Zatem idea zintegrowanego węzła przesiadkowego została tu zaprzepaszczone<sup>16</sup>.

<sup>12</sup> F. Springer, *Źle urodzone*. Reportarze o architekturze PRL-u, Kraków 2011, s. 121.

<sup>13</sup> J. Lewicki, *Doktryna dla socjodeterminizmu*, „Architektura – Murator” 2017, nr 8, s. 30.

<sup>14</sup> <http://www.sudarchitectes.pl/projekty-projects/nowy-dworzec-katowice/>, 20.10.2018 r.

<sup>15</sup> W. Czupnik, *Wnętrza Galerii Katowickiej*, „Architektura – Murator” 2014, nr 9, s. 84-90.

<sup>16</sup> A. Molecki, *Nowy i „stary” dworzec kolejowy Katowice Osobowa – analiza porównawcza*, „Technika Transportu Szynowego” 2014, nr 7-8, s. 48-55.



Betonowe kielichy zostały odtworzone na wzór tych wyburzonych, są widoczne w hali kasowej oraz w galerii handlowej. Niestety nowe struktury przytłoczyły ich strzeliste formy. Kielichy zostały pocięte poziomymi układami konstrukcji stropowych.

Galeria handlowa została otwarta 18 września 2013 r. Znalazło się w niej około 250 sklepów i lokali usługowych, parking podziemny na 1200 miejsc oraz multikino. Łączny koszt inwestycji miał wynosić 240 mln euro. Elewacje obiektu uzyskały dość banalną formę, przekrytą szklaną ścianą kurtynową w strefie wejścia głównego, perforowanymi płytami stalowymi i fasadowymi płytami betonowymi. Szczególnie tandetnie wygląda elewacja galerii od strony ul. Słowackiego. Nietrafione jest też połączenie elewacji galerii z atrapą dawnej hali dworcowej.

O ile wartości architektoniczne obiektu należy ocenić jako dostateczne, to pochwalić należy inwestycję za walory urbanistyczne. Zespół odtwarza dziewiętnastowieczną strukturę zabudowy kwartałowej śródmieścia Katowic. Wraz z inwestycją przedłużono ulicę Stawową, główny deptak miasta, w kierunku placu Szewczyka. Na placu miał powstać biurowiec. Ten nigdy nie powstał ze względu na brak chętnych na wynajem. Zmienia się natomiast całe otoczenie wokół dworca. W centrum Katowic przebudowywany jest cały system ulic, powstaje sieć nowoczesnych przestrzeni publicznych (m.in. ul. 3 Maja, Rynek, al. Korfantego, ul. Skargi). W rejonie dworca pojawiły się ekskluzywne usługi, które przyciągnęły nowych klientów. Substandardowe lokale są likwidowane. Podnosi się renta gruntu, dzięki czemu właściciele kamienic zyskują na najmie, a nadwyżki środków inwestują w remonty dotychczas zaniedbanych obiektów. Następuje proces rewitalizacji gentryfikującej.

## **Wnioski**

O decyzji wyburzenia modernistycznego dworca w Katowicach zdecydowały względy higieniczne, komercyjne i polityczne. Przez długie lata obiekt ten nie był remontowany. W ostatnich latach jego istnienia przyzwalano na dewastację przestrzeni publicznych i przysyłanie ścian przypadkowymi reklamami. Nie dbano o opuszczone lokale usługowe na dworcu. W skandaliczny sposób dopuszczono do zawilgocenia budynku. Przyzwolono, by obszar przydworcowy stał się nieformalnym rynkiem narkotyków, bezpłatną noclegownią dla bezdomnych i narkomanów. W ten sposób władze lokalne, konserwatorzy oraz kolejarze zyskali poparcie większości społeczeństwa, by wyjątkowy obiekt architektoniczny wyburzyć, a w jego miejscu dać zgodę na realizację nowoczesnej, śródmiejskiej galerii handlowej, która zgentryfikuje śródmieście i wniesie do budżetu miasta oraz Skarbu Państwa znaczące środki finansowe z zakupu nieruchomości i podatków od inwestycji.

Niezależnie od powyższego wątpliwości budzi zakres czasowy waloryzacji obiektów, mogących podlegać ochronie jako zabytków rejestrowych, w kontekście



wpisu do rejestru zabytków budynków i układów urbanistycznych. Obecnie są już uznawane za wartościowe obiekty z przedwojennego modernizmu i socrealizmu (m.in. zespół urbanistyczny śródmieścia Gdyni, dworzec Gdynia Główna, Marszałkowska Dzielnica Mieszkaniowa w Warszawie, Nowa Huta w Krakowie). Niestety nie są dostrzegane wciąż walory powojennej architektury modernistycznej (np. Dworzec Centralny w Warszawie, Dworzec Warszawa Stacion, Dworzec Katowice). Próby wpisania do rejestru zabytków tych budynków kończą się zazwyczaj niepowodzeniem.

### Bibliografia

Barucki T., *Wacław Kłyszewski, Jerzy Mokrzyński, Eugeniusz Wierzbicki. Mała encyklopedia architektury*, Warszawa 1987.

Czapnik W., *Wnętrza Galerii Katowickiej*, „Architektura – Murator” 2014, nr 9.

Franta A., *Mój ulubiony budynek. Dworzec Tygrysów*, „Architektura – Murator” 1999, nr 7.

Hańczewski J., *Czy infrastruktura kolejowa może zmienić oblicze centrów polskich miast?*, „Rynek Kolejowy” 2002, nr 7.

Jaśniok M., Jaśniok T., Zybura A., *Badania korozyjnego zagrożenia zbrojenia kielichowej konstrukcji budynku dworca kolejowego w Katowicach*, „Inżynieria i Budownictwo” 2010, nr 5-6.

Jaśniok M., Jaśniok T., Zybura A., *Określenie stopnia zaawansowania procesów korozyjnych zbrojenia kielichowej konstrukcji dworca w Katowicach*, „Przegląd Budowlany” 2010, nr 6.

Lewicki J., *Doktryna dla socmodernizmu*, „Architektura – Murator” 2017, nr 8.

Molecki A., *Nowy i „stary” dworzec kolejowy Katowice Osobowa – analiza porównawcza*, „Technika Transportu Szynowego” 2014, nr 7-8.

Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 12 kwietnia 2002 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać budynki i ich usytuowanie (DzU RP 2016, poz. 124).

Springer F., *Źle urodzone. Reportarze o architekturze PRL-u*, Kraków 2011.

Załuśki D., *Dworce kolejowe. Śródmiejskie przestrzenie podróży*, Gdańsk 2010.

<http://katowice.naszemiasto.pl/artukul/katowicki-dworzec-zabytkiem,557776,art,t,id,tm.html>, 17.05.2018

<http://katowice.naszemiasto.pl/artukul/o-co-chodzi-z-dworcem-pkp-w-katowicach,577632,art,t,id,tm.html>, 17.05.2018

<http://katowice.naszemiasto.pl/artukul/pkp-dworcowe-kielichy-trzeba-yburzyc,3013176,art,t,id,tm.html>, 17.05.2018

<http://katowice.naszemiasto.pl/artukul/pkp-trzeba-zburzyc-te-kielichy,573184,art,t,id,tm.html>, 17.05.2018

[http://katowice.wyborcza.pl/katowice/1,35063,6960621,Kielichy\\_z\\_katowickiego\\_dworca\\_PKP\\_jednak\\_runa.html](http://katowice.wyborcza.pl/katowice/1,35063,6960621,Kielichy_z_katowickiego_dworca_PKP_jednak_runa.html), 17.05.2018

[http://katowice.wyborcza.pl/katowice/1,35063,7690514,Ekspertyza\\_wcale\\_nie\\_nakazywala\\_wyburzenia\\_dworca.html](http://katowice.wyborcza.pl/katowice/1,35063,7690514,Ekspertyza_wcale_nie_nakazywala_wyburzenia_dworca.html), 17.05.2018

<http://sztuka-architektury.pl/article/1842/smierc-ikony>, 18.05.2018

<http://sztuka-architektury.pl/article/4527/wojna-o-kielichy-8211-ciag-dalszy>, 18.05.2018

[http://www.bryla.pl/bryla/1,85301,7815213,Ukryte\\_piekno\\_dworca\\_w\\_Katowicach.html](http://www.bryla.pl/bryla/1,85301,7815213,Ukryte_piekno_dworca_w_Katowicach.html), 17.05.2018

[http://www.bryla.pl/bryla/1,85301,8317206,Znicze\\_w\\_obronie\\_kielichow.html](http://www.bryla.pl/bryla/1,85301,8317206,Znicze_w_obronie_kielichow.html), 17.05.2018

[http://www.bryla.pl/bryla/1,85301,8936060,11\\_1\\_11\\_koniec\\_Brutala\\_z\\_Katowic.html](http://www.bryla.pl/bryla/1,85301,8936060,11_1_11_koniec_Brutala_z_Katowic.html), 17.05.2018

<http://www.dziennikbałtycki.pl/artukul/298210,dworzec-pkp-katowice-kto-manipuluje-ekspertyza-kielichow,id,t.html>, 17.05.2018

<http://www.dziennikzachodni.pl/artukul/298210,dworzec-pkp-katowice-kto-manipuluje-ekspertyza-kielichow,id,t.html>, 17.05.2018

<http://www.facebook.com/BrutalKatowic>, 17.05.2018

<http://www.rp.pl/artukul/520336-Dworzec-w-Katowicach-zagrozony.html>, 17.05.2018





<http://www.rp.pl/artykul/570842-Dworzec-w-Katowicach-to-arcydzielo.html>, 17.05.2018  
[http://www.sarp.katowice.pl/archiwum/kalendarz\\_761/Kup\\_kielich\\_uratuj\\_dworzec\\_w\\_Katowicach\\_.html](http://www.sarp.katowice.pl/archiwum/kalendarz_761/Kup_kielich_uratuj_dworzec_w_Katowicach_.html), 17.05.2018  
<http://www.sudarchitectes.pl/projekty-projects/nowy-dworzec-katowice/>, 20.04.2018  
[https://archirama.muratorplus.pl/architektura/rok-temu-wyburzono-dworzec-w-katowicach-koniec-brutala-z-katowic.67\\_1340.html](https://archirama.muratorplus.pl/architektura/rok-temu-wyburzono-dworzec-w-katowicach-koniec-brutala-z-katowic.67_1340.html), 17.05.2018  
<https://corrtest.com.pl/badania-wytrzymalosc%20i%20Bciowe-i-korozyjne-stanug%20C3%B3wnych-element%C3%B3w-budynku-dworca-pkp-w-katowicach>, 17.05.2018

**Daniel Załuski, Sylwia Rzepnicka – Katowice Railway Station Building  
in View of the Contemporary Policy on the Protection of Historical Monuments  
and Spatial Development of Katowice City Centre**

The decision to pull down the modernist-style building of the railway station in Katowice was political, commercial and hygienic. For decades there was no renovation works done to the building, falling into disrepair and gradual devastation of public areas was tolerated. Lack of interest led also to horrendous structural dampness of the building. There were hardly any attempts to bring new businesses to the empty establishments located on the premises of the railway station. The surrounding area became an informal meeting place for drug dealers and place of shelter for the homeless. Consequently, local authorities, railway management and architecture conservators got the support of the public to pull down this exceptional piece of modernist architecture and build in its place a shopping centre. This decision was responsible for the gentrification of this area and increased income from property and commercial taxes for the city and the state. Currently, architecture from pre-war period built in Modernist style as well as post-war Socialist Realism are already regarded as listed buildings and belonging to national cultural heritage (e.g. centre of Gdynia, Gdynia Central Railway Station, MDM housing estate in Warsaw, Nowa Huta district in Kraków). Unfortunately, examples of post-war Modernist architecture is still not acknowledged (e.g. Central Railway Station in Warsaw, Warsaw Stadium Station, Katowice Railway Station). Attempts to give such buildings the status of listed buildings are usually unsuccessful.

Słowa kluczowe: Katowice, remonty, dworzec, modernizm, dyskusje, przekształcenia  
Key words: Katowice, renovation works, railway station building, modernism, discussions, transformations

