

BARBARA LITWIN

### ROZWÓJ PRZESTRZENNY MIASTA CHEŁMA W OKRESIE MIĘDZYWOJENNYM – HISTORIA POWSTANIA „NOWEGO MIASTA”

Po odzyskaniu przez Polskę niepodległości w listopadzie 1918 r. została utworzona Dyrekcja Kolei Państwowych w Radomiu, której granice sięgały od Strzemieszyc przez Kielce, Dęblin do Lublina. Chełm wraz z innymi liniami kolejowymi, położonymi na wschód od Lublina, znalazł się pod zarządem Polskiego Kolejnictwa Wojskowego. Do 1921 r. Dyrekcja Radomska rozrosła się, sięgając wschodniej granicy Rzeczypospolitej, obejmując także Chełm i wschodnią część Nadwiślańskiej Kolei Żelaznej. Linia z Chełma do Brześcia znalazła się pod zarządem Dyrekcji Wileńskiej<sup>1</sup>.

Na początku lat dwudziestych Chełm zatrudniający ok. 1000 pracowników, należał do stacji średniej wielkości<sup>2</sup>. Funkcjonowała tu parowozownia II klasy, w której np. w 1925 r. pracowało ok. 430. kolejarzy<sup>3</sup>. Do zadań chełmskiej parowozowni należała obsługa trasy dalekobieżnej pasażerskiej z Chełma przez Rejowiec, Rawę Ruską do Lwowa (1935 r.). Biegącą natomiast przez Chełm trasę Kolei Nadwiślańskiej Lublin–Kowel obejmowały parowozownie I klasy w Kowlu i Lublinie<sup>4</sup>. Stacja Chełm posiadała także warsztaty naprawy wagonów towarowych, gdzie rocznie remontowano ich

---

Mgr BARBARA LITWIN – nauczyciel w IV Liceum Ogólnokształcącym im. Jadwigi Młodowskiej w Chełmie; e-mail: barmaria@o2.pl

<sup>1</sup> P. Ł o s o w s k i, *Zerwane pęta*, Warszawa 1986, s. 78.

<sup>2</sup> „Zwierciadło” 1924, nr 13.

<sup>3</sup> *Nowe projekty i plany komunikacji P.K.P.*, tamże, 1925, nr 20, s. 2.

<sup>4</sup> A. A d l e r, *Najnowsza historia Polski 1914-1993*, t. I, Warszawa 1995, s. 39-40.

ok. 360. Działała tu również elektrownia kolejowa dla potrzeb obsługi stacji i dworca<sup>5</sup>.

W 1923 r. Chełm posiadał bezpośrednie połączenia pasażerskie z Warszawą, Dęblinem, Lublinem, Zdołbunowem, Kowlem, Brześciem, Wilnem i Lwowem. Z czasem przybyły połączenia do Krakowa, Katowic i Koluszek<sup>6</sup>.

Chełmski węzeł kolejowy był największym zakładem pracy w mieście, jednocześnie najprężniejszym zawodowo. Niemal od początku istniał Związek Zawodowy Maszynistów oraz Związek Drużyn Konduktorskich. Działalność związkowa obejmowała wiele spraw, związanych z funkcjonowaniem kolei, a także z życiem miasta, m.in.: wystąpienie przeciw prywatyzacji PKP (1925) i w obronie płacy dla maszynistów kolejowych, uruchomienie biblioteki i czytelnicy Związku Zawodowego Kolejarzy (1925), wspieranie Kolejowej Szkołki Freblowskiej dla ponad 50 dzieci (1925), założenie ochronki przez Sekcję Kulturalno-Oświatową Związku Zawodowego Kolejarzy (1925), podejmowanie działań na rzecz tworzenia w Chełmie drugiego gimnazjum (1929), a także Średniej Szkoły Technicznej (1932)<sup>7</sup>.

Przy Związku Zawodowym Kolejarzy działała orkiestra, teatr i boiska sportowe<sup>8</sup>. Obok organizacji zawodowych istniała w Chełmie Kolejowa Spółdzielnia Spożywców, datowana już od 1923 r.<sup>9</sup> W całym obwodzie chełmskim, liczącym 800 rodzin kolejarskich, skupiała ona w 1923 r. 75 kolejarzy<sup>10</sup>. W 1925 r. powstała kolejowa straż ogniowa, druga tego typu obok miejskiej straży zawodowej<sup>11</sup>.

Olbrzymie znaczenie dla rozwoju miasta miała, zarysowana w 1925 r., koncepcja przeniesienia Dyrekcji Okręgowej Kolei Państwowych z Radomia do Chełma, która mogła także rozwiązać trudną sytuację mieszkaniową kolejarzy. Wiązała się z tym budowa dużego osiedla mieszkaniowego wraz z urzędami kolejowymi. Magistrat widząc w tym projekcie ogromną szansę dla miasta, rozpoczął bardzo aktywne starania o inwestycję. Znacząco zaangażował się w tę sprawę ówczesny burmistrz miasta Chełma, Kazimierz Mastalerz. W krótkim czasie zaplanowana budowa osiedla dla mającej się przenieść

<sup>5</sup> *Z życia kolejarzy*, „Zwierciadło” 1925, nr 20, s. 2.

<sup>6</sup> Tamże 1923, nr 21; 1932, nr 6.

<sup>7</sup> Tamże, 1925, nr 20; 1929, nr 5; 1932, nr 6.

<sup>8</sup> Tamże, 1932, nr 6.

<sup>9</sup> Tamże, 1923, nr 21.

<sup>10</sup> Tamże, 1932, nr 6.

<sup>11</sup> Tamże, 1925, nr 20.

z Radomia Dyrekcji Okręgowej Kolei Państwowych, zwanego „Nowym Miastem”, stała się najważniejszą inwestycją w mieście okresu międzywojennego.

Zarząd miasta intensywnie zabiegał o ostateczne podjęcie decyzji dotyczącej przeniesienia siedziby Dyrekcji. Za Chełmem przemawiały racje polityczno-społeczne, narodowościowe oraz walory terenowe. Jak napisali autorzy broszury *Zapomniana i zaniedbana sprawa* oraz zwolennicy realizacji projektu: „Tutaj zaś tak poważnie stosunkowo zwiększenie inteligentnego żywołu polskiego odbiłoby się nadzwyczaj dodatnio na charakterze gospodarczym, społecznym i narodowym Chełma i okolicy. [...] Chełm leży w pośrodku terenów linii kolejowych Dyrekcji Radomskiej. Te względy spowodowały Sternika Nawy Państwowej Marszałka Józefa Piłsudskiego, do wybrania Chełma na siedzibę Dyrekcji Kolejowej [...]”<sup>12</sup>.

Opracowywanie koncepcji rozbudowy miasta zlecone zostało Spółdzielni Architektonicznej Pracowników Zakładu Architektury Polskiej w Warszawie. Projekt pod koniec 1926 r. wykonał Adam Kuncewicz i Adam Paprocki<sup>13</sup>. Wizytujący miasto w dniu 27 marca 1927 r. minister komunikacji, inż. P. Romocki, został poinformowany o dotychczasowych osiągnięciach w realizacji ambitnych planów. Minister zapoznał się z dotychczasowymi działaniami, a także obejrzał teren przeznaczony na lokalizację osiedla<sup>14</sup>. Zapadła pozytywna decyzja i rozpoczęto budowę Nowego Miasta Chełma, które miało objąć obszar 50 hektarów dawnego państwowego majątku Starostwa Obłonie<sup>15</sup>. „I oto latem 1928 r. wydzielony z terenów rozbudowy miasta obszar 50 ha, na którym jeszcze falowały nie zżęte zboża, zaroił się tysiącem ludzi, głodnych pracy”<sup>16</sup>.

15 lipca 1928 r. przystąpiono do wznoszenia gmachu głównego Dyrekcji. Wykonawcą było Towarzystwo Robót Kolejowych i Budowlanych TOR pod zarządem dyrektorów inż. Włodzimierza Niklewicza oraz inż. Jerzego Sawickiego<sup>17</sup>. Domy przewidziane dla uboższych warstw ludności, np. przedstawicieli klasy robotniczej czy biedniejszych rodzin drobnomieszczańskich (urzędniczych lub wojskowych), ze względów ideowych były wzorowane na budow-

---

<sup>12</sup> *Zapomniana i zaniedbana sprawa*, oprac. Komitet Obywatelski zainicjowany przez Radę Miejską w Chełmie, Chełm – styczeń – 1936, s. 7-8.

<sup>13</sup> W. K o z i e j o w s k i, Studium historyczno-urbanistyczne „Dyrekcja”, mps 1988, s. 25 [Archiwum Państwowej Służby Ochrony Zabytków w Lublinie, oddział w Chełmie].

<sup>14</sup> „Zwierciadło” 1927, nr 13.

<sup>15</sup> K o z i e j o w s k i, dz. cyt., s. 27-28.

<sup>16</sup> *Zapomniana i zaniedbana sprawa*, s. 8.

<sup>17</sup> Tamże, s. 32.

nictwie Warszawskiej Spółdzielni Mieszkaniowej czy Towarzystwa Osiedli Robotniczych (TOR)<sup>18</sup>. Koszt ogólny inwestycji szacowano na 30 mln zł. Planowano budowę gmachu Dyrekcji i 156 domów mieszkalnych. Projektantem gmachu był inż. Henryk Gay<sup>19</sup>. Za początek realizacji osiedla mieszkaniowego należy uznać datę 28 lipca 1928 r., tj. dzień, kiedy firma Budex zawarła z Ministerstwem Komunikacji umowę na wybudowanie w stanie surowym 54 domów mieszkalnych. Prace budowlane podjęto w sierpniu 1928 r. W dwa miesiące później, tj. 22 października, odbyła się uroczystość wmurowania kamienia węgielnego pod przyszły gmach główny Dyrekcji z udziałem inżyniera Alfonsa Kühna, ówczesnego ministra komunikacji<sup>20</sup>. W tym samym roku w ciągu zaledwie kilku miesięcy budowę gmachu doprowadzono do I piętra, a 54 domy mieszkalne postawiono w stanie surowym<sup>21</sup>.

Miasto żyło budową. Rada Miejska powołała Komitet Rozbudowy Miasta. Magistrat zobowiązał się do wykonania własnym kosztem i staraniem około 10 km ulic, projektu i budowy wodociągów i kanalizacji, budowy elektrowni w celu oświetlenia projektowanych ulic, a także budowy hali targowej. „Pociągi, naładowane materiałami budowlanymi zjeżdżały na teren po specjalnie zbudowanych torach, wznających się omal w środek miasta. Zniknęły łąny i ścieżyny polne. Jak za dotknięciem różdżki czarodziejskiej wyrastały gmachy i ulice”<sup>22</sup>. Ponadto kosztem 900 tys. zł wzniesiono nowoczesny gmach szkolny, w punkcie dogodnym dla pracowników Dyrekcji (szkoła 10-lecia, 1928)<sup>23</sup>. Oprócz przeznaczonych na nowe osiedle kolejowe 50 ha, dalsze 337 ha oddano pod zabudowę miejską i prywatną, wyznaczając działki o pow. ok. 2 tys. m<sup>2</sup>. Powstaje całościowo zaprojektowana koncepcja nowej dzielnicy miasta Chełma. „Dzielnica ta już przez sam swój wygląd zewnętrzny będzie prawdziwą ozdobą m. Chełma, a mieszkańcy jej – jako pracownicy państwowi – stanowiąc będą tam poważny czynnik państwo – twórczy, który promieniować będzie na całą Ziemię Chełmską”<sup>24</sup>.

---

<sup>18</sup> J. Ż a r n o w s k i, *Polska 1918-1939, Praca Technika Społeczeństwo*, Warszawa 1999, s. 376.

<sup>19</sup> *Zapomniana i zaniedbana sprawa*, s. 25.

<sup>20</sup> Tamże, s. 3.

<sup>21</sup> K o z i e j o w s k i, dz. cyt., s. 32.

<sup>22</sup> *Zapomniana i zaniedbana sprawa*, s. 8.

<sup>23</sup> Tamże, s. 9-10.

<sup>24</sup> Tamże, s. 8.

Władze miasta podjęły starania o uzyskanie pomocy rządowej. Na rozpoczęcie robót Ministerstwo Komunikacji udzieliło krótkoterminowej pożyczki w wysokości 340.000 zł<sup>25</sup>.

Budowa osiedla kolejowego w Chełmie, jedna z większych inwestycji w kraju, budziła stałe zainteresowanie przedstawicieli władz centralnych<sup>26</sup>. W ciągu dwóch lat zrealizowano większą część inwestycji, jednakże rozpoczynający się kryzys utrudnił kontynuowanie prac, które planowano zakończyć w 1930 r. Ciężka zima na przełomie lat 1928/29 doprowadziła do katastrofy budowlanej. W nowo wybudowanych obiektach doszło do pęknięcia ścian. „Jesienią pod niezabezpieczone fundamenty dostała się woda, która nie mogła wsiąknąć w nieprzepuszczalny margiel, a przy zamarznięciu w niektórych miejscach wysadziła mury”<sup>27</sup>. Słabe fundamenty i nieumiejętność budowania na podłożu kredowym spowodowała szkody, które zostały szybko usunięte, ale tempo prac zdecydowanie osłabło. Nasiliły się również ataki przeciwników lokalizacji Dyrekcji w Chełmie. „Urzednicy kolejowi, przeciwni przeniesienia Dyrekcji do Chełma, nie mają racji, obawiając się złych tutaj warunków lokalowych dla biur i dla mieszkań prywatnych [...] bloki domów rozmieszczone są na wielkiej przestrzeni – dużo światła i powietrza. Po zarządzeniu terenu znajdują się one jakby w pięknym dużym parku. Część domów (30) to pałacyki dwu mieszkaniowe po 5 pokoiów z kuchnią [...]. O kilkaset metrów od terenów Dyrekcyjnych znajduje się las państwowy, t.zw. «Borek» będący rezerwatem świeżego powietrza i ulubionym miejscem spacerów”<sup>28</sup>. Krytyka nie ustawała nawet po powołaniu 10 lipca 1929 r. nowego naczelnika budowy, którym został doświadczony inżynier komunikacji Mikołaj Leszczyzna-Głębowski, wcześniej zatrudniony w Dyrekcji Zarządu Budowy Kolei Górny Śląsk – Gdynia z siedzibą w Bydgoszczy. Po ukończeniu studiów w Instytucie Komunikacji w Petersburgu inżynier budował kolej syberyjską, kolej tebryską, szosę Enzeli–Teheran, port w Persji, kolej na trasie Dżula–Baku. Do Polski powrócił w 1923 r. i rozpoczął pracę w Dyrekcji Budowy Kolei Państwowych w Warszawie. Następnie został przeniesiony do pracy w Bydgoszczy. Z chwilą objęcia kierownictwa robót w Chełmie przez inż. M. Leszczyznę-Głębowskiego energicznie przystąpiono do naprawiania uszkodzeń i dalszego realizowania planu inwestycyjnego. Do roku 1931 wy-

---

<sup>25</sup> M. P o m i a n k i e w i c z, *Nowe Miasto Chełm „Dyrekcja”*, „Pro Patria” 1993, nr 11, s. 14-15; APLOCH, Akta miasta Chełma, sygn. 748.

<sup>26</sup> „Zwierciadło” 1931, nr 17.

<sup>27</sup> *Zapomniana i zaniedbana sprawa*, s. 8.

<sup>28</sup> Tamże, s. 12.

kończono całkowicie 31 budynków o kubaturze 70.000 m<sup>3</sup> i wybudowano w stanie surowym dalszych 59 budynków oraz posunięto znacznie budowę centralnego gmachu Dyrekcji<sup>29</sup>.

Dnia 1 lipca 1932 r. został przeniesiony do Chełma Wydział Kontrolerów z Radomskiej Dyrekcji Kolejowej, tj. 7 rodzin urzędniczych. Na 26 sierpnia zaplanowano przeniesienie Wydziału Kontroli Dochodów z Bydgoszczy, tj. 106 rodzin urzędników i pracowników kolejowych. Rodziny te wraz z dobytkiem miały przybyć 4 pociągami specjalnymi. Liczba mieszkańców miasta powiększyłaby się o ok. 600 osób<sup>30</sup>.

Coraz trudniejsza sytuacja finansowa państwa spowodowana kryzysem gospodarczym doprowadziła początkowo do ograniczenia, a następnie do całkowitego wstrzymania robót. Całe przedsięwzięcie zostało zamrożone. „Zamurowano okna i drzwi budynków nowego miasta, a z nimi i kapitał 22 milionów...”<sup>31</sup>. Smutno wyglądały nowe ulice z niewykończonymi domami oraz gmachem Dyrekcji.

Kierownik budowy inż. Leszczyna-Głębowski opuścił Chełm w 1933 r., przenosząc się do Warszawy, gdzie objął posadę w Zarządzie Miejskim m. st. Warszawy. Licznym robotnikom budowlanym wymówiono pracę. Liczba bezrobotnych w mieście bardzo wzrosła. Sytuacja ta stała się krytyczna dla miasta i jego mieszkańców, którzy wiąźali uzasadnione nadzieje z umieszczeniem Dyrekcji Kolei w Chełmie. Władze miasta w 1935 r. na posiedzeniu Komitetu Obywatelskiego powołały specjalną sekcję propagandowo-redakcyjną, widząc szansę na wznowienie inwestycji w intensywnej kampanii prasowej. Starania te dość szybko przyniosły efekty. Do Chełma przyjechali przedstawiciele władz państwowych, zaś w Warszawie powołano specjalne komisje ministerialne. Na podstawie raportu komisji zapadła decyzja Komitetu Ekonomicznego Ministrów o dokończeniu budowy gmachów kolejowych w Chełmie i przeniesieniu tam Dyrekcji Kolei Państwowych z Radomia<sup>32</sup>. Prace wznowione zostały dopiero w 1938 r. i do momentu wybuchu wojny prawie całkowicie je zakończono. Do wykończonego biurowca przeniesiono także z Bydgoszczy Wydział Kontroli Dochodów. Ostateczną decyzję o wyprowadzeniu

---

<sup>29</sup> Tamże, s. 9.

<sup>30</sup> „Zwierciadło” 1932, nr 10.

<sup>31</sup> *Zapomniana i zaniedbana sprawa*, s. 9.

<sup>32</sup> *Księga protokołów z posiedzeń Rady Miejskiej 1936 r.*, APL, Akta miasta Chełma, sygn. 244.

Dyrekcji z Radomia podjęto dopiero w 1939 r. i wyznaczono ją na dzień 1 września<sup>33</sup>.

Na nowym osiedlu wybudowano 150 budynków, 22 ulice o długości 6 km oraz 241 indywidualnych domów mieszkalnych. W sferze niezrealizowanych projektów pozostały: budynek łaźni, ambulatorium, nieduża część mieszkań, w tym mieszkanie prezesa, oraz budowle użyteczności publicznej na tzw. Górze Kredowej<sup>34</sup>. Wybuch wojny we wrześniu 1939 r. sprawił, że Dyrekcja Kolei, niestety, nigdy nie została przeniesiona do Chełma.

Inwestycja „Nowego Miasta” przyczyniła się do rozwoju gospodarczego i kulturalnego Chełma, w którym widoczne były ślady rusyfikacji z okresu rozbiorów, czytelne również w architekturze. Jak pisał Kazimierz Czernicki, regionalista i redaktor „Zwierciadła”, w swoich felietonach: „[...] pobudowano luksusowe, nawet odpowiednie dla wielkiego europejskiego miasta, gmachy...”<sup>35</sup>.

Zamiar przeniesienia Dyrekcji łączył się z próbą wzmocnienia polskości miasta, również przez zaakcentowanie nowej architektury, będącej wynikiem poszukiwań narodowego stylu. Ministerstwo Komunikacji czuwało nad opracowaniem odpowiednich projektów gmachu Dyrekcji, jak również kolonii mieszkalnej dla jej pracowników<sup>36</sup>, zlecając te prace, jak wyżej wspomniano, Spółdzielni Architektonicznej Pracowników Zakładu Architektury Polskiej w Warszawie. Projekty pod koniec 1926 r. wykonali architekci Adam Kuncewicz i Adam Paprocki.

Adam Kuncewicz pod kierunkiem architekta Kazimierza Saskiego opracował już w 1924 r. plan regulacji i zabudowy Kazimierza Dolnego n/Wisłą. Był również autorem projektu zabudowy Nowego Miasta nad Pilicą oraz współautorem (wspólnie z Adamem Paprockim) projektu zabudowy i parcelacji Małego Kacka pod Gdynią<sup>37</sup>.

Z kolei Adam Paprocki studiował na Politechnice Lwowskiej oraz ukończył Politechnikę Wiedeńską. W okresie międzywojennym był długoletnim członkiem zarządu i prezesem Stowarzyszenia Architektów Polskich oraz prezesem i wiceprezesem Towarzystwa Urbanistów Polskich<sup>38</sup>. Do jego pro-

---

<sup>33</sup> W. W o j a s i e w i c z, *Niestłuchana historia walki o Dyrekcję*, „Kamena” 1992, nr 3-4, s. 55.

<sup>34</sup> K o z i e j o w s k i, dz. cyt., s. 67-68.

<sup>35</sup> K. C z e r n i c k i, *Dzisiaj a ongiś*, „Kronika Nadbużańska” 1933, nr 20, s. 5.

<sup>36</sup> *Zapomniana i zaniedbana sprawa*, s. 5; APLOCH, Akta miasta Chełma, sygn. 738.

<sup>37</sup> „Architektura i Budownictwo” 6(1930), z. 6, s. 207-209.

<sup>38</sup> S. Ł o z a, *Architekci i budowniczowie w Polsce*, Warszawa 1954, s. 226.

jektów należą domy spółdzielcze Stowarzyszenia Urzędników Państwowych (SUP) w Warszawie, wille na osiedlu im. Staszica w Warszawie, gmach administracji obozu emigracyjnego w Gdyni, budynek dowództwa Korpusu Ochrony Pogranicza w Warszawie, plany urbanistyczne miast i uzdrowisk, takich jak Ciechocinek, Sarny, Radomsko, Końskie, Świechowo pow. Wejherowo, Mały Kack k/Gdyni, Otwock, Piastów, Ryki<sup>39</sup>.

Autorzy projektując tzw. Nowe Miasto w Chełmie, w widoczny sposób opierali się na teoriach urbanistycznych XVIII i XIX wieku, szczególnie zaś na angielskich koncepcjach miast-ogrodów.

Projekt mimo dość sztywnej „osiowości”, dzięki skwerom, parkom i przydomowym ogrodom doskonale wpasowuje się w krajobraz chełmski. Architekci wykorzystali tektonikę terenu dawnego Starostwa Obłonie, np. wznoszący się teren od strony stacji kolejowej oraz dwa wzgórza kredowe. Dużym atutem projektu „Nowego Miasta” było usytuowanie budynków mieszkalnych i administracyjnych w ciekawym i niekonwencjonalnym układzie ulic (makieta z 1926 r.).

Po odzyskaniu przez Polskę niepodległości dominowały nastroje patriotyczne, które nie mogły nie znaleźć ujścia również w architekturze. „Występowały wtedy w architekturze polskiej trzy zasadnicze kierunki – przede wszystkim «eklektyzm narodowy» nazywany często «architekturą dworskową», «klasycyzm akademicki» oraz «zmodernizowany klasycyzm»<sup>40</sup>. W połowie lat dwudziestych zaczęły pojawiać się wpływy nowoczesnej architektury, które były żywe aż do końca okresu międzywojennego. Trzeba podkreślić, że przedstawiciele nowoczesnej architektury brali udział w realizacjach o ogromnym znaczeniu dla współczesnego budownictwa mieszkaniowego w Polsce, np. osiedla WSM w Warszawie na Żoliborzu, Mokotowie i Saskiej Kępie, oraz w Gdyni i na Śląsku<sup>41</sup>.

Jedną z dominujących tendencji w polskim budownictwie mieszkaniowym była architektura dworskowa, której przykłady można zobaczyć m.in. na ulicach warszawskiego Żoliborza<sup>42</sup>. Podobna koncepcja zastosowana została m.in. w projektach osiedli urzędniczych w Warszawie (Ochota, Saska Kępa) i wojskowych („Kolonja Oficerska” we Lwowie lub właśnie kolejowe „Nowe

---

<sup>39</sup> Tamże, s. 227; „Architektura i Budownictwo” 2(1926), z. 8; 6(1930), z. 6; 8(1932), z. 1.

<sup>40</sup> I. Wiślicka, *Awangardowa architektura polska 1918-1939*, Warszawa 1968, s. 98.

<sup>41</sup> Żarnowski, dz. cyt., s. 261.

<sup>42</sup> Tamże, s. 260.



Miasto” w Chełmie). Żoliborz to bodaj najstynniejsza nowa dzielnica miasta wzniesiona w międzywojennej Polsce. W duchu narodowego historyzmu powstała pierwsza kolonia Warszawskiej Spółdzielni Mieszkaniowej przy placu Wilsona, ale były to domy wielorodzinne. Domy jednorodzinne powstawały w koloniach inteligencko-urzędniczych<sup>43</sup>.

Polscy urbaniści opierali się na założeniach charakterystycznych dla 2 poł. XIX wieku. Główne cechy urbanistyki europejskiej z tego okresu to osiowość planów, geometryzacja, gwiaździste place, obrzeżna zabudowa ulic, ujednolicona stylistycznie kompozycja, akcenty widokowe, olbrzymia skala założeń, a także ciasna zabudowa działek<sup>44</sup>.

Kompozycje urbanistyczne wyrażały się głównie w projektowaniu prostych i szerokich bulwarów, ulic ułatwiających komunikację zarówno wewnętrzną, jak i zewnętrzną, zakładaniu gwiaździstych skrzyżowań i stwarzaniu perspektyw widokowych, a także w rozbudowaniu zieleni w postaci zadrzewienia i parków.

W Polsce zastosowanie takiej koncepcji urbanistycznej obserwujemy w ośrodkach większych i bogatych, np. w Szczecinie, ale jej echa docierały także do mniejszych miast. Przeważnie przebudowywano miasta stare oraz powiększono je przez włączenie nowych obszarów pod zabudowę na wymienionych zasadach<sup>45</sup>.

W pierwszych latach po zakończeniu I wojny światowej, w małych miastach zniszczonych działaniami wojennymi stosowano przeważnie tylko niewielkie korekty zastanej sieci ulicznej. Inaczej w osiedlach o przewidywanym wzrastającym tempie rozwoju, gdzie planowano wielkie założenia opierające się na układach osiowych, tchnących często formalizmem.

Dzięki napływowi młodych urbanistów, którzy od 1922 r. opuszczają mury uczelni warszawskiej, zaktywizuje się wiele nowych ośrodków (oprócz Warszawy, Lwowa i Krakowa), takich jak Łódź, Poznań, Katowice i Lublin. Poszerzony krąg specjalistów podejmujących problemy planowania miast sprzyjał rozwojowi myśli urbanistycznej, ale równocześnie jednak prowadził do formowania się odmiennych postaw i tendencji ujawniających się szczególnie w konfrontacji starej i nowej generacji. Olbrzymia skala przedsięwzię-

---

<sup>43</sup> M. L e ś n i a k o w s k a, *Architektura w Warszawie. Lata 1918-1939*, Warszawa 2002, s. 40.

<sup>44</sup> J. L e p i a r c z y k, *Z problematyki kompozycji urbanistycznej 2 poł. XIX w. (Paryż i Wiedeń)*, [w:] *Sztuka 2 połowy XIX wieku. Materiały Sesji Stowarzyszenia Historyków Sztuki. Łódź, listopad 1971*, Warszawa 1973, s. 41.

<sup>45</sup> Tamże, s. 42.

cia spowodowała, że elementy tradycyjne stosowano często w sposób schematyczny, powierzchowny i formalistyczny.

Uwarunkowań formalistycznych szukać należy w dążności do nawiązywania do osiągnięć w dziedzinie planowania miasta, za jaki uznać należy okres końca XVIII i pocz. XIX wieku<sup>46</sup>.

Koncepcja rozbudowy Chełma powstała w latach 1925-1926, zaprojektowana przez A. Kuncewicza i A. Paprockiego, niewątpliwie nie była wolna od dominujących w tym okresie tendencji. Poza formalistycznym charakterem rozplanowania – jak chce widzieć wielu architektów (system geometryczny, układ osiowy) – opracowany projekt posiadał niekwestionowane walory architektoniczne, funkcjonalne i programowo-społeczne. Warsztat urbanisty architekta 1. poł. lat dwudziestych dysponował narzędziami i doświadczeniami w określonych warunkach tego okresu, co należy uwzględnić, oceniając dzisiaj realizację chełmską.

Szkic projektu „Nowego Miasta” (Kuncewicz-Paprocki) był pokazany w czerwcu 1926 r. na wystawie Związku Miast Polskich w Warszawie, a następnie na ogólnych wystawach w Polsce, jak również na Wystawie Urbanistycznej w Wiedniu z okazji Międzynarodowego Konkursu Urbanistów. Był także reprodukowany w warszawskim miesięczniku „Architektura i Budownictwo”. Częstkowe opracowanie poszczególnych elementów szkicu umożliwia ocenę rozmachu całego przedsięwzięcia. Autorzy projektu przedstawiając plan sytuacyjny i szkice rozbudowy w skali 1: 2500, przybliżają koncepcję całego założenia urbanistycznego, dostosowanego do terenów przeznaczonych na budowę „Nowego Miasta”. Realizacja przebiegała w zdecydowanej większości według nakreślonego projektu, ale z czasem pod naciskiem ekonomicznym od 1931 r. uległa zmianie.

Koncepcja szkicu została ujęta w następujący sposób<sup>47</sup>:

I. Obszar i topografia terenów objętych szkicem (z 1926 r.)

Szkic rozbudowy obejmuje tereny państwowe, położone między torami kolejowymi od północy (od dworca kolejowego) a szosą Hrubieszowską od południa oraz (poza tą szosą na południu) do granic terenów wojskowych.

Teren płaski na północy, tj. od strony torów linii kolejowej, podnosi się na przestrzeni ok. 700 m (od ulicy Kolejowej) do wysokości 5 m. Od tego miejsca wznosi się już znacznie, osiągając najwyższy punkt u wierzchołka

---

<sup>46</sup> Tamże, s. 47.

<sup>47</sup> Opis techniczny do szkicu rozbudowy miasta Chełma, APLOCH, Akta miasta Chełma, sygn. 746.

tw. Góry Kredowej. Dalej w stronę szosy Hrubieszowskiej obniża się łagodnie na południe. Powierzchnia tych terenów wynosi ok. 432.2 ha. Jak piszą autorzy: „tereny są obecnie przeważnie wolne od zabudowania, oprócz części terenów, położonych przy szosie Hrubieszowskiej oraz prywatnych wzdłuż ulicy Kolejowej...”<sup>48</sup>.

## II. Zaprojektowanie wzgórza kredowego

Na najwyższy punkt Góry Kredowej jest projektowana (wizowana) prostopadle do dworca kolejowego ulica o kierunku z północy na południe, przechodząca u stóp wzgórza w rynek handlowy, z podcieniami po obu stronach i z zamykającym widok budynkami użyteczności publicznej: ratuszem, domem ludowym itp. Na wzgórzu zaprojektowano kompleks użyteczności publicznej.

W kierunku południowo-zachodnim od tego wzgórza, prostopadle do ulicy Hrubieszowskiej, jest również zaprojektowana szeroka arteria zakończona półkolistym placem.

W kierunku katedry, stojącej na sąsiednim wzgórzu w obrębie obecnego miasta, jest projektowana ulica, dawna droga do Wolwinowa, mająca kierunek z zachodu na wschód.

Połączeniem „starego” miasta z „Nowym Miastem” z zachodu na wschód ma być ulica łącząca się z ulicą Seminaryjną od strony północnej wzgórza katedralnego i przechodząca wzdłuż północnej pości projektowanego rynku oraz ul. Hrubieszowska, łącząca z miastem tereny południowe, jako główna arteria.

Szereg ulic z północy na południe łączy ulicę Kolejową z szosą Hrubieszowską, tj. część północną miasta z południową.

## III. Szkic na projektowanie placów, rynków, parków i ogrodów

1. W części północno-zachodniej dzielnicy na płaskim terenie dzielnicy handlowo-mieszkaniowej, u podnóża Góry Kredowej projektuje się park sportowy.

2. Od strony wschodniej tej dzielnicy zaprojektowano targowisko z halą (targowicą).

3. Na zboczu wzgórza katedralnego (na wschód i północny wschód) projektuje się park, który czasowo będzie mógł być przeznaczony na ogrody dla duchowieństwa.

---

<sup>48</sup> *Budowa dyrekcji Kolei Państwowych i kolonii mieszkalnej w Chełmie* [broszura – druk reklamowy], Warszawa 1926; K o z i e j o w s k i, dz. cyt., s. 50-67.

4. Dookoła budynków umieszczonych na Górze Kredowej również przewiduje się na stromych zboczach założenie parkowe.

#### IV. Szkic do analizy dzielnic

Szkic przewiduje zasadniczo przeznaczenie terenów dla celów mieszkaniowych. W części północnej (płaskiej) jest zaprojektowana dzielnica mieszkaniowo-handlowa (z rynkiem), a na wschód i na południe od targowiska, wzdłuż torów rozciąga się dzielnica fabryczna (bloki fabryczne).

Tereny na południu od szosy Hrubieszowskiej przeznaczone są na państwowe osiedla urzędnicze, pozostałe przede wszystkim dla rozwoju i rozbudowy miasta w przewidywaniu przenoszenia do Chełma Dyrekcji Kolejowej.

Liczba mieszkańców, którą da się pomieścić na tych terenach, przewiduje się w granicach od 20.000 do 25.000 tys.

#### V. Sposób zabudowania

Sposób zabudowania dzielnicy mieszkaniowej jest luźny (grupowy), w dzielnicy handlowo-mieszkaniowej zaś zwarty. Zabudowanie zwarte przewidziano jednak tylko obrzeżne, przez co wewnątrz bloków utworzą się wspólne podwórza-zielenie.

Wysokość zabudowania zwanego wynosi 3 kondygnacje (tj. przyziemie i 2 piętra), luźnego zaś (grupowego) 2 kondygnacje i jedną kondygnację (budynki parterowe i jednopiętrowe).

#### VI. Powierzchnia zabudowania

1. Powierzchnia zabudowania zwanego – ok. 32 ha.
2. Powierzchnia zabudowania luźnego ok. 263 ha.
3. Powierzchnia ogrodów i bloków rezerwowych przewidzianych do dalszego etapu rozbudowy miasta – ok. 92 ha.
4. Powierzchnia ulic i placów ze skwerami – 77 ha. W tym powierzchnia skwerów 7,1% – 6 ha.

Przeciętna powierzchnia parcel wynosi: dla zabudowania zwanego – największa 900 m<sup>2</sup>, najmniejsza 240 m<sup>2</sup>, natomiast dla zabudowania luźnego – największa 2550 m<sup>2</sup>, średnia 1800 m<sup>2</sup>, a najmniejsza 1425 m<sup>2</sup>.

#### VII. Plan rozbudowy miasta Chełma

Przewidywał szerokość ulic możliwie najmniejszą, ze względu na ekonomię ich wykonania. W ten sposób w świetle linii regulacyjnych w dzielnicach mieszkaniowych minimalna szerokość ulicy wynosi 8 m, a rozstaw domów (wobec obustronnych ogródków) – 18 m. W dzielnicach o zabudowaniu zwartym najwęższe ulice otrzymują szerokość w świetle linii regulacji i zabudowania 13 m. Ulice komunikacyjne otrzymują 18, 20 i 23 m szerokości w świetle linii regulacji, a w dzielnicy handlowej również linii zabudowania. Ulica od dworca, projektowana na Górę Kredową, otrzymuje szerokość 45 m

i pośrodku skwer (aleja im. J. Piłsudskiego). Podobna ulica na południu od wzgórza otrzymuje 45 m w świetle linii regulacyjnych i 55 m w świetle linii zabudowania. Ulica stanowiąca połączenie ulicy nr 1 (szosy Hrubieszowskiej) z ulicą nr 2 (Kolejową) i z przejazdem kolejowym ma szerokość 20 m<sup>49</sup>.

Autorzy opracowania ogólne rozplanowanie „Nowego Miasta” oparli na sieci istniejących dróg i topografii terenu. Wyznaczyli kilka zasadniczych osi koncepcji ulic:

1. Ulica prostopadła z dworca kolejowego projektowana na najwyższy punkt, na którym przewiduje się kompleks gmachów dyrekcyjnych i budowli użyteczności publicznej.

2. Ulica prostopadła do szosy Hrubieszowskiej również projektowana na ten sam najwyższy punkt.

3. Oś skierowana na istniejącą katedrę.

4. Ulica wychodząca z miasta na północ od góry katedralnej i przechodząca z zachodu na wschód wzdłuż północnej pości projektowanego rynku.

Gmach Dyrekcji został sprzęgnięty z główną osią z dworcem kolejowym. Dodatkowe efekty przestrzenne daje rozwarstwienie urbanistyczne, polegające na wyodrębnieniu się małych jednostek w ramach „Dyrekcji”, różniących się rodzajem zabudowy. Zdecydowanie wyodrębnia się, przestrzennie i emocjonalnie, trzykondygnacyjowa zabudowa wzdłuż osi (dworzec PKP i „Wzgórze Kredowe”), mająca charakter przestrzeni publicznej i częściowo prywatnej (bloki obrzeżne, z wysokimi dachami, fasadą o „łamanej elewacji”).

Gmach Dyrekcji to monumentalne założenie programowe jako dominanta i kulminacja jednej z głównych osi założenia przestrzennego na osi dworzec PKP – gmach Dyrekcji i zaplanowana a nie zrealizowana monumentalna zabudowa z budowlami użyteczności publicznej na Górze Kredowej.

Gmach projektował Henryk Gay (1875-1936), doświadczony architekt, mający w swym dorobku liczne budowle użyteczności publicznej. Henryk Julian Gay, wnuk Jana Jakuba Gaya, po studiach w Instytucie Inżynierów Cywilnych w Petersburgu uzupełniał wykształcenie w Paryżu i Monachium. Od 1909 r. był członkiem Koła Architektów w Warszawie. Po I wojnie światowej na stałe osiadł w stolicy, szybko zyskując uznanie dla swoich projektów warszawskich. Do najważniejszych realizacji należą: Szkoła Powszechna Towarzystwa Szkoły Mazowieckie przy ul. Klonowej 16, budowa biblioteki ordynacji Krasieńskich na Okólniku (wg proj. J. Nagórniego), gmach Hipoteki,

---

<sup>49</sup> Plan rozbudowy miasta Chełma, na terenach folwarku „starostwo Obłonie”, na które zamierzone jest przeniesienie Dyrekcji Kol. Radomskiej, Chełm, marzec 1927 r., WAPLok, sygn. 783 (autorzy A. Kuncewicz, A. Paprocki).

Sąd Okręgowy przy ul. Kapucyńskiej 6 (obecnie aleja Solidarności 58 – wspólnie z M. Możdżeńskim), przebudowa domu parafii ewangelicko-augsburskiej przy ul. Kredytowej 4, przebudowa Gimnazjum Męskiego im. M. Reya, Zboru Ewangelicko-Augsburskiego przy pl. Małachowskiego 1, Ubezpieczalnia Społeczna nr 1 przy ul. Mariańskiej 1 (róg ul. Pańskiej 34), hale targowe przy pl. Kazimierza Wielkiego (rozebrane po 1948 – obecnie w tym miejscu Dom Słowa Polskiego), hala Świętojerska przy ul. Świętojerskiej 4/6, domy pracowników kolejowych przy ul. Targowej, Państwowa Szkoła Kolejowa przy ul. Chmielnej 88 (zburzona po 1945 r.).

Henryk J. Gay budował również wiele gmachów monumentalnych poza Warszawą, np. w Mińsku Litewskim. Również jako komisarz osady – letniska Konstancina przyczynił się do jego rozwoju<sup>50</sup>.

Gmach Dyrekcji w Chełmie zaprojektowany jako budynek dla administracji, charakteryzuje się odmiennym stylem w stosunku do zabudowy mieszkalnej i nieco odbiega od planu w projekcie „Nowego Miasta” Kuncewicza i Paprockiego.

Rzut gmachu założony na planie litery H, o pięciu skrzydłach pełnych i dwóch skróconych jest pięciokondygnacyjnym obiektem biurowym o nowoczesnych jak na owe czasy rozwiązaniach. Posiada 351 pokoi, jedną dużą, reprezentacyjną salę posiedzeń o wysokości dwóch kondygnacji z dużymi otworami okiennymi oraz hol znajdujący się przy wejściu głównym o wysokości pięciu kondygnacji z wystającym ponad płaski dach świetlikiem. Ryzalit środkowy wychodzący na plac monumentalnymi schodami ozdobiony jest czterema wyraźnymi lizenami. Elewacja posiada wyprawę ze szlachetnego tynku z dodatkiem miki i potężny cokół wyłożony cegłą klinkierową. Forma architektoniczna gmachu odbiega od pozostałych elementów zabudowy „Dyrekcji”, noszącej cechy określane mianem „stylu dworkowego”. Autor zrywa z eklektyzmem i historyzmem na rzecz nowoczesności. Liczne występy i elementy pionowe nieznacznie występujące z lica elewacji budowli podkreślają rytmiczny układ i wertykalizm budowli. Gmach główny pod względem przyjętych rozwiązań uważany był za najnowocześniejszy budynek administracyjny w Polsce<sup>51</sup>.

Wytyczony przez Warszawską Spółdzielnię Mieszkaniową kierunek w polskim budownictwie mieszkaniowym, wiąże się m.in. z zerwaniem z budow-

---

<sup>50</sup> J. S a m u j ł ł o, *Gay Henryk*, [w:] *Polski Słownik Biograficzny*, t. VII, Kraków 1948-1958, z. 5, s. 335.

<sup>51</sup> W o j a s i e w i c z, dz. cyt., s. 54.

nictwem szeregowo-ścianowym wzdłuż ulic z oficynami w drugiej linii na rzecz tonącego w zieleni budownictwa luźnego lub zorganizowanego w przestronne „kolonie”<sup>52</sup>.

Cały program zabudowy „Nowego Miasta” składał się z 11 typów budynków, zróżnicowanych z racji swej funkcji, roli w krajobrazie miejskim i programu społecznego, któremu miały służyć<sup>53</sup>. Budynki mieszkalne dwurodzinne typu I (niezrealizowane), zbliżone rozplanowaniem do typu II. Przewidziane do realizacji (w liczbie 3 budynków) przy ul. Słowackiego. Budynki mieszkalne dwurodzinne typu II, III zlokalizowane w luźnej zabudowie wzdłuż promieniście rozchodzących się uliczek między gmachem Dyrekcji a wzgórzem katedralnym. Usytuowane są wśród zieleni ogródków przydomowych od strony ulicy i z zielonym zapleczem ogrodowo-gospodarczym w głębi działek.

Zbudowane z cegły, otynkowane, założone na planie prostokąta, parterowe, z mieszkalnym poddaszem, którego okna otwierają się w strefie dachu poprzez murki przyczółkowe lub lukarnowe. Układy wewnątrz funkcjonalne, z oddzielnymi wejściami gospodarczymi. Wyposażenie sanitarne i techniczne zapewniające dość wysoki standard mieszkań. Na parterze posiadają bliźniacze trzypokojowe lub czteropokojowe mieszkania z kuchnią, łazienką, wc i spiżarką. Na piętrze dwa lub trzy pokoje z łazienką i wc. Typ I i typ II posiada układ zbliżony do siebie. Typ III różni się rozplanowaniem poddasza (mniej rozbudowanym przyczółkiem z czterema osiami w odróżnieniu od sześciu osi w typie I i II)<sup>54</sup>.

Budynki mieszkalne wielorodzinne typu IV i V zbudowane z cegły, otynkowane, założone na planie prostokąta, trzykondygnacyjne, z wysokimi dwuspadowymi dachami. Komponowane wspólnie w zwartej zabudowie jako bloki obrzeżne wzdłuż alei J. Piłsudskiego. Tworzą oprawę rozległego placu przed gmachem Dyrekcji. Mieszkania od jedno- do pięciopokojowych, o funkcjonalnych wnętrzach. Elewacje o cechach klasycyzujących i historyzujących. Osobne opracowanie otworów wejściowych (portale).

Budynki mieszkalne wielorodzinne typu VI i VII zbudowane z cegły, otynkowane, założone na planie prostokąta i planie litery L (typ VII), dwukondygnacyjne, z wysokimi dwuspadowymi dachami. Komponowane wspólnie

---

<sup>52</sup> Ż a r n o w s k i, dz. cyt., s. 365.

<sup>53</sup> Plan budowy gmachu Dyrekcji i kolonii mieszkalnej P.K.P w Chełmie – Projekty budynków – 1926, [w:] Album M. Leszczyny-Głybowski, Muzeum Kolejnictwa w Warszawie.

<sup>54</sup> K o z i e j o w s k i, dz. cyt., s. 60-64.

między ulicami Wiejską i Bydgoską, tworząc bloki obrzeżne, zamknięte budynkami typu VII (na obu zakończeniach wspólnych brył). Tworzą oprawę wnętrza urbanistycznego, nie do końca zrealizowanego. Brak jest bowiem dokończenia bloku przy ul. Wiejskiej na styku z ul. Graniczną. Wnętrze miało być od ul. Granicznej zamknięte budynkiem łaźni, a od strony północnej niezrealizowanym blokiem zwartej zabudowy wzdłuż ul. Stefana Batoryego, zaplanowanej z budynków typu VI i VII. Mieszkania funkcjonalne, jedno- i trzypokojowe. Budynki te tworzą również zabudowę bloków o mniejszej ilości elementów w granicach ulic Katedralnej, Jana Kazimierza, Granicznej i Wysokiej. Skomponowane są głównie z segmentów typu VII. Posiadają elewacje o cechach klasycyzujących.

Budynki mieszkalne wielorodzinne typu VIII i IX zbudowane są z cegły, otynkowane, założone na planie prostokąta i planie litery L (typ IX), dwukondygnacyjne, z wysokim dwuspadowym dachem. Komponowane wspólnie w zwartej zabudowie, tworząc bloki obrzeżne wzdłuż ul. Katedralnej i Południowej pierwszej ul. Kazimierza Bohdanowicza, gdzie segmenty typu IX zamykają zakończenia wspólnych brył. Ukształtowanie architektoniczne budynków zamykających bloki (typ IX) z charakterystycznym opracowaniem narożników w formie ściętego naroża, a na nich eksponowanymi balkonami podpartymi charakterystycznym filarem trompowym. Mieszkania funkcjonalne, od jedno- do czteropokojowych. Elewacje klasycyzujące i historyzujące, z charakterystycznymi elementami w opracowaniu otworów wejściowych (portale) i wyżej opisanych naroży z balkonem.

Baraki kierownictwa budowy (sztuk 4) naniesione na planie budowy M. Leszczyń-Głębowskiego zostały zrealizowane i zachowane w dość dobrym stanie do dnia dzisiejszego. Budynki drewniane na planie prostokąta, usytuowane w szeregu przy ul. Bohdanowicza, parterowe, kryte dachem czterospadowym, pierwotnie dachówkowym.

Dom Prezesa – typ X niezrealizowany, o cechach zbliżonych do budynków typu I, II, III, jak również typów VI, VII, VIII i IX. Budynek dwukondygnacyjny, wolno stojący. Planowany do realizacji na placu u zbiegu ulic Juliana Słowackiego i Kazimierza Bohdanowicza.

Na podstawie planów w skali 1:2500 naczelnika budowy M. Leszczyń-Głębowskiego z 1931 r. nie zrealizowano wszystkich planowanych obiektów, takich jak:

- gmach kontroli dochodów u zbiegu ulic Słowackiego i Limanowskiego (Stephensona);
- budynek ambulatorium przy ul. Bydgoskiej we wnętrzu zwartej zabudowy budynków typu VIII i IX;



- budynek łaźni przy ul. Granicznej między blokami typu VI i VII;
- brak jest również budynków przy ul. Batorego, typu VI i VII, tworzących zamknięcie wnętrza w kwadracie ulic: Wiejskiej, Granicznej, Bydgoskiej i Batorego;
- nie zrealizowano budynków typu I przy ul. Słowackiego od strony wzgórza katedralnego<sup>55</sup>.

Forma architektoniczna, klimat, detale, a nawet kompozycja przestrzenna zabudowy wyrosła w duchu tzw. architektury „stylu dworkowego”. Styl ten uformował się przed I wojną światową. Podstawy teoretyczne i ideowe nowego stylu zostały sformułowane w kręgu Krakowskiego Towarzystwa Polska Sztuka Stosowana w latach 1908-1914<sup>56</sup>. Koncepcja tego stylu będąca mieszaniną popularnych wówczas angielskich teorii urbanistycznych miasto-ogród oraz dążenie do znalezienia „stylu narodowego” zaważyły na kształcie polskiej architektury. W okresie międzywojennym w architekturze polskiej wykorzystywano styl historyczny zwłaszcza w latach dwudziestych i trzydziestych dla określenia cech stylu narodowego. Kontynuowano także poszukiwania w celu stworzenia w architekturze stylu narodowego. Po nieudanej próbie wprowadzenia stylu zakopiańskiego, starania podjęli członkowie Stowarzyszenia Polska Sztuka Stosowana i Warsztatów Krakowskich. Zwrócili się oni w stronę tradycyjnego szlacheckiego dworu polskiego z kolumnowym gankiem. Wzory te zostały rozpowszechnione przez liczne konkursy i przede wszystkim przez Wystawę Architektury i Wnętrz w Otoczeniu Ogrodowym, zorganizowaną w 1912 r. w Krakowie. Powstały w wyniku tego styl dworkowy, cieszył się popularnością w architekturze mieszkaniowej, stosowano go również w budowie mniejszych dworców kolejowych. W wyniku dalszej ewolucji powstała swoiście polska odmiana *art déco* – stylu łączącego tradycję z nowoczesnością, polskie motywy folklorystyczne z kubistycznymi stylizacjami<sup>57</sup>. Przed I wojną światową lansowany był polski klasyczny dworek, który realizowano w nieco zmienionej formie po roku 1918, i stanowił najliczniejszą grupę wzniesionych obiektów<sup>58</sup>.

<sup>55</sup> Tamże, s. 65-68.

<sup>56</sup> J. A. M r o z e k, „Historyzm narodowy” lat dwudziestych jako wyraz myśli romantycznej, [w:] *Sztuka XIX w. w Polsce. Naród – miasto. Materiały Sesji Stowarzyszenia Historyków Sztuki. Poznań, grudzień 1977*, Warszawa 1979, s. 151.

<sup>57</sup> M. S o ł t y s, *Miasta Ogrody na szlaku kolejki WKD*, [w:] *Materiały naukowe na Europejskie dni dziedzictwa*, [broszura] Podkowa Leśna 2003, s. 2-3.

<sup>58</sup> M r o z e k, dz. cyt., s. 157.

Styl dworkowy miał być powszechnie stosowanym polskim stylem narodowym, podczas gdy ideą projektujących architektów były romantyczne korzenie w ujęciu patriotycznym. Przedstawiciele zniewolonego narodu świadomie odwoływali się do świetnej tradycji szlacheckiej, wolnego i bezpiecznego państwa oraz społeczeństwa opartego na trwałym fundamencie wiary, rodziny i naturalnej, z ojca na syna dziedzicznej gospodarki.

Józef Czajkowski, architekt polski działający w 1. poł. XX wieku, współzałożyciel Stowarzyszenia Polska Sztuka Stosowana, był jednym z pomysłodawców Krakowskiej Wystawy Architektury i Wnętrz w Otoczeniu Ogrodowym, dla której zaprojektował dworek podmiejski. W 1910 r. otrzymał I nagrodę w konkursie na dworek na wystawie w Rzymie<sup>59</sup>. Również czynny udział w tworzeniu stylu dworkowego miał Jan Koszczyc-Witkiewicz, architekt i konserwator, zajmujący wybitną pozycję w architekturze polskiej stylu dekoracyjnego (*art déco*). Przykładem stylu dworkowego może być jego projekt pięknego budynku Dom Sztuki (nieistniejący) na Wystawę Rolniczo-Przemysłową w Częstochowie oraz wzniesiona w Nałęczowie willa „Brzozy” i szkoła Spółdzielczości Rolniczej. W całej twórczości Koszczyc-Witkiewicz dążył do stworzenia architektury wiążącej nowoczesne konstrukcje i technikę z tradycyjnymi polskimi motywami<sup>60</sup>.

Na formę architektury polskiej lat dwudziestych w ważny sposób wpłynęli również Jan Karol Sas-Zubrzycki, Stefan Szyller, Oskar Sosnowski, Stanisław Noakowski i wielu innych architektów tej samej generacji. Ich prace stanowiły dla architektów lat dwudziestych katalog form nowego, narodowego historyzmu<sup>61</sup>.

Style historyczne w architekturze dworców można odczytać głównie z ich frontów, może to być styl renesansowy (słupy, ganki, loggie, attyki, narożne alkierze), styl barokowy (mansardowe dachy, wyraźny ryzalit elewacji frontowej), styl klasycyzmu (kolumnowy portyk zwieńczony trójkątnym tympanonem) oraz styl neoklasycyistyczny (nurt drugorzędny, który ożył w XX wieku i stworzył styl narodowy).

Reasumując, styl dworkowy wyrósł z romantycznych poszukiwań stylu narodowego od 2. poł. XIX wieku do lat trzydziestych XX wieku. Jego rozkwit przypadł na lata 1918-1925. Program przestrzenny nawiązuje do form

---

<sup>59</sup> Ł o z a, dz. cyt., s. 54.

<sup>60</sup> A. K o t u l a, P. K r a k o w s k i, *Architektura po I wojnie. Polska*, [w:] *Malarstwo Rzeźba Architektura. Wybrane zagadnienia plastyki współczesnej*, Warszawa 1978, s. 409-410.

<sup>61</sup> M r o z e k, dz. cyt., s. 155.

wiejskiej siedziby szlacheckiej XVI-XVIII wieku i charakteryzuje się prostą bryłą na planie prostokąta, przykrytą wysokim dachem czterospadowym, często łamanym, wysuniętym na osi gankiem wspartym na kolumnach lub filarach, zwieńczony trójkątnym frontonem<sup>62</sup>.

Jednym z kanonów historyzmu narodowego była swoista malowniczość samej architektury, jak również kompozycji i założeń urbanistycznych. Malowniczość jest cechą, która łączy architekturę z naturą, swobodny rozmach z niespodzianką i preferuje formy niektórych epok oraz swobodne traktowanie elementów historycznych<sup>63</sup>.

Z otoczeniem ogrodowym nierozłącznie wiąże się „dworek”.

Dworek lat dwudziestych nie jest jednak wierną kopią dworku klasycystycznego. Poszczególne jego elementy uległy charakterystycznej metamorfozie, częściowo ze względu na zmianę funkcji (dodanie piętra, zastąpienie dachu polskiego mansardowym, wprowadzenie balkonów), częściowo zaś ze względu na malowniczość. Te „malownicze” zmiany dawnego, ściśle skodyfikowanego zestawu form bryły były dwojakiego rodzaju. Zmiany formalne objęły uproszczenie detalu, wprowadzenie nieklasycznych elementów detalu (łuk ostry, motywy ludowe), deformacje (beczkowate kolumny) i zakłócenia proporcji (przysadzistość, ostre kąty tympanonów). Natomiast zmiany znaczeniowe wyraziły się np. w częstym przenoszeniu paradnego kolumnowego portyku z elewacji frontowej (przyulicznej) na elewację ogrodową<sup>64</sup>.

Na ziemiach polskich ustępstwa po rewolucji 1905 r. na rzecz prawa zrzeszania się pozwoliły na rozwinięcie w środowisku galicyjskim i warszawskim szerokiej, jak na owe czasy, akcji popularyzacyjnej ideę miasta-ogrodu i nowe wzorce estetyczne. Wystawy Krakowskiego Towarzystwa Polska Sztuka Stosowana (1912), odczyty Warszawskiego Towarzystwa Higienicznego – Delegacja do spraw miast-ogrodów (1909), Stowarzyszenia Techników, Stowarzyszenia Pracowników Kolei Wiedeńskiej, Towarzystwa Kultury Polskiej były opisywane w prowadzonych przez te organizacje tytułach prasowych. Wykreowane w ten sposób pojęcie miasta-ogrodu obrosło mitem i zaczęło działać niezależnie jak hasło reklamowe<sup>65</sup>.

Domy i inne budowle – kościoły, stacje klimatyczne, przystanki kolei – wznoszone w podwarszawskich letniskach na przełomie XIX i XX wieku charakteryzują się bogactwem form. Najstarsze nawiązują do romantycznej

<sup>62</sup> K. Śliwa, *Dworce w stylu dworkowym*, „Spotkania z Zabytkami” 2001, nr 6, s. 33.

<sup>63</sup> Mrozek, dz. cyt., s. 148.

<sup>64</sup> Tamże, s. 161.

<sup>65</sup> Soltys, dz. cyt., s. 5.

natury średniowiecznych zamków, do architektury drewnianych szwajcarskich challet, czy willi na wzór włoski lub francuski<sup>66</sup>.

Wznoszone tuż przed wojną 1914 r. domy są raczej inspirowane XVIII-wieczną mieszczańską tradycją podmiejskiej willi lub domu na folwarku, naśladują formy renesansowego dworu. Wznoszone w latach 1921-1929 domy nawiązują do barokowych i klasycystycznych dworów z gankiem na słupach i wysokim polskim lub mansardowym francuskim dachem, by w latach trzydziestych ustąpić miejsca funkcjonalistycznym domom, również drewnianym, z katalogów Banku Gospodarstwa Krajowego.

Po 1919 r. do najbardziej zasłużonych instytucji w propagowaniu i ugruntowaniu swojskiego czy też narodowego stylu domów budowanych przez klasę średnią należy Dyrekcja Odbudowy przy Ministerstwie Robót Publicznych. Opracowany na jej zlecenie katalog wzorcowych domów dla urzędników wszystkich szczebli i budowa kolonii urzędniczych, szczególnie w województwach wschodnich, ugruntowało społeczną popularność formy zabudowy indywidualnej, grupowej i piętrowych domów szeregowych. Po 1929 r. usystematyzowana oferta (katalogi), działalność Banku Gospodarstwa Krajowego wpłynęła zasadniczo na formy realizowanej zabudowy w Polsce.

W Polsce idea miasta-ogrodu datuje się od 1912 r. na podstawie ideogramów miasta-ogrodu opracowanych przez Ebenezera Howarda, publikowanych w prasie fachowej, również w języku polskim<sup>67</sup>. W 2008 r. minęło 105 lat od roku, w którym angielskie miasto Letchworth wpisało się w historię urbanistyki jako pierwsza realizacja idei miasta-ogrodu.

Domy w miastach-ogrodach, mimo swego willowego charakteru, są raczej skromnym, funkcjonalnie zaprojektowanym drugim domem urzędników średniego i wysokiego szczebla i ludzi wolnych zawodów lub, jak np. we Włochach, również czynszowymi kamienicami budowanymi z myślą o robotnikach zatrudnionych jako niższy personel techniczny w nowoczesnych zakładach przemysłowych.

Częścią składową elektryfikacji węzła warszawskiego była budowa Elektrycznych Kolei Dojazdowych (EKD) na trasie z Warszawy do Włoch i Grodziska Mazowieckiego / Milanówka. Zainicjował ją w 1922 r. koncern Siła i Światło, a kapitału dostarczyli Anglicy w postaci kredytów. W 1925 r. przystąpiono do budowy linii Warszawa–Grodzisk Mazowiecki o długości 32 km,

---

<sup>66</sup> P. K r a k o w s k i, *Z zagadnień architektury XIX w. Historyzm i eklektyzm*, [w:] *Sztuka 2 połowy XIX wieku*, s. 31.

<sup>67</sup> S o ł t y s, dz. cyt., s. 6.

którą uruchomiono już w grudniu 1927 r., a w latach 1932-1936 uruchomiono dalsze odcinki (do Włoch, do dworca PKP w Grodzisku i z Podkowy Leśnej do Milanówka). Była to pierwsza zelektryfikowana linia kolejowa w Polsce, która przyczyniła się do rozwoju osiedli w kierunku na południowy zachód od Warszawy<sup>68</sup>. W rejonie Warszawy zmiany, jakie wprowadziła elektryfikacja warszawskiego węzła kolejowego, doprowadziły do powstania sprawnej sieci podmiejskiej, która bardzo silnie wpłynęła na rozwój aglomeracji warszawskiej i rozszerzyła obszar osiedleńczy Warszawy.

Idea miast-ogrodów na szlaku kolei EKD wskazuje na różnorodne związki łączące historyczne szlacheckie folwarki i dobra ziemskie (przekształcane w podmiejskie letniska) z osadami parcelowanymi zgodnie z zasadami idei miast-ogrodów.

Letniska w Milanówku i Brwinowie oraz inne, już dziś zapomniane, swój rozwój zawdzięczają kolei warszawsko-wiedeńskiej<sup>69</sup>. Podobnie osiedla na szlaku EKD. Ich autorami są, w równej mierze, właściciele podmiejskich gruntów – fascynujący się ideą miast-ogrodów oraz zatrudniani przez nich projektanci, jak i zarządzający elektrownią w Pruszkowie (Siła i Światło SA) pionierzy nowoczesnej elektryfikacji<sup>70</sup>.

Styl dworkowy z powodzeniem przetrwał do końca lat trzydziestych. Potem zaczął królować modernizm<sup>71</sup>. Ale dworki, zwłaszcza na przedmieściach i w miejscowościach otaczających Warszawę, budowano aż do 1939 r.

Styl dworkowy z entuzjazmem powielano w miejscowościach podwarszawskich. Najwięcej takich domów odnajdziemy w Milanówku. Tu skromne dworki z kolumnami nadal stanowią ważny element pejzażu niektórych fragmentów miasta, choć wznoszono je indywidualnie. W pierwszej połowie lat dwudziestych styl dworkowy stał się bardzo popularny w budownictwie mieszkaniowym, szczególnie dla rodzin wojskowych i urzędników nowej polskiej administracji, oraz w zastosowaniu do niedużych obiektów użyteczności publicznej.

W miastach średniej wielkości i małych, takich jak Chełm, architektura każdego domu stanowi o plastyce osiedla i decyduje o ogólnej estetyce miasta. Każdy fragment urbanistyczny, np. podwórko, fragment ulicy, skrzyżowania są elementami, które w rękach architekta urbanisty tworzą zespoły plastycz-

---

<sup>68</sup> Ż a r n o w s k i, dz. cyt., s. 186.

<sup>69</sup> S o ł t y s, dz. cyt., s. 6.

<sup>70</sup> Tamże, s. 7.

<sup>71</sup> K o t u ł a, K r a k o w s k i, dz. cyt., s. 410.

ne, nierozzerwalnie związane z układem przestrzennym. Projekt „Nowego Miasta” w Chełmie był ambitnym planem stworzenia nowej jakościowo pod względem stylowym dzielnicy w obrębie miasta, która miała zmienić i zmieniła jego wygląd. „Nowe Miasto” jako nowa jakość nie rywalizuje ze starą zabudową Chełma, ponieważ usytuowanie dzielnicy nie pozwala na konfrontację. Zrealizowany projekt o cechach ładu przestrzennego, opartego na dość sztywnej osiowości, a jednocześnie z malowniczym rozplanowaniem zabudowy willowej, był faktycznie w całości tworem urbanistyki i architektury okresu międzywojennego.

Budowa i realizacja osiedla w Chełmie była drugą co do wielkości po Gdyni inwestycją okresu międzywojennego w Polsce. „Rządy Rzeczypospolitej do 1926 r. były za słabe, aby zrealizować projekt budowy gmachów Dyrekcji Kolejowej, podobnie jak i projekt budowy własnego portu w Gdyni. Dopiero w roku 1927, kiedy budowa Gdyni była już w pełni, Rząd Marszałka Józefa Piłsudskiego postanowił zająć się sprawą gmachów Dyrekcji Kolejowej Radomskiej”<sup>72</sup>. To powiatowe miasto, drugie pod względem wielkości w województwie lubelskim, uzyskało szansę na rozwój w postaci nowej dzielnicy, która miała postawić Chełm w szeregu dynamicznie rozwijających się miast polskich części wschodniej.

„Nowe Miasto” w Chełmie stanowi klasyczny przykład przełożenia realizacji koncepcji miasta-ogrodu na grunt polski oraz powiązania tej idei urbanistycznej z ideą architektury narodowej (styl dworski). W założeniu urbanistycznym „Nowego Miasta” bardzo wyraźnie widać zastosowanie eklektyzmu narodowego, zwanego stylem dworskim, ale był to znak czasu.

Wprowadzenie do całościowej koncepcji Paprockiego i Kuncewicza odrębnego stylowo projektu budynku biurowego innego architekta, H. Gaya, jest dowodem ścierania się różnych tendencji, a zarazem kompromisem między tradycją a nowoczesnością, eklektyzmem narodowym a ideą modernizmu.

Architekt powinien dążyć do integrowania już istniejących elementów środowiska z elementami nowymi, zarówno naturalnymi, jak stworzonymi przez człowieka, do podnoszenia wartości krajobrazu miejskiego przez projektowanie przestrzeni odpowiadającej ludzkiej skali<sup>73</sup>.

Projekt chełmski to z jednej strony niska i kameralna zabudowa typu dworskiego usytuowana wśród zieleni ogrodów w myśl idei miasta-ogrodu,

---

<sup>72</sup> Zapomniana i zaniedbana sprawa, s. 7.

<sup>73</sup> H. Adamczewska - Wejchert, K. Wejchert, *Małe miasta. Problemy urbanistyczne stale aktualne*, Warszawa 1986, s. 52.

wykorzystująca trzy tworzywa urbanistyczne (słońce, zieleń i przestrzeń) w połączeniu z tektoniką terenu, a z drugiej to wyraźne założenie z osią widokową z głównym gmachem administracyjnym jako dominantą całości.

Rozwój Chełma w okresie międzywojennym był niewątpliwym, o unikalnym rozmachu w historii miast polskich. Na dziewiczym terenie została zrealizowana inwestycja urbanistyczna na niespotykaną dotąd w Polsce skalę. Co prawda II wojna światowa nie pozwoliła w pełni zrealizować projektu, który przewidywał dalsze rozszerzenie „Nowego Miasta” o dzielnice sportowe, rekreacyjne i handlowe (budowle użyteczności publicznej). Znamy te plany tylko z projektów nakreślonych na mapie z 1937 r. Plac gen. Sowińskiego, plac Żwirki i Wigury, ulice ks. Stanisława Sonnego, Hetmana Zamojskiego oraz parki miejskie i stadion nigdy nie powstały. Jednak to, co zostało zrealizowane, i to w tak trudnym okresie ekonomicznym dla Polski i Chełma, daje powody do dumy i satysfakcji. Determinacja ludzi, którzy wierzyli w pomyślność całego przedsięwzięcia, opłaciła się i dziś Chełm jest bogatszy o unikatową dzielnicę, będącą niewątpliwie wizytówką rodzimej myśli architektoniczno-urbanistycznej.

W okresie dwudziestolecia międzywojennego w dużym stopniu zmienił się krajobraz miejski Chełma, a stało się to za sprawą środowiska inteligencji polskiej, której rola w rozwoju techniki i modernizacji kraju była olbrzymia i trudna do przecenienia<sup>74</sup>.

W wywiadzie udzielonym przez burmistrza Chełma Kazimierza Masztalera dla czasopisma regionalnego „Zwierciadło” w lipcu 1925 r. czytamy: „Przyszłość rozbudowy miasta leży w ścisłym związku z rozparcelowaniem majątku państwowego Starostwo, grunty którego oddzielają Chełm od stacji kolejowej, w kierunku której winna iść naturalna rozbudowa miasta [...] Magistrat dąży do tego, aby Rząd cały obszar Starostwa oddał na urządzenie miasta-ogrodu z pół morgowymi parcelami dla urzędników i kolejarzy, oraz innych mieszkańców w Chełmie”<sup>75</sup>. Ta formuła zadeklarowana w 1925 r., została zrealizowana i prawie ukończona w 1939 r.

<sup>74</sup> Ż a r n o w s k i, dz. cyt., s. 363.

<sup>75</sup> *Gospodarka miejska dziś – i plany na przyszłość*, „Zwierciadło” 1925, nr 27, s. 2.

## ARCHIWALIA

- K o z i e j o w s k i Wojciech, Studium historyczno-urbanistyczne „Dyrekcja”, mps 1988 [Archiwum Państwowej Służby Ochrony Zabytków w Lublinie, oddział w Chełmie].
- Plan budowy gmachu Dyrekcji i kolonii mieszkalnej P.K.P w Chełmie – Projekty budynków – 1926, [w:] Album M. Leszczyzny-Głębowskiego, Muzeum Kolejnictwa w Warszawie.
- Plan rozbudowy miasta Chełma, na terenach folwarku „starostwo Obłonie”, na które zamierzone jest przeniesienie Dyrekcji Kol. Radomskiej, Chełm, marzec 1927 r., WAPLok, sygn. 783 (autorzy A. Kuncewicz, A. Paprocki).

## BIBLIOGRAFIA

- A d a m c z e w s k a - W e j c h e r t Hanna, W e j c h e r t Kazimierz, *Małe miasta. Problemy urbanistyczne stale aktualne*, Warszawa 1986.
- Budowa dyrekcji Kolei Państwowych i kolonii mieszkalnej w Chełmie* [broszura – druk reklamowy], Warszawa 1926.
- Gospodarka miejska dziś – i plany na przyszłość*, „Zwierciadło” 1925, nr 27, s. 2.
- K r a k o w s k i Piotr, *Z zagadnień architektury XIX w. Historyzm i eklektyzm*, [w:] *Sztuka 2 połowy XIX wieku. Materiały Sesji Stowarzyszenia Historyków Sztuki. Łódź, listopad 1971*, Warszawa 1973, s. 23-36.
- L e p i a r c z y k Józef, *Z problematyki kompozycji urbanistycznej 2 poł. XIX w. (Paryż i Wiedeń)*, [w:] *Sztuka 2 połowy XIX wieku. Materiały Sesji Stowarzyszenia Historyków Sztuki. Łódź, listopad 1971*, Warszawa 1973, s. 37-49.
- M r o z e k Józef Andrzej, „*Historyzm narodowy*” lat dwudziestych jako wyraz myśli romantycznej, [w:] *Sztuka XIX w. w Polsce. Naród – miasto. Materiały Sesji Stowarzyszenia Historyków Sztuki. Poznań, grudzień 1977*, Warszawa 1979, s. 145-164.
- P o m i a n k i e w i c z Marzena, *Nowe Miasto Chełm „Dyrekcja”, „Pro Patria”* 1993, nr 11, s. 14-15.
- S o ł t y s Maria, *Miasta Ogrody na szlaku kolejki WKD*, [w:] *Materiały naukowe na Europejskie dni dziedzictwa*, [broszura] Podkowa Leśna 2003.
- Ś l i w a Katarzyna, *Dworce w stylu dworkowym*, „Spotkania z Zabytkami” 2001, nr 6, s. 33.
- W i s ł o c k a Izabela, *Awangardowa architektura polska 1918-1939*, Warszawa 1968.
- W o j a s i e w i c z Wiesław, *Niestychana historia walki o Dyrekcję*, „Kamena” 1992, nr 3-4, s. 55.
- Zapomniana i zaniedbana sprawa*, oprac. Komitet Obywatelski zainicjowany przez Radę Miejską w Chełmie, Chełm – styczeń – 1936.
- Ż a r n o w s k i Janusz, *Polska 1918-1939. Praca Technika Społeczeństwo*, Warszawa 1999.



## SPIS ILUSTRACJI

1. Dom typu I, dwurodzinny (niezrealizowany)
2. Dom typu II, dwurodzinny, elewacja frontowa
3. Dom typu III, dwurodzinny, elewacja frontowa
4. Dom typu IV, wielorodzinny, elewacja frontowa
5. Dom typu V, wielorodzinny, elewacja frontowa
6. Dom typu VI, wielorodzinny, elewacja frontowa
7. Dom typu VII, wielorodzinny, elewacja frontowa
8. Dom typu VIII, wielorodzinny, elewacja frontowa
9. Dom typu IX, wielorodzinny, elewacja frontowa
10. Dom prezesa, niezrealizowany, elewacja frontowa
11. Projekt głównego gmachu administracji inż. Henryka Gaya
12. Plan budowy gmachu Dyrekcji i osiedla mieszkaniowego PKP w Chełmie w 1926 r.
13. Makieta dzielnicy „Dyrekcja” w Chełmie
14. Szkic rozbudowy miasta Chełma, architekci: Adam Kuncewicz i Adam Paprocki
15. Budowa osiedla mieszkaniowego, widok na budynki typu II i III, na pierwszym planie budynki IV i V przy alei Piłsudskiego – 1929 r. Zdjęcie z albumu M. Leszczyny-Głybowski
16. Budowa osiedla mieszkaniowego, widok na budynki typu VII i II – 1930 r. Zdjęcie z albumu M. Leszczyny-Głybowski
17. Budowa obiektów Dyrekcji w Chełmie, ul. Stephensona-Limanowskiego – 1932 r. Zdjęcie z albumu M. Leszczyny-Głybowski
18. Budowa obiektów Dyrekcji, plac składowy – 1932 r. Zdjęcie z albumu M. Leszczyny-Głybowski
19. Kierownik budowy M. Leszczyna-Głybowski w otoczeniu współpracowników – 1932 r. Zdjęcie z albumu tegoż
20. Budowa gmachu Dyrekcji i budynków na osi alei J. Piłsudskiego, widok z Góry Kredowej – 1929 r. Zdjęcie z albumu M. Leszczyny-Głybowski
21. Fronton głównego gmachu administracji projektu inż. H. Gaya. Fot. autorka
22. Zachodnia ściana gmachu Dyrekcji (plan litery H). Fot. autorka
23. Osiedle „Dyrekcja” w Chełmie, dom typu II (pierwotnie dwurodzinny). Fot. autorka
24. Osiedle „Dyrekcja” w Chełmie, dom typu III (pierwotnie dwurodzinny). Fot. autorka
25. Osiedle „Dyrekcja” w Chełmie, dom typu IV, wielorodzinny. Fot. autorka
26. Osiedle „Dyrekcja” w Chełmie, dom typu V, wielorodzinny. Fot. autorka
27. Osiedle „Dyrekcja” w Chełmie, dom typu VI, wielorodzinny. Fot. autorka
28. Osiedle „Dyrekcja” w Chełmie, dom typu VII, wielorodzinny. Fot. autorka
29. Osiedle „Dyrekcja” w Chełmie, dom typu VIII, wielorodzinny. Fot. autorka
30. Osiedle „Dyrekcja” w Chełmie, dom typu IX, wielorodzinny. Fot. autorka
31. „Dyrekcja”, Chełm, ul. Bydgoska. Fot. autorka
32. „Dyrekcja”, Chełm, ul. Katedralna. Fot. autorka
33. „Dyrekcja”, Chełm, budynki stylu dworkowego w otoczeniu przydomowych ogrodów. Fot. autorka

THE SPATIAL DEVELOPMENT OF CHEŁM IN THE INTER-WAR PERIOD  
– THE HISTORY OF THE ESTABLISHMENT OF “NEW TOWN”

S u m m a r y

After the First World War Chełm was an abandoned and destroyed town. It had gone through similar vicissitudes as many towns and small towns of the former Russian partition. In the inter-war period Chełm was the seat of local administration and a housing estate with a new urban structure was built there, the facts that considerably affected the economic development of the town in the inter-war period. In the years of 1928-1939 a big investment was carried out in Chełm, the urban plan called “New Town”. This paper discusses the history and construction of the railway housing estate in Chełm, the largest investment of the inter-war period in eastern Poland. Today it has been written in the register of monuments as an interest architectonic urban planning. The backdrop has been outlined mainly on the basis of press articles. They show how local communities from Chełm and its authorities was committed during the construction. The historical part of the paper shows the rank and grand scale of the new initiative. The conception and plan of urban planning are presented on the basis of the design of the “Head Office” of 1926 whose authors were the architects Adam Kuncewicz and Adam Paprocki. The blueprint of the construction is a starting point for the analysis and evaluation of architectonic and urban planning values. The paper includes also the third architect Henryk Gay who designed the main building for administration.

The text of the paper outlines the character of urban planning and describes particular types of buildings, draws the attributes of national style, and in particular marks the presuppositions of manor style. It is an attempt to explain the idea of the town-garden in Polish urban planning and to transplant it onto eastern territories. The urban and architectonic design that was carried out in Chełm is an interesting example of the national style (manor style) in its approach to towns-gardens.

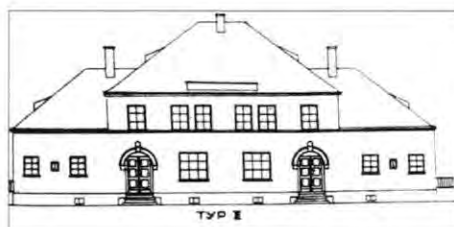
*Translated by Jan Kłos*

**Słowa kluczowe:** Chełm, dzielnica „Nowe Miasto”, architektura i urbanistyka, XX-lecie międzywojenne.

**Key words:** Chełm, “New Town” housing estate, architecture and urban planning, twenty years in the inter-war period.



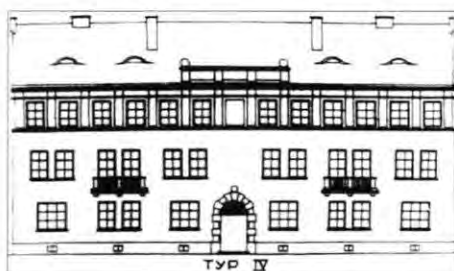
1. Dom typu I, dwurodzinny  
(niezrealizowany)



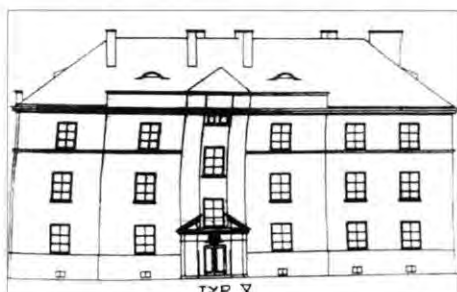
2. Dom typu II, dwurodzinny,  
elewacja frontowa



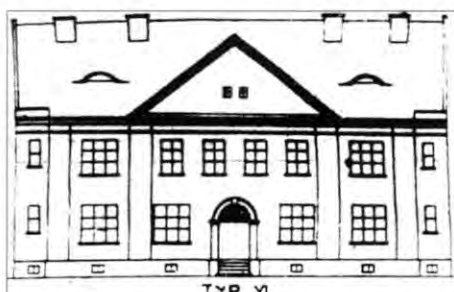
3. Dom typu III, dwurodzinny,  
elewacja frontowa



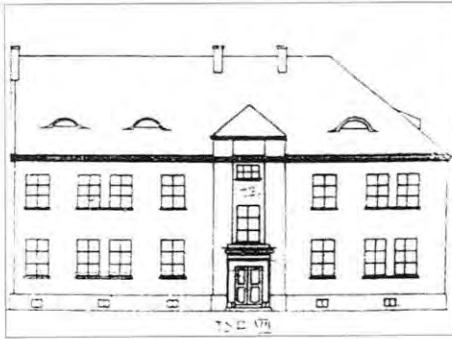
4. Dom typu IV, wielorodzinny,  
elewacja frontowa



5. Dom typu V, wielorodzinny,  
elewacja frontowa



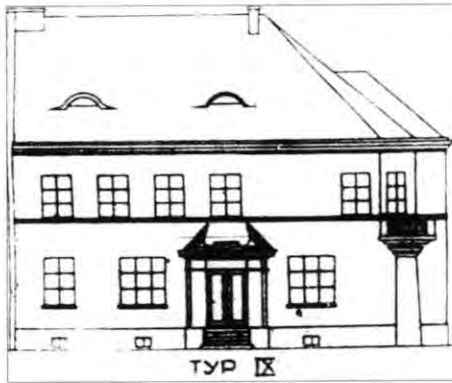
6. Dom typu VI, wielorodzinny,  
elewacja frontowa



7. Dom typu VII, wielorodzinny,  
elewacja frontowa



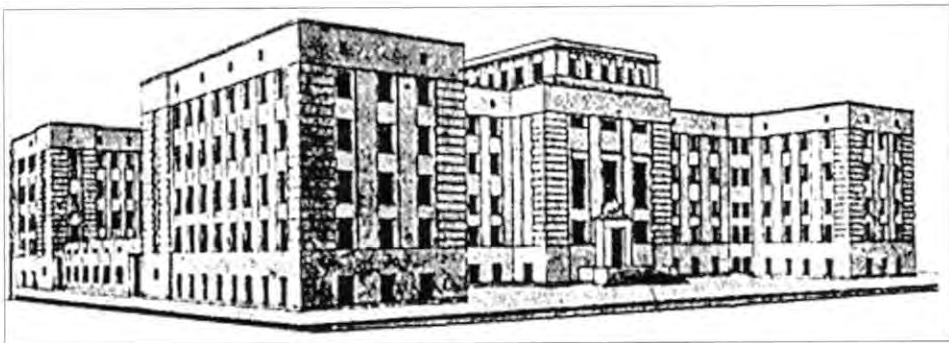
8. Dom typu VIII, wielorodzinny,  
elewacja frontowa



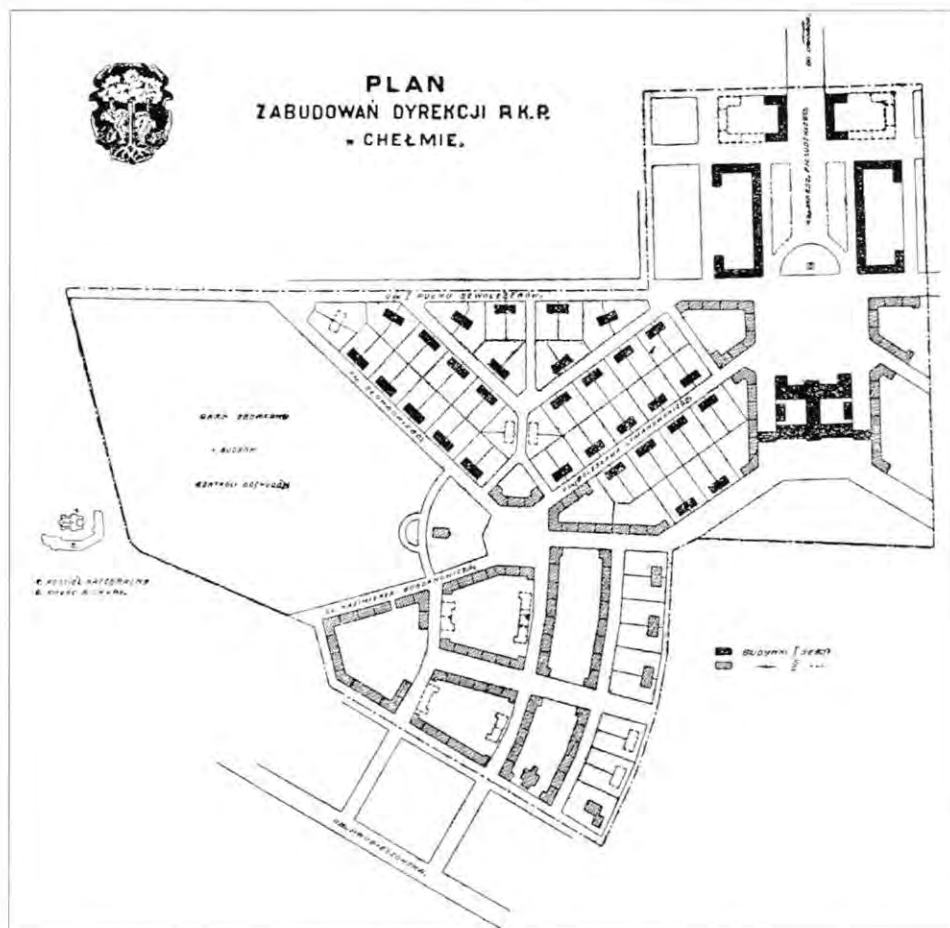
9. Dom typu IX, wielorodzinny,  
elewacja frontowa



10. Dom prezesa, niezrealizowany,  
elewacja frontowa



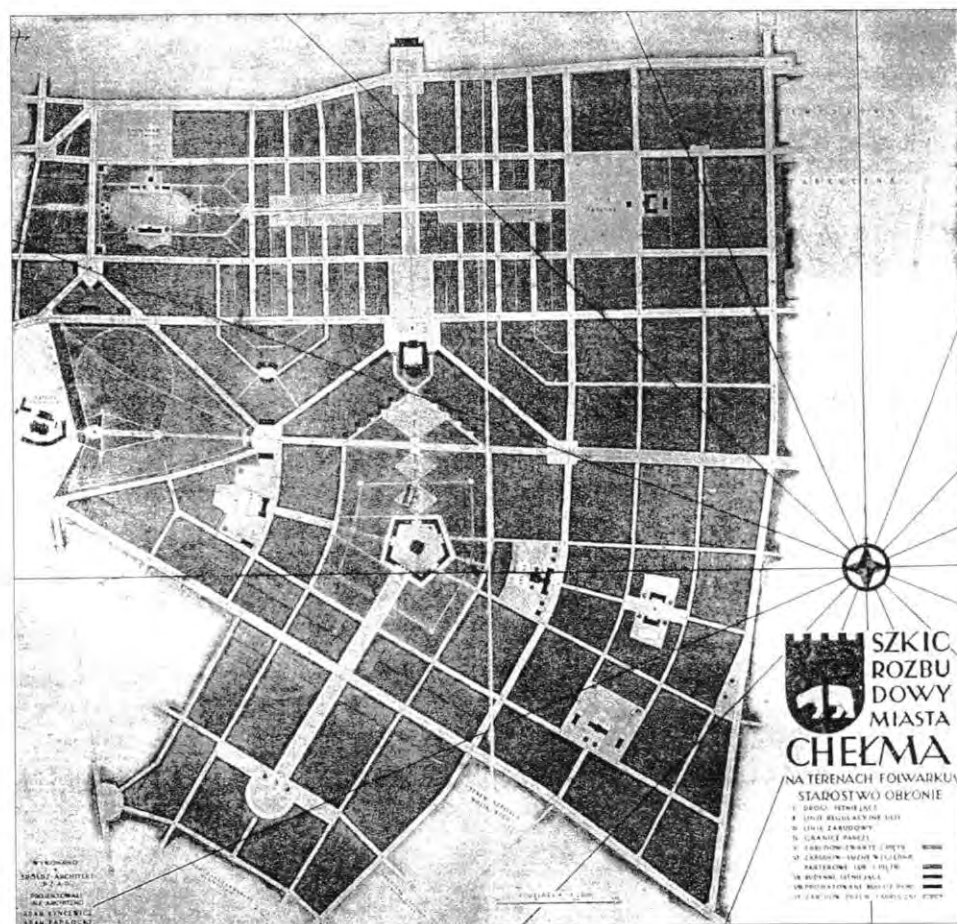
11. Projekt głównego gmachu administracji inż. Henryka Gaya



12. Plan budowy gmachu Dyrekcji i osiedla mieszkaniowego PKP w Chełmie z 1926 r.



13. Makieta dzielnicy „Dyrekcja” w Chełmie



14. Szkic rozbudowy miasta Chełma, architekci: Adam Kuncewicz i Adam Paprocki



15. Budowa osiedla mieszkaniowego, widok na budynki typu II i III, na pierwszym planie budynek typu IV i V przy alei J. Piłsudskiego – 1929 r.



16. Budowa osiedla mieszkaniowego, widok na budynki typu VII i II – 1930 r.



17. Budowa obiektów Dyrekcji w Chełmie, ul. Stephensona – Limanowskiego – 1932 r.



18. Budowa obiektów Dyrekcji, plac składowy – 1932 r.





19. Kierownik budowy M. Leszczyzna-Glybowski w otoczeniu współpracowników



20. Budowa gmachu Dyrekcji i budynków na osi alei J. Piłsudskiego, widok z Góry Kredowej – 1929 r.



21. Fronton głównego gmachu administracji projektu inż. H. Gaya



22. Zachodnia ściana gmachu Dyrekcji (plan litery H)



23. „Dyrekcja”, Chełm, dom typu II (pierwotnie dwurodzinny)



24. „Dyrekcja”, Chełm, dom typu III (pierwotnie dwurodzinny)



25. „Dyrekcja”, Chełm, dom typu IV, wielorodzinny



26. „Dyrekcja”, Chełm, dom typu V, wielorodzinny



27. „Dyrekcja”, Chełm, dom typu VI, wielorodziny



28. „Dyrekcja”, Chełm, dom typu VII, wielorodziny



29. „Dyrekcja”, Chełm, domu typy VIII, wielorodzinny



30. „Dyrekcja”, Chełm, domu typy IX, wielorodzinny



31. „Dyrekcja”, Chełm, ul. Bydgoska



32. „Dyrekcja”, Chełm, ul. Katedralna



33. „Dyrekcja”, Chełm, budynki stylu dworkowego w otoczeniu przydomowych ogrodów