

SPIS TREŚCI

PRZEDMOWA	6
I. ISTOTA I DZIEJE HALI PERONOWEJ	9
II. HALA A UKŁAD PRZESTRZENNY DWORCA	77
III. EWOLUCJA TECHNOLOGICZNA	159
IV. KONSTRUKCJE KROKWIOWE I POCHODNE	211
V. TRÓJKĄTNE KRATOWNICE DREWNIANE I DREWNIANO-ŻELAZNE	229
VI. „DŹWIGAR ANGIELSKI” I POCHODNE	243
VII. „DŹWIGAR POLONCEAU” I POCHODNE	261
VIII. ŁUKI NA PODPORACH	293
IX. ŁUKI NA POZIOMIE PERONÓW	343
X. „ŁUK TUDORA”	389
XI. DŹWIGARY Z ŁUKIEM WPISANYM	403
XII. DŹWIGARY PŁASKIE	429
XIII. HALE ŻELBETOWE	463

Tom 2

XIV. NOWE FORMY KONSTRUKCJI HAL	
XV. DUŻE DACHY „MAŁYCH KOLEI”	
XVI. BUDOWNICTWO CZY ARCHITEKTURA?	
XVII. POSŁOWIE	
BIBLIOGRAFIA I ŹRÓDŁA	
INDEKS DWORCÓW	
INDEKS INNYCH OBIEKTÓW	
INDEKS OSÓB I FIRM	
ENGLISH SUMMARY	

PRZEDMOWA

Liczba publikacji na temat architektury dworców kolejowych jest znaczna, ale większość z nich dotyczy przede wszystkim budynków dworcowych. W niniejszej pracy zajmujemy się natomiast halami peronowymi, w przekonaniu, że wpłynęły one na ukształtowanie się architektury dworcowej równie mocno, jeśli nie bardziej. W globalnej perspektywie nie można mówić o historii architektury dworców bez hal peronowych, chociaż istnieją bardzo wybitne przykłady dworców, które ich nigdy nie miały. Mamy ambicję nie tylko określić typowe formy hal, ale też wskazać na rozwiązania nietypowe. Można te typy odnieść nie tylko do rozwoju inżynierii i technologii budowlanej, ale także do panujących w różnych krajach przekonań estetycznych, jak też zwyczaju, który wykształcił się u inwestorów i budowniczych. Warto przyjrzeć się geograficznemu rozmieszczeniu hal i „całościowych zadaszń” peronów. Korzystając z bardzo licznych źródeł, autorowi udało się ustalić fakt ich występowania – często w miejscach tak odwiedzanych, jak dworzec w Wenecji – mimo że dostępna literatura całkowicie je pomija. W pracy dokonuje się też próby tych budowli, bazując na formach i kształtach konstrukcji.

Liczba obiektów, o których jest mowa w tekście jest znaczna (około 1400), często też są to obiekty mało znane albo obiekty o skomplikowanej genezie. Mamy nadzieję, że ich katalog, zawarty na załączonej płycie CD, pozwoli je nieco przybliżyć. Katalog zawiera też informacje o autorstwie dworców i hal, szczegółową bibliografię. Płyta CD zaopatrzona jest też w rozszerzony indeks osób i firm, odnoszący się do katalogu. Zawiera też wiele ilustracji w formie numerycznej, w tym wszystkie ujęte w książce. Poza tym zamieszczono na niej zestaw map poszczególnych regionów świata, z zaznaczeniem lokalizacji hal i „całościowych zadaszń” peronów, których istnienie udało się ustalić w toku wieloletnich studiów tematu. Na pewno nie jest to lista kompletna, choć – jak można mieć nadzieję – wystarczająco pełna.

Wobec istnienia różnych nazw tych samych dworców, przyjęto że w książce wystąpią one w formie używanej w czasie budowy hali peronowej. Niekiedy trzeba było dokonać wyboru nazwy z sposób arbitralny.

Odwołanie do ilustracji oznaczono symbolem □; symbol □ k oznacza ilustrację w katalogu cyfrowym.

W tym miejscu należy zwrócić się z podziękowaniami dla wielu Osób i Instytucji, które, często bezinteresownie, zechciały oddać do dyspozycji ogromny materiał ikonograficzny, czyniąc to albo bezpośrednio, albo za pośrednictwem witryn internetowych. Szczególne podziękowania autor kieruje do panów Gordona Biddle’a, Leonarda Boselli, Andreasa Dreyera, Billa Fawcetta, pani Heleny Freino, jak też panów Árpáda Jancsó, Ernsta Kersa,

Jürgena Schifflera i Davida Vigara. Wielkie podziękowania należą się też bibliotekom, w których autor spotkał się ze szczególną uczynnością – jako to: Institution of Civil Engineers w Londynie, Technische Universität w Berlinie, Bibliotece Uniwersytetu Warszawskiego, centrum dokumentacji kolei belgijskich SNCB/NMBS w Brukseli i francuskich SNCF w Paryżu, Zempléni Múzeum w Szerencs. Autor czuje się też zobowiązany wobec wielu innych szacownych bibliotek i instytucji, które udostępniają dla przedsięwzięć niekomercyjnych podstawową literaturę w internecie. Bez tego przydatnego narzędzia dostęp do wielu publikacji byłby bardzo utrudniony, jeśli nie całkiem niemożliwy. Zebranie materiału ilustracyjnego w takim wymiarze, jak to się udało zrobić, nie mogłoby nastąpić bez dobrej woli licznych autorów fotografii i skanów zamieszczonych na powszechnie dostępnych witrynach internetowych, jak przede wszystkim Wikimedia Commons. Znakomita większość ilustracji pochodzi ze źródeł dobrze udokumentowanych, niewielka ich część jednak znalazła się w zbiorach autora w sposób dzisiaj nie do ustalenia. Ponieważ chodzi tu o materiały powstałe przed więcej niż półwieczem, autor zdecydował się z nich skorzystać.

Wielkie podziękowania należą się też Recenzentom, pani prof. Marii Kamińskiej i panu prof. Ernestowi Niemczykowi za wnikliwą korektę i wiele cennych uwag, które pozwoliły uniknąć przykrych błędów. Autor wiele zawdzięcza ponadto konsultacjom, których zechciał udzielić mu pan dr Jerzy Goczek. Szczególnie oddane opracowaniu redakcyjnemu i technicznemu okazały się pani red. Małgorzata Horowska, a przede wszystkim pani red. Agata Niewiadomska, której autor zawdzięcza bardzo pracochłonny i pełen dobrze pojętej inwencji skład tekstu i ilustracji. Pan Janusz Kucharski zechce przyjąć podziękowania za opracowanie graficzne i digitalizację katalogu, a pan Andrzej Janiak – za konsultacje techniczne. Szczególna wdzięczność należy się też Władzom Wydziału Budownictwa, Architektury i Inżynierii Środowiska, które zechciały sfinansować druk. Bez życzliwości tych, jak i wielu innych Osób, powstanie tej publikacji nie byłoby możliwe. Tym niemniej winę za wszelkie błędy, niedopatrzenia i złe interpretacje ponosi tylko autor.



I-1. Dworzec Glasgow Central – hala z 1879 r. widoczna od wejścia
fot. autora, 2011

I. ISTOTA I DZIEJE HALI PERONOWEJ

1. Terminologia
2. Występowanie
3. Skala
4. Przyczyny budowy
5. Użytkowanie hali
6. Krytyka i zmierzch formuły hali peronowej
7. Wczesne adaptacje hal
8. Nadbudowy peronów
9. Trwanie i renesans

1. Terminologia

Zadaszenie torów i peronów na dworcach jest prawie tak samo stare jak same dworce. Prawie – ponieważ nic nie wiadomo, by miała je któraś z wczesnych kolei konnych. Raczej na pewno nie miała go też „Stockton & Darlington Railway” na swojej pierwszej linii, gdzie zapoczątkowano użycie parowozów w regularnym ruchu pasażerskim (1825). Dopiero budowniczowie „Liverpool & Manchester Railway” zdecydowali się zbudować duży dach na jednej ze stacji końcowych – w Liverpoolu (1830, □ I-2). Niemal jednocześnie zaczęto używać tradycyjnej formy wozowni jako dworca kolejowego w Stanach Zjednoczonych. Wiadomo jednak, że wiele (jeśli nie większość) dworców obydwało się w ogóle bez żadnego zadaszenia. Od samego zarania kolei „dworce kryte”, które można też nazwać „dworcami halowymi”, współistniały z „dworcami otwartymi” – i tak zostało do dzisiaj. Zadaszenie peronów i torów rozwinęło się na wszystkie rodzaje kolei, od sieci krajowych, przez szybkie koleje miejskie, po węzły tramwajowe.

Nie można jasno rozgraniczyć „hal peronowych” od „całościowych zadaszeń” peronów i torów. Czasem zadaszenia są oparte na murach oporowych (jeśli perony znajdują się w wykopie), a czasem zadaszenie sprowadza się do przekrycia dużego otworu pozostawionego w płycie rozpostartej nad peronami podziemnymi (□ I-3).

Niekiedy pociąg wjeżdżał bezpośrednio pod dach budynku dworca. Przestrzeń torów mogła więc być ujęta dachem wspólnym z częścią biurowo-recepcyjną dworca, przy czym ta ostatnia bywała zredukowana do takiego minimum, że cały dworzec był w istocie tylko halą



I-2. Dworzec Liverpool Crown Street – prawdopodobnie pierwsza hala peronowa na świecie

ILN, Sept. 8, 1866

obudowaną murem, ścianą osłonową albo pozostawioną jako szkieletowa budowla. Co więcej, hala nie musiała być całkiem oddzielnym budynkiem, skoro jej dach mógł być oparty równie dobrze na murach budynku dworca, jak i na własnych podporach.

Chociaż przedmiotem rozważań będą zadaszenia, które przekrywają zarazem perony i tory, to nie sposób pominąć tych licznych obiektów, w których tory pozostawiono bez przekrycia, aby uwolnić dym parowozowy, z oszczędności albo dla zapewnienia światła dziennego, czy lepszej wentylacji. Pas nieprzekryty może być przy tym bardzo szeroki albo stanowić wąską szczelinę – niekiedy ma on różną szerokość w tej samej budowli (□ I-4, 5, 6). Będą nas zatem interesować obiekty z konstrukcją przekrycia obejmującą tory, ale niekoniecznie w całości zadaszoną. Trudno jednak uznać ciągłość elementu konstrukcyjnego za warunek wystarczający, by mówić o „całościowym zadaszeniu”, są bowiem przypadki wprowadzenia samych belek rozporowych między górne części murów oporowych. Przynajmniej w jednym przypadku stanowią one częściowo konstrukcję stropu (□ I-7). Z drugiej strony, z „całościowym zadaszeniem” można mieć do czynienia także w przypadku konstrukcji wspornikowej, wysuniętej wyraźnie ponad przyległy do peronu tor (□ I-8). Ale przecież, jeśli doda się wysokie ściany boczne na zewnątrz torów, to architektoniczny charakter zadaszenia nie musi być zasadniczo odmienny od „prawidłowej” hali

(I-9). Na niektórych późniejszych stacjach metra wiedeńskiego uczyniono wręcz z tej formuły architektoniczny „język” prawidłowej hali peronowej (□ I-10).

Istnieje też wiele nadbudowanych struktur, które na górze wykorzystuje się na różne sposoby, np. parkingi. To oczywiście też „hale peronowe”, ale pozostaną one poza zakresem naszego bezpośredniego zainteresowania. Obejmuje ono bowiem budowle z jedynym praktycznym przeznaczeniem przekrywania torów i peronów, a nie dostarczania powierzchni użytkowej powyżej – jak to się dzieje szczególnie w przypadku licznych stacji podziemnych kolei miejskich oraz dworców nadbudowanych. Interesować nas będą jednak te stacje podziemne, w których znaczne powierzchnie płyty przekrywającej zostały usunięte, aby światło dzienne mogło wpadać poprzez przezroczyste zadaszenie umieszczone na poziomie terenu albo ponad nim. Są jednak przypadki konstrukcji, które powstały dla nadbudowy, ale wciąż na nią oczekują; jest też przypadek (Villejean-Université w Rennes), kiedy halę przekryto przezroczystym stropem, który stanowi część placu. Podziemna stacja funikularu¹ Neuchâtel-Université ma



I-3. Monachium, stacja metra Sankt-Quirin-Platz.
Częściowe zadaszenie stacji podziemnej
fot. autora, 2010, CC



I-4. Dworzec Shin-Ōsaka w Osace. Wiaty połączone
w jedną sztywną konstrukcję. Hala czy wiaty?
fot. autora, 2005,



I-5. Dworzec Utsunomiya, perony „Tōhoku Shinkansen”.
Wiaty rzadko połączone ze sobą. Hala czy wiaty?
fot. autora, 2005, CC



I-6. Dworzec Yokosuka-Chūō
fot. autora, 2005, CC

¹ Tzn. stacja kolei linowo-terenowej.

I. ISTOTA I DZIEJE HALI PERONOWEJ



I-7. Stacja Green Lane w Birkenhead. Konstrukcja nad torami służy jako rozpory u szczytu murów oporowych oraz, częściowo, dla nadbudowy

fol. autora, 2011



I-8. Stacja College Park – University of Maryland. Dach dwuwspornikowy o głębokim wysięgu nad tory

fol.: Ben Schumin, 2005, CC, WikiComm



I-9. Wiedeń, stacja metra Kagran – wiata ciągła z zewnętrznymi ścianami osłonowymi

fol. autora, 2006, CC



I-10. Wiedeń, stacja metra Rennbahnweg – hala peronowa o podobnych formach

fol. autora, 2006, CC



I-11. Dworzec Acqui Terme. Zadaszenie nad nieistniejącym przejściem przez tory, wyjątkowo ozdobne

fol.: Andrea Libertino, 2010, CC, WikiComm

taki szklany strop tylko nad torem, a światło sączy się na perony przez szklane ściany. Pokazują one, że granice pojęcia „całościowego zadaszienia” nie mogą być jednoznacznie określone.

Istniało też bardzo wiele dworców, na których przekryto tylko jednopoziomowe przejścia przez tory. Oczywiście trudno tu mówić o jakimkolwiek „dworcu halowym”. Tym niemniej inżynierowie musieli poradzić sobie z konstrukcją pozostawiającą wystarczająco duże światło dla pociągów i korzystającej z nich publiczności (□ I-11).

W pewnym sensie „całościowe zadaszienie” jest może bardziej precyzyjnym terminem niż „hala peronowa”. Lepiej oddaje ono temat tej pracy. Ten drugi termin jest jednak pojęciem mocniej zakorzenionym w polskim słownictwie architektury kolei, ma silną funkcjonalną konotację, więc – choć byłoby precyzyjniej mówić o „całościowych zadaszeniach” – praktyczniej jest pozostać przy „halach”.

Można uznać za paradoks, że w wielu językach nie istnieje równie precyzyjne pojęcie jak polskie „hala peronowa” – i to również tam, gdzie budowle te były szczególnie powszechne. We Francji określa się je na wiele sposobów, z których większość może odnosić się do każdego dużego przekrycia – np. „charpente métallique” (metalowa konstrukcja szkieletowa, dosł. więźba), „grande marquise” (wielkie zadaszienie), „verrière” (dach przeszklony), „grande halle” (wielka hala), „grandeneuf” (wielkanawa), „halle couverte” (hala przekryta), czy „halle métallique” (hala metalowa). We Włoszech to „tettoia” albo „grande tettoia” (zadaszenie, duże zadaszienie) – co też jest określeniem ogólnym. Spotyka się też precyzyjniejsze „tettoia viaggiatori” (zadaszenie dla podróżnych); ma ono też odpowiednik francuski „halle à voyageurs” (hala dla podróżnych). W hiszpańskim używa się „gran nave” (wielka nawa), „marquesina” (zadaszenie), „gran cubierta” (wielki dach). Również w Japonii nie ma, jak się zdaje, precyzyjnego terminu. Używa się określenia プラットホーム上屋 (purattohōmu uwaya), co znaczy „zadaszenie peronów” albo 旅客上屋 (ryokyaku uwaya) – „zadaszenie dla podróżnych” i obejmuje każdą formę dachu peronowego.

Szereg archaizmów odnoszących się do obsługi podróżnych istnieje w niemieckim: „Personenhalle” (dosł. hala dla osób), „Einsteighalle” (hala do wsiadania). Mamy też grupę określeń typu „hala recepcyjna” – jak niemiecki archaizm „Empfangshalle”, czy używane do dzisiaj w węgierskim „vonatfogadó csarnok” (hala przyjmowania pociągów). Po francusku mamy też „hall des voyageurs” (hol dla podróżnych), ale jest to raczej archaizmem i może się teoretycznie odnosić do przestrzeni samego budynku recepcyjnego. Podobną wadę ma określenie „hala dworcowa”, a mimo to jest stosowane w odniesieniu do zadasznień peronów w duńskim – „Banegårdshal”, a czasem też w niemieckim – „Bahnhofshalle”.

Bardziej precyzyjne wydają się określenia w rodzaju „hala kolejowa”: mamy niemiecki archaizm „Bahnhalle”, ale także używane współcześnie szwedzkie „banhall” czy niderlandzkie „spoorhal” (dosł. hala torowa). Spotyka się też czasem włoskie „tettoia dei treni” (zadaszenie dla pociągów) albo „copertura del piazzale treni” (przekrycie przestrzeni dla pociągów). Po norwesku podobnie: „toghallen” (hala pociągów). Amerykańskim archaizmem jest „train house” (dosł. dom dla pociągów), a także „car-shed” (hala dla wagonów). W Australii

spotkać można określenie „carriage shade” (osłona dla wagonów). Najpopularniejsze z tych wszystkich określeń, angielskie „train shed” (wiata dla pociągów), pisane czasem „trainshed”, jest w Brytanii jednoznacznie kojarzone z halą peronową. Nie pojawiło się ono od razu – zwykle jeszcze w połowie XIX w. w literaturze pisało się o „passenger shed” (hala pasażerska) albo po prostu o „station-roof” (dach dworcowy). W Ameryce Północnej do końca XIX w. stosowano określenie „train house” albo rzadziej „car house”. Ponadto później termin „train sheds” – w liczbie mnogiej – może oznaczać peronowe wiaty ciągłe, podobnie jak to czasem bywało w przypadku niemieckiego „Bahnsteighalle”. „Bahnsteighalle” jest jednak w przeważającej liczbie przypadków stosowane precyzyjnie, tak jak południowoniemieckie „Perronhalle”, używane obecnie raczej tylko w Szwajcarii. Spotyka się też niderlandzkie „perronhal”. Odpowiada im czeskie określenie „nástupištní hala” albo „nástupištní dvorana”; przy czym słowo „nástupištní” może równie dobrze znaczyć „peronowa”, co „do wsiadania”. Jest to o tyle znaczące, że perony jako podwyższone chodniki nie wszędzie były budowane od początku kolejnictwa, w przeciwieństwie do hal nad torami – co w pewnym sensie tłumaczy istnienie wymienionych poprzednio terminów.

Istnieje też określenie angielskie „overall roof” i niderlandzkie „overkapping”, co można tłumaczyć jako „całościowe zadaszenie”. Podobnie jak rosyjskie „дебаркадер” określenia te użyte w odniesieniu do dworca kolejowego też wydają się odnosić dokładnie do zadaszeń obejmujących perony i przyległe tory.

Reasumując, wiemy z pewnością, że wiele form przekryć dworcowych jest halą peronową albo „całościowym zadaszeniem”, ale nie bardzo potrafimy określić granic tych terminów i ich wewnętrznego podziału. Część przekryć, które funkcjonują jak stropy, pozostawiamy w zasadzie poza kręgiem zainteresowania, choć wnętrza, w których pomieszczone są perony, noszą również nazwę „hala peronowa”. Ale jak zakwalifikować strop nad podziemnymi peronami, po którym się nie chodzi, bo urządzono na niej duży trawnik, ale w którym wycięto otwory na daszki doświetlające? Powstał on kiedyś na dworcu Saint-Germain-en-Laye (1847), a współcześnie – na stacji metra Stockel/Stokkel w Brukseli (1976).

Hale i „całościowe zadaszenia” są jedną z czterech form osłon stosowanych na peronach. Pozostałe to wydłużone wiaty dostawione do ściany budynku głównego, wolno stojące ciągłe wiaty tworzące zadaszenie na peronie, zwykle wyspowym, oraz małe wiaty „punktowe”. Dwie pierwsze formy zadaszeń wydają się najwcześniejsze.

Drugi element klasycznego dworca to sam budynek – w języku polskim często określany mianem „dworca” (zapewne wskutek braku hali, a nawet zadaszeń peronów, wypełniał on w całości treść tego pojęcia), czasem „budynek dworcowy”, a w fachowo mianem „budynek obsługi podróżnych”. W Ameryce Północnej często określano go terminem „head house”, jeśli był położony przed szczytem hali dworca końcowego. Jeśli tak nie było, to budynek zwano po prostu „depot building” („depot” to pierwotna amerykańska nazwa dworca kolejowego) albo później „station building”. Natomiast Brytyjczycy określali go także

„station office building”, zresztą „station offices” mogły być częścią większego budynku wykorzystywanego na biura zarządu kolei albo hotel. Akademicką dyskusją byłoby rozstrzygnięcie, czy te ostatnie stanowią budynek dworcowy. Na pewno, przy stosunkowo ograniczonym programie obsługi podróżnych, był on w większości wypadków czymś innym od francuskiego „bâtiment des voyageurs”, a zwłaszcza niemieckich „Empfangsgebäude” lub – w Austrii – „Aufnahmegebäude”, które kojarzą się z terminem „budynek recepcyjny”, czyli taki, w którym przyjmuje się pasażerów.

Czytelnik może być zdziwiony, że zakresem zainteresowania niniejszej pracy są nie tylko dworce kolei „sieci krajowej” – czyli tej, która, niezależnie od formy własności, opłatała się całą obszar rozwiniętych krajów i podlegała ujednoczonym przepisom eksploatacyjnym. Do niej stosuje się też użyte niekiedy w tej pracy nieformalne określenie „wielka kolej”. Wiele uwagi poświęcono również różnym formom kolei miejskich, poczynając od linii SKM („szybkich kolei miejskich”) – a więc mających linie w korytarzach oddzielonych od ruchu ulicznego. Są to różne formy metra i kolei aglomeracyjnych, czasem stanowiące element „sieci krajowej” albo tego co z niej pozostało po kasacjach. W zakres zainteresowania wchodzi też linie kolei linowo-terenowych, dla których praktycznie jest używać romańskiego terminu „funikular”, a także koleje ogumione, jak też różne postaci kolei jednoszynowych. W tym ostatnim przypadku z określeniem formy zadaszania kolei podwieszonych może być spory problem, ponieważ zdarza się, że sama konstrukcja szyny tworzyć może jego część, przynajmniej w sensie formalno-użytkowym. Marginesowo w załączonym atlasie dokonano też próby ujęcia hal peronowych kolejek miniaturowych (pomniejszonej skali, ale zdolnych przewozić ludzi), z których większość, choć nie wszystkie, ma wyłącznie funkcję rozrywkową. Wreszcie, nie sposób jest pominąć budowli na przystankach tramwajowych, nieraz o wybitnej formie architektonicznej. Doprawdy, z różnych powodów bardzo trudno jest określić granice pojęcia „kolej” – można odnieść wrażenie, że w literaturze zagranicznej te różne formy transportu „sztywnotorowego” nie stanowią od „wielkiej kolei” świata całkowicie odrębnego. Przyjęto jednak arbitralnie, że nie są przedmiotem tej pracy zarówno zadaszania stacji napowietrznych kolei linowych, jak i „autobusów torowych”, które tworzą razem całkiem pokaźną grupę obiektów.

2. Występowanie

Im bardziej na zachód Europy, tym bardziej hale peronowe są popularne. A kiedyś było ich jeszcze znacznie więcej. Na Wyspach Brytyjskich było ich kilkaset, zbudowanych na każdej niemal stacji końcowej i w wielu węzłach. Nawet małe miasta mogły ich mieć po kilka, jeśli kilka konkurujących towarzystw miało w nich dworce. Można orientacyjnie przyjąć, że



I-12. Dworzec Granada w Nikaragui. Minihala o dużych ambicjach

fol.: Keystone View Co., ok. 1902, PD, LoC Pr&Ph



I-13. Dworzec Lahore. „Twierdza kolejowa” z halą w obrębie budynku

fol.: William H. Jackson, 1895, PD, LoC Pr&Ph

hale miało jakieś 7-8% wszystkich stacji i przystanków kolei brytyjskich. Niektóre zarządy były bardziej skłonne je budować (np. „Great Western Railway” i „North Eastern Railway”), inne mniej. We Francji hala była już rzadsza: poza wielkimi dworcami w stolicy i większych miastach, niewielka hala zdarzała się w mniejszych węzłach na Prowincji, zwłaszcza na południu kraju. Podobnie było we Włoszech, w krajach iberyjskich, jak i w Belgii. W Niemczech i w Holandii hale wznosiły się na wielu stacjach węzłowych w większych miastach, przy czym hale niemieckie były w większości stosunkowo późne, zwłaszcza te wielkie i monumentalne. W Szwajcarii było sporo niewielkich hal drewnianych na węzłach najstarszych linii kolejowych, pozostały zaś do dzisiaj głównie późniejsze hale metalowe w największych miastach. Podobnie w Austro-Węgrzech, małe hale drewniane z początkowych dni kolejnictwa zniknęły (wcześniej w Austrii niż na Węgrzech), i, poza kilkoma większymi przekryciami żelaznymi w stolicach, hal z zasady nie budowano. W dawnej Rosji znanych jest tylko kilka hal z dworców Petersburga (i okolicznych miast rezydencjonalnych), Moskwy oraz jeden z Rygi. Zastanawiające, że żadnej nie zbudowano w Warszawie, ani w Kijowie. W Szwecji natomiast hale były bardzo popularne na etapie budowy sieci kolejowej, ale potem stopniowo je rozbierano.

Poza Europą liczne hale można było spotkać w USA i Kanadzie. Hala peronowa, często w postaci zintegrowanej pod jednym dachem z pomieszczeniami recepcyjnymi i biurowymi (tzw. „train barn”), była często stosowanym typem dworca. Halowe dworce spotykało się przede wszystkim na północnym wschodzie, zwłaszcza w Nowej Anglii, gdzie budowano je na wszystkich niemal stacjach końcowych. Były też, mniej liczne, na południowym wschodzie. Natomiast na zachodzie USA były już wielką rzadkością – kilka zbudowano właściwie tylko w Kalifornii. Po kilka dworców halowych różnych generacji istniało zwykle w starych centrach miejskich, i to często obok siebie – przede wszystkim w Bostonie, aglomeracji nowojorskiej, Filadelfii, Baltimore, Pittsburgu i Chicago. Dworce halowe były więc charakterystyczne dla regionów, które rozwinęły się najwcześniej.

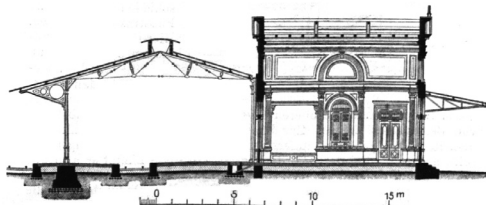
W Ameryce Łacińskiej wielkim skupiskiem stosunkowo małych hal, budowanych we wszystkich znaczących miastach, był brazylijski stan São Paulo. Nigdzie indziej koleje nie budowały hal tak chętnie, nawet jeśli miały duże sieci połączeń. Wydaje się też, że każde wielkie miasto brazylijskie miało ambicję mieć dworzec kolejowy z halą, na wzór krajów rozwiniętych, chociaż mógł on tylko być końcówką jednej czy dwóch linii penetrujących zaplecze. Szczególną budowlą była trójnawowa hala dworca Belém Central (1897?, 1907?), powstałego w okresie „gorączki kauczukowej” u wrót do Amazonii. Kalkulacje, że dworzec stanie się centrum większej sieci spełzły na niczym; stanowił on tylko zakończenie jednej 200-kilometrowej linii kolejowej. Rozbudowana sieć kolei argentyńskich miała hal zadziwiająco mało, tym bardziej, że były one budowane w większości przez kapitał brytyjski. Jednak wszystkie duże miasta, ze stolicą na czele, miały dworce halowe, niekiedy nawet po kilka, i to czasem budowane wedle najlepszych wzorców francuskich czy hiszpańskich. Hala peronowa była również ulubionym motywem w Chile, stosowanym aż do międzywojnia. Hale zdarzały się też na liniach kolejowych w Ameryce Środkowej, w tym do dzisiaj zachowana mała hala na byłym dworcu Granada w Nikaragui (1888, □ I-12) albo całkiem duża na Quetzaltenango Central (1930) na feralnej gwatemalskiej kolei elektrycznej, której dane było funkcjonować zaledwie trzy lata. W Meksyku natomiast hal raczej nie było, z wyjątkiem kompleksu dworców w samej stolicy.

W Azji hale peronowe spotykamy przede wszystkim na Jawie, gdzie holenderskie towarzystwa kolejowe traktowały je jako nieodzowny element ważniejszych dworców. Były znacznie częstsze niż w brytyjskich Indiach, choć nie dorównywały wielkością halom wznoszonym na dworcach głównych miast subkontynentu, przede wszystkim Bombaju i Madrasu. Bodaj tylko „East Indian Railway” budowała je z zasady na wszystkich dworcach węzłowych, ale raczej nie w pierwszej fazie rozwoju. Dopiero ostatnio fala hal peronowych pojawia się w Indiach na budowanych sieciach szybkich kolei miejskich różnych postaci. W Japonii hal peronowych początkowo prawie nie było; zaczyna się ich używać dopiero w okresie międzywojennym, najpierw na dworcach końcowych podmiejskich kolei prywatnych. Kolej państwowa używała ich niechętnie, na dużym dworcu hala pojawia się prawdopodobnie tylko raz (Ueno w Tokio), a i tak w formie niskiej, kojarzącej się z wiatami, ale za to przekrywającej znaczną powierzchnię. Dopiero począwszy od lat sześćdziesiątych XX w. stacje SKM w japońskich aglomeracjach masowo dostają zadaszenia w postaci mniej lub bardziej typowych hal peronowych, zaś od lat osiemdziesiątych wyposaża się w nie również większość dworców na liniach wysokich prędkości i poddawane modernizacji stacje węzłowe sieci wąskotorowej. Są one jednak dość skromne; w postaci niskiej hali z odkrytymi dźwigarami nad torami, wykorzystywanymi dla stabilizacji konstrukcji i podwieszenia przewodów trakcyjnych. W Korei hale peronowe są budowane od niedawna przede wszystkim



I-14. Dworzec Kuala Lumpur. Żelazna konstrukcja hali ukryta pod orientalnym kostiumem

fot.: jimmyharris, 2004, CC, Flickr



I-15. Dworzec Solo Djebres – typowa mała hala kolei jawajskich

ZBI, 1909; TUB



I-16. Berno. Zadaszenie przystanków Bahnhofplatz

fot. autora, 2010

w aglomeracji Seulu. Chiny, które miały przed wojną jeden, a może dwa dworce z halą, wprowadzają tę formę zadaszenia dopiero w XXI w., ale na skalę niemającą nigdzie precedensu – zarówno pod względem liczby, jak też wielkości i skali. Buduje się je na sieciach SKM, na nowo powstających liniach wysokich prędkości (często nawet na najmniejszych stacjach) oraz na starych dworcach położonych w centrach miast, gruntownie modernizowanych i rozbudowywanych. Poza tym hale peronowe budowano okazjonalnie w stolicach państw bardziej niezależnych, biorąc przykład z Europy, a raczej może importując całą technologię kolejową łącznie ze zwyczajem architektonicznym – jak w przypadku Hua Lamphong w Bangkoku (1916) czy dworca Tehrān (1939?). Niekiedy powstawały oryginalne połączenia najnowszych trendów obowiązujących w metropolii z lokalnymi formami architektonicznymi – Kuala Lumpur (1910, □ I-14).

W Australii również hala peronowa nie była szczególnie częsta, chociaż pojawiła się już w początkach budowy kolei. Jest tam kilka do dzisiaj zachowanych interesujących wczesnych obiektów, przede wszystkim w stanie Wiktoria i kilka nowszych, bardzo skromnych, w Queensland. W Nowej Zelandii natomiast, jak się zdaje, hal wcale nie było, jedna, „prawidłowej” formy, pojawiła się dopiero niedawno. Ani w Indiach, ani w Południowej Afryce, ani w Oceanii brytyjskie kolonialne koleje na pewno nie traktowały „całościowych zadaszeń” jako obowiązującego kanonu.

Hale peronowe budowano nie tylko na dworcach kolei sieci krajowej, ale również na stacjach kolei miejskich – tak na liniach nadziemnych (w Berlinie, Paryżu, Hamburgu), jak i podziemnych. Na londyńskiej „Inner Circle” większość stacji płytko położonych, w murach oporowych, miała charakterystyczne dachy kulebkowe ze szkła i żelaza. Od lat siedemdziesiątych „całościowe zadaszenia” zaczynają masowo pojawiać się na stacjach nowo budowanych sieci metra – oprócz wspomnianej już Japonii i Korei, także w USA, Brazylii, Chile, Chinach i na Tajwanie. Wiele dużych dachów wprowadzono jako przekrycia ważnych przystanków tramwajowych. Niektóre z nich mają dodatkowo pełnić rolę wyróżników architektonicznych węzłowych miejsc miejskiej przestrzeni, np. Homme de Fer w Sztrasburgu (1994) albo Bahnhofplatz w Bernie (2008, □ I-16).

Tab. I-1. Hale peronowe i całościowe zadaszenia. Przybliżona ocena liczbowa

region	liczba stacji z zadaszeniami kiedykolwiek w przeszłości	z tego istnieje obecnie		liczba stacji z zadaszeniami przed 1945 r.	z tego istnieje obecnie	
		liczba	%		liczba ^d	%
Chiny i Tajwan ^c	620	620	100	2	1	50
USA i Kanada	615	295	47	290	25	9
Wyspy Brytyjskie	540	120	22	530	110	21
Japonia ^c	500	495	99	30	10	33
Niemcy ^a	285	160	56	195	70	35
Francja ^b i Algieria	235	115	49	215	85	40
Subkontynent indyjski	220	215	97	35	25	71
Brazylia	185	165	89	60	40	66
Korea	175	175	100	0	0	0
Malezja i Singapur	160	160	100	1	1	100?
Włochy ^a	125	50	40	80	4	5
Meksyk	125	120	96	6	0	0
Holand. Indie Wsch. (Indonezja)	115	85	74	110	90	81
Kraje iberyjskie	105	95	90	50	30	60
Niderlandy	100	75	75	40	15	38
Austro-Węgry ^a	85	35	41	55	5	9
Argentyna i Chile	80	60	75	50	25	50
Skandynawia	60	25	42	45	5	11
Australia	60	45	75	30	10	33
Szwajcaria	40	10	25	35	10	28
reszta świata	350	335	96	50	30	60
RAZEM	4790	3455	-	1910	580	-

Obliczenia autora. Nie obejmują stacji funikularów.

^a w granicach z 1900 r., obejmuje też obiekty powstałe na tym obszarze w państwach sukcesyjnych; ^b w obecnych granicach;

^c w większości przypadków zadaszenie niepełne; ^d uznane za zachowane nawet jeśli powstał nowy dach po 1945 r.

Hale peronowe były też nieraz budowane z myślą o komforcie monarchów i innych osób wysoko postawionych. Małą halę wystawiono w porcie Gosport w obrębie Royal Clarence Yard (1845), by ułatwić królowej Wiktorii przesiadanie na jacht w jej podróży na Wyspę Wight. Dworzec Alnwick został zbudowany szczególnie okazale (1887), a jego hala przekryta łukowym dachem, nie bez związku z księciem Northumberland, którego rodzowa siedziba wznosi się nieopodal. Szczególnie chętnie honorowano halami cesarza Wilhelma II. Specjalnie dla niego zbudowano halę Potsdam Wildpark, obsługującą Nowy Pałac w Sanssouci (1909, □ I-19), oraz na dworcu Posen (ok. 1910), niedługo po tym, jak Poznań stał się jedną z jego oficjalnych siedzib. Małą halą przekryto również dworzec Bad Ems, położony w kurorcie, który był ulubionym miejscem wypoczynku cesarza. Pod Petersburgiem zbudowano dla Mikołaja II osobny tor w celu połączenia z główną podmiejską rezydencją – linię zakończono małym, ale bardzo dekoracyjnym dworcem w narodowym stylu, wyposażonym w jednotorową halę (Carskoje Sjeło, II, 1911). Na ogólnodostępnych dworcach Den Haag Hollandsche Spoor (1888, □ I-18) i Bad Homburg v. d. Höhe (1907, □ I-17) w Hesji, by ułatwić korzystanie z pawilonu monarszego, zdecydowano się zbudować specjalny peron i specjalnie poszerzyć halę. Co interesujące, cesarz Franciszek Józef I nigdzie nie dostał do dyspozycji hali peronowej, nawet przy specjalnie zbudowanym pawilonie na stacji Hietzing (1899) wiedeńskiej „Stadtbahn”.

Szczególną grupę tworzyły halowe dworce położone nad akwenami albo na końcu niskich pomostów wybiegających daleko od lądu, które służyły jako stacje przesiadkowe na promy. Najdoskonalsze kompleksy tego rodzaju budowano w USA, niekiedy halom nad peronami towarzyszyły zadaszone baseny dla promów – pasażerowie całą drogę przesiadania się pokonywali w obrębie budynku. W pobliżu wschodniego krańca Zatoki San Francisco funkcjonowały trzy takie dworce, z największym Oakland SP Mole (1882, □ I-22, 24). Na pięć dworców położonych nad rzeką Hudson naprzeciwko Manhattanu, cztery miało hale, wymieniane w kolejnych przebudowach – zachował się jeden czynny: Hoboken. Wiele dworców halowych zbudowano w portach Wielkiej Brytanii i Irlandii – jeden z nich, Holyhead (1880), ma halę nadal używaną zgodnie z pierwotnym przeznaczeniem. Największy z tych dworców, Dover Western Docks (1914), zamknięty po otwarciu Eurotunelu, nie znajduje wciąż odpowiedniego wykorzystania. Położone na pustkowiach hale promowych stacji parowych kolejek dojazdowych operujących w delcie Renu i Mozy mogły być kuriozalnie małe – np. Numansdorp Veerhaven (1898?), Ooltgensplaat veersteiger (1909?).

Były też małe hale budowane na stacjach szczególnych. Należała do nich zamknięta dla szerszej publiczności budowla w kompleksie Zetland Hotel w Saltburn (1863) w północnej Anglii, zbudowanym przez towarzystwo kolejowe jako ośrodek lotniskowy. Była ona położona zaledwie 150 m od ogólnodostępnego dworca, też halowego. Specjalna kolej szpitalna, dowożąca towary i pasażerów od stacji kolejowej, miała małą halę na



I-17. Dworzec Bad Homburg v. d. Höhe (1907) – widok frontu. Po prawej „pawilon księżycy” z osobną nawą hali peronowej
Schmitt, *Empfangsgebäude...*, 1911



I-18. Dworzec Den Haag Hollandsche Spoor.
Po lewej w głębi peron królewski przekryty osobną nawą hali
fot. autora, 2004



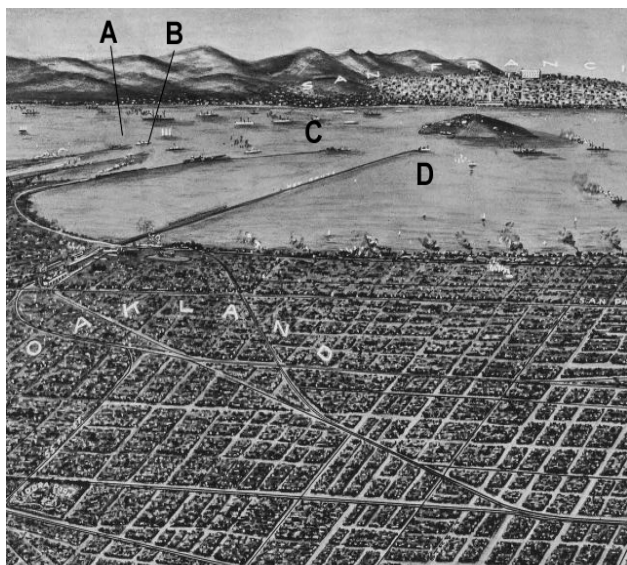
I-19. Poczdam, dawny dworzec cesarski Wildpark
fot. autora, 2011



I-20. Innsbruck. Dach stacji Hungerburg funikularu Hungerburgbahn
fot. autora, 2010



I-21. Stacja Düsseldorf Arena/Messe Nord.
Hala peronowa jako element zespołu wystawowego z salą wielofunkcyjną
fot.: Michzel Dtiesch, 2008, CC, WikiComm



I-22. Oakland, Kalifornia.
Grupa dworców na końcach długich pomostów w wodach Zatoki San Francisco. Od lewej: A – Alameda Mole, B – Western Pacific Mole – C. Southern Pacific Mole, D – Key Route Pier

Plan panoramiczny Berkeley (fragm.), Charles Green, 1909?, PD, LoC Pr&Ph

końcówce Whittingham Hospital (1889). Specjalna kolej cmentarna łącząca Sydney z cmentarzem Rockwood miała aż dwie hale, o znakomitej kościelnej, neogotyckiej architekturze – obie się w zasadzie zachowały (Mortuary Station i Cemetery Station No. 1, 1867). Bardzo liczne są hale budowane na liniach funikularów, i to często o bardzo atrakcyjnej, drewnianej architekturze dachu. Ostatnio nawet zadaszenia takich stacji na „Hungerburgbahn” w Innsbrucku stały się jedną z „ikon” współczesnej architektury (□ I-20). Inne koleje górskie, w tym zębate, często obywają się bez hal peronowych nawet na stacjach górnych. Można więc uważać masywną halę stacji Pilatus Kulm (1888) za sporą rzadkość.

Nowym potrzebom odpowiadają dworce budowane na lotniskach i w kompleksach wystawowych (□ I-21, □ I-23). Fakt, że znaczna część z nich, jeśli nie większość, ma jakieś formy „całościowego zadaszenia” pokazuje, że cały czas jest ono traktowane jako coś lepszego od skromniejszych wiat.



I-23. Moreira koło Porto, stacja Aeroporto.
Zadaszenie peronowe w porcie lotniczym
fot. autora, 2010