

CHEŁM – „NOWE MIASTO”, MODERNISTYCZNE ZAŁOŻENIE URBANISTYCZNE

Elżbieta Przesmycka, Elżbieta Pytlarz

Politechnika Wrocławska, Politechnika Lubelska
Technical University of Wrocław, Technical University of Lublin

Streszczenie. W okresie międzywojennym rząd Polski podjął decyzję o przeniesieniu Dyrekcji Polskich Kolei Państwowych z Radomia do Chełma, a władze miasta zleciły wykonanie koncepcji zagospodarowania. Projekt „Nowego Miasta” został opracowany przez Adama Kuncewicza i Adama Paprockiego dla obszaru o powierzchni 430 ha. Realizację projektu rozpoczęto od budowy kolonii urzędniczej, tzw. Dyrekcji, przeznaczonej dla pracowników kolei, którzy mieli się tu przenieść z Radomia. Brak funduszy oraz zmiana decyzji rządu o lokalizacji Dyrekcji Kolei na terenie Chełma wydłużyły znacznie realizację projektu. Dopiero w 1938 r. powstało nowoczesne osiedle o bardzo czytelnej kompozycji urbanistycznej z zabudową mieszkaniową w stylu „eklektycznego modernizmu” z wątkami narodowymi. Realizowany od 1926 r. plan zabudowy Nowego Chełma został połowicznie zrealizowany zaś po wojnie wyznaczył dalsze kierunki rozwoju miasta.

Słowa kluczowe: Chełm, „Nowe Miasto”, kolonia – osiedle „Dyrekcja”, modernizm

WSTĘP

Chełm ze względu na swoje położenie geograficzne i związaną z nim burzliwą historię jest interesującym obiektem badań historyków, socjologów, architektów i urbanistów. W okresie zaborów miasto pełniło rolę ważnego węzła kolejowego dla Rosjan. Pod koniec XIX w., w związku z otwarciem linii kolejowej, zrealizowany został dworzec zlokalizowany w znacznym oddaleniu od istniejącego Starego Miasta. Obiekt wybudowany dla potrzeb wojska rosyjskiego w latach 20. XX w. stał się elementem kompozycji urbanistycznej dzielnicy „Dyrekcja” – osiedla unikalnego pod względem układu urbanistycznego, skali zabudowy oraz detalu architektonicznego.

ROZWÓJ CHEŁMA NA PRZEŁOMIE XIX i XX W.

W latach 80. XIX w., po zrealizowaniu i uruchomieniu trasy kolei nadwiślańskiej, miasto stanowiło bazę stacjonarną wojsk rosyjskich. Dla potrzeb armii

Rosjanie zrealizowali w południowo-zachodniej części Chełma istniejące do dziś koszary, natomiast w części południowo-wschodniej szpital wojskowy (ryc. 1, 2).



Ryc. 1. Koszary zrealizowane przez Rosjan, obecnie koszary polskie (fot. autor)

Fig. 1. Barracks realised by Russians, presently Polish barracks (phot. Authors)



Ryc. 2. Zabudowa szpitala wojskowego, obecnie budynki opuszczone (fot. autor)

Fig. 2. Military hospital buildings, abandoned (phot. Authors)

Liczba 4800 zakwaterowanych żołnierzy stanowiła na początku XX w. 25% mieszkańców miasta [Rybak 1998]. Dla władz rosyjskich Chełm był ważnym węzłem kolejowym, a po utworzeniu w 1912 r. guberni chełmskiej ważnym



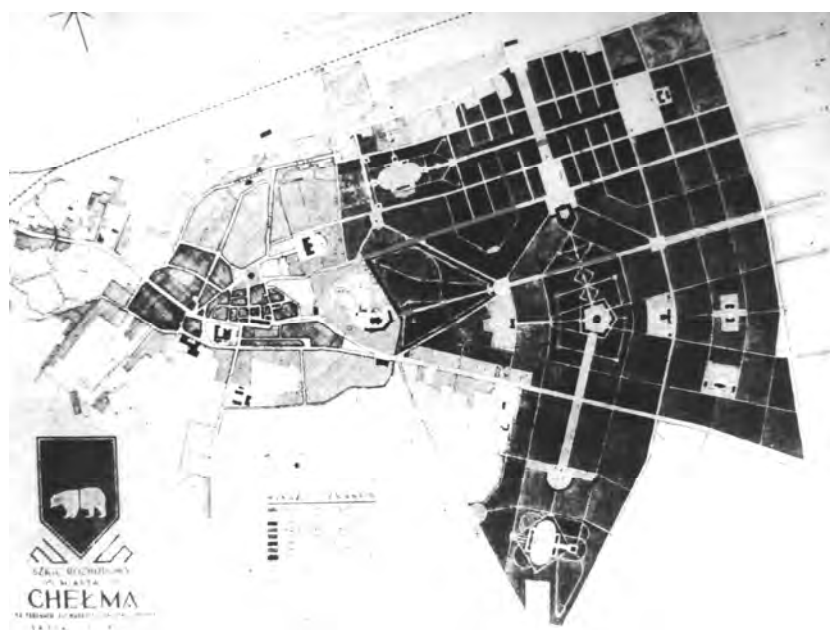
Ryc. 5. Pałac gubernatora – obecnie budynek szpitala (fot. autor)
Fig. 5. A palace of governor – presently a hospital building hospital (phot. Authors)



Ryc. 6. Gmach gubernialny – obecnie budynek szpitala (fot. autor)
Fig. 6. The government building – presently a building (phot. Authors)

PRZEOBRAŻENIA URBANISTYCZNE W LATACH MIĘDZYWOJENNYCH

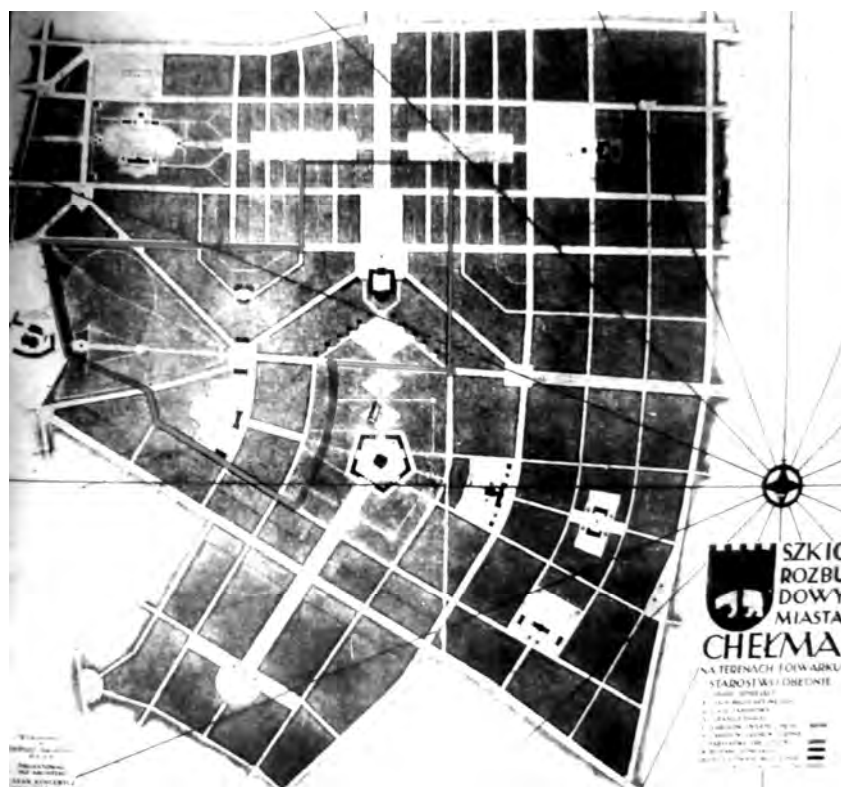
Odzyskanie niepodległości w 1918 r. oraz wydarzenia gospodarcze zapoczątkowały nowy okres w rozwoju urbanistycznym Chełma. W latach 1927–1939 dotychczasowy układ przestrzenny uległ istotnym przeobrażeniom na skutek realizacji projektu „Nowego Miasta”, opartego na programie Ministerstwa Komunikacji, mającego na celu odbudowę (reaktywację) infrastruktury Polskich Kolei Państwowych, w tym realizację mieszkań dla pracowników. Jednym z elementów programu był projekt przeniesienia Dyrekcji PKP z Radomia do Chełma. Decyzja taka miała być podjęta ze względów nie tylko logistycznych, ale również politycznych – w celu wzmocnienia miasta, jako ważnego ośrodka w sercu wyzwolonej Polski. Ulokowanie Dyrekcji Kolei w Chełmie stwarzało dużą szansę rozwoju miasta. W roku 1926 zlecono opracowanie koncepcji – szkicu rozbudowy miasta Chełm architektom: Adamowi Kuncewiczowi i Adamowi Paprockiemu działającymi wspólnie w ramach Spółdzielni Architektonicznej Zakładu Architektury Polskiej w Warszawie [Kuncewicz i Paprocki 1926]. „Nowe Miasto” planowano dla 20–25 tys. mieszkańców, co miało podwoić liczbę ludności Chełma i kilkakrotnie zwiększyć dotychczasowy obszar zabudowy.



Ryc. 7. Chełm, plan miasta 1926 r. Zbiory Muzeum Kolejnictwa w Warszawie. Źródło: opr. na podstawie Koziejowski 1998

Fig. 7. Chełm, a plan of a city from 1926. Collection of the Railway Museum in Warsaw. After: Koziejowski 1998

Dla potrzeb inwestycji osiedla kolejowego przeznaczono teren przekazany przez właścicieli ziemskich na rzecz skarbu państwa o łącznej powierzchni 50 ha [APL, sygn.739–831], położony na wschód od starego centrum. Koncepcja opracowana została na podstawie gruntownej analizy topografii terenu, sieci istniejących dróg oraz sposobu połączenia Nowego Miasta z istniejącym Starym Miastem. Szkic rozbudowy obejmował powierzchnię około 430 ha, to jest ośmiokrotnie większą powierzchnię niż samo osiedle „Dyrekcja”. Obejmował tereny w pasie od linii kolejowej na północy (ul. Kolejowa) do terenów położonych na południu w odległości około 1 km od głównej ulicy wylotowej na wschód miasta (ryc. 7).



Ryc. 8. Chełm – „Nowe Miasto” szkic rozbudowy 1926 r. Źródło: opr. na podstawie Koziejowski 1998

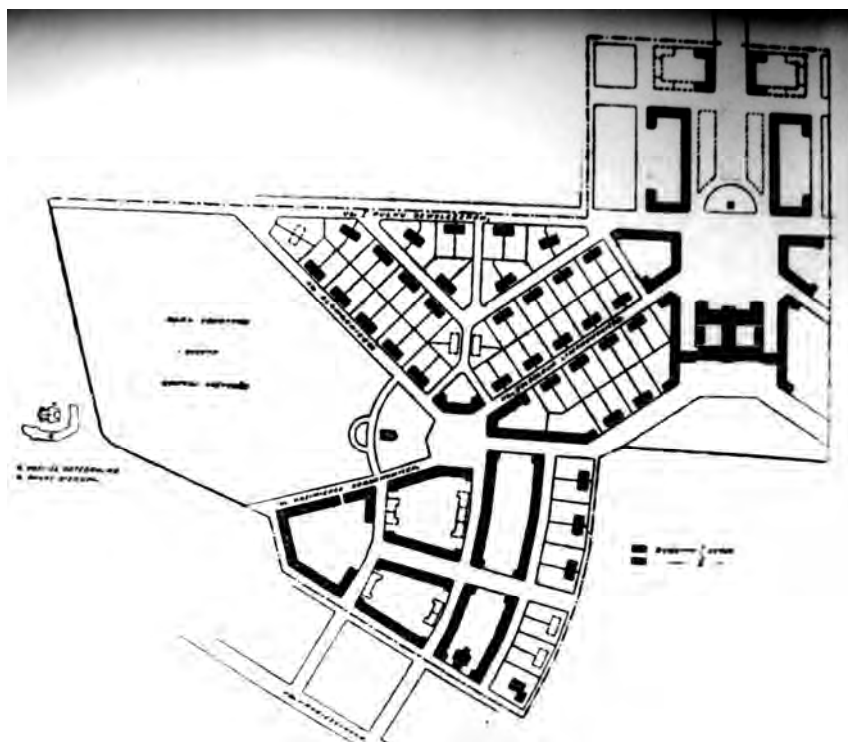
Fig. 8. Chełm – „New City” sketch of development from 1926. After: Koziejowski 1998

Projektowany układ urbanistyczny nawiązywał do modnych wówczas idei modernistycznych. Czytelna kompozycja oparta jest na trzech osiach (ryc. 8). Pierwsza oś północ – południe ukierunkowana na Wzgórze Kredowe (drugie po górze Katedralnej pod względem wysokości wzniesienie) łączy dworzec kolejowy z rozległym placem, na którym zaprojektowano siedzibę dyrekcji kolei –

tw. „gmach”. Usytuowany on został na zamknięciu alei i jednocześnie na tle Wzgórza Kredowego przeznaczonych w planie na realizację kompleksu budynków użyteczności publicznej. Drugą oś poprowadzono od Wzgórza Kredowego w kierunku południowo-zachodnim, prostopadle do ulicy Hrubieszowskiej, w formie szerokiej arterii zakończonej półkolistym placem. Trzecią oś, przebiegającą z zachodu na wschód, wyznaczono jako kierunek łączący od północy Stare Miasto z projektowanym placem przed gmachem dyrekcji oraz ulicą obsługującą tereny mieszkaniowe projektowane we wschodniej części Nowego Miasta.

Uzupełnieniem podstawowego układu komunikacyjnego jest ulica Hrubieszowska ukierunkowana na południowy wschód i obsługująca projektowaną w tej części miasta zabudowę mieszkaniową. Dodatkową sieć ulic wyznaczono w większości równoległe do głównych kierunków z wyjątkiem części osiedla „Dyrekcja”.

Projekt rozbudowy Chełma przewidywał system placów i parków dotychczas nieistniejących w strukturze miasta nawiązując tym do idei „miasta ogrodu” Ebenezera Howarda.



Ryc. 9. Plan budowy zespołu „Dyrekcja”, zbiory Muzeum Kolejnictwa w Warszawie.

Źródło: opr. na podstawie Koziejowski 1998

Fig. 9. A plan of housing estate „The Management”, Collection of the Railway Museum in Warsaw.

After” Koziejowski 1998

W części północno-zachodniej na płaskim terenie dzielnicy handlowo-mieszkaniowej, u podnóża Góry Kredowej zaprojektowano park sportowy, na zboczu wzgórza katedralnego od strony wschodniej i północno-wschodniej przewidziano park czasowo przeznaczony dla duchowieństwa, wokół obiektów przewidzianych na Wzgórzu Kredowym również zaplanowano założenie parkowe. W części wschodniej dzielnicy zrealizowana miała być hala targowa, szereg placów przeznaczono na lokalizację budynków oświaty [Koziejowski 1988].

Realizację projektu rozpoczęto jesienią 1928 r. od wznoszenia budynków mieszkalnych osiedla „Dyrekcja” (ryc. 9, 10). W związku z inwestycją miasto musiało ponieść koszty realizacji infrastruktury technicznej niezbędnej do obsługi nowej tkanki mieszkaniowej (ok. 10 km ulic, sieci wodociągowych i kanalizacyjnych, elektrowni). Dotychczas w mieście funkcjonowała tylko jedna prywatna elektrownia o małej mocy [Rybak 1998]. Miasto miało również sfinansować realizację przewidzianej w koncepcji Kuncewicza i Paprockiego – hali targowej [Koziejowski 1988]. Inwestycja miała być skończona w 1930 r. Na skutek wielu przeciwności, a przede wszystkim z powodu odstąpienia przez Ministerstwo Komunikacji od realizacji projektu przeniesienia dyrekcji kolei z Radomia do Chełma, plan budowy Nowego Miasta stał się dla władz Chełma niewykonalny.

Dopiero po uzyskaniu pomocy finansowej od państwa, z ośmioletnim opóźnieniem – w 1938 r. zakończono budowę osiedla.



Ryc. 10. Makieta dzielnicy „Dyrekcja” – widok od strony osi dworzec PKP – gmach dyrekcji, zbiory Muzeum Kolejnictwa w Warszawie. Źródło: opr. na podstawie Koziejowski 1998

Fig. 10. A model of “The Management” housing estate – view from the railway station – “The Management” building axis, Collection of the Railway Museum in Warsaw. After” Koziejowski 1998

Autorzy koncepcji „Nowego Miasta” zaprojektowali zróżnicowany sposób zabudowy osiedla „Dyrekcja” [Kuncewicz i Paprocki 1926]. Zabudowa luźna (grupowa) stanowiła podstawę projektu dzielnicy handlowo-mieszkaniowej, a zwarta miała stanowić dopełnienie zabudowy obrzeżnej alei z wewnętrznymi podwórzami – zieleńcami. W obrębie podwórek zaprojektowano tereny zielone, wykorzystywane, jako ogródki przydomowe, tereny zabaw i boiska sportowe dla dzieci.



Ryc. 11. „Dyrekcja”, dom dwurodzinny, widok od strony ulicy, (fot. autor)

Fig. 11. „The management”, double family house, view from the street side (phot. Authors)



Ryc. 12. „Dyrekcja”, dom dwurodzinny, widok od ogrodu (fot. autor)

Fig. 12. „The management”, double family house, view from the garden side (phot. Authors)

Projektanci „Dyrekcji”, tworząc architekturę poszczególnych typów zabudowy, sięgnęli do tradycji sztuki rodzimej w poszukiwaniu „stylu narodowego”. Dwurodzinne domy lokowane wzdłuż wspinających się w kierunku Góry Katedralnej ulic formą nawiązują do charakteru dworów polskich (ryc. 11, 12). Również w zabudowie pierzejowej wielorodzinnej zastosowano elementy klasycystyczne. Wysokie, dwuspadowe dachy kryte ceramiczną dachówką z silnymi akcentami w postaci lukarn lub attyk nad wejściami do poszczególnych klatek nadają architekturze swoisty, rodzimy charakter. Styl „narodowy” osiągnięty został poprzez osiowość, symetrię i interpretację klasycyzujących i historyzujących form i detali. Z niezwykłą zręcznością zaprojektowano segmenty narożne, stosując ścięcia narożników ułatwiające wgląd w prostopadłe ulice. Elementami wzbogacającymi elewację są balkony z murowanymi tralkami balustrad, zróżnicowane „oficjalne” wejścia od strony ulicy, a także gzymsy i portale (ryc. 13, 14). Skala zabudowy utrzymana jest od parterowych domów z poddaszem użytkowym, poprzez dwukondygnacyjne domy wielorodzinne z nieużytkowymi strychami w pierzejach (zabudowa zlokalizowana u podnóża Góry Katedralnej), aż do trzech kondygnacji w pierzejach alei łączącej plac dworcowy z placem przed siedzibą dyrekcji (ryc. 15).

Gmach „Dyrekcji”, zaprojektowany został przez Henryka Gaya [APL, sygn. 747]. Odbiega on wyraźnie modernistyczną formą od charakteru zabudowy mieszkaniowej. Został zaprojektowany na rzucie litery H. Obiekt ten zamyka oś alei łączącej dworzec kolejowy z miastem (ryc. 16).



Ryc. 13. „Dyrekcja górna”, pierzeja ulicy – zabudowa dwukondygnacyjna wielorodzinna (fot. autor)

Fig. 13. „The Upper Management”, two storeys multi family housing, street façade (phot. Authors)



Ryc. 14. „Dyrekcja górna”, widok wejścia do budynku (fot. autor)

Fig. 14. „The Upper Management”, view of the main entrance (phot. Authors)



Ryc. 15. „Dyrekcja dolna”, pierzeja ulicy – zabudowa trzykondygnacyjna wielorodzinna (fot. autor)

Fig. 15. „The Lower Management” – three storeys multifamily building (phot. Authors)

Nowoczesność projektowanego w 1926 r. osiedla przejawia się również w standardach mieszkań. Projekt budowy przewidywał realizację 533 mieszkań w zabudowie zwartej o średniej wielkości mieszkania $94,5 \text{ m}^2$ (najmniejsze – dwupokojowe mieszkania o pow. 70 m^2 , średnie – trzypokojowe o pow. 90 m^2 , największe – czteropokojowe o pow. 120 m^2). Ponadto w 30 domkach bliźniaczych zaprojektowano 60 mieszkań pięciopokojowych o pow. 150 m^2 , w 3 domkach bliźniaczych 6 mieszkań sześciopokojowych o pow. 175 m^2 . Łącznie

z niezrealizowanym domem prezesa zaplanowano 600 mieszkań [Budowa dyrekcji... 1929]. Pomimo wielkich trudności finansowych program osiedla kolejowego został zrealizowany prawie w całości.



Ryc. 16. „Gmach Dyrekcji” – obecnie budynek biurowy (fot. autor)

Fig. 16. “The Management Building” – presently Office building (phot. Authors)



Ryc. 17. Chełm, aktualny plan miasta – w części wschodniej widoczna dzielnica zrealizowana według projektu Kuncewicza i Paprockiego. Źródło: Wydział Architektury, Urbanistyki i Nadzoru Budowlanego UM w Chełmie

Fig. 17. Chełm, present plan of a city – In the eastern part the housing estate based on Kuncewicz and Paprocki design. After: Wydział Architektury, Urbanistyki i Nadzoru Budowlanego, City Council, Chełm

Zabrakło środków na budowę około 50 mieszkań i obiektów towarzyszących – gmachu kontroli dochodów, ambulatorium i łaźni. Po zmianie decyzji rządu o przeniesieniu dyrekcji kolei z Radomia do Chełma w 1935 r., miasto zostało pozbawione wsparcia ze strony państwa.



Ryc. 18. Chełm, fragment aktualnego planu – obszar „Nowego Miasta”. Źródło: Wydział Architektury, Urbanistyki i Nadzoru Budowlanego UM w Chełmie

Fig. 18. Chełm, a fragment of present plan – the area of „New City”. After: Wydział Architektury, Urbanistyki i Nadzoru Budowlanego, City Council, Chełm

Osiedle przetrwało okres II wojny światowej bez zniszczeń. W latach powojennych deficyt mieszkań spowodował ingerencję w istniejącą tkankę i tam, gdzie technicznie było to możliwe – podział dużych, wygodnych mieszkań na mniejsze. W wyniku tych działań dwuspadowe dachy oszpecone zostały dodatkowymi kominami. W latach 90. osiedle „Dyrekcja” objęte zostało ochroną konserwatorską, nie uzyskało natomiast z tego tytułu żadnej pomocy finansowej na rewitalizację zespołu mieszkaniowego. Świadomość Chełmian o znaczeniu „Dyrekcji” w procesie rozwoju miasta jest niewielka. Lata powojenne w kolej-

nych dekadach kształtowały przestrzeń w sposób charakterystyczny dla poszczególnych okresów.

Analizując współczesny plan Chełma, można stwierdzić, że główne osie kompozycyjne koncepcji Kuncewicza i Paprockiego, a także proponowany przez nich układ ulic uzupełniających wyznaczył kolejne kwartały zabudowy realizowane po 1945 r.

PODSUMOWANIE

1. Powstanie w Chełmie u zarania niepodległości osiedla „Dyrekcja” było przedsięwzięciem organizacyjnym i projektowo-realizacyjnym na niespotykaną dotychczas skalę. Wpisuje się ono w nurt tak spektakularnych wydarzeń, jak budowa Nowego Miasta w Gdyni czy nowych ośrodków miejsko-przemysłowych II Rzeczypospolitej (Mościce, Stalowa Wola).

2. Projekt „Nowego Miasta” opracowany w 1926 r. przez architektów: Adama Kuncewicza i Adama Paprockiego wyznaczył nowe kierunki rozwoju przestrzennego wschodniej części Chełma na kolejne dziesięciolecia.

3. Nowatorstwo projektu polegało na wprowadzeniu wyraźnego strefowania funkcji na mieszkalną, usługową, rekreacyjno-sportową z uwzględnieniem terenów zielonych oraz na wyraźnym dostosowaniu układu przestrzennego do konfiguracji terenu przy zachowaniu modernistycznych zasad funkcjonalizmu w kształtowaniu terenów osiedli mieszkaniowych.

4. Zróżnicowana po względem wielkości i form zabudowa mieszkaniowa „Dyrekcji” nawiązuje do tradycji rodzimej, „narodowej” sztuki architektonicznej przy jednoczesnym wprowadzeniu nowoczesnych rozwiązań funkcjonalnych, standardów użytkowych i cywilizacyjnych (infrastruktura).

PIŚMIENNICTWO

- Kaczura W., 1997. *Struktura przestrzenna miasta Chełma*, Chełm.
Koziejowski W., 1988. *Chełm – „Dyrekcja”, Studium historyczno-urbanistyczne*, T. I.
Kuncewicz A., Paprocki A., 1926. *Opis techniczny do szkicu rozbudowy miasta Chełma*.
Miasto Chełm – zarys historyczny, 1974. Stow. Miłośników Ziemi Chełmskiej, Warszawa, Kraków PWN.
Rybak A., 1998. *Dzieje Ziemi Chełmskiej – Kalendarium*, Wyd. Woj. Biblioteka Publiczna w Chełmie.

CHEŁM – “NEW CITY”. MODERNISTIC URBAN CONCEPTION

Abstract. Thanks to a valuable initiative of the Mayor, the government decided to transfer the Management of the Polish State Railways from Radom to Chełm. In the 1920s, after regaining the national independence, the local authorities ordered preparation of a perspective and long-term developmental plan for the empty grounds that had been donated by land owners to the State. The project “New City” was prepared by two architects – Adam Kuncewicz and Adam Paprocki – for an area of 2430 ha. The realisation of the New City project started with the housing estate for railways officials – the so called ‘Management’ – which was designed for railway management staff that were supposed to move from Radom to Chełm. Numerous obstacles, caused mainly by lack of funds and a change of the governmental decision concerning the location, significantly delayed the realisation of the first stage of the project. Nevertheless, the project was almost completed in 1938. The 1926 urban developmental plan for New Chełm established the directions for the town’s further development for several decades. Although some of its elements have never been implemented and other parts.

Key words: Chełm, „New City”, housing estate „The Management”, modernism