

Prace konserwatorskie na dworcu kolejowym w Gdyni¹

Anna Kriegseisen

Budowa powstałego w latach 1955-58 dworca głównego w Gdyni była bardzo trudnym zadaniem zarówno projektowym jak i wykonawczym. Był stawiany na miejscu i z wykorzystaniem fragmentów dawnego budynku pochodzącego z lat 20. XX wieku w warunkach nieprzerwanej pracy kolei². Budynek z 1926 roku³, który zastąpił poprzedni, jeszcze wcześniejszy kompleks dworcowy⁴, został zniszczony na skutek działań wojennych. Nowy dworzec miał być nowoczesnym i reprezentacyjnym gmachem, witającym podróżnych w nowoczesnym, europejskim, tętniącym życiem mieście portowym.

Projekt został wykonany przez Wacława Tomaszewskiego, architekta o ugruntowanej w okresie przedwojennym pozycji, autora takich budynków jak Dom Bawelny i gmach Akademii Morskiej w Gdyni. Monumentalna architektura rozległego budynku, z zestawionych ze sobą różnej wysokości prostopadłościennych brył wyrosła z tradycji modernizmu gdyńskiego i ma jego wyraźne cechy, przetworzone w duchu panującego socrealizmu. Język klasycyzmu zastosowany w podziałach zarówno elewacji i wnętrza oraz detalu architektonicznym zestawiony z akcentami o art-décowskich konotacjach i modernistycznym traktowaniem brył nadaje budynkowi oryginalny charakter. Równie interesująco prezentuje się wnę-

trze budynku, w którym zestawiono klasycystyczne, surowe i uporządkowane formy z detalem art-déco i kolorowymi elementami wystroju w postaci malarstwa i dekoracji mozaikowych.

Budynek jest obiektem złożonym i bardzo interesującym. Można go analizować jako oryginalny przykład architektury lat 50., jest inspirujący dla badaczy zajmujących się designem, ważny dla historii malarstwa monumentalnego okresu powojennego oraz dla historii technik i technologii malarstwa.

Nowy dworzec usytuowano dokładnie w miejscu przedwojennego, dodatkowo planując oddzielny budynek dworca podmiejskiego, obsługującego elektryczną kolej podmiejską. Budowę całego zespołu rozpoczęto w roku 1950. Jako pierwsze udostępnione zostały: część centralna dworca oraz jego prawe skrzydło. W lewym skrzydle zaplanowano przejście główne na perony, poprzez zbudowany na potrzeby dworca przedwojennego tunel dworcowy i przejście do kolei elektrycznej. Ponadto umieszczono tu zaplecze dla podróżnych w postaci obszernej restauracji, poczekalni, przechowalni bagażu oraz szeregu kas biletowych. Prace nad tą częścią zostały uroczystie zakończone 22 lipca 1955 r.⁵ Niezwykle bogaty wystrój wnętrza sali restauracyjnej był gotowy jednak w 1957 r. W 1959 r. oddano część podmiejską, w której zaplanowano obok poczekalni, świetlicę dla młodzieży na parterze oraz kawiarnię i salę kinową na piętrze. Kino jednak nie powstało, a Przedsiębiorstwo Restauracji Dworcowych „Orbis” zaadaptowało pomieszczenia i taras na potrzeby bardzo eleganckiej kawiarni o wysokiej kategorii. W miejsce restauracji w 1960 r. utworzono Klub Techniki i Racjonalizacji węzła kolejowego Gdynia.

Z pierwotnego założenia we wnętrzu zachowało się bardzo wiele elementów, choć, zwłaszcza w ostatnich latach, ulegało ono degradacji. Najciekawsze jest wnętrze parteru budynku głównego,

1. Artykuł powstał na bazie prowadzonych przez autorkę prac konserwatorskich we wnętrzu dworca.

2. Bara Zdzisław Konrad, *Wspomnienie o Profesorze Wacławie Tomaszewskim (1884-1969)*, „Pismo PG”, nr 3/2007, s. 20-23.

3. Złożona bryła projektu Romualda Millera nawiązywała do dworu alkierzowego (odwołanie do historyzmu narodowego było warunkiem uczestnictwa w konkursie). Murowany budynek miał rozległą kondygnację podziemną, wykorzystywaną jako pomieszczenia techniczne, a później przystosowaną do funkcji schronu. Budynek szybko okazał się za mały na potrzeby prężnie rozwijającej się stacji. W 1938 roku został rozbudowany, między innymi przedłużono tunel podziemny prowadzący na perony. Dworzec został zniszczony w czasie działań wojennych. W 1946 został prowizorycznie odbudowany, jednak okazał się zbyt mały na ówczesne potrzeby.

4. Pierwszy budynek dworcowy powstał w 1879 r. Parterowy budynek był niewielki, wzniesiony w konstrukcji drewnianej. W 1894 zmodernizowano stację, budując przystanek osobowy. W 1905 do drewnianego budynku poczekalni dobudowano murowany budynek stacyjny, z pomieszczeniami służbowymi i nastawnią. W 1907 powstała murowana poczekalnia. (Zdzisław Bara, op. cit., gdynianowaglowna.pl).

5. www.gdynianowaglowna.pl strona poświęcona projektowi „Przebudowa kompleksu dworcowego „Gdynia Główna”.



1. Wnętrze sali restauracyjnej przed pracami, odkrywki sondażowe (fot. A. Kriegseisen)

z bogato dekorowaną salą restauracyjną i holami: głównym i kasowym. Zaprojektowane niezwykle starannie, z dopracowaniem każdego szczegółu, przy zastosowaniu stosunkowo tanich i łatwo dostępnych materiałów.

Podobnie jak inne obiekty tego okresu, w kontekście ochrony konserwatorskiej gdyński dworzec budził i budzi nadal wiele kontrowersji i dyskusji społecznych, jednak, w sierpniu 2008 roku został wpisany do rejestru zabytków województwa pomorskiego i podlega ochronie. Od 2010 roku zespół dworca gdyńskiego był poddawany pracom remontowym, modernizacyjnym i konserwatorskim. Prace zakończono w czerwcu 2012 roku⁶.

Dyspozycja wnętrza budynku głównego, mimo licznych przekształceń i przypadkowych nawarstwień, pozostała czytelna. Dwie, sytuowane równolegle do elewacji frontowej, strefy: holu głównego, z kasami biletowymi i poczekalnią, oraz holu bocznego z salą restauracyjną i dawną przechowalnią bagażu rozdzielone są parą poprzecznie sytuowanych ciągów przejściowych.

Posadzki w tych przestrzeniach pokryto mozaiką z krajowych wapieni: czarnego Dębника, beżowej Morawicy i czerwono-brązowych Bolechowic. Ściany i sufity mają rytmiczne podziały zbudowane ze sztukatorskich boni i płycin, oraz kasetonów. Dolne partie ścian holu kasowego i kas wyłożono płycinową boazerią, częściowo z czarnego Dębника, częściowo z lakierowanego na czarno drewna (sklejka i fornir). Grzejniki oprawiono w drewniane obudowy w kształcie kominków. Otwory „kominków” pozamykano szcze-

linowymi obudowami. Wystroju dopełnia stolarka drzwiowa (masywne, płycinowe, przeszklone skrzydła w holu głównym i przejściu do SKM) oraz drewniane portale z kolumnkami. Tę surowość monumentalnych form łagodzą detale o czysto art-décowskich formach; geometryczne dekoracje sztukatorskie w podniebiach wysokich otworów okiennych i obudowy rytmicznie rozmieszczonej na konsolach lamp, w kształcie wielobocznych latarni. Polerowana czerń kamienia i drewna zestawiona została z pastelowym, ocieplonym ugiem, błękitem ścian i sufitów. Podziały podkreślono kolorem o ton ciemniejszym.

Klasyzm majestatycznych form holu głównego i bocznego przełamują duże płaszczyzny wielobarwnych mozaik. Wielobarwne kompozycje z małych, nieregularnych kostek układanych w prostokątnych sekcjach zaprojektowane zostały przez Teresę Pałowską i Hannę Żuławską⁷. Obie artystki - w tym czasie bardzo aktywne w trójmiejskim środowisku - współtworzyły szkołę sopocką, brały udział w tworzeniu dekoracji fasadowych „Drogi Królewskiej”. Hanna Żuławska od 1948 roku prowadziła pracownię ceramiki PWSSP w Gdańsku, a w latach 1956-57 przewodziła grupie ceramików „Kadyny”⁸.

W holu umieszczono cztery monumentalne mozaiki. Najdłuższa z nich, przedstawiająca fantastyczny port, umieszczona została na odcinku ściany na wprost wejścia od Placu Konstytucji. Wąskie, długie pole o powierzchni ok. 30 m², wypełnia kompozycja

6. Prace prowadzono w ramach projektu „Przebudowa kompleksu dworcowego „Gdynia Główna” Prace budowlane wykonała firma „Mostostal Warszawa S.A.”. Inwestor zastępczy: „Tebodin Poland”, nadzór konserwatorski z ramienia „Tebodinu”: Izabela Huk Malinowska. Prace konserwatorskie: Anna Kriegseisen Konserwacja Dzieł Sztuki.

7. *Tradycja i współczesność. Akademia Sztuk Pięknych w Gdańsku 1945-2005*, katalog wystawy w Muzeum Narodowym w Gdańsku, Gdańsk 2005, s. 407; Maria Jolanta Sołtysik, Anna Orchowska-Smolińska, *Wytyczne konserwatorskie rewaloryzacji Dworca kolejowego Gdynia Główna* [w:] *Wstępna ekspertyza techniczna kompleksu dworcowego Gdynia Główna* (opr. Studio DZ Daniel Załuski), Gdańsk, 2008, mps. przechowywany w Pomorskim Wojewódzkim Urzędzie Konserwatora Zabytków w Gdańsku, s. 22.

8. Ewelina Koźlińska, *Ceramika artystyczna - świat mało znany* [w:] *Tradycja i współczesność... op. cit.*, s. 195.

przedstawiająca żurawie portowe, z których zwisają sieci pełne obfitości z różnych stron świata: owoców, muszli, ryb. W górnej strefie widnieją słońce i księżyc oraz paw. Pomiędzy portowymi żurawiami w dolnej strefie przedstawiono piramidy. Pośrodku widać fragment burty statku, a w lewej połowie różnorodne ryby o fantazyjnych kształtach. Mozaika utrzymana jest w popielato-błękitno-brązowej tonacji z akcentami bieli w różnych odcieniach, czerwieni, granatu i błękitu oraz ultramaryny. Migotliwe tło wykonano z różnobarwnych kostek tonacji podstawowej. Nad wejściem do sali restauracyjnej umieszczono mozaikę przedstawiającą parę biegnących pegazów i symbol kolei. Prostokątne pole o powierzchni ponad 30 m². wypełnia siatka równoleżników na tle nieba z chmurami, małymi planetami i fantazyjnymi znakami. Prawą część kompozycji zajmuje para umieszczonych na tym tle pędzących pegazów, poniżej których widnieje uskrzydłone koło. Niebo wykonano z kostek w odcieniach brązu, siatkę równoleżników z kostek w różnych odcieniach bieli z fragmentami złożonymi, pegazy w odcieniach zieleni i błękitu z czernią i granatem, koło w odcieniach bieli, szarości i czerni. Płaszczyznę brązu po lewej stronie ożywiają drobne elementy żółte, czerwone, błękitne i zielone.

Kolejne dwie mozaiki pokrywają pola ściany hallu bocznego, naprzeciwko dawnej przechowalni bagażu. Na lewo od dawnego wejścia bocznego do restauracji widnieje kompozycja przedstawiająca florę i faunę morską. Prostokątne pole o powierzchni ok. 20 m², wypełnia „woda”, na tle, której przedstawiono fantazyjne rośliny-wodorosty i ryby. W górnej części widnieją wyobrażenia księżycy w różnych fazach. Ogólny ton kolorystyce nadają odcienie błękitu i zieleni wody. Tę monochromię przełamują czerwienie, biele i granat (ryby i rośliny, księżyc). Po prawej stronie wejścia do restauracji znajduje się mozaika przedstawiająca niebo nad przystanią żeglarską. Prostokątne pole o wymiarach identycznych jak sąsiednia mozaika, wypełnia niebo z chmurami, na tle którego widoczne są maszty żaglowców z flagami, ramię portowego dźwigu i ptaki. W środkowej części pojawia się motyw księżycy. Ogólny ton kolorystyce nadają odcienie brązu i bieli w tle. Linie masztów i dźwigu są czarne, drobne elementy trójkątnych flag wykonano w odcieniach czerwieni, bieli, błękitu i granatu. Ten sam zestaw barw mają kostki, z których ułożono ptaki. Ostatnia mozaika znajdująca się w budynku dawnej dyspozytorni kolei podmiejskiej przedstawia egzotyczne zwierzęta: lwy, gazy i pawie. Prostokątne pole o powierzchni ok. 20 m² pokrywa migotliwe wielobarwne tło, o przewodzie złotobeżowych kostek, na tle których umieszczono sylwetki zwierząt o półabstrakcyjnych kształtach i tułowiach zdobionych kolorowymi wzorami – kwadratami i paskami.

Najbardziej reprezentacyjnym pomieszczeniem całego budynku jest sala restauracyjna - pomieszczenie o nieregularnym planie, zbliżonym do prostokąta, sytuowane równolegle do fasady. Ściana północno-zachodnia jest przepruta ogromnymi podwójnymi otworami okiennymi. Pozostałe ściany mają trójstrefową kompozycję: przyziemie wyłożono okładziną z czar-



2. Odkrywki drewnianej okładziny i próba kolorystyczna na słupie w sali restauracyjnej (fot. A. Kriegseisen)

nego wapienia Dębnik, górny pas zajmuje ogromny sztukatorski fryz kostkowy, a strefa pomiędzy nimi dzielona jest płycinami i prostokątnymi polami, z których sześć wypełniono monumentalną dekoracją malarską. Dekoracja malarska pokrywa również strop.

W części centralnej stropu znajduje się duże pole w kształcie dwóch zazębiających się prostokątów, w części południowej dziesięć kasetonów, naprzemiennie zagłębionych w ramach profilowanych i płaskich. Tę część stropu wspierają trzy słupy, zdobione boniowaniem i płycinami. Na wszystkich ścianach, także między oknami, umieszczono konsole z latarniami. Otwory wentylacyjne zamykają metalowe ozdobne, ażurowe kraty z rozetami. Posadzka sali wyłożona jest kamienną mozaiką, tak jak w holach.

Dekoracje malarskie sali restauracyjnej wykonane zostały przez zespół artystów pod kierunkiem Juliusza Studnickiego, według jego projektu. Do zespołu należała jego żona, Krystyna Łada-Studnicka, Urszula Ruhnke-Duszeńko i Maks Kasprowic⁹. Dekoracje malarskie stropu i ścian odnoszą się do podróży i nawigacji. W głównym polu stropu znajduje się nocne niebo z parą słońc, wokół których w okręgu rozmieszczone zostały fantazyjne stwory symbolizujące gwiazdozbiory i znaki zodiaku oraz gwiazdki i stwory mor-

9. Gdynia. Dworzec PKP. Sufit jajem, mlekiem i octem malowany. Wywiad Agaty Grzegorzczak z Urszulą Ruhnke-Duszeńko, naszemiasto.pl, Andrzej Zagrobelny, *Zycie i twórczość Juliusza Studnickiego (1906-1978)*, praca mgr napisana w Instytucie Historii Sztuki Uniwersytetu Gdańskiego w 2010 roku, mps, s. 143 – wywiad autora z Urszulą Ruhnke-Duszeńko.



3. Sala po przeprowadzeniu prac konserwatorskich (fot. A. Kriegseisen)

skie. W kasetonach płaskich widnieją półprofile głów ludzkich i zwierzęcych, rozmieszczone na krawędziach kwadratowych pól. Kasetony zagłębione, mieszczące otwory wentylacyjne, ozdobiono barwnymi bordiurami. W polach ścian przedstawiono mapy: świata, Europy, północnego Bałtyku, Polski, regionu gdańskiego, regionu gdyńskiego i, nad wejściem od strony holu bagażowego – różę wiatrów.

Bogaty wystrój sali restauracyjnej został prze-myślany do ostatniego szczegółu – tak pod względem formy jak i kolorystyki. O ile na zewnątrz restauracji dominuje chłodna tonacja zielonkawobłękitna, o tyle w wielobarwnych dekoracjach malarskich wewnątrz

dominuje ciepła, ugrona tonacja, łącznie z tym, że szybki latarni w sali są ze szkła pomarańczowego, a poza nią – z zielonkawego.

W trakcie powstawania dekoracje malarskie były celowo „postarzane” w taki sposób, żeby wydawały się częściowo przetarte, uszkodzone – jak za- bytkowe freski. Strop założono na podbitce z sieczki, na której wykonano gipsową sztablaturę. Na zaimpregnowanej powierzchni naniesiono ołówkiem kopia- piowym szkic, według skalowanego projektu. Szkic wypełniano śmiałymi, szybkimi ruchami pędzla farbą temperową, kazeinową. W trakcie malowania niektó- re warstwy przecierano jakimś narzędziem o szorst- kiej powierzchni (np. papierem ściernym, szczotka- mi drucianymi), po czym nanoszono kolejne, ale już laserunkowe warstwy, albo tylko poprawiano kontu- ry, uzyskując efekt przetartego fresku. Powierzchnia gotowego malowidła została pokryta pastą woskową, co nadało specyficzny rodzaj połysku, jaki ma np. śre- dniowieczne malarstwo tablicowe.

Mapy na ścianach wykonano również na gipso- klejowej wyprawie, w technice olejnej. Tu także stosowano szkic ołówkowy. Tła wykonywano szybki- mi, dynamicznymi pociągnięciami pędzla, zanurzo- nego w różnych odcieniach farby. Zabieg ten służył również uzyskaniu wrażenia przetartego fresku. Rysu- nek ołówkiem zastosowany został nie tylko jako szkic, użyto go także w warstwie wykończeniowej – np. nanosząc siatkę równoleżników i południków na glo- busach. Mapy te są niezwykle interesujące zarówno pod względem formy jak i ikonografii, historii technik malarskich i inspiracji artystycznych. Wystrój malar- ski i mozaikowy wnętrza gdyńskiego dworca to zdaje się jedyny zespół dekoracji monumentalnych z okresu powojennego zachowany w całości.

Zanim w 2010 r. przystąpiono do kompleksowej

5. Mapa z personifi- kacjami wiatrów, po konserwacji (fot. A. Kriegseisen)



4. Fragment dekora- cji kasetonu po kon- serwacji. Widoczna technika „postarza- nia” malowidła (fot. A. Kriegseisen)



restauracji budynku i do prac konserwatorskich wnętrze dworca uległo znacznie posuniętej dewastacji. W obu holach narosła prowizoryczna zabudowa w postaci bud i sklepików wszelkiego rodzaju. Sala restauracyjna podzielona wtórnymi ściankami całkowicie straciła swój pierwotny charakter. Dekoracje malarskie ścian zostały zamalowane¹⁰. Wystrój meblarski sali nie zachował się. Dekoracja malarska stropu z licznymi ubytkami, odspojeniami na znacznych obszarach, śladami zniszczeń spowodowanych zawilgoceniem (uszkodzenia stropodachu) była w bardzo złym stanie technicznym. Krucha warstwa malarska, silnie zabrudzona (pociemniała pasta woskowa zabezpieczająca powierzchnię), była odspojona praktycznie na całej powierzchni. W wielu miejscach powstały wykruszenia i ubytki. Słupy zdobione drewnianą okładziną zostały wielokrotnie przemalowane, podobnie jak drewniane latarenki, dekoracje sztukatorskie, ozdobne kraty otworów wentylacyjnych i obudowy kominków. Jedna obudowa zniknęła. Kamienna boazeria została uszkodzona w wielu miejscach.

Prace konserwatorskie zwykle bywają okazją do głębszego poznania zabytku i prowadzą do różnorodnych „odkryć”. Tak też się stało w wypadku dworca w Gdyni. W trakcie prac przy stropie sali wykonano odkrywki sondażowe na ścianach, na podstawie których określono zakres występowania i stan zachowania dekoracji malarskich ścian. Przez ten stosunkowo krótki okres - dwadzieścia parę lat od ich zamalowania, zostały całkowicie zapomniane. Dzięki temu, że warstwy przemalowań nie były zespolone z warstwą oryginału, możliwe było ich usunięcie i przywrócenie pierwotnego wyglądu tych niezwykle interesujących dekoracji.

Dekoracje mozaikowe były w większości za-

10. Dekoracje zamalowano prawdopodobnie w latach 80-tych XX wieku, w momencie, kiedy restauracje kolejowe przestało organizować przedsiębiorstwo „Wars”, a sala została wynajęta. Zachowało się zdjęcie, z tego właśnie czasu, które zrobiły sobie na pamiątkę pracownicy restauracji. Panie stoją na tle widocznej we fragmencie mapy, należącej do zespołu dekoracji ścian.



6. Fragment mapy wybrzeża po założeniu kitów (fot. A. Kriegseisen)

słonięte różnorodnymi przypadkowymi elementami narosłymi w trakcie eksploatacji budynku i wynajęcia jego części różnym najemcom. Z wyjątkiem kompozycji przedstawiającej port, wszystkie mozaiki były zasłonięte. Mozaika z pegazami, w dolnej części przysłonięta była pozostałością po podświetlanej reklamie sklepu zajmującego pomieszczenie dawnej restauracji, mozaiki na ścianie przejścia do SKM w jednej trzeciej od dołu zakryte były dachem tymczasowych pawilonów handlowych. Powierzchnia wszystkich kompozycji była bardzo silnie zabrudzona. Porowaty materiał łatwo chłonie zabrudzenia. Obecność punktów gastronomicznych w niewielkich otwartych pawilonach sprzyjała powstawaniu brunatnych, tłustych osadów. Zabrudzenia zacierały szczegóły kompozycji i fałszowały jej kolorystykę. W kilku miejscach widoczne były pęknięcia i ubytki warstwy barwnej. Zniszczenia spowodowało prawdopodobnie długotrwałe zaciekanie wody.

Elementy drewniane wyposażenia – boazerie i bogato opracowane portale – oprócz zniszczeń wynikających z długotrwałej eksploatacji (uszkodzenia mechaniczne, zabrudzenia, przemalowania) były zniszczone na skutek wtórnego podziału wnętrza i wprowadzenia licznych punktów z gastronomią.

7. Hol bagażowy z mozaikami. Przeszkłone zejście do kondygnacji podziemnej (fot. A. Kriegseisen)





8. Fragment relikwów dawnego dworca w podziemiu, stan po odsłonięciu (fot. A. Kriegseisen)



9. Fragment relikwów dawnego dworca w podziemiu, stan po konserwacji (fot. A. Kriegseisen)

Część elementów została zabudowana, część zdemonstrowana. Nie zachowały się np. drzwi do sali restauracyjnej, zegar nad wyjściem z sali do holu bagażowego, brakowało jednego skrzydła drzwi wejściowych.¹¹ Wiele latarenek zostało uszkodzonych, w większości wytłuczono szybki. Z 50 sztuk w sali restauracyjnej i w holach brakowało 16. Kolejnym „odkryciem” było odsłonięcie pozostałości poprzedniego budynku dworca (tego z 1926 r.) na parterze, na zapleczu holu kasowego i w kondygnacji podziemnej, która w trakcie adaptacji dworca została przekształcona w strefę dostępną dla pasażerów.

W ramach projektu: Przebudowa kompleksu dworcowego „Gdynia Główna” wykonano następujące prace konserwatorskie:

- przywrócono pierwotną kolorystykę elewacji i przeprowadzono konserwację kamiennych opasek okiennych;
- w kondygnacji przyziemia wyeksponowano mury ceglane - relikty dawnego dworca, odsłonięto i poddano pracom konserwatorskim fragment ściany arkadowej na parterze - również pozostałości budynku z 1926 roku;
- odsłonięto zespół dekoracji malarskich ścian w sali restauracyjnej, podklejono odspojone fragmenty, wzmocniono całość, oczyszczono, uzupełniono ubytki podłoża i gruntu oraz wykonano retusz warstwy malarskiej;
- przeprowadzono pełną konserwację dekoracji malarskiej stropu sali restauracyjnej;
- przeprowadzono pełną konserwację dekoracji mozaikowych w holu kasowym i bagażowym;

11. Opis form stylowych, stanu technicznego i stanu zachowania budynku zawiera dokumentacja: Maria Jolanta Sołtysik, Anna Orchowska-Smolińska, *Wytoczne konserwatorskie*, op. cit.



10. Kratka otworu wentylacyjnego w stropie holu, stan po konserwacji (fot. A. Kriegseisen)

- poddano pełnym pracom konserwatorskim drewniane elementy wyposażenia: boazerię, 24 pary drzwi, zegar w holu kasowym, obudowy latarni, obudowy grzejników, atrapy kominków.

Posadzka z wielobarwnych wapieni została zachowana w całości w sali restauracyjnej. W holach znaczna jej część została wymieniona na identyczną, ze względu na rozległe zniszczenia¹². Prace kamieniarskie objęły także konserwację, uzupełnienie i rekonstrukcję kamiennej okładziny ścian z Dębника w holach i w restauracji oraz parapetów z tego samego kamienia w sali restauracyjnej.

W wyniku szeroko zakrojonych robót budowlanych wyremontowano zarówno elewacje, jak i wnętrze budynku głównego i należącego do kompleksu biurowca. W budynku głównym zaadaptowano kondygnację podziemną do funkcji strefy pasażera. Funkcję usługową przeniesiono do sklepów wbudowanych w przęsła kolumnady – przejścia do budynku SKM. Sala restauracyjna po konserwacji ma pełnić pierwotną funkcję. Po remoncie przywrócono zaplecze kuchenne restauracji.

Po zrealizowaniu trwających ponad dwa lata prac, budynek główny kompleksu dworcowego odzyskał pierwotny charakter, jaki nadali mu projektanci. Mimo daleko posuniętej modernizacji, jakiej wymaga funkcja współczesnego dworca kolejowego, kompleks „Gdynia Główna Osobowa” pozostaje świadectwem swojej epoki w najlepszym stylu. Mimo, że nie było to łatwe zadanie, udało się pogodzić ochronę konserwatorską i wyeksponowanie wartości artystycznych obiektu ze spełnieniem warunków implikowanych przez jego funkcję.

Ciekawym rozwiązaniem jest ścieżka edukacyjna w postaci tablic informacyjnych rozmieszczonych w budynku przy poszczególnych ważniejszych elementach dekoracji i towarzyszące im audioprzewodniki – do wypożyczenia na dworcu

Zastosowanie metod i zasad konserwatorskich do obiektów nie tak odległych czasowo od teraźniejszości, budzi ciągle jeszcze wątpliwości w powszechnym odbiorze. Jednak zmierzenie się z problematyką tego rodzaju jest coraz częstszym udziałem zarówno służb konserwatorskich jak i konserwatorów praktyków.

12. Prace kamieniarskie prowadził p. H. Janosik z Gdańska