

Andrzej Skalimowski

historyk historian

Zbigniew Tucholski

historyk techniki technology historian

Dworzec PKP Wawer – kolejowa architektura „odwilży”

Wawer railway station complex – railway architecture of the “thaw”

Abstrakt

Tematem artykułu jest historia projektowania i budowy dworca na stacji kolejowej Warszawa-Wawer. Zaprojektowany przez inż. arch. Wacława Nowińskiego zespół dworca, zrealizowany w latach 1959-1961, był pierwszą awangardową, modernistyczną realizacją przełamującą socrealizm w architekturze kolejowej. Charakterystyczną dominantą budynku jest dach w formie cienkościennej łupiny żelbetowej oraz witrażowe doświetlenia jego wnętrza. Dworzec w latach 90. XX w. i pierwszych latach XXI w. uległ znacznej degradacji, zaś jego pierwotny detal został zniszczony i zatarty.

Słowa kluczowe: Wawer, architektura, PKP, kolejnictwo, dworzec, modernizm, odbudowa

Wstęp

Socrealizm w polskiej architekturze oficjalnie obojętny w latach 1949-1956, jednak prowadzona na szeroką skalę odbudowa kolejnictwa oraz jego utilitarny charakter sprawiły, że na sieci PKP powstało stosunkowo niewiele obiektów zrealizowanych zgodnie z postulatami tej doktryny. Militaryzacja kolei w okresie wojny koreańskiej sprzyjała budowie jak największej liczby najtańszych i najbardziej uproszczonych budynków, pozbawionych zbędnego detalu, a często nawet tynku na elewacjach. W wielu wypadkach wyłącznie attyka maskująca płaski dach oraz charakterystyczny wydatny gzyms pozwalają określić obiekty jako socrealistyczne.

W powojennej polityce budowlanej resortu komunikacji dyktat normatywów, ze względu na biurokratyczną strukturę kolejnictwa i jego militarny

Abstract

The article describes the history of the design and construction of the station building at the Warszawa-Wawer railway station. Designed by the architect Wacław Nowiński and constructed in the years 1959-1961, this railway station complex was the first avant-garde, modernist structure that put an end to the domination of socialist realism in railway architecture. The characteristic features of the building are the roof, having the form of a thin shell made of reinforced concrete, and the stained-glass windows lighting the interior. In the 1990s and in the early 21st c., the condition of the building seriously deteriorated and its original details were destroyed and wore off.

Keywords: Wawer, architecture, PKP, railways, railway station, modernism, reconstruction

Introduction

Social realist was the official style in Polish architecture in the years 1949-1956, however, due to the large-scale reconstruction of railways and their utilitarian character, a relatively small number of structures being part of the PKP (Polish State Railways) railway system were constructed in accordance with the principles of that style. The militarisation of railways during the Korean War favoured the construction of as many cheap and simplified buildings as possible, buildings devoid of redundant details, often including the plaster on the exterior walls. In many cases, only a parapet concealing a flat roof and the characteristic prominent cornice enable buildings to be identified as socialist realist.

In the post-war building policy of the Ministry of Transport, due to the bureaucratic structure of the

charakter, szczególnie silnie krępował artystyczne aspiracje projektantów. Paradoksalnie właśnie w budownictwie przemysłowym i komunikacyjnym powstawały w okresie dominacji socrealizmu realizacje w stylistyce modernistycznej. W krótkim okresie październikowego przełomu 1956 roku widoczne było poszukiwanie nowych dróg w polskiej architekturze. Starano się szukać inspiracji w ówczesnej architekturze europejskiej, a nowa, awangardowa forma miała być odreagowaniem lat stalinizmu. W takich okolicznościach powstały interesujące realizacje, które dzisiaj stanowią architektoniczne świadectwo tamtych czasów. Jedną z nich jest zespół stacji PKP Warszawa-Wawer.

Kiedy w 1956 roku kończono odbudowę infrastruktury kolejowej po zniszczeniach wojennych, pojawiły się nowe możliwości dla projektantów skupionych w Biurze Projektów i Studiów Budownictwa Kolejowego w Warszawie. Młodzi architekci kolejowi na czele z Arseniuszem Romanowiczem oraz Piotrem Szymaniakiem wykazywali ambicję tworzenia budowli, które zrywałyby z koszarową sztafą realizowanej wcześniej infrastruktury kolejowej. Poza formą architektoniczną eksperymentowali także z nowatorskimi rozwiązaniami konstrukcyjnymi, sięgali po niestosowane dotychczas powszechnie materiały w rodzaju szkła i stali. Możliwość takiego projektowania dotyczyła jednak przeważnie obiektów reprezentacyjnych, gdyż prymat utylitaryzmu dominował w architekturze kolejowej aż do końca PRL. Potwierdzeniem tych tendencji w schyłkowym okresie Polski Ludowej były projekty typowe budynków o elewacjach wykonanych z blachy trapezowej oraz praktyka przykrywania tym „szlachetnym” materiałem elewacji XIX-wiecznych gmachów. Architekci pracujący w systemie gospodarki socjalistycznej napotykali na szereg problemów nieznanymi ich kolegom z Zachodu, takich jak biurokratyczne normatywy budownictwa kolejowego, związane z tzw. typizacją, a także utrudnienia wynikające z powszechnej niedostępności materiałów budowlanych i niskiej ich jakości. Wszystko to równie skutecznie krępowało inwencję, jak wcześniejsze stalinowskie nakazy doktrynalne. Wreszcie na skutek chronicznego niedoinwestowania kolei i długotrwałego procesu biurokratycznego towarzyszącego inwestycjom w resorcie komunikacji znaczna część rozrysowanych projektów nigdy nie doczekała się realizacji.

railways and their military character, the dictates of norms and standard constrained the artistic aspirations of designers particularly severely. Paradoxically, it was in the industrial and transport architecture that modernist structures were built in the period of domination of socialist realism. Over the short period of the Polish October of 1956, a search for new ways was noticeable in Polish architecture. Designers looked for inspiration in European architecture, and the new, avant-garde form was a counter-reaction to the years of Stalinism. Those circumstances led to the creation of interesting structures which still bear architectural testimony to those times. One of them is the Warszawa-Wawer PKP railway station complex.

In 1956, the reconstruction of the railway infrastructure after it was damaged in the war opened up new possibilities for architects working for the Railway Civil Engineering Design and Study Studio in Warsaw. Young railway architects, led by Arseniusz Romanowicz and Piotr Szymaniak, had an ambition of creating buildings that would break with the barracks-like model of railway infrastructure that had been used before. Apart from the architectural form, they also experimented with innovative structural solutions; they used materials like glass and steel, which had not been widely used before. However, such design concepts were mainly possible for grander buildings as the primacy of utility was prevalent in railway architecture until the end of the Polish People's Republic era. At the final stage of the PPR, those tendencies were confirmed by designs of standard buildings with walls made of trapezoidal sheet metal and the practice of covering the exterior walls of 19th-c. buildings with that “noble” material. Architects working in the socialist economic system encountered a number of problems that were not known to their colleagues from the West, such as the bureaucratic standards of railway civil engineering related to the so-called ‘standardisation’ and difficulties arising from the general unavailability of building materials and their low quality. All that was as effective at constraining invention as the earlier Stalinist doctrines. Moreover, as a result of chronic underfinancing of the railways and the long bureaucratic process involved in investment projects set up at the Ministry of Transport, a considerable number of finished designs were never realised.

Geneza i historia budowy wawerskiego dworca

Dla odbudowywanej z wojennych zniszczeń linii średnicowej władze przewidziały nowoczesne przystanki kolejowe. Po noszącej ślady socrealistycznych postulatów stacji Warszawa-Śródmieście, nawiązującej do architektury Pałacu Kultury i Nauki, zwrócono się ku modernistycznym wzorcom. Pierwszym po Śródmieściu nowym dworcem ruchu podmiejskiego zbudowanym na „średnicy” był zespół stacji PKP Warszawa-Stadion, zrealizowany według projektu Romanowicza i Szymaniaka. Zintegrowany dworzec kolejowo-autobusowy PKP i PKS zbudowano w 1958 roku. Poza funkcją kolejową jego zadaniem była także obsługa imprez na pobliskim Stadionie X-lecia, którego budowa zdeterminowała zresztą lokalizację dworca. Kolejną realizacją na tej linii był zbudowany w 1960 roku zespół stacji PKP Warszawa-Wawer.

Historia dworców na stacji Wawer ukazuje stopień zniszczenia infrastruktury kolejowej, które dokonało się w efekcie obydwu wojen światowych. Pierwszy dworzec w tej podwarszawskiej wówczas miejscowości powstał w 1877 roku wraz z budową strategicznej Kolei Nadwiślańskiej. Zrealizowano go według typowego projektu drewnianych budynków stacyjnych, charakterystycznych dla tej linii. Budynek został spalony 4 sierpnia 1915 roku przez wojska rosyjskie, które wycofując się, niszczyły infrastrukturę kolejową na terenie węzła warszawskiego¹. Pracownicy stacji Wawer zostali ewakuowani w głąb Rosji (il. 1).

W okresie międzywojennym zbudowano w Wawrze tymczasowy, parterowy, drewniany budynek dworca² wraz z drewnianą nastawnią. W wyniku elektryfikacji Węzła Kolejowego Warszawskiego³ w 1936 roku na całej linii Warszawa – Otwock, w tym na stacji Wawer, zamontowano sygnalizację świetlną oraz zmodernizowano układy torowe.

Dnia 15 października 1937 roku rozstrzygnięto przetarg na budowę dworca na stacji Wawer⁴, a rok później powstał modernistyczny budynek stacyjny z tunelem, dwiema nastawniami i peronem



WAWER. Dworzec kolejowy.

Fot. J. Wołyński.

Genesis and history of the construction of the Wawer Railway Station

The authorities ordered the construction of modern railway stations along the cross-city railway line that had been damaged during the war and was being reconstructed. After the Warszawa-Śródmieście railway station was completed in the socialist realist style, reminiscent of the architecture of the Palace of Culture and Science, modernist concepts were adopted. The first new suburban railway station constructed along the cross-city line after the Warszawa-Śródmieście station was the Warszawa-Stadion railway station complex, designed by Romanowicz and Szymaniak. A combined train and bus (PKP and PKS) station was constructed in 1958. Apart from the railway function, it was also designed to support events held at the nearby 10th-Anniversary Stadium; as a matter of fact, the location of the station was determined by the construction of the stadium. The next cross-city line project that was completed was the Warszawa-Wawer PKP railway station complex (1960).

The history of station buildings at the Wawer railway station shows the level of damage inflicted on the railway infrastructure during the two World Wars. The first railway station in Wawer, which at that time was a town, was completed in 1877, at the same time as the strategic Vistula River Railroad was built. The station was constructed according to the standard design for wooden station buildings characteristic of that line. On 4 August 1915, the building was burnt down by Russian troops which, during

1. Dworzec Kolei Nadwiślańskiej Wawer w latach 1905-1915 z polską nazwą stacji. Poczłtówka ze zbiorów A. Ciećwierza

1. Wawer railway station being part of the Vistula River Railroad, with the name in the Polish language in the years 1905-1915. Postcard from the collections of A. Ciećwierza

wyspowym. W krótkiej notatce zamieszczonej w lokalnym czasopiśmie „Na straży” można było przeczytać: „Nowy dworzec po długiej budowie ukończono w grudniu i dn. 8 XII. ub. r. [1938] odbyło się uroczyste poświęcenie prawdziwie europejskiej choć może trochę za szczupłej stacji, z której wygodny tunel prowadzi na peron i na stronę Anina. W poświęceniu dworca wzięło udział przedstawicielstwo władz P.K.P. w osobach: pp. Glassa⁵, Nacz. Służby Ruchu D.O.K.P. W-wa, Pietkiewicza⁶, Nacz. Służby Drogowej i Eberhardta⁷, Nacz. Oddziału Ruchu, zasłużony przy budowie, miejscowy zawiadowca p. Wilczyński⁸, zawiadowca z Otwocka, personel urzędniczy stacji Wawer i przedstawiciele społeczeństwa miejscowego. Imieniem zebranych przemówił ks. Rektor Lewarski⁹



(z klasztoru z Glinek) i p. Zdanowicz¹⁰ z Tow. Przyj. Anina, którzy podkreślili znaczenie tej inwestycji dla naszych zaniedbanych terenów. Równocześnie prawie, bo 31 grudnia uruchomiono przystanek w Aninie, dokąd przeniesiono tymczasowy budynek stacyjny z Wawra^{11,12} (il. 2).

Jedynym znanym źródłem ikonograficznym przedstawiającym przedwojenną stację Wawer jest słabej jakości fotografia opublikowana w tym czasopiśmie¹³. Nazwiska architekta dworca nie udało się ustalić. W trakcie okupacji, 27 grudnia 1939 roku, w tunelu dworca i pod ścianą budynku stacyjnego Niemcy przetrzymywali osoby, które następnie rozstrzelano w tragicznej i głośnej wawerskiej egzekucji¹⁴. Zapewne w trakcie powstania warszawskiego stacja Wawer stała się celem sowieckiego lotnictwa. Z samolotów typu Po-2 zrzucono bomby, których eksplozje uszkodziły zadaszenie wiaty¹⁵. Andrzej

their withdrawal, destroyed railway infrastructure in the area of the Warsaw Railway Junction¹. The workers of the Wawer station were evacuated to remote areas of Russia (fig. 1).

During the interwar period, a temporary, one-storeyed, wooden station building was constructed² along with a wooden signal box. Following the electrification of the Warsaw Railway Junction,³ in 1936, a railway signalling system was set up and track layouts were modernised along the entire Warsaw-Otwock line, including at the Wawer station.

On 15 October 1937, a contract for the construction of a station building at the Wawer railway station was selected in a tender⁴ and a year later, a modernist building was completed together with an underpass, two signal boxes, and an island platform. In a short note published in the local magazine “Na straży”, one could read: “After a long period of construction works, the new railway station was completed in December and on 8 December of last year [1938], the station building, truly European, even if a little too narrow, was consecrated. A convenient underpass leads from the building to the platform and to Anin. Representatives of the authorities of PKP participated in the consecration: Mr. Glass⁵, Head of the Traffic Service of the Warsaw Regional Directorate of the State Railways, Mr. Pietkiewicz⁶, Head of the Road Service, and Mr. Eberhardt⁷, Head of the Traffic Department, who offered great assistance during the construction works; the local stationmaster Mr. Wilczyński⁸, a stationmaster from Otwock, the administrative employees of the Wawer station, and representatives of the local community. Rev. Lewarski⁹ (from the monastery in Glinki) and Mr. Zdanowicz¹⁰ from the Anin Friends’ Society delivered speeches in which they emphasises the importance of this investment for our neglected neighbourhood. Nearly simultaneously, on 31 December, a railway station was opened in Anin, where the temporary station building from the Wawer station had been moved^{11,12} (fig. 2).

The only known iconographic source depicting the pre-war Wawer station is the poor-quality photograph published in that magazine¹³. The name of the architect who designed the station building remains unknown. During the occupation of Poland, on 27 December 1939, Germans kept a number of persons

Tomczak, ówczesny dyżurny ruchu stacji Wawer, w niepublikowanych wspomnieniach w ten sposób opisywał okoliczności nalotu: „Początkiem wyniszczającej polityki hitlerowskiego okupanta była noc 24 na 25 lipca [1944]¹⁶. W tym czasie około godziny 24-tej nadleciał od strony Warszawy jeden samolot i zrzucił tak zwany żyrandol, który oświetlił całkowicie rejon dworca i peronu. Przewidując, że zaraz nastąpi nalot samolotów bombowych, natychmiast wybiegłem z dyżurki i ukryłem się w labiryncie betonowego schronu, znajdującego się obok mojego pomieszczenia. Po kilku sekundach słychać było z oddali donośny jęk ciężkich samolotów, które po krótkiej chwili nadleciały i zrzuciły w granicach peronu około 10-ciu bomb. Jedna z nich trafiła w końcową część mojej dyżurki przy poczekalni dworcowej, rozbiła ją i powyrywała ze ścian drzwi i okna oraz zdemolowała urządzenia blokowe i telefoniczne. [...] Gdy stwierdziłem, że po dokonanym nalocie nastąpiła cisza, wyszedłem ze schronu i zauważyłem, że pomieszczenie moje było kompletnie zniszczone, a następnie mając ze sobą latarkę przeszedłem po peronie i naliczyłem około 10-ciu lei bombowych zarówno na peronie, jak i przyległych torach, które były porozrywane, a sieć trakcyjna, jako uszkodzona leżała na ziemi”¹⁷.

Przygotowujący się do obrony Niemcy ułożyli na placu ładunkowym, od ulicy IV do II Poprzecznej, na prostopadłych do stacji odcinkach torów kolejowe zestawy kołowe, które posłużyć miały jako zapory przeciwczołgowe¹⁸. W czasie odwrotu jednostki pionierów Wehrmachtu przeprowadziły planowe zniszczenie linii kolejowej Warszawa Wschodnia – Otwock. W dniu 30 lipca 1944 roku zniszczono nawierzchnię kolejową na stacji Wawer. Złącza szynowe oraz rozjazdy wysadzono ładunkami trotylu. Tory



in the station underpass and along the walls of the station building; those people were later shot in the tragic and well-known Wawer execution¹⁴. Later, probably during the Warsaw Uprising, the Wawer station became a target for the Soviet Air Forces. Bombs dropped from Po-2 planes damaged the roof of the shelter¹⁵. Andrzej Tomczak, who was a train dispatcher at the Wawer station at that time, described the circumstances of the air raid in his unpublished account: “The devastating policy of the German occupant began on the night of 24-25 July [1944]¹⁶. Around midnight, a plane came from the direction of Warsaw and dropped a so-called ‘chandelier’, which lit the whole area of the station building and the platform. Anticipating that bombers were about to arrive any moment, I immediately ran out from the control room and hid in the maze of a concrete shelter located next to the room. After a few seconds, I heard in the distance the loud groan of heavy planes, which arrived shortly afterwards and dropped about 10 bombs on the platform. One of them hit the end part of my control room next to the waiting hall, crushed it, blew the door and the windows out of the walls, and destroyed block and telephone devices. [...] When I found that silence had fallen after the air raid, I left the shelter and noticed that my room was completely demolished; then, holding a torch, I walked along the platform and found about 10 bomb craters, both on the platform and the adjacent tracks, which were torn apart; the damaged overhead lines were lying on the ground”¹⁷.

Preparing for defence, the Germans placed railway wheel sets that were to serve as anti-tank

2. Dworzec Wawer w 1938 r., reprodukcja z: „Na straży. Czasopismo historycznych miejscowości podstołecznych i ich okolic” 1939, nr 1

2. Wawer station building in 1938, reproduction from: “Na straży. Czasopismo historycznych miejscowości podstołecznych i ich okolic” 1939, no. 1

3. Odgruzowane fundamenty wysadzonego dworca Wawer, 6 września 1945 r. Fot. ze zbiorów Z. Tucholskiego

3. Foundations of the blown-up Wawer station building after they were cleared of rubble, 6 September 1945. Photo from the collection of Z. Tucholski

zniszczono przy pomocy tzw. Schienenwolfa (wilka szynowego) – była to konstrukcja zamontowana na specjalnym wagonie kolejowym z ramieniem zakończonym hakim, który wbijał się pod podkłady międzytorza. Wagon ciągnięty przez dwie lokomotywy przeorywał torowisko, przecinając pośrodku podkłady oraz wyrwał z ziemi oba toki szynowe wraz z akcesoriami nawierzchniowymi¹⁹. Nazajutrz, 31 lipca 1944 roku, przedwojenne obiekty stacji PKP Wawer (budynek stacyjny oraz dwie nastawnie) zostały wysadzone w powietrze. Ten moment zapamiętał Tomczak: „Następnego dnia to jest 31 lipca w późnych



godzinach popołudniowych, Niemcy wysadzili w powietrze materiałami wybuchowymi budynek dworca, a w dwie godziny później – w trzech miejscach tunel kolejowy²⁰. Z pożogi wojennej ocalał jedynie uszkodzony przedwojenny peron wyspowy, uformowany z elementów prefabrykowanych (il. 3, 4, 5).

Linia Warszawa Wschodnia – Dęblin została odbudowana przez sowiecką brygadę kolejową w warunkach polowych i przekuta jednocześnie na tor szeroki 1524 mm. Jej zadaniem było umożliwienie dowozu amunicji i materiałów zaopatrzeniowych na zaplecze armii sowieckiej²¹. Po zakończeniu prowizorycznej odbudowy przywrócono ruch pociągów wojskowych, które początkowo kursowały tylko z Lublina, kończąc swój bieg na stacji Wawer. Wojska sowieckie wykonały strategiczne obejście zniszczonego węzła warszawskiego, budując łącznicę Wawer – Rembertów długości 4 km (oddaną do eksploatacji 5 grudnia 1944 r.) i odbudowując linię Pilawa – Mińsk (oddaną do eksploatacji 15 grudnia 1944 r.)²². Po zajęciu prawego brzegu stolicy przez wojska sowieckie linia Warszawa Wschodnia – Falenica (oraz

obstacles at a cargo-loading yard, from IV Poprzeczna Street to II Poprzeczna Street, on track sections perpendicular to the station¹⁸. During the retreat, Wehrmacht pioneer divisions destroyed the Warszawa Wschodnia–Otwock railway line. On 30 July 1944, the railway surface at the Wawer station was destroyed. Railway junctions and switches were blown up with the use of TNT charges. The tracks were destroyed with the use of the so-called Schienenwolf (Rail Wolf) – a machine installed on a special rail vehicle, equipped with an arm with a hook that penetrated into the sleepers in the middle of the track. Hauled by two locomotives, the machine ploughed the track by breaking the sleepers in the middle and tore both rails out of the ground together with the surface accessories¹⁹. The following day, on 31 July 1944, the pre-war structures of the Wawer PKP station (the station building and the two signal boxes) were blown up. Tomczak described that event as follows: “On the following day, i.e. 31 July, in the late afternoon, the Germans used explosives to blow up the station building, and two hours later – they blew up the underpass in three places²⁰. Only the pre-war island platform, made up of prefabricated elements, although damaged, survived the war havoc (fig 3, 4, and 5).

The Warszawa Wschodnia–Dęblin line was rebuilt in field conditions by a Soviet railway brigade and at the same time re-forged into a 1524 mm gauge railway. Its purpose was to enable transport of ammunition and supplies for the Soviet army²¹. Following the makeshift reconstruction, military rail traffic was restored; at first, trains ran only from Lublin to the Wawer station. The Soviet troops set up a strategic diversion for the destroyed Warsaw Railway Junction by building a 4 km long Wawer–Rembertów rail link (opened on 5 December 1944) and reconstructing the Pilawa–Mińsk line (opened on 15 December 1944)²². After the part of Warsaw on the right bank

4. Gruzy wysadzonej nastawni nr 1 Wawer, 6 września 1945 r. Fot. ze zbiorów Z. Tucholskiego

4. Ruins of the blown-up signal box no. 1 in Wawer, 6 September 1945. Photo from the collection of Z. Tucholski

5. Uszkodzony peron w Wawrze, 6 września 1945 r. Fot. ze zbiorów Z. Tucholskiego

5. Damaged platform in Wawer, 6 September 1945. Photo from the collection of Z. Tucholski

jej urządzenia kolejowe) była notorycznie ostrzeliwana z drugiego brzegu Wisły przez niemiecką artylerię, zarówno w okresie odbudowy tymczasowej, jak i kursowania pociągów wojskowych²³.

W Wawrze na wysokości ulic II i IV Poprzecznej zbudowano tymczasowe perony ziemne i tor objazdowy. Kasę i poczekalnię urządzono w dworku państwa Bratkowskich (po zachodniej stronie torów) przy ulicy Widocznej 65²⁴. Odbudowano również urządzenia zabezpieczenia ruchu kolejowego, a zdemontowaną i wywiezioną przez Niemców sygnalizację świetlną zastąpiono semaforami kształtowymi²⁵. W 1945 roku na stacji Wawer zbudowano drewniany budynek dworca tymczasowego, zlokalizowany w miejscu XIX-wiecznego dworca drewnianego. Urządzono w nim poczekalnię, bufet, kiosk, kasę bagażową i pomieszczenia służbowe oraz nastawnię²⁶. Przebudowano i zmodernizowano również układ torowy stacji.

Pod koniec lat 50. XX wieku, zgodnie z planem inwestycyjnym DOKP Warszawa, podjęto decyzję o budowie w Wawrze nowego budynku dworca podmiejskiego wraz z wiatą i tunelem. Nie był to zamysł nowej inwestycji, raczej odbudowa przedwojennych zniszczonych obiektów w zmienionej jednak formie architektonicznej. Wydział Inwestycji DOKP Warszawa zlecił zaprojektowanie dworca zespołowi Warszawskiego Biura Projektów i Studiów Budownictwa Kolejowego w Warszawie, w którego skład wchodził inżynierowie Waław Nowiński, Czesław Drożdż i Stanisław Błachnio (konstruktor kopuły przekrycia wawerskiego dworca)²⁷ oraz konstruktor tunelu Anatol Nikitin²⁸.

Głównym projektantem wawerskiego dworca był architekt Waław Zbysław Nowiński. Urodził się 8 listopada 1925 roku w Warszawie, był synem Waława Nowińskiego, policjanta z warszawskiego Komisariatu Rzecznego. Ojciec przyszłego projektanta obiektów kolejowych uratował w trakcie okupacji wielu Żydów, ukrywając ich na barce-pływalni w Porcie Praskim. Syn brał również udział w organizowanej przez ojca pomocy. W 1983 roku Waław Zbysław Nowiński wraz z innymi członkami rodziny został odznaczony medalem Sprawiedliwy wśród Narodów Świata²⁹. Nowiński w latach 1946-1952 studiował na Wydziale Architektury Politechniki Warszawskiej. Projekt przeddyplomowy z zakresu projektowania



of the Vistula River was seized by Soviet troops, the Warszawa Wschodnia–Falenica line (and its railway devices) was repeatedly shelled from the other bank of the river by German artillery, both during the temporary reconstruction and when military trains were running there²³.

In Wawer, temporary earth platforms and a loop line were constructed at II Poprzeczna Street and IV Poprzeczna Street. The ticket office and the waiting room were set up in the manor house of the Bratkowskis (on the west side of the tracks) at 65 Widoczna street²⁴. Traffic safety devices were also rebuilt and the light signalling devices dismantled and taken away by the Germans were replaced with mechanical semaphore signals²⁵. In 1945, a temporary wooden station building was constructed at the Wawer station. It was built on the site of the 19th-c. wooden station building. It housed a waiting hall, a snack bar, a newsagent's, a luggage office, service rooms, and a signal box²⁶. The track layout of the railway station was also modified and modernised.

In the late 1950s, in accordance with the investment plan of the Warsaw Regional Directorate of the State Railways, a decision was made to build a new station building with a shelter and an underpass in Wawer. It was not intended as a new investment project but rather as reconstruction of destroyed pre-war structures in a new architectural form. The Investment department of the Warsaw Regional Directorate of the State Railways commissioned a design from the team of the Railway Civil Engineering Design and Study Studio in Warsaw, which consisted of the engineers Waław Nowiński, Czesław Drożdż, and Stanisław Błachnio (who constructed the roof of the Wawer station)²⁷ and the designer of the underpass, Anatol Nikitin²⁸.

budownictwa społecznego (tematem był Dom Sportu) zrobił pod kierunkiem Bohdana Pniewskiego, a następnie odbył pod jego kierunkiem praktykę. Jeszcze w trakcie studiów znalazł w 1951 roku zatrudnienie w Biurze Projektów i Studiów Budownictwa Kolejowego w Warszawie. Tam trafił do pracowni Dworca Centralnego, kierowanej przez Romanowicza i Szymaniaka. Przynależność do prestiżowej pracowni uchroniła go od nakazu pracy poza stolicą. W Centralnym Biurze Projektowo-Badawczym Budownictwa Kolejowego „Kolprojekt” pracował aż do emerytury, na którą przeszedł na początku lat 90. XX wieku³⁰. W trakcie swojej aktywności zawodowej zaprojektował wiele kolejowych zespołów i pojedynczych budynków na terenie całego kraju³¹.

Wacław Nowiński zaprojektował w Wawrze obiekt w awangardowej jak na 2. połowę lat 50. XX wieku stylistyce. Jak sam wspominał, inspirowały go nowe prądy w architekturze europejskiej tamtego czasu. Uważał, że architektura jest sztuką wolną, która nie powinna podlegać żadnym ideologicznym czy politycznym naciskom. Po latach krytykował socrealizm, który zdeterminował początek jego drogi zawodowej. W trakcie opracowywania wstępnej dokumentacji wawerskiego dworca przeglądał w bibliotece Wydziału Architektury Politechniki Warszawskiej prenumerowane (po 1956 r.) przez uczelnię zagraniczne czasopisma architektoniczne. Jak sam twierdził, ukształtowały go angielskie, niemieckie oraz sowieckie miesięczniki architektoniczne. Najbardziej fascynowała go jednak zachodnia architektura – jej kolorystyka, funkcjonalność i konstrukcja³². Jest to bez wątpienia ciekawy przykład transferu myśli architektonicznej w Europie rozdzielonej żelazną kurtyną.

Paweł Giergoń i Jarosław Trybuś, historycy architektury, wskazują, że inspiracją dla projektu dworca w Wawrze mógł być zaprojektowany przez Miesa van der Rohe w 1929 roku Pawilon Niemiecki³³ oraz brukselskie wzorce z wystawy EXPO'58³⁴. W świetle relacji architekta możemy mówić o inspiracji czysto intuicyjnej na zasadzie wyboru określonego stylu i estetyki, bowiem z całą pewnością nie znał on tych realizacji i określił³⁵. Projektant dworca, zapytany przez autorów o „modernizm brukselski”, odpowiedział, że nie zna tego pojęcia i stylu, a swoje inspiracje określał mianem „zachodniej architektury”³⁶.

The chief designer of the Wawer station was the architect Wacław Zbysław Nowiński. He was born on 8 November 1925 in Warsaw. His father was Wacław Nowiński, a police officer at Komisariat Rieczny (River Police Station) in Warsaw. The father of the future railway architect saved the lives of many Jews during the occupation by hiding them on a barge in Praski Port. His son also participated in his operations. In 1983, Wacław Zbysław Nowiński along with other members of his family were awarded a Righteous Among the Nations medal³⁹. Nowiński studied at the Faculty of Architecture of the Warsaw University of Technology in the years 1946-1952. He prepared his pre-diploma project on housing architecture (the subject was “Sports Centre”) under the supervision of Bohdan Pniewski and subsequently he underwent training under his direction. When he was still studying, in 1951, he was employed by the Railway Civil Engineering Design and Study Studio in Warsaw. He was assigned to the Central Railway Station studio managed by Romanowicz and Szymaniak. The fact that he worked for a prestigious firm saved him from the obligation to work outside the capital. He worked for the “Kolprojekt” Central Railway Civil Engineering Design and Research Studio until he retired in the early 1990s³⁰. Over the period of his professional activity, he designed many railway complexes and individual buildings in the whole of Poland³¹.

Wacław Nowiński designed the building in Wawer in a style that was considered avant-garde in the late 1950s. As he recalled, he was inspired by the new trends in the European architecture of that period. He considered architecture to be a free art that should not be subject to any ideological or political pressure. Years later, he criticised socialist realism that determined the beginning of his professional career. Preparing the initial documentation for the Wawer station, he used the library of the Faculty of Architecture of the Warsaw University of Technology to look at foreign journals of architecture to which the university subscribed (after 1956). As he claimed, he was shaped by English, German, and Soviet architectural

6. Wiata na peronie, po lewej: reprod. z: „Architektura” 1961, nr 4; po prawej: stan z 2010 r. Fot. A. Skalimowski

6. Shelter on the platform, left: reproduction from: “Architektura” 1961, no. 4; right: condition in 2010. Photo by A. Skalimowski

Skłonność do kategoryzacji dzieł polskiego modernizmu i nadawania im nowego znaczenia jest częstym zabiegiem współczesnych badaczy. Podczas pisania artykułu jego autorzy mieli wyjątkową okazję obcowania z twórcą dworca, co umożliwiło źródłową weryfikację wielu zagadnień związanych z procesem tworzenia projektu.

Rozmowy z twórcą dworca pozwoliły także wyjaśnić istotną kwestię jego lokalizacji. W artykule Nowińskiego w „Architekturze” czytamy: „Całość dworca została zaprojektowana w miejscu dworca i tunelu przedwojennego (celem wykorzystania ist-

magazines. However, he was the most fascinated by Western architecture – its colours, functionality, and design³². Doubtless, it is an interesting example of a transfer of an architectural concept in Europe divided by the Iron Curtain.

Paweł Giergoń and Jarosław Trybuś, architectural historians, indicate that the design of the station building in Wawer may have been inspired by the German Pavilion designed by Ludwig Mies van der Rohe in 1929³³ and by the Brussels concepts from the EXPO'58 exhibition³⁴. In the light of the account of the architect, we can speak of a clearly intuitive

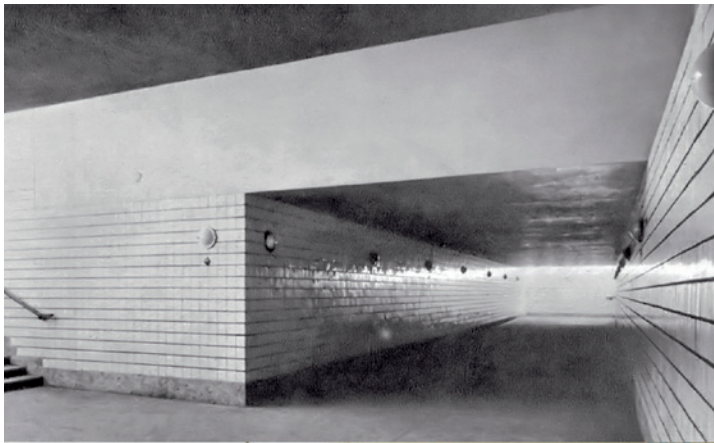


niejących fundamentów). Zasadniczy program dworca pozostał więc taki sam³⁷. Dworzec projektowano w ten sposób, aby wykorzystać istniejące fundamenty, co miało wpływ na jego dostosowanie do programu i gabarytów przedwojennego budynku stacyjnego. Po odkopaniu fundamentów okazało się jednak, że były uszkodzone i zmurzałe; konstruktor nie zgodził się na ich powtórne wykorzystanie. Ostatecznie zbudowano nowe fundamenty i nieznacznie zmieniono lokalizację budynku stacyjnego względem przedwojennego³⁸.

Podczas budowy tunelu wykorzystano częściowo fundamenty przedwojenne³⁹. Zespół nowego dworca zaprojektowano w identycznym w stosunku do przedwojennego układzie funkcjonalnym, zmienionym jedynie przez dodanie dwóch mieszkań służbowych oraz pomieszczenia bagażowni. Zasadniczy program dworca podmiejskiego nie uległ zmianie. Wiatę zaprojektowano w oparciu o projekt typowy⁴⁰, jej filary, balustradę murowaną klatki schodowej tunelu (częściowo) i skrajne żebra obłożono mozaiką (o wymiarach 2,2 × 2,2 cm)⁴¹. Budowa tunelu

inspiration consisting in selecting a specific style and specific aesthetics, as he was beyond doubt unfamiliar with those works³⁵. Nowiński, asked by the authors about “Brussels modernism”, replied that he did not know that concept and style and that he referred to his inspirations as “Western architecture”³⁶. Contemporary researchers often show a tendency to categorise works of Polish modernism and give them new significance. Writing this article, the authors had an opportunity to meet the designer of the station building, which enabled source verification of many issues related to the process of construction of that work.

Interviews with the architect also made it possible to explain the important issue of its location. In Nowiński’s article published in “Architektura” magazine, we read: “The entire railway station complex was designed to be built on the site where the pre-war station building and underpass were located (in order to make use of the existing foundations). Thus, the general layout of the station remained the same”³⁷. The station building was designed so as to utilise the existing foundations, which necessitated



umożliwiła zlikwidowanie niebezpiecznego przejścia w poziomie szyn prowadzącego z tymczasowej, drewnianej stacji na peron wyspowy oraz łączącego Anin z Wawrem⁴² (il. 6).

Projekt dworca został opracowany w 1957 roku w Biurze Projektów i Studiów Budownictwa Kolejowego w Warszawie. Przedstawiono go do zaopiniowania Komisji Oceny Projektów Inwestycyjnych DOKP Warszawa. Architekt miał duże kłopoty z zatwierdzeniem projektu, członkowie KOPI krytykowali go, podkreślając że jest zbyt nowoczesny i awangardowy. Po długiej krytyce i dyskusji został jednak ostatecznie zatwierdzony i skierowany do realizacji. Stało się tak dzięki ostatecznej opinii wszechwładnego w kwestiach decyzyjnych dyrektora Departamentu Inwestycji Ministerstwa Kolei, mgr. inż. arch. Edwarda Kopczyńskiego, któremu projekt dworca spodobał się⁴³.

Budowę zespołu dworcowego na stacji Warszawa-Wawer⁴⁴ realizowało w latach 1959-1961 Przedsiębiorstwo Robót Kolejowych nr 7 w Warszawie. Tunel budowano z utrzymaniem ruchu kolejowego, co wiązało się ze znacznymi utrudnieniami technologicznymi. Tory nad budowanym tunelem ułożono w tym

its adaptation to the size and layout of the pre-war building. However, after the foundations were uncovered, it turned out that they were damaged and mouldy; they could not be used again. Eventually, new foundations were constructed and the location of the station building was slightly changed in relation to the pre-war structure³⁸.

Part of the pre-war foundations was used for the construction of the underpass³⁹. The new railway station complex was designed to have the same functional layout as the pre-war complex, the only difference being the addition of two tied residential flats and a luggage room. The general concept was not modified. The shelter was designed based on the standard design⁴⁰; the pillars, the brick balustrade in the underpass staircase (partially), and the outermost elements were covered with mosaic tiles (measuring 2.2×2.2 cm)⁴¹. The construction of the underpass enabled the elimination of the dangerous crossing at the track level, leading from the temporary wooden station building to the island platform and connecting Anin with Wawer⁴² (fig. 6).

The design of the station building was produced in 1957 at the Railway Civil Engineering Design and Study Studio in Warsaw. It was submitted to the Investment Project Assessment Commission of the Warsaw Regional Directorate of the State Railways, which was asked to issue an opinion. The architect had big problems with obtaining approval for the project; he was criticised by the members of the Commission, who claimed that it was too modern and avant-garde. However, after many critical comments and long discussions, the project was eventually approved and referred for implementation. It was possible thanks to the final opinion of the Director of the Investment Department of the Ministry of Railways, the architect Edward Kopczyński, who was the all-powerful decision maker and who liked the design⁴³.

7. Wnętrze tunelu, góra: reprodukcja z: „Architektura” 1961, nr 4; dół: stan z 2010 r. Fot. A. Skalimowski

7. Underpass interior, up: reproduction from: “Architektura” 1961, no. 4; down: condition in 2010. Photo by A. Skalimowski

8. Wejście do tunelu od strony dworca, widoczne witrażowe okno, reprodukcja z: „Architektura” 1961, nr 4

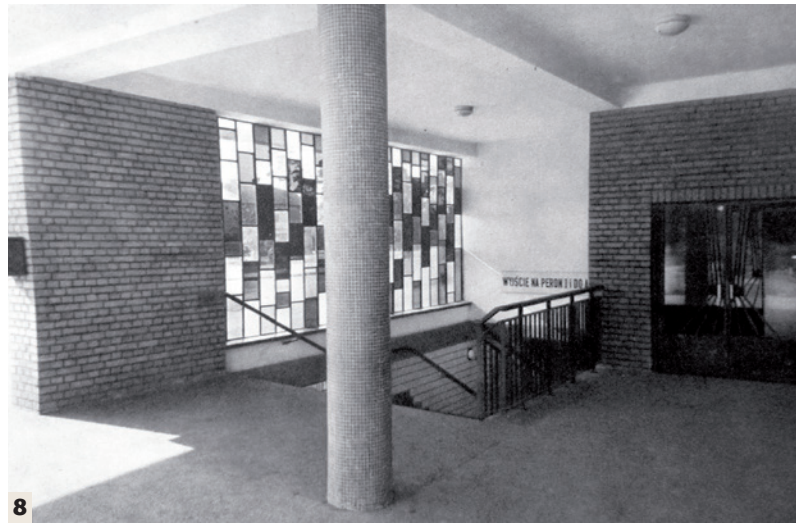
8. Entrance to the underpass from the station building side; a stained glass window, reproduction from: “Architektura” 1961, no. 4

celu na dźwigarach stalowych⁴⁵. Dość długi okres budowy związany był z utrudnieniami podczas realizacji inwestycji. Po odgruzowaniu tunelu okazało się bowiem, że zachowana konstrukcja jest podziurawiona i trzeba było zastosować dodatkową izolację⁴⁶. Jak często bywało na ówczesnych budowach, podczas prac zabrakło stali zbrojeniowej potrzebnej do wykonania konstrukcji tunelu, co wstrzymało na pewien czas prace⁴⁷ (il. 7).

Kopuła żelbetowa łupiny nad głównym помещением dworca podczas zalewania betonem była szalowana od dołu. W trakcie pokrywania jej dachu, ze względu na jego kulistość, papa rwała się w czasie naciągania. Z tego względu zastosowano deficytową w gospodarce socjalistycznej specjalną papę włóknistą⁴⁸.

Architekt dworca w rozmowie z autorami podkreślał, iż niezwykle trudne było połączenie w jedną bryłę plastyczną obu obiektów o innym przeznaczeniu – części mieszkalnej dla pracowników kolejowych oraz budynku dworcowego. Przyczyną zastosowania łupinowej kopuły nad główną halą dworca była potrzeba uzyskania jednolitego wnętrza. Zaprojektowanie świetlika w dachu dworca ułatwiłoby jego wykonanie z punktu widzenia technologicznego – jednak w tym przypadku byłyby to przemysłowa architektura o całkowicie odmiennym charakterze. Gdyby zastosowano świetlik i strop byłby niżej, to w pewnym stopniu byłyby to przytłaczające dla podróżnych. W celu doświetlenia wnętrza architekt w swym projekcie zastosował przeszklone ściany boczne, na których wspierała się łupina kopuły. W ten sposób świetliki stały się jakby integralnym elementem architektury samej poczekalni. W projekcie budynku dworca zastosował również dużo szkła, aby w jak największym stopniu doświetlić jego wnętrze⁴⁹.

W bocznych ścianach poczekalni projektant zastosował małe podziały szyb, jego intencją było, aby – podobnie jak witraże w kościołach – zawierały pewnego rodzaju parasakralną treść. W projekcie istotne było, aby przeszklone wypełnienie między ścianami budynku dworca nie było dzielone, lecz tworzyło w perspektywie jednolitą wizualnie ścianę. Ze względu na to, aby w elewacji części mieszkalnej nie wprowadzać dysharmonii przez zastosowanie balkonów (wymaganych ówczesnym normatywem mieszkań



8

The Warszawa-Wawer railway station complex⁴⁴ was constructed in the years 1959-1961 by Przedsiębiorstwo Robót Kolejowych No. 7 in Warsaw. The rail traffic was maintained during the construction of the underpass, which entailed considerable technological difficulties. For this purpose, the tracks running over the underpass were placed on steel girders⁴⁵. The lengthy period of the construction works was a result of difficulties that arose during the implementation of the investment project. After the underpass was cleared of rubble, it turned out that there were holes in the preserved structure and additional insulation had to be used⁴⁶. As it was often the case at contemporary construction sites, there was not enough reinforcing steel to construct the underpass and the works had to be suspended for some time⁴⁷ (fig. 7).

The reinforced concrete dome of the thin shell, located over the main room of the station building, was shaped with formwork from below during the pouring of concrete. During the covering of the roof, due to its spherical shape, the bitumen roofing felt tore apart when stretched. For this reason, it was necessary to use special fibrous roofing paper, which was scarce in the socialist economic system⁴⁸.

In an interview with the authors of this article, the architect emphasises that it was extremely difficult to merge two structures having different functions – the residential part for railway employees and the station building – into one form. The reason for the construction of a dome over the main station hall was the need to achieve a uniform interior. Including a skylight in the design of the roof would have made

służbowych DOKP Warszawa), architekt zaprojektował wewnętrzne loggie. W ten sposób projekt uzyskał czystą i harmonijną formę elewacji⁵⁰.

Ze względów estetycznych, a także w celu doświetlenia mrocznego tunelu zastosował przy wejściu okno szklone kolorowymi szybami (koloru niebieskiego, białego, czerwonego i żółtego) umieszczonymi w ramie stalowej. To rozwiązanie nie zdało w praktyce egzaminu, witrażowe szkło było notorycznie wybijane przez miejscowych chuliganów (il. 8, 9).

Dworzec budowano przez dwa lata. Termin oddania przesunął się ze względu na konieczność podłączenia do budowanego przez miasto kolektora ściekowego. Ostatecznie podjęto decyzję o oddaniu obiektu, przekładając ukończenie kanalizacji na później. Dnia 24 maja 1960 roku dokonano uroczystego otwarcia nowego dworca⁵¹, z udziałem władz kolejowych i lokalnych, przedstawicieli inwestora i biura projektów, architekta i projektantów oraz mieszkańców Wawra⁵² (il. 10, 11).

W krótkiej notatce zamieszczonej na łamach czasopisma „Stolica” opisała go Krystyna Krzyżakowa: „Niewielki, 1-piętrowy, budynek stacyjny z szarej cegielki jest bogato przeszklony (w części nawet

its construction easier from a technological point of view – however, in this case, that would be industrial architecture of a completely different nature. If a skylight had been constructed and the ceiling would be lower, that would be to a certain extent uncomfortable for travellers. In order to provide more light to the interior, the architect designed glass side walls supporting the dome. This way, the lights became an integral element of the architecture of the waiting hall. The architect used considerable amounts of glass in the design of the station building in order to provide as much light as possible to the interior⁴⁹.

The designer divided the glass panes of the side walls into sections: he wanted them to have a certain quasi-sacred feel, similar to that of stained glass windows in churches. An important thing that had to be considered in the design was that the glass filling between the walls of the station building should not be divided but should form a visually uniform wall. The presence of balconies (required by the contemporary standards applied to tied flats offered by the Warsaw Regional Directorate of the State Railways) would introduce dissonance to the elevation of the residential part of the building; in order to avoid that, the architect designed loggias. This way, he achieved a clear and harmonious form of the elevations⁵⁰.

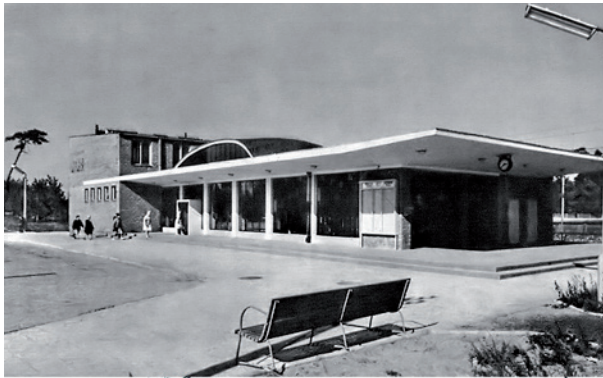
For aesthetic reasons, but also in order to provide additional light to the dark inside of the underpass, he designed a window filled with colourful glass panes (blue, white, red, and yellow) in a steel frame, located next to the entrance. This solution did not work in practice as the stained glass was repeatedly smashed by local vandals (fig. 8 and 9).

The construction of the station complex took two years. The deadline for completion had to be extended as the building had to be connected to a sewer that was being constructed by the City. Eventually, it was decided that the building should be placed in service and the completion of the sewage system was postponed. The new station building was opened on 24 May 1960⁵¹. The ceremony was attended by railway and local authorities, representatives of the investor and the design studio, the architect and the designers, and citizens of Wawra⁵² (fig. 10 and 11).

In a short note published in the “Stolica” magazine, Krystyna Krzyżakowa described the building as follows: “The small, two-storeyed station building



9



10



11

szybami barwnymi koloru szafirowego i złoto-brązowego). Parter mieści poczekalnię z kasami biletowymi, bagażową i towarową, przechowalnię bagażu, kabiny telefoniczne i dyżurkę zawiadowcy. Na piętrze znajduje się mieszkanie dla zawiadowcy i tzw. »awaryjne« dla personelu oraz pokój narad, będący jednocześnie świetlicą. Dużo światła, kolorowe ściany, wbudowane meble, jedyny mankament – to brak gazu, którego niestety cały Wawer nie posiada. Plac przed dworcem o powierzchni około 600 m², obecnie jedynie zacementowany, wkrótce pokryje asfalt. W otoczeniu dworca powstaną również niewielkie zieleńce i kwietniki⁵³.

9. Wejście do tunelu od strony ulicy, góra: reprodukcja z: „Architektura” 1961, nr 4; dół: stan z 2010 r. Fot. A. Skalimowski

9. Entrance to the underpass from the street, up: reproduction from: “Architektura” 1961, no. 4; down: condition in 2010. Photo by A. Skalimowski

10. Widok dworca Warszawa-Wawer od strony torów, góra: reprodukcja z: „Architektura” 1961, nr 4; dół: stan z 2010 r. Fot. A. Skalimowski

10. View of the Warszawa-Wawer station building from the tracks, up: reproduction from: “Architektura” 1961, no. 4; down: condition in 2010. Photo by A. Skalimowski

11. Widok dworca Warszawa-Wawer od strony podjazdu, góra: reprodukcja z: „Architektura” 1961, nr 4; dół: stan z 2010 r. Fot. A. Skalimowski

11. View of the Warszawa-Wawer station building from the square, up: reproduction from: “Architektura” 1961, no. 4; down: condition in 2010. Photo by A. Skalimowski

of grey brick is richly decorated with glass (partially with coloured panes, sapphire and golden-brown in colour). The ground floor contains a waiting hall with ticket offices, luggage and goods offices, a luggage room, telephone booths, and a stationmaster’s room. On the first floor, there is a stationmaster’s flat and a so-called »emergency« flat for other members of the personnel, as well as a meeting room, which at the same time functions as a common room. Plenty of light, colourful walls, built-in furniture — the only problem is the lack of gas, which, unfortunately, is not supplied to Wawer. The square in front of the building, covering an area of approx. 600 m², is currently only covered with cement, but will soon be covered with asphalt. Additionally, small green areas and flower beds will be set up around the station building⁵³.

In 1961, “Architektura” published a short text describing the new Warszawa-Wawer station, authored by its designer⁵⁴. According to Nowiński, an article that evaluated very positively the new railway station was published in an English architecture magazine. The article emphasised that the complex was “the first swallow breaking with socialist realism” in the architecture of communist countries. It was also pointed out that its avant-garde form is not typical of the standard, repetitive designs of station buildings⁵⁵.

In 1962, an article by the architects O.P. Golu-

W 1961 roku w „Architekturze” ukazał się krótki tekst charakteryzujący nową stację Warszawa-Wawer autorstwa jej projektanta⁵⁴. Według relacji Nowińskiego w angielskim czasopiśmie architektonicznym opublikowano artykuł wysoko oceniający zrealizowany dworzec. Podkreślano w nim, iż w architekturze użytkowej krajów komunistycznych realizacja ta jest „pierwszą jaskółką przełamującą socrealizm”. Zwrócono również uwagę, że awangardowa forma nie jest charakterystyczna dla typowych, powtarzalnych projektów dworców kolejowych⁵⁵.

W sowieckim czasopiśmie „Transportnoe stroitel'stvo” ukazał się w 1962 roku, w dziale „Za granicą”, artykuł autorstwa architektów O.P. Golubevej i S.F. Naumova pt. *Prigorodnyj vokzal Varšava-Vaver*⁵⁶, opisujący jego budowę, konstrukcję i architekturę⁵⁷. Znajdujemy w nim interesującą charakterystykę zespołu dworca wraz z bardzo wysoką oceną jego architektury: „W Polskiej Rzeczypospolitej Ludowej w 1961 r. oddano do eksploatacji nowy budynek pasażerskiego dworca podmiejskiego na stacji Warszawa-Wawer. Nowy dworzec zbudowano na miejscu starej stacji pasażerskiej, zniszczonej podczas II wojny światowej. Przed projektantami stanęło zadanie, aby wykorzystując istniejące fundamenty, wyznaczające konfigurację budowli, ukształtować funkcjonalną łączność między nowymi pomieszczeniami. To zadanie udało się pomyślnie rozwiązać autorom projektu dworca, architektowi Z. Nowińskiemu i inżynierom Cz. Drożdżowi i S. Błachnio.

Stacja Warszawa-Wawer – to stosunkowo niewielki budynek stacyjny, o kubaturze 3000 m³, przy ogólnej powierzchni budowli 600 m². Zwraca uwagę oryginalność rozwiązań architektonicznych i jakość wykonanych robót budowlanych. Prosta, zwężła kubatura i obfitość oszklonych powierzchni nadają budynkowi postać nowoczesnej lekkiej budowli typu pawilonowego. Zasadniczy budynek jest jednopiętrowy z częściową nadbudową pierwszego piętra. W budynku szeroko wykorzystano konstrukcje żelbetowe (kolumny, stropy i inne elementy nośne). Strop głównej, podwójnie doświetlonej hali kasowej wykonano jako cienkościennie, żelbetowe sklepienie łupinowe (...).

Nad peronem wyspowym zbudowana została wiata zrealizowana według projektu typowego, w postaci lekkiej oryginalnej konstrukcji żelbetowej, z zadaniem uniesionym na skraju, opartym na dwóch

beva and S.F. Naumova titled *Prigorodnyj vokzal Varšava-Vaver*⁵⁶ was published in “Transportnoe stroitel'stvo”, in the “Abroad” section; it described the design, structure, and architecture of the Wawer station⁵⁷. It included an interesting description of the railway station complex and a very positive evaluation of its architecture: “In 1961, a new station building of the suburban Warszawa-Wawer passenger railway station was placed in service in the Polish People's Republic. The new building replaced the old passenger station that was destroyed during World War II. The designers were confronted with the task of using the existing foundations, determining the layout of the building, to shape a functional connection between the new rooms. That task was successfully accomplished by the authors of the design, the architect Z. Nowiński and the engineers Cz. Drożdż and S. Błachnio.

The Warszawa-Wawer station building, with its volume of 3000 m³ and a total surface of 600 m², is relatively small. The originality of the architectural solutions and the quality of the construction works are remarkable. Owing to the simple, compact form and the abundance of glass surfaces, the building comes across as a modern, light, pavilion-type building. The actual station building has one storey with a partial upward extension. The building has many reinforced concrete elements (pillars, ceiling, and other load-bearing elements). The ceiling of the main hall, provided with a double amount of light, has the form of a thin shell made of reinforced concrete (...).

The station has an island platform with a shelter constructed in accordance with the standard design, having the form of an original, light structure of reinforced concrete, with a roof that curves up at the edge, supported by two rows of reinforced concrete pillars. All finishing works were carried out according to a special design. The underpass entrances are decorated on the outside with stained glass windows in colours characteristic of Polish folk architecture. The entrance door of this rather extraordinary structure incorporates glass and nickel elements. (...)

The wide use of glass wall surfaces and the skilful application of exterior and interior finishing elements give the building an original character without a trace of showiness. The new Warszawa-Wawer station building fully satisfies the needs of modern

rzędach żelbetowych filarów. Wszystkie prace związane z wykończeniem dworca prowadzono według specjalnego projektu. W celu opracowania formy zewnętrznej wejść do tunelu, zastosowano barwne witraże z doбором kolorów charakterystycznym dla polskiej architektury ludowej. Drzwi wejściowe niezwykłej nieco konstrukcji wykonano z wykorzystaniem szkła i niklu. (...)

Szerokie zastosowanie przeszklonych powierzchni ścian, umiejętne posługiwanie się elementami zewnętrznego architektonicznego i wewnętrznego wykończenia, nadają budynkowi dworca oryginalny charakter bez jakiegokolwiek dążenia do efekciarstwa. Nowy budynek stacyjny Warszawa-Wawer w pełni odpowiada wymogom współczesnego budownictwa transportowego. Dzięki śmiałym rozwiązaniom konstrukcyjnym, dobremu opracowaniu problemów technologicznych, wysokiej jakości wykonanych robót wykańczających, sprawiedliwie należy zaliczyć go do ciekawszych budynków stacyjnych zrealizowanych w ostatnich latach⁷⁸.

Zdjęcie dworca Warszawa-Wawer zamieszczone zostało również przez Arseniusza Romanowicza w książce *Dworce i przystanki kolejowe*⁷⁹. Cenił on bardzo Wacława Nowińskiego, z którym współpracował w biurze od 1950 roku.

Opis techniczny i komunikacyjny

Do zespołu dworcowego na stacji Warszawa-Wawer należą trzy obiekty: dworzec, wiata peronowa i tunel z zadaszonym wyjściem. Zespół zlokalizowany jest w centrum miasta – od zachodu wzdłuż dworca przebiega ulica Widoczna, zaś od wschodu zespół zamyka ulica Wydawnicza (w okresie budowy dworca ul. Świerczewskiego). Dworzec zlokalizowany jest przy ulicy Widocznej 2.

Program dworca obejmował na parterze: część dostępną dla podróżnych – halę dworcową z trzema kasami⁶⁰, kasy biletowe i bagażowe, kasę towarową, przechowalnię bagażu, kabiny telefoniczne oraz toalety; część dostępną dla pracowników PKP – biuro zawiadowcy stacji, pomieszczenie kancelisty, pomieszczenie służbowe, pomieszczenie KATS (Kolejowej Agencji Telefoniczno-Sygnalizacyjnej). Na piętrze: dwa mieszkania (dwa pokoje, kuchnia, łazienka)

transport architecture. Owing to bold structural solutions, effective approaches to technological problems, and the high quality of the finishing works, it certainly deserves to be classified as one of the more interesting station buildings constructed in the recent years⁷⁸.

A photograph of the Warszawa-Wawer station building was also published by Arseniusz Romanowicz in the book *Dworce i przystanki kolejowe*⁷⁹. He greatly valued Wacław Nowiński, with whom he had cooperated in the same studio since 1950.

Technical description and layout

The Warszawa-Wawer railway station complex comprises three structures: a station building, a platform shelter, and an underpass with roofed entrances. The complex is located in the city centre, with Widoczna street on the west side and Wydawnicza street (called Świerczewskiego street in the time of the construction) on the east side. The railway station is located at 2 Widoczna street.

The ground floor of the station building housed: a hall with three ticket cashier's desks⁶⁰, ticket offices, luggage offices, and goods offices, a luggage room, telephone booths, and restrooms, as well as a section accessible only to PKP employees – a stationmaster's office, a clerk's office, service rooms, and a KATS (Railway Telephone and Signalling Agency) room. On the ground floor, there were: two flats (two rooms, kitchen, bathroom) and a meeting or common room; in the basement: a boiler room with a heating fuel storage area, a hydrophore room, residents' basement rooms, a KATS battery room, a storeroom, and an archive. The building was equipped with a three-phase power supply, a water and sewage system, central heating, a hydrophore, and – partially – fluorescent lighting, as well as round lamps installed on ceilings and the roof eaves.

The station building has a combined structure: walls made of brick; pillars made of reinforced concrete; the so-called Ackerman ceilings; reinforced concrete slabs; and a thin shell over the ticket office hall. The roof covering the residential part of the building has the form of slag concrete slabs

oraz pokój narad – świetlicę, w piwnicy: kotłownię ze składem opału, hydrofornię, piwnice lokatorskie, akumulatornię KATS, magazyn stacyjny i archiwum. Obiekt wyposażono w siłę, instalację wodno-kanalizacyjną, wodne centralne ogrzewanie, hydrofor oraz częściowo oświetlenie jarzeniowe, a także okrągłe plafonery oświetleniowe mocowane do sufitów i okapu dachu.

Budynek dworca ma konstrukcję mieszaną: ściany murowane, częściowo słupy żelbetowe, stropy Ackermana, płyty żelbetowe oraz nad halą kasową cienkościenną łupinę żelbetową. Dach nad częścią mieszkalną wykonano w formie płyt żuzłobetonowych, na ściankach ażurowych, zaś nad częścią parterową zastosowano stropodachy. Posadzki wykonano z nieszlifowanego lastryka (także w tunelu i pod okapem dworca). W pomieszczeniach sanitarnych, biurowych i mieszkalnych wyłożono je terakotą oraz klepką. Ściany fragmentami tynkowano z zewnątrz białą zaprawą cementowo-wapienną, jako licówkę zastosowano natomiast cegłę cementową. Nowiński był również autorem projektu wystroju wnętrza dworca, w tym metaloplastyki oraz witrażowych okien⁶¹. Interesującym akcentem metaloplastycznym były napisy „Warszawa”, a poniżej większymi literami „Wawer”, umieszczone na obu elewacjach (od strony torów i od strony podjazdu), wykonane z wygiętych rurek stalowych, dodatkowo oświetlone od góry. Ich liternictwo było charakterystyczne dla typografii lat 50. XX wieku. Drzwi wejściowe do hali dworcowej były metalowe, z elementami metaloplastyki, posiadały też niklowane poręcze i listwy, natomiast zewnętrzne drzwi wejściowe do części mieszkalnej były mniej okazałe, drewniane, typowe dla wzornictwa lat 50. XX wieku. W klatce schodowej budynku stacyjnego umieszczono tablicę emaliowaną z napisem „Wyjście na peron i do Anina”⁶², zaś na ścianie nieistniejącą obecnie skrzynkę pocztową. Na elewacji dworca od strony podjazdu zamocowana była duża przeszklona gablota z rozkładem jazdy. Dopełnieniem architektury obiektu była aranżacja otaczającego go terenu, wykonana po pewnym czasie od zakończenia jego budowy, w formie zieleni, podjazdu, alejek, ławek oraz latarń jarzeniowych typu MDM na słupach wi-brobetonowych (11 oryginalnych latarń jest zachowanych, w tym jedna w złym stanie technicznym) (il. 12).

resting on an openwork structure. The ground floor is covered with flat roofs. The floors were made of non-polished terrazzo (including the floors in the underpass and below the eaves). The floors in the sanitary, office, and residential buildings were covered with terracotta or planked. Some parts of the exterior walls were covered with white cement-lime mortar; other parts were faced with cement bricks. Nowiński also designed the interior of the station building, including metalwork and stained glass windows⁶¹. Interesting metalwork details were signs saying “Warszawa”, and below, in larger letters, “Wawer”, installed on both elevations (the one facing the tracks and the one facing the square), made of bent steel tubes and additionally lit from above. The lettering was characteristic of the typography of the 1950s. The entrance door leading to the main hall was made of metal and decorated with metalwork elements; it had nickel-plated handrails. The entrance door to the residential part was not so impressive – made of wood, it was typical of the 1950s design. An enamelled plate saying “To the platform and to Anin” hung in the staircase of the station building⁶² and a letter box, currently no longer existing, hung on a wall. There was a large glass case with a train timetable on the elevation facing the square. The architecture of the building was complemented by the arrangement of the surrounding area, completed some time after the building itself had been constructed; it comprised green areas, a square, paths, benches, and MDM-type fluorescent lamps installed on posts made of vibrated concrete (11 of the original lamp posts have survived to this day; one of them is in poor technical condition) (fig. 12).

Travellers having no ticket could enter the station building from the square, through the main entrance. Travellers who already had a ticket entered directly the underpass connecting both parts of the city, separated with the former Vistula River Railroad, through a sheltered entrance, and from there, they could reach the island platform. That solution was particularly useful when it was raining or snowing. PKP employees could enter the station building and reach their desks from the track side, at a point near the luggage room. The entrance to both tied flats was part of the staircase and was located on the north side. After the investment was



12

Układ komunikacyjny dworca obejmował wejście główne od strony podjazdu dla podróżnych nie posiadających biletu. Podróżni z biletami wchodziłi bezpośrednio do tunelu łączącego obie części miasta rozdzielone dawną Koleją Nadwiślańską wejściem zlokalizowanym pod wiatą, a z tunelu wychodzili bezpośrednio na peron wyspowy. Tego rodzaju rozwiązanie komunikacyjne miało istotne znaczenie podczas opadów atmosferycznych. Wejście służbowe dla pracowników PKP od strony przechowalni bagażu do kas zlokalizowano od strony torów. Wejście do obu mieszkań służbowych było natomiast wydzielone z klatki schodowej i zlokalizowane od strony północnej. Po ukończeniu inwestycji przed dworcem powstał również przystanek PKS. Prawdopodobnie jeszcze na początku lat 70. XX wieku przeniesiono go na drugą stronę dworca, na ulicę Wydawniczą⁶³.

Tunel konstrukcji żelbetowej łączył obie części miasta rozdzielone linią Warszawa Wschodnia – Otwock. Ściany wyłożono terakotą w kolorze kości słoniowej, o wymiarach płytek 12×12 cm. Identyczną zastosowano w tunelu stacji Warszawa-Stadion. Posadzkę wykonano z nieszlifowanego lastryka. Klatka schodowa tunelu w budynku stacyjnym posiada balustradę z chwytem drewnianym. Schody zbudowano w układzie: 8 stopni – podest – 10 stopni – podest – 5 stopni. Zastosowano oświetlenie w formie plafonier umieszczonych na bocznych ścianach⁶⁴. We

completed, a bus stop was also built in front of the station building. It was later moved to the other side of the railway station, to Wydawnicza street, probably in the early 1970s⁶³.

The underpass, having a reinforced concrete structure, connected the two parts of the city divided by the Warszawa Wschodnia–Otwock line. The walls were covered with ivory-coloured terracotta tiles measuring 12×12 cm. Identical material was used in the underpass at the Warszawa Stadion railway station. The floor was made of non-polished terrazzo. The underpass stairway in the station building has a balustrade with a wooden handrail. The stairway has the following layout: 8 steps – platform – 10 steps – platform – 5 steps. Light was provided by flat lamps installed on the side walls⁶⁴. A water system valve, originally intended for use during cleaning of the terracotta walls, was installed in a niche in the underpass, near the staircase of the station building.

The exit from the underpass on the Anin side was covered with a brick and reinforced concrete shelter with glass elements, originally decorated with coloured glass panes (just like the exit on the station building side). The underpass stairway on the city side has the following layout: 12 steps – platform – 12 steps. The underpass stairway in the station building originally had a single-level, steel-framed window filled with glass, divided into 10 sections.

The island platform was made of prefabricated elements. It has a trapezium cross-section and a box section design identical with that of high platforms

12. Stacja Warszawa-Wawer, widok od strony podjazdu, stan z 2016 r. Fot. R. Solnicki

12. Warszawa-Wawer railway station, view from the driveway, condition in 2016. Photo by R. Solnicki

wnęce tunelu, w pobliżu klatki schodowej dworca, zlokalizowano zawór instalacji wodnej, pierwotnie przeznaczony do mycia licowanych terakotą ścian. Tunel wyposażono w układ odwodnienia połączony z siecią kanalizacyjną.

Wyjście z tunelu od strony Anina osłonięte zostało przeszkloną, ceglano-żelbetową wiatą, pierwotnie ozdobioną kolorowymi szybami (analogicznie jak w wyjściu od strony dworca). Klatka schodowa tunelu od strony miasta posiada schody w układzie: 12 stopni – podest – 12 stopni. Klatka schodowa tu-

built on this line during the period of electrification, in 1936. It is filled with compact earth. Due to the layout of the tracks, one edge of the platform has a curved profile and the other is straight. The platform slopes down on both sides. Originally, the surface was made of cement slabs. In the 1960s, there was a wooden newsagent's at the platform; it had probably stood there since the completion of the complex. Probably in the 2nd half of the 1950s or in the early 1960s, a signal box was built at the end of the island platform. The Warszawa-Wawer



nelu w budynku stacyjnym posiadała pierwotnie przeszklone okno jednopoziomowe, 10-kwaterowe, w ramie stalowej.

Peron wyspowy wykonano z elementów prefabrykowanych. Posiada przekrój trapezowy, jest konstrukcji skrzynkowej, identycznej z peronami wysokimi na tej linii z okresu elektryfikacji w 1936 roku. Wewnątrz znajduje się zagęszczona ziemia. Jedna krawędź peronowa jest łukowa, druga prosta, ze względu na układ torów. Z obu stron peron zakończony jest pochylniami, jego nawierzchnia oryginalnie wyłożona była płytami cementowymi. Na peronie w latach 60. XX wieku, zapewne od czasu budowy, znajdował się drewniany kiosk. Prawdopodobnie w 2. połowie lat 50. lub na początku lat 60. XX wieku na końcu peronu wyspowego wzniesiono budynek nastawni Warszawa-Wawer oznaczonej skrótem Wr, mury, z cegły silikatowej⁶⁵. Być może w sposób

signal box, made of silica brick, was designated with the abbreviation “Wr”⁶⁵. Possibly unintentionally, it was built in a style reminiscent of the interwar modernism.

The reinforced concrete shelter has a continuous frame structure without any expansion joints. It rests on six pillars. The four pillars on the Otwock side merge with the structure of the underpass staircase – two pillars are structural elements of the staircase and the other two pillars are located behind the brick balustrade of the staircase. The shelter wings are connected by means of transverse ribs from above. There used to be fluorescent lamps in fittings running transversely under the

13. Wiatka na peronie, stan z 2016 r. Fot. R. Solnicki

13. Shelter on the platform, condition in 2016. Photo by R. Solnicki

niezamierzony zrealizowano ją w stylu zbliżonym do międzywojennego modernizmu.

Wiata żelbetowa posiada konstrukcję szkieletową, ciągłą, pozbawioną dylatacji. Wsparta jest na sześciu słupach. Cztery słupy od strony Otwocka powiązane są z konstrukcją klatki schodowej tunelu – dwa słupy stanowią jej element konstrukcyjny, natomiast kolejne dwa zlokalizowane są poza balustradą murewaną klatki schodowej tunelu. Skrzydła wiaty połączone są od góry poprzecznymi żebrami. Pod zadaniem wiaty zamocowanych było poprzecznie po osiem lamp jarzeniowych w oprawkach z każdej strony. W środkowej części podwieszona była tablica z nazwą stacji „Warszawa-Wawer” (czarne litery na białym tle). Klatka schodowa tunelu posiada balustradę murewaną, licowaną mozaiką (2,2 × 2,2 cm) oraz gresem. Słupy wiaty i zadaszenia dworca również są licowane identyczną mozaiką. Schody prowadzące z peronu do tunelu są w układzie: 15 stopni – podest – 16 stopni. Klatka schodowa tunelu posiada na ścianach poręcze z drewnianym chwytem (il. 13).

Stan zachowania i przekształcenia

Na przełomie XX i XXI wieku, w apogeum zapaści ekonomicznej polskiego kolejnictwa, w budynku dworca zlikwidowano kasy biletowe i biura kolejowe. Przez pewien czas dworzec był pustostanem zamieszkałym przez bezdomnych. PKP Zakład Gospodarowania Nieruchomościami w Warszawie wynajął obiekt prywatnej firmie z przeznaczeniem na hurtownię kominków. W pewnym stopniu zatrzymało to dalszą dewastację dworca, jednak nowy użytkownik oszczędził wartościowy zabytek architektury. Do budynku dostawiono kiczowate gipsowe kolumny z tympanonem oraz kanelowane pilastry, na elewacji namalowano pretensjonalne detale architektoniczne. Po kilku latach zlikwidowano dostawione „maszkarony” architektoniczne i z okazji EURO 2012 elewację budynku z cegły silikatowej pomalowano farbą klejową koloru beżowego. Po krótkim czasie nowa malatura budynku została oszczędzona graffiti. Kilka lat temu na dachu części mieszkalnej wymurowano nowe przewody kominowe z nieotynkowanej czerwonej cegły, a dach wtórnie pokryto blachą. Zamontowano również stelaże reklamowe przysłaniające łupinę dachu. Zamurowano drzwi wejściowe w elewacji od

shelter ceiling, eight on each side. In the centre, there was a plate with the name of the railway station: “Warszawa-Wawer” (black letters on a white background). The underpass staircase has a brick balustrade faced with mosaic tiles (2.2 × 2.2 cm) and ceramic tiles. The shelter pillars and the station building roofs are also covered with identical mosaic tiles. The stairway leading from the platform to the underpass has the following layout: 15 steps – platform – 16 steps. The underpass staircase has wooden handrails on the walls (fig 13).

State of preservation and modifications

In the late 20th and early 21st century, when the economic collapse of Polish railways was at its height, the ticket offices and railway offices inside the station building were closed. For some time, the railway station was empty and used only by the homeless. PKP Management of Properties in Warsaw rented the building to a private company for the purpose of running a fireplace wholesale business. To some extent, it stopped further degradation of the station building, however, the new user spoiled the aesthetics of that valuable work of architecture. Kitsch plaster columns with a tympanum and fluted pilasters were added to the building and tasteless architectural details were painted on the elevation. After several years, those architectural “mascarons” were removed and to celebrate EURO 2012, the silica brick elevation was painted with distemper of beige colour. Soon after, the new paint was daubed with graffiti. Several years ago, new chimneys of unplastered red brick were built on the roof of the residential part and the roof itself was covered with roofing sheet. Moreover, advertisements were put up, concealing the dome. The entrance door in the south elevation (looking out to Otwock) was walled up. The coloured glass panes in the walls of the sheltered entrance to the underpass were replaced with sheet metal. An electric clock hanging under the eaves was removed. The windows in the underpass staircase were walled up. The bars of the windows in the wall facing the tracks were additionally covered with steel grating. The walls of the underpass, originally covered with light-coloured ceramic tiles, were covered with brown oil paint and

strony południowej (w kierunku Otwocka). W miejsce kolorowych szybek w ścianach zadaszonego wejścia do tunelu wstawiono blachę. Zdemontowano również zegar elektryczny zawieszony pod okapem dachu. Ramy okienne klatki schodowej tunelu zamurowano. Kraty okien elewacji od strony torów mają wtórne siatki stalowe. Ściany tunelu, pierwotnie wyłożone okładziną ceramiczną jasnego koloru, pomalowano farbą olejną koloru brązowego i dodatkowo oszpeciono graffiti. Kilka lat temu przemalowano je na kolor biały. Zapewne w latach 90. XX wieku lub w pierwszych latach XXI wieku oryginalne plafonierzy oświetleniowe w tunelu, których otwory zamurowano, zastąpiono wtórnymi lampami jarzeniowymi w oprawach rastrowych. Pełną balustradę wiaty oraz filary obłożone okładziną z terakoty i mozaiką pomalowano farbą olejną koloru brązowego. Dworzec od strony torów posiada wtórne ogrodzenie boczne wraz z bramą. Schody klatki schodowej tunelu od strony miasta wyposażono w dodatkowy trzynasty stopień. Na elewacji budynku stacyjnego zamontowana została instalacja alarmowa, dodatkowo szpecąca obiekt. Kilka lat temu w pobliżu dworca zbudowano parking dla pasażerów.

Na części mieszkalnej stacji zachowana jest wtórna, znormalizowana, podświetlana tablica z napisem „Wawer”, zamontowana zapewne w latach 70. lub 80. XX wieku. Do krawędzi okapu dachu budynku stacyjnego zamocowany jest ozdobny wspornik zegara elektrycznego. Budynek stacyjny od strony torów posiada oryginalne ogrodzenie w formie siatki stalowej rozpiętej na słupkach z szyn wąskotorowych, z nieczynną bramką przejścia służbowego od strony toru szlakowego.

Nawierzchnia peronu zapewne w latach 70. XX wieku wylana została asfaltem. Na peronie znajduje się osiem latarń z rur stalowych z dwiema lampami, wtórne tablice z nazwami stacji i z rozkładem jazdy, ławki oraz instalacja megafonowa (il. 14).

Wartościowanie i koncepcje ochrony

Zdewastowanie i oszpecenie zespołu dworca Warszawa-Wawer, stanowiącego wartościowy przykład architektury awangardowej okresu październikowego przelomu, jest przykładem postępującej dekapitalizacji infrastruktury kolejowej na terenie całego kraju.

later defaced with graffiti. Several years ago, there were painted white. Probably in the 1990s or in the first years of the 21st century, the original lamps lighting the underpass were replaced with fluorescent lamps in recessed modular fittings. The full balustrade of the shelter and the pillars, covered with terracotta and mosaic tiles, were painted with brown oil paint. On the track side, the station building is enclosed with new side fencing with a gate. One more step was added to the underpass stairway on the city side. Another unsightly element is an alarm device installed on the elevation of the station building. Several years ago, a car park for passengers was built nearby the station building.

In the residential part of the building, there is a normalised, lighted plate saying “Wawer”. It was probably installed in the 1970s or the 1980s. On the edge of the eaves, there is still a decorative fixing element for the electric clock. On the track side, the station building is enclosed with the original fencing in the form of steel wire netting attached to posts made from narrow-gauge rails, with a closed gate that was used by employees.

The surface of the platform was covered with asphalt, probably in the 1970s. On the platform, there are eight double lamp posts made of steel tubes, plates with the name of the station and with the train timetable, benches, and a megaphone system (fig. 14).

Valuation and concepts of protection

The degradation and defacement of the Warszawa-Wawer railway station complex, being a valuable example of avant-garde architecture of the period of the Polish October Revolution, is an example of progressive depreciation of the railway infrastructure in the whole country. The station building has high architectural value, also as an object of modern culture, just like other structures along the cross-city line. Structures built in various architectural styles – starting from the period of the Vistula River Railroad in the late 19th century, through interwar architecture, to the modernism of the late 1950s – have been preserved along the Otwock railway line. This diversity illustrates civilisation changes and changes in the styles and forms of the utilitarian railway architecture.

Dworzec ma dużą wartość architektoniczną, również jako dobro kultury współczesnej, podobnie jak inne realizacje na linii średnicowej. Na linii otwockiej zachowane są obiekty zrealizowane w różnych stylach architektonicznych – od czasów Kolei Nadwiślańskiej z końca XIX wieku, przez architekturę międzywojenną, aż do modernizmu końca lat 50. XX wieku. Różnorodność ta obrazuje przemiany cywilizacyjne, a także zmiany poszczególnych stylów i form użytkowej architektury kolejowej. Na tej właśnie linii zlokalizowane są szczególnie cenne, modernistyczne wiaty z poczekalniami, zbudowane podczas elektryfikacji w 1936 roku.

Należy podkreślić, iż stacja normalnotorowa Warszawa-Wawer jest również wizytówką Anina i Wawra, zaś pierwsze wrażenie podróżnego wysiadającego na niej jest przenoszone na całą dzielnicę. Pierwszą współczesną publikacją ukazującą wartość architektoniczną stacji był materiał historyka sztuki Pawła Giergoń pt. *Warszawa – Dworzec PKP Warszawa-Wawer*, zamieszczony 13 czerwca 2009 roku na jego autorskim portalu internetowym Sztuka.net. Dnia 3 marca 2010 roku w TVN Warszawa wyemitowano program *PKP Wawer: wczoraj perła, dziś patologia*, w którym wypowiedzieli się historyk architektury Jarosław Trybuś i pracownik Muzeum Sztuki Nowoczesnej Marcel Andino-Velez.

Sprawa rewitalizacji dworca budzi zainteresowanie historyków sztuki i znawców architektury, a także historyków kolejnictwa i mieszkańców Wawra. W 2012 roku Aleksandra Kosmała, studentka Wydziału Architektury Wnętrz Akademii Sztuk Pięknych w Warszawie, opracowała projekt dyplomowy rewitalizacji dworca Warszawa-Wawer i jego adaptacji na centrum kultury. Powstał z poszanowaniem dla dzieła Nowińskiego, bez ingerencji w substancję historycznej realizacji, niejako stając się jej dopełnieniem.

Autorzy artykułu odnaleźli w 2010 roku architekta dworca, Wacława Nowińskiego. W działania na rzecz zaproszenia go do Wawra i nagłośnienia wartości dworca zaangażowali się społecznicy Andrzej Rukowicz i Romuald Solnicki. W dniu 31 maja 2012



It is along this line that particularly valuable, modernist shelters with waiting spaces were built during the electrification of 1936.

It needs to be emphasised that the standard gauge Warszawa-Wawer railway station is also a representation of Anin and Wawer – the first impression of a traveller getting off the train there affects his or her perception of the whole district. The first contemporary publication indicating the architectural value of the railway station was an article by the art historian Paweł Giergoń, titled *Warszawa – Dworzec PKP Warszawa-Wawer* and published on 13 June 2009 on his Web portal Sztuka.net. On 3 March 2010, TVN Warszawa broadcast the programme *PKP Wawer: wczoraj perła, dziś patologia* with the participation of the architectural historian Jarosław Trybuś and Marcel Andino-Velez, an employee of the Contemporary Art Museum.

The issue of the rehabilitation of the railway station attracts the interest of art historians and architectural experts, as well as railway historians and citizens of Wawer. In 2012, Aleksandra Kosmała, a student of the Faculty of Interior Design of the Academy of Fine Arts in Warsaw, prepared a diploma project concerning the rehabilitation of the Warszawa-Wawer station building and its conversion into a cultural centre. The project was created with respect for Nowiński's work: it did not affect the substance of the historic structure, but rather complemented it.

In 2010, the authors of this article managed to contact the designer of the building, Wacław Nowiński. The social activists Andrzej Rukowicz and Romuald Solnicki joined the efforts to invite

14. Wejście do tunelu, stan z 2016 r. Fot. R. Solnicki

14. Underpass entrance, condition in 2016. Photo by R. Solnicki



roku w ramach imprezy „Dotknięcie linii” na stacji Wawer odbyło się spotkanie z Waławem Nowińskim, „który opowiedział zarówno o artystycznych, jak i funkcjonalnych walorach dworcowej hali, wyjaśnił także polityczno-kulturowy kontekst powstania dworca. Autor w modernistycznej stylistyce odnalazł środek twórczego wyrazu, a także metodę uniknięcia architektonicznej cenzury”⁶⁶. Spotkanie połączono z prezentacją plansz przedstawiających projekt Aleksandry Kosmala, które zawieszono były na ścianach dworca. Projekt obejrzało wielu mieszkańców oraz przedstawiciele lokalnych władz. Niestety, działania te do tej pory nie doprowadziły do jakichkolwiek decyzji dotyczących przyszłości budynku stacji. Architekt dworca był zszokowany stopniem degradacji swojego dzieła, na stacji ostatni raz był w dniu otwarcia dworca swego projektu. Projekt Kosmala zakładał adaptację i rewitalizację obiektu na podobieństwo budynku stacyjnego w Falenicy, w którym powstała Kinokawiarnia Stacja Falenica. Rewitalizacja dworca, a także zorganizowanie w nim centrum kultury i informacji turystycznej o regionie ocaliłoby cenny zabytek. Zdeprawowany i oszpecony dziś dworzec mógłby stać się wizytówką miasta dla osób przyjeżdżających do Wawra koleją, a także interesującym punktem początkowym dla wycieczek rowerowych. Pozytywny przykład Stacji Falenica ukazuje istotne znaczenie takich przedsięwzięć dla integracji lokalnej społeczności. Rewitalizacja powinna być przeprowadzona przez jego właściciela – PKP Zakład Gospodarowania Nieruchomościami w Warszawie lub jego nowego dzierżawcę. W ostatnich latach przeprowadzono na linii średnicowej restaurację stacji Warszawa-Ochota, Warszawa-Powisłe i Warszawa-Stadion. Powoli wzrasta świadomość wartości zabytków architektury kolejowej nawet wśród decydentów z kręgów

the architect to Wawer and give publicity to the value of the complex. On 31 May 2012, as part of the “Dotknięcie linii” (*Touching the Line*) event, a meeting with Waław Nowiński was held at the Wawer station. Nowiński “spoke about both the artistic and functional value of the complex; he also explained the political and cultural context in which the station building was constructed. For him, modernism was a means of artistic expression and a method for avoiding architectural censorship”⁶⁶. The meeting was combined with the presentation of boards showing the project of Aleksandra Kosmala, hanging on the walls of the station building. Many locals and representatives of the local government saw the project. Unfortunately, so far, such activities have not yielded any decisions concerning the future of the station building. Nowiński was shocked at the level of degradation of his work; the last time when he visited the railway station was on the day on which it was opened. Kosmala’s project provided for the adaptation and rehabilitation of the structure modelled on the changes introduced to the station building in Falenica, where the Kinokawiarnia Stacja Falenica café was opened. Rehabilitation of the station and establishment of a cultural centre and a tourist information centre providing information about the region would save the valuable monument. The ugly, damaged station building could become a flagship of the city for persons arriving in Wawer by rail, as well as an interesting starting point for cycling trips. The positive example of the Falenica railway station shows the immense importance of such projects for the integration of the local community. Such rehabilitation should be carried out by the owner of the building – PKP Management of Properties in Warsaw, or by a new lessee. In the recent years, the Warszawa-Ochota, Warszawa-Powisłe, and Warszawa-Stadion railway stations, all of which are part of the cross-city line, were renovated. Awareness of the value of monuments of railway architecture is slowly increasing even among PLK and PKP decision-makers. On 26 October 2012, a meeting with Nowiński was held in Klub Kultury Anin (the Anin

15. Widok stacji od strony wejścia do tunelu, stan z 2016 r. Fot. R. Solnicki

15. View of the railway station from the underpass entrance, condition in 2016. Photo by R. Solnicki

PLK i PKP. Dnia 26 października 2012 roku w Klubie Kultury Anin odbyło się kolejne spotkanie z Nowińskim, który opowiadał o swej pracy związanej z projektowaniem dworca.

W kwietniu 2011 roku zespół w składzie Jakub Andrzejewski, Andrzej Skalimowski, Zbigniew Tucholski i Jacek Wardęcki wykonał Kartę ewidencyjną zabytków architektury i budownictwa wraz z inwentaryzacją dworca na zlecenie Biura Stołecznego Konserwatora Zabytków. Dnia 29 grudnia 2014 roku zespół dworcowy na stacji Warszawa-Wawer, wiata oraz nastawnia Warszawa-Wawer Wr zostały wpisane do gminnej ewidencji zabytków m.st. Warszawy.

Zarówno władze lokalne, miejskie, jak i PKP nie wyraziły dotychczas zainteresowania rewitalizacją cennego zabytku architektury, jakim jest zespół dworca Warszawa-Wawer. Ze względu na dużą wartość obiekt ten należy objąć ochroną konserwatorską poprzez wpis do rejestru zabytków. Istotne jest doprowadzenie do wyremontowania dworca, aby odzyskał on swą zewnętrzną formę i dawny blask. Autorzy mają nadzieję, że artykuł ten choć w niewielkim stopniu przyczyni się do objęcia ochroną zespołu dworca Warszawa-Wawer i jego rewitalizacji (il. 15). ■

Podziękowanie

Autorzy dziękują projektantowi dworca p. Waławowi Zbysławowi Nowińskiemu za cenne wspomnienia dotyczące projektowania i budowy zespołu dworcowego, a także udostępnione fotografie z okresu jego powstawania, p. Jakubowi Andrzejewskiemu za udostępnienie inwentaryzacji dworca, p. Adamowi Ciećwierzowi za udostępnienie pocztówki przedstawiającej pierwszy dworzec w Wawrze, p. Wandzie Kempieńskiej za udostępnienie wspomnień dziadka Andrzeja Tomczaka, zawiadowcy stacji Wawer, p. Andrzejowi Rukowiczowi za pomoc w dotarciu do materiałów, p. Romualdowi Solnickiemu i p. Henrykowi Solnickiemu za cenne uwagi do tekstu oraz wykonanie współczesnych zdjęć stacji Warszawa-Wawer.

Dr hab. Zbigniew Tucholski, profesor w Instytucie Historii Nauki PAN, historyk techniki specjalizujący się w dziejach komunikacji i architektury przemysłowej. Autor monografii *Professor Antoni Xięzopolski. Twórca polskiej szkoły budowy lokomotyw* (2015).

Dr Andrzej Skalimowski, zajmuje się historią społeczną PRL oraz dziejami odbudowy Warszawy. Autor monografii warszawskiego Domu Partii (2010) i przygotowanej w Instytucie Historii PAN biografii pierwszego naczelnego architekta Warszawy Józefa Sigalina. Pracownik naukowy Muzeum Warszawy.

Culture Club). The architect spoke about his work on the design of the station building.

In April 2011, Jakub Andrzejewski, Andrzej Skalimowski, Zbigniew Tucholski, and Jacek Wardęcki prepared a Record Sheet of Monuments of Construction and Architecture along with an inventory of the station building, commissioned by the Warsaw Municipal Office for Heritage Protection. On 29 December 2014, the Warszawa-Wawer station building, shelter, and signal box were entered into the inventory of monuments for the Capital City of Warsaw.

Neither the local and municipal authorities nor PKP have shown any interest in the rehabilitation of the Warszawa-Wawer railway station complex, which is a valuable work of architecture. Due to its considerable value, the complex should be covered by conservation policy through entry in the register of monuments. It is important that the station building be renovated so that it can regain its original external form and its former splendour. The authors hope that this article will contribute, even if only slightly, to the provision of protection for the Warszawa-Wawer railway station complex and to its rehabilitation (fig. 15). ■

Acknowledgements

The authors would like to thank Mr. Waław Zbysław Nowiński for sharing his valuable memories concerning the design and construction of the railway station complex and for photographs from the period of its construction; Mr. Jakub Andrzejewski for providing an inventory of the station building; Mr. Adam Ciećwierz for a postcard showing the first station building in Wawer; Ms Wanda Kempieńska for sharing the memories of her grandfather, Andrzej Tomczak, a stationmaster at the Wawer Station; Mr. Andrzej Rukowicz for his assistance in collecting materials; and Mr. Romuald Solnicki and Mr. Henryk Solnicki for their valuable comments on the text and for taking recent photographs of the Warszawa-Wawer station.

Dr hab. Zbigniew Tucholski, Professor at the Science History Institute of the Polish Academy of Sciences; technology historian specialising in the history of transport and industrial architecture. Author of the monograph *Professor Antoni Xięzopolski. Twórca polskiej szkoły budowy lokomotyw* (2015).

Dr Andrzej Skalimowski explores the social history of the Polish People's Republic and the reconstruction of Warsaw. Author of a monograph of the Party's House in Warsaw (2010) and a biography of the first Chief Architect of Warsaw, Józef Sigalin, prepared at the History Institute of the Polish Academy of Sciences. Research worker at the Museum of Warsaw.

Przypisy

- 1 I. Maryniakowa, *Dziennik kolejarza Antoniego Sagana z przebiegu ewakuacji stacji Wawer w głąb Rosji 4 sierpnia 1915 r.*, „Acta Baltico-Slavica” 2008, nr 32, s. 166.
- 2 Zlokalizowano go w innym miejscu, przed istniejącym dworcem, na wysokości końca peronu – od strony Warszawy.
- 3 W okresie międzywojennym obowiązywała nazwa Węzeł Kolejowy Warszawski (WKW), zastąpiona w okresie powojennym nazwą Warszawski Węzeł Kolejowy (WWK).
- 4 *Ogłoszenia o przetargach*, „Inżynier Kolejowy” 1937, nr 10; przetarg ogłoszony był także w *Monitorze Polskim* nr 222 z tego samego roku.
- 5 Antoni Glass, naczelnik Wydziału Ruchu DOKP Gdańsk (1930 r.), później naczelnik Wydziału Ruchu DOKP Toruń, po 1933 r. naczelnik Wydziału Ruchu DOKP Warszawa.
- 6 Stanisław Pietkiewicz, inżynier służby drogowej PKP, pracownik Zarządu Budowy Kolei Państwowych Herby – Inowrocław i Bydgoszcz – Gdynia (1930 r.), później p.o. kierownika odcinka w Oddziale Budowy Linii Warszawa – Radom, po 1933 r. naczelnik służby drogowej DOKP Warszawa.
- 7 Zygmunt Eberhardt, inżynier, od 1931 r. pracownik stacji Warszawa-Praga, później naczelnik Oddziału Ruchu w Warszawie.
- 8 W notatce błędny zapis nazwiska, był to Feliks Wilczewski, asystent p.o. zawiadowcy stacji Ruda Talubska (1931 r.), później zawiadowca stacji Wawer.
- 9 Danych nie ustalono.
- 10 Aleksander Zdanowicz.
- 11 W okresie międzywojennym w konstrukcji peronu przystanku osobowego Anin wykonano w celu budowy wiaty wraz z poczekalnią żelbetową konstrukcję fundamentów słupów, przerobioną później na mocowanie ławek peronowych. Budynieczek stacyjny przetrwał wojnę i istniał jeszcze na przełomie lat 60. i 70. XX w.; relacja Stefana Fuglewicza z 12 czerwca 2016 r.
- 12 *Wiadomości z terenów podstołecznych. Nowe budynki kolejowe w Wawrze i Aninie*, „Na straży. Czasopismo historycznych miejscowości podstołecznych i ich okolic” 1939, nr 1, s. 11-12.
- 13 *Wiadomości z terenów podstołecznych...*, jw., s. 12.
- 14 A. Tomczak, *Okupacyjne wspomnienia kolejarza podwarszawskiego*, Warszawa 1987, s. 13, mps niepublikowany.
- 15 Relacja Ryszarda Paszkiewicza z 4 czerwca 2012 r.
- 16 Przygotowując wspomnienia do druku w latach 80. XX w., ich autor nie mógł napisać o nalocie sowieckiego lotnictwa.
- 17 A. Tomczak, jw., s. 80-81.
- 18 Relacja Ryszarda Paszkiewicza z 4 czerwca 2012 r.
- 19 A. Tomczak, jw., s. 82.
- 20 Tamże.
- 21 Z. Tucholski, *Polskie Koleje Państwowe jako środek transportu wojsk Układu Warszawskiego. Technika w służbie doktryny*, Warszawa 2009, s. 27.
- 22 Tamże, s. 22.
- 23 A. Tomczak, jw., s. 92.
- 24 Tamże.
- 25 Relacja Ryszarda Paszkiewicza z 4 czerwca 2012 r.
- 26 Tamże.
- 27 Relacja Waclawa Nowińskiego z 17 czerwca 2016 r.
- 28 *XX lat Centralnego Biura Studiów i Projektów Budownictwa Kolejowego w służbie kolei*, Warszawa 1970, s. 69; Anatol Nikitin był przedwojennym konstruktorem, w tym czasie już

Endnotes

- 1 I. Maryniakowa, *Dziennik kolejarza Antoniego Sagana z przebiegu ewakuacji stacji Wawer w głąb Rosji 4 sierpnia 1915 r.*, „Acta Baltico-Slavica” 2008, no. 32, p. 166.
- 2 It was located at another place, in front of the existing station, at the end of the platform – from the Warsaw side.
- 3 In the interwar period, the official name was “Railway Junction of Warsaw” (WKW); after the war, it was replaced with the name “Warsaw Railway Junction” (WWK).
- 4 *Announcements about Bidding Procedures*, “Inżynier Kolejowy” 1937, no. 10; the tender procedure was also announced in *Monitor Polski* no. 222 in that same year.
- 5 Antoni Glass, Head of the Traffic Department of the Gdańsk Regional Directorate of the State Railways (DOKP) (1930), later – Head of the Traffic Department of the Toruń DOKP, after 1933 – Head of the Traffic Department of the Warsaw DOKP.
- 6 Stanisław Pietkiewicz, PKP road service engineer, employee of the Herby–Inowrocław and Bydgoszcz–Gdynia State Railways Construction Board (1930), later – interim section manager in the Warsaw–Radom Line Construction Division, after 1933 – Head of the Road Service of the Warsaw DOKP.
- 7 Zygmunt Eberhardt, engineer, from 1931 – employee of the Warsaw-Praga railway station, later – Head of the Traffic Department in Warsaw.
- 8 Spelling error – it was Feliks Wilczewski, assistant of the interim stationmaster of the Ruda Talubska railway station (1931), later – the stationmaster of the Wawer railway station.
- 9 Details not established.
- 10 Aleksander Zdanowicz.
- 11 In the interwar period, during the construction of the platform at the Anin passenger station, reinforced concrete foundations were prepared for posts of a shelter with a waiting room; later used for fixing platform benches. The small station building survived the war and still existed in the late 1960s and early 1970s; Stefan Fuglewicz’s account of 12 June 2016.
- 12 *Wiadomości z terenów podstołecznych. Nowe budynki kolejowe w Wawrze i Aninie*, “Na straży. Czasopismo historycznych miejscowości podstołecznych i ich okolic” 1939, no. 1, pp. 11-12.
- 13 *Wiadomości z terenów podstołecznych...*, op. cit., p. 12.
- 14 A. Tomczak, *Okupacyjne wspomnienia kolejarza podwarszawskiego*, Warsaw 1987, p. 13, unpublished manuscript.
- 15 Ryszard Paszkiewicz’s account of 4 June 2012.
- 16 Preparing his memories for publication in the 1980s, the author could not write about a Soviet air raid.
- 17 A. Tomczak, op. cit., pp. 80-81.
- 18 Ryszard Paszkiewicz’s account of 4 June 2012.
- 19 A. Tomczak, op. cit., p. 82.
- 20 Ibid.
- 21 Z. Tucholski, *Polskie Koleje Państwowe jako środek transportu wojsk Układu Warszawskiego. Technika w służbie doktryny*, Warsaw 2009, p. 27.
- 22 Ibid., p. 22.
- 23 A. Tomczak, op. cit., p. 92.
- 24 Ibid.
- 25 Ryszard Paszkiewicz’s account of 4 June 2012.
- 26 Ibid.
- 27 Waclaw Nowiński’s account of 17 June 2016.

- w zaawansowanym wieku, tunel w Wawrze był jego ostatnią realizacją przed przejściem na emeryturę.
- 29 www.sprawiedliwi.org.pl/pl/family/173/ [data dostępu: 10.06.2016].
- 30 Relacja Waława Nowińskiego z 17 czerwca 2016 r.
- 31 Między innymi: przebudowa szkoły na Zakład Ubezpieczeń Społecznych w Radomiu; budynek administracyjno-laboratoryjny Instytutu Badawczego Kolejnictwa w Warszawie przy ulicy Hożej 62 (projekt 1953, realizacja 1954-1956, konsultowany przez prof. Bohdana Pniewskiego); Wagonownia Warszawa-Odolany (projekt 1954-1955, realizacja 1956-1958); budynek mieszkalny dla pracowników BPiSBK, ul. Grochowska 166 (projekt 1955, realizacja 1956-1957); Baza Materiałowo-Sprzętowa „Blizne” Przedsiębiorstwa Robót Kolejowych nr 7 w Warszawie, ul. Górczewska 228 (projekt 1956-1957, realizacja 1957-1959); stacja PKP Warszawa-Wawer (projekt 1957, realizacja 1958-1959); zespół budynków Centralnego Ośrodka Badań i Rozwoju Techniki Kolejnictwa w Warszawie, ul. Chłopickiego 10 (projekt 1959-1961, realizacja 1960-1965); Zakład Wytwórczy Maszyn i Urządzeń Przemysłu Spożywczego „Spomasz”, Białystok Starosielce (projekt 1961-1962, realizacja 1962-1965); modernizacja i rozbudowa Kolejowych Zakładów Nawierzchniowych w Skalmierzycach (realizacja 1966-1968); rozbudowa Zakładów Naprawczych Taboru Kolejowego w Ostrowie Wielkopolskim (projekt 1965-1970, realizacja 1967-1973); Zakład Budowy i Naprawy Maszyn Drogowych „Madro” w Białymstoku, ul. Zwycięzców 10 (projekt 1971, realizacja 1972-1974); Szpital Kolejowy w Pruszkowie, ul. Warsztatowa 1 (projekt 1967-1969, realizacja 1970-1982); Dworzec Centralny w Warszawie (jako jeden z projektantów) – blok północny DC, plac północny, wnętrze nastawni centralnej i studia spikerów, wnętrze studia telewizyjnego (realizacja 1975-1977); koncepcja układu architektoniczno-urbanistycznego dworca PKP i PKS w Mińsku Mazowieckim oraz projekt wnętrza dworca; Wagonownia Ostrołęka (projekt 1976-1982, realizacja 1982); zespół ZNTK Gniewczyzna Tryniecka (realizacja 1983-1985). Ostatnią realizacją Waława Nowińskiego była odbudowa po spaleniu 11 stycznia 1987 r. Dworca Warszawa Gdańska (projekt 1988, realizacja 1993). Był również autorem wielu niezrealizowanych projektów, w tym stacji w Wołominie. Notatki i relacja Waława Nowińskiego z 17 czerwca 2016 r.
- 32 Relacja Waława Nowińskiego z 17 czerwca 2016 r.
- 33 P. Giergoń, *Warszawa – Dworzec PKP Warszawa-Wawer*, autorski portal internetowy Sztuka.net [data dostępu: 10.06.2016].
- 34 *PKP Wawer: wczoraj perła, dziś patologia*, TVN Warszawa [data emisji: 3.03.2010]; P. Giergoń pisał: „Niska pawilonowa część budynku zaakcentowana dynamicznym dachem wysuniętym w kierunku południowym to hołd złożony przez autorów jednemu z najwybitniejszych dzieł światowej architektury pierwszej połowy XX wieku – Pawilonowi Niemieckiemu zaprojektowanemu przez Miesa van der Rohe na L'Exposició Internacional de Barcelona w 1929 roku”, patrz: P. Giergoń, jw.
- 35 Relacja Waława Nowińskiego z 26 maja 2010 r.
- 36 Relacja Waława Nowińskiego z 17 czerwca 2016 r.
- 37 Z. Nowiński, *Dworzec podmiejski Warszawa-Wawer*, „Architektura” 1961, nr 4, s. 161. Artykuł podpisany był drugim imieniem Waława Zbysława Nowińskiego. Z tego względu w wielu opracowaniach projektant dworca Warszawa-Wawer występuje pod imieniem Zbysław.
- 38 Relacja Waława Nowińskiego z 17 czerwca 2016 r.
- 39 Z. Nowiński, jw., s. 161.
- 28 *XX lat Centralnego Biura Studiów i Projektów Budownictwa Kolejowego w służbie kolei*, Warsaw 1970, p. 69; Anatol Nikitin was a pre-war design engineer who at that time was already at an advanced age; the underpass in Wawer was his last project before he retired.
- 29 www.sprawiedliwi.org.pl/pl/family/173/ [accessed on: 10.06.2016].
- 30 Waława Nowiński's account of 17 June 2016.
- 31 For example: conversion of a school into the Social Insurance Institution in Radom; the administrative and lab building of the Railways Research Institute in Warsaw at 62 Hoża st. (design 1953, implementation: 1954-1956, consulted with Prof. Bohdan Pniewski); the Warszawa-Odolany Wagon Depot (design 1954-1955, implementation 1956-1958); a building for BPiSBK employees at 166 Grochowska st. (design 1955, implementation 1956-1957); the “Blizne” Materials and Equipment Depot of Przedsiębiorstwo Robót Kolejowych No. 7 in Warsaw, 228 Górczewska st. (design 1956-1957, implementation 1957-1959); the Warszawa-Wawer PKP railway station (design 1957, implementation 1958-1959); building complex of the Central Railway Technology Research and Development Centre in Warsaw, 10 Chłopickiego st. (design 1959-1961, implementation 1960-1965); Zakład Wytwórczy Maszyn i Urządzeń Przemysłu Spożywczego “Spomasz” in Białystok Starosielce (design 1961-1962, implementation 1962-1965); modernisation and extension of Kolejowe Zakłady Nawierzchniowe in Skalmierzyce (implementation 1966-1968); extension of Zakłady Naprawcze Taboru Kolejowego in Ostrow Wielkopolski (design 1965-1970, implementation 1967-1973); Zakład Budowy i Naprawy Maszyn Drogowych “Madro” in Białystok, 10 Zwycięzców st. (design 1971, implementation 1972-1974); the Railway Hospital in Pruszków, 1 Warsztatowa st. (design 1967-1969, implementation 1970-1982); the Central Railway Station in Warsaw (as one of the architects) – the north section, the north square, the interior of the central signal box and the announcers' studio, interior of the tv studio (implementation 1975-1977); concept of the architectural layout of the PKP and PKS station in Mińsk Mazowiecki and the design of the interior of the station building; the Ostrołęka Wagon Depot (design 1976-1982, implementation 1982); and the ZNTK Gniewczyzna Tryniecka complex (implementation 1983-1985). The last project of Waława Nowiński was the reconstruction of the Warszawa Gdańska Railway Station after it burnt down on 11 January 1987 (design 1988, implementation 1993). He also created many projects that were not implemented, including a design of the railway station in Wołomin. Waława Nowiński's notes and account of 17 June 2016.
- 32 Waława Nowiński's account of 17 June 2016.
- 33 P. Giergoń, *Warszawa – Dworzec PKP Warszawa-Wawer*, Sztuka.net Web portal [accessed on: 10.06.2016].
- 34 *PKP Wawer: wczoraj perła, dziś patologia*, TVN Warszawa [broadcast on: 3.03.2010]; P. Giergoń wrote: “The low pavilion part of the building, accentuated with a dynamic roof protruding in a southerly direction, is a tribute paid by the authors to one of the most outstanding works of world architecture of the first half of the 20th c. – the German Pavilion designed by Mies van der Rohe for L'Exposició Internacional de Barcelona in 1929”, c.f.: P. Giergoń, op. cit.
- 35 Waława Nowiński's account of 26 May 2010.
- 36 Waława Nowiński's account of 17 June 2016.
- 37 Z. Nowiński, *Dworzec podmiejski Warszawa-Wawer*, „Architektura” 1961, no. 4, p. 161. The article was signed with the second name of Waława Zbysław Nowiński. For this reason,

- 40 Tamże.
- 41 Identyczną mozaiką wyłożono filary wspierające dach dworca.
- 42 Relacja Henryka Solnickiego z 30 czerwca 2016 r.
- 43 Relacja Waława Nowińskiego z 26 maja 2010 r.
- 44 Wawer został przyłączony do Warszawy w 1951 r., zaś nazwę stacji na Warszawa-Wawer zmieniono dopiero w 1958 r.
- 45 Relacja Ryszarda Paszkiewicza z 4 czerwca 2012 r.
- 46 Z. Nowiński, jw., s. 161.
- 47 Relacja Waława Nowińskiego z 26 maja 2010 r.
- 48 Tamże.
- 49 Tamże.
- 50 Tamże.
- 51 K. Krzyżakowa, *Stacja Warszawa-Wawer*, „Stolica” 1960, nr 24, s. 7.
- 52 Relacja Waława Nowińskiego z 17 czerwca 2016 r.
- 53 K. Krzyżakowa, jw., s. 7.
- 54 Z. Nowiński, jw., s. 161-164.
- 55 Relacja Waława Nowińskiego z 26 maja 2010 r.
- 56 O.P. Golubeva, S.F. Naumov, *Prigorodnyj vokzal Varšava-Vaver*, „Transportnoe stroitel'stvo” 1962, nr 8, s. 55-56.
- 57 Autorzy wykorzystali zdjęcia i rysunki dworca zamieszczone wcześniej w artykule Z. Nowińskiego opublikowanym w „Architekturze”.
- 58 Tamże.
- 59 A. Romanowicz, *Stacje i przystanki kolejowe*, Warszawa 1970, s. 45.
- 60 Sprzedawano w nich bilety kartonowe systemu Edmondsona.
- 61 Relacja Waława Nowińskiego z 26 maja 2010 r.
- 62 Kilka lat temu tablica została skradziona.
- 63 Relacja Romualda Solnickiego z 13 czerwca 2016 r. Obecnie przed dworcem jest przystanek autobusów ZTM.
- 64 Po ukończeniu budowy tunelu okazało się, że zalewa go woda podskórna. Zamknięto go wówczas i uszczelniono jego wannę żelbetową.
- 65 Nastawnia została kilka lat temu ocieplona i pomalowana na kolor beżowy, nawiązujący do obecnej kolorystyki dworca.
- 66 *Dotknięcie linii*, relacja z dnia 31 maja 2012 r., <http://dotkniecielinii.pl/projekt-2012/relacja/> [data dostępu: 12.06.2016].
- in many publications, the designer of the Warszawa-Wawer station building is referred to as Zbysław Nowiński.
- 38 Waława Nowiński's account of 17 June 2016.
- 39 Z. Nowiński, op. cit., p. 161.
- 40 Ibid.
- 41 The pillars supporting the roof of the station building were covered with identical mosaic tiles.
- 42 Henryk Solnicki's account of 30 June 2016.
- 43 Waława Nowiński's account of 26 May 2010.
- 44 Wawer was incorporated in Warsaw in 1951, the name of the station was changed to Warszawa-Wawer in 1958.
- 45 Ryszard Paszkiewicz's account of 4 June 2012.
- 46 Z. Nowiński, op. cit., p. 161.
- 47 Waława Nowiński's account of 26 May 2010.
- 48 Ibid.
- 49 Ibid.
- 50 Ibid.
- 51 K. Krzyżakowa, *Stacja Warszawa-Wawer*, „Stolica” 1960, no. 24, p. 7.
- 52 Waława Nowiński's account of 17 June 2016.
- 53 K. Krzyżakowa, op. cit., p. 7.
- 54 Z. Nowiński, op. cit., pp. 161-164.
- 55 Waława Nowiński's account of 26 May 2010.
- 56 O.P. Golubeva, S.F. Naumov, *Prigorodnyj vokzal Varšava-Vaver*, „Transportnoe stroitel'stvo” 1962, no. 8, pp. 55-56.
- 57 The authors used photographs and drawings of the station building that were included in Z. Nowiński's article published in „Architektura”.
- 58 Ibid.
- 59 A. Romanowicz, *Dworce i przystanki kolejowe*, Warsaw 1970, p. 45.
- 60 They sold Edmondson system tickets.
- 61 Waława Nowiński's account of 26 May 2010.
- 62 The plate was stolen several years ago.
- 63 Romuald Solnicki's account of 13 June 2016. Currently, there is a ZTM bus stop in front of the station building.
- 64 After the underpass was completed, it turned out that it was overflowed with subsurface waters. The underpass was closed and its reinforced concrete trough was sealed.
- 65 Several years ago, the signal box was provided with thermal insulation and painted a beige colour matching the current colour scheme of the station building.
- 66 *Dotknięcie linii*, report of 31 May 2012, <http://dotkniecielinii.pl/projekt-2012/relacja/> [accessed on: 12.06.2016].

Bibliografia / Bibliography

- XX lat Centralnego Biura Studiów i Projektów Budownictwa Kolejowego w służbie kolei, Warszawa 1970.
- Dotknięcie linii*, relacja z dnia 31 maja 2012 r., <http://dotkniecielinii.pl/projekt-2012/relacja/> [data dostępu: 12.06.2016].
- Giergoń P., *Warszawa – Dworzec PKP Warszawa-Wawer*, autorski portal internetowy Sztuka.net [data dostępu: 10.06.2016].
- Golubeva O.P., Naumov S.F., *Prigorodnyj vokzal Varšava-Vaver*, „Transportnoe stroitel'stvo” 1962, nr 8.
- Krzyżakowa K., *Stacja Warszawa-Wawer*, „Stolica” 1960, nr 24.
- Maryniakowa I., *Dziennik kolejarza Antoniego Sagana z przebiegu ewakuacji stacji Wawer w głąb Rosji 4 sierpnia 1915 r.*, „Acta Baltico-Slavica” 2008, nr 32.
- Monitor Polski z 1937 r., nr 222.
- Nowiński Z., *Dworzec podmiejski Warszawa-Wawer*, „Architektura” 1961, nr 4.
- Ogłoszenia o przetargach*, „Inżynier Kolejowy” 1937, nr 10.
- PKP Wawer: *wczoraj perła, dziś patologia*, TVN Warszawa [data emisji: 3.03.2010].
- Romanowicz A., *Stacje i przystanki kolejowe*, Warszawa 1970.
- Tomczak A., *Okupacyjne wspomnienia kolejarza podwarszawskiego*, Warszawa 1987, mps niepublikowany.
- Tucholski Z., *Polskie Koleje Państwowe jako środek transportu wojsk Układu Warszawskiego. Technika w służbie doktryny*, Warszawa 2009.
- Wiadomości z terenów podstołecznych. Nowe budynki kolejowe w Wawrze i Aninie*, „Na straży. Czasopismo historycznych miejscowości podstołecznych i ich okolic” 1959, nr 1.
- www.sprawiedliwi.org.pl/pl/family/173/ [data dostępu: 10.06.2016].