

Modernistyczne wiaty i przystanki kolejowe Warszawskiego Węzła Kolejowego

O konieczności ochrony konserwatorskiej¹

Andrzej Skalimowski

doktorant, Instytut Historii PAN

Zbigniew Tucholski

historyk techniki, Instytut Historii Nauki PAN,
Katedra Transportu Szynowego, Politechnika Śląska

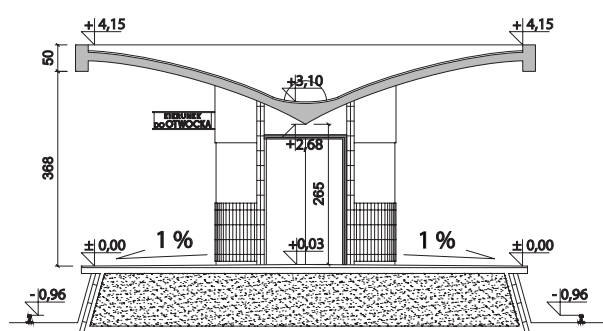
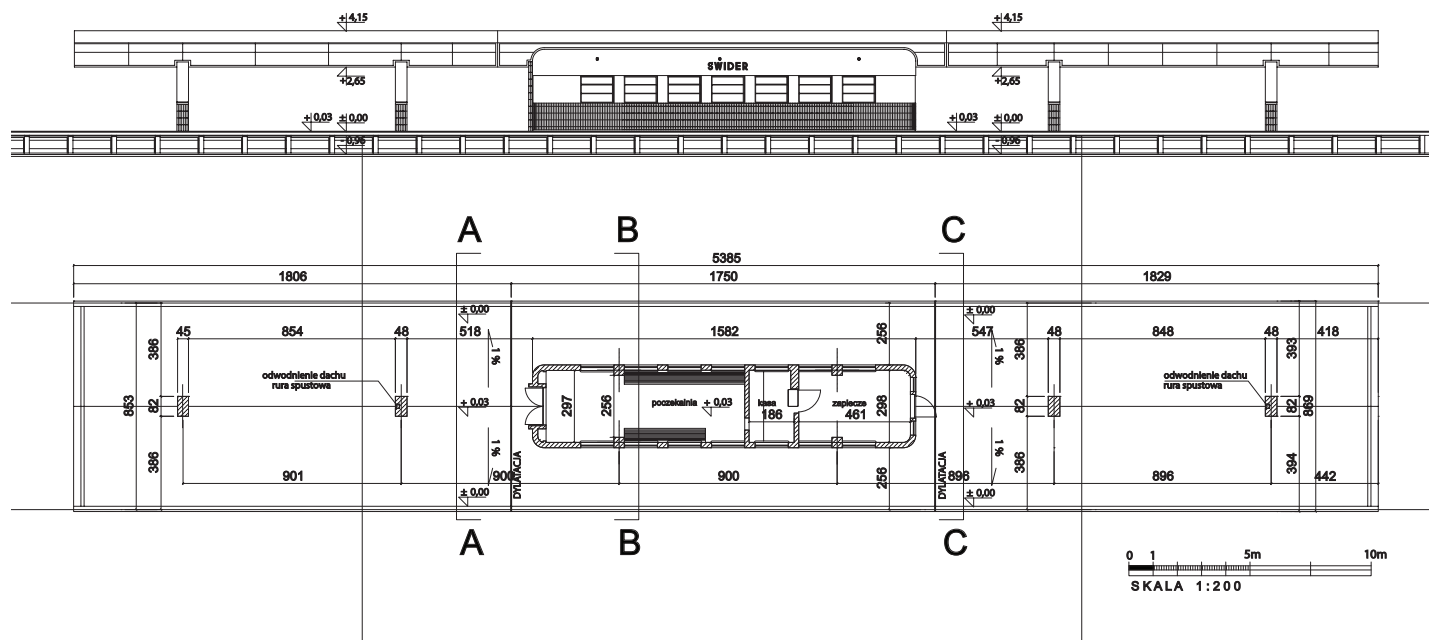
Dzieje modernizacji Warszawskiego Węzła Kolejowego²

BUDOWA NOWEGO TYPU PRZYSTANKÓW I WIAT peronowych związana była z realizacją koncepcji prof. Aleksandra Wasiutyńskiego³ budowy linii średnicowej oraz elektryfikacją węzła warszawskiego, którego pomysłodawcą i inicjatorem był prof. Roman Podoski⁴. W 1921 r. opracował on projekt elektryfikacji WWK, którego głównym założeniem było rozpoczęcie elektryfikacji sieci PKP, a przede wszystkim zapewnienie obsługi żywiołowo rozwijającego się w dwudziestolecie międzywojennym ruchu podmiejskiego. Jednym z najważniejszych czynników rozwoju tego ruchu stało się uruchomienie w 1933 r. linii średnicowej (łącznie stację czołową Warszawa Główna na lewym brzegu Wisły z identyczną stacją Warszawa Wschodnia na prawym brzegu Wisły) oraz wprowadzenie w latach 30. XX w. pociągów z dawnej kolei nadwiślańskiej oraz z linii sieleckiej do śródmieścia Warszawy.

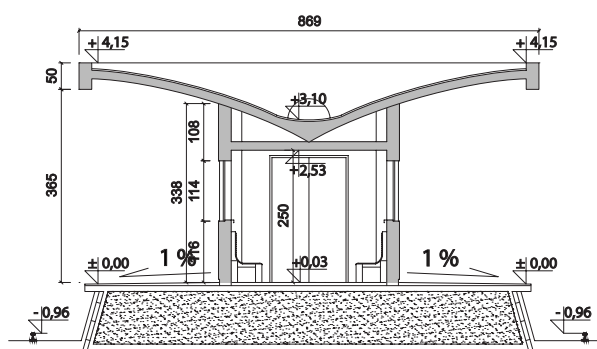
W 1933 r. zawarto umowę pomiędzy PKP a utworzonym w tym celu konsorcjum Contractors Committee for the Electrification of Polish Railways dwóch firm brytyjskich – English Electric Co. Ltd oraz Metropolitan Vickers Electric Export Co. Ltd – w sprawie elektryfikacji odcinków podmiejskich WWK do Otwocka, Żyrardowa i Mińska Mazowieckiego⁵.

Zaprojektowany do obsługi tych linii nowy tabor (elektryczne zespoły trakcyjne) przystosowany był do ruchu masowego, pozbawiony stopni i dostosowany do kursowania na liniach z peronami wysokimi. Jednostki trakcyjne budowano w trzech krajowych wytwórniach taboru kolejowego: Lilpop, Rau & Loewenstein w Warszawie, H. Cegielski S.A. Poznań oraz L. Zieleniewski i Fitzner-Gamper S.A. Sanok, z zastosowaniem angielskiej aparatury elektrycznej. Stało się to bezpośrednią przyczyną budowy nowych wysokich peronów z wiatami i poczekalniami, dostosowanych do kursowania nowego taboru, na przystankach i stacjach podmiejskich, na wszystkich zelektryfikowanych do 1939 r. liniach kolejowych.

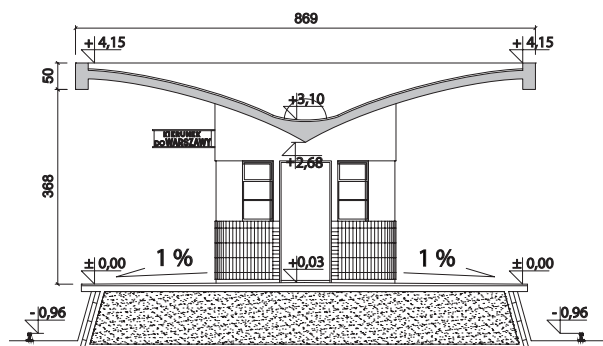
Zakup taboru dostosowanego do wysokich peronów umożliwiał szybką wymianę pasażerów na stacjach, co było jednym z głównych czynników zwiększenia przepływowości linii podmiejskich o niewielkich odległościach między przystankami. Tabor bez stopni i perony wysokie wprowadzono w okresie międzywojennym na niemal wszystkich zelektryfikowanych liniach podmiejskich o masowym charakterze przewozów (m.in. w Paryżu, Berlinie, Kopenhadze i Moskwie)⁶. Takie rozwiązanie najlepiej sprawdzało się właśnie w przewozach aglomeracyjnych, umożliwiało bowiem szybką wymianę potoków pasażerów na stacjach i przystankach w stosunkowo krótkim czasie. Wprowadzenie trakcji elektrycznej umożliwiło



A - A

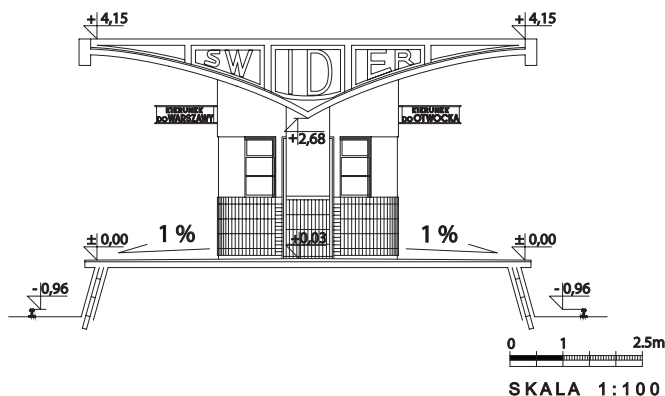


B - B



C - C

1

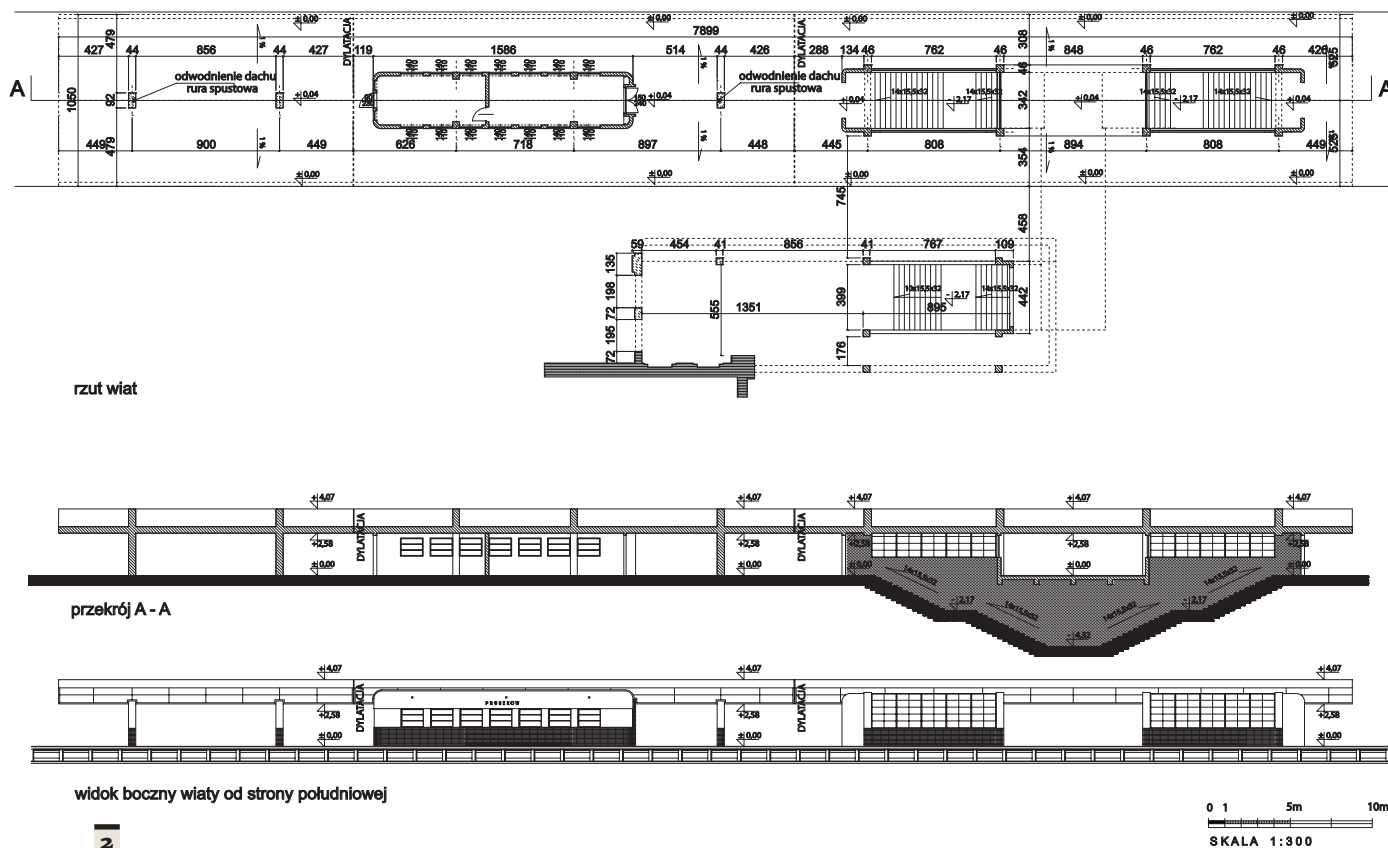


SKALA 1:100

skrócenie czasów jazdy o 30% w stosunku do trakcji parowej, co miało duże znaczenie na liniach podmiejskich o niewielkich odległościach pomiędzy przystankami, gdyż trakcja elektryczna umożliwiała znacznie szybszy rozruch pociągu niż parowa⁷.

Prace projektowe związane z elektryfikacją i przebudową linii Warszawskiego Węzła Kolejowego prowadziło Biuro Projektów i Studiów PKP we współpracy

z PKP – Biurem Elektryfikacji Węzła Kolejowego Warszawskiego oraz Dyрекcją Okręgową Kolei Państwowych w Warszawie, pod nadzorem Ministerstwa Komunikacji⁸. Podczas opracowywania koncepcji układu komunikacyjnego elektryfikowanych linii w znacznym stopniu wykorzystywano doświadczenia europejskich zarządów kolejowych eksploatujących linie zelektryfikowane do obsługi ruchu podmiejskiego.



Opracowując koncepcję układu komunikacyjnego elektrycznej kolei miejskiej w BSiP PKP, wzorowano się w znacznym stopniu na berlińskim *Stadtschnellbahn* (*S-Bahn*)⁹. Autorem koncepcji układów torowych stacji i przystanków oraz organizacji ruchu na elektryfikowanych liniach kolejowych na WWK był inż. Kazimierz Centnerszwer, absolwent wydziału kolejowego Politechniki Warszawskiej z 1927 r., pracownik BSiP PKP¹⁰. W 1937 r. opublikował on w czasopiśmie „Inżynier Kolejowy” artykuł „Przebudowa elektryfikowanych odcinków podmiejskich w Warszawie”¹¹.

Budowa peronów wyspowych na większości przystanków stała się przyczyną zmiany układu geometrycznego jednego z torów i wprowadzenia licznych łuków. Perony tego typu powodowały bowiem konieczność odchylenia na każdym przystanku jednego z torów do szerokości 12 m między osiami torów¹².

15 grudnia 1936 r. zelektryfikowano pierwszy odcinek Warszawa Wschodnia – Otwock oraz Warszawa

Zachodnia – Pruszków, wraz z linią średnicową¹³. Według tego typowego projektu na linii otwockiej na przystankach: Wawer, Międzylesie (sklepik oraz poczekalnia), Radość (posterunek blokowy oraz poczekalnia), Miedzeszyn (barek oraz poczekalnia), Michalin, Józefów (posterunek blokowy oraz poczekalnia) oraz Świder zbudowano nowe perony wysokie, poczekalnie oraz wiaty. Na stacji Wawer zbudowano nowe perony wysokie, wiatę oraz tunel, zaś w 1939 r. na stacji tej wzniesiono nowy budynek stacyjny. Na przystankach na linii otwockiej zbudowano wiaty i poczekalnie, a równocześnie rozebrano drewniane budynki poczekalni i kas stacyjnych z czasów budowy kolei nadwiślańskiej¹⁴. Na stacji w Falenicy istniał dworzec przebudowany w stylu modernistycznym około 1930 r. Na stacji tej dwa perony połączono z dworcem przejściem podziemnym. Ze względu na to, iż poczekalnia i kasy biletowe znajdowały się w budynku dworca, na obu peronach zbudowano jedynie wiaty identycznego projektu – nad peronami oraz nad wejściami do tunelu (była to jedyna stacja, na której pozostawiono układ w postaci dwóch peronów dla obu torów).

Ze względu na to, że przystanek osobowy Anin otwarto w 1938 r., powstał na nim jedynie tymczasowy

1. Przystanek Świder. Rzut i przekrój. Rys. J. Andrzejewski
1. The Świder station. Plan and cross-section.
Fig. by J. Andrzejewski

2. Przystanek Pruszków. Rys. J. Andrzejewski
2. The Pruszków station. Fig. by J. Andrzejewski



3

budynek kasy. Do wybuchu wojny wykonano tylko fundamentowanie wraz ze zbrojeniem filarów nigdy niezrealizowanej wiaty.

Na linii Warszawa Zachodnia – Pruszków wznie­siono również identyczne wysokie perony, poczekalnie i wiaty na stacjach w Ursusie, Piastowie i Pruszkowie. 22 maja 1937 r. zelektryfikowano kolejny odcinek Pruszków – Grodzisk, zaś 6 września 1937 r. szlak Grodzisk – Żyrardów. 15 grudnia 1937 r. zelektryfikowano linię Warszawa – Mińsk Mazowiecki¹⁵. Na stacjach Brwinów, Milanówek oraz Grodzisk zrealizowano kolejne identyczne perony, poczekalnie oraz wiaty. Na linii grodziskiej w budynkach poczekalni dodatkowo zlokalizowane były aparaty blokowe oraz inne pomieszczenia służbowe. Kasy w większości przypadków pozostały we wcześniejszych budynkach stacyjnych z lat 20. XX w.

Na całym zelektryfikowanym odcinku dawnej „wiedenki” pozostawiono część wcześniejszych budynków stacyjnych (w tym zrealizowane w polskim stylu narodowym według projektu inż. arch. Romualda Millera na stacjach w Pruszkowie – w 1924 r. oraz Grodzisku Mazowieckim – w 1928 r.).

Identyczne wiaty powstały również na zelektryfikowanej linii Warszawa Wschodnia – Mińsk¹⁶. Na tym odcinku prywatna firma Szenejko i Brandt Inżynierowie zbudowała je na stacjach i przystankach: Rembertów, Wesola, Wola Grzybowska, Sulejówek, Miłosna, Skruda (obecnie Halinów) i Dębe Wielkie¹⁷.

Perony

Na stacjach i przystankach podmiejskich na liniach zelektryfikowanych zaprojektowano perony o wysokości 96 cm (od główki szyny do górnej krawędzi), wysokość tę dostosowano do nowego taboru elektrycznego. Były to perony wyspowe, półwyspowe oraz zewnętrzne. Zasadniczo budowano perony o dwóch długościach – dostosowane do pociągów podmiejskich o długości 190 m (dla pociągów złożonych z trzech trójwagony jednostek o długości 179 m) oraz na stacjach, gdzie zatrzymywały się również pociągi dalekobieżne – o długości 250 m. Krawędzie peronów pojedynczych były proste, zaś na przystankach o układzie wyspowym położone w łuku $R = 5000 \text{ m}^{18}$.

Perony miały przekrój trapezowy, ich ścianki wykonano z żelbetowych elementów prefabrykowanych – z ustawionych pochyło (w celu lepszego przyjęcia parcia ziemi) słupków z wycięciami, prostokątnych płyt

3. Wiaty na przystanku w Międzyzlesiu. Fot. R. Solnicki

3. The umbrella roof of the Międzyzlesie station. Photo: R. Solnicki

4. Wejście do budynku poczekalni. Fot. J. Andrzejewski

4. Entrance to the waiting hall building. Photo: J. Andrzejewski

5. Budynek poczekalni wraz z kierunkowskazami. Fot. J. Andrzejewski

5. The waiting hall building with signposts. Photo: J. Andrzejewski

(wsuwanych w wycięcia w słupkach) oraz układanych na górze płyt tworzących krawędź peronową. Znormalizowane elementy zaprojektowane przez VI Oddział Drogowy Warszawskiej Dyrekcji PKP wytwarzano w betoniarni PKP w Kutnie i dowożono na miejsce budowy w celu montażu. Wewnątrz skrzynkowej konstrukcji peronów umieszczano zagęszczoną ziemię¹⁹.

Pasy przy krawędziach peronów pokryto płytami chodnikowymi, natomiast pod obrysem wiat ułożono nawierzchnię z kostki kamiennej. Nawierzchnię pozostałej części peronów stanowił tłuczeń z różowego granitu o gruboziarnistej frakcji²⁰. Perony zakończono z jednej lub z obu stron pochylnią o skosie 1 : 7 dla wózków bagażowych oraz dla pasażerów. W przypadku zastosowania pochylni z jednej strony, z drugiej strony stosowano pochyłą ściankę oporową, czasami z dodatkowymi schodkami służbowymi²¹.

Wiaty

Ze względu na odmienny od dalekobieżnego charakter ruchu podmiejskiego podjęto decyzję o budowie na stacjach i przystankach osobowych wiat oraz poczekalni wraz z kasami biletowymi bezpośrednio na peronach²². Podczas projektowania przystanków osobowych z peronami w układzie wyspowym przywiązywano



4



5

również duże znaczenie do estetycznej harmonii sylwety wiat i poczekalni. Z tego względu na peronach nie ustawiano słupów trakcyjnych, które zlokalizowano w międzytorzach oraz na zewnątrz torów²³.

W BSiP PKP opracowano w tym czasie projekt powtarzalny przystanku-wiaty peronowej połączonej z budynkiem poczekalni i kasy biletowej lub pomieszczeniem służbowym. W zależności od warunków miejscowych stosowano również pojedynczą wiatę na peronie wyspowym lub podwójne wiaty na peronach podwójnych. Niestety, pomimo przeprowadzonej kwerendy nie jest znane nazwisko architekta, który był autorem tego projektu. Wykluczono natomiast ponad wszelką wątpliwość autorstwo inż. arch. Arseniusza Romanowicza.

Konstrukcja i forma architektoniczna wiat i przystanków opiniowana była przez Radę Techniczną przy Ministerstwie Komunikacji oraz przez rzeczoznawców artystycznych. Uznano, że wiaty żelbetowe są znacznie tańsze w budowie od wiat o konstrukcji stalowej. Do oceny wyglądu zewnętrznego wiaty sporządzono jej model wraz z przystankiem w skali 1 : 50. Modernistyczne przystanki w układzie wyspowym stanowiły doskonale rozwiązanie architektoniczne, natomiast usytuowane na peronach przydworcowych wiaty w tym samym stylu zakłóciły widok elewacji budynków stacyjnych wzniesionych według projektu arch. Romualda Millera²⁴.

Skrzydła wiaty wsparto na filarach osiowych o przekroju prostokątnym, rozstawionych w osiowych odstępach – co 9 m – które tylko przy poczekalniach i klatkach schodowych prowadzących do tuneli (na stacjach posiadających tunele) przechodziły w powiązane

z nimi konstrukcyjnie dwa szeregi słupów. Takie rozstawienie słupów dzieliło peron na dwa przeciwległe pasy odpowiadające przyległym torom i obu kierunkom ruchu linii dwutorowej. Na peronach przydworcowych słupy zlokalizowano w miarę potrzeby w ten sposób, aby nie stanowiły one przeszkody i umożliwiały kierowanie i rozdzielanie potoków podróży. Żelbetowe filary fundamentowano na poduszkach (o wymiarach $3,60 \times 3,60$ m) posadowionych na głębokości $2,75$ m²⁵.

Ukształtowanie obu skrzydeł wiat służyło lepszemu odprowadzaniu wody, w środkowej części na połączeniu obu pól dachu wiat znajdowały się bowiem otwory rynien. Umieszczono je w kanałach zamykanych klapami blaszanymi zlokalizowanych w filarach słupów, a rynny połączono z układem odwadniającym odprowadzającym wodę do dwóch kolektorów. Układ odwadniający wraz z kolektorami i studzienkami zamykanymi żeliwnymi okrągłymi włazami umieszczono wewnątrz peronów.

Dwuskrzydłowe dachy wiat charakteryzowała łupinowa konstrukcja żelbetowa²⁶. Usztywniono je pięcioma żebrami pełnymi, o przekroju prostokątnym (umieszczonymi ze względów konstrukcyjnych nad filarami) oraz skrajnymi ramami żelbetowymi na końcach wiat. W podzielony na pięć pól obszar wpisano stylizowanymi literami nazwę stacji. W drugiej odmianie ramy na części wiat nie zawierały napisów, lecz jedynie podłużne podziały w formie belek żelbetowych. Wiaty nad budynkami przystanków rozdzielono dylatacją od części wiat wspartych na filarach nad peronami.

Wiaty wraz ze słupami wykonywano jako wylane konstrukcje żelbetowe (szalowano je deskami), a następnie tynkowano. Budynki kas oraz poczekalni stanowiące całość z wiatami miały konstrukcję murywaną i otrzymywały niezwykle staranne tynkowanie. Na łupinie, od dołu, wykonane były nakrapiane tynki szlachetne, z dodatkiem ziarnistych frakcji i miki²⁷.

Skrajne ramy żelbetowe oraz wpisane w nie litery wykonywano jako elementy prefabrykowane i montowano na miejscu. Do ram wiat mocowano także, za pomocą śrub, wykonane z kątowników uchwyty na flagi państwowe. W ścianach czołowych od strony przeciwnej do kierunku warszawskiego znajdowały się drzwi jednoskrzydłowe, zaś od przeciwnej strony – drzwi wejściowe do kasy wraz z dodatkowymi oknami

prostokątnymi dla kasjera, przeznaczonymi do obserwacji peronu. Okna, w bocznych i czołowych ścianach poczekalni i kas o bryle wzorowanej na wagonie kolejowym, miały konstrukcję stalową. Podłogę poczekalni wyłożono w szachownicę białą-czarną terakotą, charakterystyczną dla okresu międzywojennego. Poczekalnie w wiatkach lokalizowano w ten sposób, aby wejścia do nich umieszczone w ścianie czołowej wypadały od strony stacji końcowej. W ten sposób podróżni oczekujący na pociąg do Warszawy mogli go zawczasu dostrzec²⁸.

Wiaty wsparte były również na dwóch rzędach filarów stanowiących element konstrukcyjny budynku mieszczącego poczekalnię i kasę biletową. Miał on szerokość $4,8$ m, natomiast powierzchnia użytkowa poczekalni wynosiła 32 m². Ściany boczne poczekalni oraz filary wyłożono do wysokości 120 cm typowym dla budownictwa międzywojennego klinkierem koloru ciemnobrązowego. Wzdłuż obydwu ścian poczekalni umieszczono ławki drewniane (ogólnej długości ok. 13 m) wykonane z profilowanych listewek. Ogółem w poczekalni mogło znaleźć schronienie blisko 20 osób na miejscach siedzących i 30 stojących²⁹. W pozostałej części budynków zlokalizowano pomieszczenia służbowe, np. posterunki blokowe lub sklepy i bufety. Pomieszczenia służbowe zaopatrzone w piece, których kominy o przekroju prostokątnym wyprowadzono ponad dachy wiat. Poczekalnie na przystankach nie były ogrzewane.

System informacji tworzyły napisy wykonane w różny sposób – były to dwie podwieszane, dwustronne, drewniane tablice z nazwami stacji (żadna z tablic się nie zachowała) oraz dwa okrągłe zegary elektryczne. Do bocznych ścian poczekalni mocowano natomiast drewniane tablice z nakładanymi drewnianymi literami wskazujące oba kierunki (np. „kierunek do Otwoka”, „kierunek do Warszawy”). Wewnątrz poczekalni zawieszano rozkłady jazdy. Na bocznych ścianach poczekalni, w ich środkowej górnej części, umieszczono napisy nazw stacji (wykonane z malowanych na kolor czarny liter drewnianych mocowanych do tynku). Nad wejściem do poczekalni na ich ścianach czołowych umieszczano napisy „POCZEKALNIA” z identycznych malowanych na czarno liter mocowanych do prostokątnej blachy stalowej. Liternictwo tych napisów jest charakterystyczne dla modernistycznej typografii dwudziestolecia międzywojennego (m.in. nawiązuje



do zaprojektowanej przez Paula Rennera w 1927 r. czcionki Futura).

Architektura wiat i poczekalni nawiązuje do funkcjonalizmu lat 30. XX w. i jego analogii do maszyny i świata techniki. Podobne tendencje odnaleźć można w architekturze polskiej, szczególnie w powstającej wówczas Gdyni. Dobrym przykładem gdyńskiego „stylu okrętowego” jest zespół mieszkaniowy BGK przy ul. 3 Maja zaprojektowany przez arch. Stanisława Ziółkowskiego. Architekt zastosował jasne fasady z wyraźną strukturą, ekspresyjne, płaskie bryły bez balkonów, duże poziome przeszklenia oraz konstrukcję słupową połączoną z podcieniem. Odwołanie do techniki jest wyraźne również w gdyńskim Domu Żeglarza Polskiego, który wzbogacono o nadbudówkę z daszkiem, stylizowaną na mostek kapitański. W Warszawie do takich obiektów zaliczyć można np. trybunę główną Toru Wyścigów Konnych, domy na warszawskim Żoliborzu (Żoliborz Dziennikarski, w mniejszym stopniu kolonie IV, VII, IX WSM). Są to jednakże wszystko duże założenia architektoniczne w przeciwieństwie

do małej architektury zlokalizowanej na dworcach wyspowych. Z uwagi na swoją funkcję użytkową architektura ta jest przeważnie niedoceniana, a przecież bryła poczekalni stanowiąca całość z wiatą przywodzi na myśl wzornictwo nadwozi ówczesnych wagonów osobowych. Można domniemywać, że stylistyka ta była inspiracją architekta projektującego budynki przystanków. Charakterystyczne zwężenia przedsionków, licowanie płytkami ceramicznymi dolnej części budynku podkreślające kształty pudła wagonu, wreszcie stałe 3-poziomowe, 3-kwaterowe okna, z ruchomymi oberluftami wzorowane na formie okien wagonowych oraz ławy z listew drewnianych były dopełnieniem tej utylitarnej, kolejowej architektury. Natomiast forma dachu samej wiaty była reminiscencją XIX-wiecznych wiat peronowych o ażurowej, nitowanej konstrukcji stalowej wspartych na żeliwnych kolumnach, stanowiących od tego czasu nieodłączny element architektury kolejowej. Oczywiście wykonano ją z innego materiału, co znacznie uprościło formę, jednak ażurowe ramy skrajnych żeber wiat nawiązują do delikatnego rysunku wcześniejszych konstrukcji. Była to zresztą częsta praktyka wczesnych konstrukcji żelbetowych, kiedy rozporządzając nowoczesną technologią, odwzorowywano wcześniejsze formy konstrukcyjne.

6. Czoło wiaty na stacji w Falenicy. Fot. J. Andrzejewski
6. The front of the umbrella roof of the Falenica station.
Photo: J. Andrzejewski

Rozwiązania komunikacyjne przystanków

Dojście na perony zrealizowano w dwóch układach komunikacyjnych: z przejściem przez jeden z torów (wówczas wejście na peron prowadziło przez rampę o skosie 1 : 7, przeznaczoną także do wjazdu wózków bagażowych) lub tunelami konstrukcji żelbetowej, o przekroju prostokątnym³⁰. W pierwszym wypadku urządzano czasowe wejścia w poziomie szyn wraz z prowizorycznymi budynkami kasowymi umieszczonymi w międzytorzu oraz przepustami biletowymi. Budowano dwa typy budynków kasowych – na przystankach otwartych do nadawania bagażu były to budynki kasowo-bagażowe lub budki kasowo-kontrolne umieszczone przy wejściu na peron³¹. Budki te – o konstrukcji drewnianej – utrzymane były w formie harmonizującej z architekturą wiat, posiadały daszki płaskie z dużymi okapami dokoła, szerokości ok. 80-100 cm³². Po wojnie, na peronach na linii otwockiej znajdowały się również drewniane kioski RUCH-u³³.

Tunele konstrukcji żelbetowej posiadały szerokość w świetle 4 m oraz wysokość w świetle 2,40 m. Schody zewnętrzne po jednej i drugiej stronie peronów posiadały szerokość 4 m, zaś schodów prowadzących na perony, przeważnie dwustronnych, 3,5 m. Klatki schodowe tuneli powiązane z filarami wiat stały się ich elementami konstrukcyjnymi. Tunele zbudowano na najbardziej ruchliwych stacjach i przystankach: Pruszków, Włochy, Grodzisk, Falenica i Rembertów. W drugiej serii zbudowano je w Piastowie oraz Wawrze (ze względu na trudny dostęp do peronu, prowadzący przez tory stacyjne)³⁴.



Powojenna odbudowa i stan obecny

Wycofanie się Niemców przed ofensywą sowiecką w 1944 r. oraz działania wojenne przyniosły planowe zniszczenie większości urządzeń kolejowych WWK. Na linii Warszawa Wschodnia – Otwock w lipcu 1944 r. wojska niemieckie niszczyły tory kolejowe, urządzenia oraz budynki. Przy pomocy dwóch pociągów pancernych i *Schienenwolfa* (specjalnego urządzenia do niszczenia toru kolejowego) ciągniętego przez lokomotywę przecinano podkłady w środku toru, szyny niszczone natomiast przy użyciu ładunków trotylu. W trakcie ewakuacji wysadzono również poczekalnie wraz z częścią wiat na przystankach osobowych Radość oraz Miedzeszyn³⁵. Na linii Warszawa – Otwock sowieckie wojska kolejowe przekuwały na szerokość 1524 mm jeden z dwóch torów tej linii, aby umożliwić transport zaopatrzenia na linię frontu. Ze względu na skalę zniszczeń prace te obejmowały w praktyce budowę nowego toru, z wykorzystaniem szyn i materiałów z drugiego nieczynnego toru³⁶. Na linii Warszawa Wschodnia – Mińsk nawierzchnię kolejową zniszczono w identyczny sposób, na odcinku tym wysadzono również w powietrze przedwojenne wiaty i poczekalnie.

Bezpośrednio po zakończeniu działań wojennych kolejarze rozpoczęli odbudowę sieci trakcyjnej na liniach kolejowych WWK³⁷. 14 lipca 1946 r. uruchomiono trakcję elektryczną na pierwszej linii Warszawa Wschodnia – Otwock³⁸. W okresie powojennym odbudowę zniszczonych wiat i budowę nowych według własnego projektu prowadził w latach 1945-1953 ich przedwojenny budowniczy, inż. Kazimierz Brandt³⁹. W 1948 r. pod jego nadzorem odbudowano przystanki Radość oraz Miedzeszyn. Brandt uprościł w znacznym stopniu projekt przedwojennej wiaty i poczekalni. Według jego projektu z 1948 r. odbudowano całkowicie zniszczone wiaty na linii Warszawa – Mińsk oraz zbudowano budynek wiaty i poczekalni na otwartym ok. 1949 r. nowym przystanku osobowym Olszyna Grochowska⁴⁰. Obiekty te, o identycznej w stosunku do przedwojennego pierwowzoru konstrukcji, lecz znacznie uproszczonej zgeometryzowanej formie architektonicznej (wynikającej z konieczności szybkiej odbudowy), wznoszono, wykorzystując zachowane fundamentowanie słupów zniszczonych przystanków oraz na zachowanych peronach. Z tych względów



pozostawiono identyczne z przedwojennymi wymiary oraz odległość między słupami. 3 lutego 1948 r. uruchomiono trakcję elektryczną na kolejnej linii Warszawa Wschodnia – Rembertów – Sulejówek – Miłosna, zaś 14 marca 1948 r. dalszą część linii do Mińska Mazowieckiego⁴¹. 24 czerwca 1949 r. oddano trakcję elektryczną na najbardziej zniszczonej linii średnicowej, zaś 17 stycznia 1950 r. na ostatniej zelektryfikowanej przed wojną linii Warszawa Śródmieście – Grodzisk – Żyrardów⁴².

Na początku lat 60. XX w. zlikwidowano budki kasowe i bagażowe, a kasy biletowe przeniesiono do wewnętrznej części budynków poczekalni. Na części odbudowanych w okresie powojennym wiat nie odtworzono napisów z nazwami stacji wykonanych

z liter żelbetowych. W latach 60. nawierzchnie peronów wylano masą bitumiczną⁴³. Podczas modernizacji linii Warszawa – Mińsk Mazowiecki w latach 90. XX w. zniszczono wszystkie wiaty wraz z budynkami kas i poczekalni. W ich miejscu ustawiono szpetne, blaszane poczekalnie oraz kontenery mieszczące kasy biletowe, które w ciągu kilku lat uległy szybkiej degradacji i dewastacji.

W związku z planami PKP PLK związanymi z modernizacją linii Warszawa Wschodnia – Lublin i dostosowaniem jej do prędkości 160 km/h władze kolejowe planowały likwidację peronów wyspowych, wiat oraz poczekalni na linii Warszawa Wschodnia – Otwock. Połączone siły historyków i miłośników kolei, przy wsparciu społeczności lokalnej, doprowadziły do nagłośnienia w mediach planowanej rozbiórki wiat i peronów. Na wniosek Polskiego Towarzystwa Miłośników Kolei Wąskotorowych oraz innych organizacji społecznych wiosną 2010 r. wojewódzki mazowiecki konserwator zabytków Barbara Jezierska wpisała do rejestru zabytków wiaty i perony na tej linii kolejowej. Władze PKP PLK odwołały się od tej decyzji do Generalnego Konserwatora Zabytków.

7. Fragment przedwojennej bazaltowej nawierzchni peronu. Fot. R. Solnicki

7. A fragment of the pre-war basalt surface of the platform. Photo: R. Solnicki

8. Powojenna wiat na stacji Olszynka Grochowska. Fot. J. Andrzejewski

8. A post-war umbrella roof of the Olszynka Grochowska station. Photo: J. Andrzejewski

Wartościowanie

Z punktu widzenia historycznego zachowane wiaty, poczekalnie i kasy na linii Warszawa Wschodnia – Otwock oraz Warszawa Zachodnia – Żyrardów stanowią niezwykle interesujący przykład polskiej modernistycznej architektury kolejowej lat 30. XX w. Jednocześnie są reliktem jednej ze sztandarowych inwestycji dwudziestolecia międzywojennego, jakim była budowa linii średnicowej i elektryfikacja WWK. Ich wartość jest szczególnie w kontekście zniszczenia podczas wojny wszystkich warszawskich dworców kolejowych (w tym modernistycznego dworca Warszawa Główna) oraz znacznej części obiektów architektury i infrastruktury kolejowej na terenie Warszawy. Również z punktu widzenia historii inżynierii budowlanej obiekty te ze względu na swą konstrukcję (zastosowanie żelbetowych dachów konstrukcji łupinowej oraz nowoczesnego wówczas rozwiązania peronów wysokich, budowanych z elementów prefabrykowanych) posiadają znaczną wartość również użytkową – czego przykład można zaobserwować każdej zimy, kiedy łupiny wytrzymują ciężar zalegającego śniegu. Konstrukcja peronów i wiat była w latach 30. nowatorskim rozwiązaniem technicznym, które przetrwało próbę czasu i znakomicie sprawdza się po dzień dzisiejszy. Warto także zwrócić uwagę na fakt, iż perony montowane z elementów prefabrykowanych były o połowę tańsze od np. pionowych ścianek peronów Dworca Głównego w Warszawie.

Architektura przystanków na linii Warszawa – Otwock stanowi nieodłączny element krajobrazu kulturowego tzw. linii otwockiej. Natomiast wiat oraz budynek poczekalni na przystanku osobowym Olszynka Grochowska stanowi interesujące świadectwo wymuszonej warunkami powojennej odbudowy ewolucji przedwojennego projektu typowego. Na linii tej prześledzić można szlak architektury kolejowej, poczynając od obiektów murowanych i drewnianych kolei nadwiślańskiej z końca XIX w., poprzez budynki modernistyczne z lat 30. XX w., aż po „odwilżową” architekturę końca lat 50. XX w. (zespół stacji PKP Wawer). Utrzymanie ochrony konserwatorskiej przystanków i wiat peronowych linii otwockiej i grodzkiej jest więc konieczne również w kontekście ich unikatowości w skali kraju. ■

Mgr Andrzej Skolimowski, absolwent Instytutu Historycznego Uniwersytetu Warszawskiego, doktorant w Instytucie Historii PAN. Swoje zainteresowania badawcze koncentruje wokół dziejów powojennej odbudowy i przebudowy Warszawy, szczególnie zaś losów wiodących wówczas architektów. Autor wydanej drukiem monografii warszawskiego Domu Partii.

Dr Zbigniew Tucholski, historyk techniki i wojskowości, adiunkt w Instytucie Historii Nauki PAN oraz pracownik naukowy Katedry Transportu Szynowego Politechniki Śląskiej. Jest autorem licznych publikacji oraz opracowań konserwatorskich z zakresu historii kolejnictwa i żeglugi śródlądowej. Zajmuje się również odbudową i renowacją zabytkowego taboru kolejowego, a także działaniem na rzecz ochrony zabytków techniki, szczególnie architektury kolejowej na terenie Warszawskiego Węzła Kolejowego.

Przypisy

- 1 Autorzy artykułu, przy współpracy mgra Jacka Wardeckiego i inż. arch. Jakuba Andrzejewskiego, opracowali na zlecenie Biura Stołecznego Konserwatora Zabytków w Warszawie oraz Urzędu Wojewódzkiego Konserwatora Zabytków w Warszawie, karty ewidencyjne zabytków architektury wiat na linii otwockiej (wraz z inwentaryzacją) oraz grodzkiej.
- 2 W okresie międzywojennym WWK nosił nazwę Węzeł Kolejowy Warszawski.
- 3 Aleksander Wasiutyński (1859-1944), inżynier kolejowy, profesor Politechniki Warszawskiej, wybitny specjalista w zakresie projektowania i budowy dróg żelaznych.
- 4 Roman Podoski (1873-1954), profesor Politechniki Warszawskiej, pionier elektryfikacji linii kolejowych w Polsce, współzałożyciel Stowarzyszenia Elektryków Polskich. Po studiach pracował jako projektant i budowniczy trakcji elektrycznej w Zurychu, Kolonii i Katanii. Od 1907 pracował przy elektryfikacji tramwajów warszawskich. Autor zrealizowanego

w okresie międzywojennym planu elektryfikacji WWK oraz niezrealizowanej elektryfikacji linii kolejowych: Warszawa – Katowice – Kraków, Warszawa – Lwów oraz Warszawa – Poznań.

- 5 Umowę zawarto na dogodnych warunkach kredytowych, przy spłatach należności określonych na 10 lat.
- 6 K. Centnerszwer, *Przebudowa elektryfikowanych odcinków podmiejskich w Warszawie*, „Inżynier Kolejowy”, 1937, nr 2, s. 175.
- 7 Elektryfikacja umożliwiła skrócenie czasu jazdy na linii Warszawa – Żyrardów o 25% (z 70 do 50 minut), zaś na linii Warszawa – Otwock o blisko 50% (z 50 do 36 minut).
- 8 K. Centnerszwer, *iw.*, s. 141.
- 9 Tamże, s. 178.
- 10 Dane na podstawie *Listy członków polskich inżynierów kolejowych*, Warszawa 1929, s. 3.
- 11 Artykuł ten jest materiałem źródłowym o bardzo dużym znaczeniu historycznym w odniesieniu do dziejów przebudowy Węzła Kolejowego Warszawskiego prowadzonej w związku z elektryfikacją. W materiale tym K. Centnerszwer opisał

- również konstrukcję i wyposażenie wiat, poczekalni oraz kas biletowych. Dokumenty Biura Projektów i Studiów PKP ewakuowane zostały wraz z innymi archiwami jednostek organizacyjnych Ministerstwa Komunikacji oraz PKP na wschodnie tereny Rzeczypospolitej. Tam po 17 września 1939 r. wpadły w ręce Armii Czerwonej. Zespół archiwalny Biura Projektów i Studiów PKP znajduje się obecnie w ukraińskim Archiwum Państwowym we Lwowie.
- 12 Tamże, s. 146. W układzie tego rodzaju jedna krawędź peronu znajdowała się w łuku, co wobec braku przechyłki nie było niedogodne dla podróżnych. Krawędź peronu była wypukła, dzięki czemu odstęp między peronem a stopniem wagonu był niewielki. Ponadto przy postoju pociągu na przystanku, ze względu na znaczną długość składu (do 180 m), łuk ten ułatwiał obserwację składu kierownikowi pociągu przed podaniem sygnału do odjazdu.
 - 13 T. Lijewski, S. Koziarski, *Rozwój sieci kolejowej w Polsce*, Warszawa 1995, s. 105.
 - 14 Linię tę otwarto 17 sierpnia 1877 r.
 - 15 *50 lat elektryfikacji PKP*, Warszawa 1989, s. 78-79.
 - 16 T. Lijewski, S. Koziarski, jw.
 - 17 *Działalność zawodowa mgr. inż. Kazimierza Stefana Brandta. Bezpośrednie wykonawstwo robót*, Materiał w zbiorach prof. dra hab. inż. Andrzeja Marka Brandta. Firma Szenejko i Brandt Inżynierowie istniała od września 1937 r. do sierpnia 1938 r. Oprócz wiat i przystanków w tym samym czasie firma ta zrealizowała drogę dojazdową na stacji Karsznice.
 - 18 Jedynie peron na przystanku osobowym Wola Grzybowska był wklęsły.
 - 19 M. Masłowski, *Wyroby betonowe w kolejnictwie (z pobytu w betoniarni kolejowej w Kutnie)*, „Beton”, 1937, nr 1, s. 10.
 - 20 Relacja z dnia 16 kwietnia 2010 r. mgra inż. arch. Wojciecha Popławskiego.
 - 21 K. Centnerszwer, jw.
 - 22 Tamże, s. 175.
 - 23 Tamże, s. 146.
 - 24 Miller tworzył swoje projekty w stylu narodowym, którego źródeł szukać można w formie barokowych dworców polskich. Sięganie do dawnych wzorców dawało poczucie odrębności kulturowej, architektura ta odcinała się bowiem wyraźnie od architektury państw zaborczych. Dysharmonię powstałą w wyniku zestawienia stylu narodowego z modernizmem opisywał również w swym artykule Kazimierz Centnerszwer. Według jego opinii ta dysharmonia nie raziła odbiorcy jedynie na stacji w Palenicy, ponieważ zbudowany wcześniej dworzec posiadał także modernistyczną elewację.
 - 25 K. Centnerszwer, jw., s. 179-180.
 - 26 Jw., s. 180
 - 27 W. Popławski, *Przystanki kolejowe linii otwockiej jako obiekty wymagające ochrony konserwatorskiej*, Radość 1999, s. 3.; Tynki te były kłopotliwe w utrzymaniu ze względu na potrzebę okresowego „szczotkowania”. M.in. z tego względu w okresie powojennym zostały zatynkowane „na gładko” i zabiałkowane.
 - 28 Tamże, s. 180.; Tynki, dzielone na kwadratowe pola, widoczne są do dzisiaj.
 - 29 K. Centnerszwer, jw., s. 180.
 - 30 Tamże, s. 181.
 - 31 Tamże.
 - 32 W. Popławski, jw., s. 2.
 - 33 Tamże.
 - 34 K. Centnerszwer, jw., s. 178.
 - 35 Relacja mgra inż. arch. Wojciecha Popławskiego z dnia 16 kwietnia 2010 r.
 - 36 Tamże.
 - 37 Przed ofensywą sowiecką okupant niemiecki zdemontował i wywiózł urządzenia podstacji trakcyjnych, warsztatów elektrotrakcyjnych, sieć trakcyjną oraz tabor elektryczny Węzła Kolejowego Warszawskiego. W trakcie walk z Armią Czerwoną zniszczeniu uległa również sieć trakcyjna na wszystkich zelektryfikowanych liniach WKW. Działania wojenne w 1944 r. przyniosły zniszczenie lub uszkodzenie dużej części wiat, m.in. została wysadzona w powietrze stacja wraz z tunelem w Wawrze.
 - 38 T. Lijewski, S. Koziarski, jw., s. 105.
 - 39 Kazimierz Stefan Brandt (1895-1982), inżynier dróg i mostów, prekursor projektowania i budowy konstrukcji żelbetonowych w Polsce. Projektant budowli inżynierskich, wież wodnych oraz budynków na linii Kalety – Podzamcze oraz Bydgoszcz – Gdynia Francusko-Polskiego Towarzystwa Kolejowego. Od 1945 r. na stanowisku naczelnika Oddziału II Dyrekcji Odbudowy Warszawskiego Węzła Kolejowego; odbudowywał liczne obiekty budowlane i inżynierskie na liniach kolejowych Warszawskiego Węzła Kolejowego.
 - 40 W zbiorach prof. Andrzeja M. Brandta zachował się również projekt odbudowy wiaty bez poczekalni i kasy na stacji Miłosna.
 - 41 T. Lijewski, S. Koziarski, jw., s. 105.
 - 42 Tamże; Projekt inż. Kazimierz Brandta z 1948 r. wykorzystano również podczas elektryfikacji linii Warszawa Wileńska – Łuszczyca, którą zelektryfikowano 23 marca 1952 r. W tym czasie na przystankach osobowych: Żąbki, Zielonka, Ossów (obecnie: Kobyłka Ossów), Kobyłka oraz Wołomin zbudowano identyczne z przedwojennymi prefabrykowane perony wyspowe oraz poczekalnie wraz z wiatami według jego projektu.
 - 43 Relacja mgra inż. arch. Wojciecha Popławskiego, jw.

Summary

Modernist railway platform umbrella roofs and train stations of the Warsaw Railway Junction. About the need for protection and conservation

The subject of the article is the history of some of the interesting interwar period constructions, namely the modernist railway platform umbrella roofs and the train station waiting halls of the Warsaw Railway Junction electrified rail-

way lines. In 1933, an agreement was concluded between the Polish State Railways (PKP) and a consortium of British entrepreneurs on the electrification of the suburban railway lines of the Warsaw Railway Junction (to Otwock, Żyrardów and Mińsk Mazowiecki). The completion of this railway investment, one of the most significant in the interwar period, required the redevelopment of the track systems of the electrified lines and the construction of new platforms, umbrella roofs and stations. The design works related to the electrification and redevelopment of the Warsaw Railway Junction lines were conducted by the Polish State Railways Design and Study Bureau in coopera-

tion with the Polish State Railways Warsaw Railway Junction Electrification Bureau and the Regional Directorate of the State Railways in Warsaw, under the supervision of the Ministry of Communication. At the stage of drawing up the concept of the communication system for the electrified lines, experiences of European railway management boards using electrified lines to handle suburban traffic were used to a large extent. In creating the communication system of the electric urban railway, the Polish State Railways Design and Study Bureau based their work largely on the Berlin *Stadtschnellbahn (S-Bahn)*. The author of the concept of track systems and stations, as well as traffic organisation for the electrified railway lines of the Warsaw Railway Junction was Kazimierz Centnerszwer, Eng., a 1927 graduate of the Faculty of Railway Transport Engineering of the Warsaw University of Technology, an employee of the Polish State Railways Design and Study Bureau. Platforms adapted to the new electric rolling stock were designed at the suburban stations of the electrified lines. They were island, bay and side platforms. At the time, the Polish State Railways Design and Study Bureau created a repeatable design of a station/

platform umbrella roof connected to the waiting hall and the ticket office building or office building. Depending on the local conditions, single-pitched umbrella roofs were also built on island platforms and double-pitched ones in the case of cross-platform interchanges. Unfortunately, in spite of the preliminary research having been conducted, the name of the architect who was the author of the project remains unknown. However, the authorship of Arseniusz Romanowicz, Eng., architect, was ruled out beyond doubt. The modernist platform umbrella roofs and waiting halls constitute an extremely interesting example of Polish modernist railway architecture of the 1930s. At the same time, they are a relic of one of the most prominent investments of the interwar period, namely the construction of the cross-city railway line and the electrification of the Warsaw Railway Junction. Their value is especially high in the context of the destruction of all the railway stations in Warsaw (including the modernist Warszawa Główna main railway station) and a considerable part of Warsaw's railway architecture and infrastructure during the war.