



Il. 1. Przystanek Międzyzylesie na linii otwockiej. Widoczna poczekalnia z wiatą na peronie wyspowym. Fot. K. Dankiewicz, 2020

Katarzyna Dankiewicz

Dziedzictwo architektury funkcjonalnej dwudziestolecia międzywojennego na peronach linii otwockiej – unikatowość warta zachowania¹

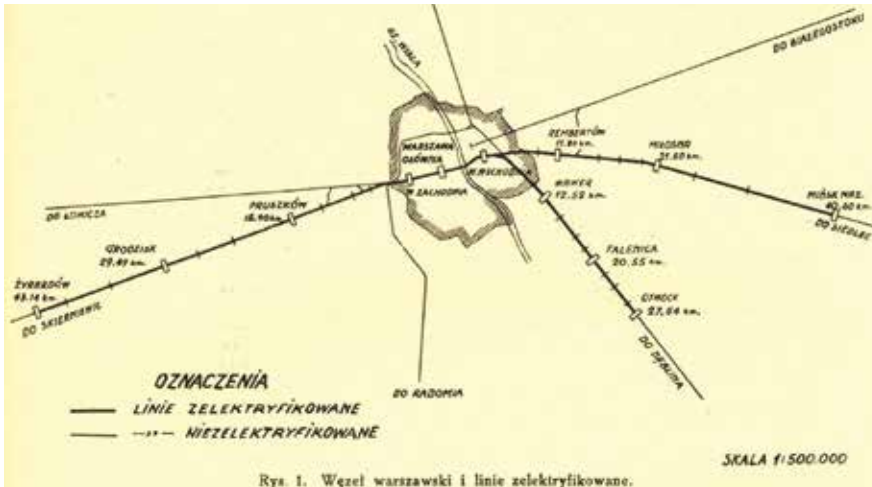
W wyniku rozbudowy Warszawskiego Węzła Kolejowego i elektryfikacji linii średnicowej w 1936 r. oddano do użytku także zelektrykowany odcinek podmiejskiej linii otwockiej. Przemianie wówczas uległy istniejące na tym odcinku stacje kolejowe. Nowopowstałe obiekty stacyjne cechowała funkcjonalność oraz do dzisiaj przyciągające uwagę opływowe kształty budynków i żelbetonowe zadaszenia peronów o charakterystycznych dynamicznych formach. W tym roku minęło 10 lat od wpisania do rejestru zabytków zespołu składającego się z powtarzalnych budynków peronowych na siedmiu kolejnych przystankach kolei podmiejskiej odcinka otwockiego w: Międzyzylesiu, Radości, Miedzeszynie, Falenicy, Michalinie, Józefowie i Świdrze. Jest to seria siedmiu najlepiej zachowanych modernistycznych wiat i poczekalni kolejowych z okresu elektryfikacji linii podmiejskich na tym odcinku. Wszystkie zasługują na przetrwanie, ponieważ są unikatowymi zabytkami kolejowymi epoki modernizmu, także w skali europejskiej, co jest do wykazania w niniejszym artykule.

Słowa kluczowe: peron, wiat, poczekalnia, funkcjonalizm, dziedzictwo, przekrycia żelbetonowe.

Wiaty peronowe występują w Polskim krajobrazie kolejowym dużo rzadziej niż powinny - zauważa Jacek Wesołowski w odniesieniu do problematyki konserwatorskiej hal peronowych [1]. Poczekalnie zaś na niedużych stacjach i przystankach, które to-

warzyszą wiatom - dziś mogą stanowić synonim komfortu. W tym roku minęło 10 lat od wpisania do rejestru zabytków zespołu składającego się z serii powtarzalnych budynków peronowych wzniesionych w 1936 r. na siedmiu kolejnych przystankach warszawskiej kolei podmiejskiej odcinka otwockiego w: Międzyzylesiu, Radości, Miedzeszynie, Falenicy, Michalinie, Józefowie i Świdrze [2], [3]. Jest to seria najlepiej zachowanych modernistycznych wiat i poczekalni kolejowych z okresu elektryfikacji linii podmiejskich na tym odcinku (il.1). Dynamiczne formy wiat peronowych i opływowe kształty budynków poczekalni linii otwockiej zwróciły już wcześniej uwagę badaczy tematu², a piśmiennictwo przybliżyło te wyjątkowe obiekty szerszemu odbiorcy i zapewne miało wpływ na zainicjowanie procesu ich ochrony prawnej. Do dzisiaj wiaty pełnią rolę zadaszeń prezentując przy tym wciąż intrygującą formę, poczekalnie są niestety zamknięte i nieużywane niszcząc. Tytułowe obiekty kolejowe wciąż pozytywnie wyróżniają się spośród innych budowli w podwarszawskim krajobrazie stając się ważnym elementem tożsamości dla lokalnych społeczności³.

Obecnie od roku trwają prace przy rozbudowie torowiska między Falenicą i Otwockiem i planuje się podjęcie prac modernizacyjnych na peronach - właściwym jest zatem opowiedzieć się za ochroną ocalałych zabytkowych obiektów peronowych na linii otwockiej, ich restauracją, konserwacją i adaptacją z przywróce-



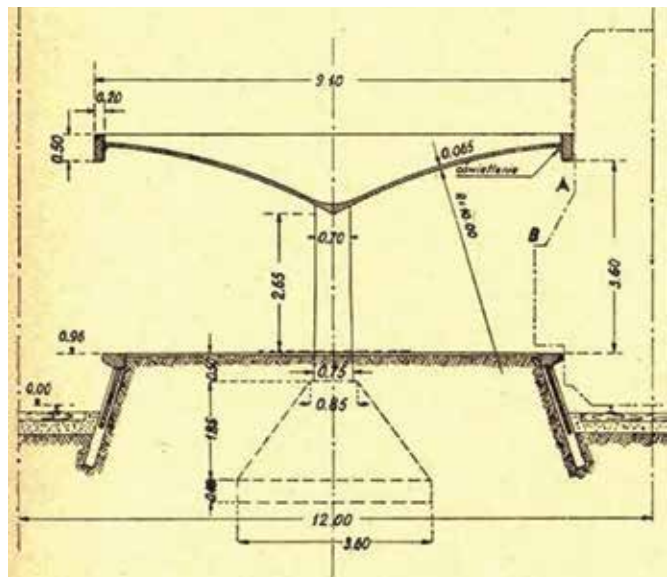
Rys. 1. Wzłaz warszawski i linie zelektryfikowane.
II. 2. Plan zelektryfikowanych linii podmiejskich, 1937 r. Za: „Inżynier Kolejowy” (dalej: IK) nr 4, 1937, s. 142.



II. 3. Wnętrze wagonu-baru warszawskiej firmy Lilpop-Rau-Loewenstein wysłanego w 1937 r. na Wystawę Paryską. Za: IK nr 5, 1937, s. 183.

niem zespołowi wiat pełnej funkcji dostosowanej do współczesnych możliwości technicznych i służących wygodzie pasażerów. Obecny stan budowli wymaga interwencji konserwatorskiej i restauratorskiej, która powinna doprowadzić do ich modernizacji i przywrócenia funkcji, gdyż wydają się być rzadkim reliktem kolejowej architektury funkcjonalnej dwudziestolecia międzywojennego w Polsce. Celem artykułu jest przywołanie ich walorów w szerszym kontekście, który pozwoli na dokonanie analizy porównawczej i potwierdzenia ich unikalności.

W artykule chcę skonfrontować zespół wiat i poczekalni z lat trzydziestych XX wieku na linii otwockiej z zebranymi przykładami europejskimi tego okresu ze szczególnym uwzględnieniem rozwiązań żelbetonowych budowli związanych z transportem i komunikacją (zadaszenia, budynki peronowe, urzędy pocztowe, metro), które zyskiwały na rozpoznawalności dzięki charakterystycznej formie przypisanej funkcji w obsłudze ruchu masowego. Zebrane przykłady stanowią dość wąską grupę reprezentatywną ograniczoną do potrzeb niniejszego artykułu by zasygnalizować potrzebę głębszej analizy obiektów architektonicznych związanych z transportem. Autorka ma świadomość szerszego pola badawczego tego przedmiotu jednak wyrwykowe przykłady tylko upewniły o słuszności wybranego kierunku dociekań i postawionej tezy o unikalności otwockich wiat.

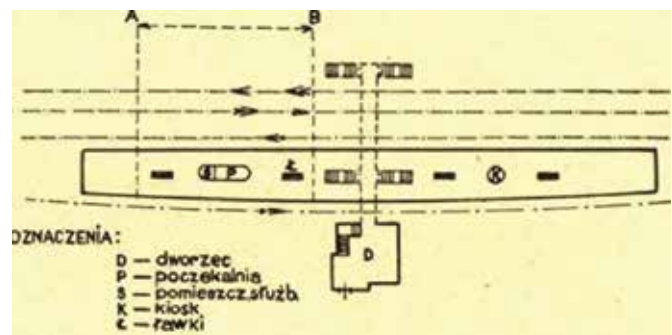


II. 4. Przekrój peronu wyspowego i wiaty. Za: IK nr 5, 1937, s. 16.

Elektryfikacja podmiejskich linii Warszawskiego Węzła Kolejowego w 1935-1937 r. Perony wyspowe

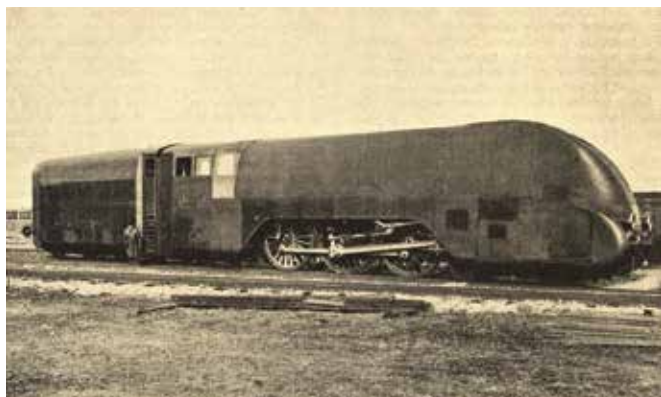
Po uruchomieniu w 1845 r. podmiejskiego przystanku Pruszków [6] na linii kolei warszawsko-wiedeńskiej, a w 1877 r. przystanków Wawer, Otwock na linii kolei nadwiślańskiej [7], rozpoczął się proces rozwoju podwarszawskich miejscowości położonych przy tych liniach. Walory wypoczynkowe i dobre skomunikowanie z Warszawą wpłynęło na rozwinięcie się w pasmie pruszkowskim i otwockim budownictwa o charakterze letniskowym. Popularne stawały się plaże nad rzekami: Utratą czy Świdrem, a leczniczy klimat lasów sosnowych okolic Otwocka przyciągał kuracjuszy i letników do willi pensjonatów czy otwockich sanatoriów przez okrągły sezon.

Po pierwszej wojnie światowej mieszkańcy Warszawy chętnie przesiadali się na przedmieścia (inteligencja, urzędnicy) z uwagi na tańszy niż w stolicy grunt i cenę mieszkań, mając nadal pracę w mieście korzystali z codziennego dojazdu koleją [4], a ten



II. 5. Plan typowego peronu wyspowego. Za: IK nr 5, 1937, s. 180.

rodzaj transportu osobowego nabierał charakteru masowego. W okresie międzywojennym w ciągu dziesięciu lat wzrost liczby ludności w pasmie otwockim był ponad trzykrotny⁴. Powstały w tym czasie podwarszawskie „miasta-ogrody”: Wawer-Anin



Il. 6. Parowóz o opływowej linii typu „Pacific” z serii Pm 36 z Polskiej Fabryki Lokomotyw w Chrzanowie. Za: IK nr 4, 1937, s. 161.

(1934) na kierunku otwockim, a w pasie pruszkowskim - Włochy (1928).

Okres międzywojenny to czas umacniania się odrodzonego państwa polskiego⁵, rozwoju gospodarczego w tym rozwoju transportu kolejowego na europejskim poziomie. Polska lat trzydziestych aspirowała do grupy państw wysoko rozwiniętych stąd tendencja, aby akcentować prędkość związaną z rozwojem naszej gospodarki. Cechę tą posiadały najnowsze produkty polskiej techniki, ze szczególnym uwzględnieniem kolei, której najnowszym osiągnięciem był wzorowany na amerykańskich aerodynamiczny parowóz typu „Pacific” wyprodukowany w Polskiej Fabryce Lokomotyw w Chrzanowie (il. 6). Tytułowe wiaty i poczekalnie peronowe były odzwierciedleniem tej nowoczesności i funkcjonalności kojarzonej z szybkością i wygodą podróżowania, a opływowe kształty maszyn były inspiracją dla architektury w stylu *Streamline Modern*.

Wraz z otwarciem w 1933 r. linii średnicowej i nowego mostu kolejowego w Warszawie nastąpiło pełne skomunikowanie Warszawskiego Węzła [4] [5]. Linie poddano elektryfikacji po to by wpłynąć na efektywność przewozów w masowym ruchu pasażerskim na liniach podmiejskich. Linia - Pruszków - Warszawa - Otwock jako pierwszy zelektryfikowany odcinek trasy podmiejskiej oddany został do użytku 15 grudnia 1936 r. Następnym był Pruszków- Zyrardów w maju 1937 r. oraz Warszawa-Mińsk-Mazowiecki w grudniu 1937 r. [11]. Prace przy modernizacji kolei były priorytetem, w które włączały się najwyższe władze z Prezydentem RP na czele - prowadziły je Polskie Koleje Państwowe (PKP) we współpracy z angielskim konsorcjum (il. 2).

Projektantom PKP chodziło w głównej mierze o usprawnienie masowego ruchu, ale jednocześnie o wysoką jakość wykreowanej przestrzeni przeznaczonej dla podróżnych, odpowiadającej poziomowi technicznemu panującemu na kolei - zgodnie z tendencją tych czasów do tworzenia „ładu i postępu społecznego przez architekturę” cytując Przemysława Trzeciaka [12]. O społecznych intencjach autorów koncepcji przebudowy peronów świadczą słowa inżyniera Kazimierza Centnerszvera z Biura Projektów i Studiów PKP, wyrażone w końcowym fragmencie artykułu zamieszczonego w czasopiśmie fachowym „Inżynier Kolejowy” z 1937 roku. Czytamy w nim [5, s. 183], że celem prac było: „stworzenie urządzeń ruchu podmiejskiego, któreby nie tylko dawały mieszkańcom okolic podmiejskich dobrą i wygodną komunikację, lecz przyczyniły się również do podniesienia poziomu kulturalnego miejscowości podstołecznych”. Zwrócił on też uwagę na zastaną na kolei infrastrukturę budowlaną: „niskie, wąskie

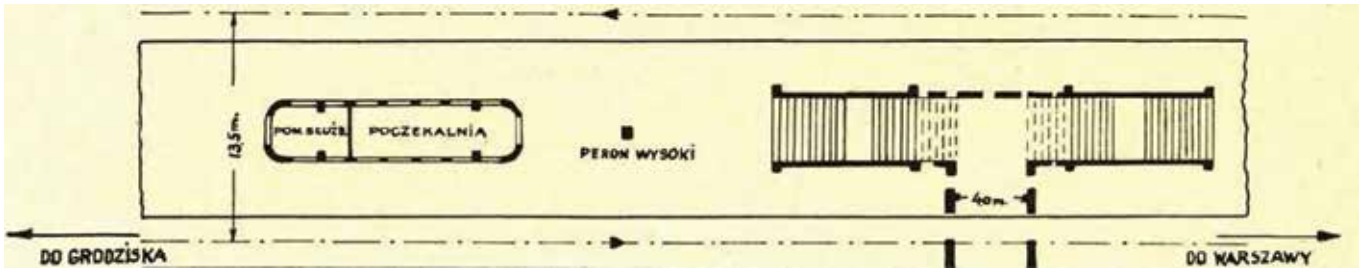
i nieosłonięte perony, brak przejść tunelowych dla podróżnych i prymitywne urządzenia przystanków, wszystko to stanowi na liniach podwarszawskich przeżytek i pozostaje w rażącym kontraście ze wzrostem liczbowym i znaczeniem współczesnym ruchu podmiejskiego” [4].

Elektryfikacja spowodowała, że do dawnych linii dalekobieżnych z taborem parowym, kolei warszawsko-wiedeńskiej i nadwiślańskiej, przyłączone zostały osobowe podmiejskie elektryczne składy szybkiego ruchu. W wyniku przeprowadzonych w latach 1935-37 prac zbudowano na trzech odcinkach podmiejskich dwadzieścia dwa wysokie perony wyspowe, pośród których znalazły się te na linii otwockiej. Płaszczyzna peronu wyspowego miała sięgać poziomu podłogi elektrycznych wagonów, umożliwiając szybkie wejście i wyjście z pociągu por. (il.4). Wysokość peronów wynosiła po przebudowie 96 cm od główki szyny, zaś na peronach obsługujących także pociągi parowe dalekobieżne o wysuniętych schodkach (Warszawa Główna, Zachodnia i Wschodnia) 86 cm [5]. Szerokość peronów na międzytorzu wynosiła w osiach 12m, zaś sama płyta peronu miała szerokość 8,7m z pochyłymi bocznymi ściankami oporowymi, wykonanymi z powtarzalnych płyt żelbetowych, wsuniętych pomiędzy pochyłe słupki [5].

Peron wyspowy posiadał długość równą 190 m co odpowiadało długości składu pociągu zaś żelbetowe wiaty wsparte na rzędzie słupów o rozstawie wynoszącym 9m zasięgiem swym obejmowały część peronu o długości 54m (odcinek AB). Kwadratowe betonowe słupy wiat nie zakłócały ruchu spieszących się podróżnych przez zamocowanie podpór do podłoża zaledwie w kilku punktach na całej platformie peronu (il.5). Na wysokości wynoszącej 2,65m nad peronem znajdowały się wspornikowo zamocowane do słupów łupiny żelbetowe zadaszenia (por. il. 4). Zewnętrzna krawędź zadaszenia wznosiła się na wysokość 3,6m od peronu by znaleźć się pomiędzy trakcją elektryczną a dachem pociągu [4].

Przebudowana infrastruktura peronowa na przystankach podmiejskich wzorowała się na przykładach zagranicznych, jednak rozwiązania dostosowano do lokalnych potrzeb, przede wszystkim stosując większe pomieszczenia poczekalni, które u nas były bardziej praktyczne niż za granicą. Tam częstotliwość kursowania pociągów podmiejskich w tym metra była znacznie większa, stąd nie potrzebne były duże poczekalnie peronowe przy szybkiej rotacji pasażerów na peronach. W przypadku pociągów warszawskich linii podmiejskich czas oczekiwania wahał się między kwadransem, a trzydziestoma minutami zatem poczekalnie o powierzchni 32m² mogły pomieścić w przypadku niepogody dwudziestu siedzących i trzydziestu stojących pasażerów [5]. Ponadto na przystankach tych zasadniczo nie występowały budynki dworcowe, zatem podstawowe funkcje obsługi pasażerów przejmować miały obiekty peronowe (il.7).

Prócz poczekalni projekt PKP przewidywał na peronach w dalszym ich krańcu miejsce dla okrągłych pawilonów-kiosków handlowych z gazetami i słodyczami-te jednak miały być wznoszone przez zainteresowane firmy zewnętrzne (il.5). Żadne poznane źródła nie odnotowały czy i ile takich kiosków powstało w czasie budowy przystanków, do dzisiaj nie zachował się na linii otwockiej ani jeden. Gdyby powstały swą okrągłą bryłą niewątpliwie akcentowałyby dynamikę i dopełnienie form opływowych na peronie. Ponadto poza wiatami miały być ustawione wysokie latarnie na betonowych postumentach dopasowane stylistycznie do wiat oraz cztery tablice informacyjne z nazwami stacji w górnym



Il. 7. Peron w Pruszkowie. Typowe rozplanowanie obiektów występujące również na peronach linii otwockiej. Za: IK 1937, nr 5, s. 179.

pasie, o ściśle określonych wymiarach tak aby górna część była widoczna dla siedzących w pociągu pasażerów. Umieszczone na budynku poczekalni napisy kierunkowe dla lepszej orientacji podróżnych oraz zegary będące synonimem punktualności, z której miał słynać polski transport kolejowy, widnieją na fotografiach z czasów drugiej wojny światowej choć obecnie ich nie ma, zaś napisy kierunkowe na tabliczkach zachowały się do dziś. Warte uwagi są zachowane oryginalne betonowe napisy z nazwami stacji (Józefów, Falenica, Międzyzlesie) umieszczone w szczytach wiat pomiędzy słupkami żelbetowych kratownic.

Kasy biletowe przewidziano docelowo na dworcach stacyjnych, które miały być wznoszone w kolejnej fazie, po wykonaniu wszystkich tuneli do nich prowadzących, zapewne w stylistyce bliskiej architekturze obiektów peronowych. Jednak tunele powstały tylko na najbardziej ruchliwych stacjach między innymi w Falenicy, Grodzisku i Pruszkowie, a tam nowe dworce od kilkunastu lat już istniały. W przypadku braku dworców na stacjach umieszczono więc w pierwotnym etapie tymczasowe kasy w drewnianych budynkach kasowo-bagażowych na międzytorzu obok wejścia na peron lub przy zejściu do tunelu – jak w przypadku stacji w Falenicy, co miało być wzorowane na systemie londyńskiego metra. Niektóre z drewnianych kas jeszcze gdzieś się zachowały (Falenica) nie posiadając zresztą wartości architektonicznej. Perony zakończone były od strony wejścia podróżnych pochylnią ze spadkiem 1:7 dla wózków багаżowych z drugiego krańca- schodkami służbowymi. Początkowo zabudowano na większości stacji tylko odcinek peronu AB długości 54 m wznosząc wiaty, poczekalnie, dwie ławki pod wiatą, wyjątkowo tunel, pozostawiając dalej peron zaopatrzone jedynie w kolejne dwie ławki, latarnie i tablice informacyjne (il. 5). W takim stanie zachowały się kompletne stacje w Radości i Świdrze.

Krawędź peronu wyłożona była pierwotnie płytami betonowymi, zaś na pozostałej powierzchni układano żwir, zamieniony później na kostkę bazaltową, zaś po wojnie pokryto całą powierzchnię asfaltem. Do kolejnej fazy rozbudowy nie doszło zapewne z powodu braku środków i wybuchy drugiej wojny światowej, w każdym razie ilość obiektów peronowych ani długość wiat nie zwiększała się i na odcinku otwockim zachował się, w wielu miejscach niepełny, pierwotny etap zabudowy.

Modernistyczne wiaty i poczekalnie na peronach wyspowych linii otwockiej. Ponowne odkrywanie wartości

Nie jest znane nazwisko architekta tytułowych wiat peronowych o ekspresyjnej formie przypominającej ptaka zrywającego się do lotu (il.8). Jednak wydaje się możliwe autorstwo inżyniera Centnerszvera, który nie tylko szczegółowo opisuje kwestie techniczne omawianej tu przebudowy, ale odnosi się również do wyrazu architektonicznego i estetyki obiektów⁶. Autor zadaszeń linii otwockiej stworzył z pewnością wyjątkowo interesujące rozwiązanie z technicznego i architektonicznego punktu widzenia dobierając odpowiednio proporcje pomiędzy rozpiętością wspornikowo wygiętych płyt, ich przekrojem i wysokością. Konstrukcję i możliwości betonu umiejętnie połączył dla uzyskania założonego efektu ostionięcia i doświetlenia jak największej powierzchni peronu przy jednoczesnym ograniczeniu wysokości.

Z wiatą trwale łączył się budynek poczekalni peronowej, przeznaczonej dla podróżnych do ochrony przed zimnem i wiatrem, tu także znajdowało się niewielkie pomieszczenie służby kolejowej (il.7). Podłużny budynek poczekalni przypominał opływowym kształtem wagon kolejowy, co podkreślać miało wyposażenie zbliżone choć nie tak staranne jak reprezentacyjne wnętrze wagonu barowego będące przedmiotem troski projektantów wnętrz



Il. 8. Stacja kolejowa Józefów na linii otwockiej - widok wiaty i poczekalni na peronie wyspowym. Fot. K. Dankiewicz, 2020



Il. 9. Stacja kolejowa Józefów na linii otwockiej - widok za poczekalnią w kierunku końca peronu. Fot. K. Dankiewicz, 2020



Il. 10. i Il. 11. Stacja kolejowa Józefów na linii otwockiej. Widok budynku poczekalni z obu stron peronu. Fot. K. Dankiewicz, 2019.



Il. 12. i Il. 13. Stacja kolejowa Józefów na linii otwockiej. Wnętrze poczekalni. Fot. K. Dankiewicz, 2020.

i producentów z warszawskiej spółki *Lilpop, Rau i Loewenstein* (il. 3).

Główny element wyposażenia typowych poczekalni peronowych linii otwockiej, których wnętrza zdołały dotrzeć częściowo w niezmiennym stanie do naszych czasów, stanowiła długa profilowana ławka wykonana z poziomych listewek ustawiona wzdłuż ściany, podkreślając w ten sposób kierunek ruchu pociągu (il. 13). Rytm poziomych panoramicznych okien ułatwiał pasażerom obserwację obu stron peronu i nadjeżdżającego pociągu (il. 12).

Poczekalnia peronowa ogrzewana była piecem dając zimą schronienie w ciepłym wnętrzu, drewniane detale, stanowiły uniwersalny i zarazem oryginalny wystrój. Na stacji w Józefowie wnętrza poczekalni uzupełniają dobrze zachowane na ścianach płytki w kolorze indygo, podkreślające modernistyczny rodowód tej architektury, o czym piszę w dalszej części artykułu (il.12, 13, 14, 15).

Projektanci PKP ponadto do ozdobienia zewnętrznych ścian obiektów peronowych na liniach podmiejskich wprowadzili różną kolorystykę płytek ceramicznych na kolejnych stacjach stosując cztery kolory na przemian w cyklu czterech kolejnych stacji [5] aby podróżni łatwo odróżniali stacje. Nie podano jednak kolorów glazury a jedynie miejsce ich występowania – znajdowały się na dolnych partiach słupów wiat i cokołach poczekalni a także miały w przyszłości znaleźć się na ścianach okrągłych kiosków z gazetami. W wielu miejscach na budynkach peronowych linii otwockiej



Il. 14. i Il. 15. Stacja kolejowa Józefów na linii otwockiej. Wnętrze poczekalni z zachowanymi oryginalnymi drewnianymi elementami wyposażenia oraz płytkami glazury w kolorze indygo, posiada cechy charakterystyczne dla architektury organicznej, ruchu Arts&Crafts, bliskie jest również stylizyce wnętrza „szkoły amsterdamskiej”. Fot. K. Dankiewicz, 2020.



Il. 16. Stacja kolejowa Rouen-Rive-Droite w Rouen, we Francji. Betonowe zadaszanie peronu z 1928 r. Za: (dostęp 20.11.2020) https://fr.wikipedia.org/wiki/Gare_de_Rouen-Rive-Droite#/media/Fichier:Rouen_RD_Z_26500.jpg.

zachowały się do dzisiaj okładziny z terakotowych płytek ceramicznych na słupach i zewnętrznych ścianach poczekalni, jednak o ich kolorystyce nie można się wypowiedzieć bez usunięcia zewnętrznych powłok brązowej farby olejnej, którą odnawiano budynki peronowe w okresie powojennym (Il. 9,10,11). Trudno obecnie określić bez szczegółowych badań stratygraficznych okładzin ścian i ich przemaalowań, jakie były kolory na konkretnych obiektach. Być może mamy do czynienia z oryginalną okładziną ścienną, co podnosi autentyzm zachowanych zabytków.

Powtarzalne cechy budynków stacyjnych linii otwockiej takie jak opływowe kształty, biel tynkowanych ścian, płaszczyny szkła, glazury i terakoty, wykończenie wewnątrz z użyciem drewnianego materiału i metalowych technicznych akcesoriów świadczyły o wysokim poziomie zastosowanej techniki i rzemiosła i świadomości architektonicznej.

Kontekst – rozwiązania europejskie

Przykładem francuskim jest surowe i bardzo „techniczne”, betonowe zadaszanie peronu na stacji *Rouen-Rive-Droite* z 1928 r. o formie zaokrąglonej w miejscu połączenia słupów ze wspornikowymi masywnymi płytami (il. 16). Dość daleki jest on od wyrafinowanej plastyki konstrukcji, którą widać na późniejszych o osiem lat stacjach linii otwockiej.

Na peronie stacji londyńskiego metra *Osterley* znajdują się betonowe płaskie zadaszanie projektu Charlesa Holdena z 1934 roku, które oparto na prostopadłościennych słupach. Są one także solidne i masywne, z kanciasto zakończoną krawędzią płyty, co nie dodaje im lekkości ani wdzięku jaki prezentują dwa lata późniejsze „skrzydlate” wiaty otwockie. Okrągła hala biletowa na stacji metra *Southgate* także projektu Holdena powstała trzy lata wcześniej niż polskie realizacje i jest budynkiem o dużo większej skali. W opływowej cylindrycznej formie jak i wykończeniu wnętrza możemy dopatrzeć się inspirujących motywów. Zastosowanie płaszczyzn glazury w kolorach od jasnej przez żółtą, zieloną i czarną na różnych fragmentach ścian hali i tuneli oraz drewniane wykończenie witrzyn sklepowych, kas, ławek i schodów ruchomych to zbiór środków wyrazu wykorzystanych w otwoczkich budynkach peronowych. Forma hali w postaci niskiej rotundy jest do dziś intrygująca wyrażając ruch i energię drżącą w krzywoliniowych ścianach a jej szeroki betonowy gzyms ota-



Il. 17. Stacja kolejowa w Sienie, proj. A. Mazzoni, 1936. Za: Domena publiczna-https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Stazione_Siena_1936.jpg (dostęp 05.11.2020)

czający budynek wokół wywołuje uczucie wirowania przywodząc porównanie do kosmicznego spodka. Ten futurystyczny kształt był odpowiedni dla epoki maszyny i rozwijania dużych prędkości, latający talerz mogły zatem przypominać okrągłe kioski z dodatkowym szerokim płaskim gzymsem, znajdujące się na planie typowego peronu wyspowego podwarszawskich linii, niestety nigdy nie zostały zrealizowane (il. 5).

Na stacji londyńskiego metra *East Finchley* z 1938 r. Charles Holden w kreacji form dynamicznych poszedł dalej projektując wydłużone poczekalnie peronowe w stylu *Streamline* - opływowe na krańcach peronu budynki nakryto płaskimi betonowymi płytami wystającymi przed lico ścian tworząc szerokie zawinięte wokół ścian zadaszanie. W wystroju poczekalni dominowała biel tynkowanych ścian i betonowych zadaszzeń, połysk glazury o ciemnym kolorze na cokole i białej na powierzchni ścian oraz barwnej tworzącej nazwy stacji (Il.18). Rozbudowana jest tu zarówno forma poczekalni z szerokimi przeszkleniami i delikatnymi szprosami jak i szerokie płaskie zaokrąglone gzymsy co wskazuje na późniejsze fazy rozwoju tych samych motywów i form, stosowanych wcześniej i u nas. Na peronach stacji *Loughton* z 1940 r. projektu J.M. Eastona zadaszanie są jeszcze późniejsze od otwoczkich stąd większy ich rozmach, ale i mniej wyrafinowane formy (Il. 19).

Wzniesione z inicjatywy włoskiego ministerstwa komunikacji budynki peronowe na stacjach w Trydencie (1930), *S.M. Novella* we Florencji (1934), w Sienie (1936), czy urzędy pocztowe, które powstały według projektu architekta Angiolo Mazzoni to także przykłady architektury betonowej wykorzystującej nowoczesny materiał do kształtowania przestrzeni przeznaczonej dla masowego użytkownika. Architekt łączył surowy beton, z którego formował cienkie zaokrąglone płyty zadaszzeń uniesione lekko nad ziemią na delikatnych słupach towarzyszące budynkom o miękkiej linii obrysu ścian z wykończeniem z naturalnych materiałów: ceramicznych, kamienia, drewna, metalu (il. 17). Ponadto w wyposażeniu wnętrza w budynkach poczty w Sabaudii (1933) czy w Ostii (1934) zastosowane płytki ceramiczne w charakterystycznym kolorze ultramaryny, indygo, oraz dodane drewniane detale i akcesoria tworzą przestrzeń funkcjonalną o cechach eleganckiej prostoty, która w otwoczkich poczekalniach peronowych była osiągnięta podobnymi środkami.



Il. 18. Metro londyńskie stacja East Finchley, proj. C. Holden, 1938. Za: [common.wiki.media.org](https://commons.wikimedia.org) (dostęp 05.11.2020).

Przywołane jako kontekst charakterystyczne betonowe zadania i bielące się zaokrąglone ściany oraz wnętrza dekorowane naturalnymi materiałami z użyciem drewna są przykładami nurtu międzywojennej awangardy, łączącej ekspresję z racjonalizmem, kreację z typizacją przeznaczoną dla szerokiego grona odbiorców. Wykorzystano do jej stworzenia zarówno produkty rodzimego rzemiosła jak i odwołania do natury uzyskując w efekcie wygodne i funkcjonalne przestrzenie użytkowe i wnętrza oraz subtelny wdzięk ekspresji w żelbetowych konstrukcjach. Przykłady linii otwoczek wyrosłe z tego samego nurtu architektury nie odbiegały jakością ani poziomem kreacji jedynie skalą, różnorodnością funkcji i ilością realizacji.

Znaczenie wiat otwoczek dla architektury modernizmu polskiego

Według Nicolaus'a Pevsnera [13] drogę do stopniowej akceptacji nowego nurtu w architekturze i realizacji budowli charakterystycznych dla wielkich miast i przeznaczonych do obsługi dużego



Il. 20. Budynek poczty na osiedlu Eigen Haard w Amsterdamie, proj. Michel de Klerk, 1921 r. Za: [Jvhertum](https://nl.wikipedia.org/wiki/Bestand:Het_schip_postkantoor_telefooncel.jpg) (dostęp 22.11.2020). https://nl.wikipedia.org/wiki/Bestand:Het_schip_postkantoor_telefooncel.jpg.



Il. 19. Metro londyńskie stacja Loughton, proj. J.M. Easton, 1940. Za: en.wikipedia.org (dostęp 05.11.2020).

ruchu użytkowników (podróżnych, interesantów) otworzyła awangardowej architekturze zmiana stosunków społecznych w latach trzydziestych XX wieku. Nastąpiła wówczas zamiana klienta z indywidualnej osoby na anonimowego odbiorcę, zamawiającymi były bezosobowe towarzystwa, spółdzielnie, ministerstwa, spółki. Pevsner zauważa dalej zmianę w postrzeganiu autora dzieła który także stał się anonimowym twórcą pośród innych anonimowych specjalistów wielu branż należących do jednego biura projektowego. System pracy polegający na kooperacji łączył w zespoły pracowników kierujących się ekonomią i wrażliwością społeczną, dla których „celowość i funkcjonalizm” skłaniał do tego by sięgać po nowoczesne rozwiązania konstrukcyjno-materiałowe [12]. Aby stworzyć ofertę architektoniczną dostrzegającą potrzeby anonimowej grupy odbiorców bez względu na jej status należało poszukiwać formy dostatecznie dobrej by była szeroko akceptowalna a jednocześnie uniwersalnej, ekonomicznej i inspirowanej poziomem rozwoju techniki - nowoczesną w rozwiązaniach konstrukcyjnych, która była jednocześnie przyjazna naturze ludzkiej poprzez odpowiednią skalę, formę i rozwiązania materiałowe.

W architekturze poczekalni widoczny jest wpływ europejskiej awangardy modernizmu stosującej reżim kubicznej formy, biel ścian, szklane tafle, ale i przełamującej niekiedy tę sztywność poprzez organiczne formy, ekspresję co jest obecne w pracach Le Corbusiera, Petera Ouda, Hansa Scharouna, Ericha Mendelsohna. Były one inspirujące także dla polskich architektów, którzy włączali się aktywnie w ten nurt pozostawiając znaczące realizacje by wymienić modernistów: Szymona i Helenę Syrkusów, Barbarę i Stanisława Brukalskich, Bohdana Lacherta i Józefa Szanajcę, Juliusza Żurawskiego, Zygmunta Plater-Zyberk czy Edgara Norwertha tworzących w międzywojennej Warszawie. W funkcjonalnym wnętrzu ich budynki demonstrowały naturalne materiały wykończeniowe: cegłę, drewno, glazurę o kolorystyce zieleni butelkowej, indygo-ultramaryny co miało swą genezę w ruchu na rzecz odnowy rzemiosła artystycznego i reformy mieszkaniowej w realizacjach Arts & Crafts z przełomu XIX i XX wieku. Rozwijane dalej motywy ceglane oraz wijących się wstęgowo białych okien, opływowe kształty narożnych budynków charakterystyczne stały się dla szkoły amsterdamskiej i osiedla Eigen Haard projektu Michela de Klerka z 1921 r. Te motywy obecne są także w pracach Ericha Mendelsohna (osiedlowe kino Uniwersum w Belinie, 1925-31) czy wspomnianych włoskich re-

alizacjach Angiolo Mazzoniego by przyjąć się stopniowo jako środki wyrazu architektonicznego modernizmu. Pawilon poczty na osiedlu Eigen Haard w Amsterdamie jest ważnym etapem w kształtowaniu utylitarnej architektury i musiał mieć wpływ na późniejsze rozwiązania wewnątrz londyńskiego metra a także omawianych poczekalni linii otwockiej, gdyż posiada interesujące wykończenie oraz formę. Architekt ukształtował ceglany narożnik budynku tak, iż zawija się on tworząc zaokrąglony pawilon. Jego wnętrza rozświetlają pastelowe kolory żółci, błękitu, brązu, bieli, na płaszczyznach i umeblowaniu (il.20). Na ścianach dominują glazurowane płytki o barwie ultramaryny jako tło dla drewnianego podłużnego siedziska w formie przyściennej ławy całości dopełniają drewniane oraz metalowe akcesoria. Ten sam klimat wystroju wnętrza uzyskano na podwarszawskich stacjach kolejowych, co najlepiej ukazuje zachowana poczekalnia w Józefowie (il. 12, 13, 14, 15).

Zabytkowe wiaty peronowe linii otwockiej posiadają nie tylko walory konstrukcyjne, ale zgodnie z uzasadnieniem decyzji o wpisie do rejestru zabytków „są przykładem zastosowania finyzyjnej architektury modernistycznej o świetnie zachowanych proporcjach” [3] śmiałością rozwiązań wyprzedzając często przykłady europejskie przyczyniając się do rozwoju „form strukturalnych zrealizowanych w żelbecie” [14].

Wygięte wspornikowe płyty wydają się posiadać wewnętrzną energię, która ożywia betonową strukturę przywodząc na myśl zatrzymane w locie rozpostarte skrzydła. Te organiczne kształty nie znalazły w kwerendach swego pierwowzoru lub bezpośredniej inspiracji. Wydaje się, że unikalna forma, którą zastosował autor (architekt -inżynier-twórca) przeszła myślową drogę wiodącą od pionierów secesji przez osiągnięcia Roberta Maillarta, który - cytując za Sigfridem Giedionem [15] - „przeobraził żelbetową płytę w aktywną powierzchnię” (przykładem most Salginatobel z 1929 r.), do wynalezienia podłużnych krzywoliniowych powłok betonowych zastosowanych przez Eduardo Torroja do zadaszenia trybun hipodromu w Madrycie w połowie lat trzydziestych XX w.

Analiza zgromadzonych przykładów europejskich i krajowych pozwala stwierdzić, że poziom architektury wiat peronowych i poczekalni podwarszawskiej linii otwockiej wzniesionych w 1936 roku nie ustępował analogicznym przykładom zagranicznym wpisując się dobrze w nurt awangardy modernizmu międzywojennego. Forma i konstrukcja zadaszeń była unikatowa w wyważeniu lekkości i dynamiki wobec podobnych realizacji tego okresu i w sposób właściwy dla materiału jakim był żelbet wydobywała piękno.

Zakończenie

Wykorzystanie tytułowych wiat i poczekalni zgodne z przeznaczeniem wzmocni integralność i autentyczność tych budowli, i – o czym pisali m. in. Piotr Molski [16] i Waldemar Affelt [17] – pozwoli też „aktywnie uczestniczyć” zabytkowi – a więc być przydatnym w życiu społecznym i gospodarczym. Zatem cel, któremu będzie służyć zabytek, jako czwarty komponent - jak to określa Robert Bereńkowski [18] - dodany do witruwiańskiej triady pojęć o architekturze, przedłuży trwanie obiektu.

Celowość działań ratunkowych dla tych nielicznych zabytków modernistycznych potwierdzi efekt końcowy rewitalizacji przeprowadzonej po niemal stu latach od ich wzniesienia - gdy staną się wizytówką inwestora – jako przykład dobrej polskiej architektury kolejowej modernizmu lat trzydziestych XX wieku. Wartości

niematerialne przekładają się na wzrost wartości materialnej dzieła, jak zauważa Maria Bogdani [19], podnosząc tym samym prestiż właściciela „niejako włączonego w (...) historię zabytku od momentu jego wzniesienia”. Jednak wartości zabytku dostrzegamy, gdy wiemy więcej o jego historii i kontekście powstania, dlatego też zamierzeniem piszącej te słowa było ponowne przyjrzenie się wiatom i poczekalniom peronowym linii otwockiej z poszerzonej o kontekst perspektywy.

Celem nadrzędnym z punktu widzenia tożsamości lokalnych społeczności, historii rodzimego transportu kolejowego, celów wizerunkowych Polskich Kolei Państwowych powinno być chronienie swego dziedzictwa. „Być może nie jest jeszcze za późno, aby przyszłym pokoleniom przekazać dowody historii społecznej oraz budowania gospodarczego potencjału Polski” cytat za: [17].

Literatura

1. Wesołowski J., *Hala peronowa jako problem konserwatorski*, [w:] „Technika Transportu Szynowego” 2014, nr 7-8 (21), s. 17, 26.
2. Tucholski Z., *Historia Kolei Nadwiślańskiej*, [w:] R. Lewandowski (red.), *Rocznik Józefowski*, t. 3, Wydawnictwo Świdermajer, Józefów 2018, s. 97.
3. *7 wiat kolejowych w rejestrze zabytków* (data publikacji 02.07.2010; dostęp 26.02.2020) www.mwz.pl - strona Mazowieckiego Wojewódzkiego Konserwatora Zabytków
4. Centnerszwer K., *Przebudowa elektryfikowanych odcinków podmiejskich w Warszawie*, [w:] „Inżynier Kolejowy” nr 4 (152) 1937, s. 141-143 Ze zbiorów Biblioteki Głównej AGH <http://www.bg.agh.edu.pl/> (dostęp 26.02.2020).
5. Centnerszwer K., *Przebudowa elektryfikowanych odcinków podmiejskich w Warszawie*, [w:] „Inżynier Kolejowy” nr 5(153) 1937, s. 175-176, 179-182. <http://www.bg.agh.edu.pl/>(dostęp 26.02.2020).
6. Skwara M., *Historia Pruszkowa do roku 1945*, Powiatowa i Miejska Biblioteka Publiczna im. Henryka Sienkiewicza w Pruszkowie, Pruszków 2011, s. 47-53.
7. Lewandowski R., *Droga Żelazna Nadwiślańska. Przystanek Jarosław i jego okolice w wybranych materiałach źródłowych*, [w:] R. Lewandowski (red.), *Rocznik Józefowski*, t. 3, Wydawnictwo Świdermajer, Józefów 2018, s. 101-109.
8. Berger J., *Z przeszłości gminy Wawer*, [w:] „Kronika Warszawy” nr 2(137) 2008, s. 10.
9. „Kurier Warszawski”, maj-listopad 1937-numer specjalny poświęcony międzynarodowej wystawie w Paryżu-Nauka, Sztuka, Technika 1937 r., s. 9.
10. Odpowiedź ministra gospodarki III RP na zapytanie poselskie z 2008 r, w sprawie przygotowań Polski do światowej wystawy gospodarczej Expo Saragossa 2008, na tle wcześniejszych wystaw (dostęp 7.02.2020) <http://orka2.sejm.gov.pl/IZ6.nsf/main/517F1F1A>
11. Tucholski Z., *Budowa i elektryfikacja linii średnicowej*, [w:] K. Guttmejer (red.), *Zabytkowa infrastruktura kolejowa Polski i Niemiec. Dialog konserwatorski Warszawa – Berlin*. Materiały z Konferencji Biura Stołecznego Konserwatora Zabytków 16-17 listopada 2017 r., Warszawa 2018, s. 53, 56-57.
12. Trzeciak P., *Zwycięstwo i zmierzch awangardy. Architektura lat 1900-1960*, [w:] W. Włodarczyk (red.), *Sztuka Świata*, Wydawnictwo Arkady, Warszawa 1996, s. 321.
13. Pevsner N., *Historia architektury europejskiej*, Wydawnictwa Artystyczne i Filmowe, Warszawa 1976, s.423-426

14. Górski J., *Beton w architekturze. Rys historyczny, rozwiązania monolityczne i prefabrykowane*, [w:] „Prefabrykacja” 2017, z. 5, s. 11.
15. Giedion S., *Przestrzeń, czas i architektura. Narodziny nowej tradycji*, Państwowe Wydawnictwo naukowe, Warszawa 1968, s. 483-486.
16. Molski P., *Funkcja – atrybutem wartości i ochrony zabytku*, [w:] B. Szmygin (red.), *Wartość funkcji w obiektach zabytkowych*, Polski Komitet Narodowy ICOMOS, Muzeum Pałac w Wilanowie, Politechnika Lubelska, Warszawa 2014, s. 189-194.
17. Affelt W.J., *Program funkcjonalno-użytkowy rewitalizacji zasobu dziedzictwa techniki wobec jego wartościowości i pamięci kulturowej*, [w:] B. Szmygin (red.), *Wartość funkcji w obiektach zabytkowych*, Polski Komitet Narodowy ICOMOS, Muzeum Pałac w Wilanowie, Politechnika Lubelska, Warszawa 2014, s. 42.
18. Bereżkowski R., *Funkcja jako nośnik continuum w zabytku architektury*, [w:] B. Szmygin (red.), *Wartość funkcji w obiektach zabytkowych*, Polski Komitet Narodowy ICOMOS, Muzeum Pałac w Wilanowie, Politechnika Lubelska, Warszawa 2014, s. 61-63.
19. Bogdani M., *Wartość zabytku – spojrzenie z perspektywy rynku nieruchomości*, [w:] B. Szmygin (red.), *Systemy wartościowania dziedzictwa. Stan badań i problemy*, Politechnika Lubelska, Polski Komitet Narodowy ICOMOS, Lublin-Warszawa 2015, s. 9, 24.

Przypisy

¹ Artykuł został napisany na podstawie referatu wygłoszonego przez autorkę na *Forum Konserwatorskim. Konserwacja, modernizacja, adaptacja zabytków kolejowych*, które odbyło się online w dniach 09-10.10.2020 na Wydziale Architektury Politechniki Warszawskiej.

² Podstawowym źródłem informacji o wiatkach i poczekalniach na peronach wyspowych z czasów elektryfikacji Warszawskiego Węzła Kolejowego jest artykuł opublikowany w czasopiśmie *Inżynier Kolejowy* w 1937 roku [4], [5] autorstwa projektanta z Biura Studiów i Projektów P.K.P. inżyniera Kazimierza Centnerszvera, na który powołali się Zbigniew Tucholski i Andrzej Skalmowski - *Modernistyczne wiaty i przystanki kolejowe Warszawskiego Węzła Kolejowego. O konieczności ochrony konserwatorskiej*, [w:] „Ochrona Zabytków” 2010, nr 1-4, s. 77-81. Przed uzyskaniem wpisu do rejestru zabytków w lipcu 2010 roku modernistyczne wiaty i poczekalnie peronowe linii otwockiej opisywane były ponadto przez warszawianistów i historyków architektury: Jana Czerniawskiego - *Podziwiając zabytki Wawra*, [w:] „Kronika Warszawy” 2008, nr 2 (137), s. 24-25; Pawła Giergonia - *Przystanki kolejowe linii otwockiej będą chronione*, 22.04.2010 - http://www.sztuka.net/palio/html.run?_Instance=sztuka&_PageID=846&newsId=13421&callingPageID=845&_sectio-

[nId=222&_regionId=122&_cms=newser&_catId=1&_CheckSum=-1501341877](http://www.sztuka.net/palio/html.run?_Instance=sztuka&_PageID=846&newsId=13421&callingPageID=845&_sectio-) (dostęp 26.02.2020).

³ Wyrazem poparcia dla ochrony opisywanych obiektów jest aktywna działalność popularyzatorska przybliżająca historię kolei w tym rejonie prowadzona przez Fundację Stacja Kultury współpracującą w wydarzeniach artystycznych z kinokawiarnią „Stacja Falenica” przy udziale władz gminy Wawer, a także tygodnika „Linia Otwocka”.

⁴ W gminie Wawer liczba mieszkańców z 6,9 tysięcy w 1921 r. wzrosła w 1931 r. do prawie 25 tysięcy mieszkańców, podobnie było w gminie Falenica-Letnisko wyodrębnionej w 1924 r. częściowo z gminy Wawer, gdzie liczba ludności w 1931 r. sięgała 18,5 tysiąca mieszkańców. Za: [8].

⁵ Edmund Labbé, komisarz generalny międzynarodowej wystawy *Sztuka i Technika* w Paryżu w 1937 r. użył określenia „Polska restituta” w uznaniu zasług w podźwignięciu się gospodarczym Polski po niemal dwudziestu latach od odzyskania niepodległości, wobec bogatego dorobku techniki, nauki i sztuki prezentowanego na wystawie. Polska uzyskała wówczas 78 Grand Prix oraz kilkadziesiąt złotych i srebrnych medali; za: [9], [10].

⁶ Kilkakrotnie w cytowanym artykule autor K. Centnerszwer podkreślał znaczenie estetyczne kreowanej przestrzeni, przy omawianiu kwestii mostków nad torami, konstrukcji wiat czy dekorowaniu kolorową ceramiką poczekalni, słupów wiat, kiosków, co jeszcze ostatecznie zatwierdzić miała powołana do tego celu komisja architektoniczna. Por.: [4, s. 141], [5, s. 177, 183].

Autorka:

dr inż. arch. **Katarzyna Dankiewicz**, Wydział Architektury Politechniki Warszawskiej

The heritage of functional architecture of the interwar period on the platforms of the Otwock Line – uniqueness worthy of preservation

As a result of the expansion of the Warsaw Railway Junction and the electrification of the diameter line in 1936, an electrified section of the suburban Otwock Line was also put into operation. The existing railway stations on this section were transformed. The newly created station objects were characterized by functionality and to this day attracting attention streamlined shapes of buildings and reinforced concrete roofs of platforms with characteristic dynamic forms. This year it has been 10 years since the inclusion in the register of monuments of a set consisting of repetitive platform buildings at seven consecutive stops of the suburban railway of the Otwock Line at: Międzyzlesie, Radość, Międzyzleszyn, Falenica, Michalin, Józefów and Świder. This is series of seven best preserved modernist sheds and waiting rooms from the period of electrification of the line on this section. They all deserve to survive because they are unique railway monuments of the Modernism era, even on a European scale, what is to be demonstrated in this Article.

Keywords: platform, shed, waiting room, functionalism, heritage, reinforced concrete coverings.