

# KARTA EWIDENCYJNA ZABYTKU NIERUCHOMEGO

3. Miejscowość  
**WARSZAWA**

2438

1. Nazwa

**WIADUKT KOLEJOWY LINII ŚREDNICOWEJ NAD ULICĄ SOLEC  
(POŁUDNIOWO-WSCHODNI)**

2. Czas powstania

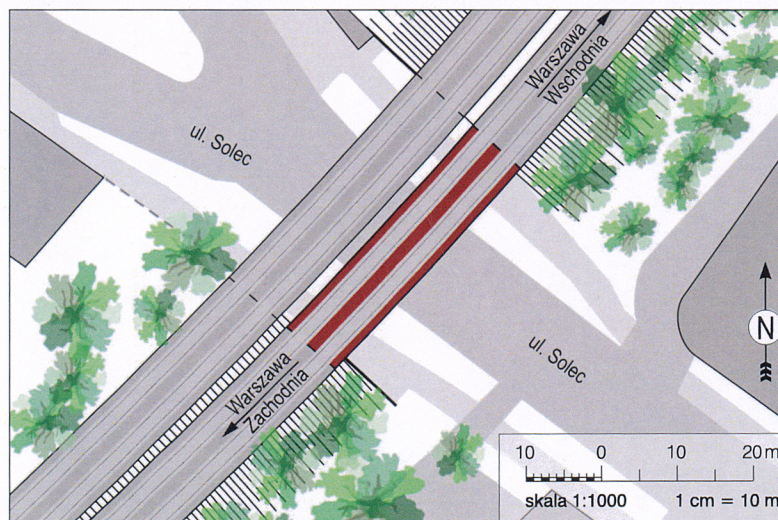
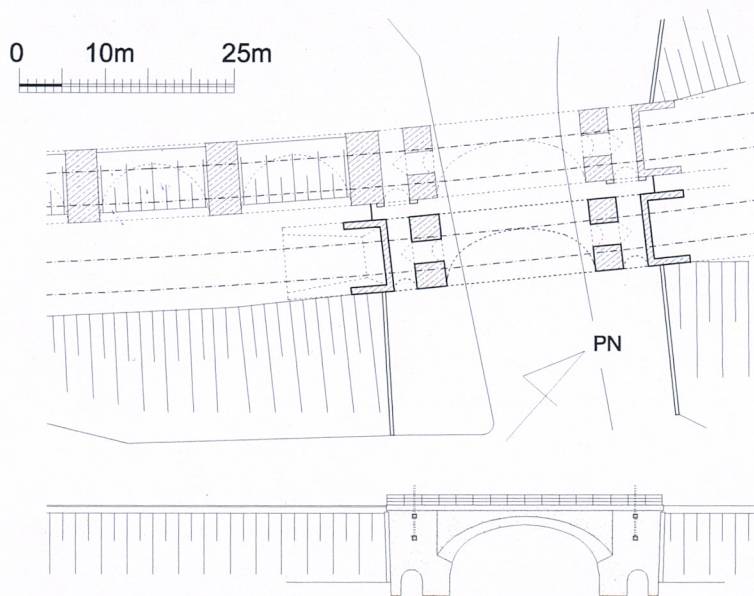
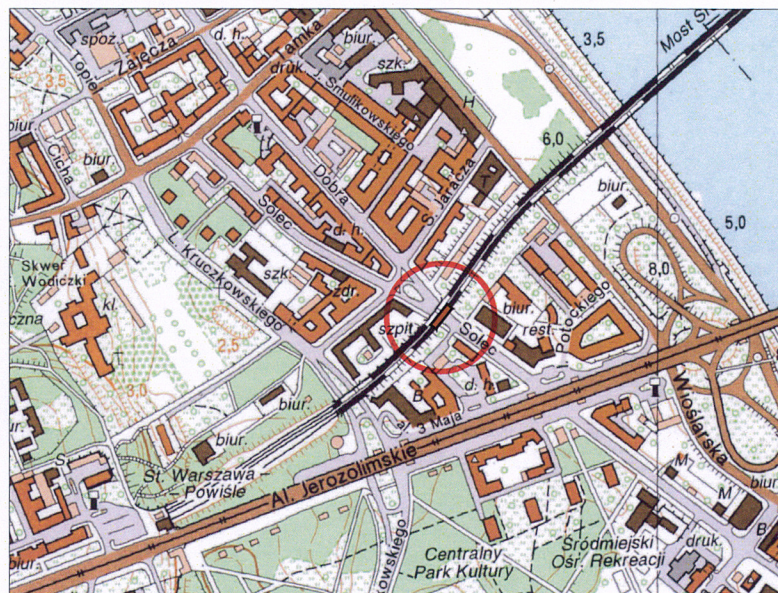
**1963 r.**

4. Adres

**ul. Solec**

nr ewidencyjny działki 23/1 z obrębu 50408  
(patrz pkt 21 Uwagi)  
nr księgi wieczystej

11. Materiały graficzne Sytuacja 1:1000, orientacja 1:10 000, rzuty i przekroje, fotografie



5. Przynależność administracyjna

województwo mazowieckie

gmina Warszawa

dzielnica Śródmieście

6. Współrzędne geograficzne

+52°14'08.0", +21°01'55.2"

7. Właściciel i jego adres

PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.  
ul. Targowa 74, Warszawa  
ZLK Warszawa, ul. Jagiellońska 78,  
Warszawa

8. Użytkownik i jego adres

PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.  
ul. Targowa 74, Warszawa  
ZLK Warszawa, ul. Jagiellońska 78,  
Warszawa

9. Formy ochrony

10. Stan zachowania

Stan obiektu ogólnie dobry. Miejscowe ubytki betonu. W dolnej części obiekt oszpecony graffiti. Szczegóły – patrz pkt. 22.



## 12. Autorzy, historia obiektu, określenia stylu

Pierwsze linie kolejowe w Warszawie (Warszawsko-Wiedeńska, 1845; Petersburska, 1862; Terespolska, 1866) miały dworce czołowe i nie przekraczały Wisły. Powstała wraz z Koleją Nadwiślańską (1877) Kolej Obwodowa połączyła mostem przy Cytadeli dworce po obu stronach rzeki, jednak taki układ, ze względu na konieczność zmiany kierunku jazdy pociągów oraz przesiadania i ograniczoną przepustowość mostu, nie był w pełni funkcjonalny. Jeszcze w XIX w. (1884, inż. Rohn i Zieliński) podjęto plany połączenia kolei lewo- i prawobrzeżnej Warszawy linią stanowiącą przedłużenie kolei Warszawsko-Wiedeńskiej, biegnącą w tunelu wzdłuż Alej Jerozolimskich, nowym mostem przez Wisłę do dworca Terespolskiego (Wschodniego). Planów jednak nie zrealizowano, a do budowy linii średnicowej wrócono wraz z odzyskaniem niepodległości w 1918 r. Korzystną okolicznością było przekucie podczas I wojny światowej wszystkich linii szerokotorowych (1524 mm) na tor normalny (1435 mm). Uchwałę o budowie Sejm podjął w lipcu 1919 r. Według pierwotnych założeń linia miała być czterotorowa. Dokumentację zatwierdzono w 1921 r. i zaczęto budowę. Linia rozpoczynająca się przy dzisiejszym dworcu Zachodnim zagłębiała się w wykopie, którym pod ul. Towarową, Żelazną, dochodziła do Dworca Głównego przy ul. Marszałkowskiej, następnie biegła w tunelu do skarpy wiślanej, nasypem, estakadą z wiaduktami na Powiślu nad ul. Czerwonego Krzyża (późniejsza L. Kruczkowskiego, ob. Z. Herberta), ul. Solec oraz nad ul. Nadbrzeżną (ob. Wybrzeże Kościuszkowskie), mostem na Wiśle z przęsłami łukowymi z jezdnią dolną, wiaduktem nad Wybrzeżem Szczecińskim, nasypem, wiaduktem nad ul. Zamoyskiego, nasypem, wiaduktem nad ul. Targową i znów nasypem do podwyższonego plantu nowej stacji Warszawa Wschodnia (d. dworzec Terespolski). Estakada z wiaduktami nad ul. Z. Herberta i Solec powstała w 1924 r. Ze względów ekonomicznych początkowo wybudowano linię dwutorową (południowa para torów), którą otwarto 2 września 1933 r. Elektryfikacja linii nastąpiła w grudniu 1936 r. Po powstaniu warszawskim linia została zniszczona przez Niemców: wysadzono m.in. most, tunel, Dworzec Główny, wiadukty w sąsiedztwie mostu i nad ul. Zamoyskiego. Całkowitemu zniszczeniu uległa część estakady od strony tunelu, same wiadukty nad ul. Z. Herberta i Solec wraz z arkadami pomiędzy nimi, miejscami uszkodzone przetrwały. Po wojnie podjęto decyzję jednoczesnego z odbudową dokończenia linii. Ponowne otwarcie kolei średnicowej, pierwszej pary torów biegnącej w nowej, północno-zachodniej nawie tunelu, odbyło się 23 czerwca 1949 r. Jednak najprawdopo-

c.d. w załączniku nr 1

## 13. Opis (sytuacja, materiał i konstrukcja, rzut, bryła, elewacje, wnętrze, wyposażenie, instalacje)

**SYTUACJA:** wiadukt zlokalizowany jest we wschodniej części warszawskiej dzielnicy Śródmieście i obsługuje 2 tory, na 4-torowej, zelektryfikowanej linii średnicowej (km 2,13), wiadukt położony jest równolegle do wcześniej powstałego wiaduktu po stronie północnej; pomiędzy przystankiem osobowym Warszawa Stadion i przystankiem Warszawa Powiśle; 1400 m na południowy zachód od przystanku Warszawa Stadion i 200 m na północny wschód od przystanku Warszawa Powiśle; pod wiaduktem przechodzi ul. Solec.

**MATERIAŁ:** płyta fundamentowa, przyczółki oraz przęsła obiektu wykonane są z żelbetu; na podsypce żwirowej i tłuczniu ułożone są dwa (z czterech na linii) torów kolejowych na podkładach drewnianych; barierka wzdłuż krawędzi wiaduktu – ażurowa, stalowa, wykonana ze spawanych kątowników.

**KONSTRUKCJA:** wiadukt żelbetowy, monolityczny, łukowy, pełny, bezprzegubowy, wsparty na przyczółkach z przejściami.

**FUNDAMENTY:** wiadukt oparty jest na 2 żelbetowych płytach fundamentowych o przekroju trapezowym i o wymiarach ok. 20,0×8,5 m każda, przypuszczalnie o grubości ok. 200–250 cm i głębokości posadowienia ok. 230–300 cm poniżej poziomu terenu; na płytach fundamentowych posadowione są przyczółki.

**PRZYZCÓŁKI:** dwa, wykonane z żelbetu, przyczółki o szerokości ok. 8,40 m i grubości ok. 8–10 m; w 2 przyczółkach są 2 poprzeczne, łukowo zakończone przejścia dla pieszych szerokości ok. 265 cm i wysokości ok. 3,60 cm; w 2 przyczółkach po stronie południowo-wschodniej skrzydła przyczółków są skośne, żelbetowe, nietynkowane; w 2 przyczółkach po stronie północno-zachodniej prostopadłe żelbetowe, nietynkowane ściany oporowe wypełniające przestrzeń pomiędzy wiaduktami południowym (omawianym) i północnym.

**PRZĘSŁA:** jedno o konstrukcji żelbetowej, w postaci parabolicznego łuku o rozpiętości ok. 17,46 m, oparte na przyczółkach na wysokości ok. 4,20 m, a w najwyższym punkcie łuk przęsła znajduje się ok. 8,7 m powyżej poziomu terenu; wolne przestrzenie przy przęsle i nad przejściami dla pieszych wypełnione są najprawdopodobniej kruszywem skalnym lub piaskiem, na krawędziach zewnętrznych zamknięte żelbetowymi ścianami; gzymsy na zwieńczeniu krawędzi zewnętrznych na całej długości wiaduktu wysokości ok. 50 cm i odstające od powierzchni ściany (wg dokumentacji) na ok. 50 cm.

**PRZEJŚCIA:** 2 przejścia dla pieszych, po dwóch stronach ul. Solec, umieszczone w przyczółkach, szerokości ok. 265 cm i wysokości ok. 360 cm; w nawiązaniu do przedwojennej realizacji, w każdym przyczółku występują podłużne przejścia o wysokości ok. 350 cm i szerokości ok. 250 cm, łączące przejście dla pieszych z przejazdem pod głównym przęsłem.

**BALUSTRADA:** stalowa, wykonana z kątowników spawanych, umieszczona po dwóch stronach, na całej długości wiaduktu.

**TOROWISKO:** na wiadukcie poprowadzona jest 2-torowa zelektryfikowana linia kolejowa (układ podmiejski). Odległość między osiami torów wynosi ok. 3,5 m; podłoże na wiaduktach stanowi podsypka żwirowa położona na żelbetowej warstwie spadkowej, krytej papą, masą bitumiczną oraz cienką warstwą zaprawy cementowej; powyżej znajduje się warstwa tłucznia, w której umieszczone są szyny na drewnianych podkładach, grubość podsypki żwirowej wraz z tłuczniem wynosi przypuszczalnie ok. 50–80 cm.

**PLAN:** wiadukt ułożony jest na planie łuku o promieniu ok. 1050 m, na osi południowy zachód – północny wschód; o długości ok. 35 m, szerokości ok. 8,4 m, składa się z 1 przęsła i oparty jest na 2 przyczółkach z przejściami dla pieszych.



14. Kubatura —	15. Powierzchnia użytkowa —	16. Przeznaczenie pierwotne wiadukt kolejowy	17. Użytkowanie obecne wiadukt kolejowy
18. Akta archiwalne (rodzaj akt, numer i miejsce przechowywania) <i>Album mostów kolejowych D.O.K.P. w Warszawie</i> , sygn. I.303.8.42, Centralne Archiwum Wojskowe, Warszawa Teczki z dokumentacją dotyczącą budowy i remontów wiaduktów nad ul. Z. Herberta, Solec, Zamoyskiego oraz Targową, Archiwum PKP PLK, ZLK Warszawa, ul. Jagiellońska 78, Warszawa: <i>Projekt techniczny odwodnienia wiaduktów, odwodnienia międzytorza i remont wiaduktów od ul. Solec do Czerwonego Krzyża w Warszawie</i> [brak sygn.] <i>Wiadukt w km 1,741 I. Warszawa – Terespol pod pierwszą parę torów</i> [brak sygn.] <i>Projekt Wiadukt nad ul. Solec i Czerwonego Krzyża, część architektoniczna</i> [brak sygn.]		19. Źródła ikonograficzne (rodzaj, miejsce przechowywania) Galeria Powiśle: <a href="https://www.powisle.waw.pl/galeria/">https://www.powisle.waw.pl/galeria/</a> Mazowiecka Biblioteka Cyfrowa: <a href="http://mbc.cyfrowemazowsze.pl/dlibra">http://mbc.cyfrowemazowsze.pl/dlibra</a> Narodowe Archiwum Cyfrowe: <a href="https://www.nac.gov.pl/">https://www.nac.gov.pl/</a> Ośrodek KARTA: <a href="https://karta.org.pl/">https://karta.org.pl/</a> Serwis internetowy: <a href="http://geoportal.gov.pl/">http://geoportal.gov.pl/</a> Serwis internetowy: <a href="http://siskom.waw.pl/komunikacja/kolej/lk_srednicowa/">http://siskom.waw.pl/komunikacja/kolej/lk_srednicowa/</a> Serwis internetowy: <a href="http://warszawa.wikia.com/wiki/Linia_%C5%9Brednicowa">http://warszawa.wikia.com/wiki/Linia_%C5%9Brednicowa</a> Serwis internetowy: <a href="http://www.fortepan.hu/">http://www.fortepan.hu/</a> Serwis internetowy: <a href="http://www.twarzewarszawy.pl/michal-maurycy-mazurkiewicz-zapomniana-twarz-miasta-235">http://www.twarzewarszawy.pl/michal-maurycy-mazurkiewicz-zapomniana-twarz-miasta-235</a> Serwis internetowy: <a href="http://www.warszawa1939.pl/">http://www.warszawa1939.pl/</a> Serwis internetowy: <a href="https://fotopolska.eu/">https://fotopolska.eu/</a> Serwis internetowy: <a href="https://pl.wikipedia.org/">https://pl.wikipedia.org/</a> Serwis internetowy: <a href="https://torowy.blogspot.com/">https://torowy.blogspot.com/</a> Serwis internetowy: <a href="https://www.powisle.waw.pl/galeria/">https://www.powisle.waw.pl/galeria/</a> Stacja Muzeum: <a href="https://www.stacjamuzeum.pl/">https://www.stacjamuzeum.pl/</a> Urząd Miasta Stołecznego Warszawy: <a href="http://www.um.warszawa.pl/">http://www.um.warszawa.pl/</a>	
20. Bibliografia Borkiewicz J., <i>Rys historyczny i ogólne wyniki działalności Dyrekcji Budowy Kolei Państwowych</i> , „Inżynier Kolejowy” 1927, nr 3(31). Cholewo J., Sznurowski M. <i>Mosty kolejowe</i> , cz. 1, WKiŁ 1974, Warszawa. <i>Dzieje kolei w Polsce</i> . Praca zbiorowa. Rybnik, 2012. Sznurowski M. <i>Mosty kolejowe</i> , cz. 2, WKiŁ 1975, Warszawa. <i>Warszawski Węzeł Kolejowy wczoraj, dziś i jutro</i> . Praca zbiorowa. Warszawa, WKiŁ 1977.		21. Uwagi Wiadukt położony jest na działkach ewidencyjnych: 18 z obrębu 50408, 23/1 z obrębu 50408, 106/2 z obrębu 50408. Kwestię dalszej ochrony wiaduktu należy rozpatrywać z uwzględnieniem sąsiedztwa jednego z najstarszych zachowanego obiektu linii średnicowej i jednocześnie pierwotnego, jakim jest wiadukt w formie żelbetowej arkadowej estakady po północno-zachodniej stronie dla torów układu dalekobieżnego, linii nr 2 Warszawa Zachodnia – Terespol. Dla wspomnianego wiaduktu została wykonana karta ewidencyjna zabytku nieruchomego.	



## 22. Stan zachowania

Obiekt zachowany w stanie zbliżonym do pierwotnego, ogólnie dobrym, miejscami dostatecznym. Niektóre elementy żelbetowe z widocznymi śladami korozji. Miejsce-  
we niewielkie ubytki betonu, głównie w miejscu styku elementów konstrukcyjnych,  
w szczelinach penetrowanych przez wodę oraz w gzymsie szczytowym. Przyczółki  
w dolnej części oszczędzone graffiti.

## 23. Istniejące zagrożenia, najpilniejsze postulaty konserwatorskie

Obiekt jest eksploatowany zgodnie z pierwotnym przeznaczeniem, na bieżąco utrzymywany i konserwowany. Zagrożenie stanowi planowana kompleksowa modernizacja linii średnicowej na całym odcinku pomiędzy stacjami Warszawa Zachodnia i Warszawa Wschodnia, w tym w układzie podmiejskim obejmującym omawiany wiadukt, która może prowadzić do zmiany istotnych elementów konstrukcyjnych i utraty charakterystycznej pierwotnej formy. W pierwszej kolejności wskazane jest wykonanie drobnych napraw ubytków w konstrukcji betonowej, czyszczenie wierzchniej warstwy konstrukcji żelbetowej i jej impregnacja przed zanieczyszczeniami i dewastacją (powłoka antygraffiti).

**Ze względu na fakt, że wiadukt stanowi adaptację przedwojennego projektu, funkcjonalnie i architektonicznie powiązany jest ściśle z przedwojennym wiaduktem dla sąsiedniej pary torów, a jednocześnie jest świadectwem wpływu II wojny światowej na ostateczny kształt linii średnicowej, wskazane jest wpisanie obiektu do rejestru zabytków (patrz pkt 21, uwagi).**

## 25. Opracował(a):

tekst: mgr inż. arch. Jakub Andrzejewski, mgr Jacek Wardęcki

listopad 2018 r.

plany, rysunki: mgr inż. arch. Jakub Andrzejewski, mgr Jacek Wardęcki

fotografie: mgr inż. arch. Jakub Andrzejewski, mgr Jacek Wardęcki

*Wykonano z funduszy*

*Miasta Stołecznego Warszawy*

KARTA PO WYPEŁNIENIU PODLEGA OCHRONIE NA PODSTAWIE PRZEPISÓW PRAWA AUTORSKIEGO

## 26. Załączniki

Liczba załączonych wkładek: 7.

Załączniki nr: 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7.

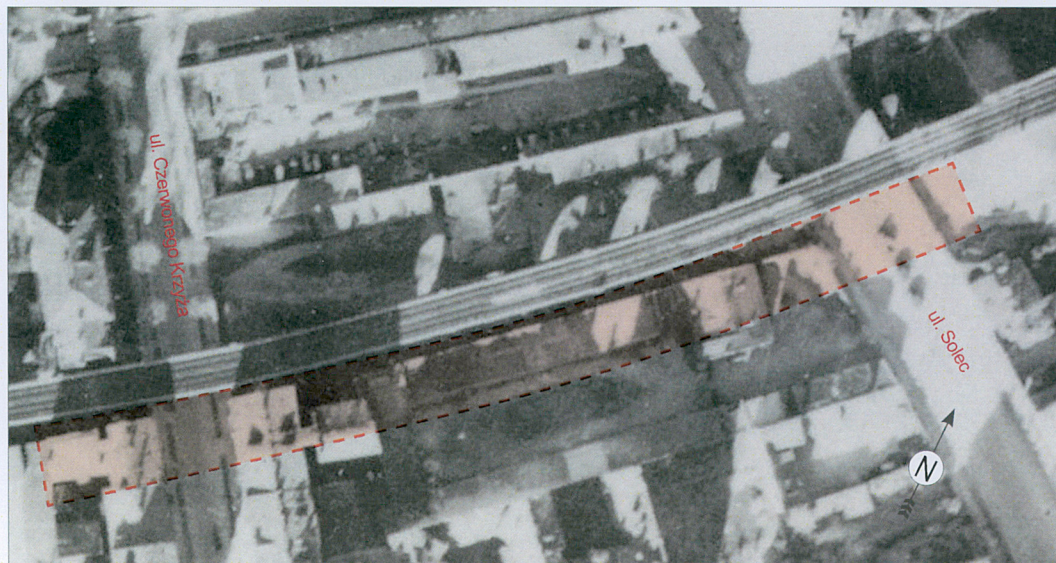


1. Miejscowość

2. Obiekt

3. Zawartość wkładki (nazwa obiektu lub materiału uzupełniającego)

Warszawa

wiadukt kolejowy linii średnicowej  
nad ulicą Solec (południowo-wschodni)cd. pkt. 11, materiały ikonograficzne, sytuacja 1:1000;  
cd. pkt. 12, autorzy, historia obiektu; cd. pkt. 13, opis

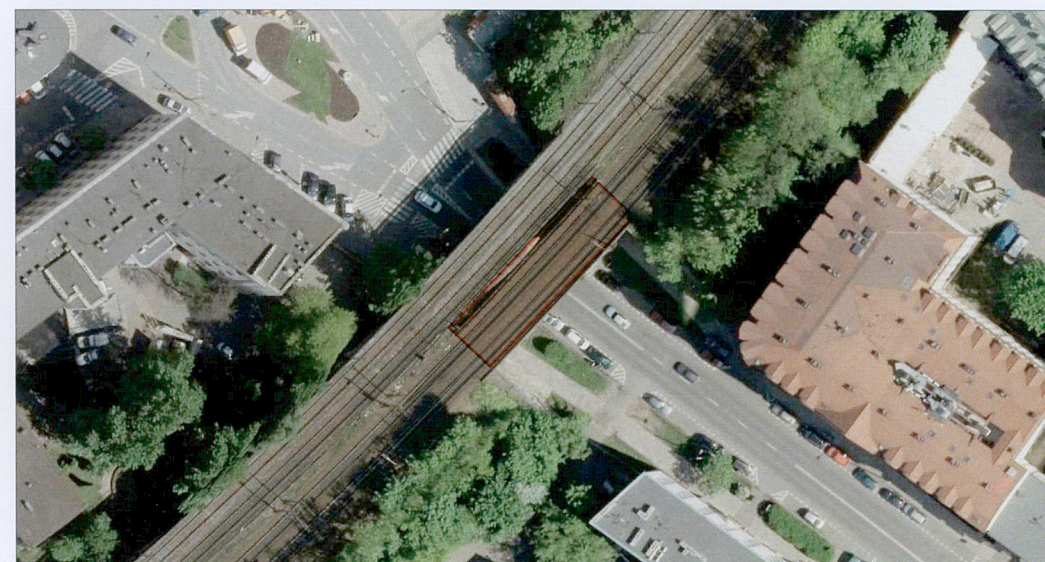
Wiadukty nad ul. Z. Herberta (d. Czerwonego Krzyża) oraz ul. Solec. Fotografia lotnicza z 1935 r. Zaznaczony obszar, który w przyszłości zajmą wiadukty i nasyp pod drugą parę torów.



Wiadukt nad ul. Solec. Fotografia lotnicza z 1945 r. Zaznaczona przybliżona lokalizacja przyszłego wiaduktu.



Wiadukt nad ul. Solec. Plan miasta datowany na 1936 r. Zaznaczona przybliżona lokalizacja przyszłego wiaduktu.



Wiadukt nad ul. Solec. Fotografia lotnicza z 2017 r.



dobniej ze względów oszczędnościowych, potrzeby szybkiego otwarcia ruchu oraz mając na względzie układ zarówno zniszczonej jak i zachowanej zabudowy tej części Powiśla nie zbudowano dla niej nowego wiaduktu, lecz położono na istniejącym. Wobec powyższego drugą parę torów z odbudowanej nawy południowej tunelu należało poprowadzić po stronie południowo-wschodniej w stosunku do trasy uruchomionej w 1949 r. Dla drugiej pary torów nie wybudowano jednak estakady, a poprowadzono po wspólnym nasypie od wylotu z tunelu do ul. Z. Herberta. Nad obiema jezdniami ulicy powstał dwuprzęsłowy wiadukt o formie analogicznej do przedwojennego, lecz pozbawiony elementów dekoracyjnych. Na dalszym odcinku wykonano nasyp, którego północno-zachodnia skarpa wypełniła arkady zachowanej przedwojennej estakady. Nad ul. Solec, podobnie jak nad ul. Z. Herberta, powstał analogiczny do przedwojennego, jednoprzęsłowy wiadukt z wydzielonymi przejściami dla pieszych w obu filarach. Następnie obie pary torów biegły na wspólnym nasypie o tak zmienionym profilu podłużnym, że przed kolejnym wiaduktem, nad ul. Nadbrzeżną, powracały do zgodnego z pierwotnym projektem położenia. **Drugą parę torów wraz z wiaduktem nad ul. Z. Herberta (wówczas Czerwonego Krzyża) i Solec przekazano do użytkowania w 1963 roku.** Autor projektu (adaptacji projektu przedwojennego) nie jest znany, **najprawdopodobniej projekt powstał w Warszawskim Biurze Studiów i Projektów Budownictwa Kolejowego KOLPROJEKT.** Ze względu na budowę pomiędzy wiaduktem nad ul. Z. Herberta i Solec nasypu w miejsce pierwotnie planowanej arkadowej estakady, oba wiadukty w odróżnieniu od budowli przedwojennej, nie stanowią elementów ciągłej konstrukcji architektonicznej. Wraz z budową drugiej pary torów (dla ruchu podmiejskiego) zbudowano stację Warszawa Powiśle pomiędzy wylotem z tunelu a wiaduktem nad ul. Z. Herberta.



Wiadukt północny nad ul. Solec z ozdobnymi portalami widoczny przed zastąpieniem przez wiadukt południowy, wybudowany w 1963 r. Zdjęcie wykonane z estakady mostu Ks. J. Poniatowskiego pochodzi z czasopisma „Stolica” z 1957 r.



Wiadukty nad ul. Solec, widok z estakady mostu Ks. J. Poniatowskiego. Zdjęcie wykonane w 2014 r.



Wiadukt nad ul. Solec, widok w kierunku południowo-wschodnim. Zdjęcie wykonane ok. 1963 r.



Wiadukt nad ul. Solec, widok w kierunku południowo-wschodnim, zdjęcie wykonane w 2018 r.



1. Miejscowość

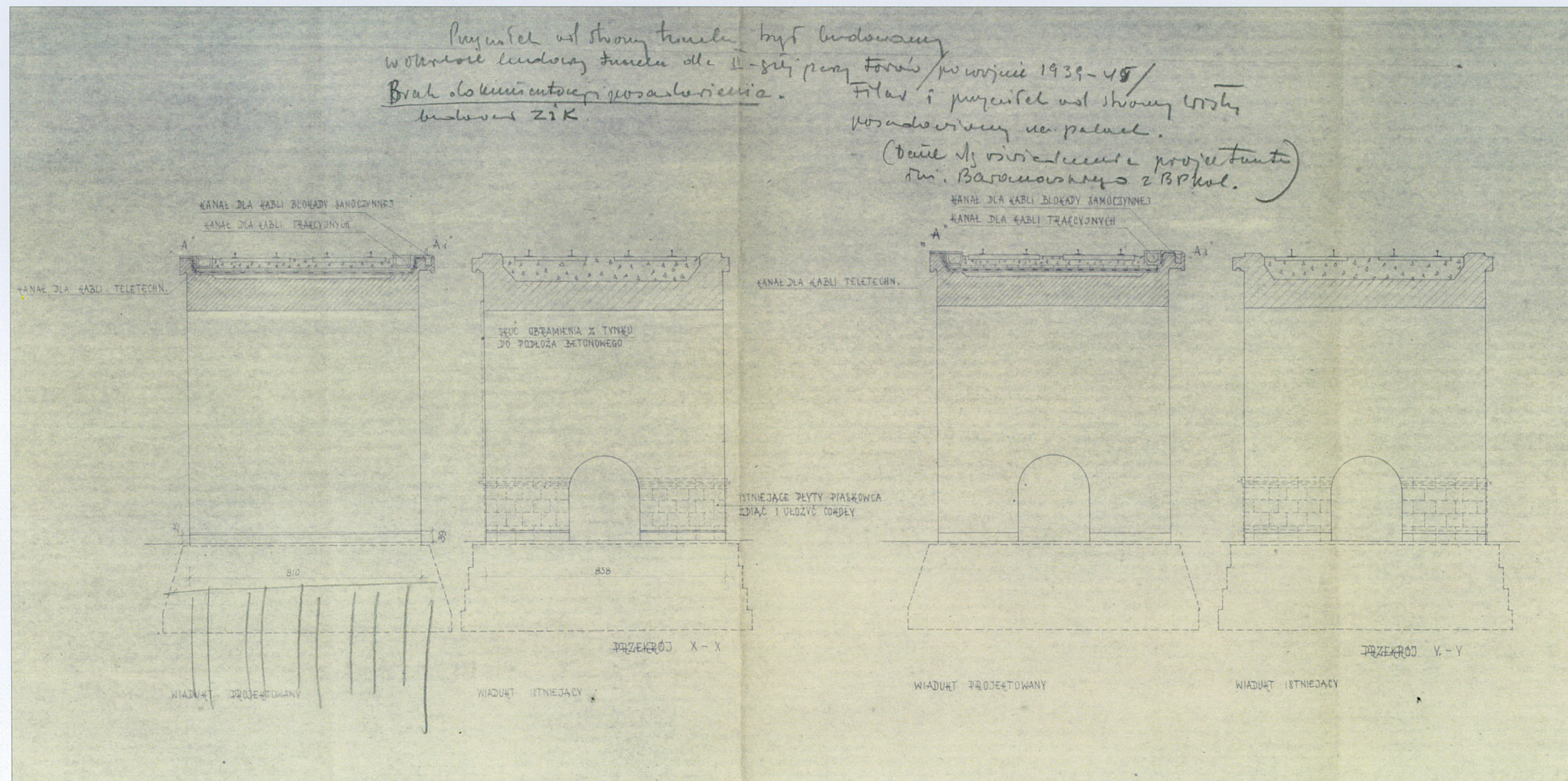
Warszawa

2. Obiekt

wiadukt kolejowy linii średnicowej  
nad ulicą Solec (południowo-wschodni)

3. Zawartość wkładki (nazwa obiektu lub materiału uzupełniającego)

cd. pkt. 11, materiały ikonograficzne

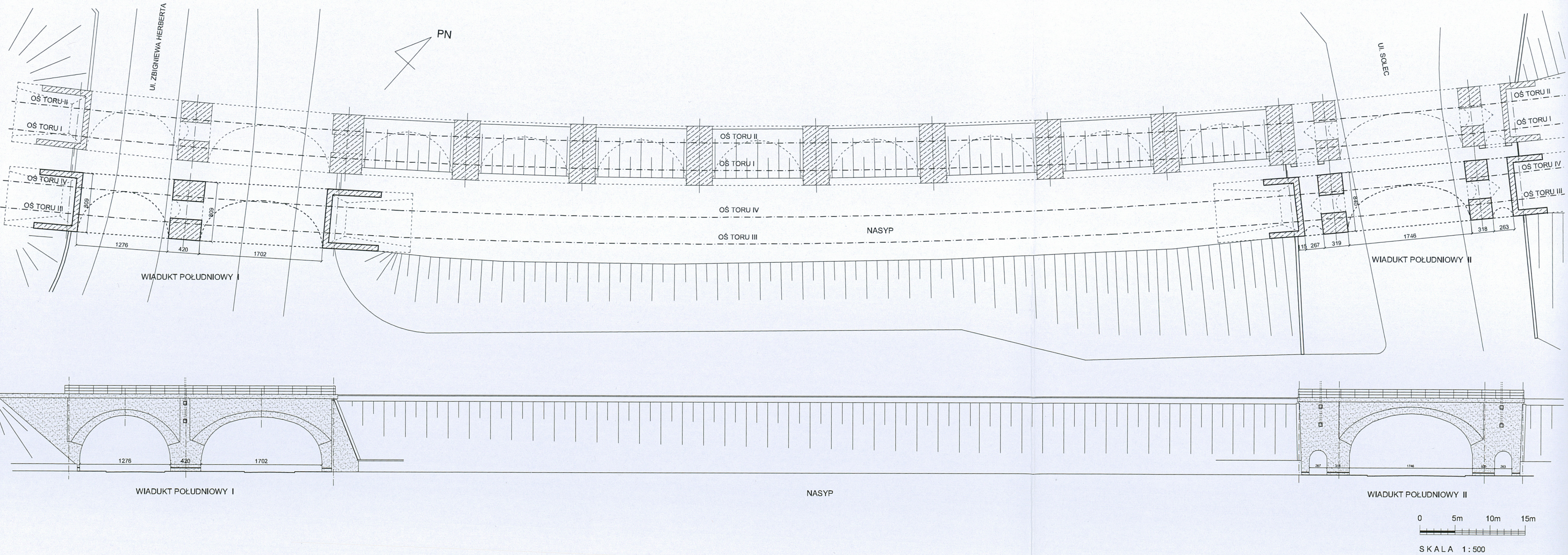








WKŁADKA DO KARTY EWIDENCYJNEJ ZABYTKU NIERUCHOMEGO		ZAŁĄCZNIK NR	3
1. Miejscowość Warszawa	2. Obiekt wiadukt kolejowy linii średnicowej nad ulicą Solec (południowo-wschodni)	3. Zawartość wkładki (nazwa obiektu lub materiału uzupełniającego) cd. pkt. 11, rzut, widok	





1. Miejscowość

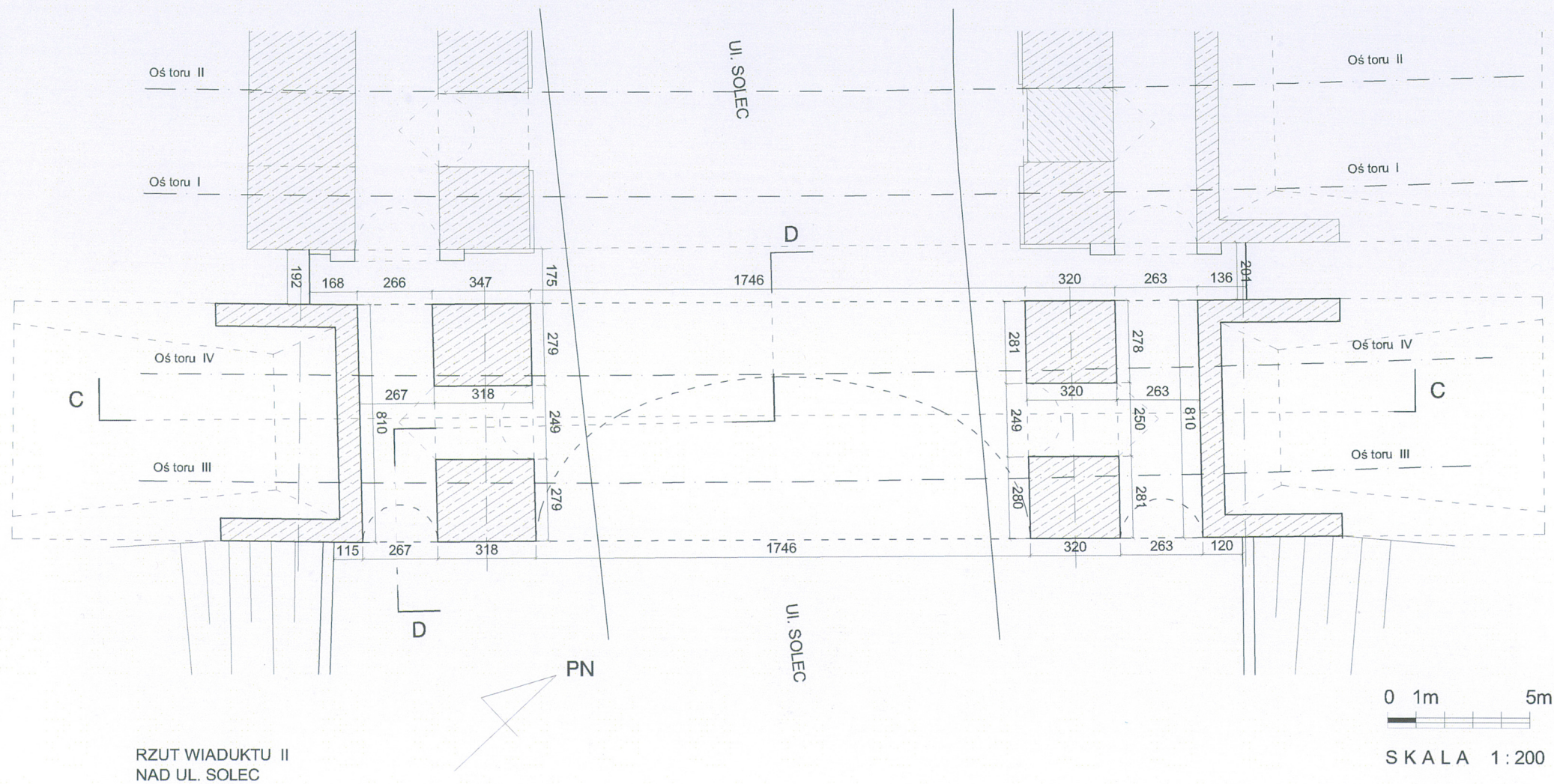
Warszawa

2. Obiekt

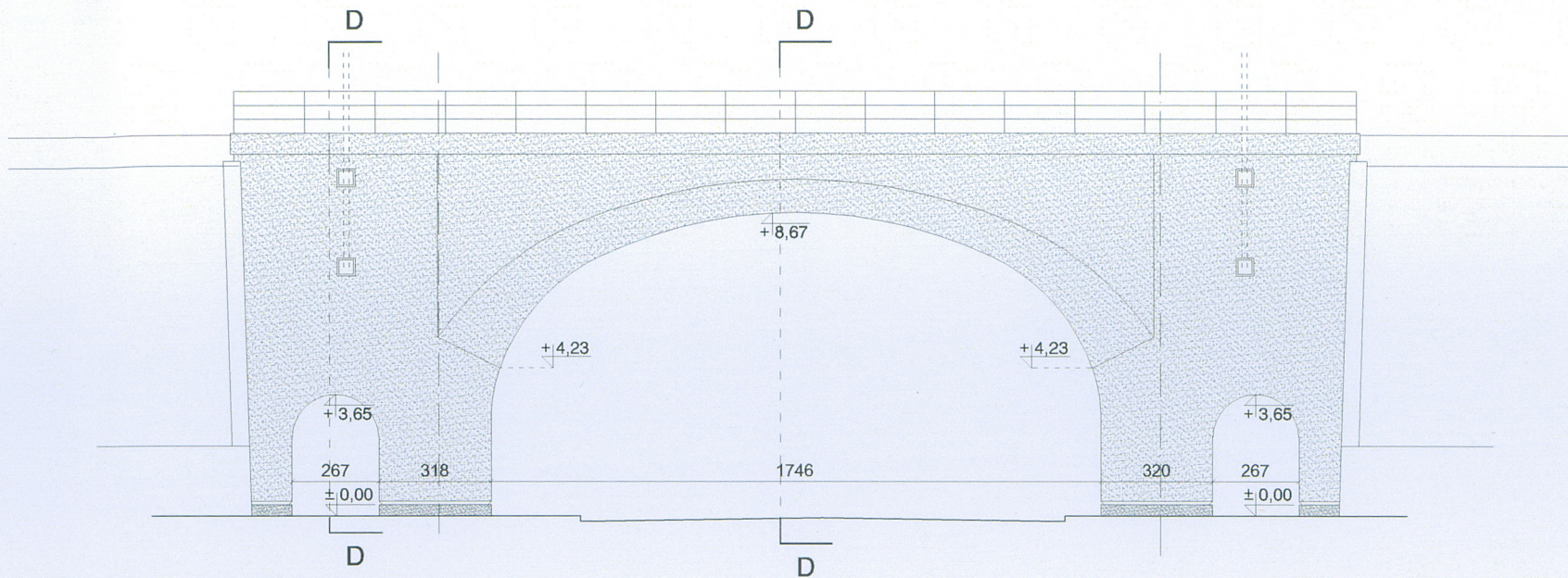
wiadukt kolejowy linii średnicowej  
nad ulicą Solec (południowo-wschodni)

3. Zawartość wkładki (nazwa obiektu lub materiału uzupełniającego)

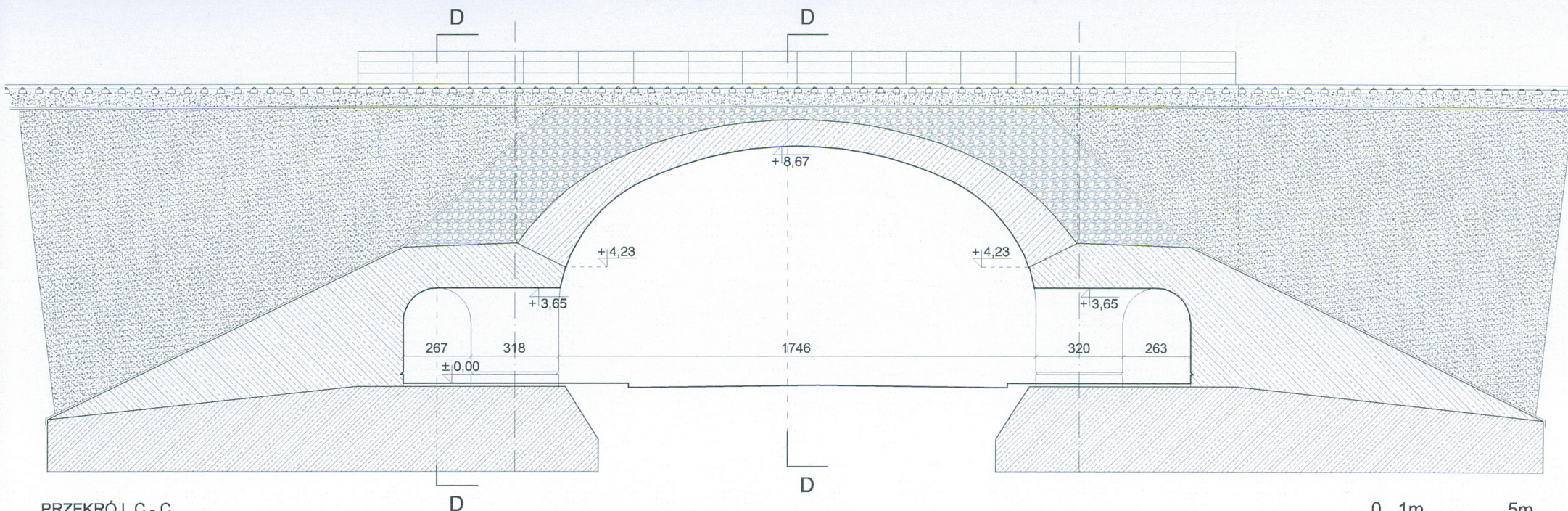
cd. pkt. 11, rzut, przekrój







WIDOK WIADUKTU II OD STRONY POŁUDNIOWO-WSCHODNIEJ



PRZĘKRÓJ C - C

\* Rysunek poglądowy wykonany na podstawie pomiarów  
w terenie oraz dokumentacji udostępnionej przez zakład  
PKP PLK w Warszawie.

0 1m 5m

SKALA 1:200



1. Miejscowość

2. Obiekt

3. Zawartość wkładki (nazwa obiektu lub materiału uzupełniającego)

Warszawa

wiadukt kolejowy linii średnicowej  
nad ulicą Solec (południowo-wschodni)

cd. pkt. 11, fotografie, przekrój



Wiadukty nad ul. Solec, widok filara w kierunku południowo-zachodnim.

Wkładkę założył: mgr inż. Jakub Andrzejewski, mgr Jacek Wardęcki



Wiadukty nad ul. Solec, widok filara południowego w kierunku północno-wschodnim.







1. Miejscowość

Warszawa

2. Obiekt

wiadukt kolejowy linii średnicowej  
nad ulicą Solec (południowo-wschodni)

3. Zawartość wkładki (nazwa obiektu lub materiału uzupełniającego)

cd. pkt. 11, fotografie



Widok ogólny wiaduktu nad ul. Solec od strony południowej.

Wkładkę założył: mgr inż. Jakub Andrzejewski, mgr Jacek Wardęcki





Filar i przyczółek wiaduktu nad ul. Solec po stronie północno-wschodniej.



Słup trakcyjny przymocowany do południowo-wschodniej ściany wiaduktu.



1. Miejscowość

2. Obiekt

3. Zawartość wkładki (nazwa obiektu lub materiału uzupełniającego)

Warszawa

wiadukt kolejowy linii średnicowej  
nad ulicą Solec (południowo-wschodni)

cd. pkt. 11, fotografie



Południowe skrzydło i przyczółek wiaduktu z murem oporowym dla nasypu.



Widok ogólny wiaduktów nad ul. Solec od strony wschodniej.



Słupy trakcyjne przymocowane do ścian bocznych wiaduktów w przyczółku północno-wschodnim.



Przejście dla pieszych w przyczółku wiaduktu po stronie północno-zachodniej. Widoczna wtórna instalacja oświetleniowa.



Wiadukty nad ul. Solec, widok z wiaduktu mostu Ks. Józefa Poniatowskiego (od strony południowej i południowo-wschodniej).





Wiadukty nad ul. Solec, widok filarów południowo-zachodnich.



Południowa część filara południowo-zachodniego.



Wiadukty nad ul. Solec, widok filarów północno-wschodnich.



Wiadukt nad ul. Solec, filar południowo-zachodni.