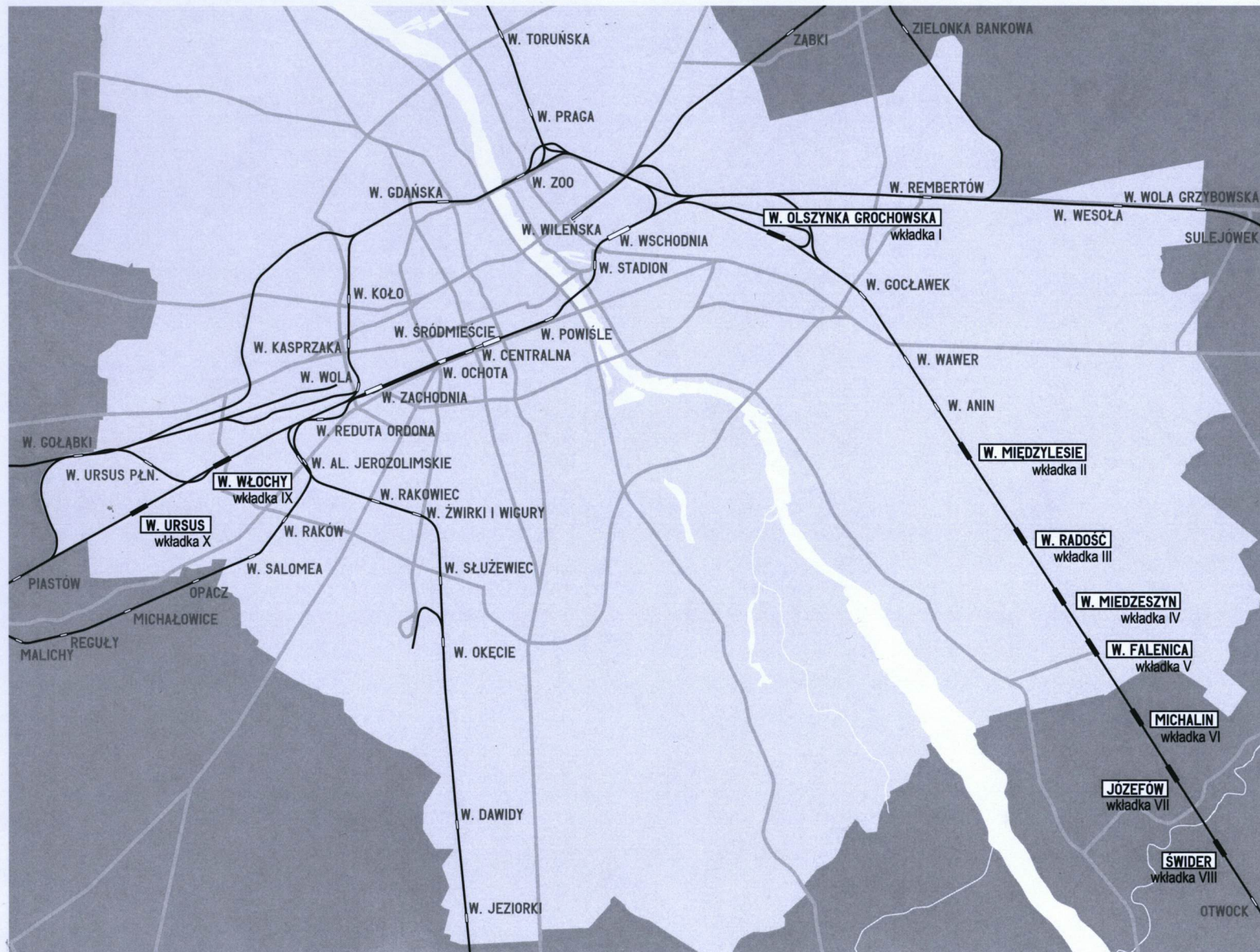


2. Czas powstania  
patrz wkładki

3. Miejscowość  
WARSZAWA, JÓZEFÓW, OTWOCK

#### 11. Lokalizacja przystanków kolejowych na linii otwockiej i grodziskiej w obrębie Warszawskiego Węzła Kolejowego

4. Adres  
patrz wkładki



Hip.	KW nr
------	-------

## 5. Przynależność administracyjna

województwo mazowieckie

dzielnica patrz wkładki

6. Poprzednie nazwy miejscowości

7. Przynależność administracyjna  
przed 1 VI 1975

województwo warszawskie

powiat warszawski

8. Właściciel i jego adres  
PKP PLK ul. Targowa 74  
03-734 Warszawa

9. Użytkownik i jego adres  
PKP PLK Zakład Linii Kolejowych  
ul. Jagiellońska 78, 63-301 Warszawa

10. Rejestr zabytków

Nr	data
----	------



Budowa nowego typu przystanków i wiat peronowych związana była z realizacją koncepcji **prof. Aleksandra Wasiutyńskiego** budowy linii średnicowej oraz elektryfikacją **Warszawskiego Węzła Kolejowego**, którego pomysłodawcą i inicjatorem był **prof. Roman Podoski**. W 1921 r. opracował on projekt elektryfikacji węzła warszawskiego. W 1933 r. zawarto umowę pomiędzy PKP, a konsorcjum dwóch firm brytyjskich – English Electric Co. Ltd oraz Metropolitan Vickers Electric Export Co. Ltd w sprawie elektryfikacji odcinków podmiejskich Warszawskiego Węzła Kolejowego do Otwocka, Żyrardowa i Mińska Mazowieckiego. Zakupiony do obsługi tych linii nowy tabor elektryczny (elektryczne zespoły trakcyjne) przystosowany był do ruchu masowego, pozbawiony stopni i dostosowany do kursowania na liniach z peronami wysokimi. Stało się to bezpośrednią przyczyną budowy nowych peronów wysokich z wiatami i poczekalniami, dostosowanych do kursowania nowego taboru, na przystankach i stacjach podmiejskich, na wszystkich zelektryfikowanych do 1939 roku liniach kolejowych. Zakup taboru dostosowanego do wysokich peronów umożliwił szybką wymianę pasażerów na stacjach, co było jednym z głównych czynników zwiększenia przelotności 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. Paryż, Berlin, Kopenhaga, Moskwa). Takie rozwiązanie najlepiej sprawdzało się właśnie w przewozach aglomeracyjnych, umożliwiało bowiem szybką wymianę potoków pasażerów na stacjach i przystankach. Prace projektowe związa-

**SYTUACJA PRZYSTANKÓW:** W karcie zawarto opis i inwentaryzację przystanków zlokalizowanych w następujących dzielnicach: linia Warszawa Zachodnia – Grodzisk – przystanek osobowy Warszawa – Włochy (dzielnica Włochy), przystanek osobowy Warszawa – Ursus (dzielnica Ursus); linia Warszawa Wschodnia – Otwock – przystanek osobowy Oszyńska Grochowska (dzielnica Praga Półd.), przystanek osobowy Międzylesie (dzielnica Wawer), przystanek osobowy Radość (dzielnica Wawer), przystanek osobowy Miedzeszyn (dzielnica Wawer), stacja Falenica (dzielnica Wawer), przystanek osobowy Michalin, Józefów, Świder (położone poza granicami administracyjnymi m.st. Warszawy).

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 prostokątnym. 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 peron. Budki te, o konstrukcji drewnianej utrzymywane były w formie harmonizującej z architekturą wiat, posiadały daszki płaskie z dużymi okapami dookoła, szerokości około 80-100 cm. Na peronach na linii otwockiej znajdowały się również drewniane kioski „RUCH”-u.

**PERONY:** Perony posiadały przekrój trapezowy, ich ścianki wykonano z żelbetowych elementów prefabrykowanych – z ustawionych pochyło (w celu lepszego przyjęcia parcia ziemi) słupków z wycięciami, prostokątnych płyt (wsuwanych w wycięcia w słupkach) oraz układanych na górze płyt tworzących krawędź peronową. Wewnątrz skrzynkowej konstrukcji peronów umieszczano zagęszczoną ziemię. Pasy przy krawędziach peronów pokryto płytami betonowymi, natomiast pod obrysem wiat ułożono nawierzchnię z bazaltowej lub granitowej kostki kamiennej układanej w tzw. pawie oko. Nawierzchnię pozostałej części peronów stanowił tłuczeń z różowego granitu o gruboziarnistej frakcji. 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 przeciwnej stosowano pochyłą ściankę oporową, czasami z dodatkowymi schodkami służbowymi.

**MATERIAŁ I KONSTRUKCJA WIAT:** Wiaty wraz ze słupami wykonywano jako żelbetowe (szalowano je deskami), a następnie tynkowano. Budynki kas oraz poczekalni stanowiące całość z wiatami posiadały konstrukcję murowaną z cegieł i były tynkowane niezwykle starannie. Na łupinie od dołu



14. Kubatura patrz wkładki	15. Powierzchnia użytkowa patrz wkładki	16. Przeznaczenie pierwotne patrz wkładki	17. Użytkowanie obecne patrz wkładki
18. Prace budowlane i konserwatorskie patrz wkładki		19. Stan zachowania (fundamenty, ściany zewnętrzne, ściany wewnętrzne, sklepienia, stropy, konstrukcje dachowe, pokrycie dachu, wyposażenie i instalacje) patrz wkładki	
		20. Najpilniejsze postulaty konserwatorskie patrz wkładki	



21. Akta archiwalne (rodzaj akt, numer i miejsce przechowywania)

Niepublikowany życiorys mgr inż. Kazimierza Brandta, opracowany przez jego syna, prof. dr hab. inż. Andrzeja Marka Brandta.

22. Bibliografia

50 lat elektryfikacji PKP, Warszawa 1989

Centnerszwer K., *Przebudowa elektryfikowanych odcinków podmiejskich w Warszawie*, „Inżynier kolejowy” 1937.

Lijewski T., Koziarski S., *Rozwój sieci kolejowej w Polsce*, Warszawa 1995

23. Źródła ikonograficzne i fotograficzne (rodzaj, miejsce przechowywania, sygnatury)

Narodowe Archiwum Cyfrowe, 1-G-3629, 1-G-3171-2.

24. Uwagi różne

Wykonano z funduszy  
Miasta Stołecznego Warszawy

25. Opracował(a): *czerwiec 2010 r.*

tekst dr Zbigniew Tucholski, mgr Andrzej Skalimowski

plany, rysunki mgr Jacek Wardecki, inż. Jakub Andrzejewski

zdjęcia, fotogr. inż. Jakub Andrzejewski

miejsce przechowywania negatywów archiwum autorów (fotografie w zapisie cyfrowym)

KARTA PO WYPEŁNIENIU PODLEGA OCHRONIE NA PODSTAWIE PRZEPISÓW PRAWA AUTORSKIEGO !

26. Adnotacje o inspekcjach, informacje o zmianach (daty, imiona i nazwiska wypełniających)

27. Załączniki

Liczba załączonych wkładek:

Załączniki nr: A, B, C, D, E, I/1, I/2, I/3, I/4, II/1, II/2, II/3, II/4, III/1, III/2, III/3, III/4, IV/1, IV/2, IV/3, IV/4, V/1, V/2, V/3, V/4, VI/1, VI/2, VI/3, VI/4, VII/1, VII/2, VII/3, VII/4, VIII/1, VIII/2, VIII/3, VIII/4, IX/1, IX/2, IX/3, IX/4, X/1, X/2, X/3, X/4.



1. Miejscowość Warszawa	2. Obiekt Przystanki kolejowe i wiaty na linii otwockiej i grodziskiej	3. Zawartość wkładki (nazwa obiektu lub materiału uzupełniającego) cd. pkt. 12 Autorzy, historia obiektu, określenie stylu
----------------------------	---	--

c.d. z pkt. 12

ne z elektryfikacją i przebudową linii Warszawskiego Węzła Kolejowego prowadziło **Biuro Projektów i Studiów PKP** we współpracy z Biurem Elektryfikacji Węzła Kolejowego Warszawskiego oraz DOKP w Warszawie, pod nadzorem Ministerstwa Komunikacji. Podczas opracowywania koncepcji układu komunikacyjnego linii Warszawskiego Węzła Kolejowego, w znacznym stopniu wykorzystywano doświadczenia europejskich zarządów kolejowych eksploatujących linie zelektryfikowane do obsługi ruchu podmiejskiego. Opracowując koncepcję układu komunikacyjnego elektrycznej kolei miejskiej w Biurze Studiów i Projektów PKP wzorowano się w znacznym stopniu na berlińskim Stadtschnellbahnie (S-Bahn). 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 Biura Projektów i Studiów PKP. Zasadniczo wszystkie przebudowywane w związku z elektryfikacją linie kolejowe były dwutorowe. Podczas prac projektowych wykazano się jednak dużą dalekowzrocznością, zaprojektowano bowiem wówczas takie układy geometryczne torów i usytuowanie słupów sieci trakcyjnej, aby w przyszłości umożliwić budowę dwóch dodatkowych torów w celu rozdzielenia ruchu dalekobieżnego od podmiejskiego. Podczas prac planistycznych przyjęto, że na linii z Warszawy do Grodziska pociągi kursować będą w takcie 15 minutowym oraz w 30 minutowym na pozostałych liniach zelektryfikowanych. Budowa peronów wyspowych na większości przystanków stała się przyczyną zmiany układu geometrycznego jednego z torów i wprowadzenia licznych łuków. Budowa peronów tego typu powodowała bowiem konieczność odchylenia na każdym przystanku jednego z torów do szerokości 12 m między osiami torów. Wygięcie torów głównych na przystankach realizowane było z reguły łukami o promieniu  $R = 5000$  m. Rozchyłanie realizowano przy pomocy trzech odwrotnych łuków, co zapewniało spokojne przejście taboru i skracало odchylony odcinek toru. Łuki o takim promieniu nie wymagały zastosowania poszerzenia ani wstawek prostych w łukach odwrotnych. Jednak wstawki takie o długości 30 m zastosowano, aby umożliwić w razie potrzeby włączenie do torów głównych bocznic w obrębie przystanków. W układzie tego rodzaju jedna krawędź peronu znajdowała się w łuku, co wobec braku przechyłki nie stanowiło niedogodności dla podróżnych. Ponieważ krawędź peronu była wypukła, zmniejszał się odstęp między peronem a stopniem wagonu. Ponadto przy postoju składu na przystanku, ze względu na znaczną długość pociągu (do 180 m), łuk ten ułatwiał obserwację składu kierownikowi pociągu przed podaniem sygnału do odjazdu. Na stacjach i przystankach podmiejskich na liniach zelektryfikowanych zaprojektowano perony o wysokość 96 cm (od główki szyny do górnej krawędzi), ich wysokość dostosowano do nowego taboru elektrycznego. **Były to perony: wyspowe, półwyspowe oraz zewnętrzne.** Zastosowanie peronów tej wysokości wymagało wprowadzenia ich wymiarów do obowiązujących wówczas przepisów kolejowych o skrajni budowli. Przy czym ograniczono ich stosowanie do linii zelektryfikowanych. **Zasadniczo budowano perony o dwóch długościach – dostosowane do pociągów podmiejskich o długości 190 m (dla pociągów złożonych z trzech trójwagonowych jednostek o długości 179 m) oraz na stacjach, gdzie zatrzymywały się również pociągi dalekobieżne – o długości 250 m.** Perony posiadały szerokość od 5 do 10,2 m, perony wyspowe miały szerokość 8,7 m w najszerszym miejscu na środku i 10,2 m na stacjach, na których na przedłużeniu peronu usytuowane były między torami głównymi dwa tory postojowe. Krawędzie peronów były proste, zaś na przystankach o układzie wyspowym położone w łuku  $R = 5000$  m. Ze względu na odmienny od dalekobieżnego charakter ruchu podmiejskiego, do jego obsługi nie były konieczne duże dworce, bufety oraz poczekalnie II i III klasy. Podjęto decyzję o budowie na stacjach i przystankach osobowych wiat oraz poczekalni



wraz z kasami biletowymi na peronach. Podczas projektowania przystanków osobowych z peronami w układzie wyspowym przywiązywano również duże znaczenie do estetycznej harmonii sylwety wiat i poczekalni na peronach. Z tego względu na peronach nie ustawiano słupów trakcyjnych, które zlokalizowano w międzytorzach oraz na zewnątrz torów. Najprawdopodobniej w Biurze Studiów i Projektów PKP opracowano w tym czasie typowy projekt powtarzalny wiaty peronowej połączonej z budynkiem poczekalni i kasy biletowej. 15 grudnia 1936 roku zelektryfikowano pierwszy odcinek Warszawa Wschodnia – Otwock oraz Warszawa Zachodnia – Pruszków, wraz z linią średnicową. Według tego typowego projektu na linii otwockiej na przystankach: Wawer, Międzylesie (sklepik oraz poczekalnia), Radość (posterunek blokowy oraz poczekalnia), Miedzeszyn (bar oraz poczekalnia), Michalin, Józefów (posterunek blokowy oraz poczekalnia) oraz Świder zbudowano nowe perony wysokie, poczekalnie oraz wiaty. Na stacji Wawer zbudowano dodatkowo tunel zapewne z wiatą nad wyjściem do miasta (nie jest znana jakakolwiek ikonografia tego obiektu). Na przystankach tych rozebrano drewniane budynki poczekalni i kas stacyjnych z czasów budowy kolei nadwiślańskiej. Na stacji Falenica istniał natomiast zbudowany około 1930 roku w stylu modernistycznym dworzec. Na stacji tej dwa perony połączono z dworcem przejściem podziemnym. Ze względu na to, że 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 prawdopodobnie w 1938 roku, powstał na nim tymczasowy budynek kasy; do wybuchu wojny wykonano jedynie fundamentowanie wraz ze zbrojeniem filarów nigdy niezrealizowanej wiaty. Na linii Warszawa Zachodnia – Pruszków wzniesiono również identyczne wysokie perony, poczekalnie i wiaty na stacjach: Ursus, Piastów, Pruszków, na przystankach tych pozostawiono jednak wcześniejsze budynki stacyjne. 22 maja 1937 r. zelektryfikowano kolejny odcinek Pruszków – Grodzisk, zaś 6 września 1937 roku szlak Grodzisk – Żyrardów, 15 grudnia 1937 roku zelektryfikowano linię Warszawa – Mińsk Mazowiecki. Na stacjach Brwinów, Milanówek oraz Grodzisk zrealizowano kolejne identyczne perony, poczekalnie i wiaty. 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 od wiat o konstrukcji stalowej. Modernistyczne przystanki w układzie wyspowym stanowiły doskonałe rozwiązanie architektoniczne, natomiast zrealizowana na peronach przydworcowych wiat w Grodzisku Mazowiecki i Pruszkowie zakłóciła widok elewacji budynków stacyjnych zbudowanych w polskim stylu narodowych według projektu inż. arch. Romualda Millera. Fakt dysharmonii obu stylów architektonicznych opisywał również w swym artykule na łamach *Inżyniera Kolejowego* inż. Kazimierz Centnerszwer. Na całym zelektryfikowanym odcinku dawnej wiedeńskiej pozostawiono wcześniejsze budynki stacyjne (w tym zrealizowane w polskim stylu narodowym według projektu inż. arch. Romualda Millera na stacjach Pruszków – 1924 r. oraz Grodzisk Mazowiecki – 1928 r.), na wszystkich stacjach na linii Warszawa Zachodnia – Grodzisk zastosowano jednak odmienny układ komunikacyjny – dojścia na perony tunelami z wiatami nad drugim wyjściem z tunelu. Identyczne wiaty powstały również na zelektryfikowanej 15 grudnia 1937 roku linii Warszawa Wschodnia – Mińsk. Na tym odcinku prywatna firma „Szenejko i Brandt Inżynierowie” zbudowała je na stacjach i przystankach: Rembertów, Wesoła, Wola Grzybowska, Sulejówek, Miłosna, Skrudą (obecnie Halinów) i Dębe Wielkie. Przed ofensywą sowiecką okupant niemiecki zdemontował i wywiózł urządzenia podstacji trakcyjnych, warsztatów elektrotrakcyjnych oraz tabor elektryczny Warszawskiego Węzła Kolejowego. W trakcie walk z Armią Czerwoną zniszczeniu uległa również sieć trakcyjna na wszystkich zelektryfikowanych liniach WWK. **Działania wojenne w 1944 roku przyniosły zniszczenie lub uszkodzenie dużej części wiat, między innymi całkowicie zniszczona została stacja wraz z tunelem w Wawrze.** Na linii Warszawa Wschodnia – Otwock wycofujące się w lipcu 1944 roku w kierunku na Warszawę przed ofensywą wojsk sowieckich wojska niemieckie niszczyły tory kolejowe,



1. Miejscowość Warszawa	2. Obiekt Przystanki kolejowe i wiaty na linii otwockiej i grodziskiej	3. Zawartość wkładki (nazwa obiektu lub materiału uzupełniającego) cd. pkt. 12 oraz 13
----------------------------	---	---

cd. zpkt. 12

urządzenia oraz budynki. Za pomocą dwóch pociągów pancernych przy użyciu specjalnego Schienenwolfa ciągniętego przez lokomotywę przecinano podkłady w środku toru, szyny niszczone natomiast przy pomocy ładunków trotylu. **W trakcie ewakuacji wysadzono również poczekalnie wraz z częścią wiat na przystankach osobowych Radość oraz Miedzeszyn.** Na linii Warszawa – Otwock sowieckie wojska kolejowe przekuwały na szerokość 1524 mm jeden z dwóch torów tej linii, w celu dowozu 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 toru. Na linii Warszawa Wschodnia – Mińsk nawierzchnię niszczone w analogiczny sposób. Również na tym odcinku sowieckie wojska kolejowe przekuły na szerokość 1524 mm jeden z dwóch torów tej linii. Ze względu na brak skrajni szerokotorowej, na linii tej wysadzono w powietrze poczekalnie wraz z wiatami. Przez wiele powojennych lat zdjęcie wysadzonej wiaty i poczekalni w Rembertowie przedstawiano jako przykład barbarzyństwa hitlerowskiego. **14 lipca 1946 roku uruchomiono trakcję elektryczną na pierwszej linii Warszawa Wschodnia – Otwock.** W okresie powojennym odbudowę zniszczonych wiat i budowę nowych według własnego projektu prowadził w latach 1945–1953 ich przedwojenny budowniczy inż. **Kazimierz Brandt**, wówczas naczelnik Wydziału Budynków i Instalacji PKP Dyrekcji Odbudowy Warszawskiego Węzła Kolejowego (wcześniej 2-go Oddziału Odbudowy Warszawskiego Węzła Kolejowego). W 1948 roku pod jego nadzorem odbudowano przystanki Radość oraz Miedzeszyn. **Inż. Brandt uprościł w znacznym stopniu projekt przedwojennej wiaty i poczekalni, w maju 1948 roku opracował obliczenia i dokumentację przystanku wraz z wiatą, poczekalnią i kasą oraz samej wiaty.** Według projektu z 1948 r. odbudowano całkowicie zniszczone wiaty na linii Warszawa – Mińsk oraz zbudowano budynek wiaty i poczekalni na otwartym około 1949 r. nowym przystanku osobowym Olszynka Grochowska. Obiekty te odmiennie w stosunku do przedwojennego pierwowzoru konstrukcji – układ wspornikowy wiaty, o znacznie uproszczonej zgeometryzowanej formie architektonicznej (wynikającej z konieczności szybkiej odbudowy) wznoszono wykorzystując zachowane fundamentowanie słupów zniszczonych przystanków oraz zachowane prefabrykowane perony. 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 Mazowieckiego. 24 czerwca 1949 r. oddano trakcję elektryczną na najbardziej zniszczonej linii średnicowej, zaś 17 stycznia 1950 r. na ostatejnie zelektryfikowanej przed wojną linii Warszawa Śródmieście – Grodzisk – Żyrardów. Projekt inż. Kazimierza Brandta z 1948 roku wykorzystano również podczas elektryfikacji linii Warszawa Wileńska – Tłuszcz, którą zelektryfikowano 23 marca 1952. W tym czasie na przystankach osobowych: Ząbki, Zielonka oraz Ossów (obecnie: Kobyłka Ossów), Kobyłka oraz Wołomin zbudowano identyczne z przedwojennymi prefabrykowane perony wyspowe oraz poczekalnie wraz z wiatami według tego projektu. Prawdopodobnie na początku lat sześćdziesiątych XX wieku zlikwidowano budki kasowe i bagażowe i przeniesiono kasy biletowe do wewnętrznej części budynków poczekalni. Na części odbudowanych w okresie powojennym wiat nie odtworzono napisów z nazwami stacji wykonanych z liter żelbetowych. W latach sześćdziesiątych nawierzchnie peronów wylano masą bitumiczną. Podczas modernizacji linii Warszawa – Mińsk Mazowiecki w latach dziewięćdziesiątych XX wieku zniszczono wszystkie wiaty wraz z budynkami kas i poczekalni. W ich miejscu ustawiono nieestetyczne poczekalnie blaszane oraz kontenery mieszczące kasy biletowe, które w ciągu kilku lat uległy szybkiej degradacji i dewastacji.



wykonane były tynki szlachetne, nakrapiane z dodatkiem ziarnistych frakcji i miki. **Tynki dzielono na kwadratowe pola za pomocą żłobień.** Skrajne ramy żelbetowe oraz wpisane w nie litery wykonywano jako elementy prefabrykowane i montowano na miejscu budowy. Do skrajnych ram żelbetowych wiat mocowano śrubami wykonane z kątowników uchwyty na flagi państwowe.

**FILARY WIAT:** Skrzydła wiaty wsparto na filarach o przekroju prostokątnym, rozstawionych w 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 w miarę możliwości umożliwiały kierowanie i rozdzielanie potoków podróży. Żelbetowe filary fundamentowano na poduszkach (o wymiarach 3,60×3,60 m) posadowionych na głębokości 2,75 m, poniżej poziomu peronu.

**DACHY WIAT:** Dwuskrzydłowe dachy wiat posiadały łupinowo-żebrową konstrukcję żelbetową, przy czym żebro w środkowej części wiaty wznosiło się na 2,65 m, zaś krawędź na 3,60 m nad peronem. Dachy wiat usztywniono 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 ram wpisano stylizowanymi literami nazwy stacji. W drugiej odmianie ramy na części wiat nie posiadały napisów, lecz jedynie podłużne podziały w formie belek żelbetowych. Wiaty nad budynkami przystanków rozdzielono dylatacją od części wspartych na filarach nad peronami.

**ODWODNIENIE DACHU WIAT:** Ukształtowanie obu skrzydeł wiat służyło lepszemu odprowadzaniu wody, w środkowej części na połączeniu obu pól dachu wiat znajdowały się 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 włączkami umieszczono wewnątrz peronów.

**STOLARKA DRZWIOWA:** w ścianie czołowej drzwi wejściowe: stalowe, jednoskrzydłowe, w części poczekalni wymienione na jednoskrzydłowe wykonane z PCV. W tylnej ścianie drzwi wejściowe do części służbowej budynku – poczekalni jednoskrzydłowe, drewniane.

**STOLARKA OKIENNA:** w elewacji frontowej: 7 krosnowych okien drewnianych 1-poziomowych, 1-kwaterowych z ruchomymi oberluftami. W elewacji tylnej: 7 okien krosnowych drewnianych 1-poziomowych, 1-kwaterowych z ruchomymi oberluftami. W ścianie tylnej dwa małe stałe okna prostokątne umieszczone po obu stronach.

**TUNELE:** Znajdujące się na stacjach: **Włochy, Ursus, Falenica.** 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 schody prowadzące na perony, przeważnie dwustronne – 3,5 m. Klatki schodowe tuneli powiązane konstrukcyjnie 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 przez tory stacyjne).

**UKŁAD PRZESTRZENNY:** Elewacja frontowa i tylna 7-osiowa, na wszystkich osiach okna prostokątne. Wiaty wsparte na jednym oraz dwóch rzędach filarów połączone są z budynkami założonymi na planie prostokąta mieszczącymi poczekalnie oraz pomieszczenia służbowe (4 okna w poczekalni oraz 3 w pomieszczeniu



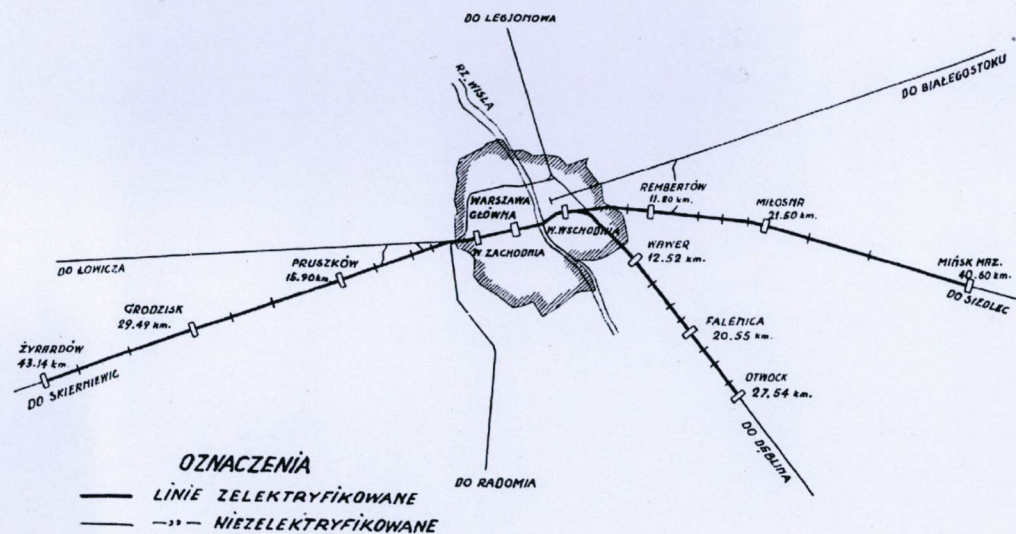
1. Miejscowość Warszawa	2. Obiekt Przystanki kolejowe i wiaty na linii otwockiej i grodziskiej	3. Zawartość wkładki (nazwa obiektu lub materiału uzupełniającego) cd. pkt. 13
----------------------------	---	---

cd. pkt. 13

służbowym w każdej ścianie od strony toru). Poczekalnie w wiatach lokalizowano w ten sposób, aby wejścia do nich umieszczone w ścianie czołowej wypadały od strony stacji końcowej. W ten sposób aby podróżni oczekujący na pociąg do Warszawy mogli go zawczasu dostrzec.

**UKŁAD WNĘTRZA ORAZ WYPOSAŻENIE:** Wiaty wsparte były na dwóch rzędach filarów stanowiących element konstrukcyjny budynku mieszczącego poczekalnię i kasę biletową. Miał szerokość 4,8 m, natomiast powierzchnia użytkowa poczekalni to 32 m<sup>2</sup>. Wzdłuż obydwu ścian poczekalni umieszczono ławki drewniane (ogólnej długości ca. 13 m) wykonywane z profilowanych listew. Podłogę poczekalni wyłożono biało-czarnymi płytkami ceramicznymi w szachownicę, charakterystyczną dla okresu międzywojennego. Część służbowa budynku posiadała podłogę z desek. Ogółem w poczekalni mogło znaleźć schronienie około 20 osób na miejscach siedzących i 30 stojących. W pozostałej części budynków zlokalizowano pomieszczenia służbowe np. posterunki blokowe lub sklepy i bufety. Pomieszczenia służbowe posiadały ogrzewanie piecowe, kominy pieców o przekroju prostokątnym wyprowadzono ponad dachy wiat. Natomiast poczekalnie na przystankach nie posiadały żadnego ogrzewania. Wiaty wyposażono w dwie podwieszane dwustronne – prawdopodobnie drewniane – tablice (żadna tablica z nazwą stacji nie zachowała się) z nazwami stacji oraz dwa okrągłe zegary elektryczne (zasilane z zegara matki). Do bocznych ścian poczekalni mocowano natomiast drewniane tablice z nakładanymi drewnianymi literami wskazujące oba kierunki (np. „kierunek do Otwocka”). Wewnątrz poczekalni, nad okienkiem kasowym zawieszano rozkłady jazdy, zaś na peronie pod zadaszeniem wiaty ustawiano podwójne ławki drewniane (również wykonane z profilowanych listew). Ściany boczne poczekalni oraz filary wyłożono do wysokości 120 cm charakterystycznym dla budownictwa międzywojennego klinkierem koloru ciemnobrązowego. 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 architektury modernistycznej dwudziestolecia międzywojennego (nawiązuje do czcionki Futera zaprojektowanej przez Paula Rennera w 1927 r.). Na peronach oryginalnie ustawiano prefabrykowane latarnie wibrobetonowe o przekroju 8-bocznym (przyłącza elektryczne w żeliwnych podstawach latarni). Latarnie te produkowała wytwórnia Zakład Przemysłu Betonowego „WIBROBETON”, ul. Piłsudskiego 17 Dąbrowa Górnicza, Warszawa, ul. Korsaka 3/5.





Rys. 1. Węzeł warszawski i linie zelektryfikowane.

SKALA 1:500.000



Narodowe Archiwum Cyfrowe, sygn. 1-G-3171-2



Narodowe Archiwum Cyfrowe, sygn. 1-G-3629

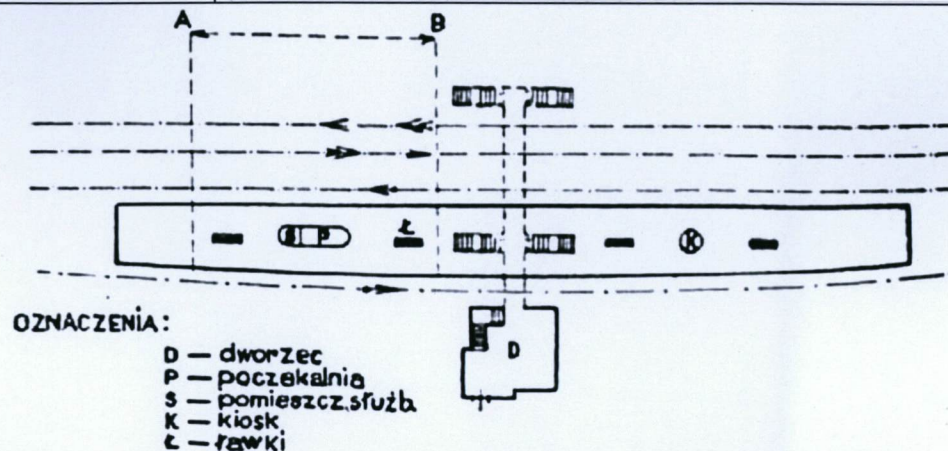
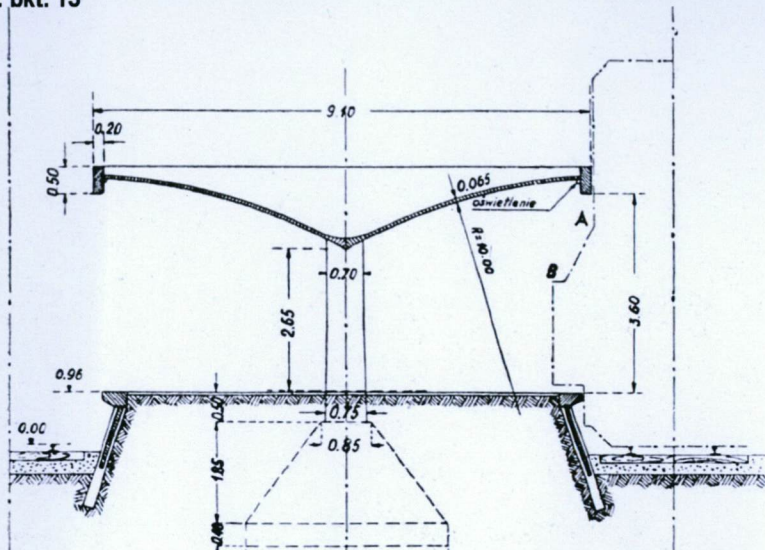


1. Miejscowość  
Warszawa

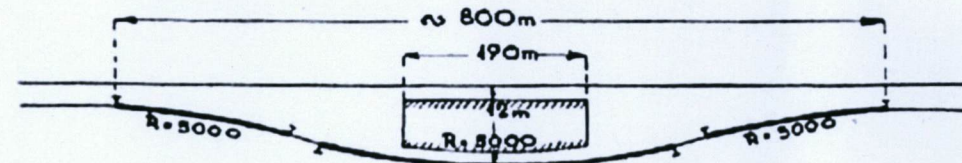
2. Obiekt  
Przystanki kolejowe i wiaty na linii otwockiej i grodzkiej

3. Zawartość wkładki (nazwa obiektu lub materiału uzupełniającego)  
Schematy przystanków wg „Inżyniera kolejowego”, 1937 r. projekt budowlany przyst. Olszynka Grochowska, 1948 r.

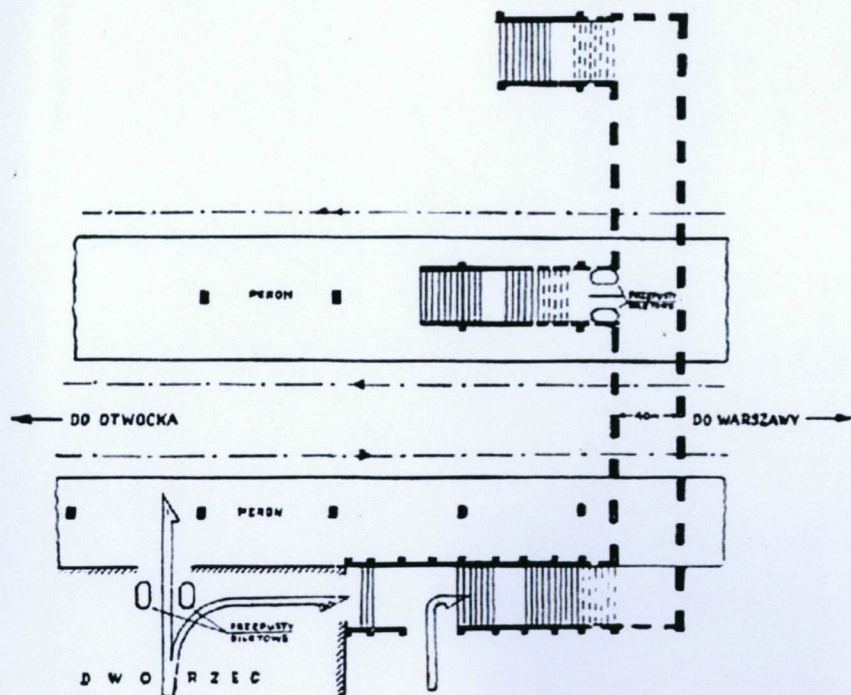
c.d. pkt. 13



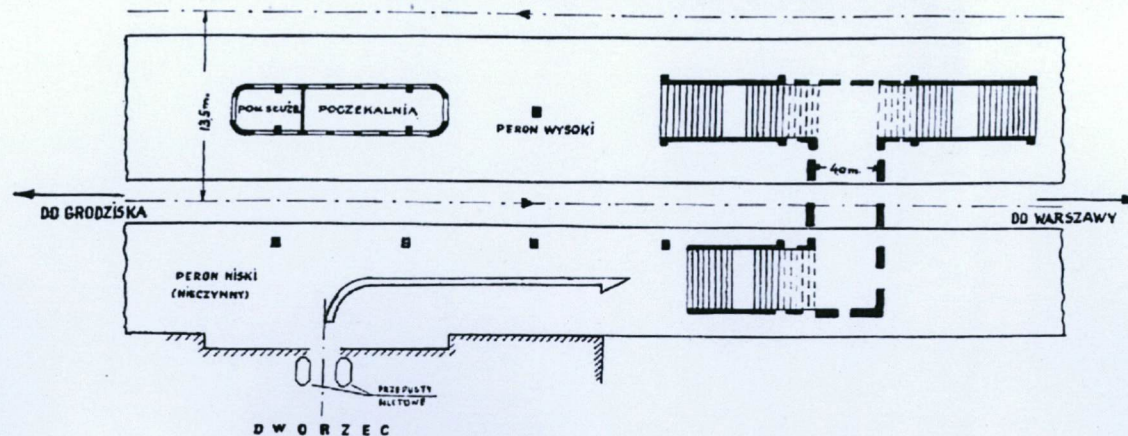
Rys. 18. Typowe rozplanowanie przystanku.



Rys. 9. Łuki w torach głównych.

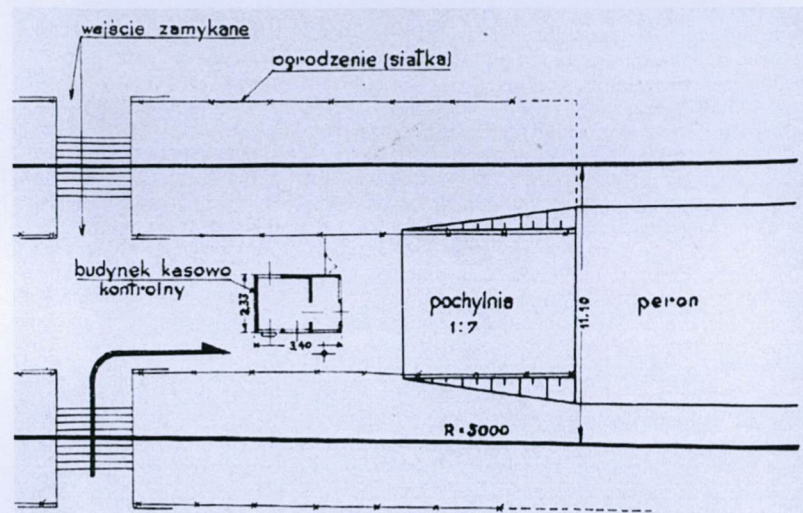


Rys. 17. Tunel, perony i drogi podróźnych w Falenicy.

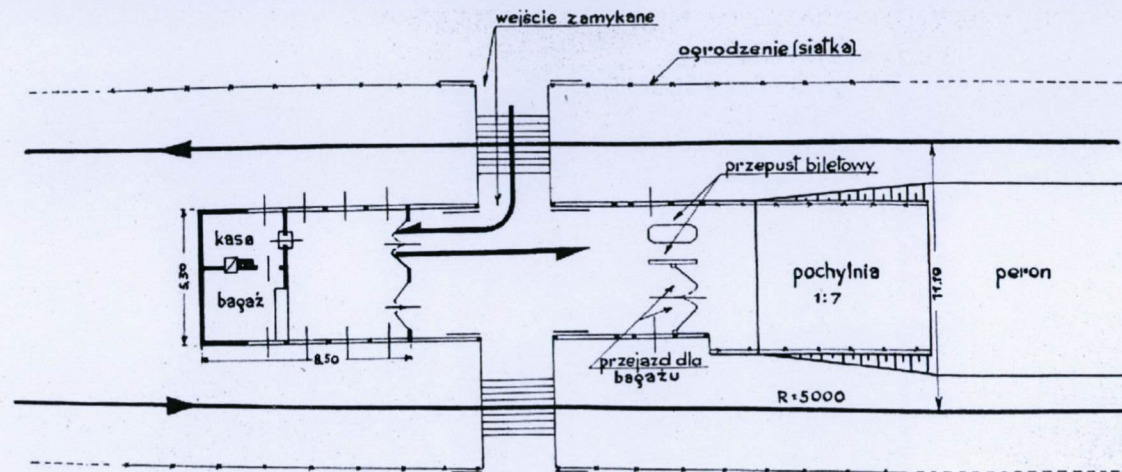


Rys. 15. Tunel, perony i drogi podróźnych w Pruszkowie.



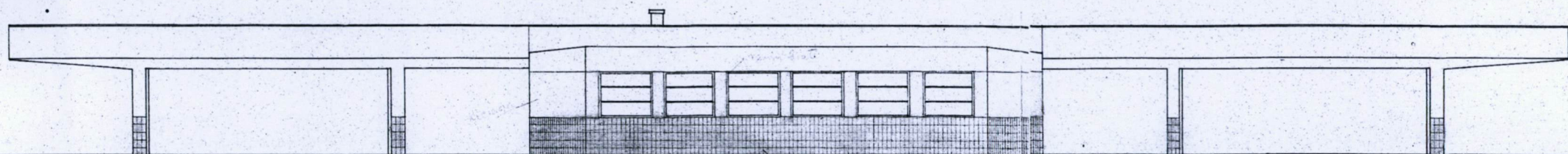


20. Wejście na przystanek. Czasowy budynek kasowo-kontrolny.

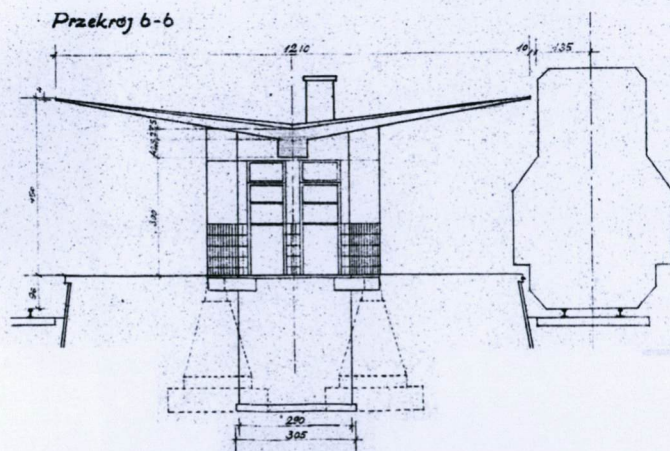


Rys. 19. Wejście na przystanek. Czasowy budynek kasowo-bagażowy.

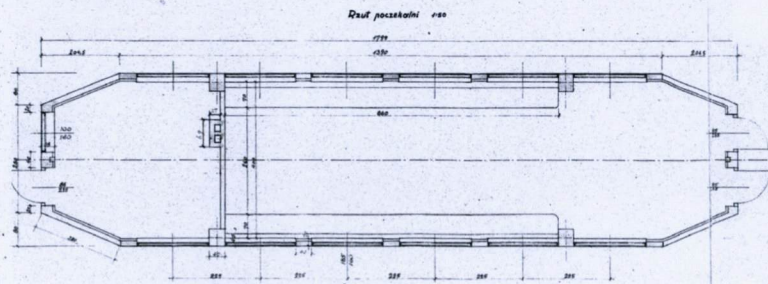
Widok z boku



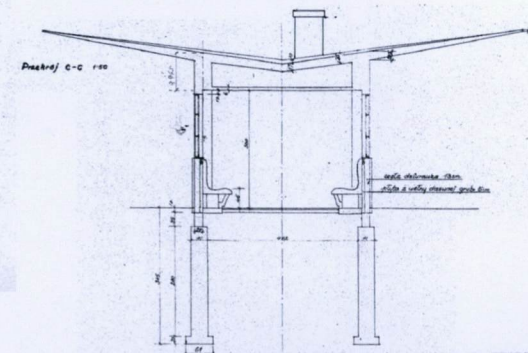
Przekrój b-b



Widok od przodu



Widok od przodu



Opracował	Wł. K. S. Branas	K. S. Branas	P.K.P.
Kontrola	Z. S. Branas	Z. S. Branas	Dyrekcja Odbudowy
Inżynier			Lubuska Dystryktu Kolejowego
Kierownik			Lubuskiej Budowlanej
Pracownik			Dzielnicy Budownictwa i Instalacji
PROJEKT ŻELBET. WIATY Z POCZEKALNIĄ NA p.o. OLSZYNKA.			Nr. 11-3 16. VII 1948

Łącząc się w całość z planem i przekrojem z dnia 29  
marca 1948 r. (Dz. U. z 1948 r. 34 poz. 260)



1. Miejscowość

Warszawa

2. Obiekt

Przystanki kolejowe i wiaty na linii otwockiej i grodziskiej

3. Zawartość wkładki (nazwa obiektu lub materiału uzupełniającego)

Schemat aksonometryczny typowej wiaty z lat 1936-38

nadciąg połączony ze słupem  
trzymający łupinę dachu

przejście rynny odwadniającej przez  
nadciąg

opaska usztywniająca krawędź dachu

odwodnienie dachu  
sprowadzające wodę do rury  
spustowej umieszczonej w  
słupie

nadciąg połączony ze słupem  
trzymający łupinę dachu

przejście rynny odwadniającej przez  
nadciąg

opaska usztywniająca krawędź dachu

podciąg pomiędzy dwoma słupami  
trzymający łupinę dachu



1. Miejscowość

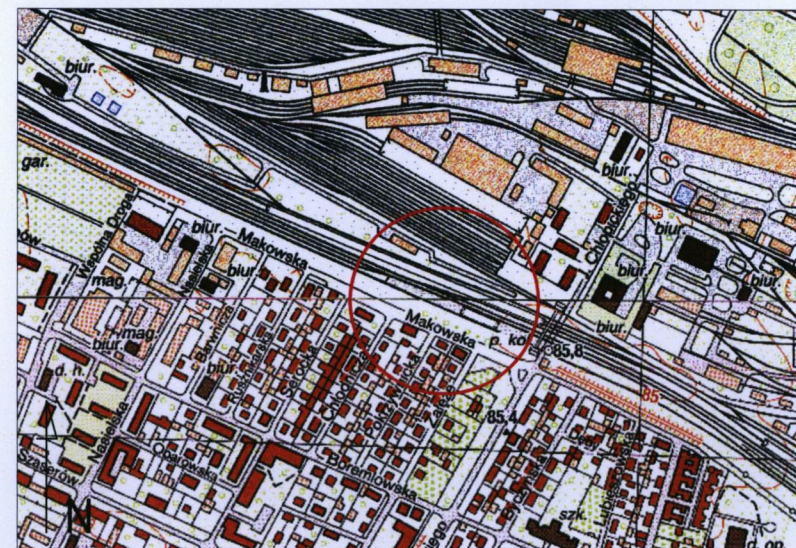
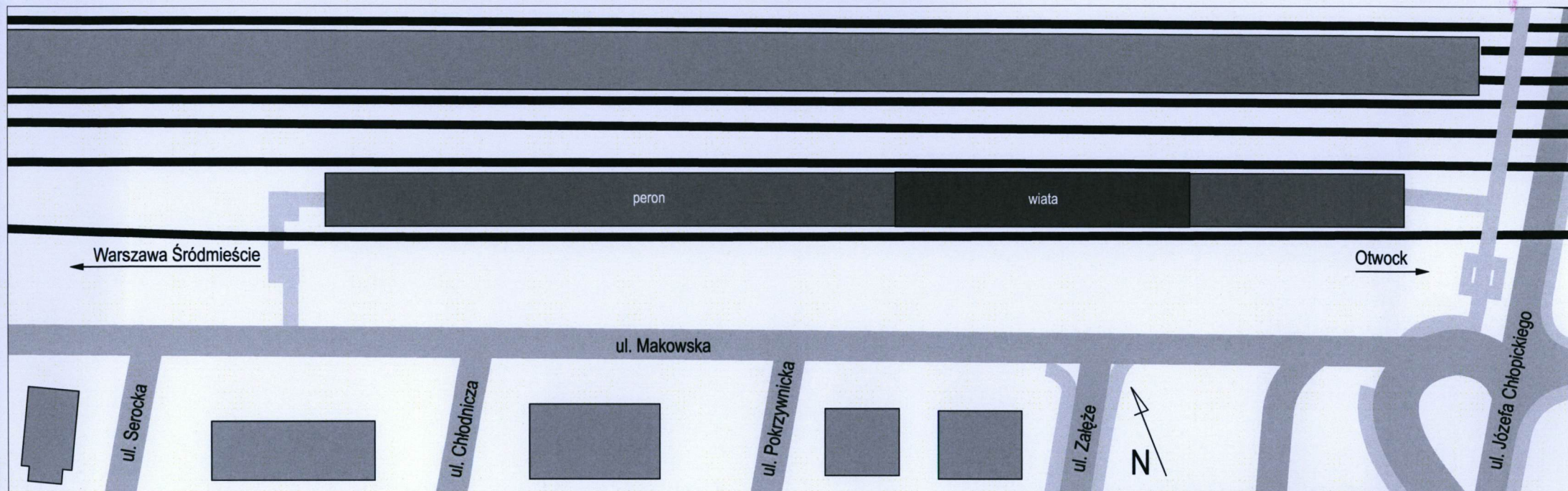
Warszawa

2. Obiekt

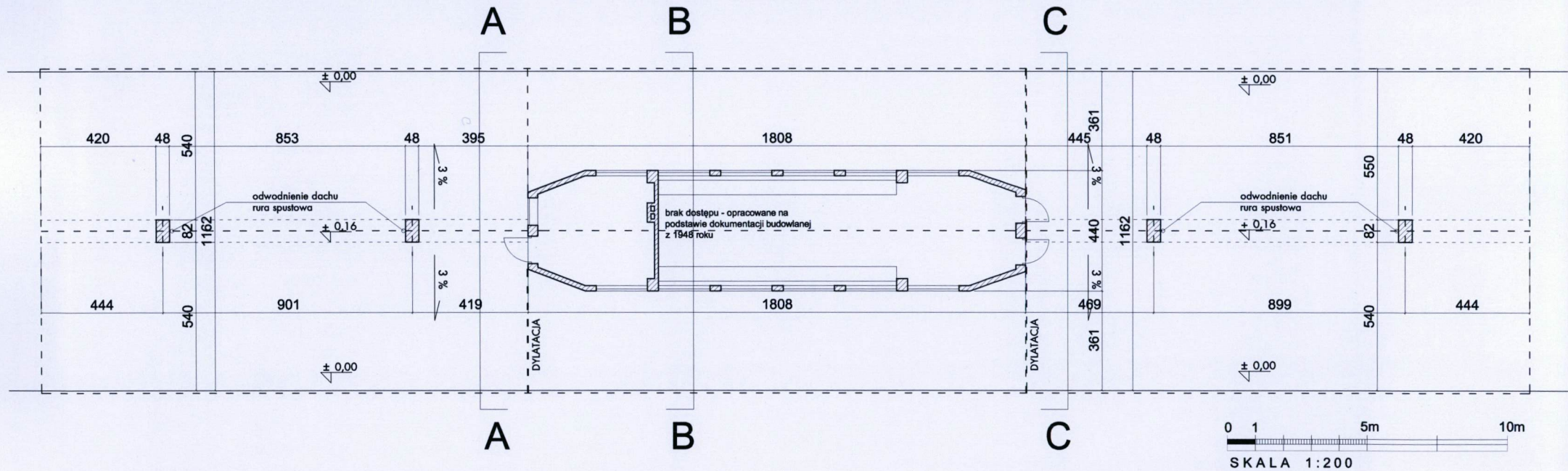
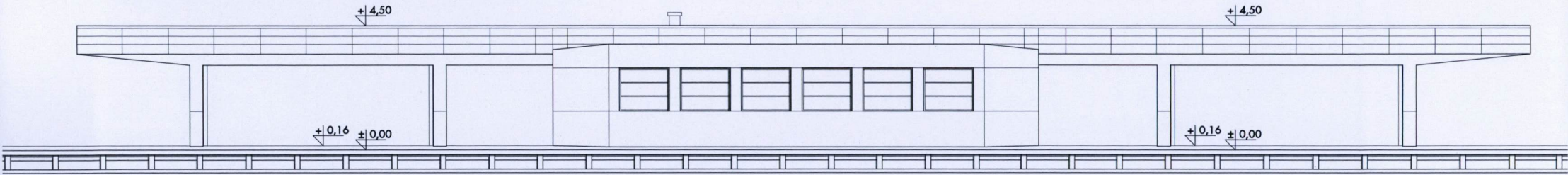
Przystanek Warszawa Olszynka Grochowska

3. Zawartość wkładki (nazwa obiektu lub materiału uzupełniającego)

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





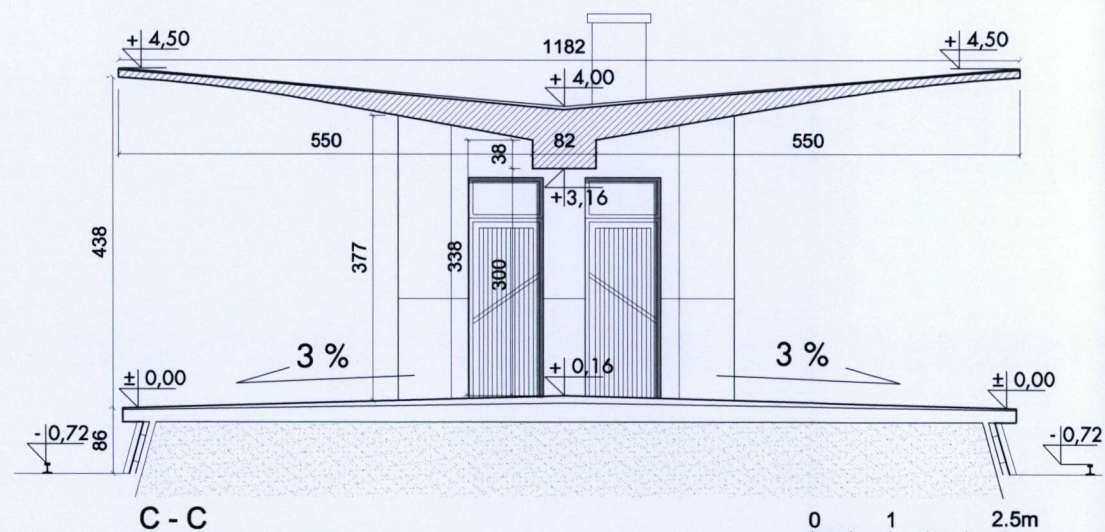
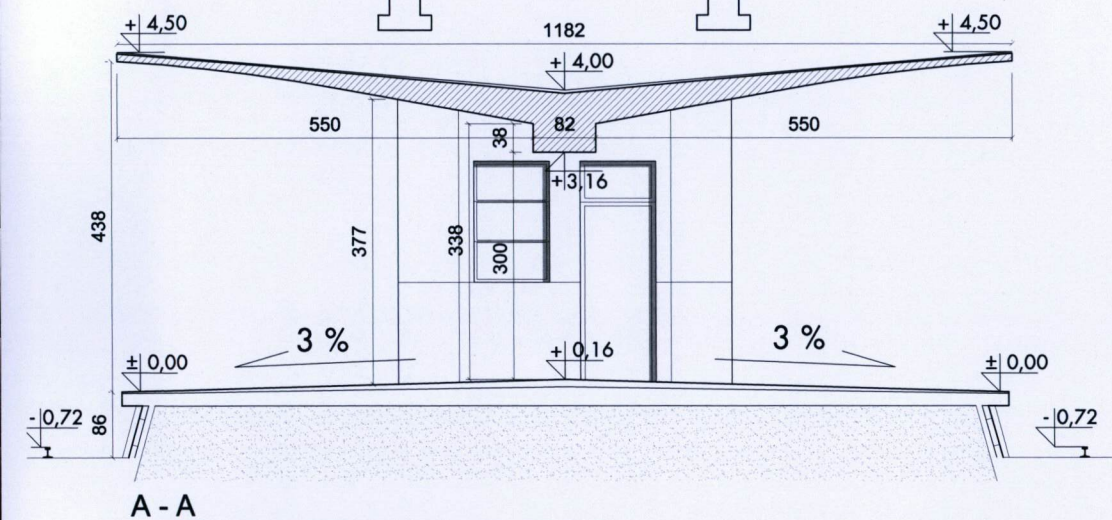
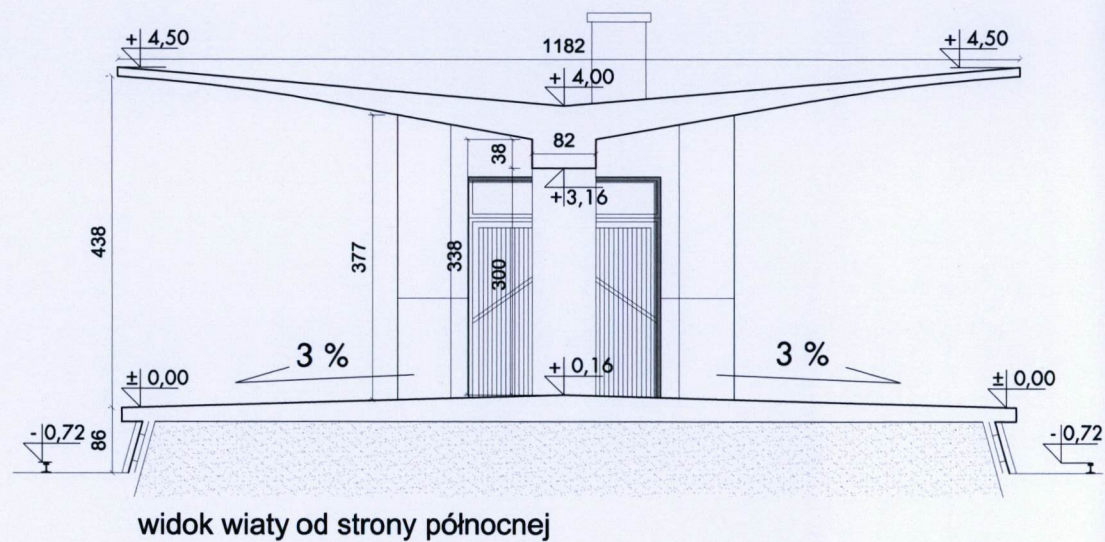
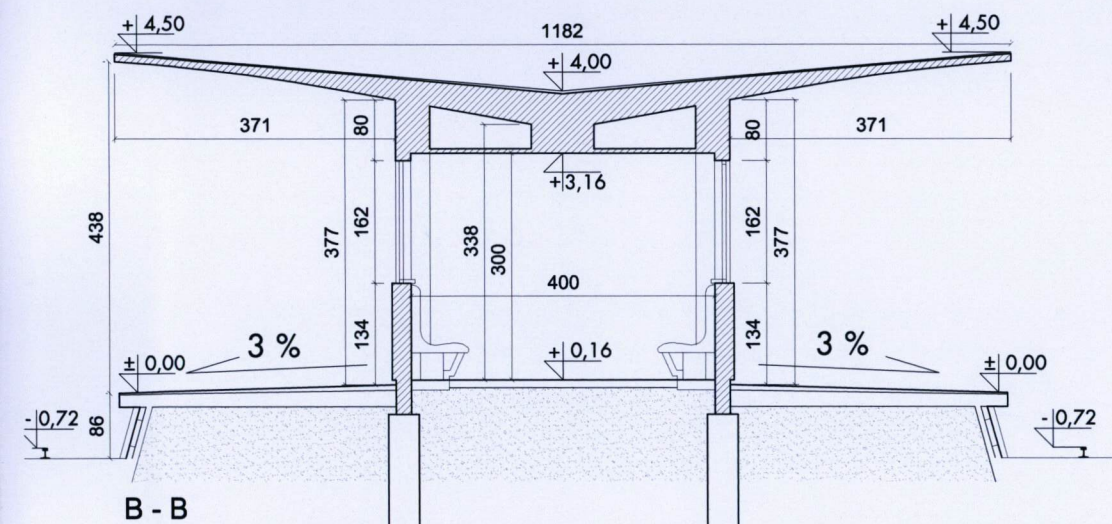




3. Zawartość wkładki (nazwa obiektu lub materiału uzupełniającego)  
Rzuty, przekroje, elewacje







0 1 2.5m  
SKALA 1:100



1. Miejscowość Warszawa	2. Obiekt Przystanek Warszawa Olszynka Grochowska	3. Zawartość wkładki (nazwa obiektu lub materiału uzupełniającego) Opis pkt. 11. sytuacja 1:1000, orientacja 1:10 000, rzuty i przekroje, fotografie
----------------------------	--	---

**Czas powstania:** ca. 1949 r.

**Sytuacja:** Przystanek kolejowy Olszynka Grochowska położony jest w dzielnicy Warszawa Praga Półd, w kilometrze 8,334 linii kolejowej Warszawa Wschodnia – Dołehusk. Po zachodniej stronie torów w rejonie przystanku przebiega ul. Makowska (o nieutwardzonej nawierzchni, zabudowana szeregiem domów jednorodzinnych). Po wschodniej stronie przystanku zlokalizowana jest hala całopociągowa obsługi składów dalekobieżnych znajdująca się na terenie wagonowni Warszawa Grochów. Od strony Warszawy znajduje się przejście w poziomie szyn prowadzące do ul. Makowskiej. Od strony Otwocka znajduje się strzeżony przejazd kolejowy kategorii A, wraz z posterunkiem dróżnika przejazdowego w ciągu ul. Chłopickiego oraz wtórna kładka konstrukcji stalowej nad torami zapewne z lat 70 XX wieku. Wejście na kładkę prowadzi bezpośrednio z peronu wyspowego.

**Materiał i konstrukcja, rzut, bryła, elewacje, wnętrze, wyposażenie, instalacje:** W skład zespołu przystanku kolejowego Olszynka Grochowska wchodzi wsparta na filarach żelbetowa wiat o konstrukcji wspornikowej, budynek poczekalni i kasy biletowej (budynek zwieńczony dachem, z każdej jego strony znajdują się dylatowane wiaty wspornikowe wsparte na filarach) oraz peron konstrukcji żelbetowej o przekroju trapezowym (wykonany z elementów prefabrykowanych). Zadaszenie wiaty w formie dwuskrzydłowego wspornika opartego na belce wsparte jest na budynku poczekalni i kasy oraz na dwóch filarach o wymiarach 48×82 cm z każdej strony tego budynku. Od strony Warszawy przejście w poziomie szyn obu torów wraz z labiryntowymi barierkami spawanymi z rur wodociągowych, wejście na peron po 6-stopniowych schodach betonowych. Od strony Otwocka wejście na peron schodami z wtórnej kładki stalowej nad linią kolejową w rejonie przejazdu kolejowego w ciągu ul. Chłopickiego. Budynek poczekalni wraz z kasą założony na planie prostokąta ze ściętymi narożami ścian szczytowych. W swej formie nawiązuje do stylistyki nadwozi wagonów osobowych z okresu międzywojennego. Odwodnienie dachu odbywa się za pomocą kanalizacyjnych rur żeliwnych wyprowadzonych na zewnątrz filarów do dwóch kolektorów umieszczonych wewnątrz peronów. W stosunku do rozwiązania stosowanego w konstrukcji wiat z okresu międzywojennego (rury ukryte w kanałach filarów), stanowi to uproszczenie technologiczne wymuszone warunkami powojennej odbudowy Warszawskiego Węzła Kolejowego. W ścianie szczytowej od strony Warszawy dwoje wtórnych 1-skrzydłowych drzwi drewnianych z naświetlami (okna oraz naświetla od strony Warszawy zabite blachą), w elewacji szczytowej od strony Otwocka wejście do poczekalni – wtórne stalowe drzwi 1-skrzydłowe z naświetlem oraz 3-poziomowe, 3-kwaterowe okno w ramie stalowej. W elewacjach bocznych 6 prostokątnych okien krosnowych 3-poziomowych, 3-kwaterowych w stalowych ramach spawanych z kątowników. Brak dostępu do budynku poczekalni i kasy. Ze względów oszczędnościowych wymuszanych warunkami powojennymi budynek kasy i poczekalni oraz filary pozbawione były licowania okładziną z płytek ceramicznych, co było sprzeczne z projektem inż. Kazimierza Brandta. Peron wyspowy z podwójnym spadkiem w kierunku obu torów, o wysokości 73 cm od główki szyny, pokryty płytami chodnikowymi wzoru międzywojennego o wymiarach 35×35 cm, obie powierzchnie peronu wyłożone płytami, rozdzielone po środku pasem szerokości 91 cm wyłożonym kostką granitową ułożoną w pawie oko. Budynek kasy i poczekalni wyposażony jest w elektryczną instalację oświetleniową oraz megafonową.

**Kubatura:** Kubatura kas i poczekalni ok. 201,9 m<sup>3</sup>.

**Powierzchnia użytkowa:** ok. 67,3 m<sup>2</sup> pow. poczekalni i kas, ok. 560 m<sup>2</sup> pod obrysem wiat.



**Prace budowlane i konserwatorskie:** Na peronie ustawiono wtórne latarnie żelbetowe, ławki oraz napisy z nazwą stacji i z rozkładem jazdy. **Na łupinie wiaty zamontowano** lampy jarzeniowe na krawędzi dachu wiaty po obu jej stronach wraz z wtórną instalacją natynkową. Wymieniono stolarkę okienną i drzwiową oprócz bocznych okien w ramach stalowych. W ostatnich latach na peronie pod wiatą od strony Otwocka ustawiono kiosk spożywczo-gazetowy.

**Stan zachowania:** Stan zachowania konstrukcji wiaty i poczekalni – dobry. Nawierzchnia peronu zachowana w dobrym stanie – nie jest pokryta masą bitumiczną. Brak rury odwadniającej na pierwszym filarze od strony Warszawy. Ściany budynku kasy i poczekalni oszczędzone graffiti.

**Najpilniejsze postulaty konserwatorskie:** Obiekt zbudowany według projektu inż. Kazimierza Brandta z 1948 r. stanowi świadectwo ewolucji architektury wiat z okresu międzywojennego wymuszonej warunkami powojennej odbudowy. Również zastosowanie konstrukcji wspornikowej dachu wiat stanowi świadectwo uproszczenia technologicznego w stosunku do zaawansowanych technologicznie i wymagających znacznego nakładu pracy wiat ramowo-łupinowych z okresu międzywojennego. Wiat, budynek poczekalni i kasy oraz peron konstrukcji prefabrykowanej powinny zostać objęte ochroną konserwatorską poprzez wpis do rejestru zabytków. W przypadku remontu obiektu należy bezwzględnie zachować oryginalną nawierzchnię peronu, w miarę możliwości należałoby zrekonstruować wzorowane na oryginalnych: ławki, napisy z nazwą stacji oraz rozkładem jazdy, a także zegary stacyjne. W przypadku remontu budynku kasy i poczekalni należy wymienić wtórną stolarkę okienną oraz drzwiową na wzorowaną na oryginalnej.



1. Miejscowość  
Warszawa

2. Obiekt  
Przystanek Warszawa Olszynka Grochowska

3. Zawartość wkładki (nazwa obiektu lub materiału uzupełniającego)  
Fotografie: sytuacja 1:1000, orientacja 1:10 000, rzuty i przekroje, fotografie



Widok wiaty z poczekalnią od strony północnej.



Widok wiaty od strony południowej.



Widok wejścia do pomieszczenia kasy biletowej.



Stalowa stolarka okien poczekalni.

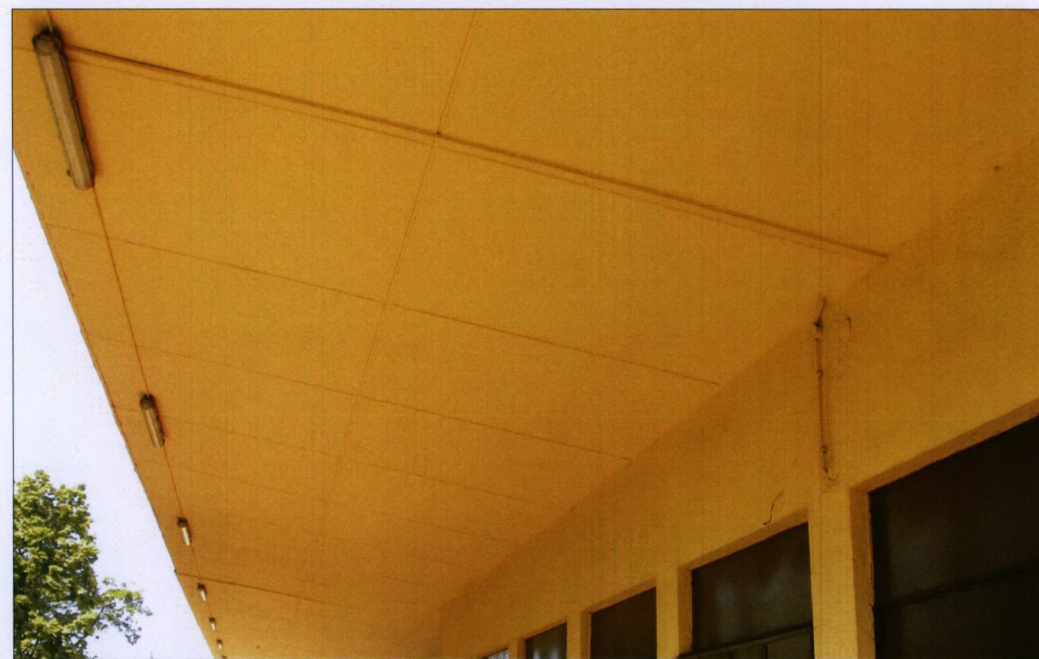




Krawędź peronu i północna strona budynku poczekalni.



Kostka bazaltowa od północnej strony (wejścia do poczekalni).



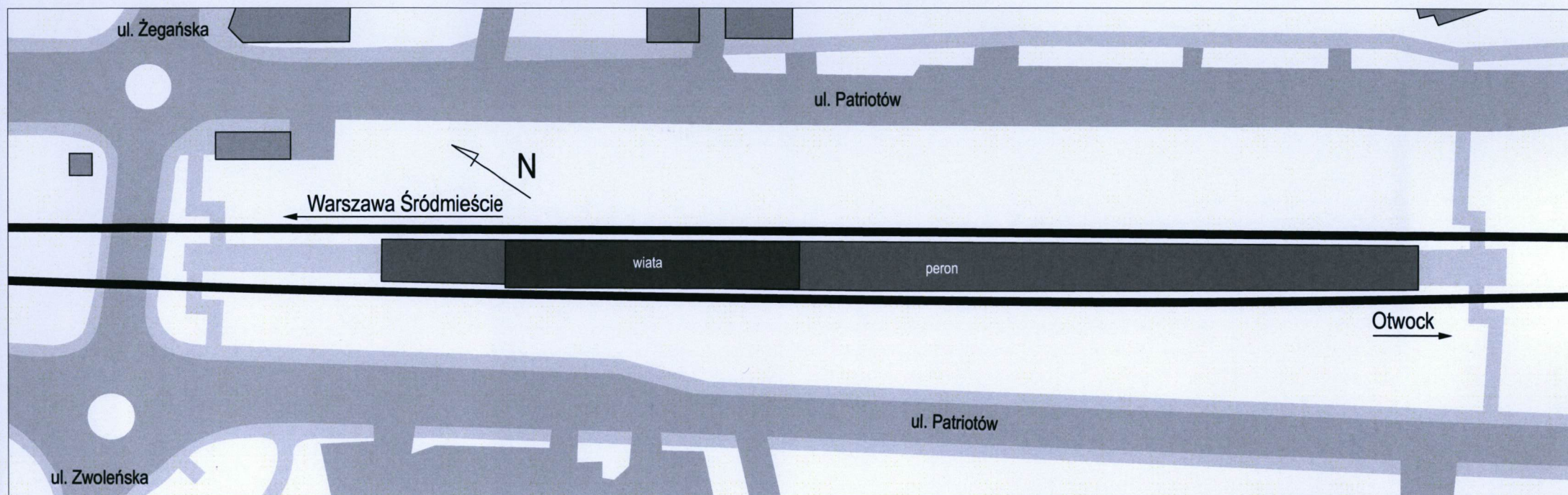
Ozdobne żłobienie sufitu wiaty.



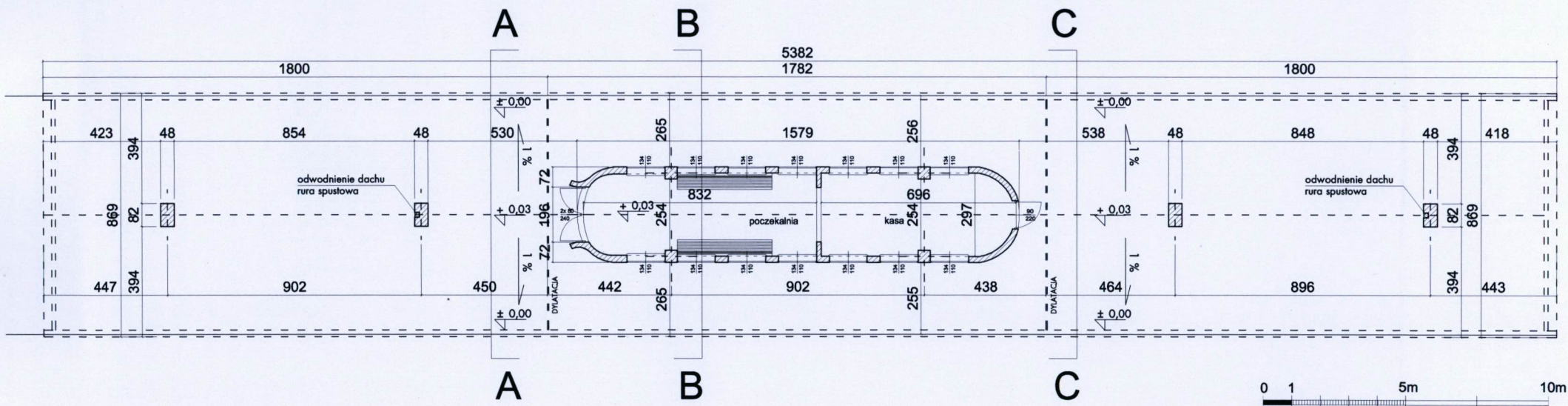
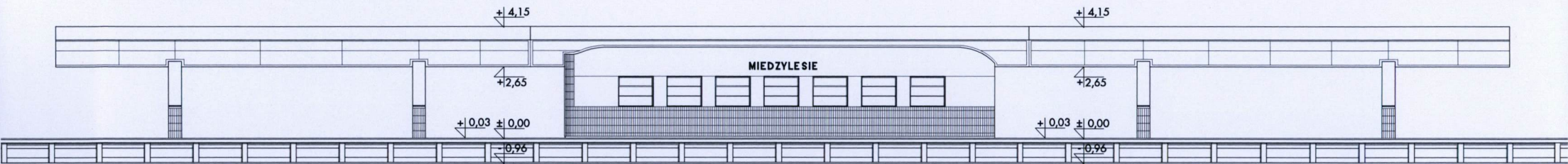
1. Miejscowość  
Warszawa

2. Obiekt  
Przystanek osobowy Warszawa Międzylesie

3. Zawartość wkładki (nazwa obiektu lub materiału uzupełniającego)  
11. Sytuacja 1:1000, orientacja 1:10 000, rzuty i przekroje  
kroje, fotografie





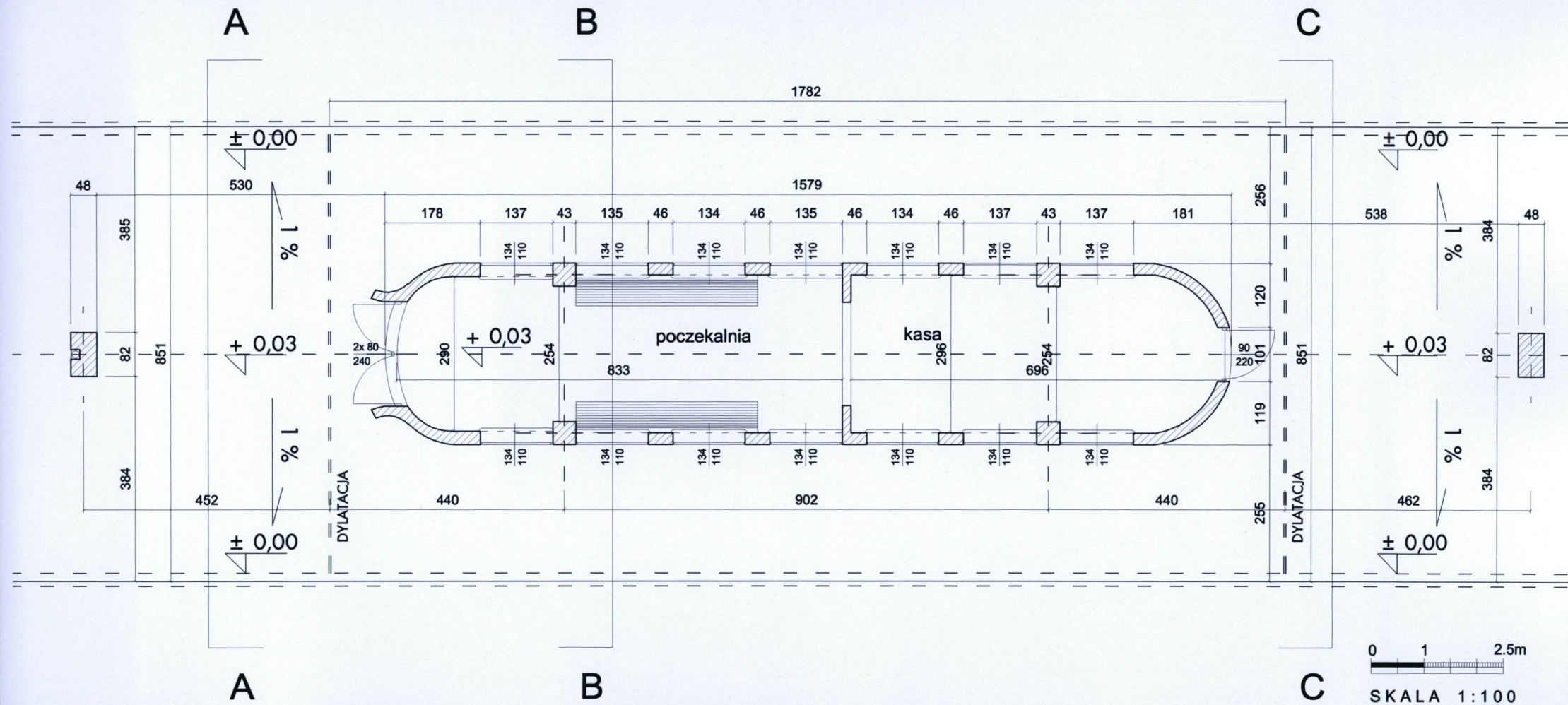




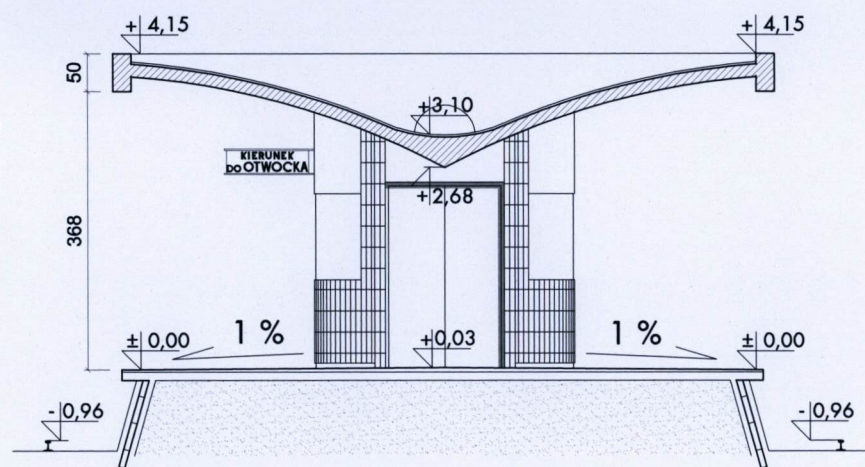
1. Miejscowość  
Warszawa

2. Obiekt  
Przystanek osobowy Warszawa Międzylesie

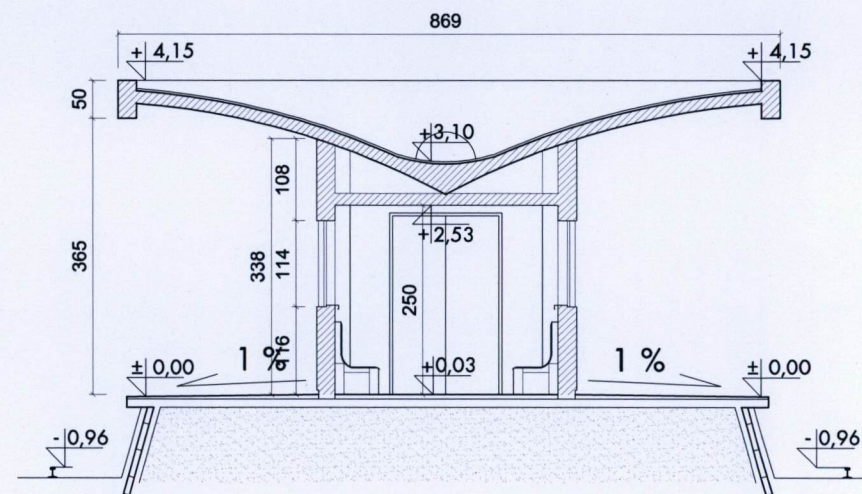
3. Zawartość wkładki (nazwa obiektu lub materiału uzupełniającego)  
Rzuty, przekroje, elewacje  
i przekroje, fotografie



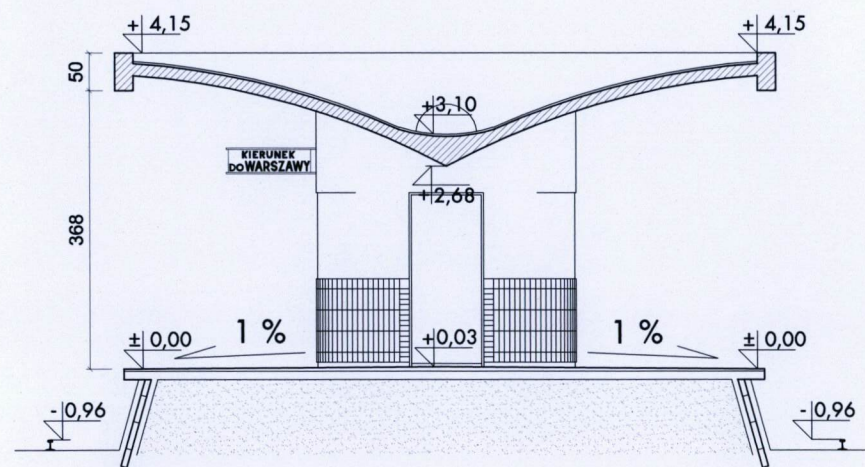




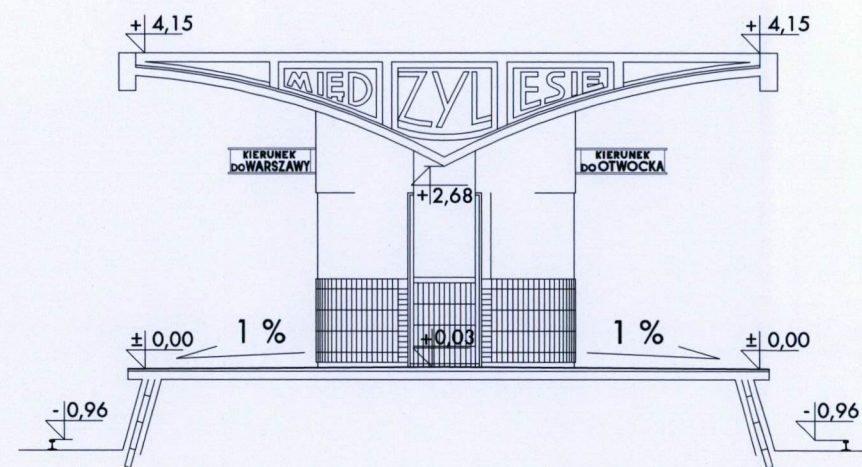
**A - A**



**B - B**



C - C





1. Miejscowość Warszawa	2. Obiekt Przystanek osobowy Warszawa Międzylesie	3. Zawartość wkładki (nazwa obiektu lub materiału uzupełniającego) Opis pkt. 11. sytuacja 1:1000, orientacja 1:10 000, rzuty i przekroje, fotografie
----------------------------	--	---

**Czas powstania:** 1936 r.

**Sytuacja:** Przystanek kolejowy Warszawa Międzylesie położony jest w dzielnicy Warszawa Wawer, w kilometrze 15,129 linii kolejowej Warszawa Wschodnia – Dorohusk. Po wschodniej i zachodniej stronie torów w rejonie przystanku przebiega pas ul. Patriotów. Od strony Otwocka w rejonie przystanku znajduje się przejazd strzeżony kategorii A.

**Materiał i konstrukcja, rzut, bryła, elewacje, wnętrze, wyposażenie, instalacje:** W skład zespołu przystanku kolejowego Warszawa Międzylesie wchodzi wiata konstrukcji żebrowo-łupinowej, wsparta na filarach, budynek poczekalni i kasy biletowej oraz peron konstrukcji żelbetowej (wykonany z elementów prefabrykowanych), długości 202 m. Od strony Warszawy przejście w poziomie szyn obu torów wraz z labiryntowymi barierkami spawanymi z rur wodociągowych, wejście na peron oryginalną pochylnią konstrukcji żelbetowej (wykonaną z elementów prefabrykowanych). Od strony Otwocka przejście w poziomie szyn obu torów wraz z labiryntowymi barierkami spawanymi z rur wodociągowych, wejście na peron schodkami betonowymi o czterech stopniach. Oryginalne napisy „Międzylesie” z liter betonowych na skrajnych ażurowych ramach żelbetowych dachu łupiny. Budynek poczekalni wraz z kasą założony na planie prostokąta z zaokrąglonymi ścianami szczytowymi. W ścianie szczytowej od strony Warszawy 1-skrzydłowe wtórne drzwi aluminiowe, w elewacji od strony Otwocka wejście do poczekalni – wtórne aluminiowe drzwi dwuskrzydłowe. W elewacjach bocznych 7 wtórnych 1-poziomowych, 1-kwaterowych drewnianych wtórnych okien krosnowych z ruchomymi oberluftami.

**Kubatura:** Kubatura poczekalni i kas 107 m<sup>3</sup>.

**Powierzchnia użytkowa:** 42,8 m<sup>2</sup> pow. użytkowa poczekalni i kas, około 412 m<sup>2</sup> peronu pod wiatą.

**Prace budowlane i konserwatorskie:** Peron pokryto wtórną nawierzchnią z masy bitumicznej, na krawędzi dachu łupiny po obu jej stronach zamontowano wtórne punkty świetlne – lampy jarzeniowe, wraz z natynkową instalacją elektryczną. Na peronie ustawiono 10 latarni stalowych, ławki oraz napisy z nazwą stacji i z rozkładem jazdy. Wymieniono stolarkę drzwiową oraz okienną, a także parapety metalowe na drewniane. Wewnątrz poczekalni w latach 90. XX wieku w trakcie remontu wymieniono na wtórną okładzinę ścian oraz podłogi z płytek ceramicznych o wymiarach 20×20 cm. Wewnątrz poczekalni zamontowano automat do biletów ZTM. Kasę biletową wyposażono w instalację alarmową firmy Solid Security.

**Stan zachowania:** Stan zachowania wiaty, poczekalni oraz nawierzchni peronu – średni. Zachowane oryginalne tablice kierunkowe „Kierunek Otwock”, „Kierunek Warszawa” oraz napis „Poczekalnia” nad wejściem do niej prowadzącym. W znacznym stopniu uszkodzone na skutek korozji betonu prefabrykowane elementy krawędzi peronowych.

**Najpilniejsze postulaty konserwatorskie:** Wiata, budynek poczekalni i kasy oraz peron konstrukcji prefabrykowanej powinny zostać objęte ochroną konserwatorską poprzez wpis do rejestru zabytków. W przypadku remontu obiektu należy bezwzględnie przywrócić oryginalną nawierzchnię peronu, w miarę możliwości należałoby zrekonstruować wzorowane na oryginalnych: ławki, napisy z nazwą stacji oraz rozkładem jazdy a także zegary stacyjne. W przypadku remontu budynku kasy i poczekalni należy wymienić wtórną stolarkę okienną oraz drzwiową na wzorowaną na oryginalnej. Ponadto należy usunąć warstwy farby z okładziny budynku kasy i poczekalni oraz filarów.



1. Miejscowość  
Warszawa

2. Obiekt  
Przystanek osobowy Warszawa Międzylesie

3. Zawartość wkładki (nazwa obiektu lub materiału uzupełniającego)  
Fotografie sytuacja 1:1000, orientacja 1:10 000, rzuty i przekroje, fotografie



Przystanek osobowy Warszawa Międzylesie.



Przystanek osobowy Warszawa Międzylesie – widok od czoła.



Przystanek osobowy Warszawa Międzylesie – wejście do poczekalni.



Przystanek osobowy Warszawa Międzylesie – wejście do budynku kasowego.





Przystanek osobowy Warszawa Międzyzlesie – wnętrze poczekalni.



Przystanek osobowy Warszawa Międzyzlesie – wnętrze poczekalni.



Przystanek osobowy Warszawa Międzyzlesie – widoku budynku kasy i poczekalni.



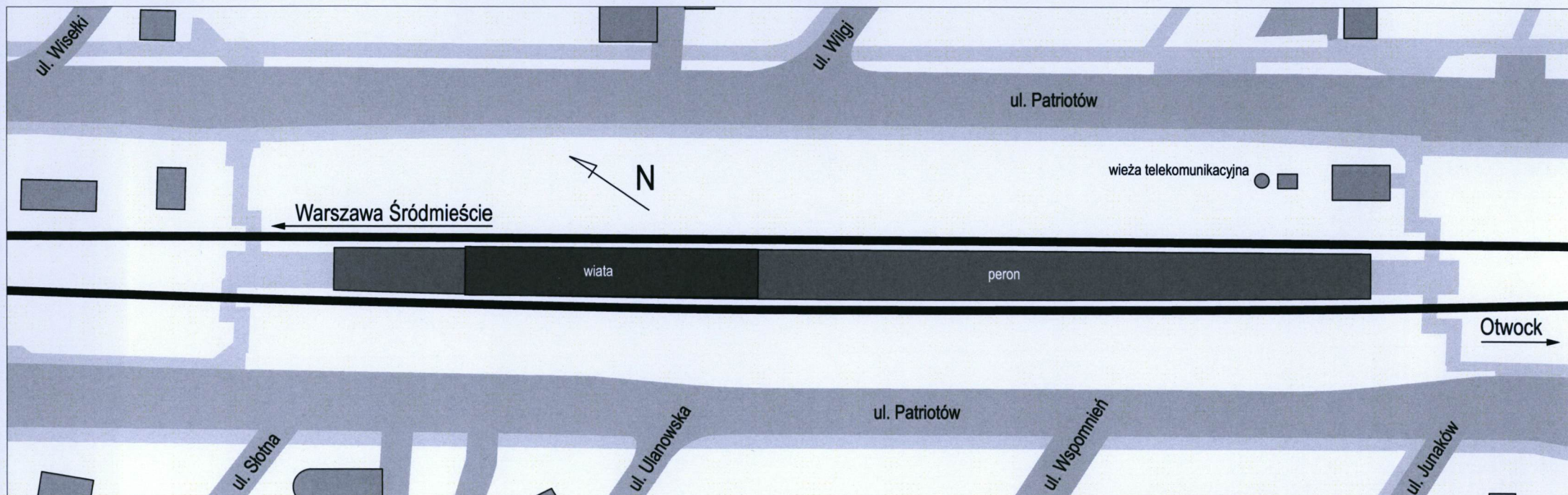
Przystanek osobowy Warszawa Międzyzlesie – widok prefabrykowanej ścianki peronu.



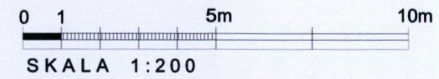
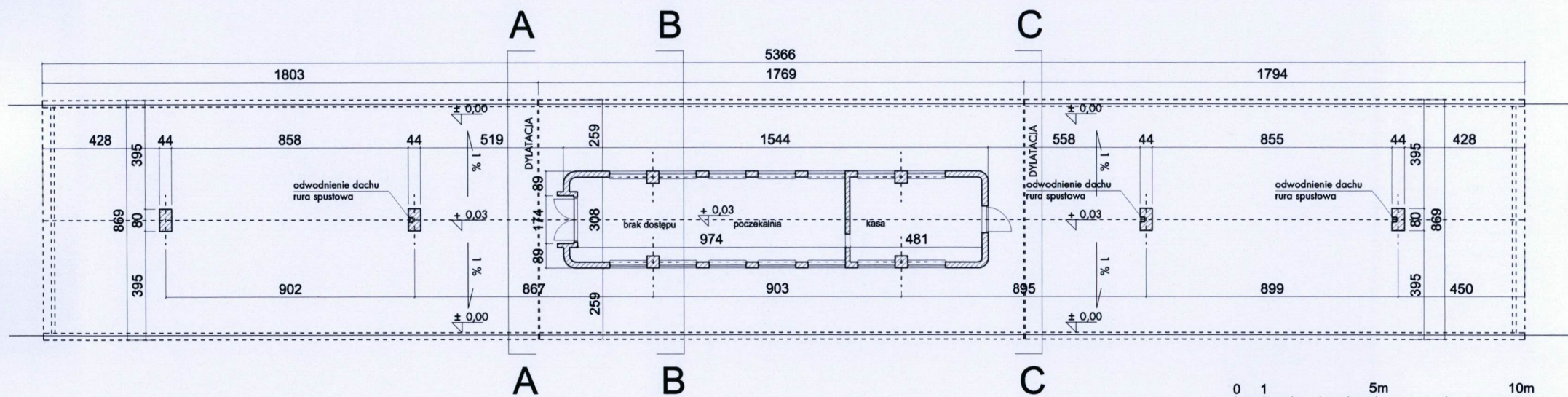
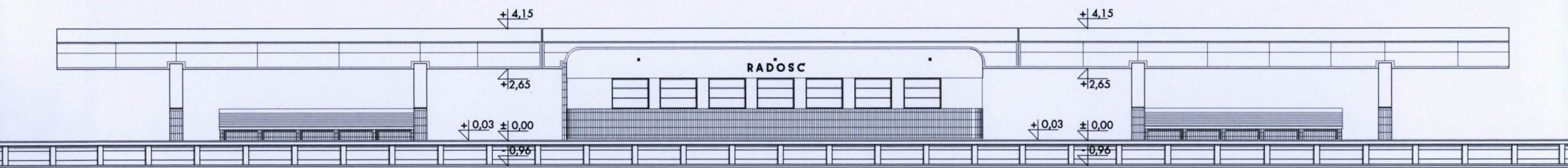
1. Miejscowość  
Warszawa

2. Obiekt  
Przystanek osobowy Warszawa Radość

3. Zawartość wkładki (nazwa obiektu lub materiału uzupełniającego)  
11. Sytuacja 1:1000, orientacja 1:10 000, rzuty i przekroje  
kroje, fotografie

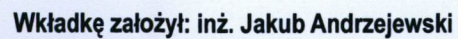




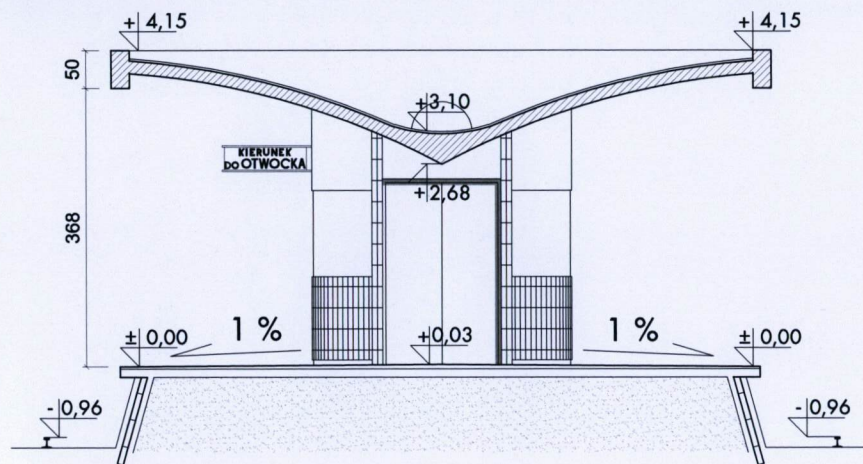




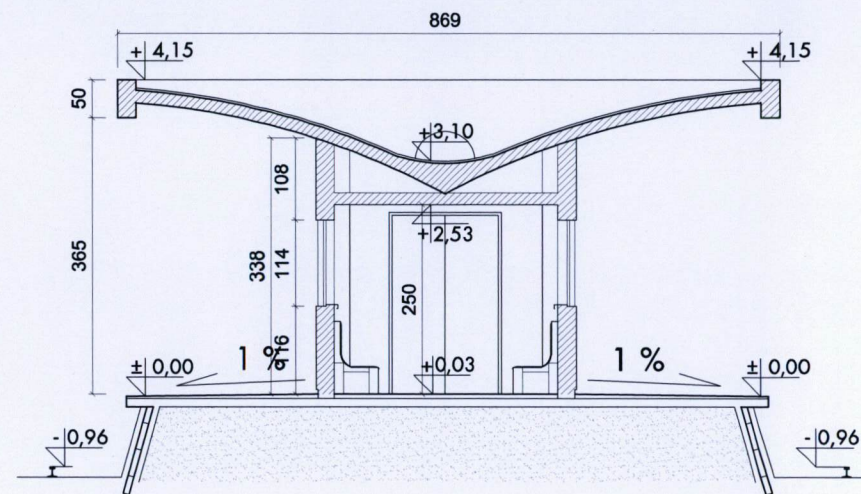
3. Zawartość wkładki (nazwa obiektu lub materiału uzupełniającego)  
Rzuty, przekroje, elewacje, orientacja 1:10 000, rzuty i przekroje, fotografie



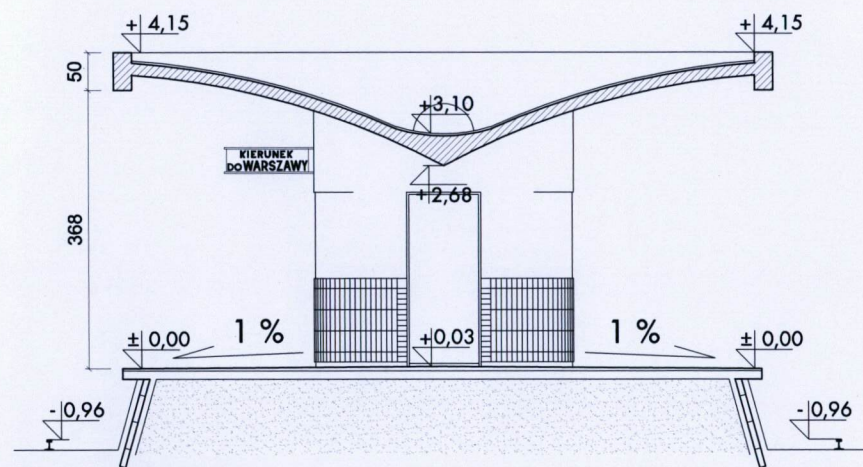




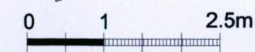
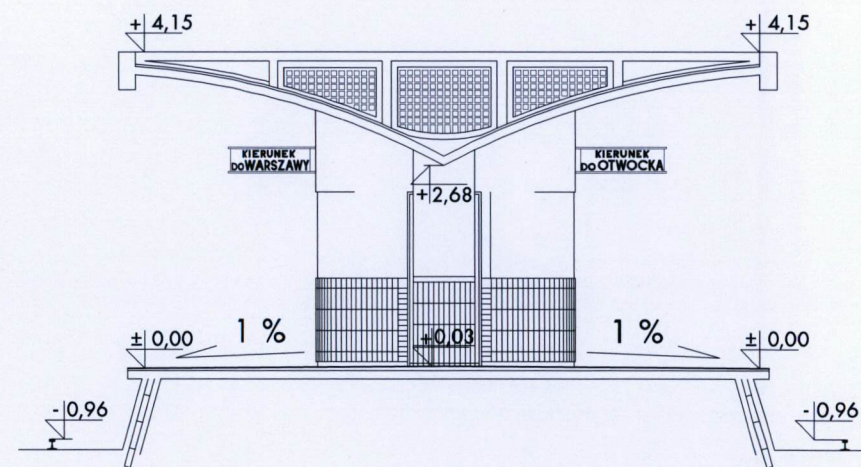
A - A



B - B



C - C



SKALA 1:100



1. Miejscowość Warszawa	2. Obiekt Przystanek osobowy Warszawa Radość	3. Zawartość wkładki (nazwa obiektu lub materiału uzupełniającego) Opis pkt. 11. sytuacja 1:1000, orientacja 1:10 000, rzuty i przekroje, fotografie
----------------------------	---	---

**Czas powstania:** 1936 r. przystanek wysadzony w powietrze przez wojska niemieckie w 1944 r., odbudowany w podobnej formie około roku 1948 (budynek kasy i poczekalni wydłużony w stosunku do pierwotnego, posiada 8 okien, uproszczona linia ścian czołowych budynku kasy i poczekalni).

**Sytuacja:** Przystanek kolejowy Warszawa Radość położony jest w dzielnicy Warszawa Wawer, w kilometrze 17,550 linii kolejowej Warszawa Wschodnia – Dorożusk. Po wschodniej i zachodniej stronie torów w rejonie przystanku przebiega pas ul. Patriotów.

**Materiał i konstrukcja, rzut, bryła, elewacje, wnętrze, wyposażenie, instalacje:** W skład zespołu przystanku osobowego Warszawa Radość wchodzi wiata konstrukcji żebrowo-łupinowej, wsparta na filarach, budynek poczekalni i kasy biletowej oraz peron konstrukcji żelbetowej (wykonany z elementów prefabrykowanych), długości 190 m. Od strony Warszawy przejście w poziomie szyn obu torów wraz z labiryntowymi barierkami spawanymi z rur wodociagowych, wejście na peron oryginalną pochylnią konstrukcji żelbetowej (wykonana z elementów prefabrykowanych). Od strony Otwocka przejście w poziomie szyn obu torów wraz z labiryntowymi barierkami spawanymi z rur wodociagowych, wejście na peron oryginalną pochylnią konstrukcji żelbetowej. Skrajne ażurowe ramy żelbetowe dachu łupiny wypełnione kratą żelbetową, od strony Otwocka brak pałaka do wieszania flag. Budynek poczekalni wraz z kasą założony na planie prostokąta z zaokrąglonymi ścianami szczytowymi. W ścianie szczytowej od strony Warszawy 1-skrzydłowe wtórne drzwi aluminiowe, w elewacji od strony Otwocka wejście do poczekalni – wtórne drzwi 2-skrzydłowe aluminiowe. W elewacjach bocznych krosnowych 8 okien 3-poziomowych, 3-kwaterowych w ramach stalowych spawanych z kątowników i teowników z ruchomymi oberluftami w górnych kwaterach. Kasa i poczekalnia na stacji Warszawa Radość nieczynna – brak do niej dostępu. Odprowadzenie wody z dachu wiaty rurami kanalizacyjnymi umieszczonymi w kanałach filarów, do dwóch kolektorów umieszczonych w peronie.

**Kubatura:** Kubatura poczekalni i kas 112 m<sup>3</sup>.

**Powierzchnia użytkowa:** 45,0 m<sup>2</sup> pow. użytkowa poczekalni i kas, około 416 m<sup>2</sup> peronu pod wiatą.

**Prace budowlane i konserwatorskie:** Peron pokryto wtórną nawierzchnią z masy bitumicznej (oryginalna nawierzchnia – kostka granitowa ułożona w pawie oko rozdzieloną pasem wyłożonym dwoma rzędami płyt chodnikowych). Wymieniono na wtórne prefabrykowane elementy krawędzi peronów, zamontowano megafon, na krawędzi dachu łupiny po obu jej stronach zamontowano punkty świetlne – lampy jarzeniowe wraz z wtórną natynkową instalacją elektryczną. Na peronie ustawiono wtórne latarnie stalowe, ławki, napisy z nazwą stacji i z rozkładem jazdy. Na peronie postawiono 5 nowych latarni.

**Stan zachowania:** Stan zachowania konstrukcji wiaty i poczekalni oraz konstrukcji i nawierzchni peronu – średni. Zachowana oryginalna tablica kierunkowa „Kierunek Otwock” brak tablicy „Kierunek Warszawa”, zachowany napis „Poczekalnia” nad wejściem do niej prowadzącym oraz napisy „Radość” na ścianach bocznych poczekalni. Na przystanku Warszawa Radość zachowane oryginalne ławki pod wiatą, jest to jedyny przystanek, na którym zachowały się oryginalne ławki peronowe. Od strony Otwocka brak pałaka do wieszania flag. Zachowały się 2 oryginalne latarnie na peronie na pochylniach wejściowych.

**Najpilniejsze postulaty konserwatorskie:** Wiata, budynek poczekalni i kasy oraz peron konstrukcji prefabrykowanej powinny zostać objęte ochroną konserwatorską poprzez wpis do rejestru zabytków. W przypadku remontu obiektu należy bezwzględnie przywrócić oryginalną nawierzchnię peronu, w miarę możliwości należałoby zrekonstruować wzorowane na oryginalnych: napisy z nazwą stacji oraz rozkładem jazdy a także zegary stacyjne. W przypadku remontu budynku kasy i poczekalni należy wymienić wtórną stolarkę okienną oraz drzwiową na wzorowaną na oryginalnej. Budynek poczekalni i kasy biletowej po remoncie można zaadaptować



tować do celów usługowych lub handlowych. W trakcie remontu należy przywrócić latarnie wibrobetonowe wzorowane na oryginalnych, pałak do wieszania flag od strony Otwocka oraz oczyścić z warstw farby licowanie budynku poczekalni i kasy biletowej oraz filarów. Budynek poczekalni i kasy biletowej po remoncie można zaadaptować do celów usługowych lub handlowych.



1. Miejscowość  
Warszawa

2. Obiekt  
Przystanek osobowy Warszawa Radość

3. Zawartość wkładki (nazwa obiektu lub materiału uzupełniającego)  
Fotografie, sytuacja 1:1000, orientacja 1:10 000, rzuty i przekroje, fotografie



Widok wiaty od strony Otwocka.



Wejście do poczekalni.



Napis nad wejściem do poczekalni.



Wejście do pomieszczenia kasjera.





Ściana poczekalni od strony wschodniej.



Oryginalna ławka peronowa.



Oryginalna ławka peronowa.



Oryginalna ławka peronowa – wspornik z cegieł.



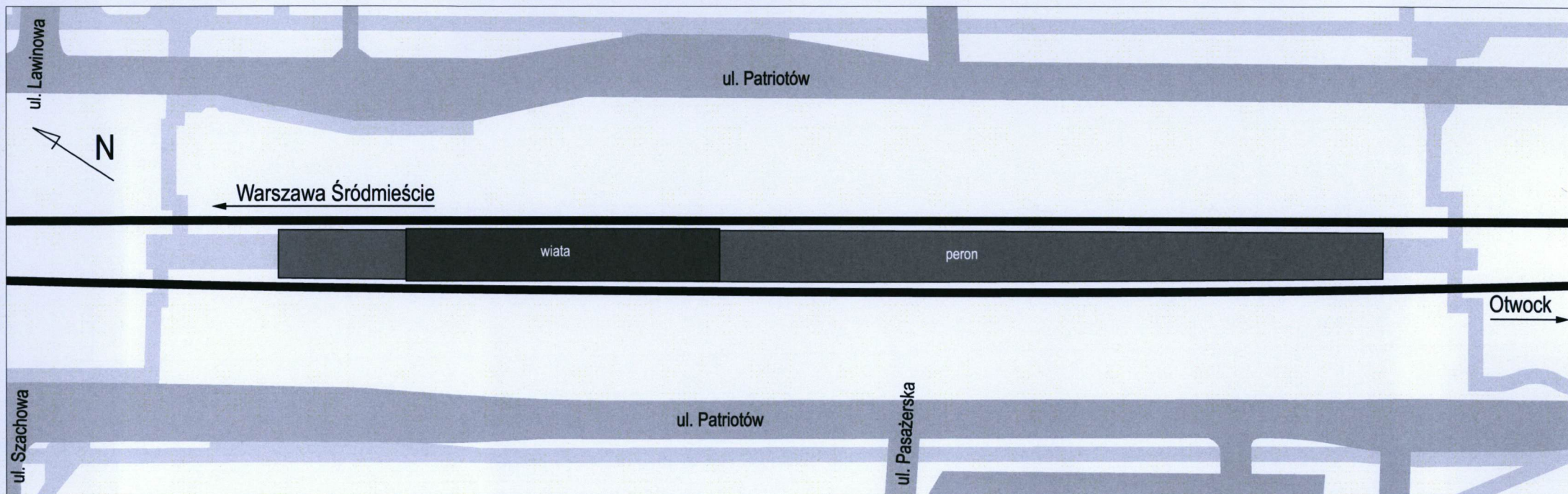
1. Miejscowość

Warszawa

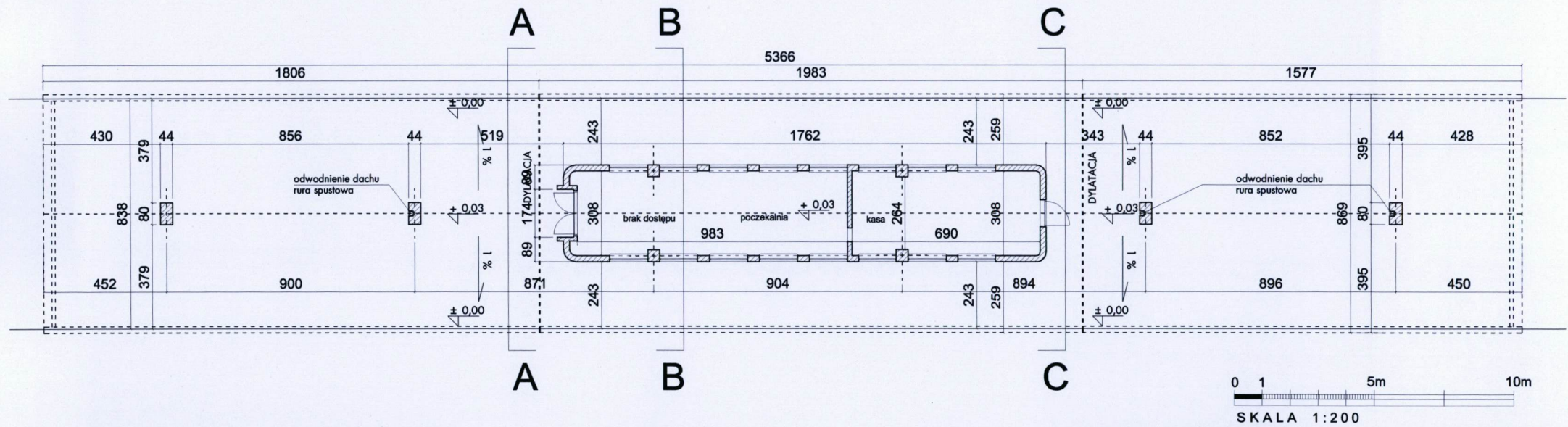
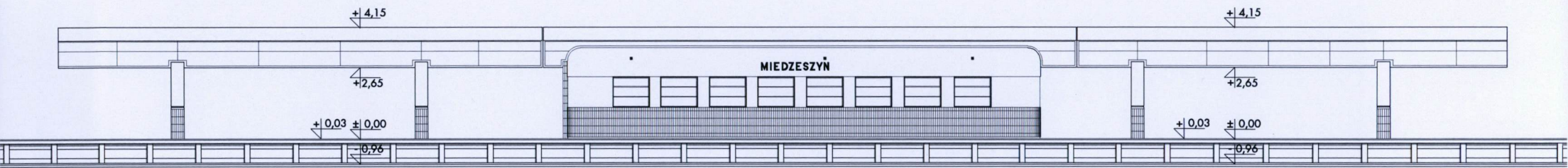
2. Obiekt

Przystanek osobowy Warszawa Miedzeszyn

3. Zawartość wkładki (nazwa obiektu lub materiału uzupełniającego)

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








1. Miejscowość

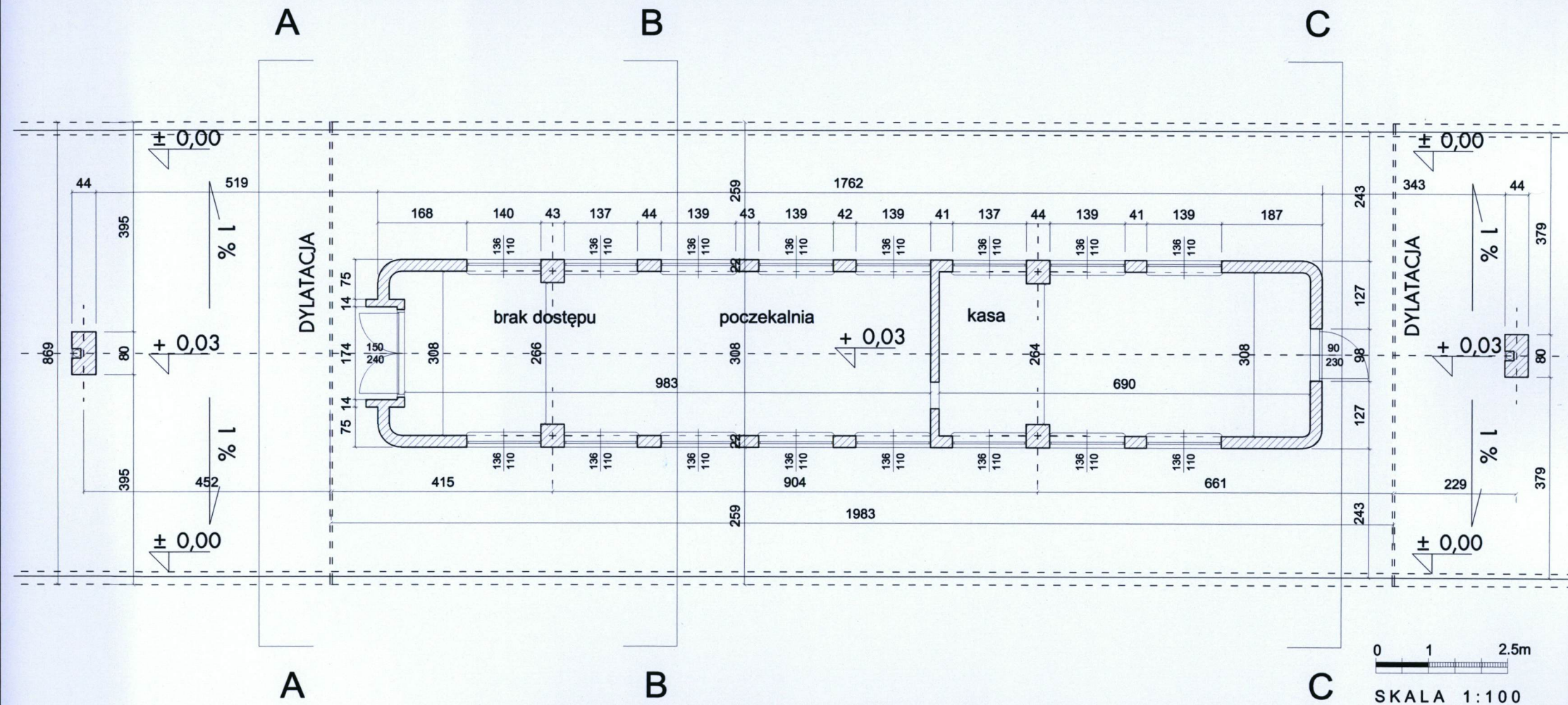
Warszawa

2. Obiekt

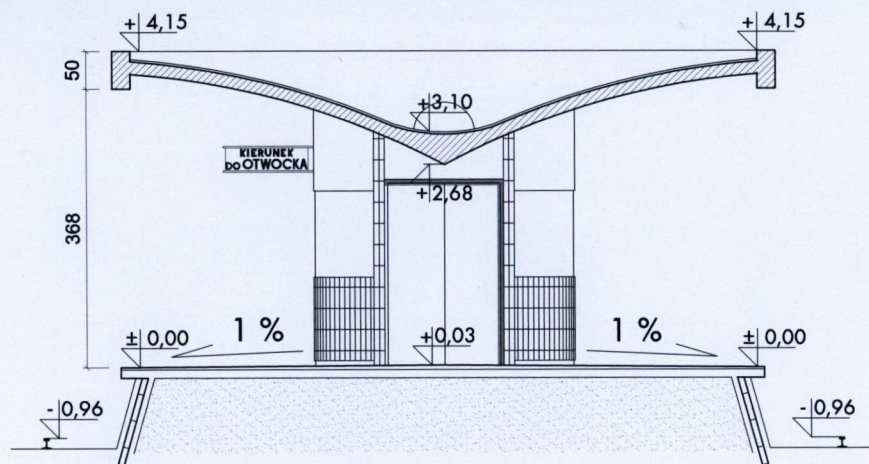
Przystanek osobowy Warszawa Miedzeszyn

3. Zawartość wkładki (nazwa obiektu lub materiału uzupełniającego)

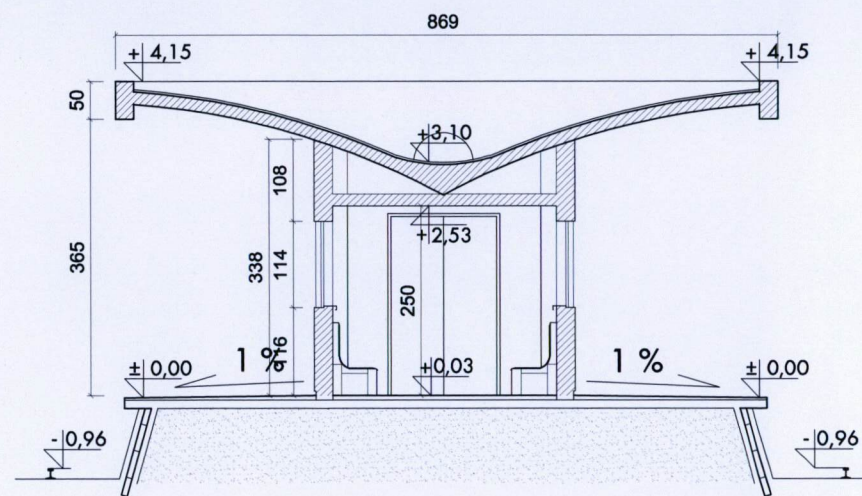
Rzuty, przekroje, elewacje, orientacja 1:10 000, rzuty i przekroje, fotografie



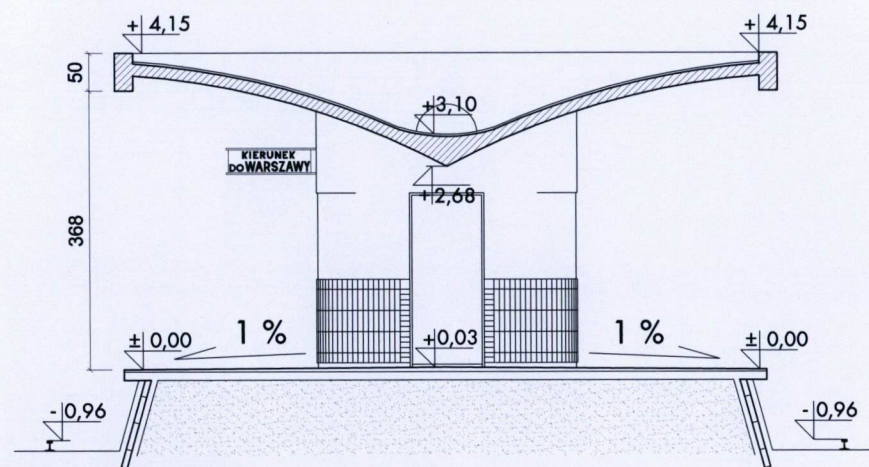




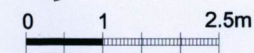
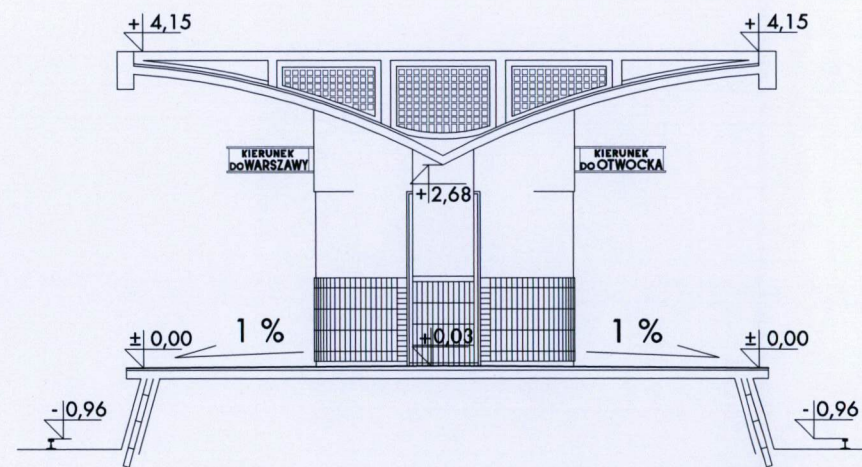
A - A



B - B



C - C



SKALA 1:100



1. Miejscowość Warszawa	2. Obiekt Przystanek osobowy Warszawa Miedzeszyn	3. Zawartość wkładki (nazwa obiektu lub materiału uzupełniającego) Opis pkt. 11. sytuacja 1:1000, orientacja 1:10 000, rzuty i przekroje, fotografie
----------------------------	---	---

**Czas powstania:** 1936 r. Przystanek wysadzony w powietrze przez wojska niemieckie w **1944 r.**, odbudowany w podobnej formie około roku **1948** (budynek kasy i poczekalni wydłużony w stosunku do pierwotnego, posiada 8 okien oraz uproszczoną linię ścian czołowych budynku kasy i poczekalni).

**Sytuacja:** Przystanek kolejowy Miedzeszyn położony jest w dzielnicy Warszawa Wawer, w kilometrze 19,195 linii kolejowej Warszawa Wschodnia – Dorohusk. Po zachodniej stronie torów w rejonie przystanku przebiega pas ul. Patriotów w kierunku Otwocka, po wschodniej stronie pas ul. Patriotów w kierunku Warszawy. Przejścia w poziomie szyn obu torów prowadzą na oba pasy ul. Patriotów.

**Materiał i konstrukcja, rzut, bryła, elewacje, wnętrze, wyposażenie, instalacje:** W skład zespołu przystanku kolejowego Warszawa Miedzeszyn wchodzi wsparta na filarach wiatra konstrukcji łupinowej, budynek poczekalni i kasy biletowej oraz peron konstrukcji żelbetowej (wykonany z elementów prefabrykowanych) o długości 202 m. Od strony Warszawy przejście w poziomie szyn obu torów wraz z labiryntowymi barierkami spawanymi z rur wodociągowych, wejście na peron oryginalną pochylnią konstrukcji żelbetowej (wykonana z elementów prefabrykowanych). Od strony Otwocka przejście w poziomie szyn obu torów wraz z labiryntowymi barierkami spawanymi z rur wodociągowych, wejście na peron 4-stopniowymi schodkami betonowymi. Skrajne ażurowe ramy żelbetowe dachu łupiny wypełnione kratą żelbetową. Budynek poczekalni wraz z kasą założony na planie prostokąta z zaokrąglonymi ścianami szczytowymi. W ścianie szczytowej od strony Warszawy 1-skrzydłowe wtórne drzwi aluminiowe w elewacji od strony Otwocka wejście do poczekalni – wtórne drzwi dwuskrzydłowe aluminiowe. W elewacjach bocznych 8 okien 3-poziomowych, 3-kwaterowych w ramach stalowych spawanych z kątowników i teowników z ruchomymi oberluftami w górnych kwaterach. Kasa i poczekalnia na stacji Warszawa Miedzeszyn nieczynna – brak do niej dostępu.

**Kubatura:** Kubatura poczekalni i kas 111,5 m<sup>3</sup>.

**Powierzchnia użytkowa:** 50,1 m<sup>2</sup> pow. użytkowa poczekalni i kas, około 412 m<sup>2</sup> peronu pod wiatą.

**Prace budowlane i konserwatorskie:** Peron pokryto wtórną nawierzchnią z masy bitumicznej pozostawiając pas rozdzielający wyłożony dwoma rzędami płyt chodnikowych. Wymieniono elementy prefabrykowane krawędzi peronowych. Zamontowano także megafon wraz z instalacją, a na krawędzi dachu łupiny po obu jej stronach punkty świetlne – lampy jarzeniowe wraz z wtórną elektryczną instalacją natynkową. Na peronie ustawiono sześć wtórnych latarni wibrobetonowych.

**Stan zachowania:** peronu, wiaty oraz budynku kasy i poczekalni – średni. Widoczna korozja żelbetu powierzchni czołowych łupiny wiaty. Elementy prefabrykowane krawędzi peronowych w znacznym stopniu uszkodzone na skutek korozji betonu. Na peronie współczesne latarnie stalowe oraz 2 zachowane oryginalne latarnie wibrobetonowe z żeliwnymi podstawami z okresu międzywojennego firmy „Wibrobeton”, ławki, napisy z nazwą stacji i z rozkładem jazdy. Zachowane oryginalne tablice kierunkowe „Kierunek Otwock” oraz „Kierunek Warszawa” oraz napis „Poczekalnia” nad wejściem do niej prowadzącym. Od strony Warszawy brak pałąka do wieszania flag. Obecnie kasa biletowa oraz poczekalnia jest nieczynna.

**Najpilniejsze postulaty konserwatorskie:** Ze względu na znaczną wartość historyczną i architektoniczną, obiekt należy objąć ochroną poprzez wpis do rejestru zabytków. Należy przywrócić oryginalną nawierzchnię peronu – brukowaną kostką bazaltową. Wiatę oraz krawędzie peronowe należy poddać remontowi; ponadto należy uzupełnić ubytki oryginalnego licowania filarów. Licowanie budynku poczekalni i kasy oraz filarów należy oczyścić z farby olejnej. Należy wymienić wtórną stolarkę drzwiową – na drzwi wzorowane na oryginalnych. Budynek poczekalni i kasy biletowej po remoncie można zaadaptować do celów usługowych.



1. Miejscowość  
Warszawa

2. Obiekt  
Przystanek osobowy Warszawa Miedzeszyn

3. Zawartość wkładki (nazwa obiektu lub materiału uzupełniającego)  
Fotografie sytuacja 1:1000, orientacja 1:10 000, rzuty i przekroje, fotografie



Widok wiaty od strony Otwocka.



Wejście do pomieszczenia kasowego.



Zbliżenie czoła wiaty od strony Otwocka.



Wejście do poczekalni.

Wkładkę założył: inż. Jakub Andrzejewski

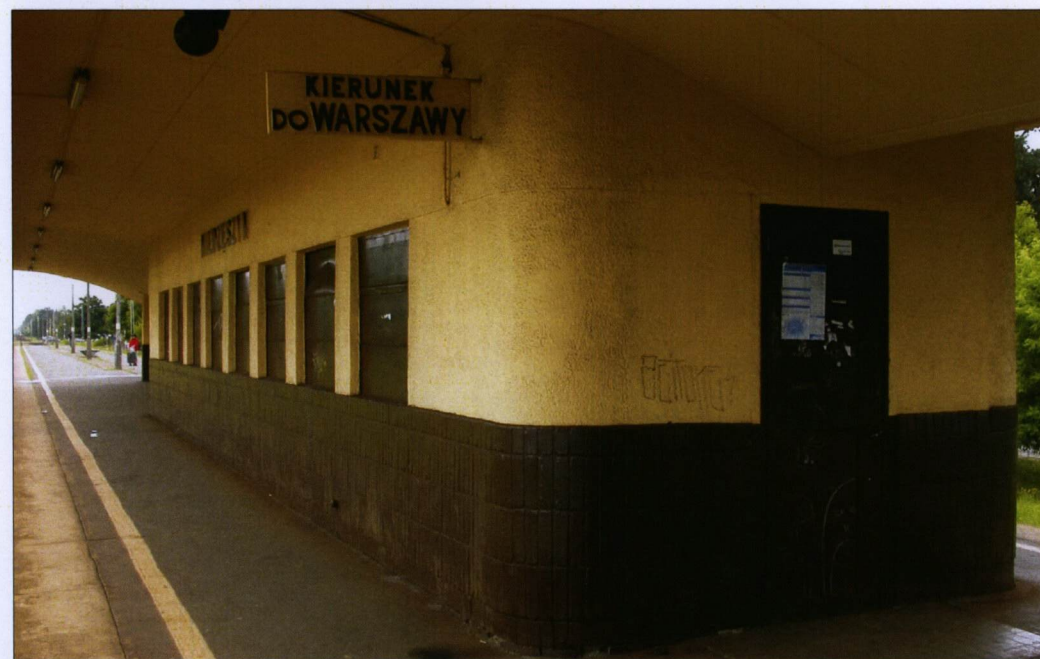




Widok z poziomu torów na prefabrykowaną krawędź peronu oraz fragment kasy biletowej.



Widok na środkową część budynku poczekalni.



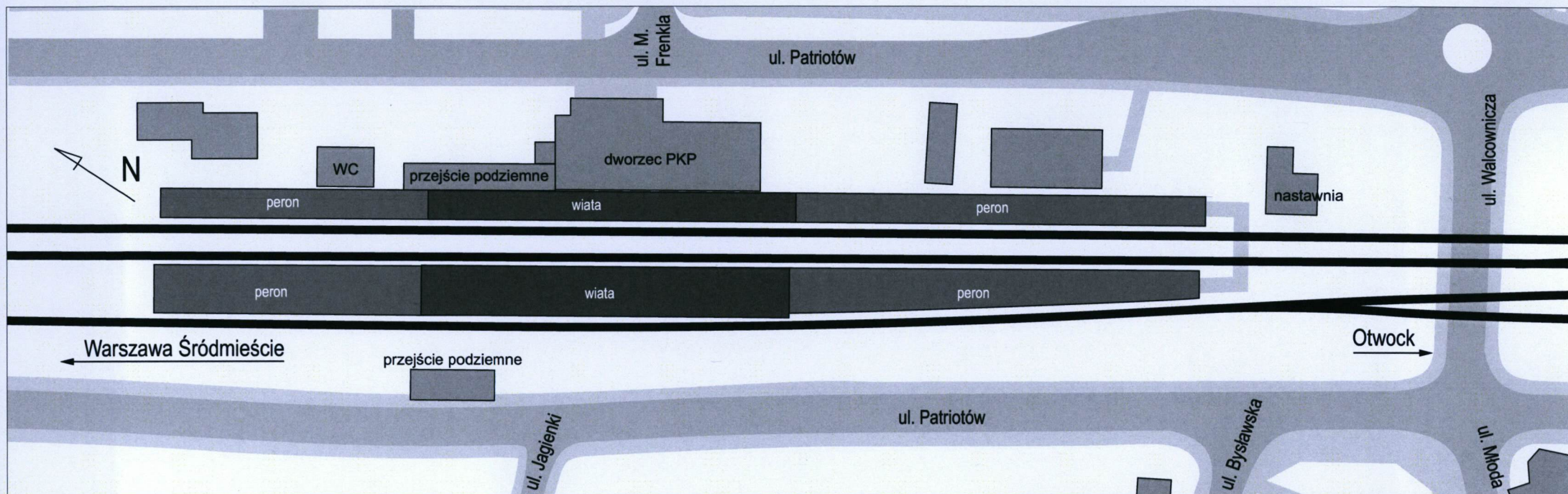
Widok budynku kasy biletowej i poczekalni wraz z tablicą kierunkową.



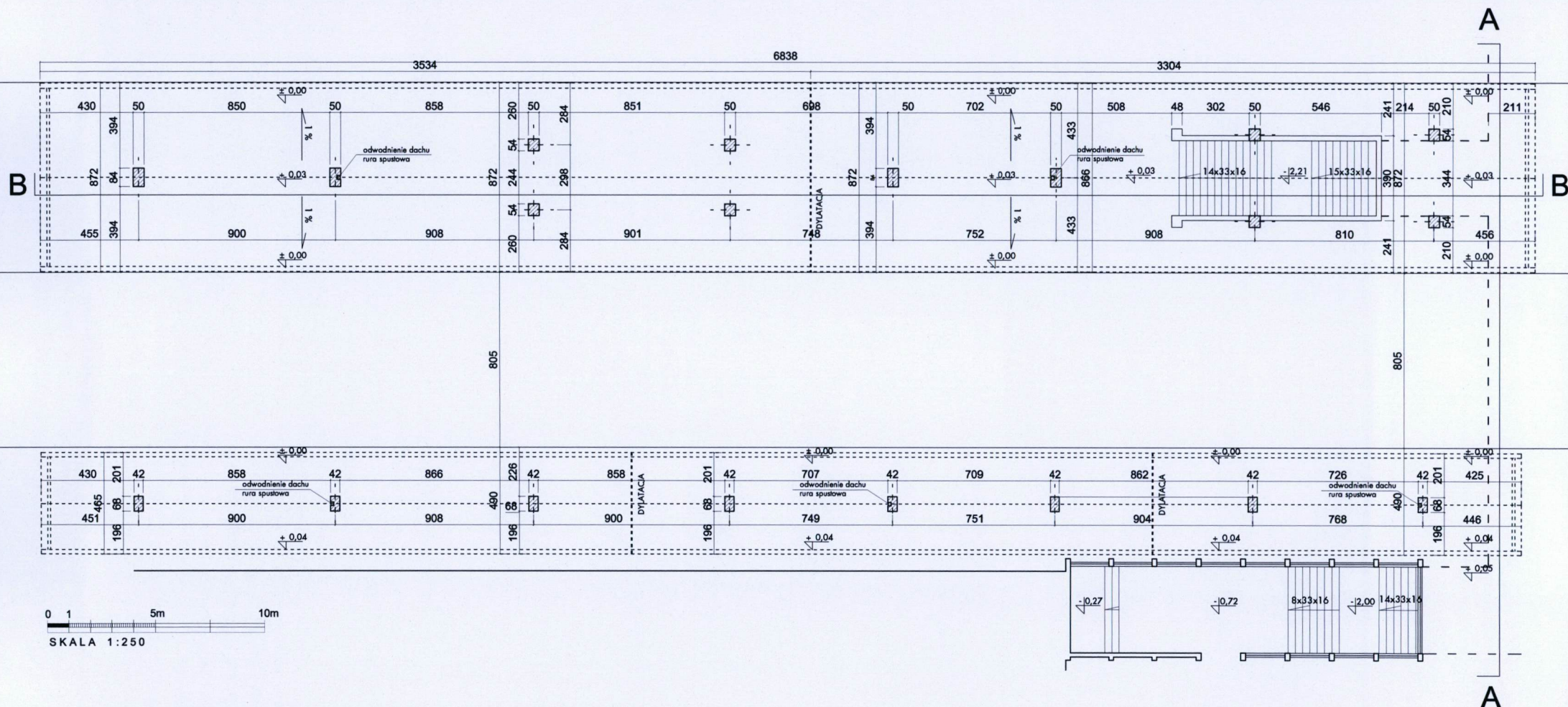
1. Miejscowość  
Warszawa

2. Obiekt  
Stacja Warszawa Falenica

3. Zawartość wkładki (nazwa obiektu lub materiału uzupełniającego)  
11. Sytuacja 1:1000, orientacja 1:10 000, rzuty i przekroje  
kroje, fotografie

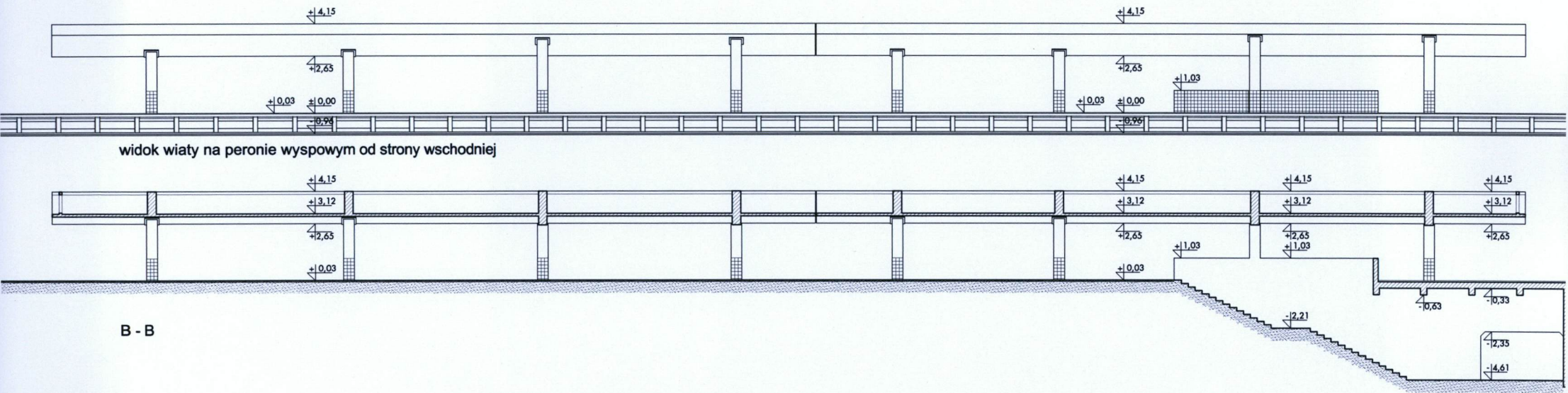




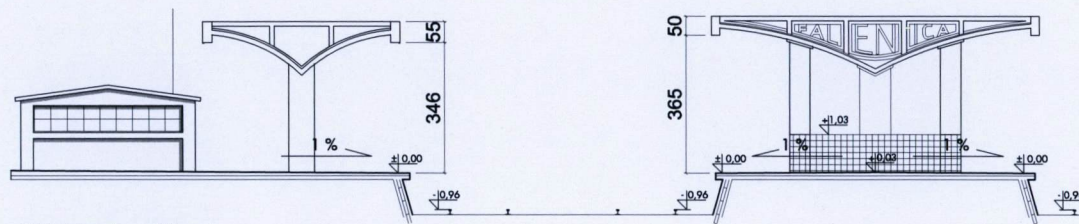




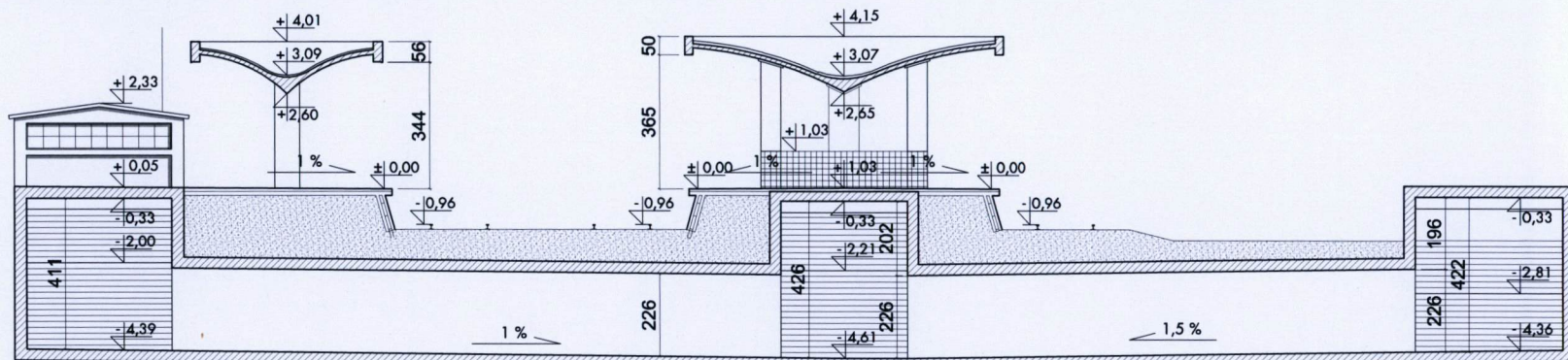
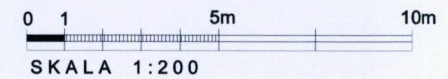
1. Miejscowość Warszawa	2. Obiekt Stacja Warszawa Falenica	3. Zawartość wkładki (nazwa obiektu lub materiału uzupełniającego) Rzuty, przekroje, elewacje, orientacja 1:10 000, rzuty i przekroje, fotografie
----------------------------	---------------------------------------	--







widok wiat od strony północnej



A - A



1. Miejscowość Warszawa	2. Obiekt Stacja Warszawa Falenica	3. Zawartość wkładki (nazwa obiektu lub materiału uzupełniającego) Opis pkt. 11. sytuacja 1:1000, orientacja 1:10 000, rzuty i przekroje, fotografie
----------------------------	---------------------------------------	---

**Czas powstania:** 1936 r.

**Sytuacja:** Zespół stacji Falenica położony jest w dzielnicy Warszawa Wawer, w kilometrze 20,581 linii kolejowej Warszawa Wschodnia – Dorohusk (szlaku Warszawa Wschodnia – Otwock). Po zachodniej i wschodniej stronie stacji przebiega ulica Patriotów. Budynek stacji położony jest po stronie wschodniej.

**Materiał i konstrukcja, rzut, bryła, elewacje, wnętrze, wyposażenie, instalacje:** W skład zespołu stacji Falenica wchodzi budynek stacyjny zbudowany w 1930 r., szalek kolejowy z lat 20. XX wieku, drewniany budynek mieszkalny kolei nadwiślańskiej, nastawnia z lat 60. XX wieku oraz dwa perony konstrukcji żelbetowej (wykonane z elementów prefabrykowanych) wraz z wiatami o konstrukcji żebrowo-łupinowej wspartymi na filarach żelbetowych. Peron 1, jednokrawędziowy przy budynku stacyjnym posiada wiatę żebrowo-łupinową węższą w stosunku do typowych wiat na przystankach, dwukrotnie dylatowaną, wspartą na 8 filarach (kolejne sekcje, patrząc od strony Warszawy, wsparte są na 2, 3, oraz 3 filarach). Filary licowane okładziną z płytek ceramicznych o kolorze brązowym. Na krawędziach łupiny wtórne punkty świetlne – lampy jarzeniowe oraz megafon. Na łupinie zachowane są oryginalne uchwyty zegarów i tablic z nazwami stacji, na filarach oryginalne skrzynki przyłączy instalacji elektrycznej. Skrajne ramy łupiny w formie żeber betonowych bez liter z nazwą stacji. W filarach odprowadzenie wody do kolektorów wewnątrz peronów. Peron 2 w układzie wyspowym (identycznej konstrukcji jak peron 1), na którym znajduje się wiat konstrukcji żebrowo-łupinowej (I sekcja wsparta na 2 pojedynczych oraz na 2 podwójnych filarach, II sekcja – klatka schodowa tunelu – wsparta na 4 filarach z obwiedzinami oraz 2 filarach ustawionych w szeregu). Brak oryginalnych tablic z nazwami stacji oraz zegarów (zachowane oryginalne uchwyty). Odwodnienie wiaty w filarach do 2 kolektorów zabudowanych w peronach. W ramach czołowych wiaty betonowe litery tworzące nazwę stacji „Falenica”. Oba perony od strony Warszawy zakończone ściankami oporowymi bez pochylni lub schodków, oba perony od strony Otwocka zakończone pochylniami wejściowymi (peron pierwszy w pobliżu nastawni posiada jedynie przejście służbowe). Pochylnie peronów wyspowych wyłożone płytami inż. Trylińskiego. W rejonie budynku stacyjnego wejście do tunelu prowadzącego na peron 2 i na drugą stronę do miasta. Wejście do tunelu w rejonie budynku stacyjnego w formie budynku parterowego konstrukcji ramowej – żelbetowej, krytego dachem dwuspadowym żelbetowym wspartym na 9 żebrach, budynek założony na planie prostokąta z wejściem (bez drzwi) w elewacji frontowej oraz 4 stałymi oknami 2-poziomowymi, 6-kwaterowymi w ramach żeliwnych. Budynek połączony jest ze ścianą szczytową budynku stacyjnego (w ścianie tej wtórne drzwi stalowe dwuskrzydłowe). W elewacji bocznej od strony wejścia do tunelu duże dwupoziomowe, 16-kwaterowe okno (rama żeliwna). Podłoga budynku wyłożona terakotą o wymiarach 15×15 cm ułożoną w biało-czarnej szachownicy. Tunel żelbetowy o przekroju prostokątnym (o wymiarach 226×396 cm), podłoga żelbetowa, na ścianach 6 punktów świetlnych. Ściany tunelu i budynku nad wejściem wyłożone wtórną okładziną z płytek ceramicznych o wymiarach 24,3×12 cm. Wyjście z peronu do miasta zadane żelbetową konstrukcją żebrową oraz oryginalną drewnianą budką krytą dachem kopertowym (oryginalnie posiadała 2 okna stałe).

**Powierzchnia użytkowa:** ok. 590 + 315 m<sup>2</sup> pod obrysem wiat.

**Prace budowlane i konserwatorskie:** Wewnątrz tunelu wtórna terakota na ścianach tunelu koloru ciemnobrązowego. Peron pokryty wtórną nawierzchnią z masy bitumicznej (w środkowej części peronu pas wyłożony płytami chodnikowymi). Na krawędzi dachu łupiny obu wiat po obu ich stronach zainstalowano wtórne punkty świetlne – lampy jarzeniowe. Na peronie wtórne latarnie, ławki, napisy z nazwą stacji i z rozkładem jazdy oraz megafony. Drewniane zadanie wyjścia z peronu do miasta, wewnątrz obite okładziną z płyt pilśniowych i dyktą.



**Stan zachowania:** Obie wiaty wraz z peronami zachowane są w stanie średnim. Uszkodzone odwodnienie dachu w filarach powodowało ich zawilgocenie i przyspieszyło korozję żelbetonu. Występują nieliczne uszkodzenia tynku na dolnych częściach łupin oraz na filarach, ubytki licowania na filarach oraz obwiedziny klatki schodowej tunelu, ponadto wiata wejściowa do tunelu od strony dworca nie posiada szyb (zostały wybite).

**Najpilniejsze postulaty konserwatorskie:** Ze względu na znaczną wartość historyczną i architektoniczną, obiekt należy objąć ochroną poprzez wpis do rejestru zabytków. Należy przywrócić oryginalną nawierzchnię peronu – brukowaną kostką bazaltową. Obie wiaty oraz krawędzie peronowe wraz z tunelem należy poddać remontowi; ponadto należy uzupełnić ubytki oryginalnego licowania filarów oraz obwiedziny klatki schodowej tunelu. W przypadku remontu należy odtworzyć wzorowane na oryginalnych tablice z nazwą stacji, zegary elektryczne oraz ławki stacyjne. Remontowi należy również poddać oba zadaszenia wejść do tunelu.



1. Miejscowość  
Warszawa

2. Obiekt  
Stacja Warszawa Falenica

3. Zawartość wkładki (nazwa obiektu lub materiału uzupełniającego)  
Fotografie sytuacja 1:1000, orientacja 1:10 000, rzuty i przekroje, fotografie



Ogólny widok zespołu stacji Falenica.



Stacja Falenica widok na elewację budynku stacyjnego oraz wiatę peronową.



Stacja Falenica widok na czoło wiaty peronowej wraz z klatką schodową



Stacja Falenica widok wiaty oraz peronu.





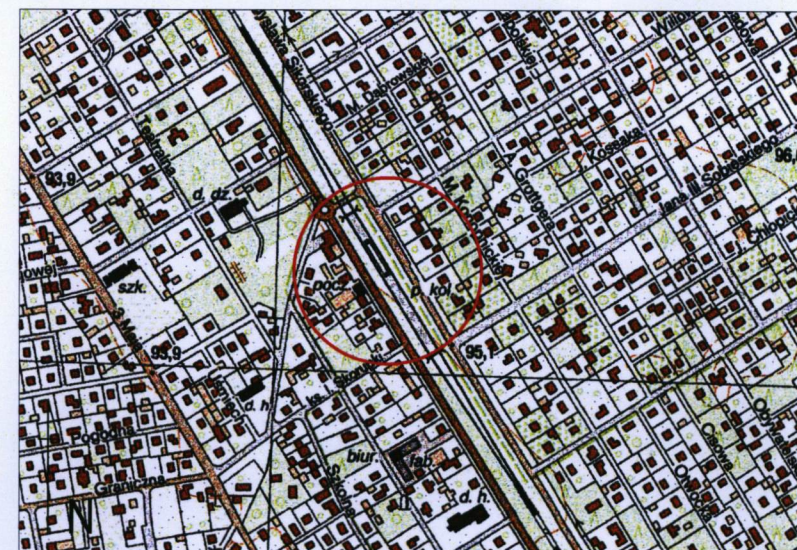
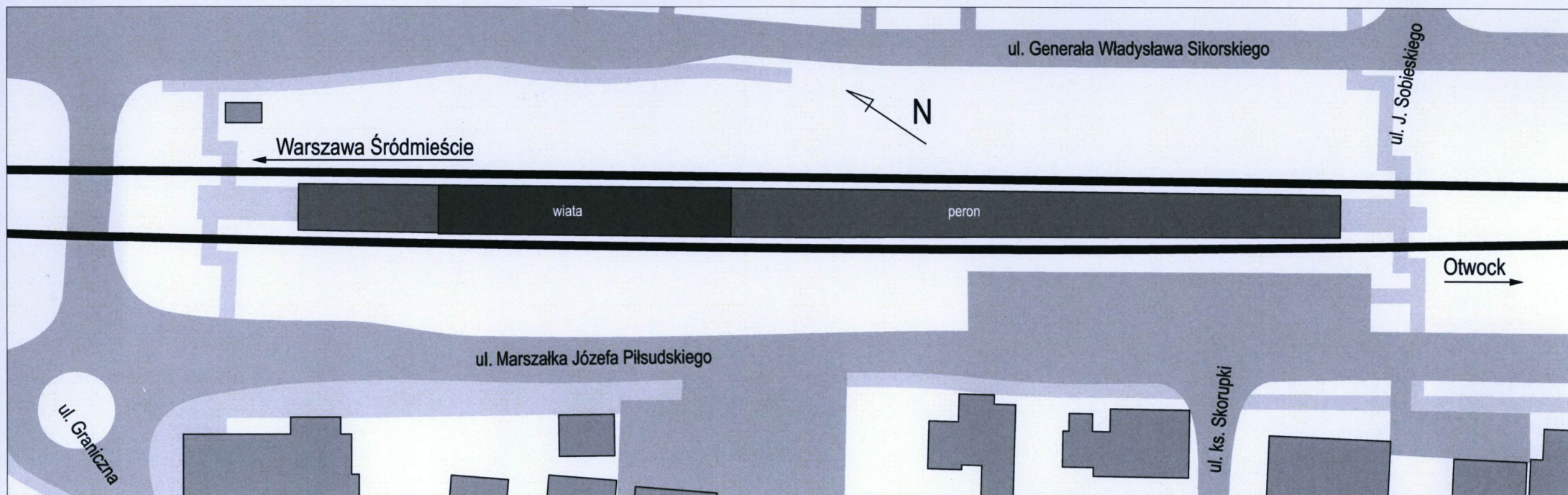
Stacja Falenica widok zadaszenia klatki schodowej wyjścia z tunelu.



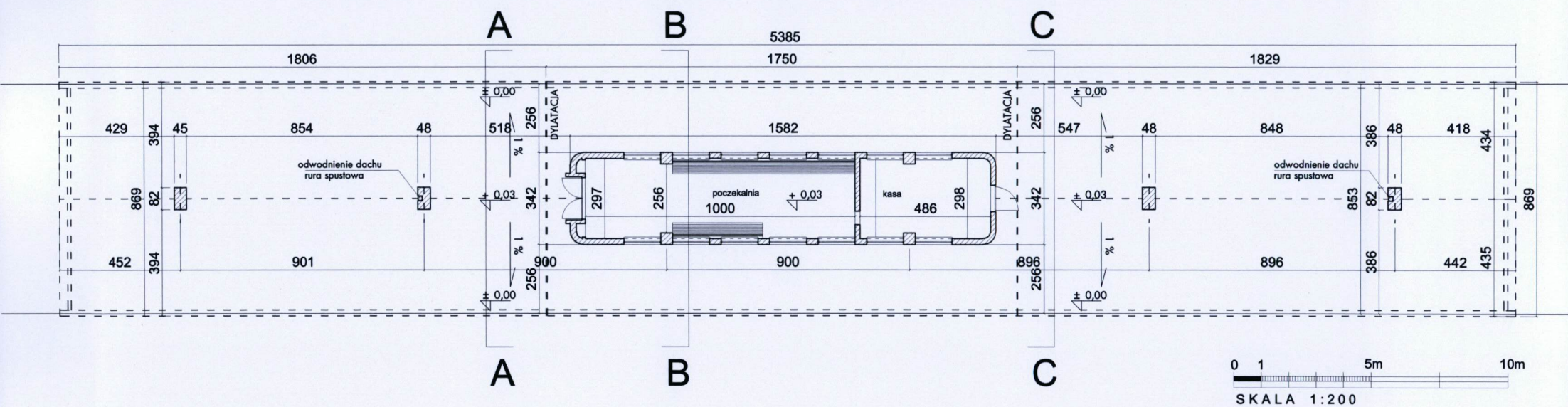
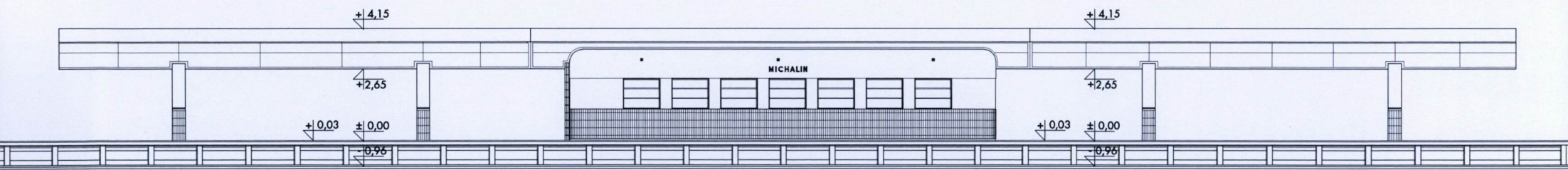
Stacja Falenica widok wnętrza tunelu.



1. Miejscowość Józefów	2. Obiekt Przystanek osobowy Michalin	3. Zawartość wkładki (nazwa obiektu lub materiału uzupełniającego) 11. Sytuacja 1:1000, orientacja 1:10 000, rzuty i przekroje kroje, fotografie
---------------------------	--	--



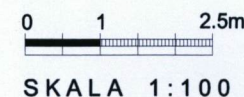




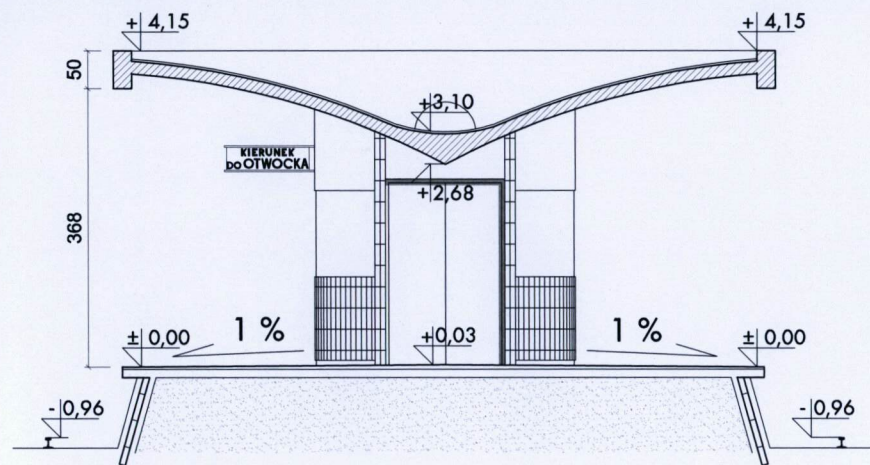


3. Zawartość wkładki (nazwa obiektu lub materiału uzupełniającego)

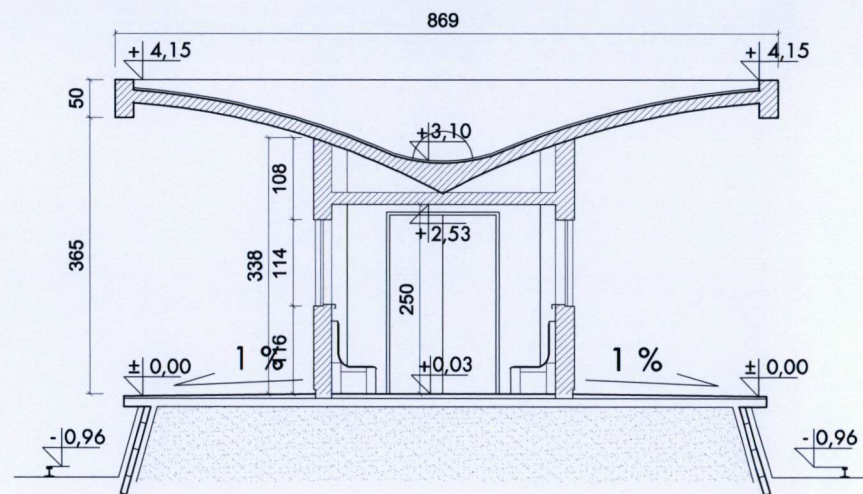
Rzuty, przekroje, elewacje



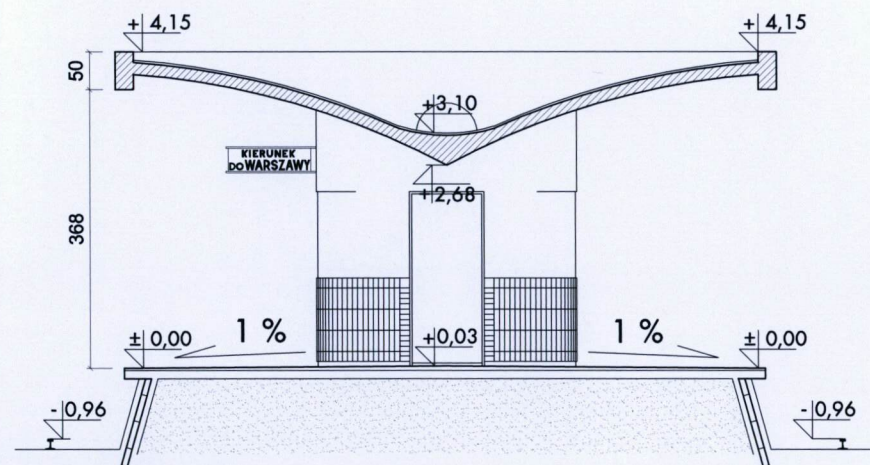




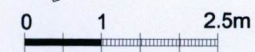
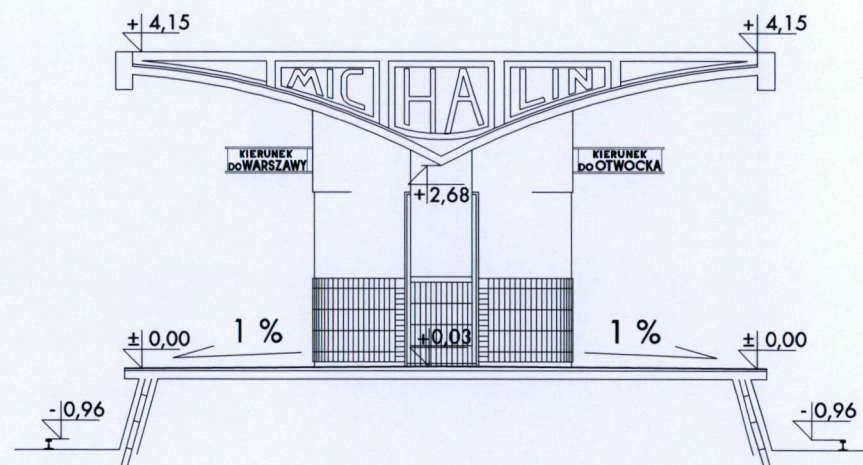
A - A



B - B



C - C



SKALA 1:100



1. Miejscowość Józefów	2. Obiekt Przystanek osobowy Michalin	3. Zawartość wkładki (nazwa obiektu lub materiału uzupełniającego) Opis płt. 11. sytuacja 1:1000, orientacja 1:10 000, rzuty i przekroje, fotografie
---------------------------	--	--

**Czas powstania:** 1936 r.

**Sytuacja:** Przystanek kolejowy Michalin położony jest poza granicami administracyjnymi m. st. Warszawy, w gminie Józefów, w kilometrze 23,991 linii kolejowej Warszawa Wschodnia – Dorohusk. Po zachodniej stronie torów w rejonie przystanku przebiega ul. Piłsudskiego, po wschodniej ul. Sikorskiego. Peron w układzie komunikacyjnym na początku i na końcu posiada przejścia w poziomie szyn połączone z ulicami po obu stronach torów.

**Materiał i konstrukcja, rzut, bryła, elewacje, wnętrze, wyposażenie, instalacje:** W skład zespołu przystanku kolejowego Michalin wchodzi wiata konstrukcji żebrowo-łupinowej, wsparta na filarach, budynek poczekalni i kasy biletowej oraz peron o długości 191 m konstrukcji żelbetowej (wykonany z elementów prefabrykowanych). Od strony Warszawy przejście w poziomie szyn obu torów wraz z labiryntowymi barierkami spawanymi z rur wodociągowych, wejście na peron oryginalną pochylnią konstrukcji żelbetowej (wykonana z elementów prefabrykowanych, nawierzchnia wtórna z kostki Bauma). Od strony Otwocka przejście w poziomie szyn obu torów wraz z labiryntowymi barierkami spawanymi z rur wodociągowych, wejście na peron pochylnią konstrukcji żelbetowej przez 3-stopniowe schodki. Skrajne ażurowe ramy żelbetowe dachu łupiny posiadają napisy złożone z liter betonowych „Michalin”. Od strony Otwocka brak pałaka do wieszania flag. Budynek poczekalni wraz z kasą założony na planie prostokąta z zaokrąglonymi ścianami szczytowymi. W ścianie szczytowej od strony Warszawy 1-skrzydłowe wtórne drzwi aluminiowe oraz barierka skręcana z rur wodociągowych. Od strony Otwocka wejście do poczekalni posiada wtórne stalowe drzwi dwuskrzydłowe. W elewacjach bocznych 7 okien wtórnych 1-poziomowych, 2-kwaterowych w ramach drewnianych krosnowych z ruchomymi oberluftami w górnych kwaterach. Odprowadzenie wody z dachu łupiny wiaty rurami kanalizacyjnymi umieszczonymi w kanałach filarów, do dwóch kolektorów zlokalizowanych w peronie. Na peronie 8 oryginalnych latarni wibrobetowych o przekroju 8-kątnym, podstawy latarni z przyłączami elektrycznymi żeliwne – na pokrywach dwóch zachowanych skrzynek elektrycznych napisy „Wibrobeton Dąbrowa Górnicza, Piłsudskiego 17 Warszawa Korsaka 3/5”.

**Kubatura:** Kubatura poczekalni i kas 111,5 m<sup>3</sup>.

**Powierzchnia użytkowa:** 44,6 m<sup>2</sup> pow. użytkowa poczekalni i kas, około 412 m<sup>2</sup> peronu pod wiatą.

**Prace budowlane i konserwatorskie:** Peron pokryto wtórną nawierzchnią z masy bitumicznej (pierwotnie kostka granitowa o wymiarach 10×10 układana w pawie oko). Na krawędzi dachu łupiny po obu jej stronach zamontowano punkty świetlne – lampy jarzeniowe wraz z instalacją natynkową. Kanały w filarach rur odprowadzających wodę przykryto wtórnymi klapami wykonanymi z blachy trapezowej. Zapewne w latach 60. XX wieku latarnie otrzymały nowe głowice stalowe. Na prawej ścianie bocznej namalowano na tablicy napis „Michalin”. Wtórne ławki, tablice z nazwą stacji i z rozkładem jazdy oraz płyty krawędzi peronów. Wewnątrz poczekalni zamontowano: 2 współczesne lampy jarzeniowe oraz szafkę na gaśnicę.

**Stan zachowania:** Kasa biletowa i poczekalnia nieczynna. Stan budynku – średni. Konstrukcja peronu – stan średni. Zachowane oryginalne tablice kierunkowe „Kierunek Otwock” oraz „Kierunek Warszawa”, napis „Poczekalnia” nad wejściem do niej prowadzącym. W znacznym stopniu uszkodzone krawędzie peronowe, li-cowanie okładziną ceramiczną filarów i budynków kas i poczekalni zamalowane olejną farbą koloru brązowego. Korozja fragmentów betonu łupiny na skutek braku odwodnienia. Wewnątrz poczekalni oryginalne parapety okien wykonane z blachy stalowej.

**Najpilniejsze postulaty konserwatorskie:** Obiekt reprezentuje istotne wartości historyczno-techniczne, architektoniczne i krajobrazowe. Objąć ochroną prawną.

Wkładkę założył: dr Zbigniew Tucholski, mgr Andrzej Skalimowski



1. Miejscowość Józefów	2. Obiekt Przystanek osobowy Michalin	3. Zawartość wkładki (nazwa obiektu lub materiału uzupełniającego) Fotografie sytuacja 1:1000, orientacja 1:10 000, rzuty i przekroje, fotografie
---------------------------	--	--



Przystanek osobowy Michalin.



Przystanek osobowy Michalin – widok od strony czoła wiaty.



Przystanek osobowy Michalin – widok wejścia do poczekalni.



Przystanek osobowy Michalin – widok wejścia do kasy biletowej.





Przystanek osobowy Michalin – widok bocznej elewacji.



Przystanek osobowy Michalin – podstawa latarni wibrobetonowej.



Przystanek osobowy Michalin – pokrywa podstawy latarni.



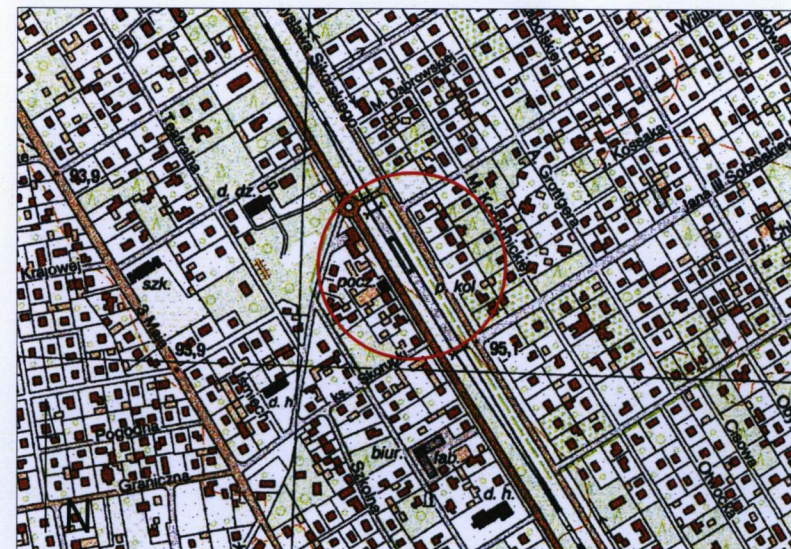
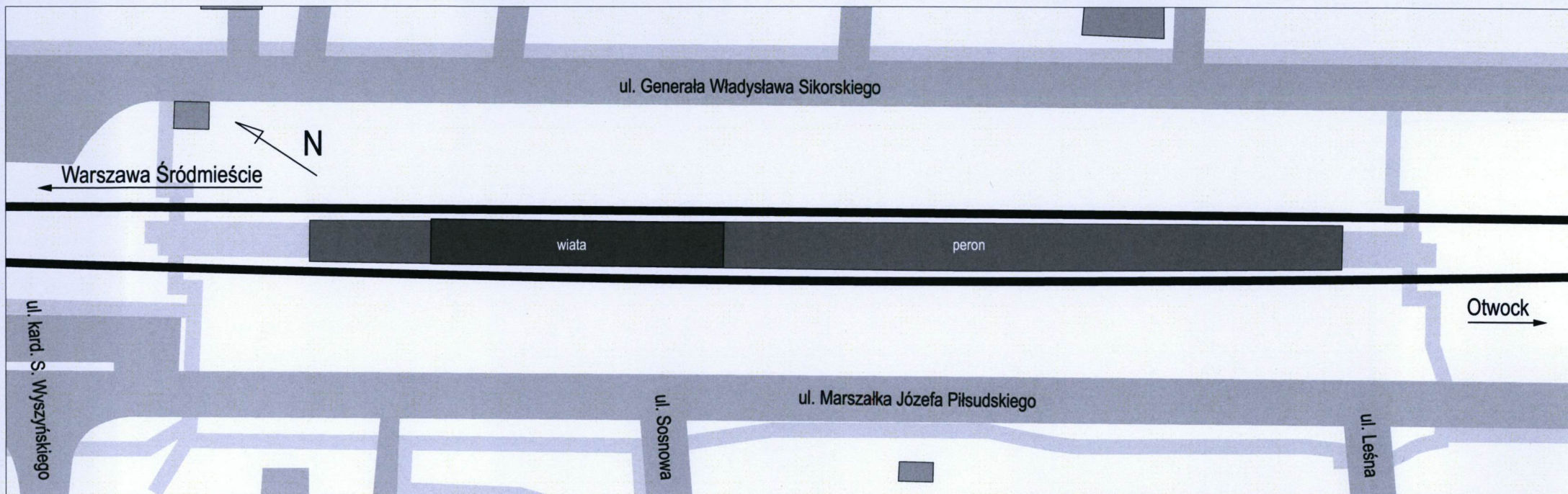
1. Miejscowość

Józefów

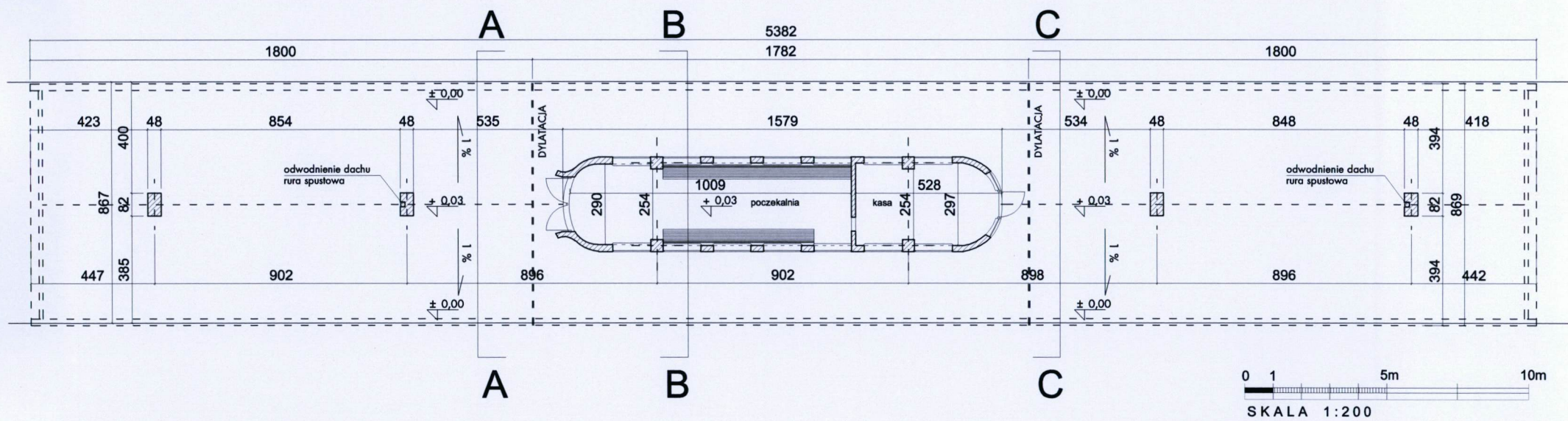
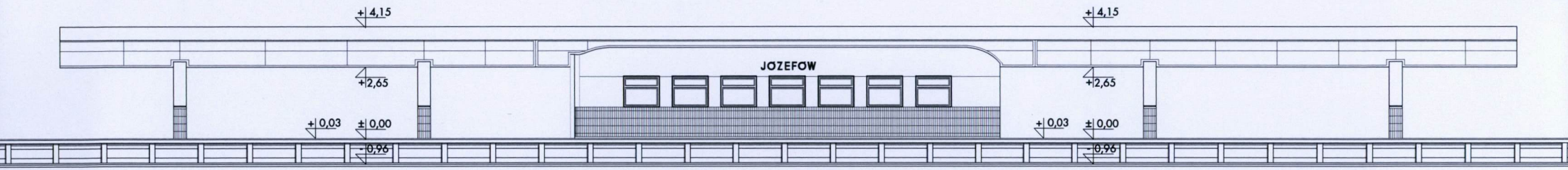
2. Obiekt

Przystanek osobowy Józefów

3. Zawartość wkładki (nazwa obiektu lub materiału uzupełniającego)

1:1. Sytuacja 1:1000, orientacja 1:10 000, rzuty i przekroje  
kroje, fotografie



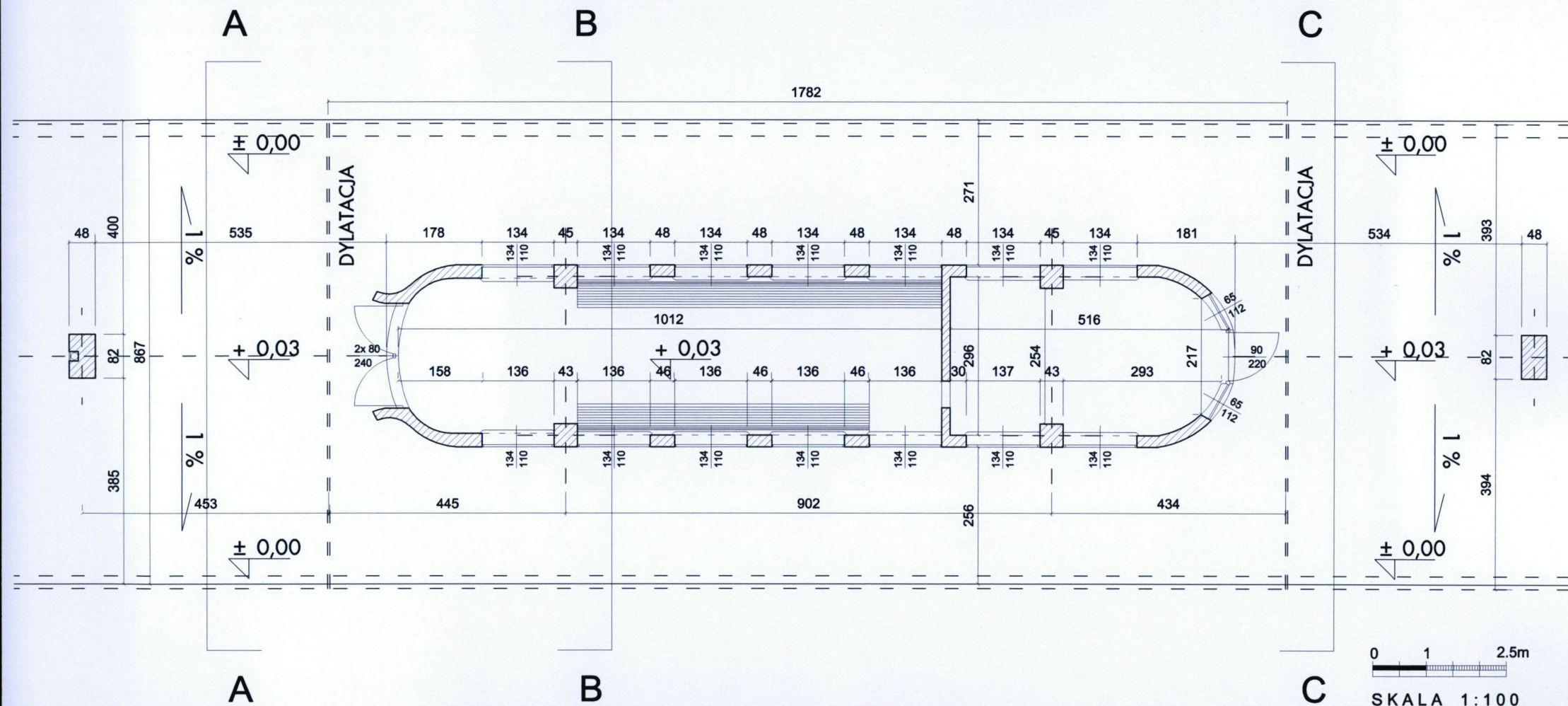




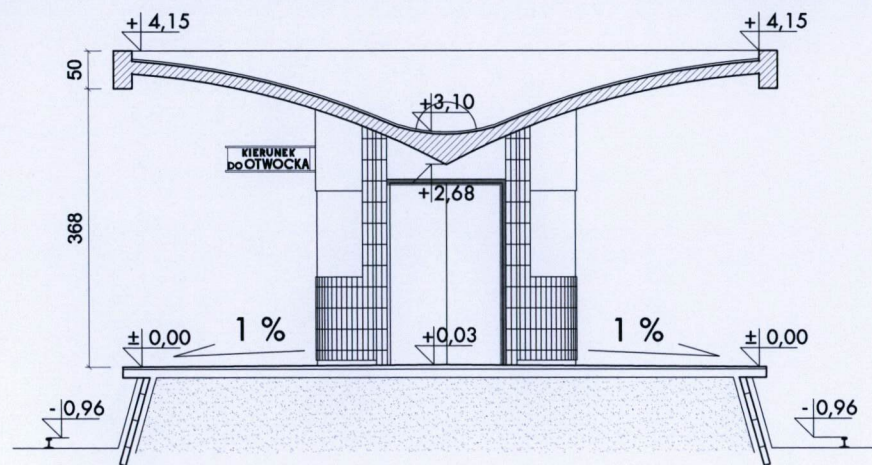
3. Zawartość wkładki (nazwa obiektu lub materiału uzupełniającego)

## Przystanek osobowy Józefów

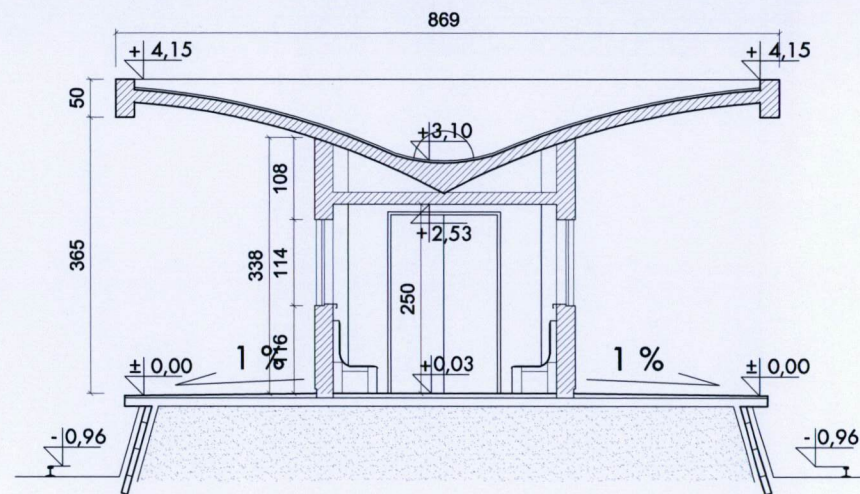
Rzuty, przekroje, elewacje, orientacja 1:10 000, rzuty i przekroje, fotografie



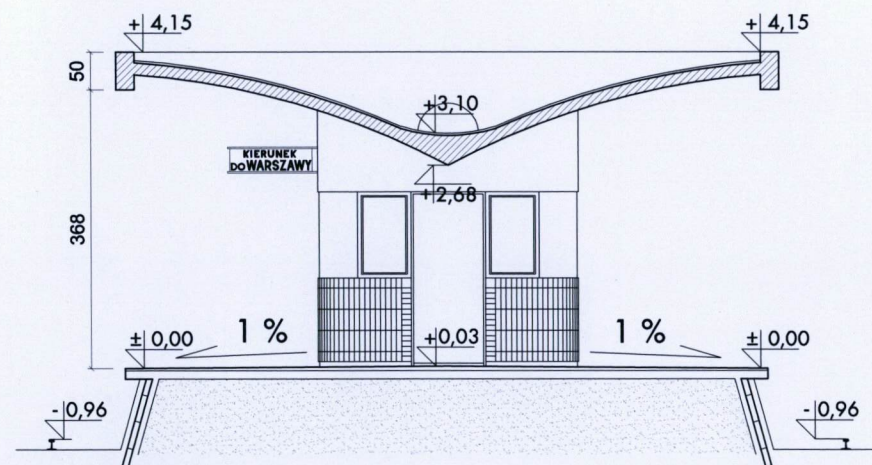




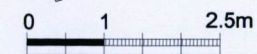
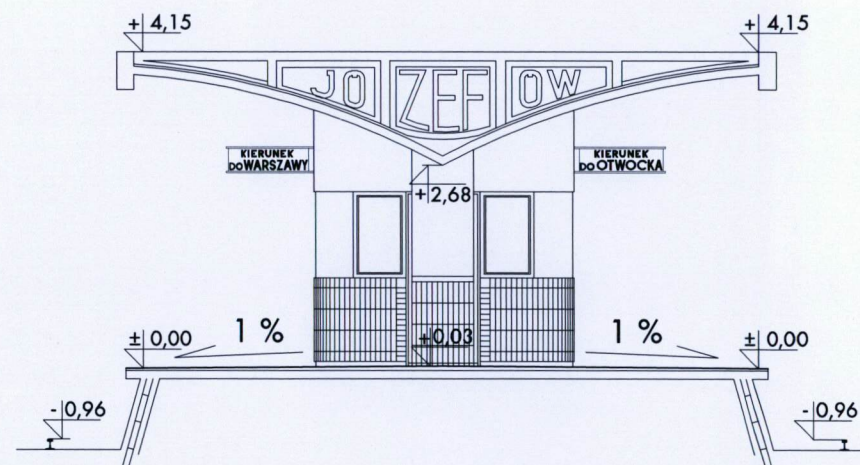
**A - A**



**B - B**



C - C



SKALA 1:100



1. Miejscowość Józefów	2. Obiekt Przystanek osobowy Józefów	3. Zawartość wkładki (nazwa obiektu lub materiału uzupełniającego) Opis skł. 11. sytuacja 1:1000, orientacja 1:10 000, rzuty i przekroje, fotografie
---------------------------	---	---

**Czas powstania:** 1936 r.

**Sytuacja:** Przystanek kolejowy Józefów położony jest poza granicami administracyjnymi m.st. Warszawy, w gminie Józefów, w kilometrze 23,991 linii kolejowej Warszawa Wschodnia – Dorohusk. Po zachodniej stronie torów w rejonie przystanku przebiega ul. Piłsudskiego, po wschodniej – ul. Sikorskiego. Od strony Warszawy przejście w poziomie szyn obu torów prowadzące na dwa parkingi samochodowe – od strony zachodniej i wschodniej. Od strony Otwocka przejście w poziomie szyn wyprowadzone na ulice biegnące wzdłuż linii kolejowej po obydwu stronach.

**Materiał i konstrukcja, rzut, bryła, elewacje, wnętrze, wyposażenie, instalacje:** W skład zespołu przystanku kolejowego Józefów wchodzi wiata konstrukcji żelobrowo-łupinowej, wsparta na filarach, budynek poczekalni i kasy biletowej oraz peron konstrukcji żelbetowej (wykonany z elementów prefabrykowanych), długości 189 m. Od strony Warszawy przejście w poziomie szyn obu torów wraz z labiryntowymi barierkami spawanymi z rur wodociągowych, wejście na peron oryginalną pochylnią konstrukcji żelbetowej (wykonana z elementów prefabrykowanych, nawierzchnia wtórna z kostki Bauma). Od strony Otwocka przejście w poziomie szyn obu torów wraz z labiryntowymi barierkami spawanymi z rur wodociągowych, wejście na peron oryginalną pochylnią konstrukcji żelbetowej. Skrajne ażurowe ramy żelbetowe dachu łupiny wypełnione kratą żelbetową, od strony Otwocka brak pałąka do wieszania flag. Budynek poczekalni wraz z kasą założony na planie prostokąta z zaokrąglonymi ścianami szczytowymi. W ścianie szczytowej od strony Warszawy 1-skrzydłowe wtórne drzwi drewniane, od strony Otwocka wejście do poczekalni – wtórne stalowe drzwi dwuskrzydłowe. W elewacjach bocznych 7 okien krosnowych 1-poziomowych, 2-kwaterowych w ramach drewnianych z ruchomymi oberluftami w górnych kwaterach. Kasa i poczekalnia na stacji Józefów nieczynna – brak do niej dostępu. Odprowadzenie wody z dachu wiaty rurami kanalizacyjnymi umieszczonymi w kanałach filarów, do dwóch kolektorów umieszczonych w peronie.

**Kubatura:** Kubatura poczekalni i kas 107 m<sup>3</sup>.

**Powierzchnia użytkowa:** 42,8 m<sup>2</sup> pow. użytkowa poczekalni i kas, około 412 m<sup>2</sup> peronu pod wiatą.

**Stan zachowania:** Konstrukcja peronu, wiay, budynku kasy i poczekalni – stan średni. Zachowane oryginalne tablice kierunkowe „Kierunek Otwock” oraz „Kierunek Warszawa”, napis „Poczekalnia” nad wejściem do niej prowadzącym, na prawej ścianie bocznej poczekalni brak oryginalnego napisu „Józefów” z drewnianych liter. W znacznym stopniu uszkodzone krawędzie peronowe. Licowanie okładziną ceramiczną filarów i ścian budynku kasy i poczekalni zamalowane olejną farbą koloru brązowego. Korozja fragmentów betonu łupiny w wyniku braku odwodnienia. We wnętrzu poczekalni okładzina ścian z terakoty o kolorze granatowym o wymiarach 15×7,5 cm. Wtórne okienko kasowe z kratą i okiennicą. Na peronie zachowane 2 oryginalne latarnie wibrobetonowe oraz 6 wtórnych latarni stalowych.

**Prace budowlane i konserwatorskie:** Peron pokryto wtórną nawierzchnią z masy bitumicznej (pierwotnie kostka granitowa o wymiarach 10×10 układana w pawie oko). Na krawędzi dachu łupiny po obu jej stronach zamontowano punkty świetlne – lampy jarzeniowe wraz z wtórną instalacją natynkową. Na peronie wtórne: latarnie żelbetowe od strony Warszawy oraz stalowe od strony Otwocka, ławki, napisy z nazwą stacji i z rozkładem jazdy. Zamontowano wtórną drewnianą stolarkę okienną i drzwiową, parapety okien drewniane oraz współczesną szafkę na gaśnicę. Zainstalowano oświetlenie poczekalni – w formie 2 lamp jarzeniowych. W latach 90. XX wieku podłogę poczekalni wyłożono płytkami gresowymi o wymiarach 30×30 cm.

**Najpilniejsze postulaty konserwatorskie:** Ze względu na znaczną wartość historyczną i architektoniczną, obiekt należy objąć ochroną poprzez wpis do rejestru



zabytków. Należy przywrócić oryginalną nawierzchnię peronu – brukowaną kostką bazaltową. Wiatę oraz krawędzie peronowe należy poddać remontowi; celowe jest oczyszczenie licowania filarów i budynku kasy i poczekalni z licznych warstw farby. W przypadku remontu należy odtworzyć wzorowane na oryginalnych tablicach z nazwą stacji i rozkładem jazdy, zegary elektryczne oraz ławki stacyjne. Budynek poczekalni i kasy biletowej po remoncie można zaadaptować do celów usługowych lub handlowych.



1. Miejscowość

Józefów

2. Obiekt

Przystanek osobowy Józefów

3. Zawartość wkładki (nazwa obiektu lub materiału uzupełniającego)

Fotografie: sytuacja 1:1000, orientacja 1:10 000, rzuty i przekroje, fotografie



Przystanek osobowy Józefów.



Przystanek osobowy Józefów – widok budynku kasy i poczekalni.



Przystanek osobowy Józefów – widok czoła dachu wiaty



Przystanek osobowy Józefów – widok wejścia do poczekalni.





Przystanek osobowy Józefów – widok wejścia do kasy biletowej.



Przystanek osobowy Józefów – widok budynku kasy biletowej i poczekalni od strony wejścia do kasy biletowej.



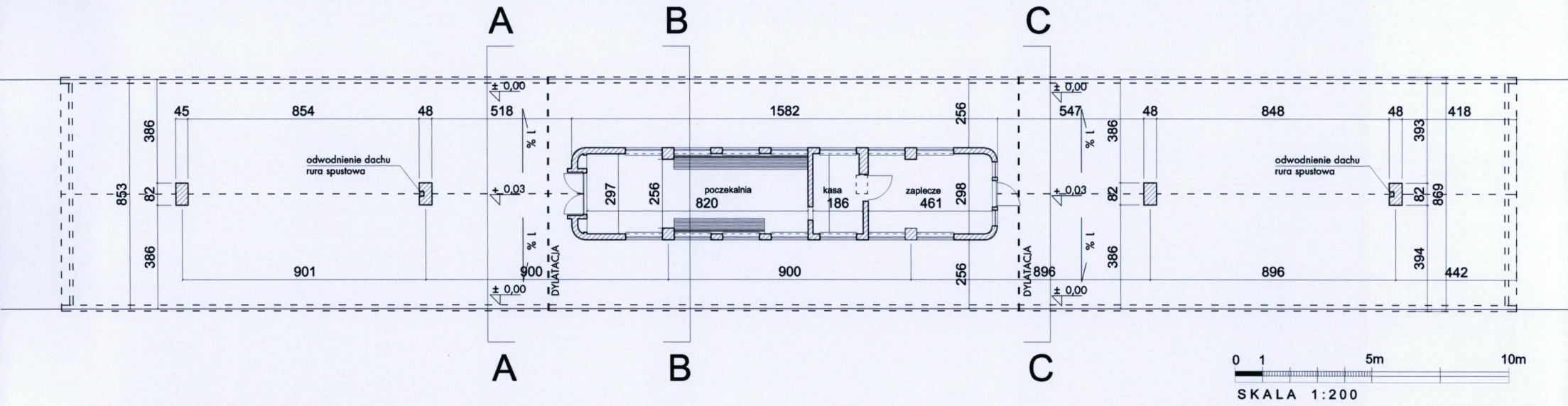
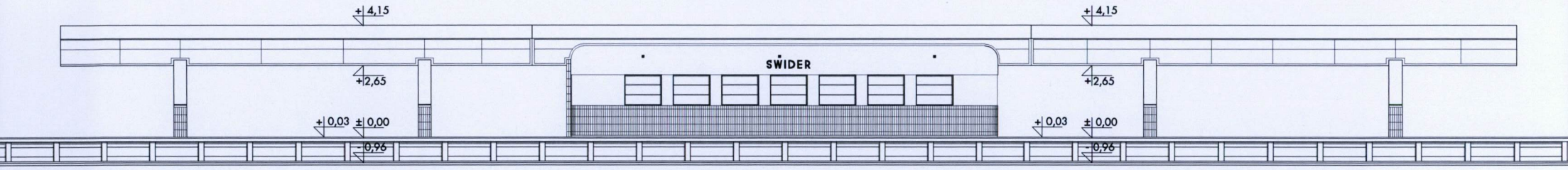
3. Zawartość wkładki (nazwa obiektu lub materiału uzupełniającego)

## Przystanek Świder

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





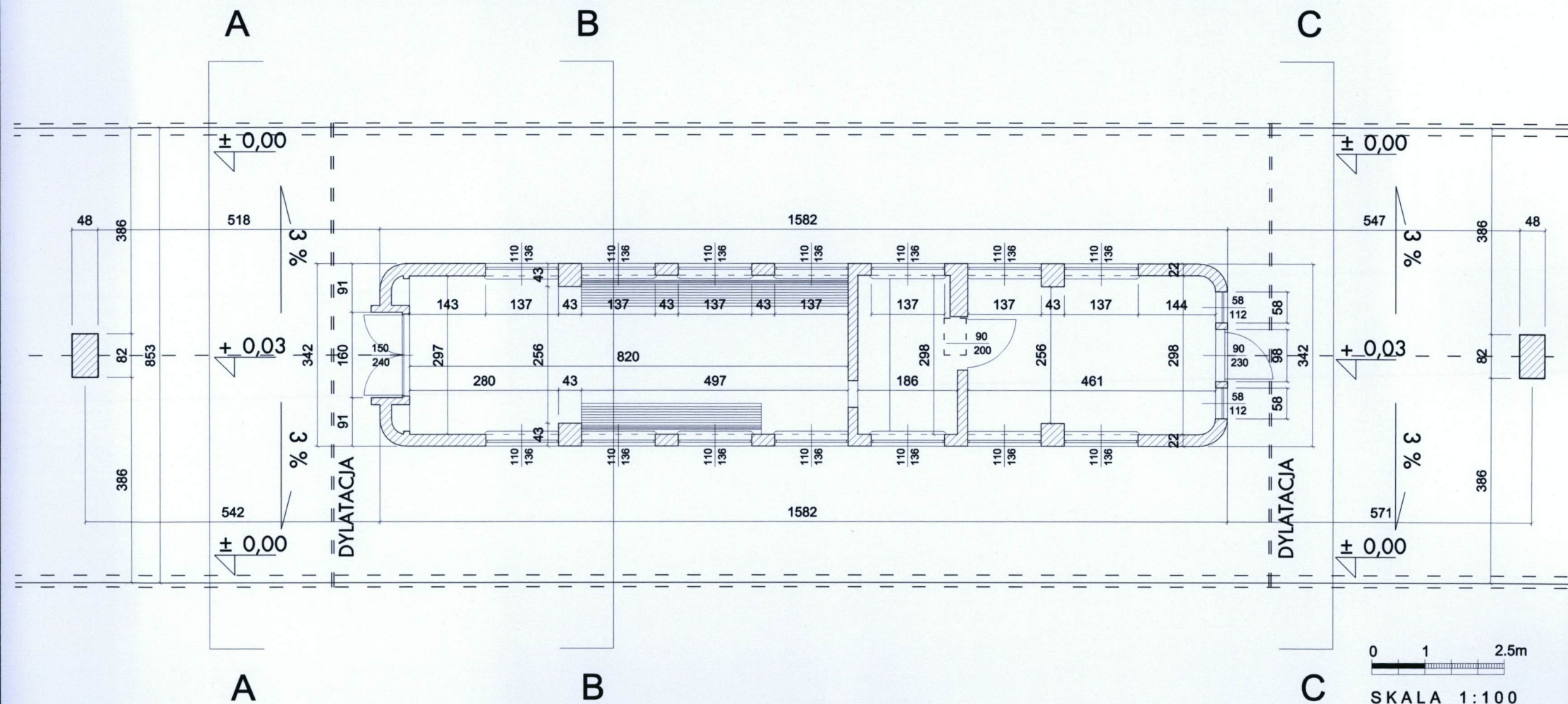




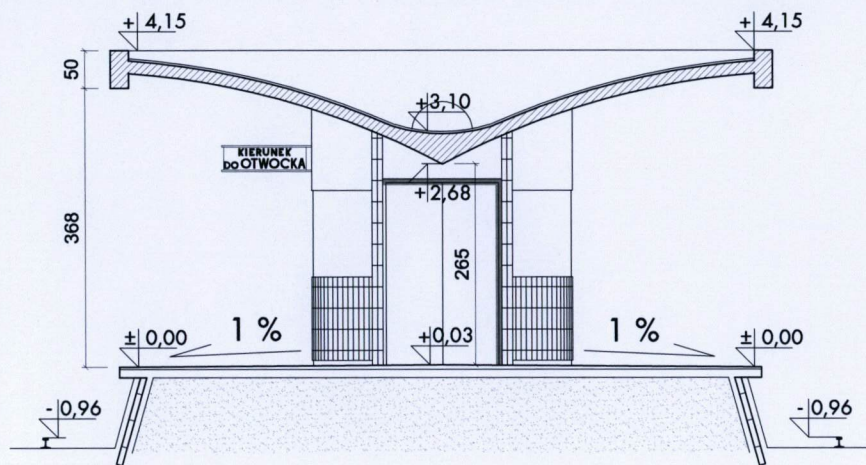
3. Zawartość wkładki (nazwa obiektu lub materiału uzupełniającego)

## Przystanek Świder

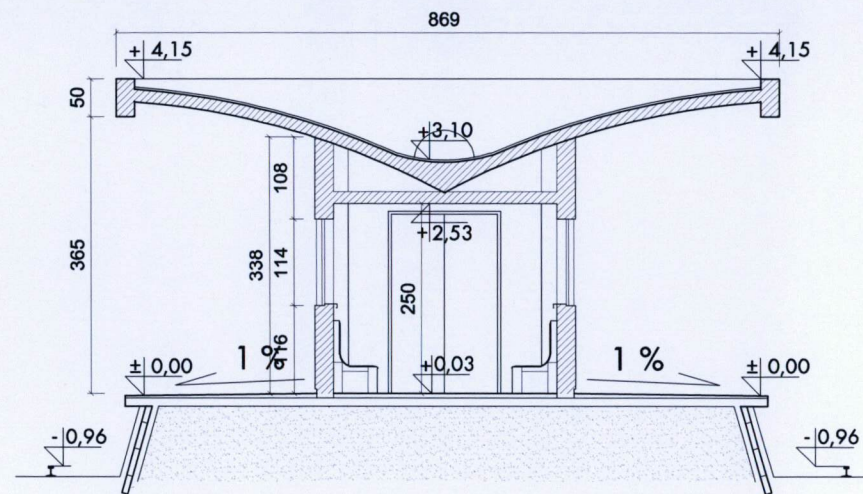
Rzuty, przekroje, elewacje



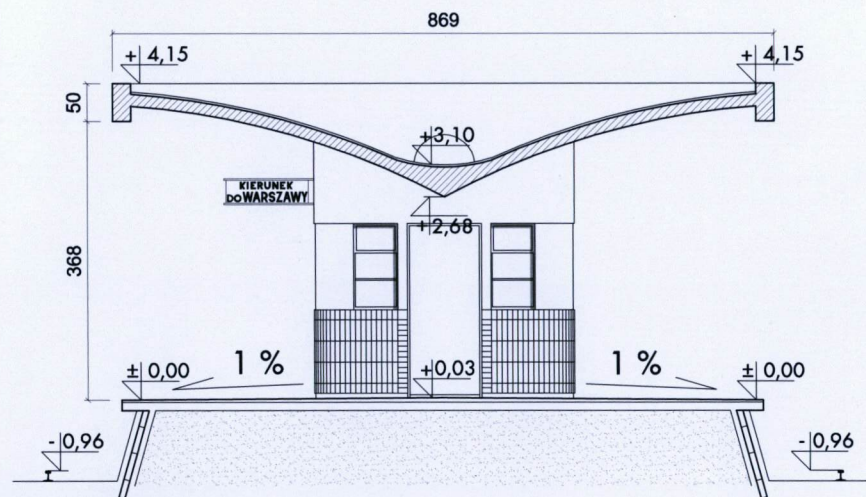




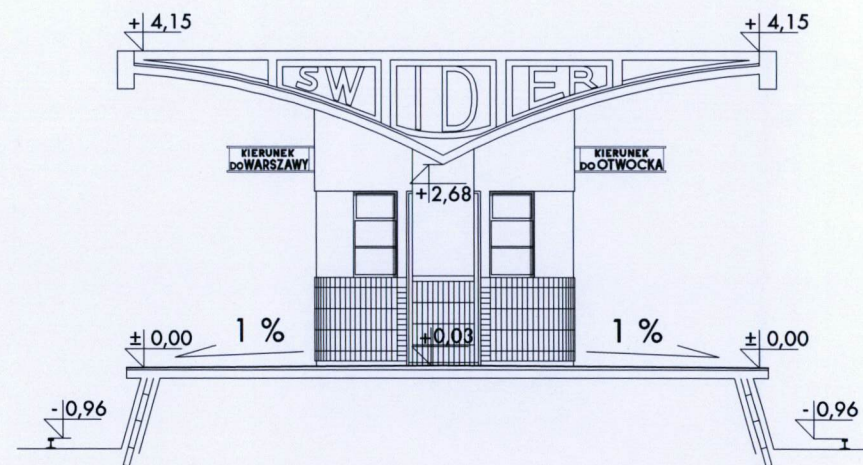
A - A



B - B



C - C



SKALA 1:100



1. Miejscowość Otwock	2. Obiekt Przystanek osobowy Świder	3. Zawartość wkładki (nazwa obiektu lub materiału uzupełniającego) Opis: 11. syluacja 1:1000, orientacja 1:10 000, rzuty i przekroje, fotografie
--------------------------	--	---

**Czas powstania:** 1936 r

**Sytuacja:** Przystanek kolejowy Świder położony jest poza granicami administracyjnymi m.st. Warszawy, w mieście Otwock, w powiecie otwockim, w kilometrze 25,980 linii kolejowej Warszawa Wschodnia – Dorohusk. Po zachodniej stronie torów pas zieleni oddzielający teren zabudowany od toru kolejowego, po wschodniej stronie biegnie ul. Świerczewskiego. Od strony zachodniej przejście w poziomie szyn obu torów prowadzące na ulicę Jasną, od wschodniej na ul. Świerczewskiego. Od strony Otwocka przejście w poziomie szyn wychodzące na teren zabudowany.

**Materiał i konstrukcja, rzut, bryła, elewacje, wnętrze, wyposażenie, instalacje:** W skład zespołu przystanku kolejowego Świder wchodzi wsparta na filarach wiata konstrukcji łupinowej, budynek poczekalni i kasy biletowej oraz peron konstrukcji żelbetowej o przekroju trapezowym (wykonany z elementów prefabrykowanych) długości 200 m. Od strony Warszawy przejście w poziomie szyn obu torów wraz z labiryntowymi barierkami spawanymi z rur wodociągowych, wejście na peron oryginalną pochylnią konstrukcji żelbetowej (wykonana z elementów prefabrykowanych). Od strony Otwocka przejście w poziomie szyn obu torów wraz z labiryntowymi barierkami spawanymi z rur wodociągowych, wejście na peron 4-stopniowymi schodkami betonowymi. Oryginalne napisy „Świder” z liter betonowych na skrajnych ażurowych ramach żelbetowych dachu łupiny. Budynek poczekalni wraz z kasą założony na planie prostokąta z zaokrąglonymi ścianami szczytowymi. W ścianie szczytowej od strony Warszawy wtórne 1-skrzydłowe drzwi drewniane do kasy biletowej, w elewacji od strony Otwocka wejście do poczekalni – blaszane drzwi dwuskrzydłowe. W elewacjach bocznych 7 oryginalnych 1-poziomowych, 1-kwaterowych okien stalowych z ruchomymi oberluftami.

**Kubatura:** Kubatura poczekalni i kas 111,5 m<sup>3</sup>.

**Powierzchnia użytkowa:** 44,6 m<sup>2</sup> pow. użytkowa poczekalni i kas, około 412 m<sup>2</sup> peronu pod wiatą.

**Prace budowlane i konserwatorskie:** Peron pokryto wtórną nawierzchnią z masy bitumicznej (pierwotnie kostka granitowa o wymiarach 10×10 układana w pawie oko). Na krawędzi dachu łupiny po obu jej stronach zamontowano punkty świetlne – lampy jarzeniowe wraz z instalacją natynkową. Kanały w filarach rur odprowadzających wodę przykryto wtórnymi kłapami wykonanymi z blachy trapezowej. Na peronie 6 oryginalnych latarni. Wtórne: ławki, napisy z nazwą stacji i z rozkładem jazdy oraz okienko kasowe.

**Stan zachowania:** Stan budynku kasy biletowej i poczekalni dobry. Konstrukcja peronu – stan średni. Stolarka drzwiowa wtórna: od strony Otwocka wejście do poczekalni – blaszane drzwi 2-skrzydłowe, od strony Warszawy wtórne 1-skrzydłowe drzwi drewniane, w elewacjach bocznych 7 oryginalnych 1-poziomowych, 1-kwaterowych okien stalowych z ruchomymi oberluftami wraz z oryginalnymi parapetami blaszanymi. Zachowane oryginalne tablice kierunkowe „Kierunek Otwock” oraz „Kierunek Warszawa” oraz napis „Poczekalnia” nad wejściem do niej prowadzącym. Wewnątrz poczekalni oryginalna okładzina ścian oraz wtórna okładzina podłogi z płytek ceramicznych o wymiarach 20×20 cm. Kanały rur w filarach kryte wtórnymi pokrywami z blachy trapezowej. Brak oryginalnych zegarów i tablic z nazwą stacji podwieszanych do dachu łupiny (zachowane uchwyty).

**Najpilniejsze postulaty konserwatorskie:** Ze względu na znaczną wartość historyczną i architektoniczną, obiekt należy objąć ochroną poprzez wpis do rejestru zabytków. Należy przywrócić oryginalną nawierzchnię peronu – brukowaną kostką bazaltową oraz wzorowaną na oryginalnej stolarkę drzwiową. Wiatę oraz budy-



nek poczekalni należy poddać remontowi; należy oczyścić oryginalne licowanie filarów oraz okładziny budynku kasy biletowej i poczekalni z licznych warstw farby. W przypadku remontu należy odtworzyć wzorowane na oryginalnych tablice z nazwą stacji i rozkładem jazdy, zegary elektryczne oraz ławki stacyjne.



1. Miejscowość

Otwock

2. Obiekt

Przystanek osobowy Świder

3. Zawartość wkładki (nazwa obiektu lub materiału uzupełniającego)

Fotografie: sytuacja 1:1000, orientacja 1:10 000, rzuty i przekroje, fotografie



Widok ogólny peronu i wiaty od strony Warszawy.



Widok wiaty z wejściem do poczekalni od strony Otwocka.



Wejście do pomieszczenia kasjera od strony Warszawy.



Wnętrze poczekalni.





Ściana poczekalni od strony toru do Otwocka.



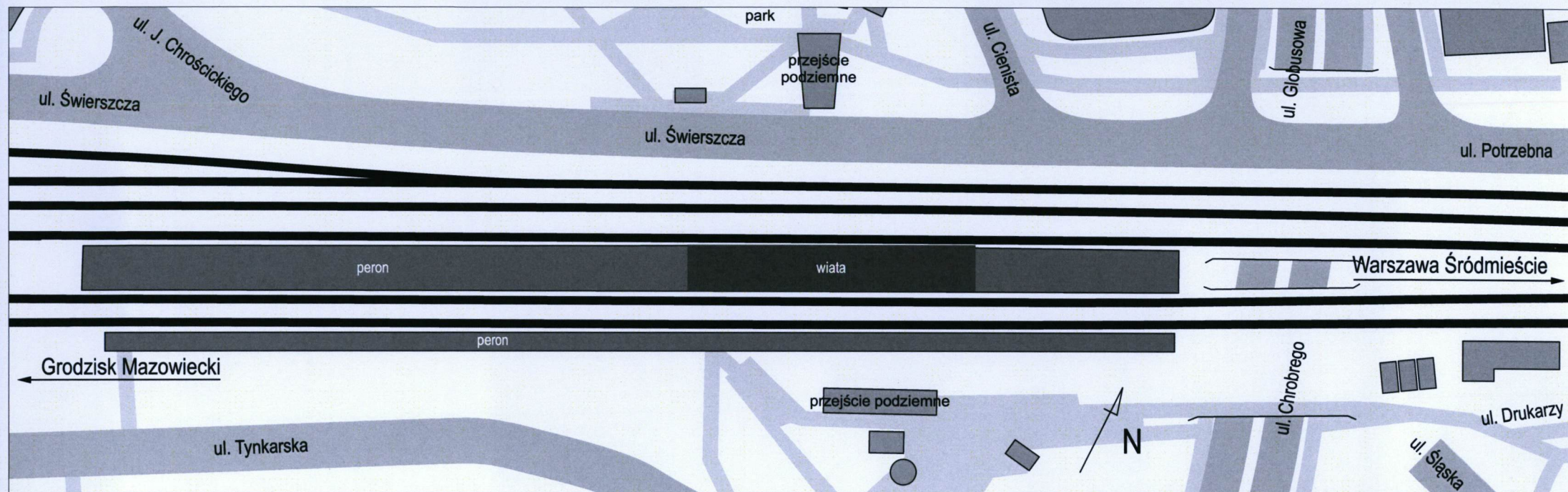
Wejście do pomieszczenia kasjera wyłożone ceglami klinkierowymi.



1. Miejscowość  
Warszawa

2. Obiekt  
Przystanek osobowy Warszawa Włochy

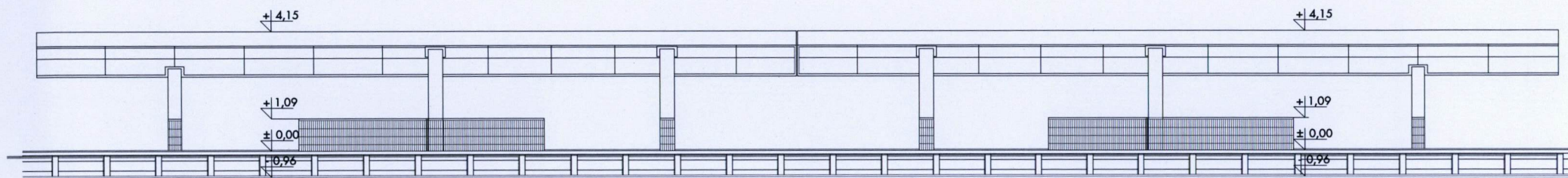
3. Zawartość wkładki (nazwa obiektu lub materiału uzupełniającego)  
11. Sytuacja 1:1000, orientacja 1:10 000, rzuty i przekroje  
kroje, fotografie



Wkładkę założył: mgr Jacek Wardęcki, inż. Jakub Andrzejewski

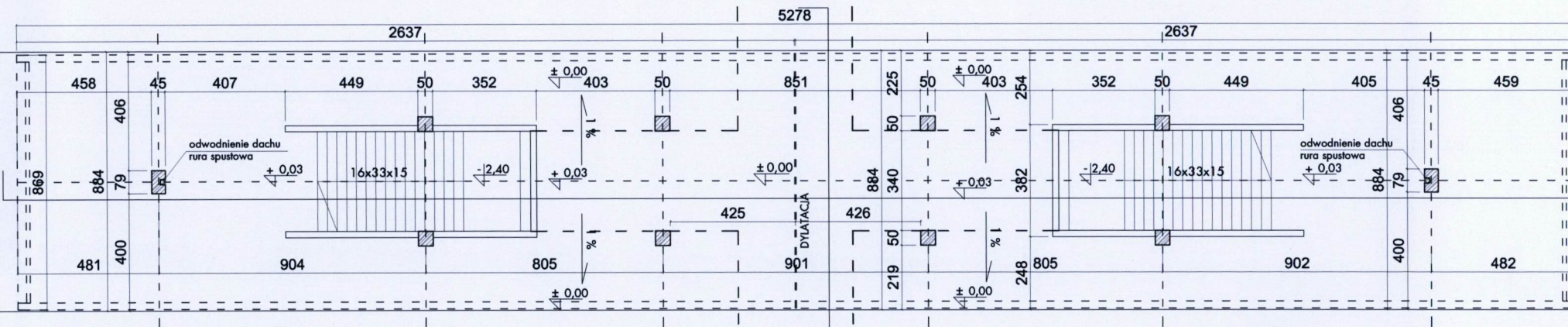
verte



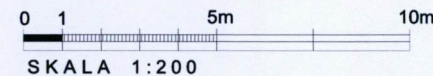


B

A

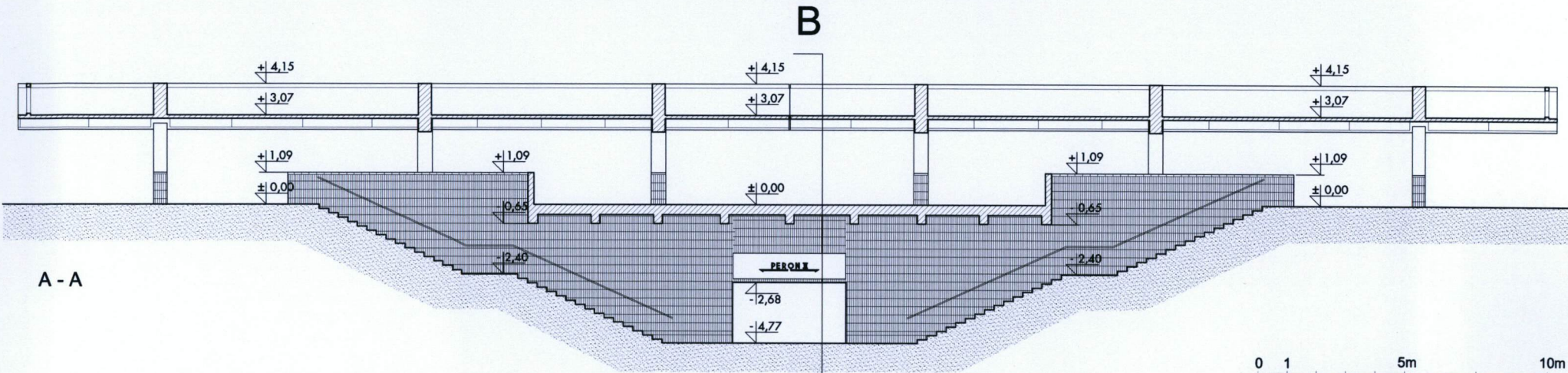


B

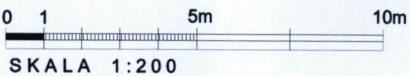




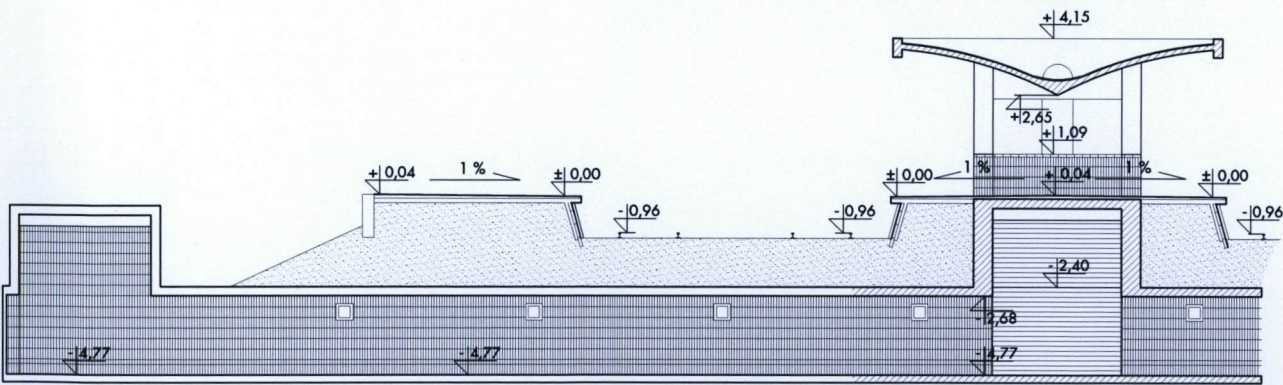
1. Miejscowość Warszawa	2. Obiekt Przystanek osobowy Warszawa Włochy	3. Zawartość wkładki (nazwa obiektu lub materiału uzupełniającego) Rzuty, przekroje, elewacje orientacja 1:10 000, rzuty i przekroje, fotografie
----------------------------	---	--



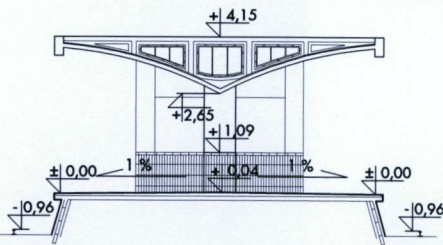
A - A



B



B - B



B - B



1. Miejscowość Warszawa	2. Obiekt Przystanek osobowy Warszawa Włochy	3. Zawartość wkładki (nazwa obiektu lub materiału uzupełniającego) Opis Opis: 11. sytuacja 1:1000, orientacja 1:10 000, rzuty i przekroje, fotografie
----------------------------	---	---

**Czas powstania:** 1936 r.

**Sytuacja:** Zespół przystanku Warszawa Włochy położony jest w dzielnicy Warszawa Włochy, w kilometrze 6,804 linii Warszawa Zachodnia – Grodzisk Mazowiecki. Po północnej stronie przystanku przebiega ul. Świerszcza, zaś po stronie południowej znajduje się plac po dawnej stacji stycznej z koleją EKD/WKD, sąsiadujący z ul. Bolesława Chrobrego przebiegającą po torami tunelem pod wschodniej stronie przystanku.

**Materiał i konstrukcja, rzut, bryła, elewacje, wnętrze, wyposażenie, instalacje:** W skład zespołu przystanku kolejowego Warszawa Włochy wchodzi wiatą żelbetonowej konstrukcji żebrowo-łupinowej, wsparta na dwóch rzędach skrajnych filarów stanowiących elementy konstrukcyjne dwóch klatek schodowych tunelu oraz dwóch skrajnych filarów pojedynczych, dwukrawędziowy peron 2 w układzie wyspowym konstrukcji żelbetonowej (wykonany z elementów prefabrykowanych), długości 201 m (przedłużony wtórnie od strony Grodziska Maz.), jednokrawędziowy peron 1 od strony budynku kasy biletowej i poczekalni oraz tunel. Łupina konstrukcji ciągłej pozbawiona dylatacji. Dwie klatki schodowe – wejściowa i wyjściowa – tunelu rozdzielające potoki pasażerów. Tunel jednocześnie łączy obie części Włoch (Nowe Włochy, Stare Włochy). Wewnątrz klatek schodowych tunelu zamocowane oryginalne drewniane tablice dwustronne z piktogramami strzał, napisami („Do Starych Włoch”, „Do Nowych Włoch”) oraz z numerami peronów. **Na przystanku zastosowano jedynie wiatę ze względu na fakt, iż kasa biletowa oraz poczekalnia zlokalizowana była w parterowym budynku konstrukcji żelbetonowej z dachem kopertowym w pobliżu przystanku linii EKD/WKD. Budynek ten pełnił również funkcję końcowej stacji linii EKD/WKD.**

**Powierzchnia użytkowa:** ok. 450 m<sup>2</sup> pod powierzchnią wiaty.

**Prace budowlane i konserwatorskie:** Zapewne w latach 70. XX wieku oryginalny peron wyspowy o długości 201 m wydłużono od strony Grodziska. Nawierzchnia peronu pokryto masą bitumiczną. Na dobudowanej części peronu posadowiono słup trakcyjny półbramki zawieszenia sieci trakcyjnej oraz wtórną latarnię metalowa.

**Stan zachowania:** Na skrajnych ramach łupiny wiaty brak oryginalnych liter tworzących napisy nazwy przystanku, pomiędzy żebrowymi żelbetonowymi wtórna rama spawana z kątowników i szklona szkłem zbrojonym. Wtórne tablice z nazwami stacji, rozkładem jazdy pociągów oraz informacjami. Oświetlenie łupiny wiaty w formie wtórnych lamp jarzeniowych z lat 70. XX wieku. Nieoryginalne schody i poręcze (zachowane są uchwyty oryginalnych poręczy) obu klatek schodowych tunelu. Licowanie filarów i obwiedzin klatek schodowych częściowo uszkodzone (braki oryginalnych płytek, częściowo zatynkowane). Do oryginalnych uchwytów zamocowany elektryczny zegar z lat 60. XX wieku. Licowanie płytkami ceramicznymi zamalowane farbą olejną koloru brązowego. Jeden filar pojedynczy od strony Warszawy, wzmocniony kątownikami i ściągami stalowymi. Natynkowa instalacja elektryczna z lat 60. XX wieku. Od strony Nowych Włoch (Zakładów Mechanicznych Ursus) fragment tunelu pod układem dalekobieżnym torów na szlaku Warszawa Zachodnia – Grodzisk Mazowiecki oraz żelbetonowa klatka schodowa wejścia do tunelu prawdopodobnie z lat 60. XX wieku. Podłoga tunelu oraz schody wtórne. Oświetlenie tunelu (plafonierzy naścienne) nieoryginalne. Licowanie ścian tunelu w części pierwotnej oryginalne – płytkami ceramicznymi koloru kremowego (28×6,5 cm – malowanymi farbą olejną). Zadaszenie wejścia do tunelu od strony Starych Włoch oryginalne w formie drewnianej wiaty (projektu typowego – identyczna zachowana na stacji Falenica), pokrytej deskami łączonymi listewkami w układzie podłużnym, wspartej na żelbetonowej, żebrowej konstrukcji nośnej. Dach wiaty drewnianej kopertowy kryty papą.

**Najpilniejsze postulaty konserwatorskie:** Ze względu na znaczną wartość historyczną i architektoniczną, obiekt należy objąć ochroną poprzez wpis do rejestru



zabytków. Należy przywrócić oryginalną nawierzchnię peronu – brukowaną kostką bazaltową. Wiatę oraz krawędzie peronowe należy poddać remontowi. W przypadku remontu należy odtworzyć wzorowane na oryginalnych tablice z nazwą stacji, zegary elektryczne oraz ławki stacyjne. W trakcie remontu należy uzupełnić ubytki licowania, oraz oczyścić okładzinę z warstw farby olejnej.



1. Miejscowość  
Warszawa

2. Obiekt  
Przystanek osobowy Warszawa Włochy

3. Zawartość wkładki (nazwa obiektu lub materiału uzupełniającego)  
Fotografie sytuacja 1:1000, orientacja 1:10 000, rzuty i przekroje, fotografie



Przystanek osobowy Warszawa Włochy – widok ogólny.



Przystanek osobowy Warszawa Włochy – widok od strony czoła wiaty.



Przystanek osobowy Warszawa Włochy – detale ramy wiaty.



Przystanek osobowy Warszawa Włochy – widok klatki schodowej tunelu.





Przystanek osobowy Warszawa Włochy – widok klatki schodowej tunelu.



Przystanek osobowy Warszawa Włochy – widok oryginalnych tablic w tunelu.



Przystanek osobowy Warszawa Włochy – widok tunelu.



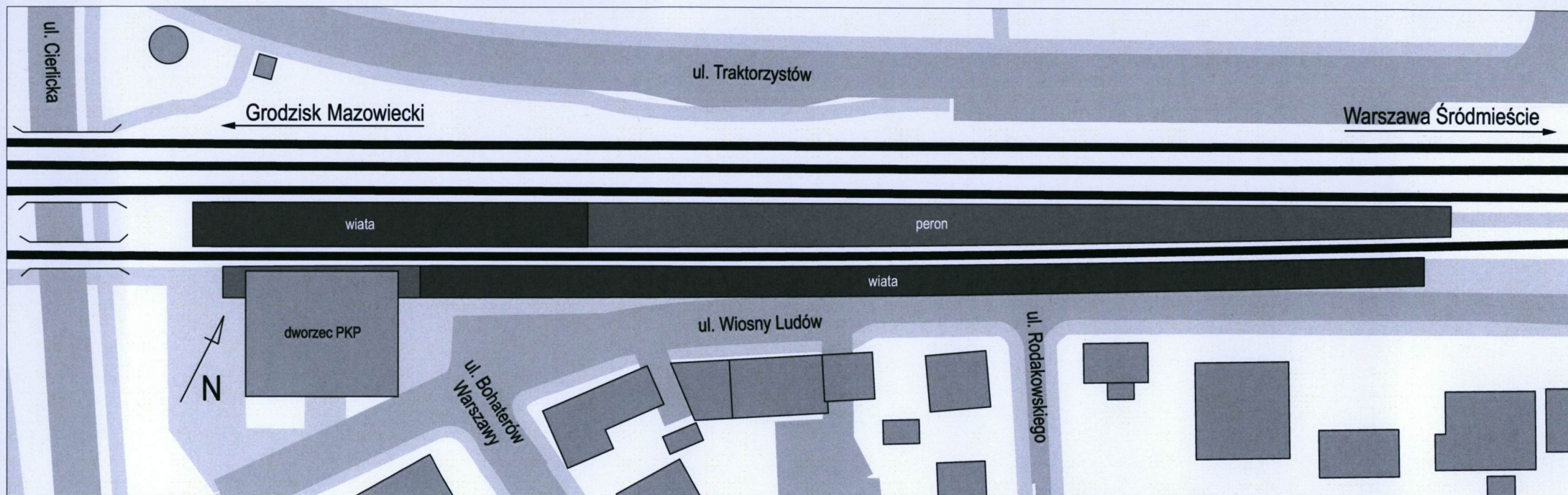
Przystanek osobowy Warszawa Włochy – widok połączenia filara z łupiną wiaty.



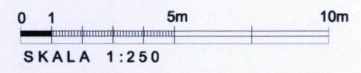
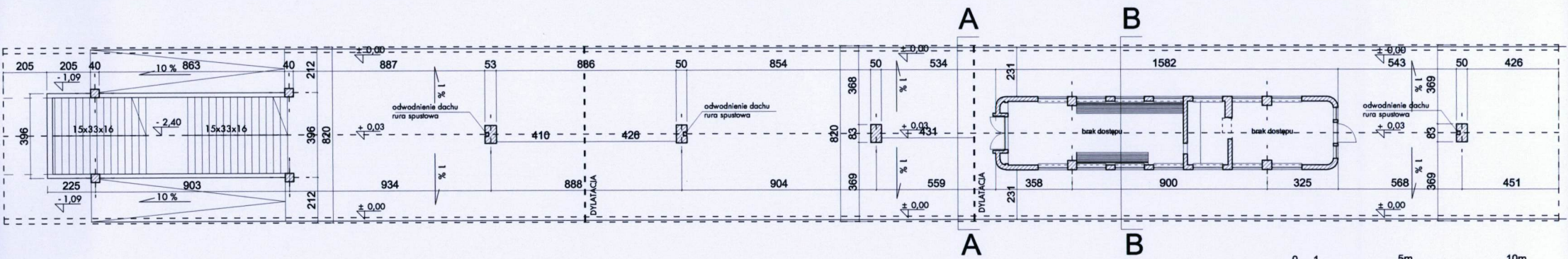
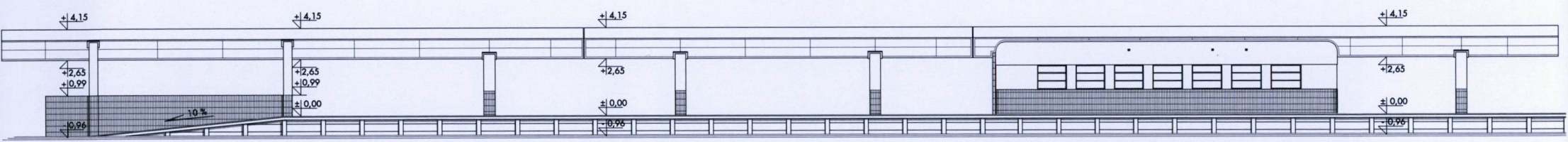
1. Miejscowość  
Warszawa

2. Obiekt  
Przystanek Warszawa Ursus

3. Zawartość wkładki (nazwa obiektu lub materiału uzupełniającego)  
11. Sytuacja 1:1000, orientacja 1:10 000, rzuty i przekroje  
kroje, fotografie

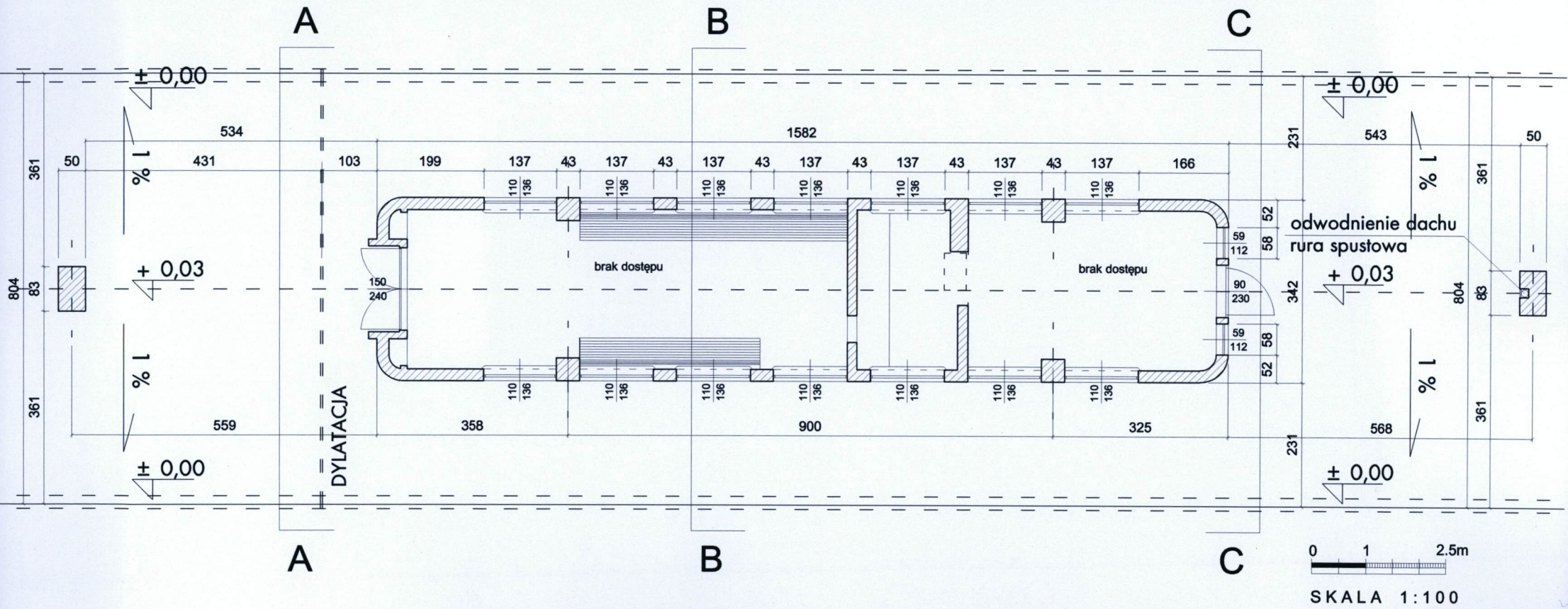




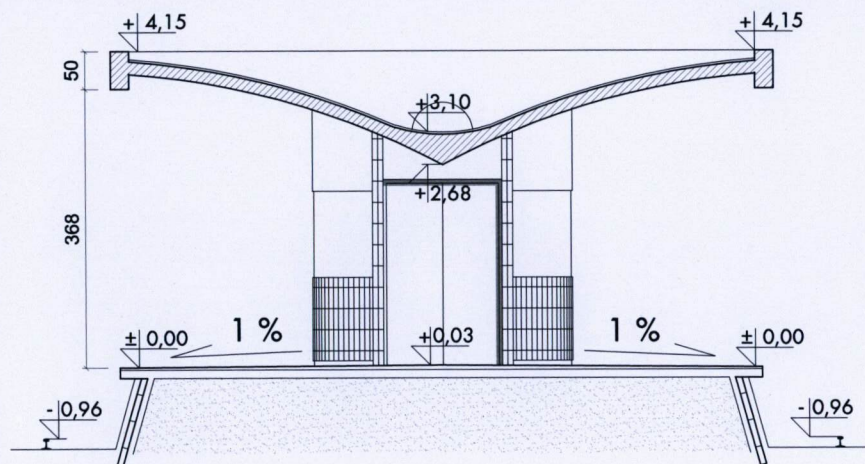




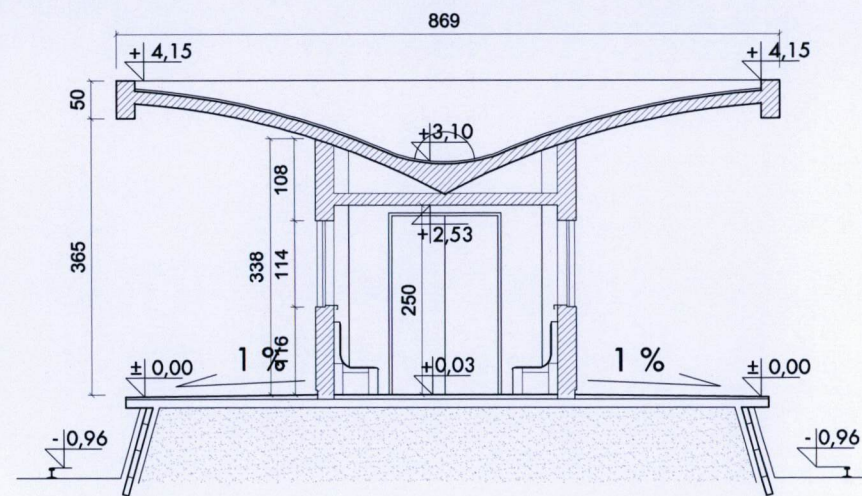
1. Miejscowość Warszawa	2. Obiekt Przystanek Warszawa Ursus	3. Zawartość wkładki (nazwa obiektu lub materiału uzupełniającego) Rzuty, przekroje, elewacje, orientacja 1:10 000, rzuty i przekroje, fotografie
----------------------------	--	--



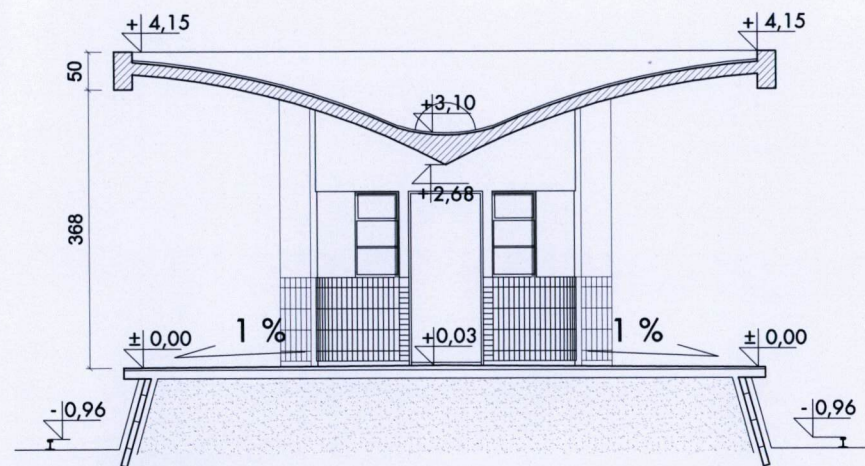




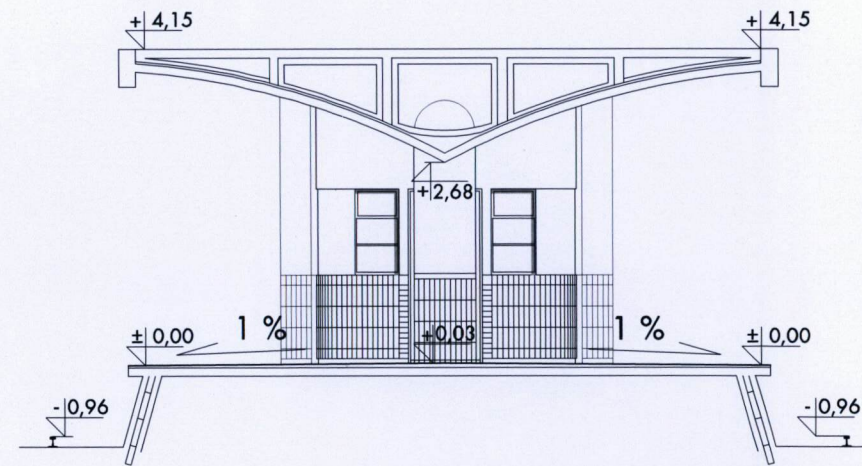
A - A



B - B



C - C



SKALA 1:100



1. Miejscowość Warszawa	2. Obiekt Przystanek Warszawa Ursus	3. Zawartość wkładki (nazwa obiektu lub materiału uzupełniającego) Opis pkt. 11. sytuacja 1:1000, orientacja 1:10 000, rzuty i przekroje, fotografie
----------------------------	--	--

**Czas powstania:** 1936 r.

**Sytuacja:** Przystanek kolejowy Warszawa Ursus położony jest w dzielnicy Warszawa Ursus, w kilometrze 9,217 linii kolejowej Warszawa Zachodnia – Grodzisk Mazowiecki. Po północnej stronie przystanku znajduje się kompleks dawnych Zakładów Mechanicznych „Ursus”. Po południowej stronie przystanku zlokalizowany jest budynek stacyjny, ulica Wiosny Ludów oraz lokalne centrum handlowo-usługowe. Od strony Skierniewic tunel pod torami linii Warszawa – Skierniewice połączony tunelem komunikacyjnym z peronem przystanku oraz pochylnie wejściowe i wjazdowe na peron. Od strony Warszawy wtórny tunel prowadzący na peron przystanku z wyjściami po obu stronach torów.

**Materiał i konstrukcja, rzut, bryła, elewacje, wnętrze, wyposażenie, instalacje:** W skład zespołu przystanku kolejowego Warszawa Ursus wchodzi wiatą konstrukcji żebrowo-łupinowej wsparta na filarach, budynek poczekalni i kasy biletowej oraz peron konstrukcji żelbetowej (wykonany z elementów prefabrykowanych), długości 226 m. W części zachodniej na zakończeniu peronu wsparta na czterech filarach klatka schodowa tunelu. Po obu stronach klatki schodowej tunelu zlokalizowane są dwie pochylnie wejściowe i wjazdowe na peron. Zachodni oryginalny tunel łączy się z tunelem drogowym pod torami linii Warszawa – Skierniewice. Po wschodniej stronie peronu na jego końcu wtórny tunel, w układzie litery „T”, z lat 60. XX wieku z wyjściami po obu stronach torów. Doprowadzona do niego wtórna pochylnia stanowi dojście z peronu do głównego tunelu pod torami linii kolejowej Warszawa – Skierniewice.

**Kubatura:** Kubatura poczekalni i kas 111,5 m<sup>3</sup>.

**Powierzchnia użytkowa:** 44,6 m<sup>2</sup> pow. użytkowa poczekalni i kas, około 441 m<sup>2</sup> peronu pod wiatą.

**Prace budowlane i konserwatorskie:** Zapewne w latach 70. XX wieku od strony toru nr 2 dobudowano drugi peron wraz z wiatami konstrukcji stalowej krytymi blachą trapezową oraz budynek stacyjny mieszczący kasy biletowe i poczekalnie. Ścianka peronu nr 2 od strony nowego peronu odmiennej konstrukcji, zmodernizowana w latach 70. XX wieku. Nawierzchnia peronu wylano masą bitumiczną. Na skrajnych ramach łupiny wiaty brak oryginalnych liter tworzących napisy „Ursus”, przestrzenie między żebrowymi zachodniej ramy dachu wiaty przemurzone ceglami i otynkowane. Na peronie wtórne kwietniki betonowe oraz jeden słup trakcyjny posadowiony w peronie toru nr 2. Wiatą posiada 7 wtórnych 1-poziomowych 3-kwaterowych okien w ramach stalowych, w ścianach bocznych budynku kasy i poczekalni. Drzwi wejściowe do poczekalni wtórne 2-skrzydłowe z naswietlaniem zaspawaną blachą stalową. Drzwi do kasy biletowej drewniane 1-skrzydłowe obite blachą stalową. Na poczekalni wtórna natynkowa instalacja elektryczna. Na peronie znajdują się wtórne tablice z nazwami stacji i rozkładem jazdy pociągów z lat 90. XX wieku. Oświetlenie peronu lampami jarzeniowymi z lat 70. XX wieku. W tunelu wtórne punkty świetlne. Schody zejściowe do tunelu najpewniej wtórne.

**Stan zachowania:** Stan budynku kasy biletowej i poczekalni średni, widoczne pęknięcia tynku. Kasa nieczynna, w oknach i drzwiach budynku (oprócz drzwi do poczekalni) wtórne kraty stalowe. Brak oryginalnych napisów nazw stacji oraz tablic kierunkowych i napisu „Poczekalnia” na budynku kasy oraz poczekalni. Licowanie klinkierowe budynków kas i poczekalni oraz filarów zamalowane farbą olejną. Na łupinie wtórne głośniki, brak oryginalnych oraz wtórnych zegarów elektrycznych. W oryginalnym tunelu wtórna okładzina na ścianach oraz oryginalna wykładzina posadzki z ciemnobrązowej terakoty (uszkodzona w kilku miejscach).

**Najpilniejsze postulaty konserwatorskie:** Wiatą, budynek poczekalni i kasy oraz peron konstrukcji prefabrykowanej powinny zostać objęte ochroną konserwatorską poprzez wpis do rejestru zabytków. W przypadku remontu obiektu należy bezwzględnie przywrócić oryginalną nawierzchnię peronu, w miarę możliwości na-



leżałoby zrekonstruować wzorowane na oryginalnych: ławki, napisy z nazwą stacji oraz rozkładem jazdy, a także zegary stacyjne. W przypadku remontu budynku kasy i poczekalni należy wymienić wtórną stolarkę okienną oraz drzwiową na wzorowaną na oryginalnej. Budynek poczekalni i kasy biletowej po remoncie można zaadaptować do celów usługowych lub handlowych.



1. Miejscowość  
Warszawa

2. Obiekt  
Przystanek Warszawa Ursus

3. Zawartość wkładki (nazwa obiektu lub materiału uzupełniającego)  
Fotografie, sytuacja 1:1000, orientacja 1:10 000, rzuty i przekroje, fotografie



Widok wiaty i peronu od strony wschodniej.



Widok wiaty i peronu od strony zachodniej.



Wejście do pomieszczenia kasy.



Widok wiaty i peronu od strony zachodniej.





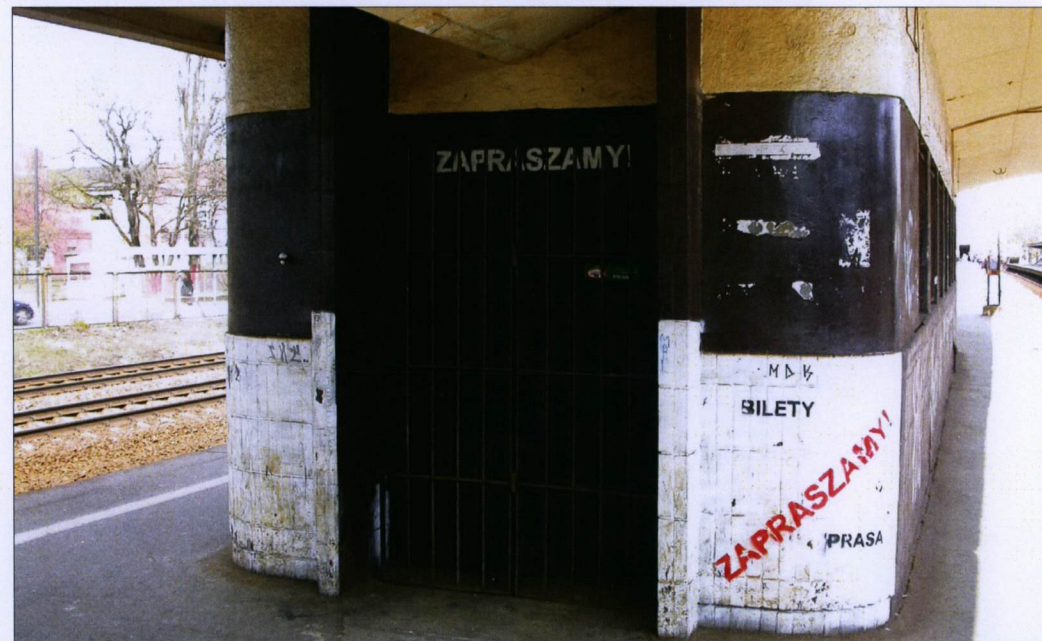
Kostka bazaltowa od północnej strony (wejścia do poczekalni).



Widok czoła wiaty od strony wschodniej – brak wypełnienia.



Bruk bazaltowy na końcu peronu za zejściem do przejścia podziemnego.



Wejście do poczekalni od strony zachodniej.