

1. Obiekt

PRZYSTANKI KOLEJOWE I WIATY NA LINII GRODZISKIEJ

2. Czas powstania

patrz wkładki

3. Miejscowość

PIASTÓW, PRUSZKÓW, BRWINÓW,  
MILANÓWEK, GRODZISK MAZOWIECKI

11. Lokalizacja przystanków kolejowych na linii 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

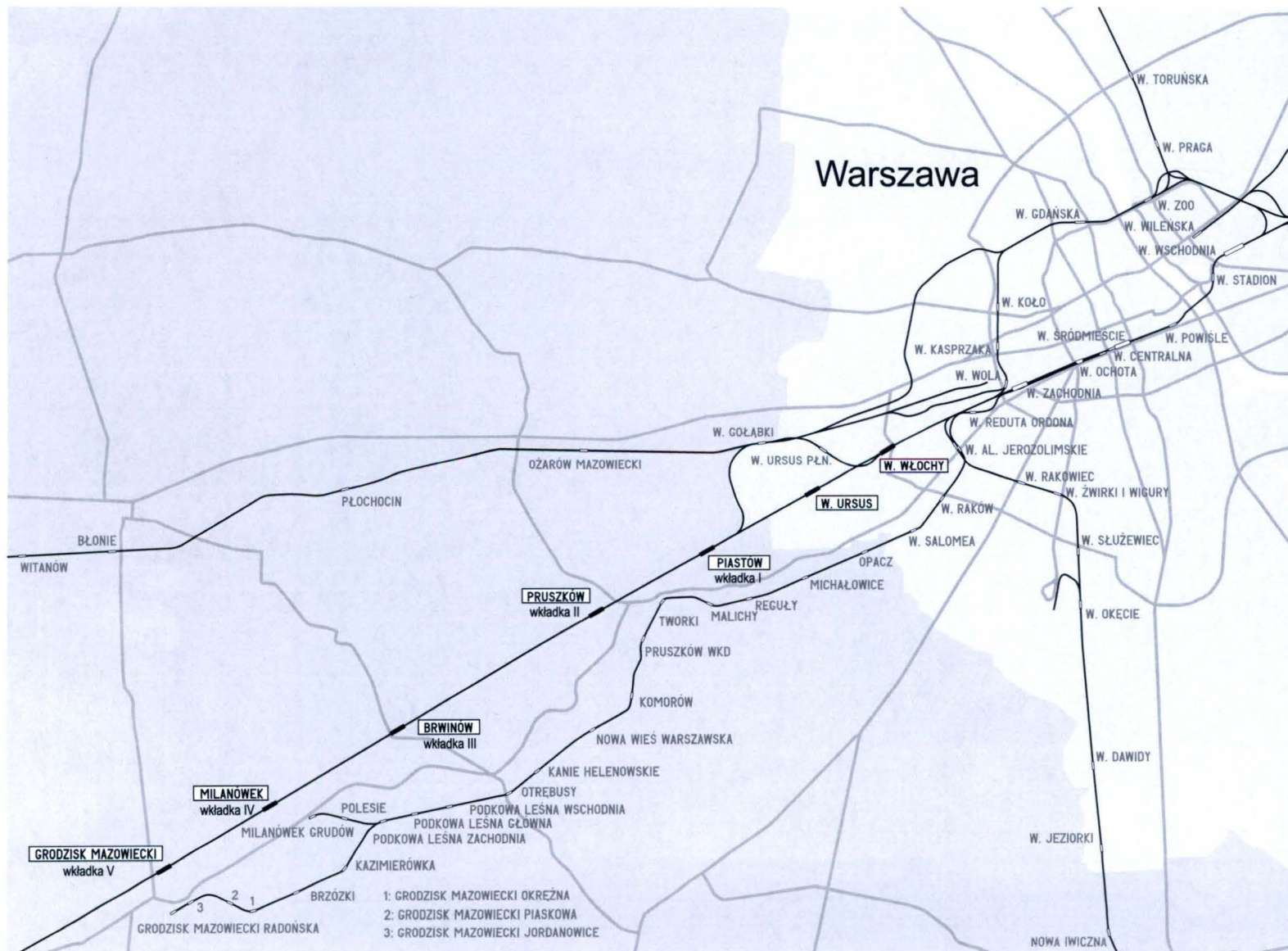
9. Użytkownik i jego adres

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 Otwoka, 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 przystanków zlokalizowanych poza granicami administracyjnymi m.st. Warszawy, na linii Warszawa Zachodnia – Grodzisk Mazowiecki: przystanek osobowy Piastów, przystanek osobowy Pruszków, przystanek osobowy Brwinów, przystanek osobowy Milanówek, przystanek osobowy Grodzisk Mazowiecki. 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. W okresie powojennym na linii Warszawa Zachodnia - Grodzisk na wszystkich przystankach na których znajdowały się wejścia w poziomie szyn zlikwidowano je i zbudowano tunele. Budowa tuneli na linii grodzkiej wynikała z większego natężenia ruchu w porównaniu do linii otwockiej.

**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 wykonane były tynki szlachetne, nakrapiane z dodatkiem ziarnistych frakcji i miki. Tynki dzielono na kwadratowe pola za pomocą żłobień. Skrajne ramy żelbetowe 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

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.

24. Uwagi różne

25. Opracował(a):

tekst dr Zbigniew Tucholski, mgr Andrzej Skalimowski

plany, rysunki mgr Jacek Wardęcki, inż. Jakub Andrzejewski

zdjęcia, fotogr. inż. Jakub Andrzejewski

miejsce przechowywania negatywów archiwum autorów (fotografie w zapisie cyfrowym)

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

KARTA PO WYPEŁNIENIU PODLEGA OCHRONIE NA PODSTAWIE PRZEPISÓW PRAWA AUTORSKIEGO !

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

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

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

27. Załączniki

Liczba załączonych wkładek:

25

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.



1. Miejscowość Piastów, Pruszków, Brwinów, Milanówek, Grodzisk Mazowiecki	2. Obiekt Przystanki kolejowe i wiaty na linii 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 Stadtschnellbahn (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. Rozchylanie 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 budowl. 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 Piastów, Pruszków, Milanówek, Brwinów 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 większości stacji 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, Skruda (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



1. Miejscowość Piastów, Pruszków, Brwinów, Milanówek, Grodzisk Mazowiecki	2. Obiekt Przystanki kolejowe i wiaty na linii grodziskiej	3. Zawartość wkładki (nazwa obiektu lub materiału uzupełniającego) cd. pkt. 12 oraz 13
---	---	---

cd. zpkt. 12

tory kolejowe, urządzenia oraz budynki. Za pomocą dwóch pociągów pancernych przy użyciu specjalnego Schienenwolfa ciągniętego przez lokomotywę przecinało 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 powietrzu 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 ostatniej 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.



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 podróźnych. 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. Na linii Warszawa Zachodnia – Grodzisk ramy 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 włazami 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, 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 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, budynek posiadał szerokość 4,8 m oraz powierzchnię użytkową poczekalni 32 m<sup>2</sup>. Wzdłuż obydwu ścian poczekalni umieszczono ławki drewniane (ogólnej długości ca. 13 m) wykonywane z profilowanych listew. Podłogę poczekalni wyłożono białą-czarnymi płytkami ceramicznymi w szachownicę, charak-

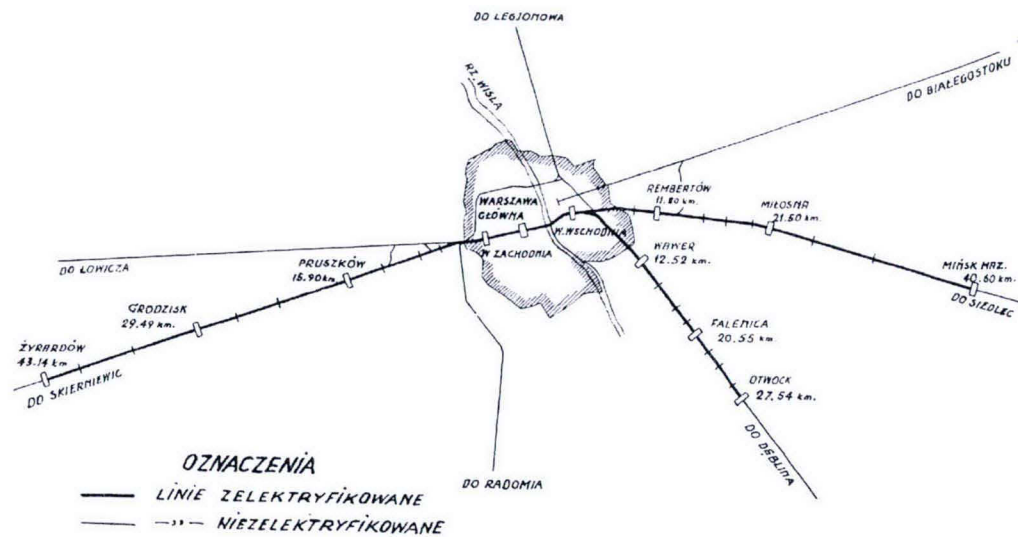


1. Miejscowość Piaśtów, Pruszków, Brwinów, Milanówek, Grodzisk Mazowiecki	2. Obiekt Przystanki kolejowe i wiaty na linii otwockiej i grodziskiej	3. Zawartość wkładki (nazwa obiektu lub materiału uzupełniającego) cd. pkt. 13
---	--	---

cd. pkt. 13

terystyczną 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 za projektowanej 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

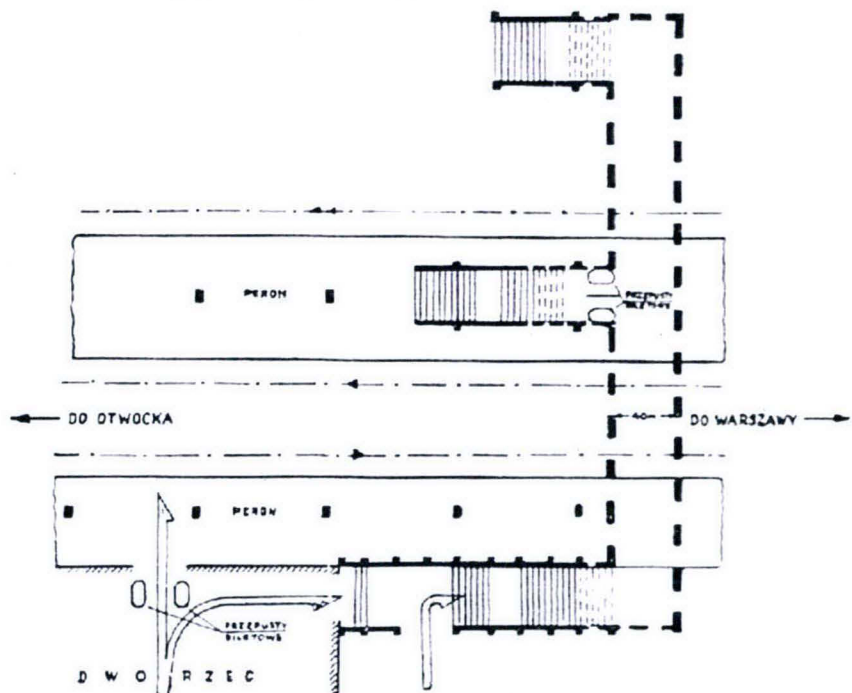


Narodowe Archiwum Cyfrowe, sygn. 1-G-3629



3. Zawartość wkładki (nazwa obiektu lub materiału uzupełniającego)

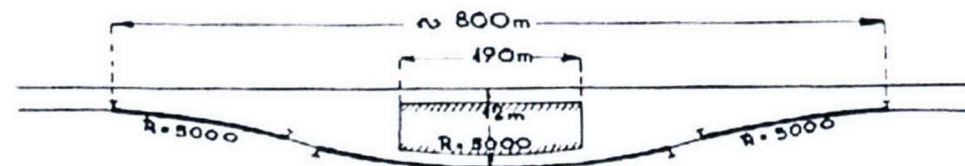
cd. pkt. 13



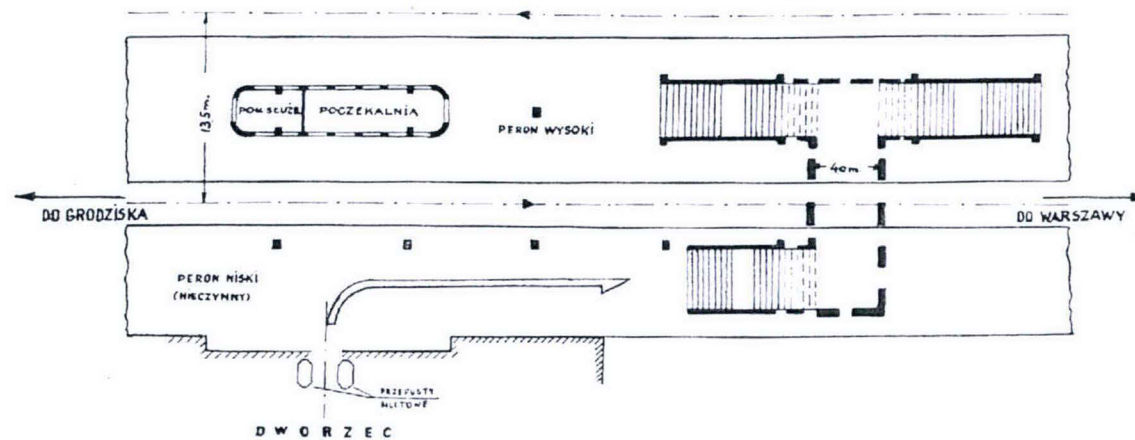
OZNACZENIA:

- D — dworzec
- P — poczekalnia
- S — pomieszczenie służb
- K — kiosk
- C — toalety

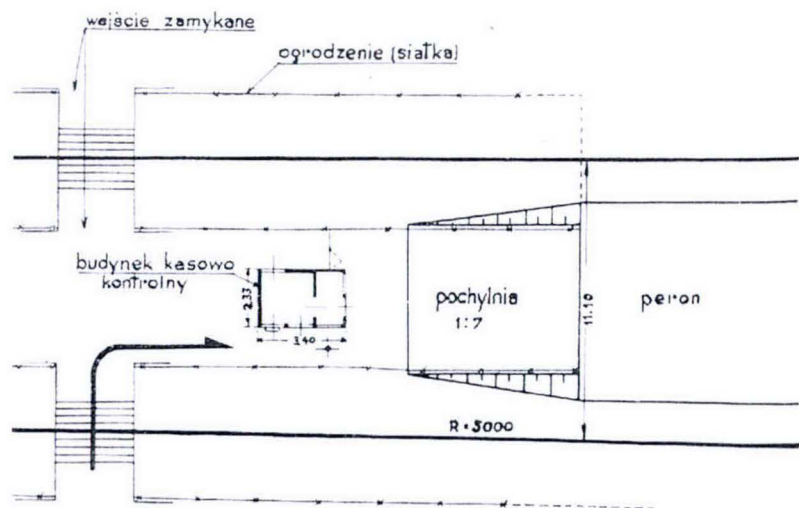
Rys. 18. Typowe rozplanowanie przystanku.



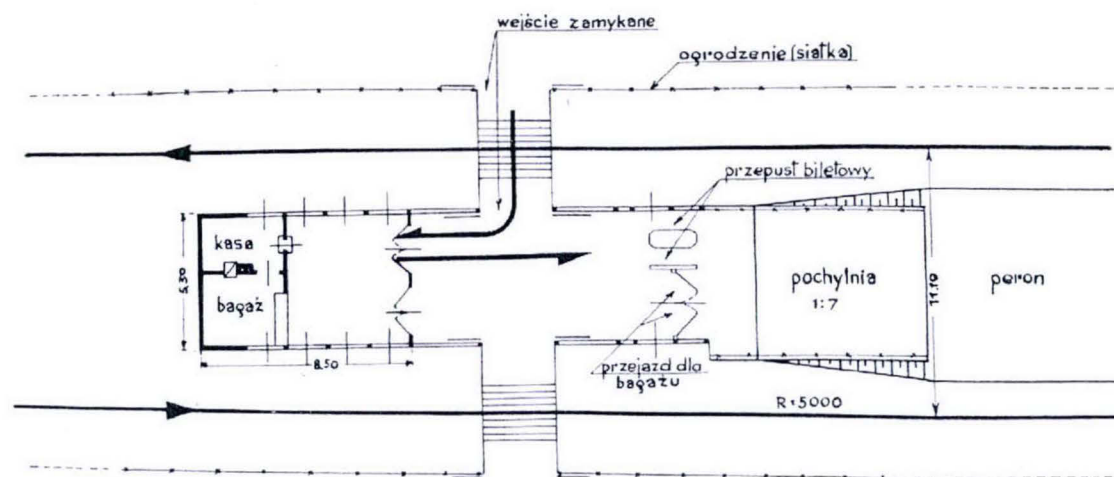
Rys. 9. Łuki w torach głównych.



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



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



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



1. Miejscowość

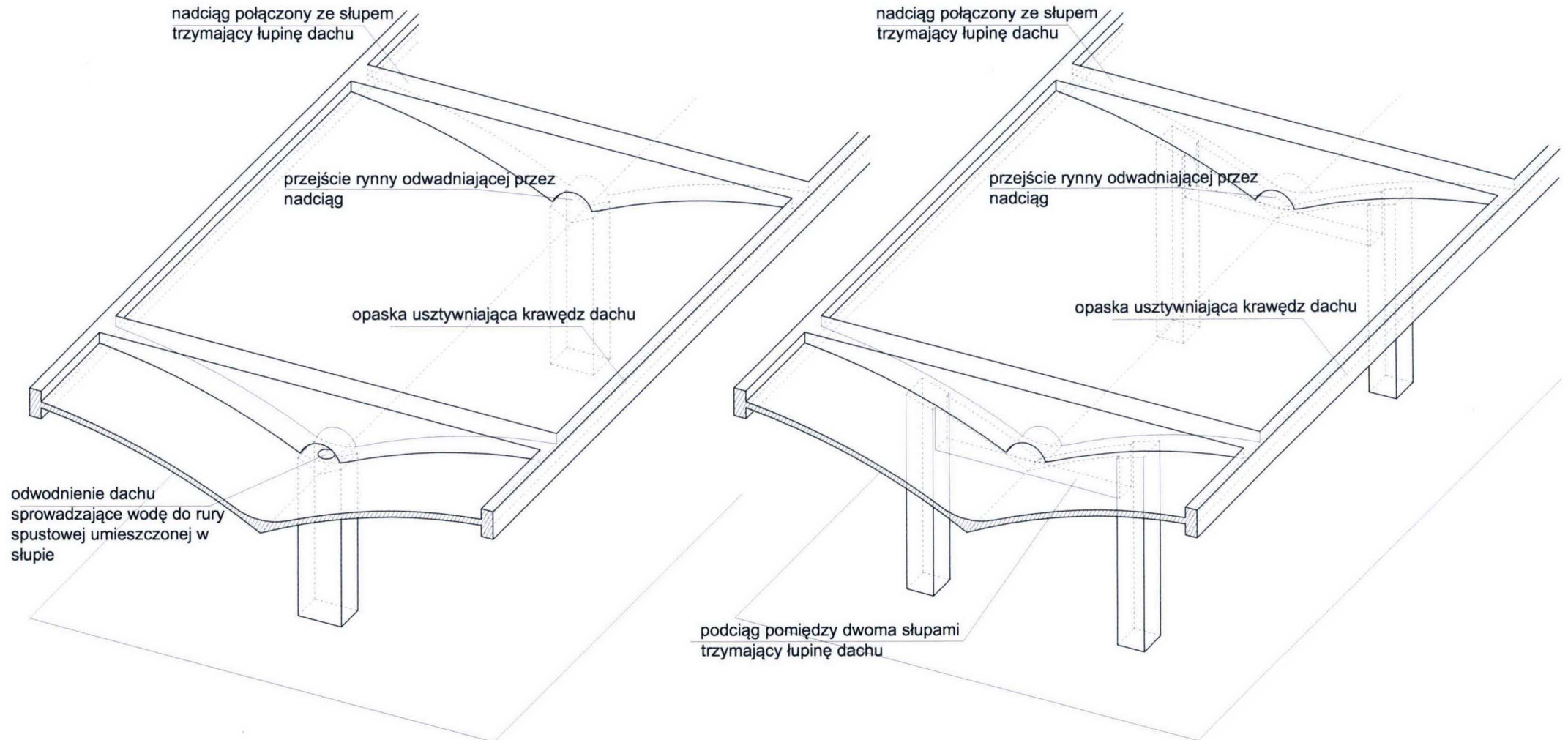
Piaśtów, Pruszków, Brwinów, Milanówek,  
Grodzisk Mazowiecki

2. Obiekt

Przystanki kolejowe i wiaty na linii grodziskiej

3. Zawartość wkładki (nazwa obiektu lub materiału uzupełniającego)

cd. pkt. 13



1. Miejscowość

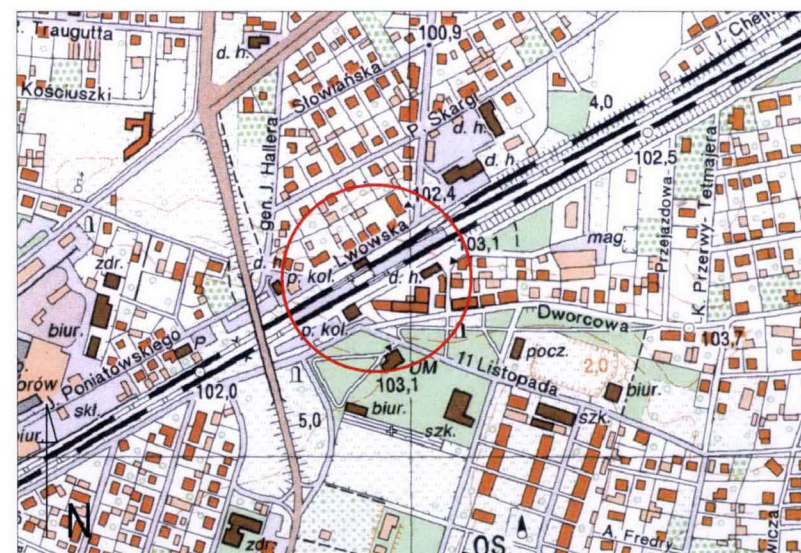
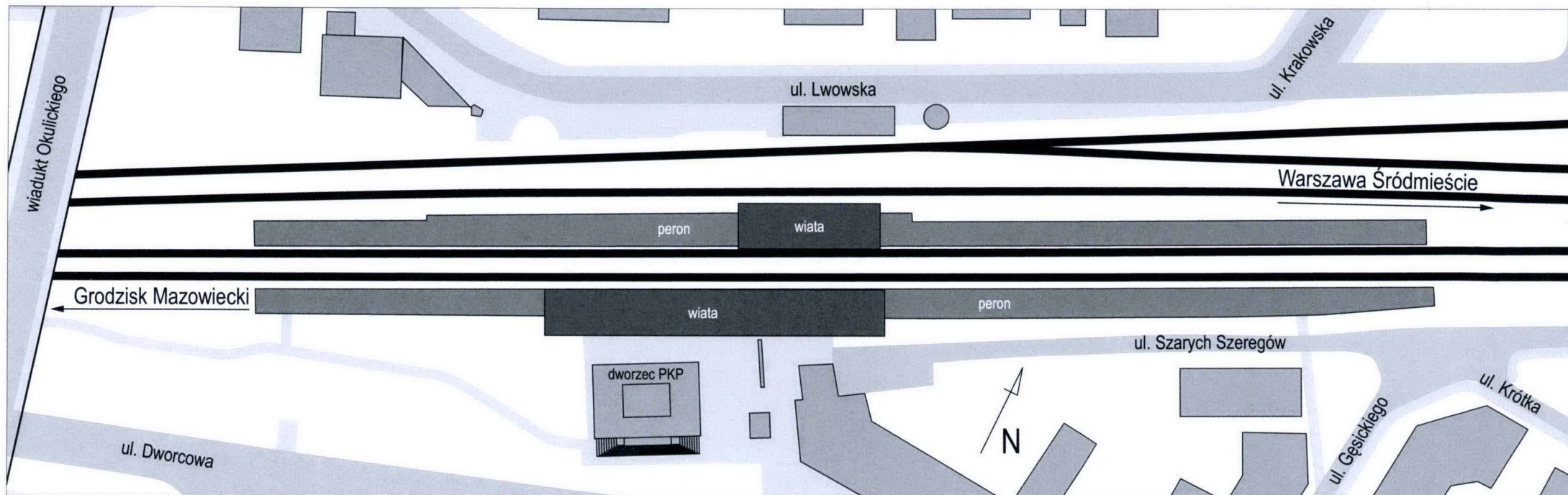
Piaśtów

2. Obiekt

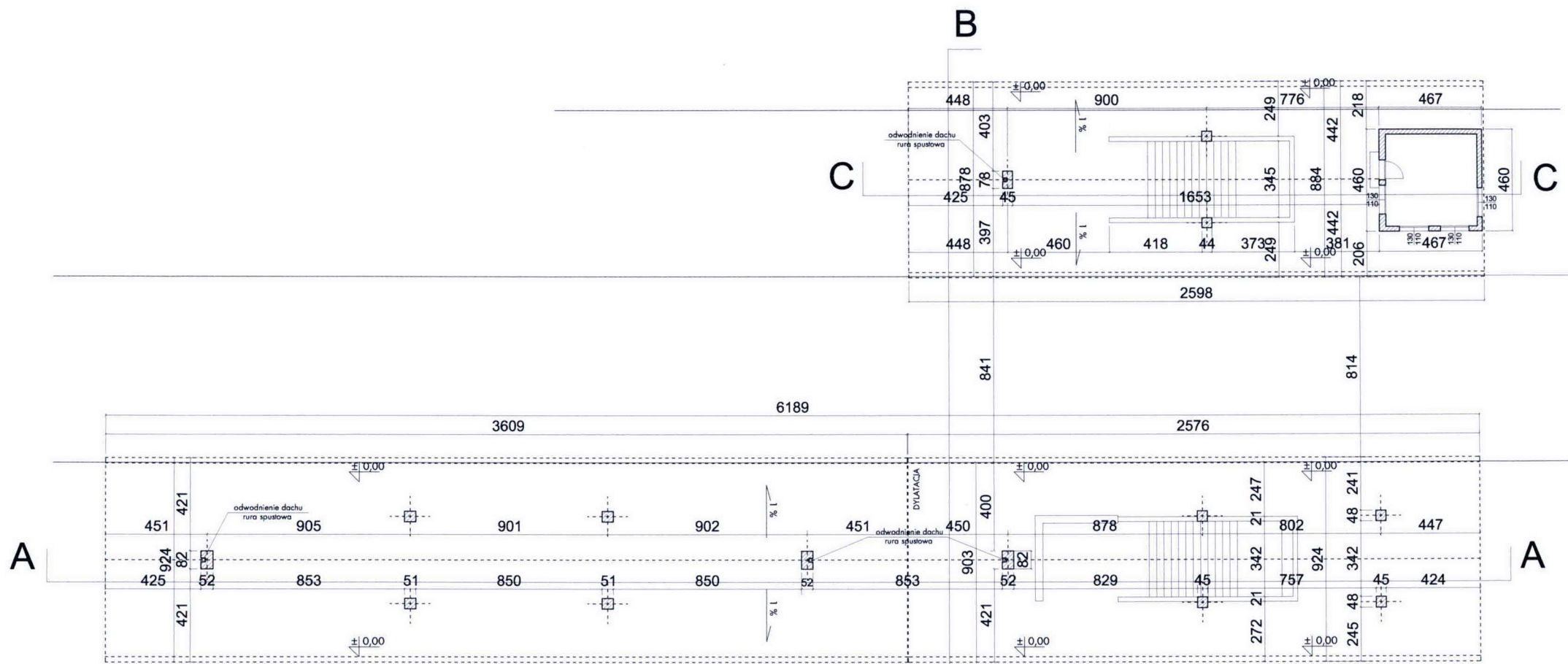
Przystanek kolejowy Piaśtów

3. Zawartość wkladki (nazwa obiektu lub materiału uzupełniającego)

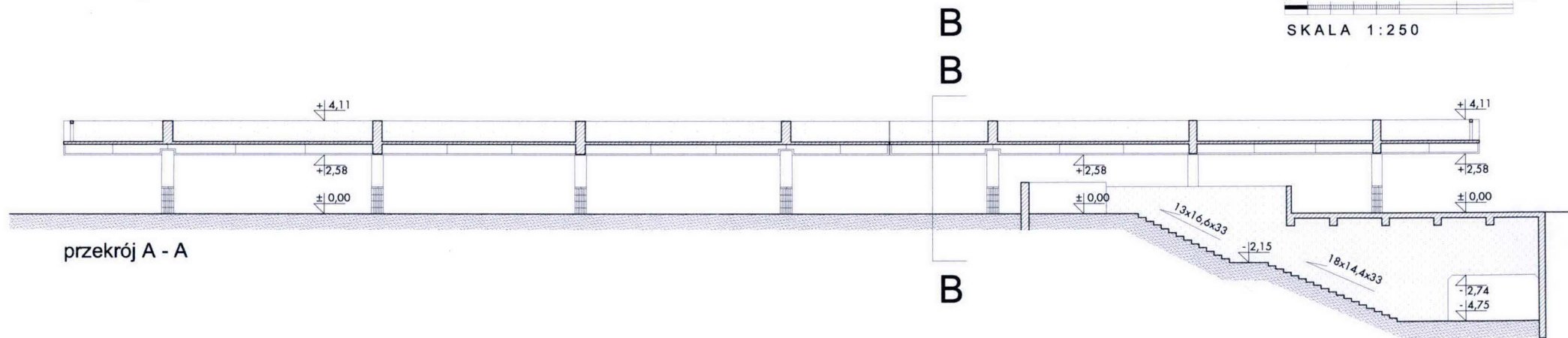
11. Sytuacja 1:1000, orientacja 1:10 000, rzuty i przekroje







rzut wiaty



przekrój A - A

1. Miejscowość

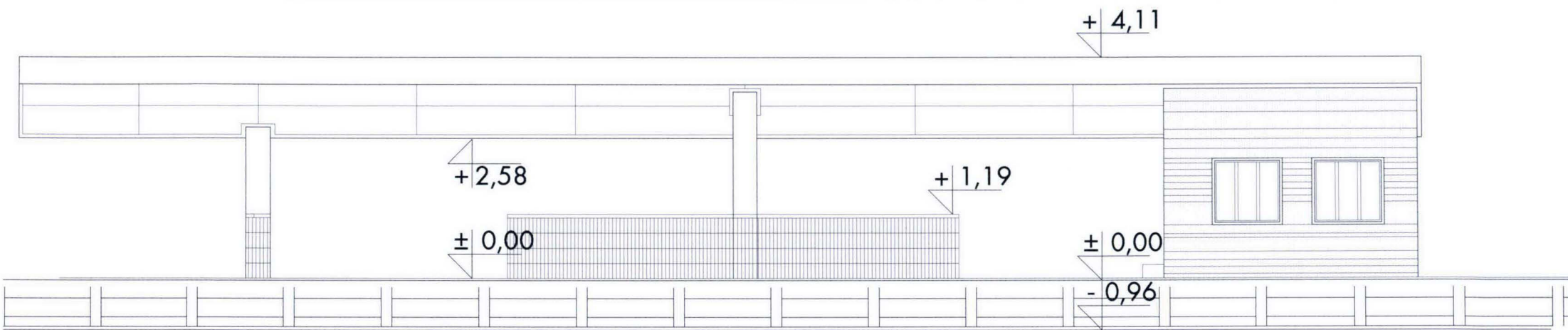
2. Obiekt

3. Zawartość wkładki (nazwa obiektu lub materiału uzupełniającego)

Piastów

Przystanek kolejowy Piastów

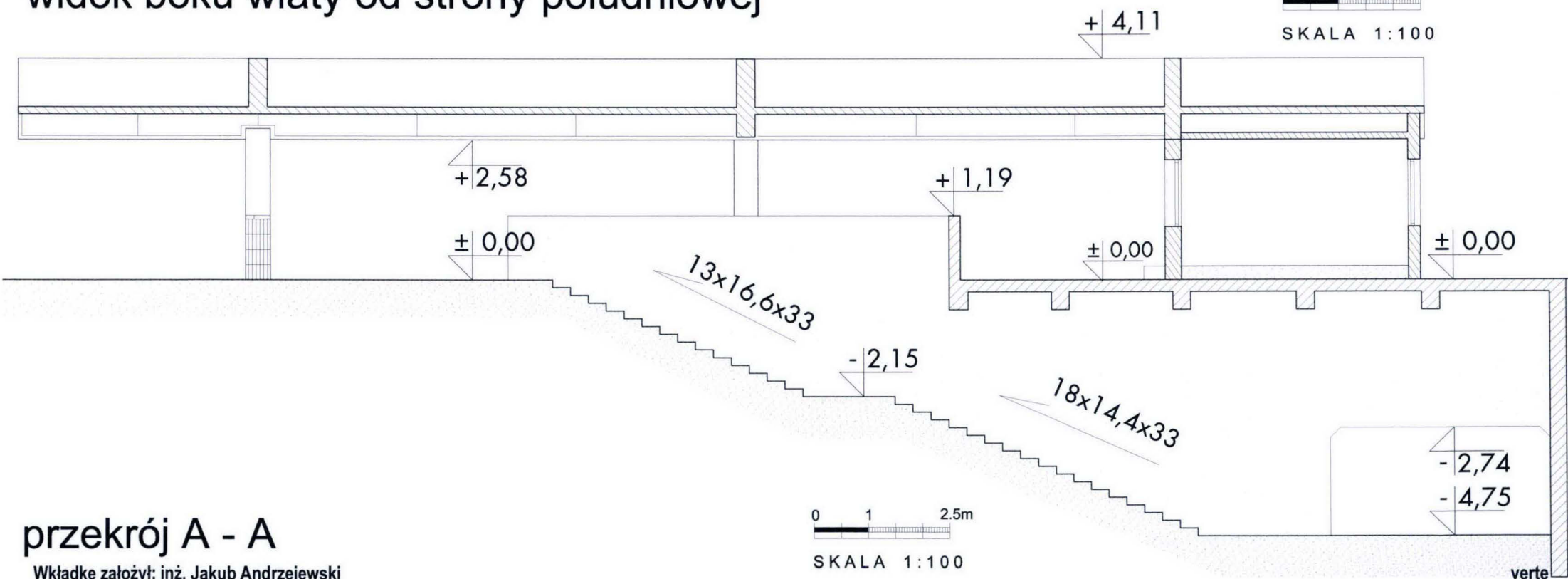
Rzuty, przekroje, elewacje



widok boku wiaty od strony południowej

0 1 2.5m

SKALA 1:100



0 1 2.5m

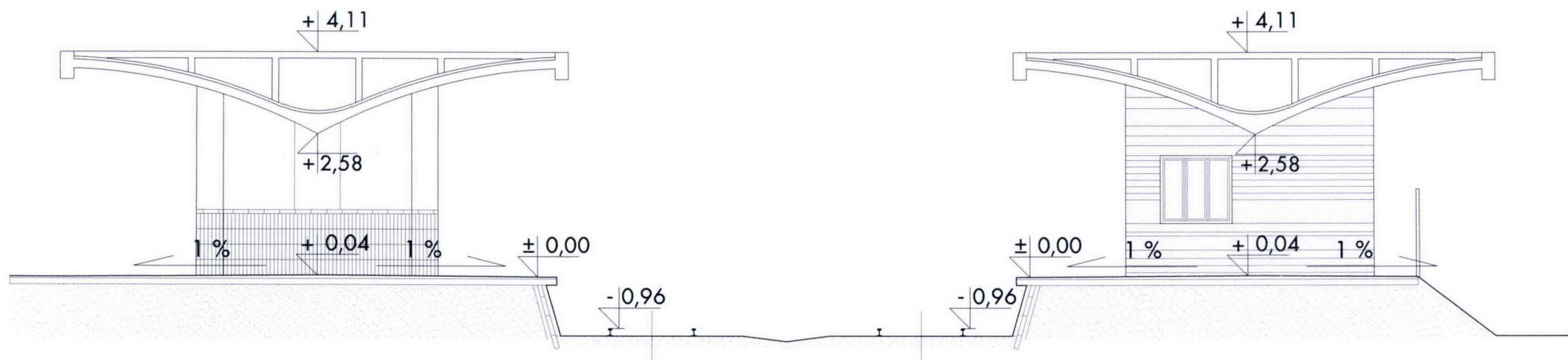
SKALA 1:100

przekrój A - A

Wkładkę założył: inż. Jakub Andrzejewski

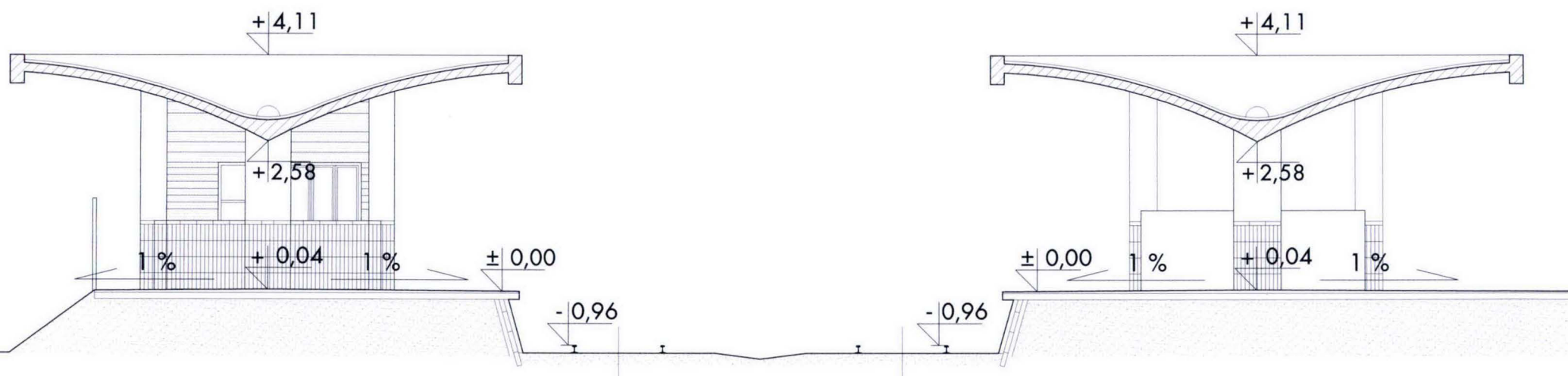
verte





widok czoła wiat od strony wschodniej

0 1 2.5m  
SKALA 1:100



przekrój B - B

0 1 2.5m  
SKALA 1:100



1. Miejscowość Piaśtów	2. Obiekt Przystanek kolejowy Piaśtów	3. Zawartość wkładki (nazwa obiektu lub materiału uzupełniającego) Opis
---------------------------	--	--

**Opis (sytuacja, materiał i konstrukcja, rzut, bryła, elewacje, wnętrze, wyposażenie, instalacje):** Na stacji Piaśtów znajduje się 2 perony wyspowe o konstrukcji żelbetowej (wykonane z elementów prefabrykowanych) wraz dwiema wiatami o konstrukcji żebrowo-łupinowej. Wewnątrz peronów zabudowany jest kolektor odprowadzający, do którego odprowadzana jest woda z dachu wiaty.

**Peron 2 od strony Grodziska** zakończony jest ścianą oporową, od strony Warszawy w ten sam sposób. Nawierzchnia peronu częściowo z zachowanych kwadratowych betonowych płyt chodnikowych (z okresu międzywojennego), częściowo pokryta wtórna masą bitumiczną. Na peronie wiat konstrukcji łupinowej wsparta od strony Grodziska na jednym filarze ustawionym w osi, na 2 filarach połączonych ramą stanowiącą element konstrukcyjny klatki schodowej tunelu oraz na budynku służbowym licowanym płytami z piaskowca. Budynek w ścianie od strony Grodziska posiada drzwi oraz 3-skrzydłowe okna 2-poziomowe, 6-kwaterowe, zabezpieczone kratą stalową. Od strony krawędzi peronowej dwa identyczne okna 2-poziomowe, 6-kwaterowe, od przeciwnej strony i od strony układu torów dalekobieżnych ściana ślepa. Od strony Warszawy jedno okno 2-poziomowe, 6-kwaterowe, zabezpieczone kratą. Filary oraz obwiedzina klatki schodowej tunelu obłożona okładziną z płytek klinkierowych koloru grafitowego. Tunel wewnątrz obłożony kremową wykładziną, klatka schodowa posiada oryginalną tablicę umieszczoną nad stropem tunelu z literami drewnianymi tworzącymi napis WEJŚCIE. Nad budynku od krawędzi peronowej zachowany wspornik tablicy kierunkowej oraz oryginalne uchwyty tablic z nazwami stacji pod dachem łupiny. Schody posiadają dwie części rozdzielone podestem (15 stopni – podest – 15 stopni), wtórny poręcz oraz oryginalne uchwyty poręczy.

**Peron 1, od strony Warszawy** – szczątkowe fragmenty zdewastowanych pochylni prowadzących do peronu, od strony Grodziska resztki murów oporowych bez wypełnienia. Na peronie oryginalna wiat konstrukcji ramowej (posiada 8 żeber) nad klatką schodową tunelu. Posiada (10 schodów – podest – 14 schodów, 13 – 17 schodów). Pierwsza sekcja wiaty wsparta na 4 podwójnych słupach i 1 słupie pojedynczym (w nim zabudowana jest rura odprowadzająca do kolektora wodę z dachu), z parą słupów od strony Warszawy stanowiących element konstrukcyjny klatki schodowej. Klatka schodowa oraz słupy licowane ciemnobrązowymi płytkami klinkierowymi. Wtórny fragment odwiedziny tunelu licowany płytami z piaskowca. Następna sekcja wsparta na 1 filarze pojedynczym, 2 filarach podwójnych oraz 1 filarze pojedynczym. Wszystkie filary licowane okładziną klinkierową. W skrajnych filarach tej sekcji umieszczone są rury spustowe. Obie sekcje posiadają skrajne ramy żelbetowe z pionowymi podziałami wyposażone są w pałki do mocowania flag. Zachowane są oryginalne uchwyty tablic oraz zegarów.

**Czas powstania:** 1936 r.

**Adres:** ---

**Nr hip:** ---

**Nr KW:** ---

Wkładkę założył: dr Zbigniew Tucholski, mgr Andrzej Skolimowski

verte



**Sytuacja:** Zespół stacji Piastów położony jest w kilometrze 12,444 linii kolejowej Warszawa Zachodnia – Grodzisk Mazowiecki.

**Kubatura:** ---

**Powierzchnia użytkowa (pod o:**  $228 \text{ m}^2 + 569 \text{ m}^2$  pod obrysem wiat.

**Najpilniejsze postulaty konserwatorskie:** Ze względu na znaczną wartość historyczną i architektoniczną, obiekt należy objąć ochroną poprzez wpis do rejestru zabytków. Należy przywrócić oryginalną nawierzchnię peronów – brukowanych kostką bazaltową. Obie wiaty oraz krawędzie peronowe wraz z tunelem należy poddać remontowi. W przypadku remontu należy odtworzyć wzorowane na oryginalnych tablice z nazwą stacji, zegary elektryczne oraz ławki stacyjne. Bezwzględnie należy zachować jedyne zachowane oryginalne drzwi do poczekalni na linii otwockiej i grodziskiej oraz oryginalną terakotę na podłodze poczekalni. Zachowane oryginalne elementy wystroju wnętrz powinny stać wzór podczas remontu innych obiektów na linii otwockiej i grodziskiej.

**Prace budowlane i konserwatorskie:** Wtórne latarnie oraz punkty świetlne – lampy jarzeniowe na krawędzi dachu łupiny wiat. Na peronie wtórne: ławki, kwietniki betonowe, napisy z nazwą stacji i z rozkładem jazdy, zegary oraz megafony. Pod wiatą przy budynku dworca ustawiony jest kontener piekarni Jarex J.M. Pałatyńscy. Schody obu klatek schodowych tunelu posiadają wtórne poręcze oraz wtórne pochylnie dla wózków dziecięcych. Schody oraz podłogę tunelu wyłożono wtórna okładziną z płyt granitowych. Nawierzchnia peronu 1 wtórna z masy bitumicznej.

**Stan zachowania:** Filary wraz z okładziną, dolne powierzchnie skrzydeł wiat w znacznym stopniu zniszczone przez korozję betonu.



1. Miejscowość

Piastów

2. Obiekt

Przystanek kolejowy Piastów

3. Zawartość wkładki (nazwa obiektu lub materiału uzupełniającego)

Fotografie



Czoło wiaty od strony Grodziska Mazowieckiego.



Wiatra na peronie 2.



Czoło wiaty na peronie 1. Widok od strony Warszawy.



Budynek służbowy licowany piaskowcem na peronie 2.





Korozja betonu filaru wiaty na peronie 1. Widoczna charakterystyczna rura spustowa.



Wiaty na peronie 2. Widoczny budynek służbowy.



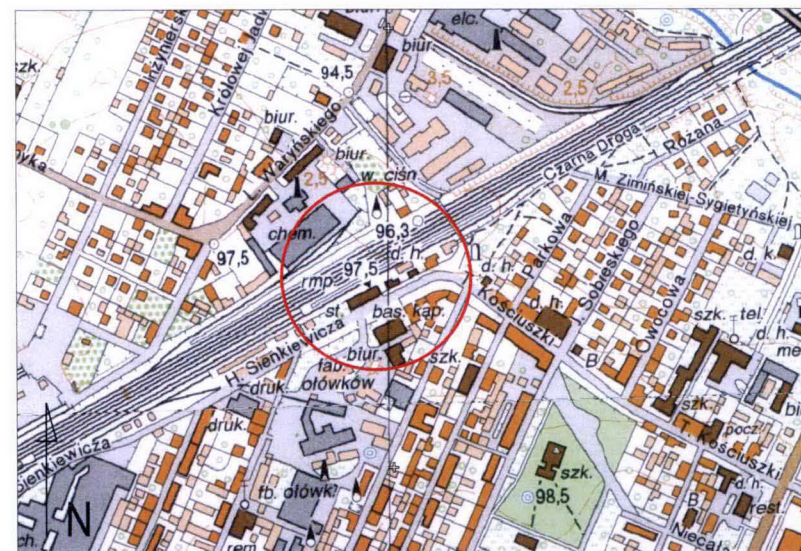
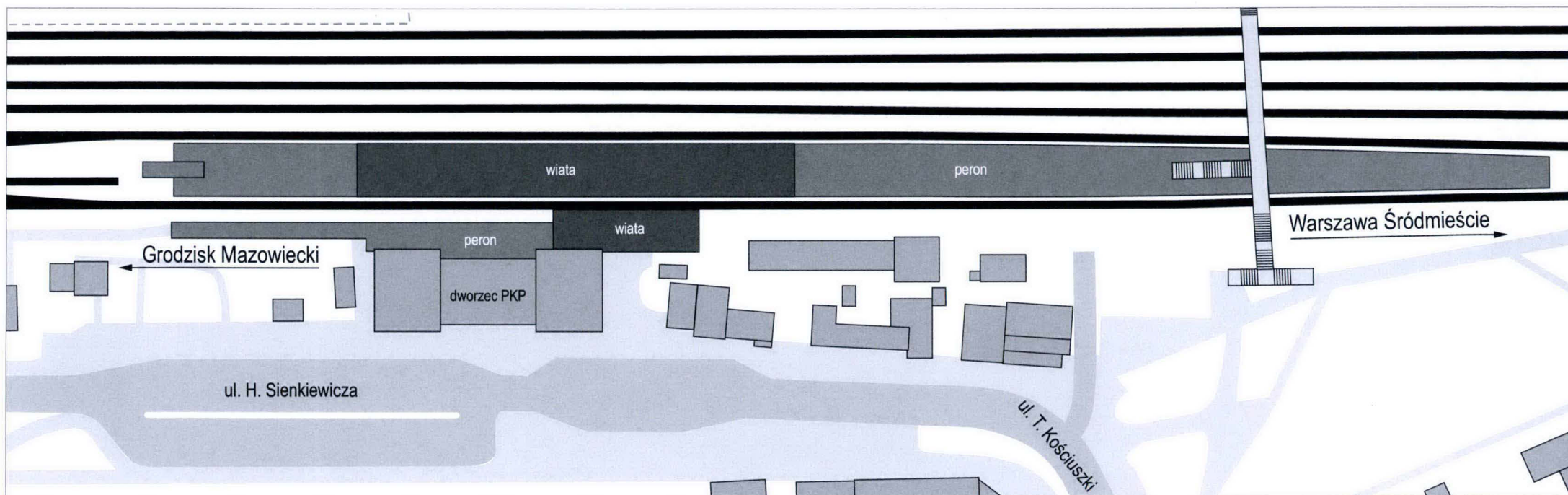
Wyjście z tunelu na peron 2.



1. Miejscowość  
Pruszków

2. Obiekt  
Stacja kolejowa Pruszków

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



Wkładkę założył: mgr Jacek Wardęcki, inż. Jakub Andrzejewski

verte



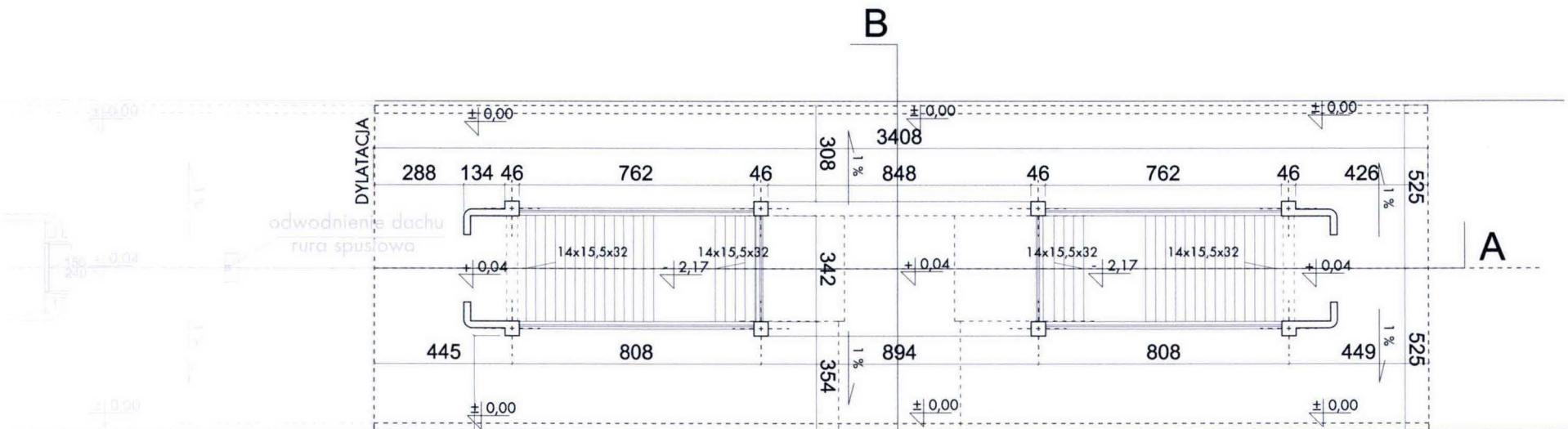


3. Zawartość wkładki (nazwa obiektu lub materiału uzupełniającego)  
Rzuty, przekroje, elewacje

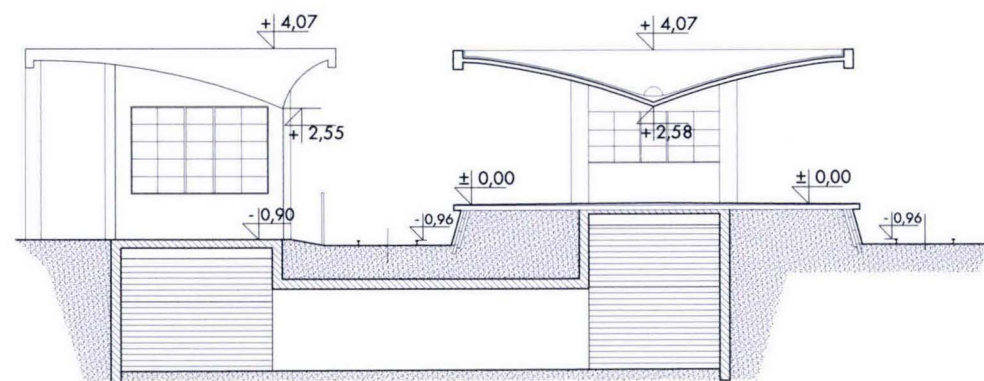
The image contains two architectural drawings. On the left is a facade elevation showing a building with a gabled roof, a large multi-paned window, and a curved wall section. On the right is a cross-section of the building, showing the internal structure, including the roof truss system, walls, and floor. The section is labeled with a height of 10.96 on the right side.

SKALA 1:200

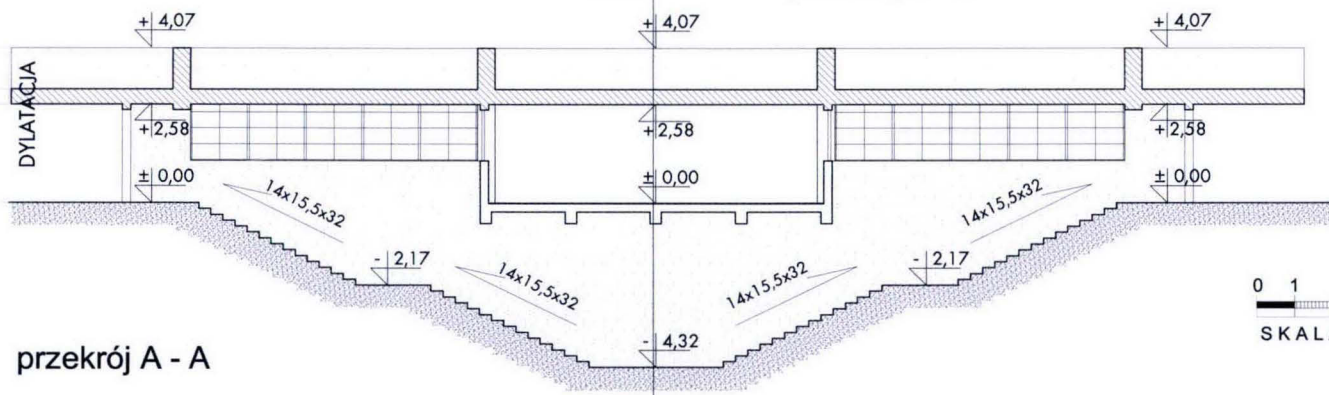




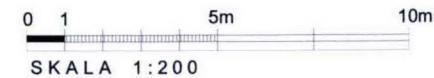
rzut wiat



przekrój B - B



przekrój A - A





1. Miejscowość Pruszków	2. Obiekt Stacja kolejowa Pruszków	3. Zawartość wkladki (nazwa obiektu lub materiału uzupełniającego) Opis
----------------------------	---------------------------------------	--

**Opis (sytuacja, materiał i konstrukcja, rzut, bryła, elewacje, wnętrze, wyposażenie, instalacje):** Na stacji Pruszków znajduje się peron wyspowy o konstrukcji żelbetowej (wykonany z elementów prefabrykowanych) wraz wiatą o konstrukcji żebrowo-lupinowej. Wewnątrz peronu zabudowany jest kolektor odwadniający, do którego odprowadzana jest woda z dachu wiaty. Właz kolektora (od strony Grodziska) zamknięty jest żeliwną okrągłą klapą z napisem Herzfeld & Victorius S.A. Grudziądz (z okresu międzywojennego). Peron od strony Grodziska zakończony jest wtórną pochylnią wyłożoną kostką Bauma, peron od strony Warszawy zakończony jest ścianką oporową bez pochylni i schodków. Na peronie wyspowym ustawiona jest wiatą z okresu międzywojennego – pierwsza sekcja wiaty wsparta na dwóch kłatkach schodowych tunelu. Każda z klatek schodowych wsparta jest na czterech filarach i posiada od strony torów dwa 5-poziomowe, 80-kwaterowe okna, w tylnych ścianach znajdują się okna 3-poziomowe 15-kwaterowe. Filary oraz dolna obwiedzina obu klatek schodowych obłożona jest płytkami klinkierowymi koloru ciemnobrązowego. Wejścia do obu wiat klatek schodowych na końcu lekko zaokrąglone, oryginalne nie posiadają drzwi. Czołowa rama wiaty od strony Warszawy pełna wraz z pałąkiem do wieszania flag. Skrajna żelbetowa rama wiaty od strony Grodziska wypełniona spawanymi ramami wypełnionymi wewnątrz taflami ze zbrojonego szkła. Pierwsza sekcja od strony Warszawy oparta na 4 filarach, rozdzielona dylatacją od 2 sekcji (druga sekcja 1 filar ustawiony w osi oraz budynek poczekalni, której element konstrukcyjny stanowią filary). Poczekalnia w ścianach bocznych posiada 7 okien zaspawanych blachami nad oknami umieszczone są oryginalne napisy „Pruszków” złożone z drewnianych liter. W ścianie czołowej od strony Warszawy dwie pary stalowych drzwi, we wnętrzu poczekalni obecnie znajduje się sklep z prasą, zachowana oryginalna okładzina, podłoga poczekalni z jasnych i szarych płytek ceramicznych ułożonych we wzory. Wewnątrz ścianka działowa z drzwiami i oknem. W tylnej elewacji od strony Grodziska 1-skrzydłowe drzwi drewniane oraz 2 prostokątne okna zaspawane blachami. Oba wyjścia z tunelu filary oraz poczekalnia wyłożone okładziną z płytek klinkierowych koloru ciemnobrązowego, poczekalnia posiada (jedyne zachowane na linii otwockiej oraz grodziskiej) oryginalne 2-skrzydłowe drzwi obłożone wtórną blachą trapezową. Wewnątrz poczekalni ściany wyłożone są oryginalnymi kafelkami koloru granatowego, które zmalowane są granatową farbą. Następne sekcje wiaty dylatowane, wsparte na 2 filarach. W skrajnym filarze od strony Grodziska umieszczona jest rura odprowadzająca wodę.

Do budynku stacji Pruszków projektu inż. arch. Romualda Millera dobudowana jest wiatą nad klatką schodową tunelu prowadzącego na peron wyspowy, stanowi element kompozycyjny bryły architektonicznej zbudowanego wcześniej dworca zaprojektowanego w polskim stylu narodowym. Asymetryczna dwuskrzydłowa wiatą wsparta jest na 2 rzędach filarów (od strony toru są to 4 filary, od strony miasta 2 filary) oraz filaru usytuowanego w tylnej części wiaty od strony Warszawy. W narożu wiaty znajduje się klatka schodowa tunelu posiadająca 3 duże okna (od strony toru 9-poziomowe, 50-kwaterowe; okno od strony Warszawy 5-poziomowe, 25-kwaterowe, okno od strony miasta 5-poziomowe, 50-kwaterowe). Wiatą od strony pierwotnego peronu dworca posiada stylizowane arkady od strony peronu detal architektoniczny krawędzi wiaty oraz gzyms nawiązują do wcześniejszej architektury dworca. Odprowadzenie wody z dachu rurą umieszczoną przy skrajnym filarze klatki schodowej. Schody klatki schodowej tunelu schodami rozdzielonymi podestem (11 stopni – podest – 11 stopni). Okładzina obwiedziny klatki schodowej tunelu z płytek koloru kremowego, podłoga i schody wyłożone są płytami granitowymi. Wyjście z tunelu na peron schodami rozdzielonymi podestem (11 stopni – podest – 11 stopni).



**Czas powstania:** 1936 r.

**Adres:** ---

**Nr hip:** ---

**Nr KW:** ---

**Sytuacja:** Zespół stacji Pruszków położony jest w kilometrze 15,891 linii Warszawa Zachodnia – Grodzisk Mazowiecki.

**Kubatura:** 140 m<sup>3</sup> (poczekalnia).

**Powierzchnia użytkowa:** 830 m<sup>2</sup> + 199 m<sup>2</sup> pod obrysem wiat.

**Najpilniejsze postulaty konserwatorskie:** Ze względu na znaczną wartość historyczną i architektoniczną, obiekt należy objąć ochroną poprzez wpis do rejestru zabytków. Należy przywrócić oryginalną nawierzchnię peronów – brukowanych kostką bazaltową. Obie wiaty oraz krawędzie peronowe wraz z tunelem należy poddać remontowi. W przypadku remontu należy odtworzyć wzorowane na oryginalnych tablice z nazwą stacji, zegary elektryczne oraz ławki stacyjne. Bezwzględnie należy zachować jedyne zachowane oryginalne drzwi do poczekalni na linii otwockiej i grodziskiej oraz oryginalną terakotę na podłodze poczekalni.

**Prace budowlane i konserwatorskie:** Peron pokryty wtórną nawierzchnią z płytek ceramicznych, kostką Bauma, krawędzie peronowe wykonane są z prefabrykowanych elementów betonowych. Wtórne latarnie żelbetowe oraz punkty świetlne – lampy jarzeniowe na krawędzi dachu łupiny wiat. Na peronie wtórne: ławkim, kwietniki betonowe, napisy z nazwą stacji i z rozkładem jazdy, zegary oraz megafony. Pod wiatą nad klatką schodową tunelu przy budynku dworca ustawiony jest kontener mieszczący sklep z zegarkami i akcesoriami telefonów komórkowych a także dwa inne kioski. Na peronie wyspowym od strony Warszawy ustawiony jest wtórny kontener kiosku koloru niebieskiego. Na końcu peronu od strony Warszawy wyjście na peron stalową kładką z lat siedemdziesiątych.

**Stan zachowania:** Wiaty wraz z peronem zachowane są w stosunkowo dobrym stanie, występują nieliczne uszkodzenia tynku na dolnych częściach łupin oraz na filarach, uszkodzone odwodnienie wiaty klatki schodowej tunelu przy dworcu.



1. Miejscowość  
Pruszków

2. Obiekt  
Stacja kolejowa Pruszków

3. Zawartość wkładki (nazwa obiektu lub materiału uzupełniającego)  
Fotografie



Czoło wiaty. Widok od strony Grodziska Mazowieckiego.



Wiatka zlokalizowana przy dworcu projektu Romualda Millera.



Zejście do tunelu.



Wypełnienie czoła wiaty.





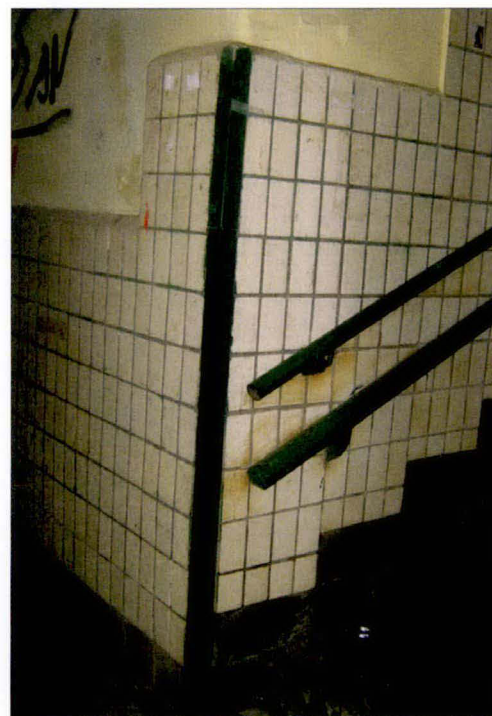
Korozja konstrukcji łupiny wiaty.



Elewacja poczekalni.



Widok na wiaty i budynek dworca.



Licowanie ścian tunelu.



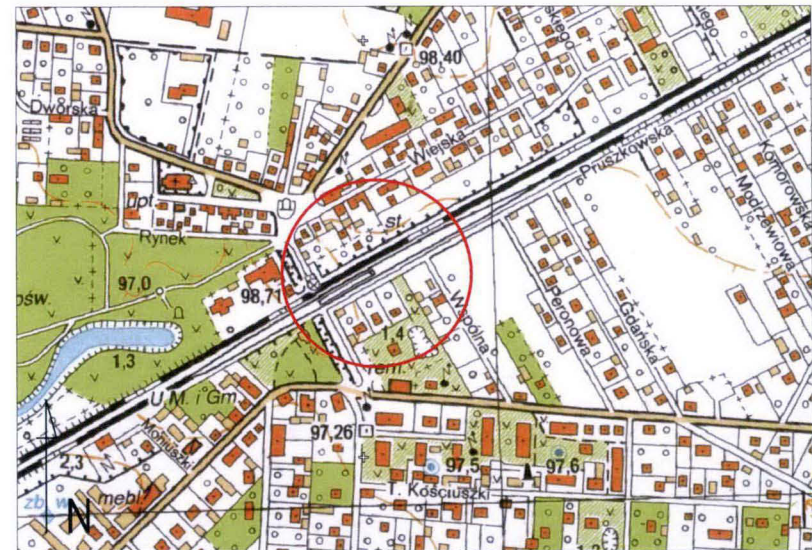
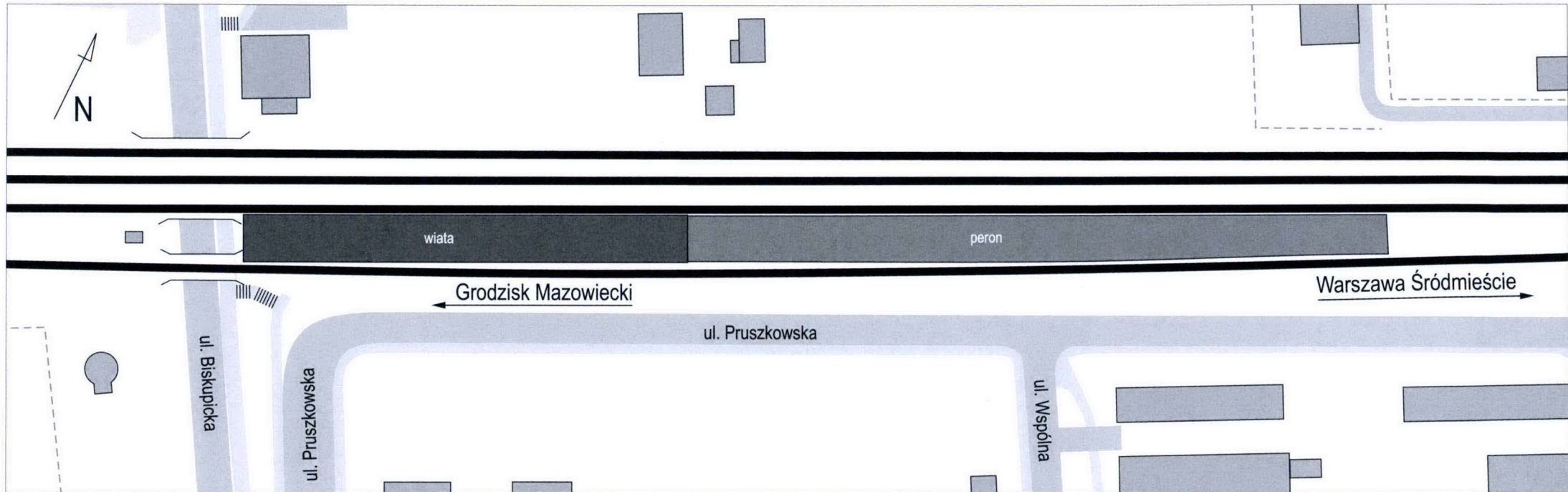
Żłobienie dachu wiaty.



1. Miejscowość  
Brwinów

2. Obiekt  
Przystanek kolejowy Brwinów

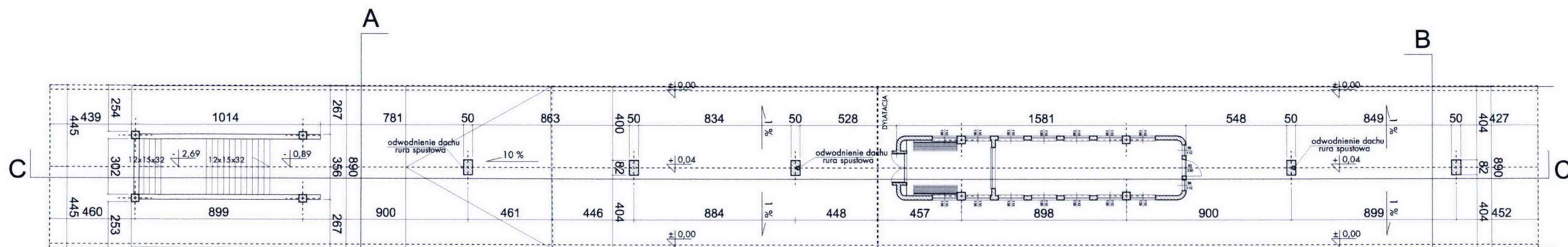
3. Zawartość wkładki (nazwa obiektu lub materiału uzupełniającego)  
11. Sytuacja 1:1000, orientacja 1:10 000, rzuty i przekroje



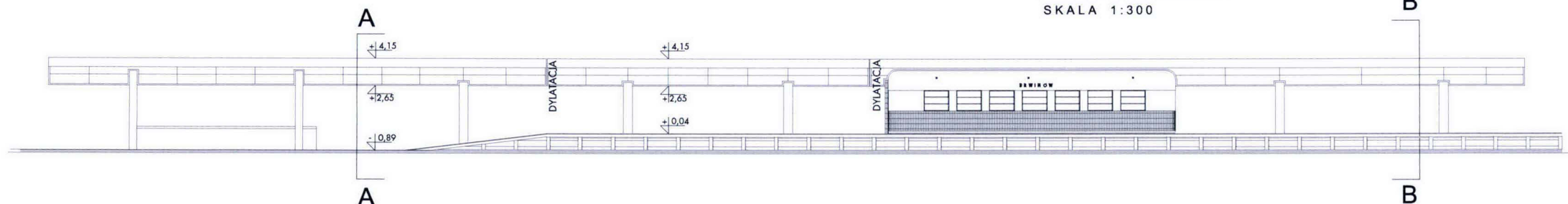
Wkładkę założył: mgr Jacek Wardęcki, inż. Jakub Andrzejewski

verte

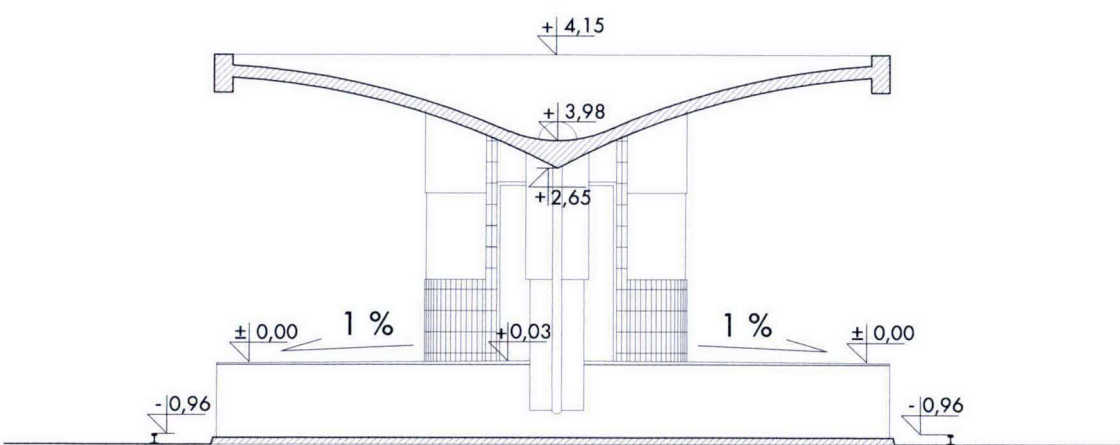




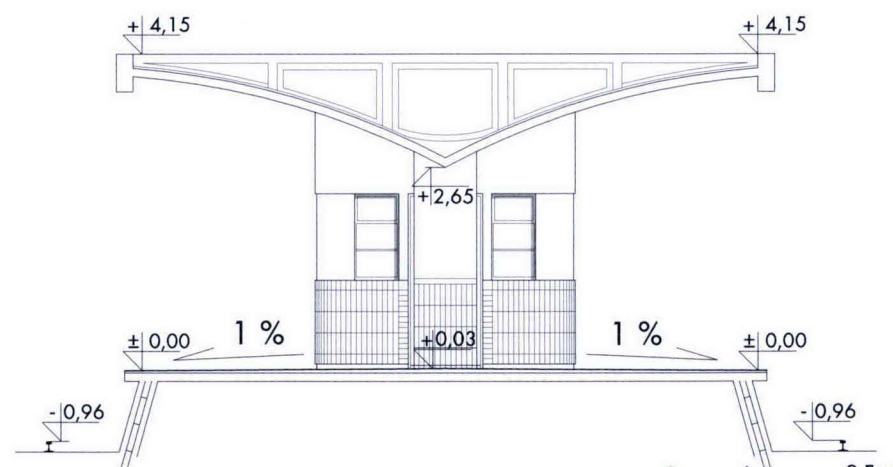
rzut wiaty



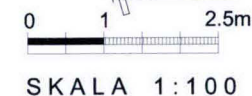
widok boczny wiaty od strony południowej



przekrój A - A



przekrój B - B





1. Miejscowość Brwinów	2. Obiekt Przystanek kolejowy Brwinów	3. Zawartość wkładki (nazwa obiektu lub materiału uzupełniającego) Opis
---------------------------	--	--

**Opis (sytuacja, materiał i konstrukcja, rzut, bryła, elewacje, wnętrze, wyposażenie, instalacje):** Na stacji Brwinów znajduje się peron wyspowy o konstrukcji żelbetowej (wykonany z elementów prefabrykowanych) wraz z dwiema wiatami o konstrukcji żebrowo-łupinowej wspartymi na filarach żelbetowych posadowionych podłużnie. Pierwsza wiata wraz z budynkiem poczekalni od strony Warszawy zbudowana została w okresie międzywojennym, druga wiata zbudowana częściowo na pochylni od strony Grodziska wzniesiona została w okresie powojennym. Peron od strony Grodziska zakończony jest pochylnią wyłożoną kostką bazaltową (na której zbudowana jest powojenna wiata), peron od strony Warszawy zakończony jest ścianką oporową wraz z 4-stopniowymi uszkodzonymi schodami. Przedwojenna wiata usytuowana od strony Grodziska jest 1-krotnie dylatowana (1 sekcja wsparta na 2 filarach umieszczonych w osi wiaty) druga sekcja stanowi element konstrukcyjny budynku poczekalni i kasy biletowej. Wewnątrz peronu umieszczony jest kolektor odwadniający do którego rurami umieszczonymi w filarach odprowadzana jest z dachu woda. W bocznych ścianach 7 okien 3-poziomowych, 3-kwaterowych w oryginalnych ramach stalowych (od strony kierunku do Grodziska trzecie okno 3-kwaterowe 3-poziomowe przerobione w ten sposób, że jego połowa jest otwierana), 4 okna wtórne o identycznym układzie wtórne PCV. Od strony Grodziska wtórne stalowe drzwi 2-skrzydłowe, od strony Warszawy drzwi do kasy biletowej 1-skrzydłowe drzwi obite blachą, po obu stronach umieszczonych po środku drzwi – prostokątne okna zabite blachą. Na skrzydłach wiaty zachowane są oryginalne mocowania zegarów i tablic z nazwami stacji. Skrajna rama wiaty żelbetowa z pionowymi podziałami od strony Warszawy wraz z pałakiem do flag. Wewnątrz poczekalni oryginalne, ławki, podwójne okienko kasowe, wykładzina podłogi wtórna wyłożona gresem w kolorze jasnoróżowym.

**Powojenna wiata od strony Warszawy,** wsparta na 4 filarach stanowiących element konstrukcyjny klatki schodowej tunelu oraz na 1 filarze ustawionym w osi peronu na pochylni zejściowej. Schody prowadzące do tunelu posiadają 11 stopni oraz 12 stopni i rozdzielone są podestem. Okładzina klatki schodowej z płytek koloru kremowego, na podłodze wtórne granitowe płyty. Odprowadzenie wody do kolektora umieszczonego wewnątrz peronu. Skrajna konstrukcja ramowa wiaty od strony Grodziska z murowanym wypełnieniem.

**Czas powstania:** 1937 r.

**Adres:** ---

**Nr hip:** ---

**Nr KW:** ---

**Sytuacja:** Zespół stacji Brwinów położony jest w kilometrze 22,117 inii Warszawa Zachodnia – Grodzisk Mazowiecki.



**Kubatura:** 140 m<sup>3</sup> (poczekalnia).

**Powierzchnia użytkowa:** 721 m<sup>2</sup> pod obrysem wiat.

**Najpilniejsze postulaty konserwatorskie:** Ze względu na znaczną wartość historyczną i architektoniczną, obiekt należy objąć ochroną poprzez wpis do rejestru zabytków. Należy przywrócić oryginalną nawierzchnię peronów – brukowanych kostką bazaltową. Obie wiaty oraz krawędzie peronowe wraz z tunelem należy poddać remontowi. W przypadku remontu należy odtworzyć wzorowane na oryginalnych tablice z nazwą stacji, zegary elektryczne oraz ławki stacyjne.

**Prace budowlane i konserwatorskie:** Peron pokryty wtórną nawierzchnią z masy bitumicznej. Wtórne latarnie stalowe oraz punkty świetlne – lampy jarzeniowe na krawędzi dachu łupiny wiat. Na peronie wtórne: ławki, kwietniki betonowe, napisy z nazwą stacji i z rozkładem jazdy, zegary oraz megafony. Pod wiatą od strony Grodziska ustawiono kilka lat temu wtórny kontener kiosku. Nawierzchnia peronu wtórna – prostokątne betonowe płyty chodnikowe oraz nawierzchnia bitumiczna.

**Stan zachowania:** Obie wiaty wraz z peronem zachowane są w stosunkowo dobrym stanie. Występują nieliczne uszkodzenia tynku na dolnych częściach łupin oraz na filarach, ubytki licowania na filarach oraz budynku poczekalni uzupełnione wtórnie nieoryginalnymi płytkami klinkierowymi. Zachowane są relikty oryginalnych latarni wibrobetonowych w postaci podstaw żeliwnych (w nawierzchni peronu). Znaczne ubytki tynku na powierzchni wiaty od strony Warszawy. Budynek poczekalni oszpecony graffiti.



1. Miejscowość  
Brwinów

2. Obiekt  
Przystanek kolejowy Brwinów

3. Zawartość wkładki (nazwa obiektu lub materiału uzupełniającego)  
Fotografie



Czoło wiaty od strony Warszawy.



Wejście do tunelu.



Okno poczekalni.



Poczekalnia. Widoczna nazwa stacji zlokalizowana na elewacji.





Widok tunelu, zejścia i przejścia podziemnego.



Wtórne drzwi wejściowe do poczekalni.



Ławka wewnątrz poczekalni.



Służbowe drzwi wejściowe do poczekalni.



1. Miejscowość

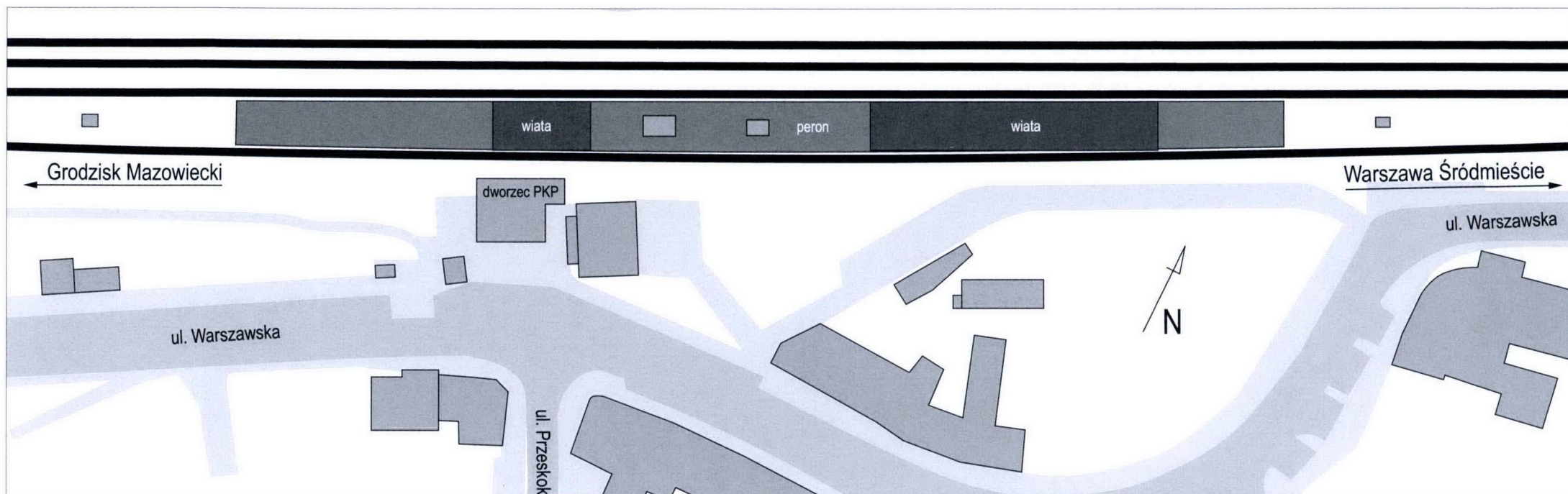
Milanówek

2. Obiekt

Przystanek kolejowy Milanówek

3. Zawartość wkładki (nazwa obiektu lub materiału uzupełniającego)

11. Sytuacja 1:1000, orientacja 1:10 000

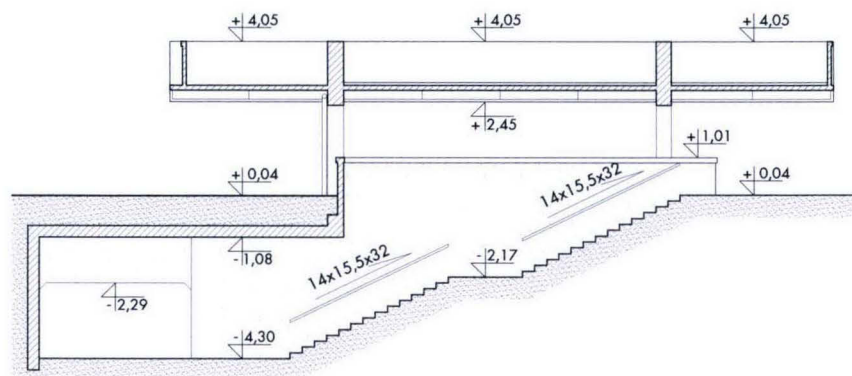




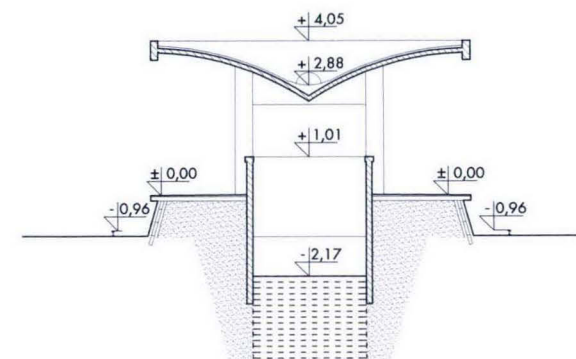
1. Miejscowość  
Milanówek

2. Obiekt  
Przystanek kolejowy Milanówek

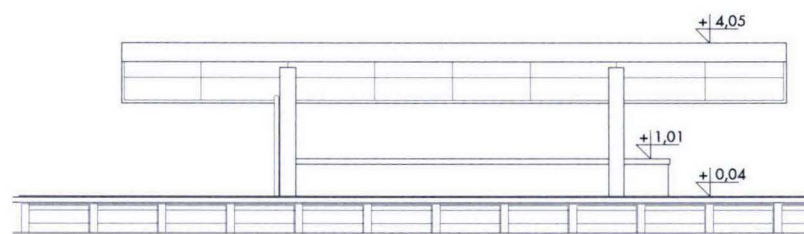
3. Zawartość wkladki (nazwa obiektu lub materiału uzupełniającego)  
Rzuty, przekroje, elewacje



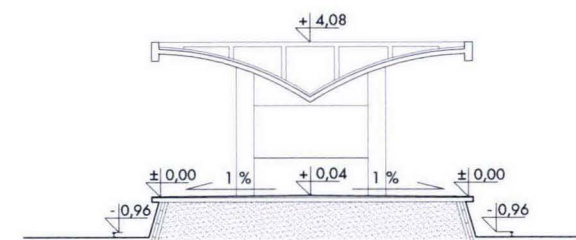
przekrój A - A



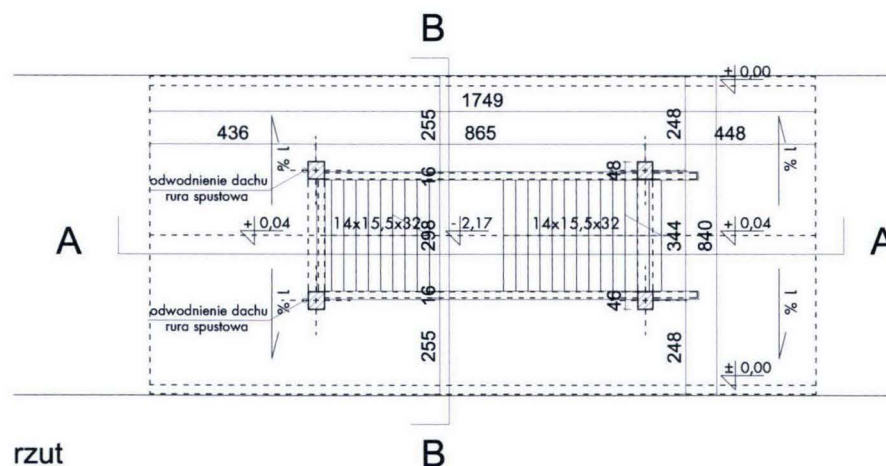
przekrój B - B



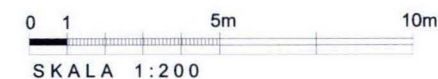
widok boku wiaty od strony południowej



widok czoła wiaty od strony wschodniej



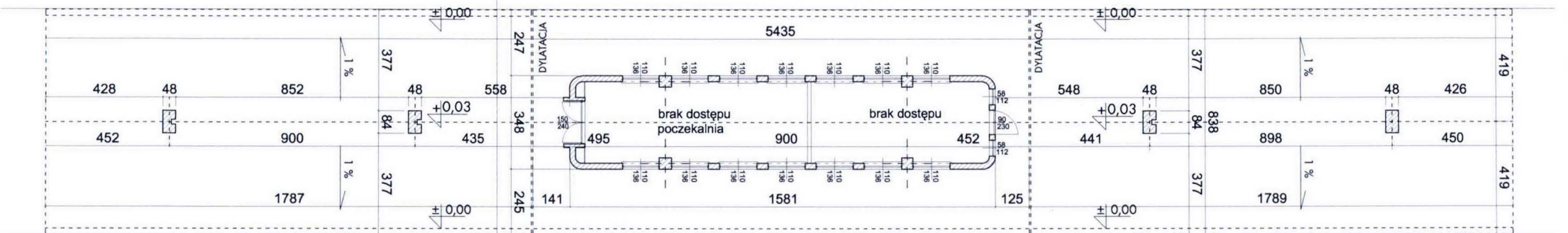
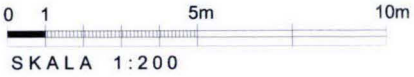
rzut



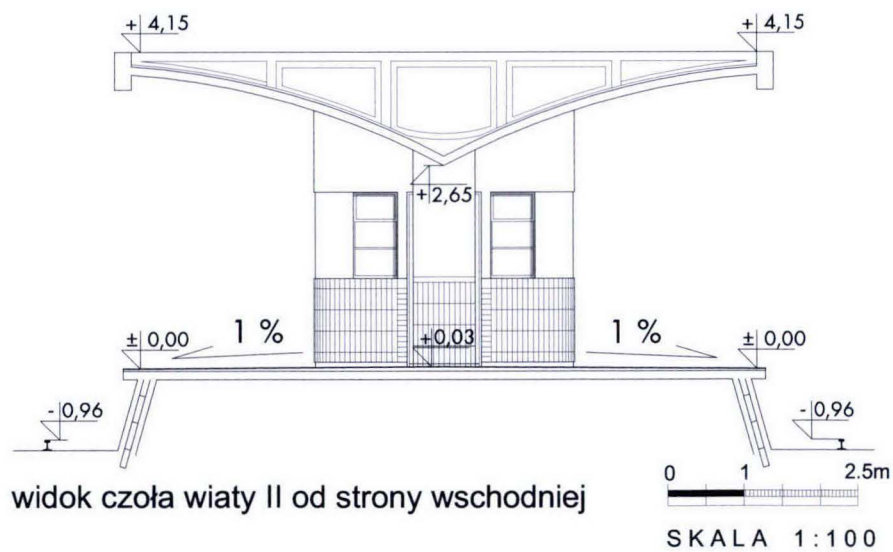
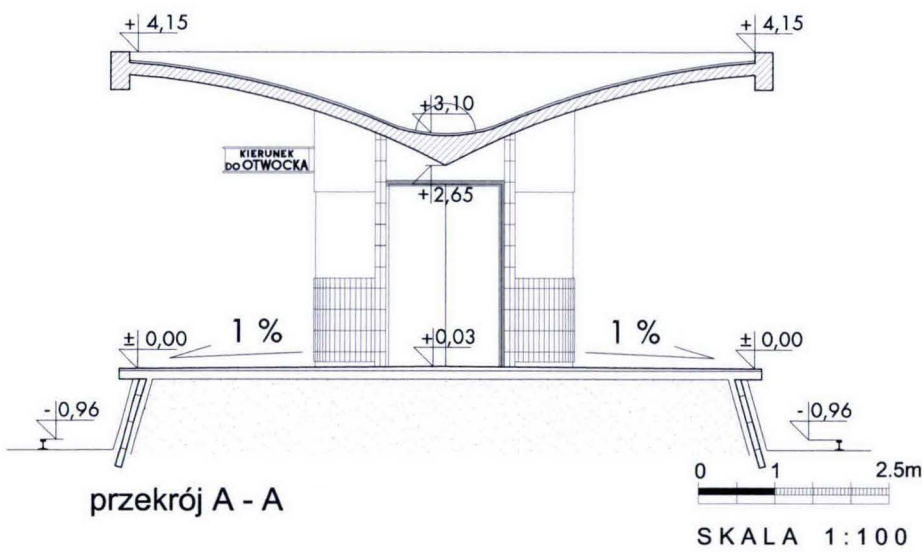
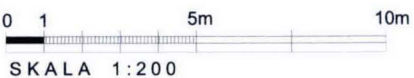




widok boku wiaty II od strony południowej



rzut wiaty II





1. Miejscowość Milanówek	2. Obiekt Przystanek kolejowy Milanówek	3. Zawartość wkladki (nazwa obiektu lub materiału uzupełniającego) Opis
-----------------------------	--	--

**Opis (sytuacja, materiał i konstrukcja, rzut, bryła, elewacje, wnętrze, wyposażenie, instalacje):** Na stacji Milanówek znajduje się peron wyspowy o konstrukcji żelbetowej (wykonany z elementów prefabrykowanych) wraz z dwiema wiatami o konstrukcji żebrowo-łupinowej wspartymi na filarach żelbetowych. Peron od strony Warszawy i Grodziska zakończony jest pochylniami wyłożonymi kostką bazaltową. Przedwojenna wiata usytuowana od strony Grodziska jest 1-krotnie dylatowana (1 sekcja wsparta na 2 filarach umieszczonych w osi wiaty) druga sekcja stanowi element konstrukcyjny budynku poczekalni i posterunku blokowego. Wewnątrz peronu umieszczony jest kolektor odwadniający do którego rurami umieszczonymi w filarach odprowadzana jest z dachu woda. W bocznych ścianach 7 okien 3-poziomowych, 3-kwaterowych w oryginalnych ramach stalowych wtórnie osłoniętych siatką stalową oraz blachą. Od strony Grodziska wtórne stalowe drzwi 2-skrzydłowe, od strony Warszawy drzwi do dawnego posterunku blokowego dyżurnego ruchu 1-skrzydłowe obite blachą, po obu stronach umieszczonych po środku drzwi prostokątne okna zabite blachą. Na skrzydłach wiaty zachowane są oryginalne mocowania zegarów i tablic z nazwami stacji. Skrajne ramy wiaty żelbetowe z pionowymi podziałami, znajdują się na nich pałaki do flag. Pierwotnie wewnątrz poczekalni znajdowały się dwie ławki drewniane oraz piec kaflowy. Powojenna wiata od strony Warszawy, zbudowana w latach 1952–54 wsparta na 4 filarach stanowi element konstrukcyjny klatki schodowej tunelu. Schody prowadzące do tunelu posiadają 14 stopni oraz 14 stopni i rozdzielone są podestem. Obwiedzina oraz filary wiaty pozbawione są licowania, do dwóch filarów mocowane są żeliwne rury odwodnienia dachu wiaty. Skrajne ramy wiaty z pionowymi podziałami z przestrzeniami wypełnionymi przemurzeniem z tynkowanej cegły. Wyjścia z tunelu od strony miasta zadane wiatami z okresy budowy tunelu. Na peronie wtórne: ławki, kwietniki, śmietniki oraz kontener kiosku.

**Czas powstania:** 1937 r., 1952–54. W okresie międzywojennym na stacji Milanówek, na której znajdował się parterowy budynek stacyjny z czasów Drogi Żelaznej Warszawsko-Wiedeńskiej zbudowano peron wraz z jedną wiatą i budynkiem mieszczącym poczekalnię oraz posterunek blokowy dyżurnego ruchu. W latach 1952–54 na stacji zbudowano tunel łączący północną i południową stronę Miasta. Na peronie wzniesiono drugą wiatę nawiązującą do architektury przedwojennej wiaty stanowiącą zadaszenie oraz element konstrukcyjny klatki schodowej tunelu. Nad wyjściami z tunelu zniesiono pawilony, od tego czasu obie pochylnie peronu stały się bezużyteczne. W tunelu znajdowała się budka biletera peronowego. Około 1960 r. zlikwidowano posterunek blokowy dyżurnego ruchu znajdujący się na peronie.

**Adres:** ---

**Nr hip:** ---

**Nr KW:** ---

**Sytuacja:** Zespół stacji Milanówek położony jest w kilometrze 25,993 linii Warszawa Zachodnia – Grodzisk Mazowiecki.



**Kubatura poczekalni:** 140 m<sup>3</sup>.

**Powierzchnia użytkowa:** ok. 147 m<sup>2</sup> + 455 m<sup>2</sup> pod obrysem wiat.

**Najpilniejsze postulaty konserwatorskie:** Ze względu na znaczną wartość historyczną i architektoniczną, obiekt należy objąć ochroną poprzez wpis do rejestru zabytków. Należy przywrócić oryginalną nawierzchnię peronów – brukowanych kostką bazaltową. Obie wiaty oraz krawędzie peronowe wraz z tunelem należy poddać remontowi; ponadto należy uzupełnić ubytki oryginalnego licowania filarów oraz budynku poczekalni i dawnego posterunku blokowego. W przypadku remontu należy odtworzyć wzorowane na oryginalnych tablice z nazwą stacji, zegary elektryczne oraz ławki stacyjne.

**Prace budowlane i konserwatorskie:** Peron pokryty wtórną nawierzchnią z masy bitumicznej. Wtórne latarnie stalowe oraz punkty świetlne – lampy jarzeniowe na krawędzi dachu łupiny wiat. Na peronie wtórne napisy z nazwą stacji i z rozkładem jazdy, zegary oraz wtórne megafony. W latach 90. XX w. przy okazji remontu obiektów linii Grodziskiej podłogę tunelu wyłożono płytami granitowymi.

**Stan zachowania:** Obie wiaty wraz z peronem zachowane są w stosunkowo dobrym stanie. Występują nieliczne uszkodzenia tynku na dolnych częściach łupin oraz na filarach, ubytki licowania na filarach oraz budynku poczekalni uzupełnione wtórnie nieoryginalnymi płytkami klinkierowymi. Zachowane są relikty oryginalnych latarni wibrobetonowych w postaci podstaw żeliwnych (w nawierzchni peronu). Znaczne ubytki tynku na powierzchni wiaty od strony Warszawy. Budynek poczekalni i dawnego posterunku blokowego oszpecony graffiti.



1. Miejscowość  
Milanówek

2. Obiekt  
Przystanek kolejowy Milanówek

3. Zawartość wkładki (nazwa obiektu lub materiału uzupełniającego)  
Fotografie



Czoło wiaty. Widok od strony Warszawy.



Czoło wiaty. Widok od strony Grodziska Mazowieckiego.



Zejście do tunelu.



Wejście do klatki schodowej prowadzącej do tunelu.





Budynek poczekalni.



Służbowe drzwi wejściowe do poczekalni.



Nazwa stacji zlokalizowana na elewacji poczekalni.



Korozja betonu konstrukcji dachu.





1. Miejscowość

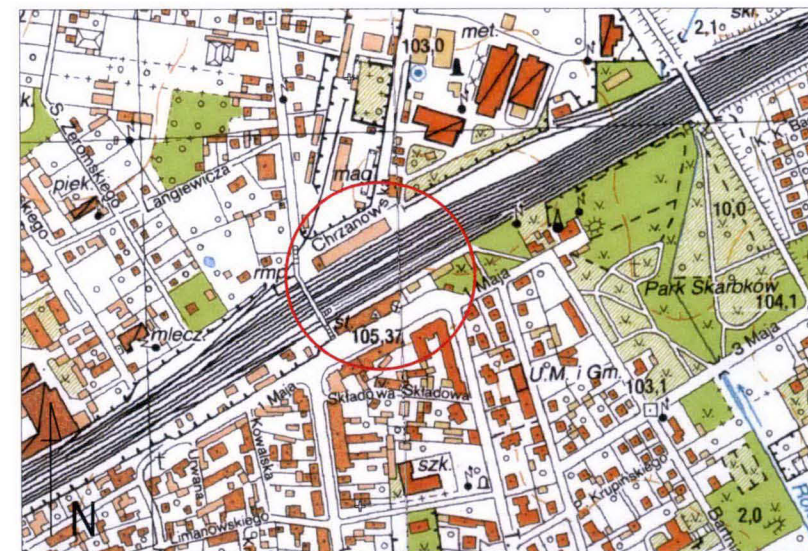
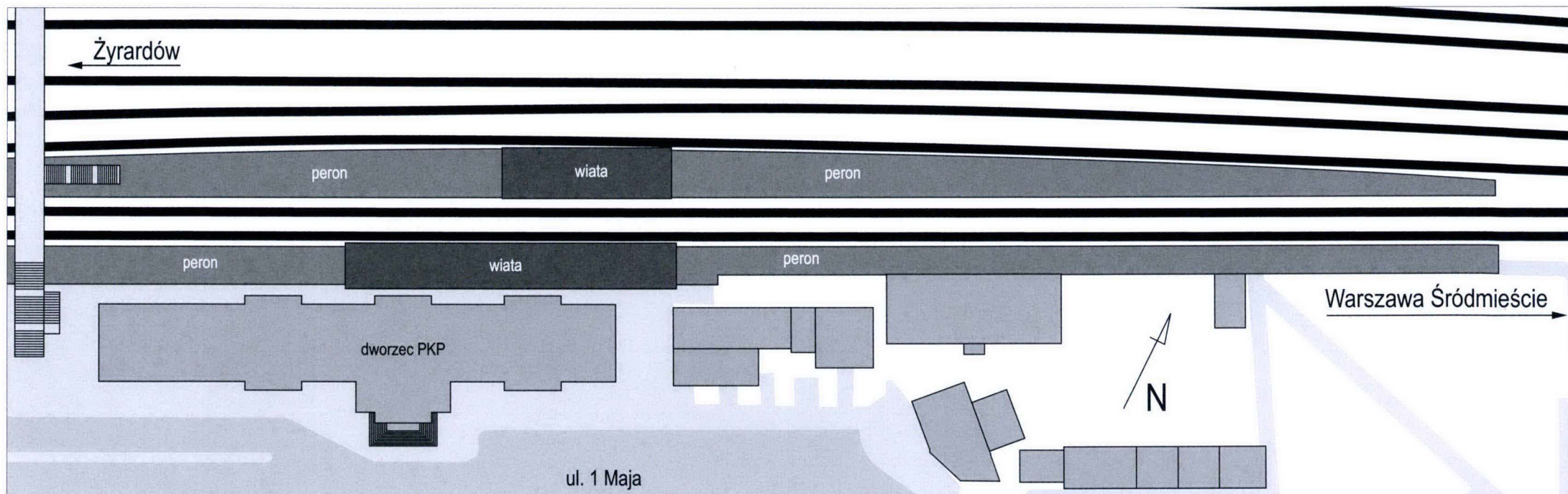
Grodzisk Mazowiecki

2. Obiekt

Stacja kolejowa Grodzisk Mazowiecki

3. Zawartość wkładki (nazwa obiektu lub materiału uzupełniającego)

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



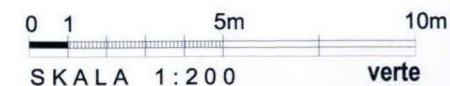


3. Zawartość wkładki (nazwa obiektu lub materiału uzupełniającego)

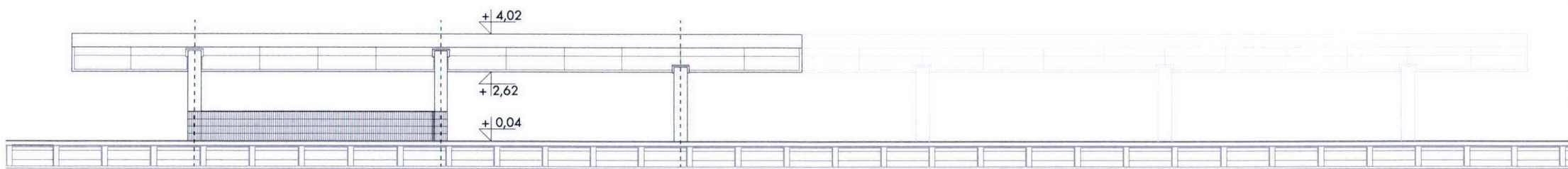
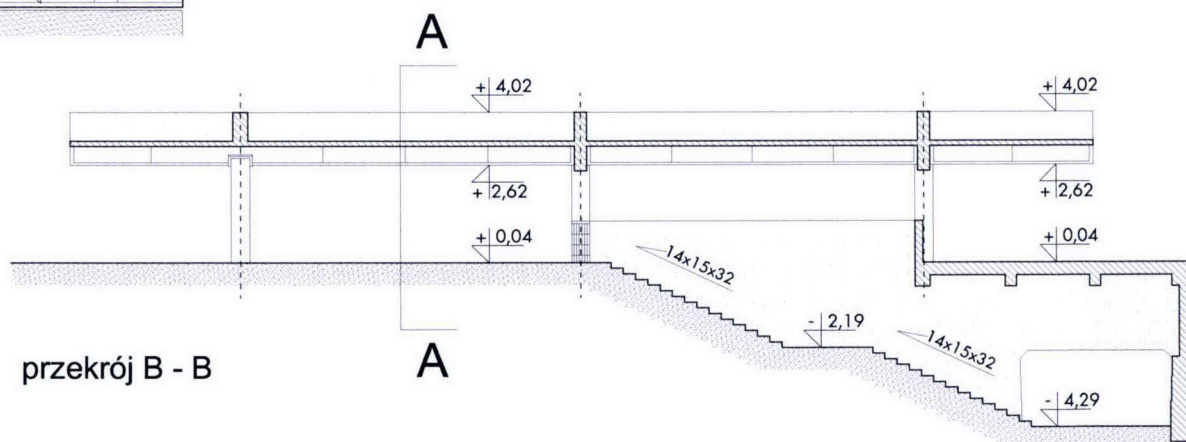
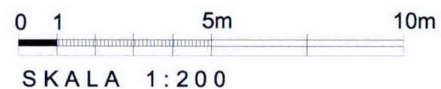
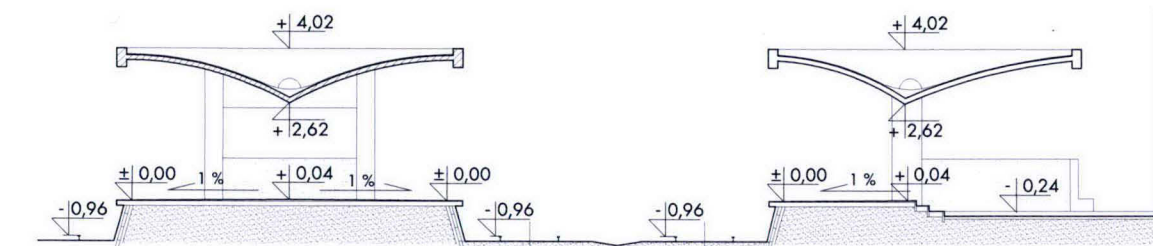
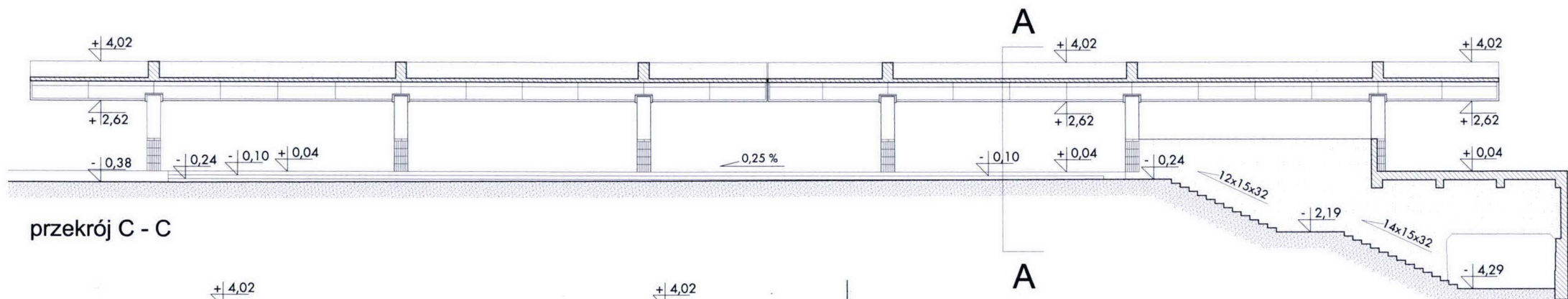
Rzuty, przekroje, elewacje 1:200



Wkładkę założył: inż. Jakub Andrzejewski









1. Miejscowość Grodzisk Mazowiecki	2. Obiekt Stacja kolejowa Grodzisk Mazowiecki	3. Zawartość wkładki (nazwa obiektu lub materiału uzupełniającego) Opis
---------------------------------------	--	--

**Opis (sytuacja, materiał i konstrukcja, rzut, bryła, elewacje, wnętrze, wyposażenie, instalacje):** Na stacji Grodzisk Mazowiecki znajdują się dwa perony konstrukcji żelbetowej (wykonane z elementów prefabrykowanych) wraz z wiatami o konstrukcji żebrowo-łupinowej wspartymi na filarach żelbetowych. Na stacji znajduje się budynek stacyjny w stylu narodowym projektu arch. Romualda Millera z początku lat 20. XX wieku wraz z przebudowanym peronem 1 oraz wiatą żelbetową wspartą na jednym rzędzie sześciu filarów (wiata jednokrotnie dylatowana 1 – sekcja 3 filary, 2 – sekcja 3 filary). Od strony Warszawy pod lewym skrzydłem wiaty znajduje się klatka schodowa tunelu prowadzącego na peron 2. Obwiedzina klatki schodowej oraz filary licowane identycznymi płytkami klinkierowymi. Schody prowadzące do tunelu posiadają 11 oraz 14 stopni (wyłożonych wtórnie płytami granitowymi) rozdzielonych podestem, zachowana oryginalna balustrada. Wewnątrz klatka schodowa wyłożona płytkami klinkierowymi, na ścianie czołowej stropu tunelu (wewnątrz klatki schodowej) litery PKP z mozaiki ułożonej z płytek klinkierowych dwóch kolorów – orzech jasny i orzech ciemny. Wiata ze względu na przykrycie lewym skrzydłem klatki wejściowej do tunelu jest asymetryczna tzn. na filarach posadowiona jest z przesunięciem w kierunku elewacji frontowej budynku stacyjnego. Skrajne ramy wiaty żelbetowe z pionowymi podziałami, znajdują się na nich pałaki do flag. Na skrzydłach wiaty zamontowane są: wtórne punkty świetlne, zegary elektryczne oraz kamery telewizji przemysłowej. Przy tylnej ścianie obwiedziny klatki schodowej tunelu wtórny blaszany kiosk „Kolportera”. Nawierzchnia peronu podniesiona w stosunku do pierwotnej z okresu przed elektryfikacją Warszawskiego Węzła Kolejowego, wtórnie wyłożona kostką Bauma oraz wylana nawierzchnią z masy bitumicznej. Na peronie 1 znajduje się 6 oryginalnych latarń firmy „Wibrobeton” z lat 30. XX wieku. Peron od strony Warszawy zakończony ścianką oporową, od strony Żyrardowa zakończony pochylnią pierwotnie wyłożoną kostką bazaltową, wtórnie wylaną asfaltem. Wewnątrz peronu znajduje się kolektor odprowadzający wodę z dachu wiaty, rura spustowa umieszczona jest w drugim skrajnym filarze. Peron 2 wyspowy, od strony Warszawy zakończony ścianą oporową bez schodów, od strony Żyrardowa zakończony pochylnią pierwotnie wyłożoną kostką bazaltową wtórnie wylaną asfaltem. Na peronie znajduje się wiata stanowiąca element konstrukcyjny klatki schodowej tunelu – wsparta na klatce na 4 filarach oraz na 2 skrajnych pojedynczych filarach umieszczonych w osi wiaty. Skrajne ramy wiaty żelbetowe z pionowymi podziałami, znajdują się na nich pałaki do flag. Wewnątrz peronu znajduje się kolektor odwadniający – do którego odprowadzana jest woda z dachu wiaty. Schody wejściowe do tunelu w klatce schodowej posiadają 15 i 14 stopni rozdzielonych podestem. Nawierzchnia peronu wtórna wyłożona masą bitumiczną. Na peronie fundamente 6 latarń firmy Wibrobeton z lat 30. XX wieku. Na skrzydłach wiaty zamontowane są: wtórne punkty świetlne oraz zegary elektryczne. Na obu peronach wtórne: tablice z nazwami stacji, z rozkładem jazdy pociągów oraz kwietniki betonowe.

**Czas powstania:** 1937 r.

**Adres:** ---

**Nr hip:** ---



**Nr KW:** ---

**Sytuacja:** Zespół stacji Grodzisk Mazowiecki położony jest w kilometrze 29,548 linii Warszawa Zachodnia –Grodzisk Mazowiecki.

**Kubatura:** ---

**Powierzchnia użytkowa:**  $239 \text{ m}^2 + 450 \text{ m}^2$  pod obrysem wiat.

**Najpilniejsze postulaty konserwatorskie:** Ze względu na znaczną wartość historyczną i architektoniczną, obiekt należy objąć ochroną poprzez wpis do rejestru zabytków. Należy przywrócić oryginalną nawierzchnię peronów – brukowanych kostką bazaltową. Obydwie 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. Należy poddać konserwacji jedyny zachowany na linii grodziskiej i otwockiej napis PKP wykonany przy pomocy różnych odcieni płytek klinkierowych.

**Prace budowlane i konserwatorskie:** Peron pokryty wtórną nawierzchnią z masy bitumicznej. Wtórne punkty świetlne – lampy jarzeniowe na krawędzi dachu łupiny obu wiat po obu ich stronach. Na peronie wtórne napisy z nazwą stacji i z rozkładem jazdy, zegary oraz wtórne megafony.

**Stan zachowania:** Obie wiaty wraz z peronami zachowane są w stosunkowo dobrym stanie. Występują nieliczne uszkodzenia tynku na dolnych częściach łupin oraz na filarach, ubytki licowania na filarach oraz obwiedziny klatki schodowej tunelu.



1. Miejscowość  
Grodzisk Mazowiecki

2. Obiekt  
Stacja kolejowa Grodzisk Mazowiecki

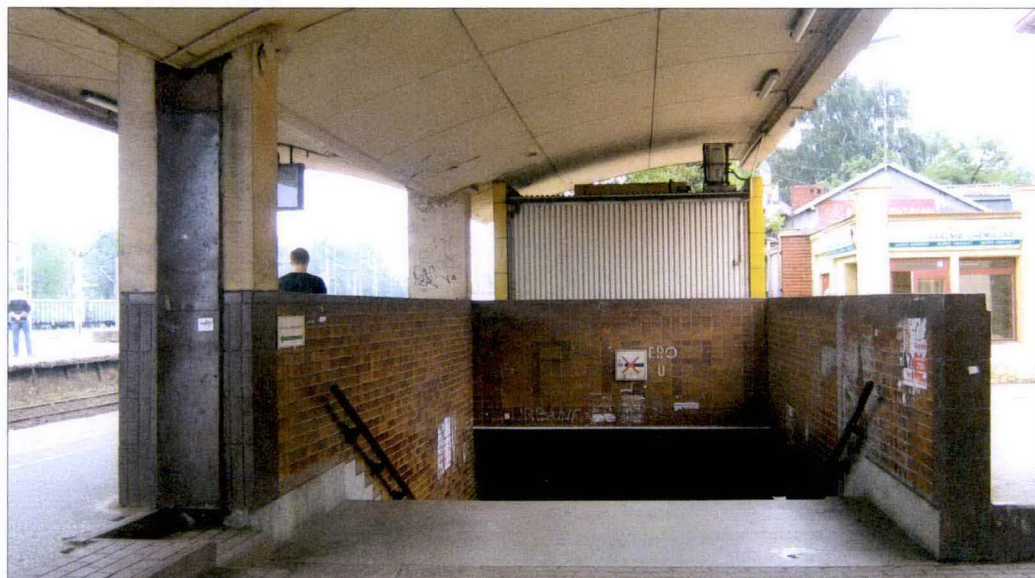
3. Zawartość wkładki (nazwa obiektu lub materiału uzupełniającego)  
Fotografie



Widok peronów z wiatami na stacji Grodzisk Mazowiecki.



Widok budynku dworcowego i wiaty od strony Warszawy.

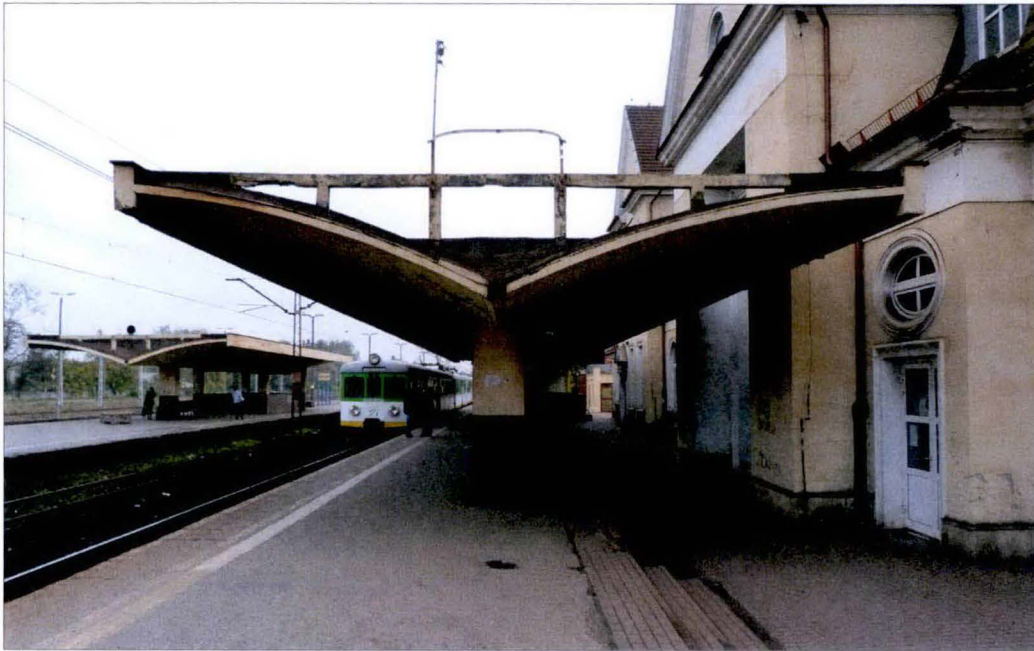


Klatka schodowa prowadząca do tunelu. Widoczna mozaika PKP.



Widok wiaty na peronie 2.





Czoło wiaty. Widok od strony Żyrardowa.



Klatka schodowa tunelu. Widok na paraboliczne sklepienie wiaty.



Oryginalny fundament latarni „Wibrobeton” z lat 30. XX wieku.



.Mozaika klinkierowa nad schodami zejściowymi do tunelu.