



Warszawa, dnia 01.07.2010 r.

WD. 4164- 52/ 1/10

DECYZJA NR 610/2010
w sprawie wpisania zabytku do rejestru zabytków

Na podstawie przepisów art. 89 pkt. 2, art. 91 ust. 4 pkt. 3 i 4, art. 9 ust. 1 ustawy z dnia 23 lipca 2003 roku o ochronie zabytków i opiece nad zabytkami (Dz. U. 2003r. Nr 162, poz. 1568 - z póź. zm.), w trybie art. 104 KPA w związku z art. 108 § 1 KPA (tekst jednolity: Dz. U. z 2000r. Nr 98 poz. 1071 – z póź. zm.), w wyniku postępowania administracyjnego przeprowadzonego z urzędu

Mazowiecki Wojewódzki Konserwator Zabytków w Warszawie

orzeka:

1. Wpisać do rejestru zabytków nieruchomości województwa mazowieckiego
zespół budowlany siedmiu wiat peronowych (wraz z budynkami poczekalni), powstałych w latach 30tych XX w. wg proj. inż. K. Centnerszvera, położonych na następujących stacjach linii kolejowej Warszawa – Otwock:
 - a. Międzylesie (dz. ew nr 2/2 z obrębu 3157)
 - b. Radość (dz. ew. nr 24/2 i 51/1 z 0brebu 31223)
 - c. Miedzeszyn (dz. ew. nr 2/3 z obrębu 31285)
 - d. Falenica (dz. ew. nr 135 z obrębu 31285)
 - e. Michalin dz. ew. nr 135 z obrębu 20)
 - f. Józefów (dz. ew. nr 151 z obrębu 44)
 - g. Świder (dz. ew. nr 1 z obrębu 258)
2. Niniejszym wpisem obejmuje się w/w obiekty zabytkowe oznaczone na załączniku graficznym kolorem czerwonym wraz z podaniem, w kilometrach, lokalizacji na linii kolejowej Warszawa Wschodnia - Dorohusk
3. Załącznik graficzny do niniejszej decyzji stanowi jej integralną część.
4. Decyzji niniejszej nadany zostaje rygor natychmiastowej wykonalności

Uzasadnienie

W dniu 19.04.2010 r. Mazowiecki Wojewódzki Konserwator Zabytków (MWKZ) wszczął z urzędu postępowania w sprawie wpisu do rejestru zabytków ww. zespołu budowlanego. W dniu 29.05.2010 r. na stacji Falenica rozpoczęto prace remontowe wiat, bez wcześniejszego uzgodnienia ze Stołecznym Konserwatorem Zabytków (SKZ). W trakcie wizji lokalnej przeprowadzonej przez pracowników Wojewódzkiego Urzędu Ochrony Zabytków w Warszawie (WUOZ) stwierdzono, że skuto płytki ceramiczne z cokołów filarów wiat (jak również podmalowano podsufitkę obiektu oraz pomalowano na biało napis „FALENICA” - zlokalizowany w szczycie dachu wiaty). W dniu 29.06.2010 r. SKZ decyzją Nr 49K/10 nakazał wstrzymanie prac przy falenickiej wiacie polegających na skuwaniu okładzin ceramicznych.

Zespół wiat kolejowych linii Warszawa – Otwock posiada kartę ewidencyjną sporządzoną w czerwcu 2010 r. Przedmiotowe wiaty zostały wzniesione w latach 30-tych XX w. związku realizacją koncepcji budowy linii średnicowej oraz elektryfikacji Warszawskiego Węzła Kolejowego. W 1933 r. zawarta została umowa pomiędzy PKP a brytyjskim konsorcjum dwóch firm (English Electric Co. Ltd oraz Metropolitan Vickers Electric Export Co. Ltd) dotycząca elektryfikacji odcinków podmiejskich Warszawskiego Węzła Kolejowego do Otwocka. Konsekwencją tej inwestycji było

wybudowanie nowych wysokich peronów wraz z wiatami i poczekalniami, dostosowanych do obsługi nowego taboru. Budowę zakończono w 1939 r. Autorem projektu układów torowych stacji oraz przystanków był inż. Kazimierz Centnerszwer (pracownik Biura Projektów i Studiów PKP). Ze względu na podmiejski charakter ruchu kolejowego zdecydowano, zamiast dużych dworców, wybudować wiaty oraz poczekalnie wraz z kasami biletowymi na peronach. 15 grudnia 1936 r. zelektryfikowano odcinek Warszawa Wschodnia – Otwock. Wówczas najprawdopodobniej w Biurze Studiów i Projektów PKP opracowano typowy projekt powtarzalny wiaty peronowej, połączonej z budynkiem poczekalni i kasy biletowej. Według tego projektu wzniesiono przystanki Wawer, Międzyziesie (sklepik oraz poczekalnia), Radość, Miedzeszyn (bar oraz poczekalnia), Michalin, Józefów (posterunek blokowy oraz poczekalnia) oraz Świder, wszystkie posadowione na wysokich peronach. Na peronach linii otwockiej znajdowały się pierwotnie również drewniane kioski „RUCH „-u. Na stacji Falenica połączono dwa perony z modernistycznym dworcem wzniesionym w 1930 r. (zachowany do dziś) gdzie zlokalizowane były kasy biletowe, a na peronach zbudowano jedynie wiaty. Stacja Anin – uruchomiona prawdopodobnie w 1938 r. - nie została wyposażona w budynek poczekalni i wiaty.

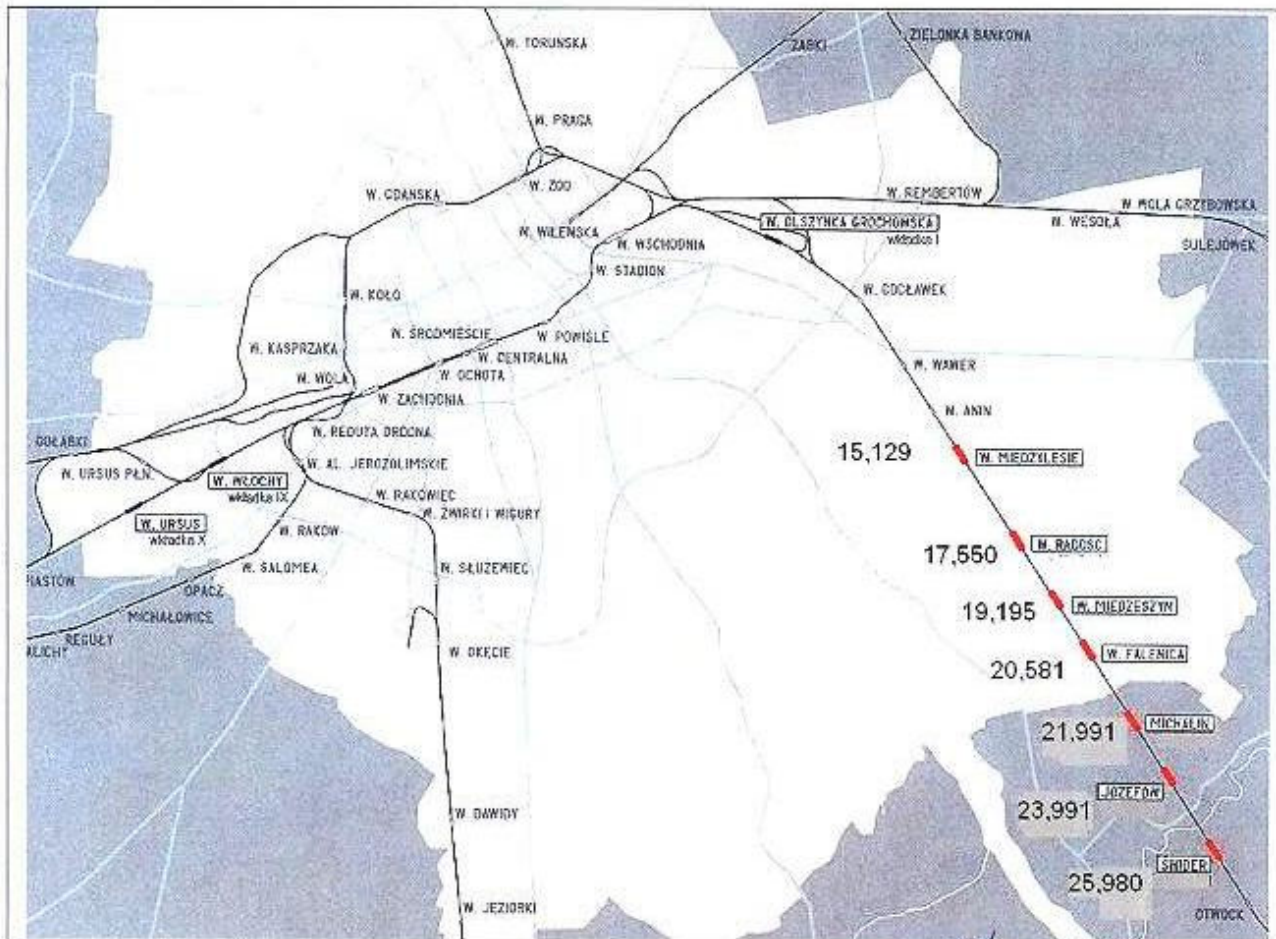
W wyniku działań wojennych w 1944 r. całkowicie zniszczona została stacja Wawer, zaś częściowo uszkodzono przystanki Radość oraz Miedzeszyn. W latach 1945 - 1953 dokonano odbudowy wiat oraz budowę nowych według projektu inż. Kazimierza Brandta.

Żelbetowe wiaty posadowione zostały na dwóch rzędach filarów o przekroju prostokąta, rozstawionych w odległości 9 metrów i przekryte dachem dwuskrzydłowym o konstrukcji łupinowo – żebrowej. Wspomniane wyżej rzędy filarów stanowiły zarazem element konstrukcyjny budynku, o zaokrąglonych narożach, mieszczącego poczekalnię i kasę biletową – tworząc tym samym całość z wiatami. Wejście do poczekalni zlokalizowano w ścianie czołowej, od str. południowej (od str. stacji końcowej). Elewacje frontowe i tylne siedmioosiowe. Do wysokości 120 cm wyłożone okładziną z ciemnego klinkieru – analogicznie jak filary wiat. We wnętrzu poczekalni podłoga wykonana z płytek ceramicznych w kolorze czarno-białym, zaś w części służbowej z desek. Wzdłuż ścian ustawiono ławki drewniane wykonane z profilowanych listew. Pierwotnie wiaty wyposażone zostały w dwie tablice drewniane z nazwami stacji oraz okrągłe zegary elektryczne (niezachowane). Zachowały się natomiast, mocowane do ścian bocznych poczekalni tablice, z nakładanymi drewnianymi literami, wskazujące kierunki oraz napis „POCZEKALNIA” nad wejściem. Wymieniono oryginalną stolarkę okienną i drzwiową, ściany poczekalni zaś wielokrotnie przemalowywano. Zespół budowlany jest dobrze zachowany w swej zasadniczej formie (bryła i gabaryt), jednakże wieloletnie zaniedbania odbiły się na stanie technicznym obiektów (korozja elementów żelbetowych).

Przedmiotowy zespół wiat wraz z budynkami poczekalni to przykład zastosowania wysmakowanej architektury modernistycznej w infrastrukturze kolejowej. Zaprojektowany został z niezwykłą dbałością o szczegóły estetyczne o czym świadczyć może specjalnie zastosowane liternictwo tablic kierunkowych. Należy podkreślić, iż obiekty wyróżniają się funkcjonalnością i prostotą (zgodnie z ideą architektury modernistycznej). Jednocześnie obiekty prezentują walor historyczny stanowiąc materialny ślad rozwoju aglomeracji warszawskiej - oraz modernizacji kolei w okresie dwudziestolecia międzywojennego.

Na podstawie art. 9 ust. 1 ustawy o ochronie zabytków i opiece nad zabytkami (Dz. U. z 2003 roku nr 162, poz. 1568 z póź. zm.) do rejestru wpisuje się zabytek nieruchomy na podstawie decyzji wydanej przez wojewódzkiego konserwatora zabytków, z urzędu bądź na wniosek właściciela zabytku nieruchomego, lub użytkownika wieczystego gruntu, na którym znajduje się zabytek nieruchomy.

Zgodnie z art. 6 ust. 1 pkt. 1 litera b w/w ustawy ochronie i opiece podlegają, bez względu na stan zachowania, zespołami budowlanymi będące dziełami architektury i budownictwa. Z uwagi na zachowane wartości artystyczne oraz historyczne zespół budowlany siedmiu wiat kolejowych odpowiada definicji legalnej zabytku zawartej w art. 3 ust. 1 ustawy o ochronie zabytków i opiece nad zabytkami, zostaje wpisany niniejszą decyzją do rejestru zabytków nieruchomych województwa mazowieckiego i podlega ochronie prawnej. Zgodnie z art. 108 § 1 KPA decyzji, której służy odwołanie, może być nadany rygor natychmiastowej wykonalności ze względu na interes społeczny jakim jest stworzenie warunków prawnych dla ochrony obiektów zabytkowych przed zniszczeniem wobec istniejącego ryzyka kontynuacji samowolnych prac budowlanych w obrębie obiektów.



MAZOWIECKI WOJEWÓDZKI
KONSERWATOR ZABYTKÓW

Barbara Jezierska

Załącznik graficzny do decyzji MWKZ nr 610/2010 z dn. 01.07.2010 r., wpisującej do rejestru zabytków:

Zespół budowlany siedmiu wiat peronowych (wraz z budynkami poczekalni), powstałych w latach po 1936 r. wg proj. inż. K. Centnerszvera, położonych na następujących stacjach linii kolejowej Warszawa – Otwock: Międzylesie (dz. Ew nr 2/2 z obrębem 3157), Radość (dz. ew. nr 24/2 i 51/1 z obrębem 31223), Miedzeszyn (dz. ew. nr 2/3 z obrębem 31285), Falenica (dz. ew. nr 135 z obrębem 31285), Michalin dz. ew. nr 135 z obrębem 20), Józefów (dz. Ew. nr 151 z obrębem 44), Świder (dz. ew. nr 1 z obrębem 258)



Obiekt wpisany do rejestru zabytków

15,129 - usytuowanie w kilometrze linii kolejowej Warszawa Wschodnia - Dorohusk

MAZOWIECKI WOJEWÓDZKI KONSERWATOR
ZABYTKÓW W WARSZAWIE
ul. Jasna 10, 00-013 Warszawa
tel. 022/826-57-52, 022/828-58-05
022/826-37-30, fax 022/826-37-08