

Relikt gmachu dworca Kolei Terespolskiej w Warszawie. Propozycja adaptacji obiektu dla celów muzealnych.

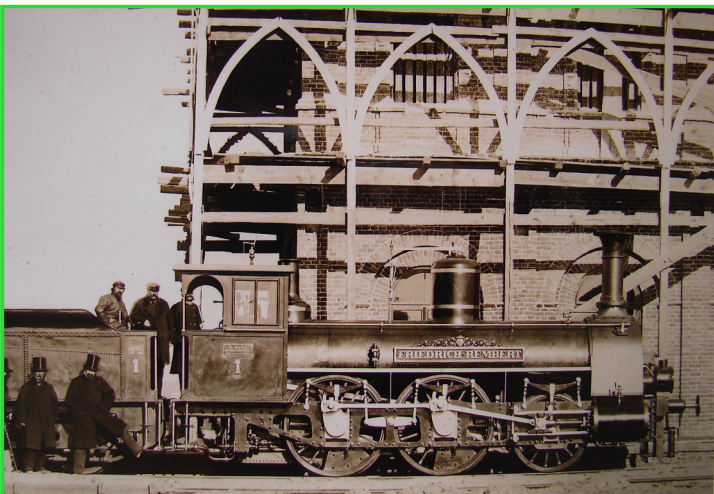


Linie kolejową zwana Drogą Żelazną Warszawsko-Terespolską, biegnącą z Warszawy przez Mińsk Mazowiecki, Siedlce, Łuków i Białą Podlaską do Terespolu otwarto oficjalnie 18 września 1867 r. Długość linii wynosiła 290,3 km. Kolej Terespolska budowana była etapami w rekordowym tempie (faktycznie budowa trwała dwa lata). W 1870 r. pod zarządem tej kolei znalazł się odcinek Terespol – Brześć, o długości 9 km. Kolej uzyskała połączenie z Moskwą w 1871, a następnie – z Kijowem w 1873 r.

Kolej Terespolska stanowiła trzecią kolejową inwestycję w Królestwie Polskim – po Kolei Warszawsko-Wiedeńskiej i linii warszawsko-petersburskiej. Powstała z inicjatywy znanego działacza gospodarczego, przemysłowca i finansisty Leopolda Kronenberga (1812 – 1878). Kolejowe połączenie powstać mogło wyłącznie za zgodą władz, która wydana została przez rosyjskie Ministerstwo Komunikacji w 1864 r.

W ówczesnych politycznych realiach, Kolej Terespolska stanowiła niezwykle fenomen. Była bowiem polską prywatną koleją i enklawą opierającą się skutecznie rusyfikacji aż do momentu wykupienia jej przez rząd rosyjski w 1891 r. Kronenberg, pełniący funkcję prezesa rady zarządzającej, miał prawo do obsadzania stanowisk w strukturach tej kolei przy minimalnej ingerencji zaborcy. Dzięki temu zatrudniani tam byli Polacy – często uczestnicy Powstania Styczniowego, powracający z Syberii. Z tego powodu, Kolej Terespolska nazywana była niekiedy „sybirską koleją”. W gronie zatrudnionych tam byłych powstańców znalazł się m.in. Karol Skarbek-Kozietulski (1846 – 1902), który przystąpił do walk powstańczych wraz ze studentami całego swojego roku akademickiego z Instytutu Politechnicznego w Puławach. Po upadku zrywu, kontynuował naukę w prywatnej szkole kolejowej. Kolej Terespolska stała się również miejscem pracy dla powstańca Edwarda Wawrykiewicza (1847 – 1917), inżyniera kolejnictwa i popularyzatora wiedzy technicznej.

Dla potrzeb nowej linii kolejowej, na Pradze wzniesiony został okazały neorenesansowy gmach dworca. Wykonanie projektu dworca powierzono warszawskiemu architektowi Alfonsowi Kropiwnickiemu (1803 – 1881), pełniącemu funkcję naczelnego architekta Kolei Terespolskiej. Kropiwnicki zaprojektował wszystkie budynki,



stanowiące część infrastruktury tej kolei. W styczniu 1866 r. wykonawcy inwestycji (Andrzej Rajkowski i Kazimierz Granzow) zgłosili gotowość do rozpoczęcia prac budowlanych. Umowa w sprawie budowy gmachu dworca podpisana została w czerwcu 1866 r. Wcześniej – 30 maja 1866 r., w fundament wznoszonego dworca wmurowany został kamień węgielny. Na tablicy wykonanej ze srebra, znalazła się informacja o „założeniu” kamienia węgielnego pod budowę dworca stacji głównej Drogi Żelaznej Warszawsko-Terespolskiej, data wmurowania oraz nazwiska dygnitarzy biorących udział w uroczystości (z namiestnikiem Królestwa Polskiego, hr. Teodorem Bergiem na czele) a także – lista nazwisk techników kierujących budową kolei. Srebrną tablicę z wygrawerowanymi napisami obłożono z obu stron ołowianymi płytami, po czym zamurowano w fundamencie. Teodor Berg położył pierwszą cegłę. Relacja z uroczystości opublikowana została na łamach „Kuriera Warszawskiego”. Obiekt powstał w 1866 r. jako piętrowy gmach. Parter zajęły poczekalnie, dwa bufety oraz kasy biletowe i bagażowe. Na piętrze zlokalizowano biura Zarządu Drogi Żelaznej Warszawsko-Terespolskiej. Zdjęcie 1. ukazuje fragment murów dworca w trakcie budowy (fotografia w zbiorach Stacji Muzeum – d. Muzeum Kolejnictwa w Warszawie). Na pocztówce (zdjęcie 2.) widzimy gmach dworca Kolei Terespolskiej.

W 1890 r. dworzec został przebudowany i rozbudowany. W końcu XIX w. uzyskał ponadto dodatkowe, zachodnie skrzydło, utrzymujące pierwotny styl architektoniczny.

Gmach dworca spłonął po raz pierwszy w 1915 r., podpalony przez wycofujące się z Warszawy wojska rosyjskie. Odbudowano go w latach 20. XX w. W tym okresie – jak stwierdzają Andrzej Skolimowski i Zbigniew Tucholski, wprowadzona została nazwa Dworzec Wschodni (Warszawa Wschodnia).

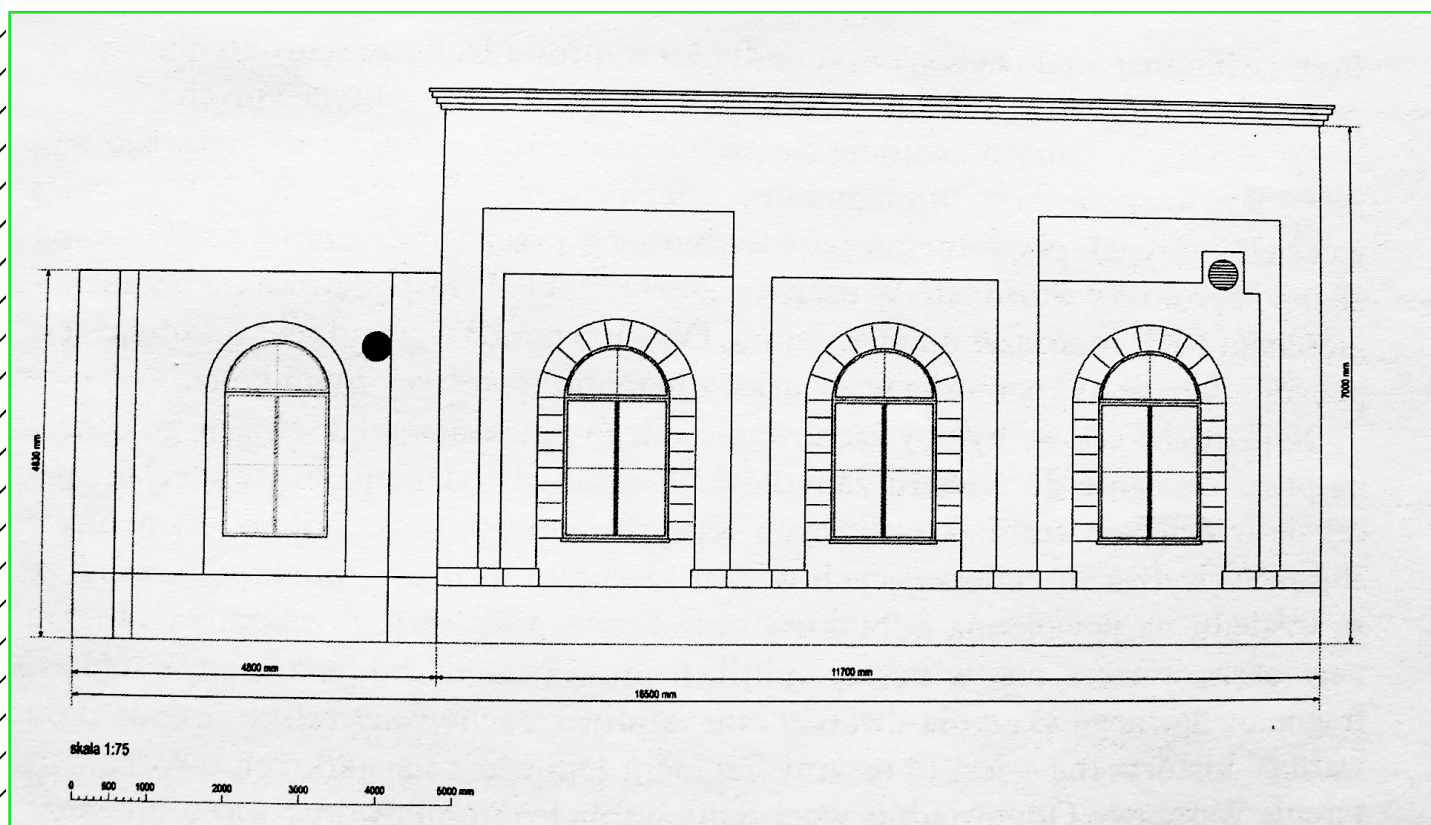
Pierwszą falę zniszczeń gmachu dworca w okresie II wojny światowej przyniosły walki toczone we wrześniu 1939 r. W 1944 r. dworzec stacji przemianowanej przez Niemców na Bahnhof Warschau Ost został częściowo zburzony i spalony (zdjęcie 3. - zbiory Stacji Muzeum – d. Muzeum Kolejnictwa w Warszawie). Obiekt nadawał się do odbudowy, lecz zburzono go po 1945 r. jak setki innych częściowo zniszczonych kamienic i budowli warszawskich, które na masową skalę likwidowano na zlecenie Wydziału Urbanistyki tzw. Biura Odbudowy Stolicy, gdyż współtworzyły one kulturową tożsamość Warszawy. Tożsamość ta kolidowała z planami budowy systemu totalitarnego i modelowania społeczeństwa funkcjonalnego w stosunku do stalinizmu.

Gmach dworca został więc rozebrany. Pozostawiono jednak – na wniosek PKP – niewielki fragment budowli, który miał być wykorzystany dla potrzeb kolei, borykającej się w tamtym okresie z poważnymi problemami lokalowymi. Ocalały trzy fragmenty ścian poprzecznych oraz część muru elewacji z charakterystycznymi, półkoliście zamkniętymi oknami. Skromną pozostałość dworca obudowano, zmieniając ją w parterowy, niewielki domek, który otrzymał adres: ul. Kijowska 14a (budynek widoczny na zdjęciu nr 4. ukazującym obecny stan tej budowli). Początkowo obiekt przeznaczony został na siedzibę kolejowej orkiestry. W okresie późniejszym służył Przedsiębiorstwu Wagonów Sypialnych „Wars”. Od ponad 10 lat, PKP wynajmują relikw dworca terespolskiego dla potrzeb składnicy złomu. Znajduje się tam obecnie biuro punktu skupu złomu oraz makulatury. Obiekt i fragment

placu otacza wysokie ogrodzenie. Pozostałość dworca jest skrajnie zaniedbana; stan ocalałych murów bezustannie się pogarsza. Na skutek postępującego zawilgocenia, z ocalałego fragmentu ściany odpadają coraz większe płyty tynku. W 2009 r. Zbigniew Tucholski i Jacek Wardęcki wykonali inwentaryzację zachowanego fragmentu dworcowego gmachu. Rysunek (reprodukcja na zdjęciu nr 5.) opublikowany został jako ilustracja publikacji Andrzeja Skalimowskiego i Zbigniewa Tucholskiego pt. „Zachowany fragment Dworca Kolei Warszawsko-Terespolskiej na Pradze” („Kronika Warszawy” 2009, nr 3(142), s. 47).

21 października 2009 r. Stowarzyszenie Zespół Opiekunów Kulturowego Dziedzictwa Warszawy „ZOK” wystąpiło do ówczesnej mazowieckiej wojewódzkiej konserwator zabytków Barbary Jezierskiej z wnioskiem o wpisanie z urzędu do rejestru zabytków reliktu dworca. Wniosek pozostał bez reakcji, choć wspomniano w nim, że budynek przy ul. Kijowskiej 14a zagrożony jest rozbiórką. W drugiej połowie 2009 r. obiekt przejściowo nie był użytkowany. Na przełomie września i października 2009 r. pracownicy PKP przystąpili do pomiarów budynku i terenu. Zapytani przez pracownika ochrony o cel tych działań odparli, że pozostałość dawnego dworca „będzie w najbliższym czasie zlikwidowana”. Plany na szczęście uległy zmianie i do budynku wróciło biuro kolejnej firmy zajmującej się skupem złomu oraz makulatury. Sprawa objęcia ochroną prawną pozostałości dworca wróciła po 2017 r. Na wniosek Towarzystwa Przyjaciół Pragi, mazowiecki wojewódzki konserwator zabytków Jakub Lewicki wpisał reliktdo rejestru zabytków. PKP odwołały się od tej decyzji, a Ministerstwo Kultury i Dziedzictwa Narodowego uchyliło ją ze względu na formalne uchybienia i skierowało sprawę do ponownego rozpatrzenia przez konserwatora. Postępowanie dowodowe zostało zakończone i wkrótce możemy spodziewać się ponownej decyzji o wpisaniu budynku przy ul. Kijowskiej 14a do rejestru zabytków, która – miejmy nadzieję – tym razem już się uprawomocni. W tej sytuacji aktualne staje się pytanie o dalsze przeznaczenie zabytkowego reliktu. Sam wpis do rejestru ma niewątpliwie charakter przełomowy, lecz równie ważne jest znalezienie odpowiedniej funkcji dla takiego obiektu.

W moim przekonaniu, zabytek powinien zostać przeznaczony dla potrzeb muzeum Kolei Terespolskiej, które mogłoby funkcjonować jako oddział Narodowego Muzeum Techniki w Warszawie. Relikt dworca należałoby w tym celu wbudować w nową kubaturę przeznaczoną dla celów muzealnych, przy założeniu wyeksponowania



autentycznego fragmentu ściany z 1866 r. Postulowane muzeum mogłoby obejmować 6 zasadniczych wątków tematycznych. 1. Historia budowy kolei Warszawsko-Terespolskiej (od uzyskania koncesji w 1864 do otwarcia w 1867 r.). Jednym z ciekawszych elementów pierwszego wątku ekspozycji byłyby zdjęcia z budowy kolei, wykonane przez Maksymiliana Fajansa (1825 – 1890). Ta część ekspozycji mogłaby także prezentować zachowane do dziś relikty infrastruktury kolei z lat 1866 – 1868. 2. Twórcy kolei Warszawsko-Terespolskiej. W części drugiej znalazłoby się miejsce na prezentację najważniejszych postaci związanych z budową kolei, m.in. Leopolda Kronenberga, inż. Tadeusza Chrzanowskiego (1822-1892) – projektanta linii kolejowej i dyrektora jej budowy, Alfonsa Kropiwnickiego, Kazimierza Granzowa (1832-1912) oraz innych twórców tej linii. 3. Techniczne aspekty budowy i eksploatacji kolei Warszawsko-Terespolskiej. Część trzecia zawierałaby prezentację szeroko rozumianej problematyki technicznej związanej z budową i eksploatacją kolei. Budowę kolei Warszawsko-Terespolskiej należałoby pokazać na tle analogicznych inwestycji prowadzonych w Europie lat 60. XIX w. 4. Wątek narodowy wpleciony w historię kolei Warszawsko-Terespolskiej. W czwartej części ekspozycji, zwiedzający mogliby poznać biografie uczestników Powstania Styczniowego, zatrudnionych na kolei Warszawsko-Terespolskiej i zapoznać się z rolą tej inwestycji jako swego rodzaju enklawy opierającej się skutecznie rusyfikacji. 5. Kolej Warszawsko-Terespolska w latach 1891 – 1918. Ta część ekspozycji ukazywałaby historię kolei Warszawsko-Terespolskiej od momentu wykupienia jej przez rząd rosyjski do odzyskania niepodległości. 6. Historia dworca głównego kolei Warszawsko-Terespolskiej. Część szósta ekspozycji byłaby poświęcona wyłącznie dziejom samego budynku dworca. Pozyskanie eksponatów należy wiązać z efektami prac archeologicznych, które powinny być przeprowadzone na obszarze zajmowanym niegdyś przez gmach dworcowy. Podczas rozbiórki dokonanej po 1945 r., pod powierzchnią ziemi pozostawiono fundamenty dworca. Zapewne nadal znajduje się w nich srebrna tablica aktu erekcyjnego, która – po wydobyciu - mogłaby stanowić, wraz z pozostałymi wydobytymi artefaktami, jeden z ciekawszych eksponatów szóstej części ekspozycji. Centralną część tego działu ekspozycji powinna stanowić makieta gmachu dworca.

Przedstawiona propozycja ma oczywiście wyłącznie charakter zaproszenia do dyskusji na temat ewentualnej przyszłej ekspozycji stałej muzeum kolei Warszawsko-Terespolskiej. Decyzje co do przyszłości zabytkowego reliktu powinny jednak zapaść możliwie szybko. W przeciwnym razie, w jedynej pozostałości dworca kolei Warszawsko-Terespolskiej nadal będzie mieściło się biuro punktu skupu złomu i makulatury.

Janusz Sujecki

