

**Ostatni relikł linii energetycznej
PKP 35 kV z 1937 r.
(odcinek: Warszawa – Mińsk
Mazowiecki) na podbudowie ze
słupów drewnianych.**

Relikt, który jest przedmiotem prezentowanego szkicu, znajduje się w bliskim sąsiedztwie stacji PKP Sulejówek, na wysokości około 20,5 km linii kolejowej Warszawa – Terespol, na wprost posesji przy ul. Dworcowej 39 (willa „Littoria”) w Sulejówku. Pozbawiony przewodów, pojedynczy drewniany słup energetyczny jest jedynym zachowanym reliktem linii energetycznej 35 kV wykonanej na podbudowie ze słupów drewnianych, zasilającej zelektryfikowany w 1937 r. odcinek linii kolejowej Warszawa Wschodnia – Mińsk Mazowiecki.

Roman Podoski, opracowując w 1918 r. pierwszy projekt elektryfikacji kolei w Polsce, zakładał, że w pierwszej kolejności zelektryfikowany zostanie warszawski węzeł kolejowy. Rok później, utworzona została międzyministerialna Komisja dla Studiów nad Elektryfikacją Kolei Głównych¹¹. W 1921 r. zapadła decyzja o zastosowaniu dla potrzeb elektryfikacji kolei w Polsce systemu prądu stałego o napięciu 3 kV. Prąd miał być dostarczany z prostownikowych podstacji trakcyjnych zasilanych prądem 3-fazowym z ogólnodostępnej sieci energetycznej²². Z powodu braku kapitałów, plany elektryfikacyjne kolei powróciły dopiero w 1931 r. Projekt elektryfikacji zatwierdziło Ministerstwo Komunikacji w 1932 r. Stanowił on podstawę zawarcia w 1933 r. z firmami angielskimi umowy, obejmującej dostawę materiałów oraz zelektryfikowanie „4 odcinków kolei państwowych: średnicowej, łączącej Warszawę Zachodnią z Warszawą Wschodnią o długości 7,46 km oraz linii łączących Warszawę Wschodnią z Otwockiem – 22,8 km, Warszawę Zachodnią z Żyrardowem – 41,0 km, Warszawę Wschodnią z Mińskiem Mazowieckim – 35,8 km. Pierwsze dwa odcinki oraz odcinek z Warszawy do Pruszkowa uruchomiono w grudniu 1936 r., pozostałe do Żyrardowa i Mińska Mazowieckiego w maju i grudniu 1937 r.”³³.

Elektryfikację przeprowadzały dwie firmy: The English Electric Company Ltd oraz Metropolitan Vickers Electrical Export Company Ltd. Istotną klauzulą w kontrakcie z Anglikami było zobowiązanie ich do maksymalnego zaangażowania w procesie elektryfikacji polskich specjalistów, robotników, a także wykorzystania urządzeń i osprzętu wytwarzanego przez polski przemysł⁴⁴. Elektryczne pociągi z Warszawy Wschodniej do Mińska Mazowieckiego ruszyły 15 grudnia 1937 r. W ciągu tego roku wybudowano także biegnącą równolegle do toru kolejowego (po jego południowej stronie) linię energetyczną 35 kV służącą zasilaniu sieci trakcyjnej. Linia powstała na podbudowie składającej się z drewnianych słupów (zob. zdjęcie archiwalne z 1940 r., przedstawiające A-owy słup energetyczny przy peronie stacji PKP Sulejówek, fot.1)⁵⁵. Opisywany tu słup w Sulejówku, położony nieco dalej w kierunku wschodnim od stacji PKP, jest jedyną tego typu konstrukcją, zachowaną do czasów nam współczesnych.

Drewniany słup umocowany jest dwiema obejmami do betonowego fundamentu, osadzonego w gruncie (fot. 2). Relikt otaczają korony drzew – samosiejek, utrudniające do niego dostęp (zob. fot.3). Słup oznakowany jest blaszaną, skorodowaną tabliczką z wytłoczonymi punktowaniem napisami: PKP/WM/108 (zob. fot. 4). Trudno ustalić, czy sam słup jest oryginalny, czy po wojnie został wymieniony, z przeniesieniem stalowej konstrukcji wraz z trzema izolatorami. Na prawdopodobieństwo takiej operacji wskazuje dobry stan techniczny słupa (brak oznak korozji drewna, brak śladów działania szkodników drewna). Niewątpliwie oryginalna, pochodząca z 1937 r. jest natomiast wieńcząca słup konstrukcja stalowa z trzema trzonami, na których osadzone są ceramiczne

1 Zob.: Józef Piłatowicz, Rozwój elektryfikacji w Polsce międzywojennej [w:] Roczniki Dziejów Społecznych i Gospodarczych 1980, t. XLI, s. 25.

2 Rafał Dmowski, Zarys historii kolei w Mińsku Mazowieckim w latach 1866 – 1941 [w:] Rocznik Mińsko-Mazowiecki 1997/1998 z. 4, s. 25.

3 J. Piłatowicz, Rozwój..., s. 25.

4 R. Dmowski, Zarys..., s. 26.

5 Źródło: „Dawny Sulejówek” [w:] Kurier Skrudu. Niecodziennik Regularny. kurierskruda.pl/index.php/opowiesc-rzeka-czesc-vii

JEDEN Z NAJSTARSZYCH IZOLATORÓW TELETECHNICZNYCH WARSZAWY NA TLE ZBIORÓW NARODOWEGO MUZEUM TECHNIKI W WARSZAWIE

izolatory w brązowej polewie (zob. fot. 5). Analogiczne izolatory deltowe zastosowane zostały podczas elektryfikacji także na liniach energetycznych zasilających pozostałe zelektryfikowane w latach 1936/1937 odcinki linii kolejowych. Izolator widoczny na zdjęciach 6 i 7 wyprodukowany został w 1936 r. i pochodzi z linii energetycznej biegnącej na odcinku Warszawa Wschodnia – Otwock, zlikwidowanej w latach 90. ub. wieku. Został uratowany przed zniszczeniem, na które był skazany, ponieważ ekipa kasująca słupy, rozbijała wszystkie demontowane izolatory. Całkowita wysokość izolatora (wymiar w mm) wynosi 225, średnica głowy: 140, średnica górnego klosza: 290, średnica podstawy: 175, średnica nagwintowanej tulejki: 60, głębokość nagwintowanej tulejki: 90. Izolator osadzany był na trzonach przy pomocy pakuł nasączanych pokostem. Zgodnie z umową, izolatory – analogicznie, jak pozostałe elementy wyposażenia linii – produkowane były w Polsce. Na powierzchni górnego klosza znajduje się wciśnięty w masie znak, który jest niestety bardzo słabo czytelny (zob. fot. 8). W trójkącie widoczna jest litera „G”. Wydaje się jednak, że na literę nałożyła się skaza w masie ceramicznej i faktycznie znajduje się tam litera „Ć”, co wskazywałoby na wytwórnię porcelany w Ćmielowie jako producenta. Odnosząc się do litery „G”, w grę mogłaby wchodzić tylko wytwórnia porcelany Giesche, ale zakłady te posługiwały się znakiem przedstawiającym literę „G” na tarczy, a nie w trójkącie; ponadto izolatory tej wytwórni stempelowano specjalnym znakiem (zob. fot.: 9). Na wytwórnię w Ćmielowie wskazywałaby także dodatkowa, istotna okoliczność: izolatory talerzowe stosowane na nielicznych stalowych słupach linii energetycznych 35 kV zasilających trakcję kolejową, bez wątpienia produkowane były w Ćmielowie (zob. fot. 10, 11 – izolator talerzowy pozyskany z linii energetycznej Warszawa – Otwock, skasowanej w latach 90. ub. wieku).

Opisany i wstępnie zdokumentowany słup linii energetycznej, zachowany w Sulejówku, jest niewątpliwie zabytkiem w świetle art. 6 ust. 1 ustawy z dnia 23 lipca 2003 r. o ochronie zabytków i opiece nad zabytkami. Wątpliwości budzi natomiast sprawa przyporządkowania tego obiektu do grupy zabytków nieruchomych, bądź ruchomych. Problem powyższy nie został w sposób jednoznaczny rozwiązany, co niestety stwarza pole do podejmowania działań mających negatywny wpływ na los zabytków. Ekspert z Narodowego Instytutu Dziedzictwa przyznają, że „są obiekty, których „ruchomość” jest problematyczna”⁶⁶. Słup energetyczny – relikwieraż może więc być klasyfikowany zgodnie z art. 6 ust. 1 pkt 1 lit. e. (jako nieruchomy obiekt techniki) lub poprzez odwołanie się do art. 6 ust. 1 pkt 2 lit. d. (ruchome wytwory techniki i urządzenia). Różnica jest istotna, ponieważ w pierw-

6 https://www.nid.pl/pl/Dla_specjalistow/Badania_i_dokumentacja/zabytki-ruchome/





szym przypadku, objęcie takiego obiektu ochroną prawną poprzez wpis do rejestru zabytków nie wymaga zgody właściciela. Konserwator zabytków może dokonać wpisu z urzędu – z własnej inicjatywy lub na wniosek organizacji społecznej albo placówki muzealnej. W drugim przypadku, wymagana jest zgoda właściciela. Niestety, wszelkiego rodzaju wolno stojące instalacje – słupy trakcyjne, energetyczne, podbudowy transformatorowe itp., klasyfikowane są zwykle w postępowaniu konserwatorskim jako zabytki ruchome.

20 listopada 2018 r., Stowarzyszenie Obrońcy Zabytków Warszawy wystąpiło do mazowieckiego wojewódzkiego konserwatora zabytków z wnioskiem o umieszczenie słupa zlokalizowanego w Sulejówku w wykazie obiektów znajdujących się w wojewódzkiej ewidencji zabytków. „Będziemy wdzięczni za możliwie szybkie zrealizowanie naszego wniosku, ponieważ relikw ten, zbędny z punktu widzenia eksploatacji sieci energetycznej, może w każdej chwili zostać usunięty” – stwierdzono we wniosku⁷⁷. Z niewiadomych przyczyn, wniosek stowarzyszenia został błędnie odczytany jako wystąpienie o wpisanie słupa-relikwu do rejestru zabytków. Dlatego opinia konserwatorska przygotowana 21 grudnia 2018 r. przez kierownika siedleckiej Delegatury Wojewódzkiego Urzędu Ochrony Zabytków w Warszawie faktycznie nie dotyczyła – z merytorycznego punktu widzenia - wniosku Stowarzyszenia Obrońcy Zabytków Warszawy. Autor opinii podejrzewał, analogicznie, jak wnioskodawca, że obsada betonowa słupa jest wtórna, gdyż słupy te, pierwotnie, „były (...)” za-głębiane na 2,2 m i umacniane podbudową drewnianą. Wtórna ingerencja mogła doprowadzić do przemieszczenia obiektu i ewentualnej zmiany jego cech fizycznych⁸⁸. Pozostałe wnioski były jednak bezpodstawne oraz ignorujące przekazany materiał dowodowy. „Brak kontekstu historycznego, brak ikonografii oraz brak pewności, iż obiekt znajduje się *in situ*, sprawiają, że jego wartość badawcza jest niska”⁹⁹. Tymczasem wnioskodawca przekazał mazowieckiemu wojewódzkiemu konserwatorowi zabytków reprodukcję fotografii pojedynczego słupa znajdującego się obok peronu dworca w Sulejówku, wykonanej w 1940 r., która nie pozostawia wątpliwości, że zachowany słup – relikw jest autentyczną częścią zlikwidowa-

wanej linii energetycznej. Nie można zatem mówić w tym przypadku o „braku kontekstu historycznego”, natomiast nieznaczne przesunięcie słupa w stosunku do pierwotnego usytuowania nie ma zasadniczego wpływu na jego wartość historyczną. Stowarzyszenie Obrońcy Zabytków Warszawy ponowiło więc wniosek o umieszczenie relikwu słupa w wojewódzkiej ewidencji zabytków i wskazało, że fragment opinii konserwatorskiej z 21 grudnia 2018 r. mówiący, iż „(...) przedmiotowy obiekt jest niewątpliwie elementem historycznej infrastruktury technicznej” jest argumentem wystarczającym, by wskazany relikw znalazł się w wojewódzkiej ewidencji zabytków¹⁰. Wniosek stowarzyszenia nie został dotychczas rozpatrzony. Wielokrotnie spotykałem się z argumentacją dotyczącą podobnych przypadków, wskazującą, że koszt zabezpieczenia i konserwacji analogicznych relikwów wyłą-

7 Wojewódzki Urząd Ochrony Zabytków w Warszawie. Pismo Stowarzyszenia Obrońcy Zabytków Warszawy nr OZW-R-1/12/18 z dnia 20 listopada 2018 r. do mazowieckiego wojewódzkiego konserwatora zabytków w Warszawie, s. 1.

8 Wojewódzki Urząd Ochrony Zabytków w Warszawie. Delegatura w Siedlcach. Opinia konserwatorska nr DS.510.6.2018.DO z dnia 21 grudnia 2018 r., s. 1.

9 Tamże.

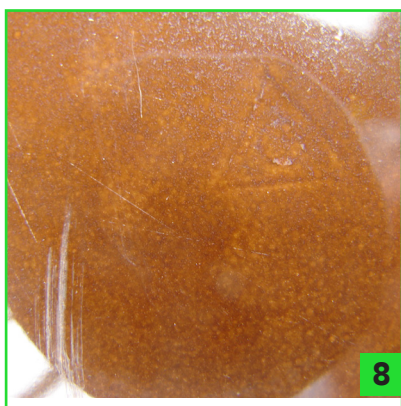
10 Wojewódzki Urząd Ochrony Zabytków w Warszawie. Pismo Stowarzyszenia Obrońcy Zabytków Warszawy nr OZW-R-1/1/19 z dnia 7 stycznia 2019 r. do mazowieckiego wojewódzkiego konserwatora zabytków w Warszawie, s. 1.



6



7



8



9

czonych z eksploatacji obciąża właściciela (w tym przypadku – PKP), choć z technicznego punktu widzenia obiekt taki jest zbędny. Być może warto powrócić do postulatu przedstawionego w 2000 r. przez dyrektora Centrum Dziedzictwa Kulturowego Górnego Śląska w Katowicach, Eugeniusza Paducha, by umożliwić podmiotom przesuwanie środków finansowych przeznaczonych na likwidację i wyburzenia obiektów – zabytków techniki na cele ich ochrony (adaptacji, zabezpieczenia, konserwacji)¹¹. W opisywanym tu przypadku, środki, które PKP miałyby przeznaczyć na wycięcie słupa – reliktu i wywiezienie z miejsca dotychczasowej lokalizacji, mogłyby zostać przekierowane na konserwację tego zabytku.

Janusz Sujecki



10



11

¹¹ Wnioski wysunięte przez dyrektora Centrum Dziedzictwa Kulturowego Górnego Śląska Eugeniusza Paducha w ramach sesji naukowej „Architektura przemysłowa i zabytki techniki na Śląsku w dobie restrukturyzacji”, Katowice 14 – 16 września 2000 r. Załącznik do materiałów konferencji „Szanse przetrwania zabytków techniki – finansowanie ochrony dziedzictwa przemysłowego w Polsce”. TICCIH. Polski Komitet Ochrony Dziedzictwa Przemysłowego. Wyższa Szkoła Menedżerska SIG. Warszawa, 24 października 2000 r.