

Wystawa średnicowa i inne zdjęcia...

H.Trammer, T.Fudala, B.Pindor, M.Kuciewicz, O.Szotkowska, DWAA...

WYSTAWA
ŚREDNICOWA

Architektura warszawskiej
średnicowej linii kolejowej
autorstwa Arseniusza
Romanowicza,
Piotra Szymaniaka
i współpracowników

1–31.10.2010

w ramach festiwalu
WARSAWA W BUDOWIE



CYKL

WARSAWA W BUDOWIE 2

KURATORZY

HUBERT TRAMMER
TOMASZ FUDAŁA

WSPÓŁPRACA KURATORSKA, PROJEKT GRAFICZNY

BŁAŻEJ PINDOR

PROJEKT ARANŻACJI WYSTAWY

MAŁGORZATA KUCIEWICZ

REDAKCJA TEKSTÓW

OLGA KATARZYNA SZOTKOWSKA

WOLONTARIUSZKI

MARIA FILCEK
MAJA DURLIK

MIEJSCE

KLUBOKAWIARNIA WARSAWA POWIŚLE
KRUCZKOWSKIEGO 3B, WARSAWA

Przecinając centrum Warszawy kolejowa linia średnicowa to nie tylko ciąg komunikacyjny, ale także szlak obiektów architektury przyciągających uwagę jej koneserów z Polski i zagranicy. Szwajcarski krytyk Werner Huber w przewodniku architektonicznym po Warszawie poświęcił im rozdział zatytułowany „Perły na szynach”. Wybudowane pomiędzy końcem lat 50. i połową lat 70. stacje i przystanki kolejowe Warszawa Ochota, Warszawa Śródmieście WKD, Warszawa Centralna, Warszawa Śródmieście, Warszawa Powiśle, Warszawa Stadion i Warszawa Wschodnia łączą osoby architektów Arseniusza Romanowicza i Piotra Szymaniaka, którzy w 1946 roku wygrali konkurs na projekt Dworca Centralnego. Przez lata pracowali nad jego kolejnymi wersjami, nad projektami dla innych stacji, a także nad systemem obsługi kolejowej Warszawy opartym na rozbudowie istniejącej od lat 30. linii średnicowej. Współpracowali z wieloma interesującymi twórcami — efektem pracy interdyscyplinarnych zespołów są między innymi charakterystyczne, pełne ekspresji zadaszenia stacji czy wielowłatkowe opracowanie dworca Warszawa Śródmieście.

„Wystawa średnicowa” i towarzyszące jej wydarzenia — wykład i wycieczka — zwracają uwagę na wyjątkową architekturę linii średnicowej, objaśniają jej koncepcję funkcjonalną, ale też zachęcają do korzystania z tego sposobu poruszania się po Warszawie. Na archiwalnych rysunkach i zdjęciach widzimy stacje i przystanki w ich pierwotnym blasku. Tematem projekcji w górnym pawilonie PKP Powiśle jest rozwój kolei po 1945 roku oraz budowa Dworca Centralnego. W przejściu do dolnego pawilonu próbujemy odtworzyć jego oryginalną dekorację i prezentujemy mural z projektem tej stacji z 1963 roku (przypomina tu pagodę). „Wystawa średnicowa” to unikalna szansa poznania warsztatu i codziennej pracy warszawskich architektów połowy XX wieku.

Mini-przewodnik po linii średnicowej opisuje wszystkie jej przystanki — te, na których zatrzymują się pociągi, i te, które ich pasażerowie oglądają tylko z okien: dworzec Warszawa Centralna (z pociągu dojrzą go tylko naprawdę uważni) i stację Warszawa Śródmieście WKD. Wskazujemy, na co zwrócić uwagę, by dostrzec w nich wybitne dzieła architektury i związanych z nią sztuk. Wymaga to pewnego wysiłku, bo dziś można zobaczyć już tylko fragmenty z oryginalnego kształtu stacji, które w chwili powstania wpisywały się w wiodące nurty światowej architektury, dając Polakom poczucie przynależności do wielkiego świata.



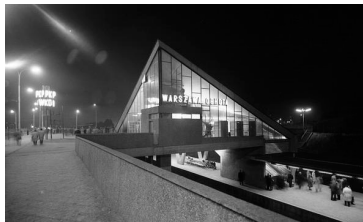


4

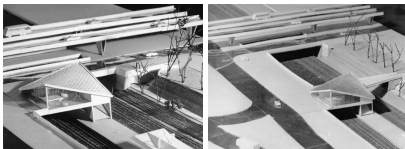
WARSZAWA OCHOTA

Najbardziej charakterystycznym elementem oddanego do użytku w 1963 roku przystanku Warszawa Ochota jest jego dach, kryjący pawilon kas, kiosk, schody wiodące na dwa perony (linii średnicowej i kolei WKD) oraz ciągi piesze. Dach ten jest popularną w latach 50. i 60. żelbetową konstrukcją lupinową w kształcie paraboloidy hiperbolicznej. Istotą tej konstrukcji — podobnie jak w przypadku lupiny orzecha — jest optymalnie dobrany kształt, pozwalający na uzyskanie dużej wytrzymałości na obciążenia przy niewielkiej grubości. Paraboloida hiperboliczna opiera się na kwadracie, którego dwa rogi zostały uniesione do góry, dwa zaś opuszczone na dół — jest to powierzchnia wygięta w dwóch płaszczyznach. Konstrukcja podparta jest tylko w dwóch punktach. Dla podkreślenia kształtu dachu został on pokryty mozaiką z czarnych i białych kafelków, ułożoną w szerokie pasy. W roku 2008 pierwotną mozaikę, od lat popękaną i niewidoczną spod warstw brudu, zastąpiono nową. Wymieniono też czarne i białe płytki mozaiki we wnętrzu pawilonu — oryginalne można jeszcze oglądać na balustradzie przejścia pieszego nad torami (w stronę Woli).

W ciągu lat eksploatacji znikły trzy neony — dwa z nazwą „Warszawa Ochota” umieszczone na pawilonie i trzeci — z napisami



5



PKP i WKD — na stojącym obok słupie. W latach 80. usunięto też ruchome schody, które pozwalały podróżnym na szybsze opuszczenie peronu. Z powodu umiejscowienia w wykopie nie jest on tak szeroki, jak wynikałoby to z przewidywanej liczby pasażerów wysiadających tutaj w porannym szczycie. By rozładować tłok, częścią projektu tego przystanku było założenie, że pociągi z obu kierunków nie mogą wjeżdżać na tę stację jednocześnie.

WARSZAWA ŚRÓDMIEŚCIE WKD

Stacja końcowa linii Warszawskiej Kolei Dojazdowej powstała w 1963 roku, gdy wycyfrowano tę podmiejską kolejkę z ulic Warszawy, po których poruszała się nieczym tramwaj po torach umieszczonych w jezdni. Przed wojną WKD nosiła nazwę Elektryczna Kolej Dojazdowa — była to pierwsza, nie licząc tramwajów, elektryczna kolej na ówczesnym terenie Polski. Pierwotnie stacja końcowa uruchomionej w 1927 roku EKD znajdowała się na rogu ulic Nowogrodzkiej i Marszałkowskiej.

Stacja Warszawa Śródmieście WKD ma tylko jeden peron, ale mogą wzdłuż niego stać jednocześnie aż trzy pociągi. Zastosowano tu charakterystyczne żelbetowe zadaszenia o obłych kształtach, osłaniające schody wiodące z poziomu ulicy w dół. Zadaszenie nad zachodnim krańcem peronu zostało wyburzone w pierwszej połowie lat 90., gdy powstawał budynek położony nad tunelem średnicowym w rejonie ul. Żelaznej. Dwa zadaszenia, oparte na umieszczonym pomiędzy nimi kiosku oraz na słupach, nadal można oglądać obok skrzyżowania Alej Jerozolimskich i al. Jana Pawła II.

6

7

WARSZAWA CENTRALNA



Zrealizowany w latach 1972–75 dworzec powstał na podstawie ósmej z koncepcji stworzonych przez Arseniusza Romanowicza i Piotra Szymaniaka po ich zwycięstwie w konkursie w 1946 roku. Kolejne wersje projektu podążały w różnych kierunkach. W konkursowej — dworzec przekręty był łukowym dachem. Koncepcja z pierwszej połowy lat 50. przewidywała socrealistyczną architekturę bliską stylowi Pałacu Kultury. Z uwagi na zimnowojenne napięcia planowano też ograniczyć do minimum zabudowę nad torami, by w razie ewentualnych zniszczeń wojennych ułatwić szybkie odgruzowanie torów.

Pomysł, by podnieść poziom głównej hali dworca powyżej poziomu otaczających ulic i wprowadzić między halę a perony dodatkowy poziom przejść powstał na początku lat 60. Zrealizowano w ten sposób zasadę oddzielania różnych rodzajów ruchu — pieszego od samochodowego i pasażerów przyjeżdżających od pasażerów odjeżdżających, dla których przewidywano osobne parkingi (dla odwożących na poziomie hali, zaś dla samochodów odbierających podróżnych na poziomie przejść nad peronami — ten parking został zlikwidowany przy budowie Złotych Tarasów; parking od strony ulicy Emilii Plater był w założeniu przeznaczony dla autokarów).



10



Dla uproszczenia budowy zrezygnowano z projektu dachu o ekspresyjnych formach — ostatecznie nawiązuje on kształtem do dachów stosowanych standardowo na peronach kolejowych, co nadaje Dworcowi Centralnemu charakterystyczną formę. Interesującym elementem są też powiązania widokowe między peronami a znajdującymi się wyżej ciągami pieszymi. Do dziś pozostały tylko pojedyncze prześwitki (najwięcej od strony północnej, gdzie mieszczą się przechowalnie bagażu) — pozostałe zastąpiono kioskami handlowymi.

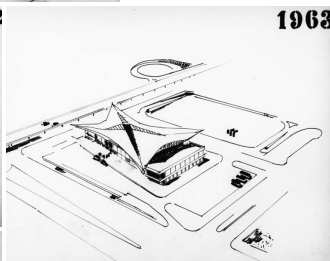
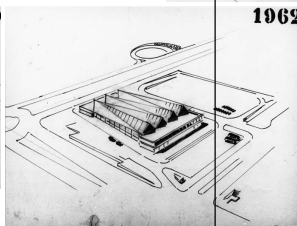
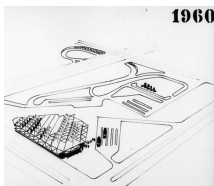
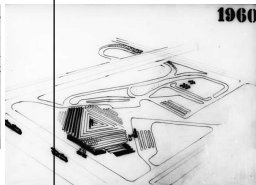
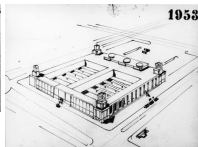
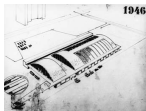
Dworzec Centralny powstał już za rządów Edwarda Gierka, będąc jedną ze sztabowych inwestycji tamtych czasów. Polska rozwijała się wówczas w oparciu o zagraniczne kredyty i technologie — przy budowie dworca z Zachodu sprowadzono m.in. automatyczne drzwi i schody ruchome, produkowane systemowo ściany szklane, okładziny z anodowanego na brązowo aluminium, a także zegary i wyposażenie baru. Różniło to Dworzec Centralny od pozostałych stacji i przystanków linii średnicowej, powstałych za czasów Władysława Gomułki, kiedy używano niemal wyłącznie krajowych materiałów i technologii.



12



13



14

15

WARSZAWA ŚRÓDMIEŚCIE

Przy budowie tej stacji wykorzystano szerokie przestrzenie po dawnej podziemnej hali przedwojennego dworca Warszawa Główna. Zastosowano tu układ o trzech peronach i dwóch torach: pociągi zatrzymują się między peronami, przy czym perony boczne przeznaczone są dla wsiadających, a peron środkowy dla wsiadających.

Projekt wnętrza stacji jest wspólnym dziełem Arseniusza Romanowicza, Piotra Szymaniaka i zespołu Zakładów Artystyczno-Badawczych Akademii Sztuk Pięknych w Warszawie, kierowanego przez Jerzego Sołtana i Zbigniewa Inhatowicza. Kilka rozwiązań zaprojektowano specjalnie dla tej stacji. Właściwą akustykę zapewniały m.in. podwieszane na przyklejonym do sufitu stalowym ruszcie „deski” (czyli wypełniona materiałem dźwiękochłonnym obudowa z perforowanej blachy aluminiowej), umieszczony pomiędzy parami słupów materiał dźwiękochłonny pokryty perforowanymi płytami z melaminy oraz pokrywające boczne krawędzie peronów skrzynie z granulatem. Ponadto, zamiast kilku silnych głośników użyto 460 słabych. Zastosowano też kilka rodzajów oświetlenia: zawieszone pod sufitem deski odbijając światło tworzyły jasne sklepienie, w poczekalniach i holach kasowych z sufitu sterzały czarne stalowe rury zakończone lampami. Niestety nie przetrwały one remontu w 2007 roku, znikły wówczas także ostatnie napisy należące do opracowanego przez Bogusława Smyrskiego systemu informacyjnego, który stał się wzorcem dla rozwiązań stosowanych na stacjach kolejowych w całej Polsce. Do systemu informacji wizualnej



16



należało także zastosowanie koloru: niebieski oznaczał kierunek zachodni, a czerwony kierunek wschodni. Kolorów używano w napisach informacyjnych oraz na krawędziach peronów przy torach, gdzie się nie zachowały. Do dziś możemy natomiast oglądać ich najbardziej spektakularne użycie, czyli mozaiki stworzone według koncepcji artysty malarza Wojciecha Fangora. Przy odrobinie wysiłku można je dostrzec na fragmentach sufitów nad peronami oraz w wąskich pionowych wnękach ścian holów kasowych i dawnych poczekalni przylegających do zewnętrznych peronów (dziś są to pomieszczenia handlowe). By lepiej odbijać światło mozaiki te zostały złożone z wypukłych płytek w różnych odcieniach, kolor stopniowo przechodził od bardzo intensywnej barwy do białego. Silnie podświetlone mozaiki podkreślały wielopłaszczyznowość kompozycji plastycznej dworca, a obserwowane z jadącego pociągu rozmarzały się w barwne pasy, „wychodząc” ze szczelin, w których je umieszczono.

Dworzec Warszawa Śródmieście oddano do użytku w 1963 roku, natomiast pawilony wejściowe na perony boczne były gotowe wcześniej, równocześnie z Pałacem Kultury — ich formę można określić jako pośrednią między formą podziemnego dworca a formą Pałacu.

WARSZAWA POWIŚLE

Zasadnicze rozwiązania zastosowane na ukończonym w 1963 roku przystanku Warszawa Powiśle wynikają z jego lokalizacji. Ze względu na położenie na krawędzi skarpy wybudowano tu dwa pawilony kasowe — powyżej i poniżej stacji. Lokalizacja przy wylocie tunelu, w którym dwa tory podmiejskie biegną tuż obok siebie, a także bliskość torów dalekobieżnych oraz wiaduktu Mostu Poniatowskiego wymusiły układ z dwoma peronami bocznymi o dość ograniczonych wymiarach. By ułatwić poruszanie się po peronach o szerokości sześciu metrów, zgrupowano wszelkie elementy mogące blokować przejście (ławki, podpory zadaszeń, słupy) i stworzono specjalne konstrukcje, będące jednocześnie dachami nad peronami oraz elementami nośnymi sieci trakcyjnej. Każda z nich składa się z żelbetonowych podpór w kształcie litery V (po dwie na każdym peronie), żelbetonowych dachów złożonych z ośmiu płaszczyzn (po jednym na peron) oraz środkowej części stalowej, stanowiącej przegubowe połączenie między częściami „wyrastającymi” z każdego z peronów.



Zadaszeniom obu pawilonów kasowych oraz zejść z peronów nadano interesujące formy — podobnie jak na przystanku Warszawa Ochota zastosowano tu betonowe przekrycia łupinowe. Dach górnego pawilonu ma kształt podwójnej konoidy, czyli płaszczyzny wygiętej w taki sposób, że jej przekrój poprzeczny stopniowo zmienia się na całej długości. Kiedy oglądamy go stojąc przed pawilonem stacji, ma kształt łuku skierowanego ku dół, po wejściu do środka widzimy natomiast, że na drugim końcu łuk jest skierowany ku górze. Dach wsparty jest na żelbetonowej konstrukcji części mieszczącej kasy, toalety i zaplecze dla pracowników oraz dodatkowo na kilkudziesięciu cienkich słupkach umieszczonych w linii podziałów przeszkleń osłaniających wnętrze pawilonu i schody. Dach dolnego pawilonu ma kształt skierowanej ku dół czaszy wspartej na słupach i ścianie oddzielającej go od schodów na perony.

18



19



Zejsięc z peronów pierwotnie było na całej długości przeszklone i miało starannie zaprojektowany wystrój, z którego do dziś pozostało bardzo niewiele (niegdysiejsze kafelki pokrywa warstwa żółtej farby i graffiti, nie ma też podsufitki z wkomponowanym w nią pasem oświetlenia). Natomiast oba pawilony przeszły w ostatnich latach generalny remont, który przywrócił ich architekturze wiele z dawnej świetności. W górnym, który nadal pełni rolę pawilonu kasowego, zrekonstruowano lub zaprojektowano na nowo (nawiązując do dawnej formy) wszystko za wyjątkiem konstrukcji. W dolnym pawilonie, zaadaptowanym na klubokawiarnię Warszawa Powiśle, wymieniono szklane ściany zewnętrzne i zmieniono nieco układ funkcjonalny. Zachowano natomiast pierwotne czarne i białe płytki mozaikowe oraz wycemontowano neon — obecnie jedyny, który zachował się z mającej wspólne wzornictwo serii neonów z nazwami stacji.



20



21



WARSZAWA STADION

Warszawa Stadion oddana została do użytku w 1958 roku, jako pierwszy z opisywanych tu przystanków. Kształt stacji dostosowano do liczby podróżnych, zwiększonej w dniach masowych imprez na Stadionie Dziesięciolecia. Stąd duża szerokość peronów i schodów, wielkość hali kasowej, a także zastosowanie na zachodnich końcach peronów pochylni zamiast zejść. Niezwykle atrakcyjną wizualnie przestrzenią jest — mimo złego stanu zachowania — szeroki tunel pod torami: owalny w przekroju i wykończony białymi kafelkami kojarzy się z tunelem trasy W-Z.

Podobnie jak inne stacje i przystanki na linii średnicowej, przystanek Stadion ma ekspresyjnie ukształtowane zadarszenia — najciekawsze z nich jest lupinowe zadarszenie przy południowym wyjściu z tunelu (od strony stadionu, Teatru

22



23



Powszechnego i parku Skaryszewskiego), gdzie pierwotnie zastosowano dach ze szła w stalowych ramach — dziś jest tam niestety blacha.

Żelbetowy dach w hali kasowej składa się z siedmiu mniejszych łukowych sklepień — z jadącego pociągu można je zobaczyć w postaci fali „leżącej” na prostopadłościennym budynku. W miejscach, gdzie od tunelu odchodzą dojścia na perony, znajdują się świetliki o przeszklonych bocznych ścianach i żelbetowym sklepieniu krzyżowym, wspartym jedynie na rogach. Zadaszenie schodów na perony ukształtowane jest schodkowo i także posiada spore przeszklenia. Na poziomie peronów przechodzi ono w pawiloniki mieszczące pomieszczenia dla obsługi. Na górnych, rozbudowanych podestach schodów umieszczone były kioski dla kontrolerów sprawdzających bilety przed wejściem na perony. Na końcu hali kasowej znajdują się schody o pełnych balustradach, które obecnie nie robią specjalnego wrażenia. Jednak pierwotnie znajdująca się za nimi ściana była wykonana z bloczków szklanych — biała bryła schodów na tle świetlistej ściany wyglądała dużo atrakcyjniej.

24



25



WARSZAWA WSCHODNIA

Oddaną do użytku w 1969 roku Warszawę Wschodnią wybudowano z wykorzystaniem dużej części torów i peronów istniejącego tu wcześniej dworca. Podobnie jak na Dworcu Centralnym układ funkcjonalny oparto na założeniu oddzielenia różnych rodzajów ruchu. Zdecydowana większość funkcji została umieszczona na poziomie terenu, powyżej są perony, administracja oraz pomieszczenia hali głównej, gdzie pierwotnie znalazły się kawiarnia, salon fryzjerski, pogotowie krawieckie i dodatkowa poczekalnia. W podziemiach znalazły się tunele bagażowe oraz zaplecze.

Po dwóch stronach torów powstały osobne budynki dla pasażerów podróżujących na długich i krótkich trasach — dworzec dalekobieżny od strony ul. Kijowskiej i podmiejski od strony ul. Lubelskiej. Zastosowano trzy tunele pod torami — środkowy, przewidziany dla osób odjeżdżających, łączy oba budynki dworcowe, zaś wschodni

26



i zachodni — dla przyjeżdżających — wyprowadzają ich bezpośrednio na zewnątrz. Oba budynki dworcowe mają podłużną część zlokalizowaną wzdłuż torów oraz dostawioną do niej od strony miasta halę dla podróżnych. Obie hale mają ekspresyjnie ukształtowane dachy. Hala podmiejska ma żelbetowy dach łamany oparty na żelbetowej konstrukcji budynku oraz na znajdujących się od frontu cienkich słupach stalowych ustawionych ukośnie, co wzmacnia ich konstrukcyjną wytrzymałość. Hala dalekobieżna ma dach wygięty w dwóch płaszczyznach (nie ze wszystkich stron jest to dobrze widoczne). W założeniu kompozycję obu budynków uzupełniać miał wyższy akcent. Od strony ul. Lubelskiej stanowi go budynek administracyjny, od strony ul. Kijowskiej planowano kilkunastokondygnacyjny hotel, który jednak nigdy nie został wybudowany.

27



28



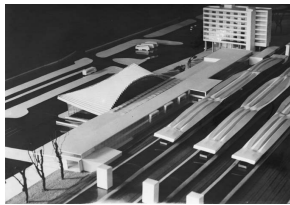
Dworzec Wschodni budowano stosując niemal wyłącznie krajowe rozwiązania i technologie. Ciekawa jest konstrukcja szklanych ścian osłonowych — zastosowano tu wykonywane rzemieślniczo ramy z dużą liczbą śrubek. Chętnie używano tanich materiałów: dużą część posadzek w przejściach podziemnych wykonano z asfaltu, sufity podwieszane czy wewnątrz na świetlówki zrobiono z laminowanej płyty paździerzowej, a niektóre stropy żelbetowe zostały wykończone zwykłym tynkiem — „barankiem”. Jednocześnie jednak zastosowano kilka rodzajów kamienia — trzy rodzaje marmurów i trawertyn, wszystkie z polskich kamieniołomów. Poza tym wykorzystano drewnianą boazerię, płytki mozaikowe, narzut z płukanego żwiru na białym cemencie i okładziny aluminiowe, a w restauracji mozaikę-płaskorzeźbę z kamienia i szkła. Charakterystycznym elementem wystroju dworca są zestawienia wykończonych różnymi materiałami płaszczyn, których liczbę zwiokrotniono poprzez wycofanie lub wysunięcie fragmentów ścian i sufitów.

Od strony torów (czyli od południa) w budynku dworca daleko-bieżnego zastosowano rozwiązania służące ochronie przed nadmiernym nasłonecznieniem przy jednoczesnym otwarciu na południowe światło. W hali zrobiono przesłony załamujące promienie słoneczne, zaś fasada położona bezpośrednio wzdłuż torów została w większości wykonana z blozków szklanych.

29



30



31

WYSTAWA
ŚREDNICOWA
Architektura warszawskiej
średnicowej linii kolejowej
autorstwa Arseniusza
Romanowicza,
Piotra Szymaniaka
i współpracowników
1-31.10.2010
w ramach festiwalu
WARSZAWA W BUDOWIE

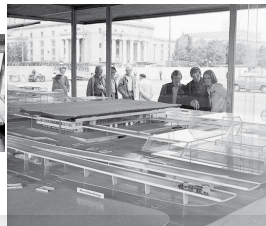


Plansze wystawy. Projekt graficzny Błażej Pindor





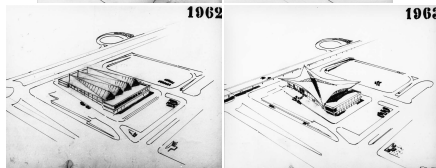
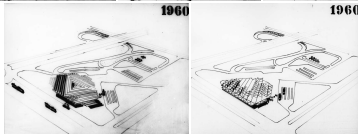
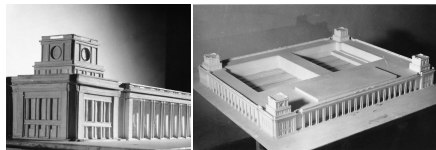
3



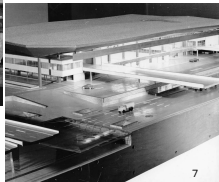
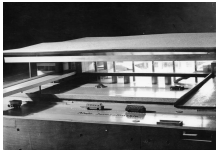
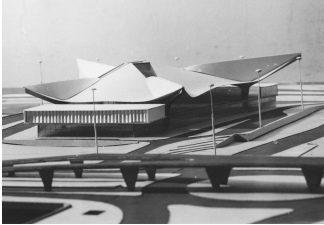
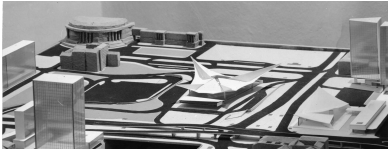
4



5

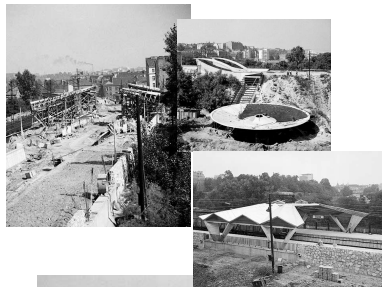


6





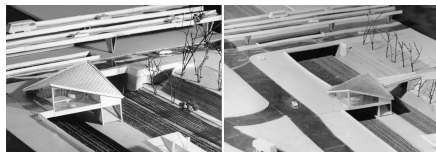
9



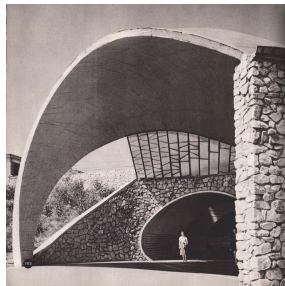
10



11



12



13

14



15

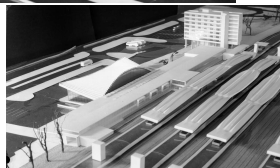
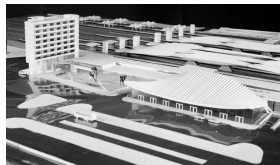
16



17



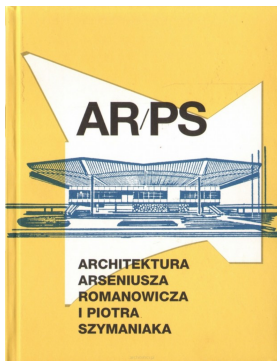
18



19

20

Dworce średnicowe w obiektywie Błażeja Pindora z książki



SPIS TREŚCI	
WYJŚCIE Z CIENIA GRZEGOŻ PIATEK 4	
ARCHITEKTURA DWORCÓW WARSZAWSKIEJ LINII ŚRĘDNICOWEJ HUBERT TRAMMER 28	
ŚRĘDNICOWA 1946–1976 45	
DWORCZEC ZERO JAROSŁAW TRYBUS 132	
EKSPRESJA FORMY, PLASTYKA I SUBTELNY DETAL W ARCHITEKTURZE ROMANOWICZA I SZYMANIAKA PAWEŁ GIERDON 160	
PIERWSZE DZIESIĘCIOLECIE DWORCA CENTRALNEGO W WARSZAWIE ARSENIUSZ ROMANOWICZ 186	
WARSZAWA CENTRALNA DEKLASUJE KREWNYCH Z ZACHODU WERNER HUBER 202	
SOC-GOOGIE, GOTYCKI FUTURYZM I HIERARCHIA TUNELI OWEN HATHERLEY 210	
	ŚRĘDNICOWA 2000–2010 217
	ZMODERNIZOWANI ROZMOWY Z AUTORAMI PROJEKTÓW RENOWACJI DWORCÓW NA LINII ŚRĘDNICOWEJ TOMASZ FUDALA 252
	Henryk Łaguna: Warszawa-Górcza i Warszawa-Powisło 259
	Majgorzata Kuciewicz: Warszawa-Powisło 279
	Michał Błaszczak: Warszawa-Stacja 284
	Grzegorz Niewiński, Jerzy Pordębicki: Warszawa-Centrała 284
	Michał Dudkowiński, Renata Gorazdiniuk: Warszawa-Wschódna 273
	TEN ARCHITEKT, TEN KOLEJARZ ROZMOWA Z BOHDANEM ROMANOWICZEM — SYMEM ARCHITEKTA GRZEGOŻ PIATEK 278
	KALENDARIUM ŻYCIA ZAWODOWEGO I TWÓRCZOŚCI ARSENIUSZA ROMANOWICZA I PIOTRA SZYMANIAKA HUBERT TRAMMER 293
	BIBLIOGRAFIA 320
	INDEKS OSÓB 328
	ŚRĘDNICOWA 2012 BŁAŻEJ PINDOR 333









Warszawa Centralna

