

# FRONTEM DO WISŁY. ARCHITEKTURA WYBRZEŻA KOŚCIUSZKOWSKIEGO I ŚRODKOWEJ CZĘŚCI WARSZAWSKIEGO POWIŚLA W LATACH 1910–1939

FILIP BURNO

## STRESZCZENIE

Artykuł omawia historię powstania nadwiślańskiego bulwaru w Warszawie – Wybrzeża Kościuszkowskiego. Przedstawione zostały dzieje urbanizacji tego fragmentu miasta, zaprezentowane pierwsze znaczące budowle, wzniesione przed I wojną światową. W artykule dużo miejsca poświęcono także historii rozwoju fragmentu Powiśla, terenu położonego między ulicą Tamka i ulicą Czerwonego Krzyża. Opisane zostało przekształcenie Powiśla w latach 30. XX w. z zaniedbanej peryferyjnej dzielnicy, przeprowadzone dzięki warszawskim urbanistom i władzom miejskim, w jeden z bardziej reprezentacyjnych fragmentów stolicy. W tej pracy starano się zwrócić uwagę na momenty przełomowe, decydujące o przyspieszeniu procesów

urbanizacyjnych Powiśla takich, jak: budowa Mostu Poniatowskiego czy ogłoszenie przez prezydenta miasta, Stefana Starzyńskiego programu „Warszawa frontem do Wisły”. Oprócz zaprezentowania projektów i budowli w artykule przedstawiono także szersze zjawiska kulturowe, związane z modernizacją Powiśla i rozbudową nabrzeży przy Wybrzeżu Kościuszkowskim. Pokazano np. jak teren ten wykorzystywano do politycznych wieców, opisano również nadwiślańskie miejsca sportu i rekreacji.

Słowa kluczowe: Powiśle, architektura Warszawy w latach 1910–1939, plan regulacji Warszawy, modernizacja Powiśla

# OVERLOOKING THE VISTULA. THE ARCHITECTURE OF THE KOŚCIUSZKO EMBANKMENT AND THE MIDDLE OF THE POWIŚLE DISTRICT IN WARSAW, 1910–1939

## ABSTRACT

The article concerns the history of Warsaw's boulevard, Wybrzeże Kościuszkowskie. It discusses the urbanization of the Powiśle district in Warsaw, touching upon the most important buildings erected there before WW I. Much attention is also devoted to the history of the development of the part of Powiśle located between the Tamka and Czerwonego Krzyża streets, especially to the transformation of this previously neglected area into one of the most elegant parts of the capital, achieved thanks to the initiative of Warsaw urban planners and the municipal authorities. The paper also stresses the turning points that sped

up the urbanization process in Powiśle: the construction of the Poniatowski Bridge and the “Facing the Vistula” programme initiated by the mayor of Warsaw, Stefan Starzyński. In addition to buildings and designs, the paper discusses wider cultural phenomena connected with the urbanization of Powiśle and the extension of Wybrzeże Kościuszkowskie boulevards, e.g. the use of the area for rallies as well as for sport and recreation.

Key words: Powiśle, Warsaw architecture in 1910–1939, Warsaw regulation plan, modernization of Powiśle

## Wstęp

W październiku 2014 r. został otwarty nowy gmach Akademii Sztuk Pięknych na warszawskim Powiślu (JEMS Architekci, 2011–2014). Budynek wypełnił lukę w linii zabudowy Wybrzeża Kościuszkowskiego, pierzei między ulicami Jaracza

i Tamka, która powstała w pierwszych dekadach XX w. Nowy budynek ASP wpisuje się w sięgający przełomu XIX i XX w. projekt uporządkowania nabrzeży, a także w przedwojenną koncepcję modernizacji Powiśla Stefana Starzyńskiego „Warszawy frontem do Wisły”. Budowa gmachu ASP jest zatem swoistym powrotem miasta nad rzekę, któ-

regu realizacja rozpoczęła się w latach 20. XX w., przerwana została przez wybuch wojny i teraz się odradza. Tekst koncentruje uwagę na historii przemian fragmentu Powiśla między ulicami: Wybrzeże Kościuszkowskie, Dobra, Leszczyńska i Aleja Trzeciego Maja.

## Urbanizacja Powiśla

Pierwsze ujęcie dokumentalnego filmu Kazimierza Karabasza *Z Powiśla* (1958 r.) ukazuje panoramę tytułowej części Warszawy. Kamera ustawiona na dachu-tarasie modernistycznego punktowca przy ul. Sewerynow 4 pokazuje skazane na wyburzenie ocalałe fragmenty starego Powiśla, „Miasto zatrzymało się tam, w górze” – informuje narrator. Pod koniec lat 50. rejon ten nadal znajdował się „na uboczu” miasta i miał charakter peryferyjny. W XX-wiecznej historii Powiśla było wiele prób zacierania podziału na lepsze „miasto górne” i gorsze „miasto dolne” – podziału, który utrwalił się w wieku XIX.

Warunki naturalne dla rozwoju Warszawy nad rzeką były niekorzystne: daleka, wysoka skarpa, szeroki nurt Wisły utrudniający budowę przepraw. Z perspektywy przechodnia XIX-wiecznej Warszawy Wisły prawie nie było widać, a Powiśle, dzielnica przemysłowa już w latach 30. i 40. XIX w., była mało atrakcyjna dla mieszkańców. W drugiej połowie stulecia, kiedy wielki przemysł przeniósł się na Wolę, Powiśle stało się częścią Warszawy o niedookreślonym statusie – ani ważną częścią miasta, ani przedmieściem. Stanowiło raczej mozaikę luźno rozrzuconych fabryczek i warsztatów oraz niskich, głównie drewnianych domów, a także budynków związanych z handlem i transportem rzeczonym: przystani, bazarów, składów, magazynów. Większość kamienic z 2. poł. XIX w. nie była skanalizowana; w podwórzach domów znajdowały się ujęcia wody i ustępy<sup>1</sup>. Pod koniec XIX wieku Powiśle było dzielnicą peryferyjną, brudną, zaniedbaną, chaotycznie zabudowaną, z przemieszanyimi funkcjami mieszkalno-przemysłowymi – niebezpiecznym krańcem miasta dodatkowo w bardzo

złym stanie sanitarnym. „Przy wale przeciwpowodziowym znajdują się liczne niezabudowane place, na których pasie się bydło i wyleguje na słońcu mnóstwo próżniaków (...). Spacer nocą pod walem nie należy do najbezpieczniejszych” – czytamy w przewodniku po Warszawie z 1893 r.<sup>2</sup>

Plany Lindleyów, pokazujące Warszawę przełomu XIX i XX w., przedstawiają Powiśle z rzadką zabudową i nielicznymi kwartałami regularnej zabudowy tylko przy kilku większych ulicach. Między ulicą Dobrą i nabrzeżem znajdowały się pojedyncze budynki, przeważnie drewniane; dużo było nierozparcelowanych działek<sup>3</sup>. Nad Wisłą znajdowały się składy piasku, żwiru i drzewa, doły z węglem, wysypiska śmieci. To, że Warszawa nie miała reprezentacyjnych bulwarów nie znaczy, że nabrzeża nie były „miejskie”. Wielu warszawian żyło z Wisły, codziennie na nabrzeżach pracowała duża liczba przewoźników, handlarzy, piaskarzy, żwirowników, pracowników nadwiślańskich składów, rybaków. „Na ulicach Powiśla nie było chodników, ani bruków, na place przyległe do Wisły zwożono śmiecie i cuchnące nawozy”, pisał w tym czasie Władysław Koleżak<sup>4</sup>. Przemysłowy charakter Powiśla wzmocniła budowa elektrowni tworząca wielki kompleks industrialny nad brzegiem Wisły w latach 1903–1904 z dominującymi w panoramie dzielnicy dwoma wysokimi kominami, 50-metrowym i późniejszym – 80-metrowym. Wokół elektrowni zaczęły powstawać domy robotnicze i składy surowców.

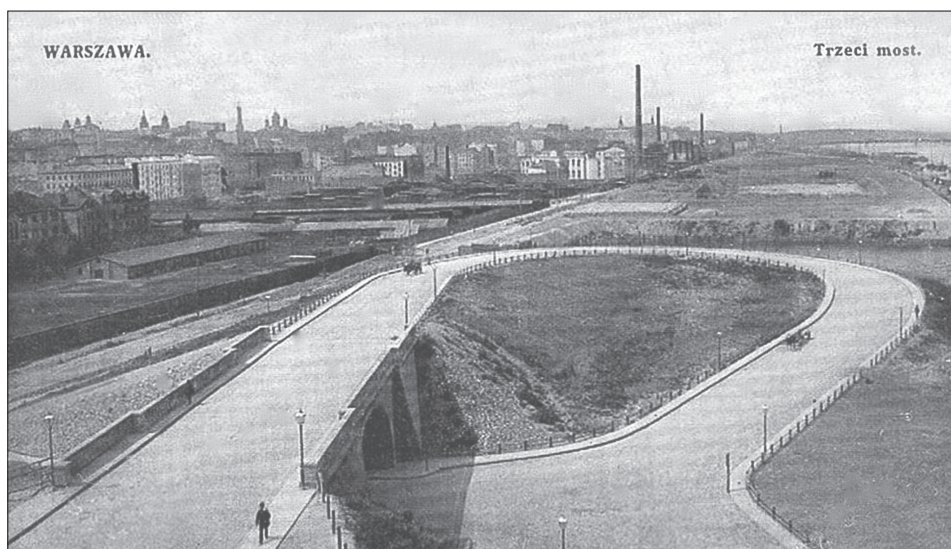
Początek zmian na tym fragmencie Powiśla przyniosła budowa trzeciego mostu na Wiśle w latach 1904–1912. Na początku XX w. Warszawa była słabo skomunikowana z „dolnym miastem”. Ulice Bednarska czy Książęca stanowiły zbyt wąskie połączenia i miały znaczenie lokalne. Tamka stała się ważną arterią dopiero po II wojnie światowej, dzięki połączeniu ulicy Kopernika z ulicą Świętokrzyską. Zbudowany w latach 1902–1905 wiadukt nad ulicą Karową, szybko okazał się niewystarczający dla celów komunikacyjnych. Przy zjeździe z nowego mostu rozpoczęto w 1906 roku budowę bulwaru, który miał skomunikować nową przeprawę z mostem Kierbedzia (il. 1). Do 1910 roku prace prowadził

<sup>1</sup> R. Żelichowski, *Ulice Solca*, Warszawa 1999, s. 158-174.

<sup>2</sup> Za: J. S. Majewski, *Kto mieszkał przed wojną w dzielnicy tuż nad rzeką*, „Magazyn Stołeczny” dodatek do „Gazety Wyborczej”, 04.04.2014, s. 12.

<sup>3</sup> Cyfrowe reprodukcje planów ze zbiorów Archiwum m.st. Warszawy: <https://www.warszawa.ap.gov.pl/planylindleyow.html> [dostęp: 23.06.2014].

<sup>4</sup> W. Koleżak, *Powiśle Warszawy*, Warszawa 1901, s. 21; W. Kotczak, *Powiśle Warszawy*, „Wędrowiec” 1900, nr 26, s. 506-509.



1. Zjazd z tzw. Trzeciego Mostu (później mostu Poniatowskiego), pocztówka z ok. 1910 r. Źródło: zbiory prywatne  
 1. The exit from the so-called Third Bridge (later the Poniatowski Bridge), a postcard from c. 1910 r. From a private collection



2. Wybrzeże Kościuszkowskie, widok od wylotu ul. Lipowej w stronę mostu Średnicowego.  
 Fot. z ok. 1938 r., [w:] *Dwudziestolecie komunikacji*, Kraków 1939, k.nlb.  
 2. Wybrzeże Kościuszkowskie, a view from Lipowa Street towards the railway bridge, c. 1938.  
 After: *Dwudziestolecie komunikacji*, Kraków 1939, k.nlb.

inżynier Miłkowski, później inż. Stanisław Bartoszek<sup>5</sup>. Bulwar był gotowy wraz z otwarciem mostu. Powstało wówczas nabrzeże składające się dwóch tarasów – dolnego i górnego (il. 2). Dzieliło je zbocze wykonane z wapiennych płyt i, nadal istniejąca, stosunkowo dobrze zachowana, żeliwna balustrada z ozdobnymi słupkami połączonymi stalowymi rurami. Częścią założenia były także betonowe chodniki, granitowe schody prowadzące z tarasu

dolnego na bulwar ze skwerami oraz dwa zjazdy (u wylotu Karowej i Lipowej), łączące część górną z nadrzeczną. Ustawiono także latarnie i ławki. W 1916 roku na górnym tarasie, między zjazdem z mostu Poniatowskiego i ulicą Karową, powstały dwie jezdnie (nawierzchnię z kamienia polnego wyasfaltowano dopiero pod koniec lat 30.) rozdzielone szerokim pasem zieleńców z klombami w geometryczne wzory i szpalerami drzew<sup>6</sup>. W 1917 roku

<sup>5</sup> A. Suligowski, *Bulwary i most trzeci w Warszawie*, [w:] *Pisma Adolfa Suligowskiego*, t. II: *Kwestie miejskie*, Warszawa 1915, s. 343; M. Omilanowska, *Most i wiadukt księcia Józefa Poniatowskiego*, Warszawa 1991, s. 33.

<sup>6</sup> J. Majewski, *Wybrzeże Kościuszkowskie w Warszawie*, [w:] *Miasto tyłem do rzeki*, Materiały Sesji Naukowej Warszawa 22-23 czerwca 1995, red. B. Wierzbicka, Warszawa 1996, s. 158-159; A. Skalimowski, Z. Tucholski, *Zabytkowe bulwary wiślane na Wybrzeżu Kościuszkowskim i Gdańskim*, „Ochrona Zabytków” 2013, nr 1-4, s. 78.



LICEJ GŁÓWNE OD STRONY WISŁY.



LICEJ BOCZNE OD PÓŁNOCY.

3. Alfons Gravier, gmach Warszawskiej Szkoły Sztuk Pięknych (Akademii Sztuk Pięknych w Warszawie), ul. Wybrzeże Kościuszkowskie 37, 1911–1914.  
Źródło: „Przegląd Techniczny” 1915, nr 3-4, s. 27

3. Alfons Gravier, the building of the Warsaw School of Fine Arts (Academy of Fine Arts) at 37 Wybrzeże Kościuszkowskie, in 1911–1914.  
After: “Przegląd Techniczny” 1915, no. 3-4, p. 27

Zarząd Miasta nadał temu skwerowi nazwę „Wybrzeża Tadeusza Kościuszki”, w stulecie śmierci Naczelnika.<sup>7</sup>

Jeszcze w czasie budowy bulwarów zaczęto wznosić pierwsze gmachy o charakterze wielkomiejskim: szpital położniczy księżnej Anny, autorstwa Kazimierza Skórewicza oraz siedzibę Warszawskiej Szkoły Sztuk Pięknych, szczególnie ważną dla przyszłego rozwoju tego fragmentu miasta. Początek zmian charakteru tego miejsca miał przynieść gmach Warszawskiej Szkoły Sztuk Pięknych. Otwarta w 1904 r. szkoła artystyczna początkowo mieściła się przy ul. Wierzbowej 8, jednak już w 1906 r. magistrat przekazał działkę „nad brzegiem Wisły, u wylotu Tamki” pod nową inwestycję. W 1909 r. Eugenia Kierbedziowa przekazała milion rubli na wzniesienie siedziby szkoły. W „Tygodniku Ilustrowanym” z 1914 r. pisano: „Na Powiślu, pomiędzy pierwszym a trzecim mostem, gdzie do niedawna było siedlisko wszelkiego zaniedbania, dobra wola i ofiarność społeczna p. Eugenii Kierbedziowej dały zawiązek nowej, przyszłej, może kiedyś najwspanialszej dzielnicy Warszawy.”<sup>8</sup> Konkurs architektoniczny rozpisany dwa lata później przewidywał w warunkach<sup>9</sup> „światło północne” w pracowniach, co miało niekorzystny wpływ na układ bryły, budynek bowiem, który miał mieć własny skwer „do spokojnych studiów plein air’u”<sup>10</sup>, nie został skierowany w stronę nowego bulwaru. Wyniki konkursu ogłoszono w listopadzie 1911 r. Pierwszą nagrodę otrzymał projekt Bronisława Brochwicz-Rogoyskiego, jednak do realizacji skierowano projekt Alfonsa Graviera. Wersja realizacyjna różniła się znacznie od konkursowej (il. 3). Z pierwotnej koncepcji, zakładającej wzniesienie gmachu w stylistyce nawiązującej do posecesyjnego późnego historyzmu zostało niewiele. Wersja końcowa bliższa była konkursowej pracy Henryka Stifelmana i Stanisława Weissa<sup>11</sup>. Protomodernistyczna elewacja północna gmachu Graviera z dużymi oknami i uproszczonymi elementami klasycyzującymi (pilastry), formalnie bliska drugiej fazie Glasgow School

<sup>7</sup> Posiedzenie 15 października 1917, „Dziennik Zarządu Miasta Stołecznego Warszawy”, 1918, nr 26, s. 3. Kwiryna Handke podaje datę nadania nazwy: 31.10.1919 r.: K. Handke, *Słownik nazewnictwa Warszawy*, Warszawa 1998, s. 369.

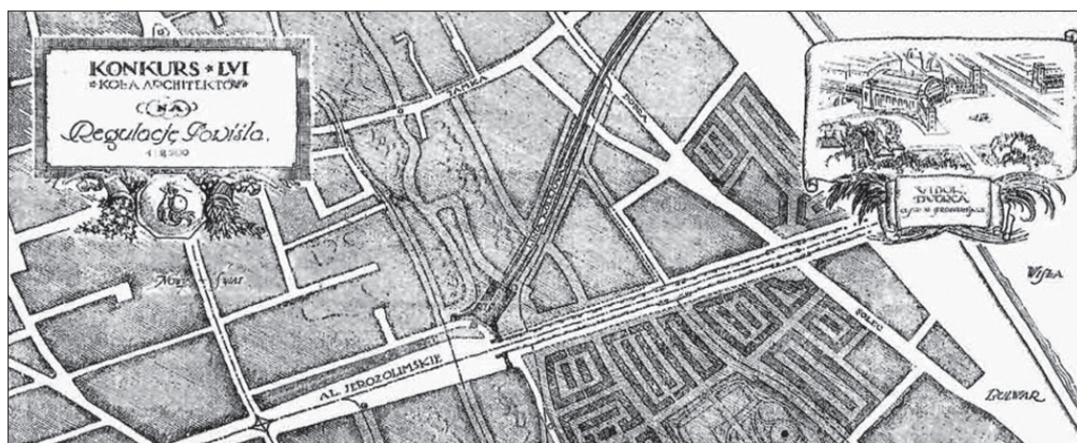
<sup>8</sup> *Warszawska Szkoła Sztuk Pięknych*, „Tygodnik Ilustrowany” 1914, nr 25, s. 489.

<sup>9</sup> Historia budowy, zob.: D. M. Kozielska, *Dzieje gmachu ufundowanego przez Eugenię Kierbedziową dla warszawskiej Szkoły Sztuk Pięknych*, [w:] Wydział Konserwacji i Restauracji Dziel Sztuki Akademii Sztuk Pięknych w Warszawie 1947–1997, Warszawa 1997; zob. też: eadem, *Mecenat rodziny Kierbedziów na rzecz warszawskiej Szkoły Sztuk Pięknych*, [w:] *Działalność filantropijna honorowej obywatelki m.st. Warszawy Eugenie*

*nii Kierbedziowej w 50. Rocznice śmierci*, Warszawa 1998, s. 21-23. Eugenia Kierbedziowa była także fundatorką budynku Towarzystwa Popierania Przemysłu Ludowego (Teofil Wiśniowski, 1913): C. Młodzianowski, *Polski przemysł ludowy*, „Sztuka w Rzemiośle” 1925, z. IX, s. 9.

<sup>10</sup> *Konkurs XXXIV na gmach warszawskiej Szkoły Sztuk Pięknych rozpisuje Koło Architektów w Warszawie*, „Przegląd Techniczny” 1911, nr 33, s. 426.

<sup>11</sup> *Rozstrzygnięcie XXXIV konkursu na gmach warszawskiej Szkoły Sztuk Pięknych*, „Przegląd Techniczny” 1912, nr 9, s. 113-119; *Rozstrzygnięcie konkursu na gmach warszaw. Szkoły Sztuk Pięknych*, „Architekt” 1912, nr 1 (s. 15), nr 2 (tabl. III, IV, V), nr 3-4 (tabl. XIII-XIV).



4. Władysław Michalski, Mieczysław Kozłowski, Edmund Bartłomiejczyk (opracowanie graficzne planszy), projekt konkursowy na regulację Powiśla, 1917 r. Źródło: „Przegląd Techniczny” 1918

4. Władysław Michalski, Mieczysław Kozłowski, Edmund Bartłomiejczyk (drawings), a design of regulating Powiśle, 1917. After: “Przegląd Techniczny” 1918

of Art Charlesa Mackintosha z 1909 r., jest ważniejsza od części frontowej. Akademicka hierarchia została przełamana, forma budynku była dostosowana do jego funkcji. Od „ulicy nadbrzeżnej” Gravier zaprojektował pawilon administracyjny z wejściem głównym w stylu – jak pisał sam architekt – „Empiru z czasów Księstwa Warszawskiego”.<sup>12</sup> Przy zielonym nabrzeżu powstał niewielki budynek ze skromną trzyosiową fasadą z jońskim portykiem wgłębnym. Jednak przez ponad dekadę był to najbardziej reprezentacyjny budynek przy nadwiślańskim bulwarze.

### Powiśle w okresie międzywojennym

Wybuch I wojny światowej przerwał proces urbanizacji terenów przy Wybrzeżu Kościuszkowskim. Jednak już w roku 1916 w *Szkicu wstępnym planu regulacyjnego m.st. Warszawy*, zespół autorów proponował na Powiślu m.in. budowę wiaduktu linii średnicowej<sup>13</sup>. Środowisko warszawskich architektów jeszcze przed uzyskaniem niepodległości przygotowywało plany dla tej dzielnicy (choćby szczegółowe projekty regulacji Powiśla powstały na początku lat 20.). 1 września 1917 r. Koło Architektów rozpisało konkurs na urbanistyczne uporządkowanie Powiśla. Wyniki ogłoszono w lutym roku następnego<sup>14</sup>. W projektach starano się wyko-

rzystać walory widokowe i komunikacyjne skarpy. Pierwszą nagrodę zdobył projekt Władysława Michalskiego i Mieczysława Kozłowskiego. Efektowne plansze przygotował Edmund Bartłomiejczyk (il. 4). Architekci zaproponowali mały dworzec linii średnicowej w miejscu dzisiejszej górnej stacji Powiśle. Wprowadzili także rozluźnienie zabudowy, bliskie propozycjom przebudowy Berlina z 1910 r. W miejsce ekstensywnego wykorzystania działki, tworzenia podwórzy-studni i charakterystycznej dla Warszawy z 2. poł. XIX w. struktury kwartałów, architekci wprowadzili zabudowę obrzeżną z zielonymi dziedzińcami – rozwiązanie, które stanie się popularne w okresie międzywojennym. Drugą nagrodę zdobył projekt autorstwa Edwarda Ebera, Romualda Gutta i Franciszka Krzywdy-Polkowskiego. Zespół zaproponował pod skarpą malownicze założenie nawiązujące do koncepcji miasta-ogrodu, propozycji Camilla Sittego i idei „polskiego miasteczka”. Gdyby projekt został zrealizowany, Powiśle uzyskałoby własny rynek w okolicy skrzyżowania ulic Książęcej i Rozbrat. Lokalizację stacji linii średnicowej, podobnie jak w projekcie Tołwińskiego, wyznaczono na dole, przy ul. Solec. Do ciekawych rozwiązań należała także propozycja Juliusza Nagórskiego, omówiona w artykule „Przeglądu Technicznego” o „zbliżeniu do rzeki miasta”. Architekt ten, absolwent paryskiej École des Beaux-Arts,

<sup>12</sup> A.G. [Alfons Gravier], *Szkoła Sztuk Pięknych w Warszawie*, „Przegląd Techniczny” 1915, nr 3-4, s. 23-25; idem, *Szkoła Sztuk Pięknych*, „Przegląd Techniczny” 1915, nr 7-8, s. 63.

<sup>13</sup> T. Kotaszewicz, *Koncepcje przestrzennego rozwoju Warszawy w pracach Tadeusza Tołwińskiego 1916–1946*, Warszawa 1994.

<sup>14</sup> *Konkurs LVI Koła Architektów na rozplanowanie i parcelację części Powiśla przy wiadukcie Poniatowskiego*, „Przegląd Techniczny” 1918, nr 9-12, s. 82-87.

zaprojektował szerokie bulwary i gwiaździste place z kolumnami, będące odniesieniem do tradycji urbanistyki francuskiej. Proponował także rozluźnioną zabudowę dla przyszłego Powiśla.<sup>15</sup>

Spory wśród warszawskich architektów wywołała koncepcja wyznaczenia przebiegu linii średnicowej. Czesław Domaniewski pisał w 1918 roku: „Sprawa regulacji Powiśla stanowi jedno z ważniejszych zadań przy ogólnym opracowaniu planu Wielkiej Warszawy.”<sup>16</sup> Domaniewski protestował przeciwko przecinaniu tej części miasta wiaduktem. Proponował, wyraźnie pod wpływem koncepcji ruchu City Beautiful, stworzenie nad Wisłą dzielnicy rządowej z monumentalnymi gmachami otoczonymi skwerami<sup>17</sup> od mostu Poniatowskiego do mostu Kierbedzia. Mimo tych obiekcji, linia średnicowa z mostem kolejowym jednak powstała; została oddana do użytku jesienią 1933 r., po ponaddziesięcioletniej budowie.

### Architektura zabudowy Powiśla

W latach 20. XX w. zarówno władze państwowe – Centralny Urząd Planowania, jak i Rada Miejska popierały spółdzielczość, która miała stać się, obok państwowego i prywatnego, jednym z trzech sektorów gospodarki. W stolicy na początku lat 30. było 165 spółdzielni mieszkaniowych. Kooperatywy miały być alternatywą dla zabudowy spekulacyjnej i sposobem rozwiązania problemu braku mieszkań w Warszawie<sup>18</sup>. Jedną ze stref spółdzielczej Warszawy pod koniec lat 20. było Powiśle. Architektura spółdzielczych domów z przełomu lat 20. i 30. prezentuje cały przekrój form występujący w warszawskiej architekturze mieszkaniowej tego okresu. Są zatem i spóźniony eklektyzm (np.



5. Piotr Kwiek, kamienica Spółdzielni Mieszkaniowej Urzędników Banku Polskiego „Nowe Domostwo” w Warszawie, ul. Jaracza 3, 1929–1931. Fot. autor, 2014  
5. Piotr Kwiek, “Nowe Domostwo”, the house of the Polish Bank Cooperative at 3 Jaracza St in Warsaw, 1929–1931. Photo by F. Burno, 2014

dom spółdzielczy bankowców „Domostwo” przy ulicy Czerwonego Krzyża 6, Józef Napoleon Czerwiński, 1927–1928)<sup>19</sup>, i ekspresyjne formy zig-zag (narożna kamienica z trójkątnymi wykuszami przy Dobrej 2, 1926–1928, przypisywana Karolowi Jan-

<sup>15</sup> J. Nagórski, *Projekt zabudowania dzielnicy Powiśla przy wiadukcie im. Ks. Józefa*, „Przegląd Techniczny” 1919, nr 33-48, s. 171. W tym miejscu pod koniec lat 30. planowano zbudowanie „Alej Pod Skarpą”. Na terenie dawnych „Koszar Błocha” zamierzano zbudować luksusową dzielnicę mieszkaniową Państwowego Zakładu Emerytalnego. Trzypiętrowe modernistyczne kamienice mieli zaprojektować m.in. Juliusz Żórawski, Bohdan Lachert i Józef Szanajca. Realizację projektu przerwał wybuch wojny: D. Błaszczuk, *Juliusz Żórawski. Przerwane dzieło modernizmu*, Warszawa 2010, s. 128-131.

<sup>16</sup> Cz. Domaniewski, *W sprawie regulacji Powiśla*, „Przegląd Techniczny” 1918, nr 13-16, s. 111. To zainteresowanie architektów Powiślem można też tłumaczyć tym, że pierwsza siedziba Wydziału Architektury Politechniki Warszawskiej od listopada 1915 r. do października 1916 r. mieściła się na poddaszu budynku Szkoły Sztuk Pięknych. Codzienne spacerki po zaniedbanej dzielnicy musiały być impulsem do prac projekto-

wych: B. Popławski, *Początki Wydziału Architektury Politechniki Warszawskiej w świetle nieznanych dotąd dokumentów*, „Ochrona Zabytków” 2006, nr 3, s. 11-116.

<sup>17</sup> Ibidem.

<sup>18</sup> Budownictwo spółdzielcze było kredytowane przez państwo. Wkład kooperatywy wynosił ok. 30%, resztę wydatków pokrywano z kredytu państwowego: *Spółdzielnie mieszkaniowe*, „Kronika Warszawy” 1932, nr 5-6, s. 16; A. Z., *Stosunki mieszkaniowe w Warszawie*, „Kronika Warszawy” 1933, nr 3, s. 139-140.

<sup>19</sup> J. Zieliński, *Atlas architektury ulic i placów Warszawy*, t. 2, Warszawa 1996, s. 168; J. S. Majewski, *Dom na Powiślu z portretem polskiej inteligencji*, „Gazeta Stołeczna”, dodatek do „Gazety Wyborczej” 05.12.2013, s. 15.



6. Dom Spółdzielni Budowy Własnych Mieszkań, ul. Czerwonego Krzyża 25, 1926–1927 (budynek zniszczony w sierpniu 1944 r.), fot. z maja 1930 r. Źródło: Archiwum Państwowe w Warszawie, Akta miasta Warszawy, Referat Gabarytów (dalej AP Warszawa), sygn. 3401

6. The house of the Cooperative for House-Building at 25 Czerwonego Krzyża St, 1926–1927 (destroyed in August 1944), a photo from May 1930. From: Archiwum Państwowe w Warszawie, Akta miasta Warszawy. Referat Gabarytów [the State Archive in Warsaw, Warsaw Documents, Section of Dimensions (henceforth AP Warszawa), signature 3401

kowskiemu<sup>20</sup>). Najciekawszym spółdzielczym domem z tego okresu jest „Nowe Domostwo” (Piotr Kwiek, 1929–1931), pięciopiętrowa kamienica Spółdzielni Mieszkaniowej Urzędników Banku Polskiego przy ul. Jaracza 3 o prostej, kubicznej bryle, inspirowanej projektami Roberta Mallet Stevensa z lat 20. Ciemne pręty balkonów i barierek odcinają się wyraźnie na tle gładkich, pozbawionych ornamentyki elewacji, pokrytych jasnym tynkiem (il. 5). Budynek został wzniesiony na planie litery „U”, lansowanym w Paryżu na początku XX w. i stosowanym w Warszawie już przed I wojną (np. Aleje

Jerozolimskie 99). Odjęcie części frontowej miało zapewnić lepsze oświetlenie mieszkań. Jednak w tym przypadku, jak napisano wówczas w poczytnym piśmie „Architektura i Budownictwo”: „sposób ten nie był dyktowany żadną rozsądną racją, żadną myślą o założeniu urbanistycznym, ani względami estetycznymi lub troską o higienę, lecz jedynie tym, że 40-tu członków spółdzielni chciało mieć koniecznie po mieszkaniu każdy z oknami »od frontu«”.<sup>21</sup>

„Nowe Domostwo” sąsiadowało z Domem Spółdzielni Budowy Własnych Mieszkań (1926–1927, zniszczony w czasie II wojny), (il. 6), który wraz z tzw. „Domem Kolejarza”, czyli siedzibą Związku Zawodowego Pracowników Kolejowych (Romuald Miller, 1924–1928), tworzyły wylot ul. Czerwonego Krzyża (obecnie Jaracza) przy Wybrzeżu Kościuszkowskim<sup>22</sup>. „Dom Kolejarza” był wielofunkcyjnym budynkiem, w którym znajdowały się biura (wejście w narożniku), sala teatralna (wejście od ul. Jaracza), a także hotel i sala klubowa. Wnętrza budynku, zaprojektowane przez Romualda Millera i Wojciecha Jastrzębowskiego, utrzymane są w konwencji polskiej odmiany art déco. Wspomniane budowle były jednym z pierwszych, po budynku Warszawskiej Szkoły Sztuk Pięknych, przykładów wielkomiejskiej zabudowy przy nadwiślańskim bulwarze. W jego pobliżu pod koniec lat 20. zaczęły powstawać okazałe gmachy, wzniesione w konstrukcji żelbetowej. Na rogu ulic Tamka i Smulikowskiego w latach 1927–1929 zbudowano centralę szwedzkiej firmy Alfa Laval produkującej maszyny mleczarskie (Teodor Łapiński, Józef Krupa, 1927–1929)<sup>23</sup>. W 1931 r. przy ul. Tamka 4 zaczęto budowę kościoła pw. św. Teresy od Dzieciątka Jezusa, utrzymanego w zmodernizowanych formach romańskich<sup>24</sup>.

Pierwszą monumentalną budowlą z fasadą skierowaną ku Wybrzeżu Kościuszkowskiemu była centrala Związku Nauczycielstwa Polskiego, położona blisko wspomnianego spółdzielczego i związkowego kwartału przy ul. Jaracza. Konkurs na projekt siedziby ZNP rozpisano na początku 1929 roku. Nadesłano aż 65 prac, wyniki ogłoszono rok póź-

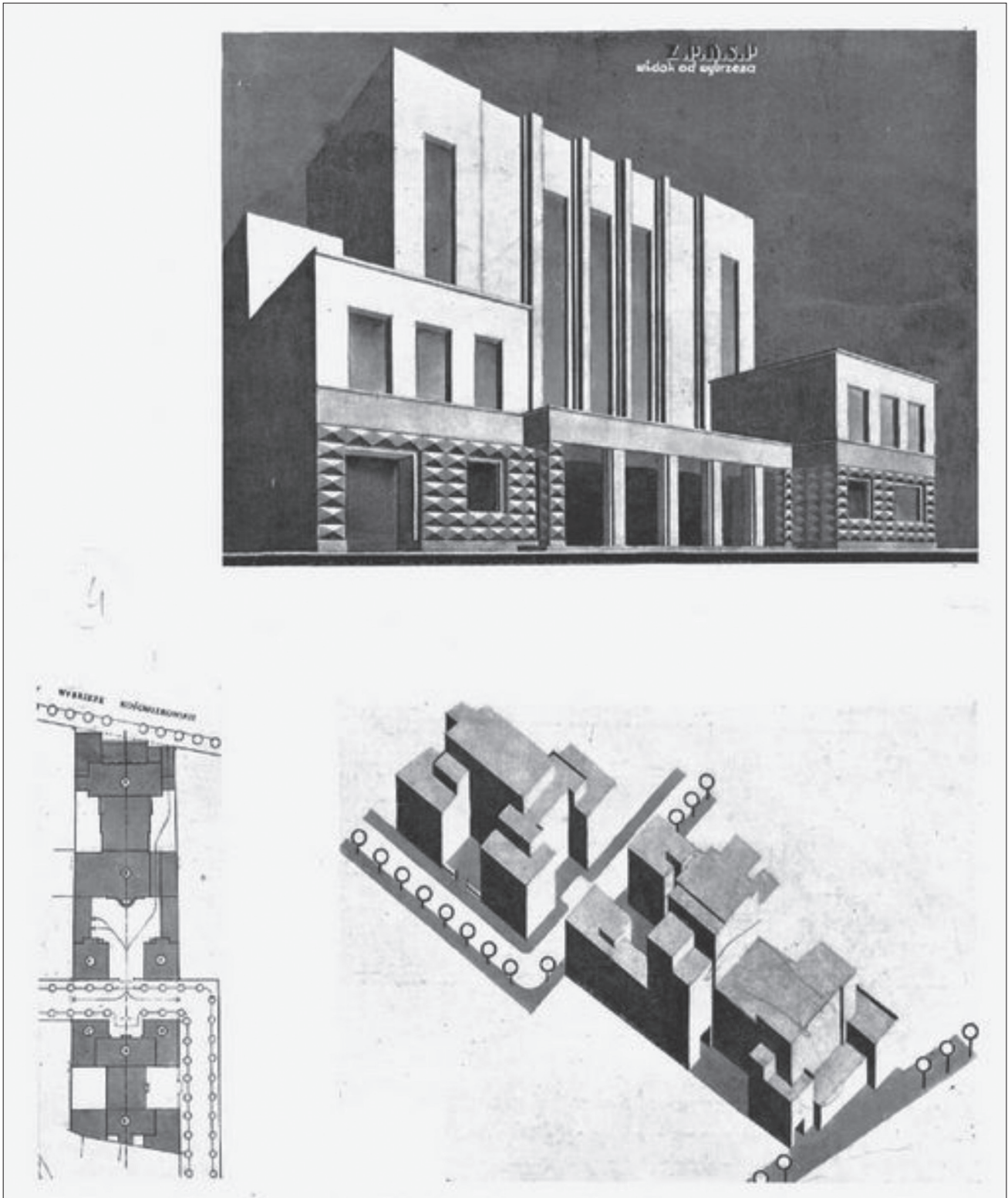
<sup>20</sup> J. Zieliński, *Atlas architektury ulic i placów Warszawy*, t. 3, Warszawa 1996, s. 26-27. Kamienice z trójkątnymi wykuszami projektowali w Paryżu już na początku XX w. Henri Sauvage i Charles Sarazin. W tym przypadku jako źródło inspiracji należy jednak wskazać na prace z kręgu Szkoły Amsterdamskiej i architekturę niemieckiego ekspresjonizmu.

<sup>21</sup> S. M., *Dom Spółdzielni mieszkaniowej urzędników Banku Polskiego „Nowe Domostwo”*, „Architektura i Budownictwo” 1931, nr 5-6, s. 189.

<sup>22</sup> R. Miller, *Dom Związku Zawodowego pracowników kolejowych Rzeczypospolitej Polskiej*, „Architektura i Budownictwo” 1928, nr 6, s. 175-208.

<sup>23</sup> *Arch.: Teodor Łapiński i Józef Krupa (Warszawa). Centrala f. „Alfa-Laval” w Warszawie*, „Architektura i Budownictwo” 1930, nr 12, s. 462-466.

<sup>24</sup> M. Kochańska, *Konstanty Sylwin Jakimowicz – życie i twórczość (1879–1960)*, „Kwartalnik Architektury i Urbanistyki” 1990, z. 3-4, s. 232.



7. Tadeusz Bursze, Anotni Kowalski, projekt konkursowy na siedzibę Związku Nauczycielstwa Polskiego w Warszawie, 1929 r.  
 Źródło: „Architektura i Budownictwo” (dalej: „AiB”) 1930  
 7. Tadeusz Bursze, Anotni Kowalski, a design of the seat of the Trade Union of Polish Teachers in Warsaw, 1929.  
 After: “Architektura i Budownictwo” (henceforth: “AiB”) 1930



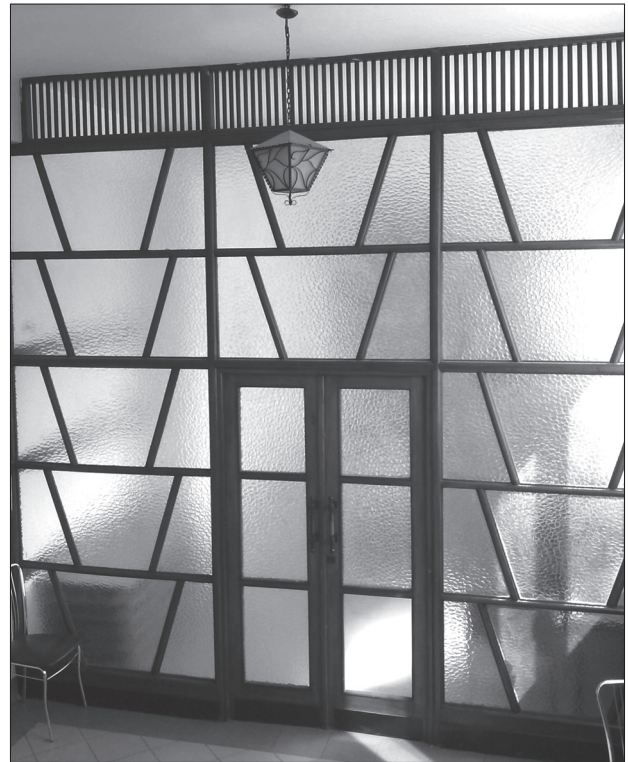


8. Tadeusz Bursze, Anotni Kowalski, gmach Związku Nauczycielstwa Polskiego w Warszawie, widok od ul. Smulikowskiego, fot. z ok. 1933 r. Źródło: Zbiory Narodowego Archiwum Cyfrowego (dalej: NAC)

8. Tadeusz Bursze, Antoni Kowalski, the seat of the Trade Union of Polish Teachers in Warsaw, viewed from Smulikowskiego Street, a photo from c. 1933.

From: Narodowe Archiwum Cyfrowe [National Digital Archive] (henceforth: NAC)

niej<sup>25</sup>. Do realizacji wybrano projekt, który otrzymał drugą nagrodę, autorstwa Teodora Burszego i Antoniego Kowalskiego (il. 7).<sup>26</sup> Zespół budynków ZNP, przedzielony ulicą Smulikowskiego, wzniesiono w latach 1930–1933. Gmachy zbudowane zostały w konstrukcji żelbetowej; postawiono je, ze względu na grunt (dawne koryto Wisły), na ławach żelazobetonowych. Prace wykończeniowe trwały do roku 1934. W „Architekturze i Budownictwie” podkreślano, że budowla ma „charakter monumentalny”; kompozycja elewacji została „oparta na elementach najprostszych, zasadniczych: wielkich



9. Siedziba Związku Nauczycielstwa Polskiego w Warszawie, ul. Wybrzeże Kościuszkowskie 35, wnętrze. Fot. autor, 2014

9. The seat of the Trade Union of Polish Teachers in Warsaw, 35 Wybrzeże Kościuszkowskie, the interior.

Photo by F. Burmo, 2014

płaszczyznach oraz liniach poziomych i pionowych (...).<sup>27</sup> Na łamach tego miesięcznika krytykowano jednak „wysokie bloki o charakterze drapaczowym” za ich „parawanowość”, zasłanianie widoku na Wisłę<sup>28</sup>. Dotyczyło to najbardziej efektownej części kompleksu ZNP, czyli 7-piętrowego biurowca, zamykającego wschodni wewnętrzny dziedziniec od strony ul. Smulikowskiego. Elewacja tej części kompleksu rzeczywiście może się kojarzyć z nowojorskimi drapaczami chmur (il. 8) – zresztą była chętnie przedstawiana na fotografiach z tego okresu. Ten nowoczesny zespół budynków posiadał własną wewnętrzną linię telefoniczną oraz „sygnalizację do szukania osób”. Wnętrze wykończono bardzo starannie; uwagę zwracają dekoracyjne kute kraty, stolarka art déco i okładziny kamienne (il. 9).

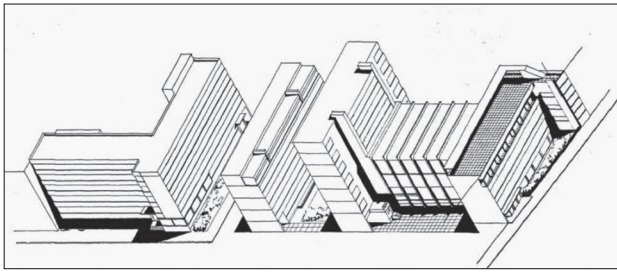
Od strony Wybrzeża Kościuszkowskiego zaprojektowano „część reprezentacyjną” biurowca ZNP

<sup>25</sup> *Konkurs na dom Z.P.N.P. w Warszawie*, „Architektura i Budownictwo” 1930, nr 3, s. 86-98, 133-148.

<sup>26</sup> *Konkurs na gmach Związku Polskiego Nauczycielstwa Szkół Powszechnych*, „Architektura i Budownictwo” 1930, nr 1, s. 80.

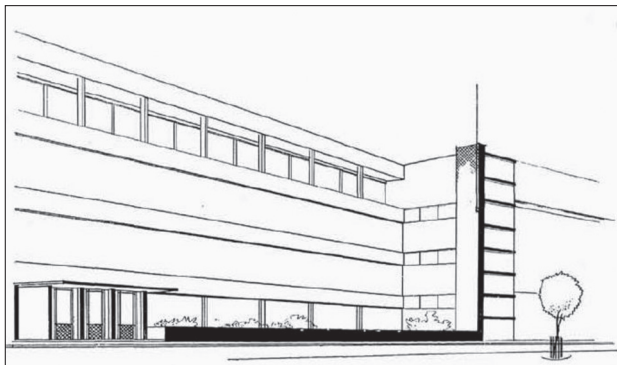
<sup>27</sup> *Gmach Związku Nauczycielstwa Polskiego w Warszawie*, „Architektura i Budownictwo” 1933, nr 5, s. 133.

<sup>28</sup> G., *Na marginesie konkursu na dom Zw. Polskiego Nauczycielstwa Szkół Powszechnych*, „Architektura i Budownictwo” 1930, nr 1, s. 78.



10. Jan Klewin, projekt konkursowy na siedzibę Związku Nauczycielstwa Polskiego w Warszawie, 1929 r.  
Źródło: „AiB” 1930

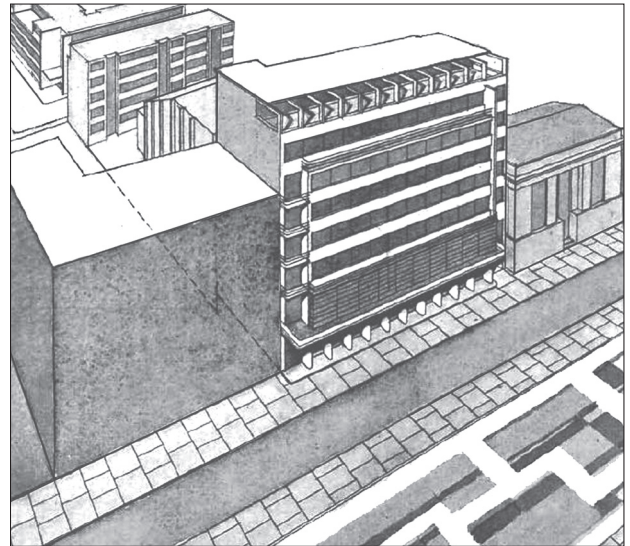
10. Jan Klewin, a design of the seat of the Trade Union of Polish Teachers in Warsaw, 1929. After: “AiB” 1930



11. Jan Klewin, projekt konkursowy na siedzibę Związku Nauczycielstwa Polskiego w Warszawie, 1929 r.  
Źródło: „AiB” 1930

11. Jan Klewin, a design of the seat of the Trade Union of Polish Teachers in Warsaw, 1929. After: “AiB” 1930

z pomieszczeniami klubowymi, restauracją i kawiarnią. Uskokowa forma fasady maskuje skos ulicy. Elewacja główna, z pryzmatycznym boniowaniem w partii przyziemia i wertykalizującymi kompozycję czterema lizenami między trzema wysokimi, wąskimi oknami – co zaskakujące – właściwie nie jest skomunikowana z zielonym bulwarem. Pomimo tarasu i balkonu dawnej kawiarni klubowej, budynek wydaje się odwrócony od skweru. Niekorzystnie wypada porównanie projektu Burszego i Kowalskiego do pracy Jana Klewina zbliżonej do projektów z kręgu Nieuwe Bouwen (il. 10, 11). Architekt zaproponował duże okna na parterze, galerię widokową na ostatniej kondygnacji i taras na dachu. Tę część zespołu ZNP próbowali otworzyć na bulwar i Wisłę także Helena i Szymon Syrkusowie. Członkowie grupy „Praesens” zaprojektowali nowoczesny, awangardowy budynek z fasadą przypominającą batowskie domy handlowe (il. 12).



12. Helena i Szymon Syrkusowie, projekt konkursowy na siedzibę Związku Nauczycielstwa Polskiego w Warszawie, 1929 r. Źródło: „AiB” 1930

12. Helena and Szymon Syrkus, a design of the seat of the Trade Union of Polish Teachers in Warsaw, 1929. After: “AiB” 1930

Na dachu została umieszczona galeria widokowa, która – podobnie jak w hotelu dla samotnych i bezdzietnych Hansa Scharouna we wrocławskiej Wuvie – miała elementy inspirowane wyciągami szalup. Syrkusowie zaprojektowali także nową nawierzchnię Wybrzeża Kościuszkowskiego i geometryczne wzory klombów na bulwarze. Te awangardowe propozycje nie zyskały przychylniej oceny jury, w którym zasiadał m.in. Marian Lalewicz i Wojciech Jastrzębowski.

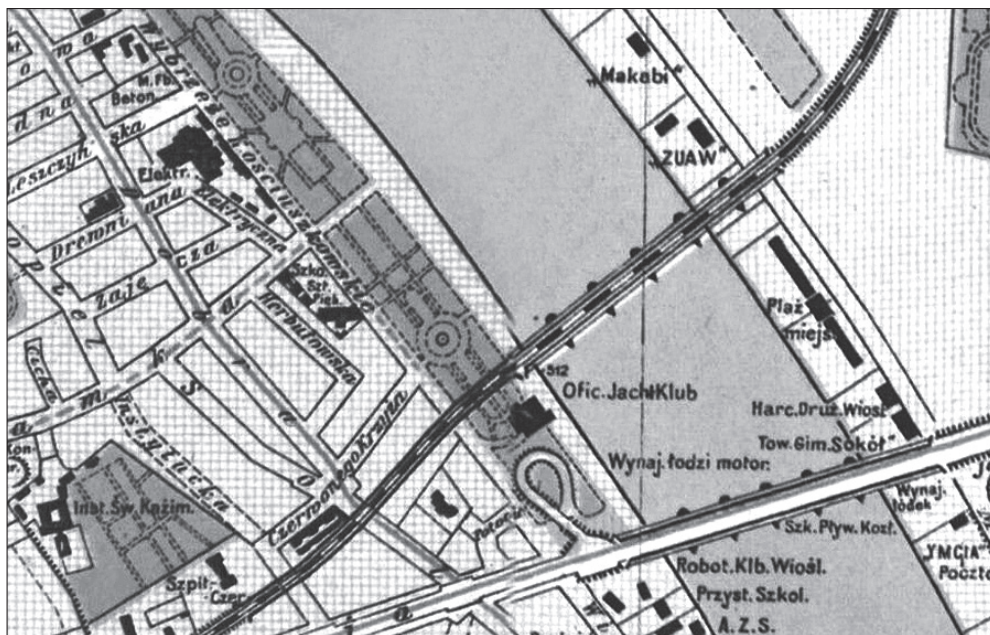
## Nabrzeże i bulwary

W 1931 r. na łamach „Kuriera Warszawskiego” pisano: „Bulwary nad Wisłą nie są już dziś przedmiotem drwin i kpinek. Przestają zwolna być punktem zbornym szumowin, ptaków błękitnych, apaszów nadwiślańskich i innych mętów. Wybrzeże Kościuszkowskie ma już wśród trawników, skwerów i kwietników pierwszy pomnik (»Dowborczyka«). Staje się miejscem spacerów i wypoczynku. Miejscem coraz bardziej bezpiecznym (...)»<sup>29</sup> Wybrzeże Kościuszkowskie w okresie międzywojennym było jedną z pokazowych inwestycji władz miejskich. Zdjęcia z lat 30. pokazują tłumy ludzi spacerujących po nadwiślańskim bulwarze. Zachęcała do tego zie-

<sup>29</sup> „Kurier Warszawski” 1931, nr 217, za: A. Skalimowski, Z. Tucholski, op. cit., s. 79.



13. Dzika plaża nad Wisłą na praskim brzegu Warszawy, widok na Wybrzeże Kościuszkowskie, lipiec 1931 r. Źródło: NAC  
 13. An unguarded beach on the Praga bank of the Vistula in Warsaw, a view of Wybrzeże Kościuszkowskie, July 1931. From: NAC



14. Fragment planu Warszawy z 1934 r. w skali 1 : 20 000, Wydawnictwo Samin, 1934  
 14. A fragment of a plan of Warsaw from 1934, 1 : 20 000 scale. After: Wydawnictwo Samin 1934

leń starannie pielęgnowana przez Dział Ogrodnicy magistratu. Starano się także wprowadzić na Wybrzeże rzeźbę pomnikową. W 1930 r. u wylotu ul. Lipowej ustawiono wspomniany pomnik Dowborczyków autorstwa Michała Kamieńskiego. Tuż przed wybuchem wojny nad Wisłą, w pobliżu wylotu Tamki, nadwiślański bulwar ozdobiono pomnikiem Syreny, autorstwa Ludwika Nitschowej.

W dwudziestoleciu międzywojennym, w okresie wiosenno-letnim, brzegi Wisły ożywiały się. Z Wybrzeża Kościuszkowskiego wyruszano statkami na niedzielne wycieczki. Przy dolnym bulwarze były usytuowane liczne przystanie żeglugi rzecznej, m.in. firmy „St. i J. Górnicy”. Statki pływały do Sandomierza i Torunia. W 1934 r. spółka „Vistula” uruchomiła linię wycieczkową Warszawa–



15. Regaty żeglarskie na Wiśle w Warszawie zorganizowane przez Oficerski Jacht Klub, 30 czerwca 1935 r. Źródło: NAC  
 15. Yachting regatta on the Vistula, organized by the Officer Yacht Club, 30 June 1935. From: NAC



16. Juliusz Nagórski, Oficerski Jacht Klub w Warszawie, ul. Wybrzeże Kościuszkowskie 2, 1930–1932 (zniszczony w 1939 r.),  
 fot. z poł. lat 30. XX w. Źródło: NAC

16. Juliusz Nagórski, the Officer Yacht Club in Warsaw, 2 Wybrzeże Kościuszkowskie, 1930–1932 (destroyed in 1939),  
 a photo from the mid-1930s. From: NAC

Gdynia<sup>30</sup>. W latach 20. popularne stało się spędzanie czasu na plaży i sporty wodne. Plaże i pływalnie znajdowały się głównie na prawym brzegu Wisły (il. 13). W sezonie na środku rzeki cumowała nawet specjalna turystyczna barka<sup>31</sup>. Między mostem Średnicowym i mostem Poniatowskiego znajdo-

wało się wiele przystani klubów sportowych, m.in. AZS-u<sup>32</sup> (il. 14). Organizowano maratony pływackie, regaty żeglarskie i kajakowe (il. 15).<sup>33</sup> Nad Wisłą powstawały także elitarne kluby takie, jak Oficerski Jacht-Klub, którego nowoczesna – nawiązująca do architektury Franka Lloyd Wright

<sup>30</sup> Do Tczewa płynęło się statkiem wiślanym, dalej kontynuowano podróż statkiem morskim „Carmen”: J. S. Majewski, *Bulwar pełen przystani*, „Gazeta Stołeczna”, dodatek do „Gazety Wyborczej” 18.07.1996, s. 7.

<sup>31</sup> Narodowe Archiwum Cyfrowe (dalej: NAC), sygn. 1-U-7424.

<sup>32</sup> R. Gawkowski, *Dawnych przystani wioślarskich czar, czyli nadwiślańska rekreacja warszawiaków w II Rzeczypospolitej*, „Rocznik Warszawski” 2011, nr 1, s. 40-56.

<sup>33</sup> Zdjęcia w zbiorach NAC, m.in.: sygn. 1-S-2731-1; sygn. 1-S-3494-2. Wybór zdjęć ze zbiorów NAC, ukazujących spędzanie wolnego czasu nad Wisłą opublikowano [w:] *Bez troski nad Wisłą*, „Karta” 2011, nr 67, s. 37-40.



17. Noc Świętojańska w Warszawie, lata 30. XX w. Źródło: NAC  
 17. The Midsummer Night's Eve in Warsaw, the 1930s. From: NAC

– luksusowa siedziba została zbudowana w latach 1930–1932 według projektu Juliusza Nagórskiego (il. 16).<sup>34</sup> Brzegi Wisły były w tym czasie warszawskim centrum kultu zdrowego, opalonego, wysportowanego ciała. Brakowało jednak nowoczesnej infrastruktury dla masowego sportu takiego, jak madrycki zespół „La Isla”, zbudowany w 1931 r. na wyspie rzeki Manzanares wg projektu Luisa Gutiérrez Soto.

Wybrzeże Kościuszkowskie było w okresie międzywojennym nie tylko miejscem spacerów, kąpeli słonecznych, uprawiania sportów wodnych, ale także masowych uroczystości. Niektóre z nich, jak na przykład „Wianki na Wiśle” organizowane od 1882 r. przez Warszawskie Towarzystwo Wioślarskie, miały w latach 30. szczególnie efektowną oprawę. W świętojańską noc oprócz pokazów ogni sztucznych, podświetlano reflektorami statki, ilu-

minowano filary mostu Poniatowskiego (il. 17). W połowie października natomiast, Wybrzeże Kościuszkowskie zamieniało się w „park samochodowy” warszawskiego Automobilklubu, popularną imprezę lat 30. Na górnym tarasie miał początek samochodowy rajd kobiet na trasie Warszawa–Gdynia–Warszawa (il. 18). W tym okresie na Wybrzeżu Kościuszkowskim odbywały się także uroczystości patriotyczne, np. „zaślubiny Rodła z Wisłą” – 5 sierpnia 1934 r. uczestnicy II Światowego Zjazdu Polaków z Zagranicy, poświęcili sztandary ozdobione rodłem (symbolem polonii niemieckiej) z poszczególnych dzielnic Związku Polaków w Niemczech.

Dążenie do podkreślania symbolicznej łączności nabrzeży stolicy z „polskim Wybrzeżem”, z wizytówką modernizującej się Polski – Gdynią i z będącym

<sup>34</sup> M. Tomiczek, *Stołeczny Oficerski Jacht-klub R.P. nad Wisłą*, [w:] *Miasto tyłem do rzeki*, Materiały Sesji Naukowej Warszawa 22-23 czerwca 1995, red. B. Wierzbicka, Warszawa 1996, s. 152-157. Wacław Królikowski na łamach „Domu Osiedla Mieszkania” pisał, że budynek ten zagroził „naturalny” przebieg przyszłej nadrzecznej trasy N-S: W. Królikowski,

*Duch jurydyk*, „Dom Osiedle Mieszkanie” 1932, nr 2, s. 9-10. Budynek został uszkodzony w czasie oblężenia Warszawy. W listopadzie 1939 r. władze miejskie postulowały rozebranie budynku: M. Tomiczek, op. cit., s. 156. Obecnie jedynym materialnym śladem po Jacht-klubie są porośnięte chwastami korty tenisowe.



18. Wybrzeże Kościuszkowskie w Warszawie, rajd samochodowy kobiet na trasie Warszawa–Gdynia–Warszawa, 18 września 1937 r. Źródło: NAC

18. Wybrzeże Kościuszkowskie in Warsaw, the Warsaw–Gdynia–Warsaw car race for women, 18 September 1937. From: NAC



19. Pochód członków Ligi Morskiej i Kolonialnej na Wybrzeżu Kościuszkowskim w Warszawie, 29 czerwca 1938 r. Źródło: NAC

19. A march of the Marine and Colonial League at Wybrzeże Kościuszkowskie in Warsaw, 29 June 1938. From: NAC

przedmiotem sporów – Gdańskiem nasiliło się w drugiej połowie lat 30. za sprawą działań Ligi Morskiej i Kolonialnej. LMiK powstała w 1930 r., głosiła program „Polski Morskiej”, otwarcia Polski na morze, a także „wychowania morskiego społeczeństwa”. LMiK wspierała masowe sporty wodne, np. od 1933 r. organizowała spływy kajakowe „Przez Polskę do morza”.<sup>35</sup> W 1938 roku do LMiK należało 889 tys. członków.

Ideologia kolonialna nie była co prawda częścią oficjalnego programu władzy pod koniec lat 30., ale kolonialne projekty i mrzonki cieszyły się

wsparciem sanacji. LMiK była dla niej użyteczna. Mobilizowała masy wokół akcji poparcia dla praw Polski do Gdańska, dostępu do morza, do wspierania akcji regulacji Wisły, rozwoju żeglugi i handlu rzecznego. Spławna i uregulowana Wisła była częścią symbolicznego imaginarium obozu piłsudczykowski. W latach 30. często podkreślano „duchową łączność” nadwiślańskich miast, szczególnie Warszawy z Bałtykiem. W drugiej połowie lat 30. władze państwowe wspierały LMiK w organizowaniu Święta Morza, które po raz pierwszy obchodzono w Gdyni 31 lipca 1932 r. Od następnego roku odbywało się ono 29 lipca stając się wielką, ogólnopolską uroczystością. Od roku 1937 obchodzono „Tydzień Morza”, nazywany później „Dniami Morza”. Święto miało charakter oficjalny, ale także przybierało formę ludowego festynu i uroczystości religijnych. Składało się z mszy, przemówienia, wieców, pochodów, festynów. Dni Morza odbywały się w oprawie architektury okazjonalnej, transparentów, modeli.<sup>36</sup>

Na świętowanie Dni Morza wybrano w Warszawie dwa miejsca: plac Piłsudskiego i Wybrzeże Kościuszkowskie (il. 19), które stało się symbolicznym łącznikiem z „morską stolicą” – Gdynią, gdzie na Skwerze Kościuszki odbywały się główne uroczystości. W czasopiśmie „Morze” znajdujemy dokładny opis tego święta z 1938 r. nawiązujący do obchodów w Gdyni i Orłowie, z pokazem podświetlonych okrętów wojennych, oraz w Warszawie: „Podobny nastrój zapanował w stolicy Polski, Warszawie, dalekiej od morza na pozór, a przecież bliższej poprzez związek z Bałtykiem rdzeniem ziemi naszej – Wisłą. I tu w przeddzień 29 czerwca miasto spowiło się w bandery. Plac Marszałka Piłsudskiego i Wybrzeże Kościuszkowskie płomieniało barwami narodowymi.”<sup>37</sup> 29 czerwca na placu Piłsudskiego odbyło się „zebranie obywatelskie”, masowy wiec składający się głównie z działaczy LMiK, ale także z przedstawicieli Marynarki Wojennej. Ta część uroczystości miała charakter oficjalny. Wygłoszono przemówienia, podkreślające konieczność wzmocnienia floty. Później pochód przeszedł w stronę Wisły. Na Wybrzeżu Kościuszkowskim odbyła się msza, później „defilada wodna”. Z pokładu statku „Kościuszko” obserwował ją minister przemysłu i handlu, Antoni Roman oraz prezes okręgu sto-

<sup>35</sup> A. Szczerski, *Modernizacje. Sztuka i architektura w nowych państwach Europy Środkowo-Wschodniej 1918–1939*, Łódź 2010, s. 231–233.

<sup>36</sup> Ibidem, s. 236. Zob. też: T. Biały, *Geneza i charakter obchodów Dni Morza*, „Nautologia” 1977, nr 4.

<sup>37</sup> W. K., *Po Dniach Morza*, „Morze” 1938, z. 8, s. 11.

łecznego LMiK, Zygmunt Kamiński. Publiczność była zgromadzona na bulwarze, ale także na statku „Bajka”. Obserwowano przepływające łodzie motorowe, turystyczne łódki i kajaki. Jednostki były dekorowane banerami z hasłami głoszącymi konieczność regulacji i uszluszenia Wisły. Wieczorem w Warszawie odbywały się masowe zabawy; specjalnie iluminowano gmachy i pomniki.<sup>38</sup>

Jeszcze większy rozmach Święto Morza miało w następnym roku. W Gdyni była to masowa uroczystość z defiladą i „pierwszą w Polsce procesją morską”, połączoną z poświęceniem przez prymasa Augusta Hlonda nowych okrętów wojennych. Stolica zorganizowała uroczystości nieco skromniejsze. Na placu zebrało się ok. 60 tys. ludzi<sup>39</sup>. „Następnie olbrzymi pochód przemaszerał przy dźwiękach orkiestry na Wybrzeże Kościuszkowskie, gdzie została odprawiona msza polowa przy pięknym ołtarzu, ozdobionym stylizowanymi kotwicami. Wokół olbrzymiego placu ustawiono maszty z godłami i barwami narodowymi. O godz. 12-tej włączono megafony, przez które zebrani wysłuchali przemówienia Pana Prezydenta Rzplitej.”<sup>40</sup> Z dekoracji wyróżniał się transparent z napisem: „Wisła do morza – morzem na cały świat”.

Jeszcze na początku lat 30. Jerzy Loth opisywał „dwa światy nad Wisłą” – robotników i letnich plażowiczów<sup>41</sup>. Na dolnym tarasie maszyny do wydobywania piasku sąsiadowały z drewnianymi przystaniami i nowoczesnymi siedzibami klubów wodniackich (zob. il. 15, 16). Pod koniec lat 30. zaczęło się to zmieniać. Proces ten tak opisał Henryk Orleański na łamach „Kuriera Warszawy”: „Wisła, przecinająca miasto szeroka wstęga, jest wielkim wentylatorem, wielkim rezerwuarem słońca i świeżego powietrza szczególnie dla śródmieścia, winna być więc dostępna dla ogółu mieszkańców, winna być miejscem wytchnienia i spacerów”<sup>42</sup>. „Z nadbrzeży śródmieścia znikają piaskarze, parkany, szopy klubów wioślarskich i stare nadbrzeżne rudery. W ich miejsce powstają piękne kamienne bulwary, zieleńce i skwery, ciche i asfaltowe jezdnie. Wystarczy zwiedzić Wybrzeże Kościuszkowskie [tak w oryginale – przyp. autora] lub Gdyńskie

w pogodny dzień, by przekonać się jakie tłumy ludzi żądnych wytchnienia ciągną nad uporządkowany brzeg królowej polskich rzek (...)”, czytamy dalej w artykule.<sup>43</sup> Autor marzył o nabrzeżach dekorowanych „licznymi pomnikami w oświetleniu reflektorów”.<sup>44</sup> Z taką narracją, pokazującą modernizację przestrzeni jako nowoczesne narzędzie, skalpel czyszczący „wrzód miasta” (nawiasem mówiąc, tak Powiśle określał Bolesław Prus w „Kronikach”), usuwający „brudną malowniczość”, z taką strategią koalicji władzy i urbanistów wprowadzających ład zamiast chaosu – estetyzujących przestrzeń, regulujących komunikację, usprawniających przepływ mas – spotkać się możemy często w projektach przebudowy miast w latach 30. Wystarczy przypomnieć faszystowską przebudowę Rzymu, stalinowską „Nową Moskwę 1937”, ale także plan przebudowy Barcelony z czasów Drugiej Republiki.

Władze Warszawy planowały usunięcie z Powiśla piaskarzy i żwirowników; zamierzano dla nich zbudować specjalny dok poza centrum miasta. Postulowano także uporządkowanie „chaotycznej” zabudowy prawie pięćdziesięciu klubów wioślarskich nad Wisłą. Prowizoryczne, stawiane czasem samowolnie „szopy, budy i parkany” miały zostać zburzone. Zamiast nich warszawiaczy korzystaliby z nowego „centrum sportów wodnych” na Siesiekach, będącego częścią większego założenia – „Parku Sportowego”<sup>45</sup>, przypominającego bardziej projekt Miasteczka Wypoczynku w Barcelonie (proj. GATCPAC, 1931 r.) niż rzymskie „Foro Mussolini”.

W projektach urbanistycznych magistratu z lat 1916–1939, w kolejnych wariantach planu zagospodarowania przestrzennego Warszawy, od planów regulacji Warszawy kierowanych przez Tadeusza Tołwińskiego z 1916 r., przez wersję z lat 1922–1926, po tzw. plan Różańskiego – Wisła miała być osią przestrzenną stolicy, a dolina rzeki i skarpa najważniejszym elementem konstrukcji miasta. Po 1935 r. jednym z najważniejszych zadań Wydziału Planowania Miasta, powołanego z inicjatywy Stefana Starzyńskiego i kierowanego przez Stanisława

<sup>38</sup> Ibidem.

<sup>39</sup> J. Lewandowski, *Po Dniach Morza*, „Morze i Kolonie” 1939, nr 8, s. 4-8.

<sup>40</sup> Ibidem, s. 9.

<sup>41</sup> J. Loth, *Wisła w życiu dzisiejszej Warszawy*, „Kronika Warszawy” 1930, z. 4-5, s. 8-20.

<sup>42</sup> H. Orleański, *Wisła w Warszawie*, „Kronika Warszawy” 1939, z. 1, s. 64.

<sup>43</sup> Ibidem.

<sup>44</sup> Ibidem.

<sup>45</sup> Ibidem, s. 59-63.

Różańskiego, było uporządkowanie brzegów rzeki, co zapisano m.in. w Ogólnym Planie Zabudowania Miasta Stołecznego Warszawa z 1938 r.<sup>46</sup> Wisła miała się stać najważniejszym „klinem napowietrzającym” Warszawy, a także istotną „arterią komunikacyjną”. Zarząd Miejski planował regulację rzeki. W „Warszawie przyszłości” z 1935 r. znajdziemy sugestywne wizje nowoczesnych łodzi motorowych, tramwajów wodnych pływających między Siekierkami i Bielanami (ze stacjami m.in. przy Zamku Królewskim i Wybrzeżu Kościuszkowskim).<sup>47</sup>

Stefan Starzyński w roku 1938 pisał: „Frontem do Wisły – to hasło, które przyjęło się bardzo dobrze w społeczeństwie i przez Zarząd Gminy z uporem jest realizowane (...). Praca ta zaczęta w 1935 roku posuwa się co rok naprzód (...). Wybrzeże Kościuszkowskie niemal całkowicie zostało uporządkowane i wyasfaltowane (...)”.<sup>48</sup> W połowie lat 30. kierowany przez Starzyńskiego Zarząd Warszawy zaplanował stworzenie wzdłuż wiślanych brzegów arterii komunikacyjnych, kontynuację budowy nadrzecznych bulwarów i reprezentacyjnych gmachów przy nabrzeżach. Powstała koncepcja „trasy N-S bis”, która miała zostać zrealizowana ze zmodernizowanego Wybrzeża Kościuszkowskiego i z nowych odcinków: Wybrzeża Gdańskiego i Gdynińskiego. Do wybuchu wojny ukończono jedynie półkilometrowy odcinek Wybrzeża Gdańskiego (pierwszy etap: 1935–1937)<sup>49</sup>. Samo Wybrzeże Kościuszkowskie stałoby się jedną z najważniejszych tras wylotowych z miasta. „Od Wybrzeża Kościuszkowskiego będzie przeprowadzona dalsza arteria spacerowa na wybrzeżu w górę Wisły aż do Wilanowa. Arteria ta będzie stanowiła najdogodniejszy dojazd do wielkiego parku sportowego na Siekierkach (...)”.<sup>50</sup>

Podział na górne i dolne miasto miał ostatecznie znieść nowy, planowany węzeł komunikacyjny pod skarpą. Dobrze skomunikowanie śródmieścia z Po-

wieślem, i zarazem symboliczne połączenie centrum Warszawy z Wisłą, miała zapewnić realizacja projektu przedłużenia Osi Saskiej. Konkurs na przebudowę placu Saskiego z 1935 r. wygrała praca Kazimierza Tołłoczki i Jana Kukulskiego. Architekci zaproponowali otwarcie centrum ku Wiśle przez plac Niepodległości, między Karową i kościołem Wizytek. Pod placem Saskim, Krakowskim Przedmieściem i nowym placem miała przebiegać szeroka arteria, przechodząca dalej, za skarpą, w otwartą trasę szybkiego ruchu i nowy most Marszałka Piłsudskiego na przedłużeniu ul. Karowej<sup>51</sup>. Dzięki licznym zjazdom z trasy, środkowa część Powiśla stałaby się „śródmieściem dolnym”. Takie „odrodzone Powiśle” szybko przekształciłoby się w dzielnicę z „nowoczesnymi bulwarami zabudowanymi budynkami użyteczności publicznej”, dobrze skomunikowaną zarówno z centrum, jak i z planowaną Aleją Na Skarpie.<sup>52</sup>

## Elektrownia

„U boku gwarnego i ruchliwego śródmieścia przytuliła się dzielnica o odrębnym charakterze, nie nadążająca za górnym miastem w rozwoju. Choć i tu od chwili odrodzenia państwowości polskiej wdziera się współczesność (...)”, pisał Franciszek Galiński w 1937 r.<sup>53</sup> Autor zwraca uwagę czytelnikom na nowe, niedawno ukończone i jeszcze wznoszone, reprezentacyjne budynki przy Wybrzeżu Kościuszkowskim. Znaczne fragmenty terenów położonych nad Wisłą, między mostem Poniatowskiego i mostem Kierbedzia, należały do miasta. Tworzyły pas, na którym magistrat mógł w miarę swobodnie, po wykupieniu potrzebnych pojedynczych parceli, planować nowe inwestycje. Jedną z głównych przeszkód, na drodze przekształcenia środkowego Powiśla był zespół zabudowań Elektrowni Miejskiej, będący własnością francuskiej spółki „Compagnie

<sup>46</sup> A. Jankiewicz, J. Porębska-Srebrna, *Tradycje urbanistyczne Warszawy*, [w:] *Straty Warszawy 1939–45*, red. W. Fałkowski, Warszawa 2005, s. 40-46.

<sup>47</sup> *Warszawa przyszłości*, Warszawa 1935, s. 34.

<sup>48</sup> S. Starzyński, *Rozwój stolicy*, Warszawa 1938, [w:] *Dzieje Mazowsza i Warszawy. Wybór źródeł*, Warszawa 1973, s. 347.

<sup>49</sup> A. Skalimowski, Z. Tucholski, op. cit., s. 78-79.

<sup>50</sup> *Rozwój południowych dzielnic Warszawy (1934–1938)*, Warszawa 1938, s. 19. 160-hektarowe „Forum sportowe” na łuku siekierskim zostało zaplanowane jako rozległy kompleks z torem regatowym, dużym stadionem, wieżą skoków spadochronowych, boiskami piłkarskimi. Makietę pokazano na wy-

stawie „Warszawa wczoraj, dziś, jutro” (plansze w zbiorach Muzeum Narodowego w Warszawie).

<sup>51</sup> Konkurs omówili m.in.: M. Czapelski, *Bohdan Pniewski – warszawski architekt XX wieku*, Warszawa 2008, s. 79-83; J. Trybuś, *Warszawa niezaistniała. Niezrealizowane projekty urbanistyczne i architektoniczne dwudziestolecia międzywojennego*, Warszawa 2012, s. 189-204.

<sup>52</sup> *Opis projektu nr. 29. Arch. Kazimierz Tołłoczko i Jan Kukulski. Nagr. 1. Założenie projektu*, „Architektura i Budownictwo” 1935, nr 3-4, s. 67-70.

<sup>53</sup> F. Galiński, *Gawędy o Warszawie*, Warszawa 1937, s. 231.





20. Jan Tokarzewski, projekt przebudowy Rozdzielni 5-15 kV i komory wodnej Elektrowni Miejskiej w Warszawie, 1938 r.

Źródło: „Świat” 1938

20. Jan Tokarzewski, a design of restructuring the switching station and a boiler house of the City Power Plant in Warsaw, 1938.

After: “Świat” 1938

d’Electricité de Varsovie”. W centrum modernizującej się dzielnicy, przy zielonym nadrzecznym bulwarze, znajdował się obszerny, częściowo otoczony wysokim murem, kompleks industrialny, składający się z kilkunastu budynków. Wzdłuż dolnego tarasu Wybrzeża Kościuszkowskiego, między mostem Kierbedzia i ulicą Lipową od 1923 r. biegły szyny kolejki elektrowni. Dowożono nią węgiel, wywożono żużel i popiół z palenisk kotłów<sup>54</sup> (ten tor dostawczy elektrowni zlikwidowano dopiero w 1974 r.). Francuska spółka nie liczyła się z projektami regulacji Powiśla przygotowywanymi przez magistrat. Od 1927 r. trwał jej konflikt z władzami miasta, który został ostatecznie rozwiązany w lipcu 1936 r. Zarząd Miejski na mocy wyroku sądu przejął elektrownię za odszkodowaniem.<sup>55</sup> Władze miejskie zamierzały uporządkować ten fragment Powiśla, co odnotowała „Kronika Warszawy” z 1938 roku: „Ze względu na to, że Wybrzeże Kościuszkowskie, niegdyś zaniedbane, staje się obecnie coraz piękniejszą dzielnicą miasta [sic!], a Zakład Elektryczny do ozdób takiej dzielnicy zaliczony być nie może, władze zdecydowały nie powiększać elektrowni przy ul. Leszczyńskiej (...)”<sup>56</sup>

10 czerwca 1938 r. zarząd elektrowni i ratusz zwołali konferencję prasową; ogłosili na niej, że „zapotrzebowanie na prąd wzrasta w szalonym tempie”. W 1938 r. zanotowano w Warszawie wzrost zużycia energii elektrycznej o ponad 50 proc. w porównaniu z rokiem wcześniejszym. Planowano więc „zaspokoić wzmożoną konsumpcję prądu”, budową nowej elektrowni na Żeraniu<sup>57</sup>. Ponieważ ta inwestycja miała być ukończona najwcześniej na początku lat 40.<sup>58</sup>, starano się porządkować teren elektrowni na Powiślu i modernizować jej zabudowę. W 1938 r. zburzono 80-metrowy komin, montowano specjalne systemy redukujące emisję dymu w istniejących kominach, instalowano nowe turbiny. Starano się także włączyć kompleks elektrowni do linii zabudowy przy nadwiślańskim bulwarze. Planowano przebudowę, według projektu Jana Tokarzewskiego, rozdzielni 5-15 kV od strony Wybrzeża i Kotłowni nr III od ul. Leszczyńskiej; budynki tworzyłyby jeden nowoczesny, monumentalny zespół z zaokrąglonym narożnikiem (il. 20). Dawna ceglana, fabryczna architektura miała stać się częścią Warszawy Monumentalnej: „Przy wybrzeżu Kościuszkowskim prowadzone są roboty przy nadbu-

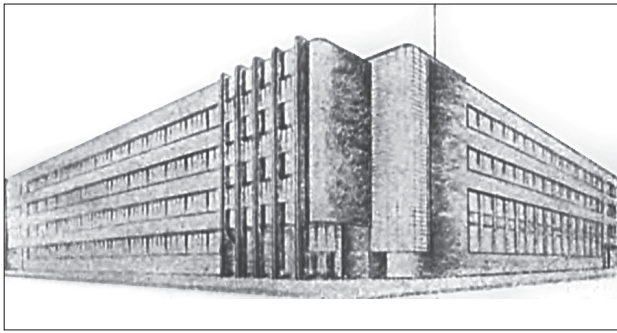
<sup>54</sup> Ku upamiętnieniu dziesięciu lat samorządu stolicy w Niepodległej Polsce 1918–1928, s. 345.

<sup>55</sup> J. Koźmiński, *Elektrownia warszawska. Zarys czterolecia 1935–1938*, „Kronika Warszawy” 1938, nr 4, s. 236-250. Historia sporu sądowego, zob.: T. Klarner, *Elektrownia Warszawska: zarys historyczny sporu Gminy m.st. Warszawy z Towarzystwem Elektryczności w Warszawie*, Warszawa 1936.

<sup>56</sup> J. Koźmiński, op. cit., s. 263.

<sup>57</sup> *Rozwój elektrowni*, „Głos Miast” 1938, nr 10, s. 14.

<sup>58</sup> Władze Warszawy dysponowały 16-hektarową działką. W 1938 r. pisano, że nowa elektrownia powstanie „najwcześniej za trzy lata” (*Rozwój elektrowni*, „Głos Miast” 1938, nr 10, s. 14). W połowie 1938 r. na Żeraniu zaczęto roboty niwelacyjne, zbudowano także specjalny kanał: *Działalność Elektrowni Miejskiej*, „Głos Miast” 1938, nr 16, s. 9. Nową elektrownię postanowiono zbudować niedaleko portu Żerańskiego. Z nowej elektrowni możliwe byłoby sterowanie oświetleniem, np. szybkie, kontrolowane wyłączenie światła w całym mieście w wypadku bombardowań: J. Koźmiński, op. cit., s. 273.



21. Czesław Jabłoński, Józef Korszyński, projekt Gmachu Administracyjnego Elektrowni Miejskiej w Warszawie, widok perspektywiczny, 1937 r.

Źródło: „Przegląd Elektrotechniczny” 1937

21. Czesław Jabłoński, Józef Korszyński, a design of the office building of the City Power Plant in Warsaw, a perspective drawing, 1937. After: “Przegląd Elektrotechniczny” 1937

dowie gmachu rozdzielni. Pozwoli to na uzyskanie nowych pomieszczeń technicznych a jednocześnie wyrówna wysokość całego budynku tzw. gabarytu. Korzystając z tej przebudowy będzie zmieniona ze względów estetycznych elewacja budynku: czerwoną cegłą zastąpi szlachetna wyprawa w połączeniu z piaskowcem naturalnym. Po ukończeniu tej budowy Wybrzeże Kościuszkowskie otrzyma na odcinku 82 metrów budynek o wyglądzie istotnie reprezentacyjnym.”<sup>59</sup>

Ważną inwestycją miejskiej elektrowni była budowa budynku administracji na rogu Wybrzeża Kościuszkowskiego i Tamki (il. 21). Stefan Starzyński tak go przedstawiał w książce *Rozwój stolicy*: „Budowany gmach administracyjny Elektrowni uzyska szlachetną elewację w kamieniu i tak samo przebudowane i ozdobione piaskowcem zostaną wszystkie gmachy Elektrowni wraz ze straszącymi dziś jeszcze »ruinami« zamierzonego przed laty i nie ukończonego kąpieliska przy ulicy Leszczyńskiej (...)”.<sup>60</sup> Biurowiec elektrowni został zaprojektowany przez architekta Czesława Jabłońskiego i inżyniera Józefa Korszyńskiego. Budowę zaczęto w październiku 1937 r. Budynek miał „pomieścić wszystkie, rozrzucone dotychczas w pięciu punktach miasta, biura przedsiębiorstwa. Jedyne filie dzielni-



22. Czesław Jabłoński, Józef Korszyński, klatka schodowa w dawnym Gmachu Administracyjnym Elektrowni Miejskiej w Warszawie (obecnie siedziba RWE Polska S.A.), ul. Wybrzeże Kościuszkowskie 41, 1937–1939.

Fot. autor, 2014

22. Czesław Jabłoński, Józef Korszyński, a staircase on the former City Power Plant office building in Warsaw (now the premises of RWE Polska S.A.), 41 Wybrzeże Kościuszkowskie, 1937–1939. Photo by F. Burno, 2014.

cowe obsługujące abonentów pozostaną nadal w dotychczasowych pomieszczeniach”.<sup>61</sup> Gmach był gotów wiosną roku 1939 r.<sup>62</sup>

Powstał nowoczesny biurowiec, w konstrukcji żelbetowej z fundamentami wspartymi na palach betonowych<sup>63</sup>. Budynek wyposażono we wszystkie udogodnienia – szybkie windy, własną centralę telefoniczną, a także schron przeciwgazowy w podziemiach<sup>64</sup>. We wnętrzu najbardziej reprezentacyj-

<sup>59</sup> *Działalność Elektrowni Miejskiej*, „Głos Miast” 1938, nr 16, s. 9.

<sup>60</sup> S. Starzyński, *Rozwój stolicy*, Warszawa 1938, [w:] *Dzieje Mazowsza i Warszawy. Wybór źródeł*, Warszawa 1973, s. 347.

<sup>61</sup> W. Szwander, *Uroczystość poświęcenia fundamentów nowego gmachu administracyjnego oraz uruchomienia nowego turbozespołu w elektrowni miejskiej w Warszawie*, „Przegląd Elektrotechniczny” 1937, nr 21, s. 1024.

<sup>62</sup> J. Koźmiński, op. cit., s. 274.

<sup>63</sup> Autorem konstrukcji był inż. Józef Korszyński z zespołem. Opisy techniczne budynku z lat 1937–1938 w archiwum RWE Polska S.A., Wybrzeże Kościuszkowskie 41.

<sup>64</sup> Ministerstwo Spraw Wewnętrznych do Zarządu Miejskiego. Projekt schronu pgaz. W nowym gmachu Elektrowni Miejskiej w Warszawie, dn. 30 sierpnia 1937 r., odpis, archiwum RWE Polska S.A., Wybrzeże Kościuszkowskie 41.



23. Ulica Czerwonego Krzyża (obecnie Stefana Jaracza), widok od ul. Dobrej w stronę Wybrzeża Kościuszkowskiego, fot. z maja 1939 r. Źródło: AP Warszawa, sygn. 3402  
 23. Czerwonego Krzyża Street (now Jaracza Street), a view from Dobra Street towards Wybrzeże Kościuszkowskie, a photograph from May 1939 r. From: AP Warszawa, signature 3402



24. Jerzy Gelbard, Roman Sigalin, kamienica Rudolfa Münza w Warszawie, ul. Smulikowskiego 12, 1936–1937. Fot. autor, 2014  
 24. Jerzy Gelbard, Roman Sigalin, Rudolf Münz's house in Warsaw, 12 Smulikowskiego St, 1936–1937. Photo by F. Burno, 2014

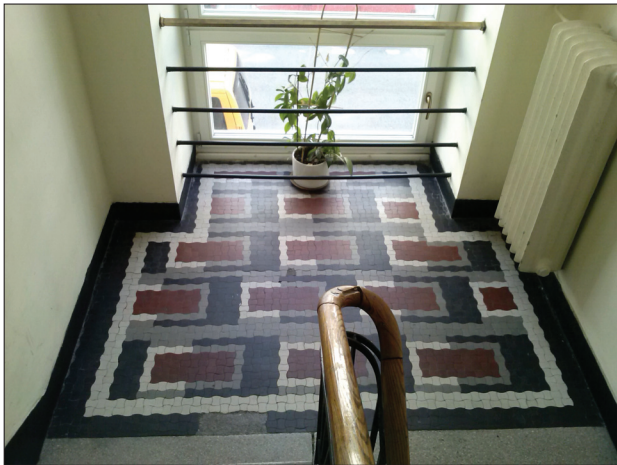
nym pomieszczeniem jest obszerne, piętrowe atrium z kwadratowymi filarami obłożonymi ciemnym marmurem z białym żyłkowaniem. Budynek ten do tej pory znakomicie organizuje przestrzeń tej części Powiśla. Monumentalizuje wylot Tamki nadając mu wielkomięjski charakter. Gmach ma dwie długie elewacje (wschodnia, od Wybrzeża jest 18-osiowa; północna, od ul. Tamka ma 17 osi). Wejście główne, od strony nadwiślańskiego bulwaru, zostało zaakcentowane pięcioma wąskimi lizenami w wielkim porządku (rozwiązanie bliskie realizacjom Rudolfa Świerczyńskiego z lat 30.). Ten monumentalny charakter budowli, tak typowy dla architektury władzy okresu sanacji, został złagodzony zaokrąglonym narożnikiem zbliżonym do estetyki *Streamline Moderne*. Bryłę dynamizuje również zaokrąglony narożnik przeszklonej klatki schodowej od ulicy Tamka (il. 22). Odsunięcie tego fragmentu od narożnika, skonstrastowane z prostotą modułarnych

elewacji, daje efekt zbliżony do estetyki realizacji Ericha Mendelsohna z przełomu lat 20. i 30.

W budynku Administracji Elektrowni Warszawskiej, podobnie jak w domach handlowych Mendelsohna, „światło jest użyte jako materiał budowlany”.<sup>65</sup> Efekt poruszenia brył i wrażenie świetlnej kolumny, uzyskane dzięki podświetleniu narożnego pionu komunikacyjnego, było w miejskiej przestrzeni znakiem nie tylko modernizacji Powiśla, ale także polityki władz miejskich „elektryfikacji Warszawy”. Po 1936 r. magistrat rozpoczął projekt „zarządzania elektrycznością”, przyspieszenia „tempa rozwoju zużycia elektryczności”, które chciano zbliżyć do poziomu krajów Europy Zachodniej. Miasto popularyzowało elektryczność i aby przyspieszyć proces elektryfikacji, wprowadzono korzystniejsze ceny dla odbiorców indywidualnych. Elektrownia organizowała „Salony Pokazowe”, np. słynny Salon Demonstracyjny w kamienicy Hersego przy ul. Kre-

<sup>65</sup> Krytyk architektury Wilhelm Lotz w 1928 r. o modernistycznych domach handlowych, głównie Ericha Mendelsohna: W. Lotz, *Licht und Beleuchtung*, Berlin: Reckendorf 1928,

s. 40, cyt. za: K. James-Chakraborty, *German Architecture for a Mass Audience*, London, New York: Routledge 2000, s. 87.



25. Posadzka w kamienicy przy ul. Smulikowskiego 7-7a.  
Fot. autor, 2014  
25. The floor in the house at 7-7a Smulikowskiego St.  
Photo by F. Burno, 2014



26. Detal klatki schodowej w kamienicy  
przy ul. Smulikowskiego 9. Fot. autor 2014  
26. A staircase detail in the house at 9 Smulikowskiego St.  
Photo by F. Burno, 2014

dytowej, zaprojektowany przez Jadwigę i Janusza Ostrowskich i Zygmunta Stępińskiego w 1937 r.<sup>66</sup> Dla magistratu przyspieszona elektryfikacja była warunkiem przekształcenia Warszawy w metropolię – elektryczność miała tchnąć życie w Warszawę Monumentalną: elektryczna kolej dojazdowa, metro, oświetlenie nowych szerokich arterii, sygnalizacja świetlna, iluminacje gmachów państwowych, windy w wieżowcach, neony, nowoczesne witryny.

<sup>66</sup> W Salonie Pokazowym organizowano szkolenia z gotowania na kuchenkach elektrycznych. Opis Salonu [w:] *Jadwiga i Janusz Ostrowscy, Zygmunt Stępiński, arch. arch. – Salon Demonstracyjny Elektrowni Warszawskiej, „Architektura i Budownictwo” 1937, nr 11-12, s. 435-445.*

## Modernizacja Powiśla w latach 30.

Program władz miejskich dla Powiśla z drugiej połowy lat 30., bazował na następujących wytycznych: przeniesienie przemysłu na północ, zgrupowanie przystani i obiektów sportowych na południu, pozostawienie w centrum spacerowych bulwarów, budowa przy nabrzeżach monumentalnych gmachów i nowoczesnych domów mieszkalnych. W drugiej połowie lat 30. na Powiślu zaczęto wznosić luksusowe kamienice (il. 23). Przy ulicy Juliana Smulikowskiego, która krótko nosiła nazwę Herbutowska, w latach 1936–1939 powstał zespół domów mieszkalnych o wysokim standardzie (il. 24). Ich cechami charakterystycznymi są: brak oficyn, hol z klatką schodową, zielone skwery w podwórzach, obłożenie elewacji okładzinami z piaskowca, wysoka jakość wykończenia, dbałość o detal (skrzynki pocztowe, dzwonki), (il. 25, 26). Z tego spójnego stylistycznie zespołu budynków mieszkalnych o wyrównanych gabarytach, należy wyróżnić kamienicę Abrahama Gepnera przy Smulikowskiego 10, autorstwa Jerzego Gelbarda i Romana Sigalina, z charakterystycznymi dla tej spółki architektonicznej wykuszami o przekroju trapezu<sup>67</sup>. Interesujące są także dwa domy przy Smulikowskiego: pod numerem 13, z wklęsłymi, łukowo wygiętymi balkonami (proj. Julian Lisiecki, Janusz Krauss) oraz sąsiednia kamienica, na rogu Tamki, zbudowana w latach 1937–1938 jako inwestycja Zakładu Ubezpieczeń Wzajemnych Izby Lekarskiej Warszawsko-Białostockiej (il. 27).<sup>68</sup> Kamienicę zaprojektowaną przez Bohdana Pniewskiego ozdobiła dekoracją rzeźbiarską Stanisława Rzeckiego i Józefa Klukowskiego (zachowała się jedynie płaskorzeźba przedstawiająca jelenia w elewacji od ul. Tamka, na wysokości pierwszego piętra). Ulica Smulikowskiego jest obecnie, obok ul. Bartoszewicza, Alei Przyjaciół i ul. Konopnickiej, jednym z najlepiej zachowanych zespołów luksusowej architektury mieszkaniowej z końca lat 30. w centrum Warszawy; domy te zasługują na szczególną ochronę konserwatorską.

W latach 30. nowoczesność uzyskała silne przyczółki, szykując się do wielkiej ofensywy w następnej dekadzie. A jednak do końca okresu między-

<sup>67</sup> Nie było to rozwiązanie specjalnie oryginalne. Takie formy stosował w połowie lat 20. Michel Roux-Spitz w luksusowych kamienicach paryskich.

<sup>68</sup> M. Czapeliski, op. cit., s. 134-136.



27. Bohdan Pniewski, klatka schodowa w kamienicy Zakładu Ubezpieczeń Wzajemnych Izby Lekarskiej Warszawsko-Białostockiej w Warszawie, ul. Tamka 5, 1937–1938. Fot. autor, 2014

27. Bohdan Pniewski, the staircase in the house of the Insurance Section of the Warsaw-Bialystok Medical Association, 5 Tamka St, 1937–1938. Photo by F. Burno, 2014

wojennego Powiśle pozostało dzielnicą o niesprecyzowanym statusie. Enklawy luksusowych kamienic sąsiadowały z czynszówkami z końca XIX w., a monumentalne budowle użyteczności publicznej z ceglana architekturą Rohbau powiślańskich fabryk, z drewnianymi składami, karczmami i spichrzami (il. 28, 29). Ostateczny kres takiemu Powiślu miały przynieść inwestycje związane z Powszechną Wystawą Krajową w 1944 r. Władze Warszawy podjęły

uchwałę o jej organizacji już w 1930 r., ale dopiero w drugiej połowie lat 30. przyspieszono planowanie tej propagandowej imprezy. Początkowo wystawę zamierzano zorganizować w 1943 r., ostatecznie przeniesiono ją na wiosnę roku następnego, dla uczczenia 25-lecia niepodległości<sup>69</sup>. Komisja złożona z architektów, przedstawicielei departamentu budowlanego Ministerstwa Spraw Wewnętrznych, Zarządu Miejskiego i Ministerstwa Komunikacji zde-

<sup>69</sup> J. Trybuś, op. cit., s. 43-65.



28. Skrzyżowanie ulic: Solec, Dobra, Czerwonego Krzyża (obecnie Skwer Zofii Wóycickiej). Po lewej – kamienica Solec 95/97 (ok. 1935-39), po prawej – kamienica Dobra 1 (z pocz. XX w.), fragment zdjęcia z sierpnia 1938 r.

Źródło: AP Warszawa, sygn. 5717

28. The crossing of Solec, Dobra and Czerwonego Krzyża streets (now Zofii Wóycickiej Square). On the left: the house at 95/97 Solec St (c. 1935-39), on the right the house at 1 Dobra (beginning of 20<sup>th</sup> c.), a fragment of a photo from August 1938 r.

From: AP Warszawa, signature 5717

cydowała, że częścią 170-hektarowego terenu wystawy miało stać się Wybrzeże Kościuszkowskie.<sup>70</sup>

Na planie wystawy z 1934 r., autorstwa Juliusza Nagórskiego, widać dwa „mosty wystawowe” i pawilony na Wybrzeżu Kościuszkowskim.<sup>71</sup> W projekcie Nagórskiego z września 1938 r., przechowywanym w zbiorach Muzeum Narodowego, pozostał wiszący „Most wystawowy” z pylonami, który zamierzano wznieść na przedłużeniu Tamki, w miejscu obecnego Mostu Świętokrzyskiego. Przed gmachem Akademii Sztuk Pięknych i Związku Nauczycielstwa Polskiego, na dzisiejszym Skwerze im. Tadeusza Kahla, zaplanowano budowę jednego z dwóch pawilonów „Działu zagranicznego”<sup>72</sup>. Makiety wystawy, zaprezentowane na wystawie „Warszawa wczoraj, dziś, jutro”, pokazują, że pawilon nie miał być wyższy od linii zabudowy Wybrzeża Kościuszkowskiego<sup>73</sup>.



29. Ulica Solec 101, ok. 1938 r. Źródło: AP Warszawa, sygn. 5727

29. 101 Solec St, c. 1938. From: AP Warszawa, signature 5727

<sup>70</sup> „Po przeszło dwumiesięcznej pracy komisja w dn. 22 czerwca 1934 r. złożyła swe sprawozdanie, przy czym jednomyślnie doszła do przekonania, że najodpowiedniejszym terenem pod wystawę jest obszar położony między Wałem Miedzeszyńskim, nasypem linii średnicowej, łachą skaryszewską, Al. Zieleniecką i Al. Poniatowskiego. Na okres wystawy światowej do powyższego terenu winny być dołączone tereny portu handlowego, Park Paderewskiego, część dawnych terenów położonych poza parkiem o powierzchni 50 ha oraz część Wybrzeża Kościuszkowskiego, położonego na północ od

**Mostu Poniatowskiego, naprzeciw terenów wystawowych na pobrzeżu praskim** [podkr. autora] (...): *Zarząd Miejski w m.st. Warszawie. Sprawozdanie za rok budżetowy 1.IV.1934 r. – 31.III.1935 r.*, Warszawa 1937, s. 83.

<sup>71</sup> NAC, sygn. 1-M-655-1.

<sup>72</sup> Archiwum Muzeum Narodowego w Warszawie, Gabinet grafiki i rysunku nowożytnego polskiego, sygn. Rys.Pol.18943.

<sup>73</sup> Teczka z wystawy w zbiorach: Archiwum Muzeum Narodowego w Warszawie, Zbiory Ikonograficzne i Fotograficzne.



30. Wybrzeże Kościuszkowskie, widok z mostu Poniatowskiego, fot. z ok. 1940–1944. Zbiory prywatne  
 30. Wybrzeże Kościuszkowskie, viewed from the Poniatowski Bridge, a photo from c. 1940–1944. From a private collection

Projekty te nie zostały zrealizowane, niemniej w latach 30. charakter Powiśla uległ dużej zmianie. Wystarczy porównać zdjęcie z lipca 1931 r., na którym uwieczniono „dziką plażę” na Pradze i fragment Wybrzeża Kościuszkowskiego. Widnieją na nim fragmenty zwartej zabudowy, m.in. domy spółdzielcze; w panoramie nadal dominuje neorenesansowy szczyt Towarzystwa Popierania Przemysłu Ludowego przy Tamce oraz kominy Elektrowni (zob. il. 13). Zdjęcie z początku lat 40. przedstawia już wielkomięjską pierzeję z nowoczesnymi domami o prostych, zgeometryzowanych formach – ukończone tuż przed wybuchem wojny, dwie trzypiętowe kamienice przy Wybrzeżu Kościuszkowskim z 1938 r., (nr 17 i 19) oraz jasne okładziny gmachów ZNP i biurowca Elektrowni (il. 30).

### Zakończenie

Wspomniany już film dokumentalny „Z Powiśla” pokazuje dzielnicę tuż przed nową falą modernizacji lat około 1960–1974. Do końca lat 50. pod skarpą,

między Marienształem a Centralnym Parkiem Kultury (obecnie Park im. Marszałka Edwarda Śmigłego-Rydza), trwał dziwny stan zawieszenia. Nadal pozostawało dużo wypalonych domów, fabryk, fragmentów ocalałych kwartałów przedwojennej zabudowy. Planowano nawet stworzenie na Powiślu, w okolicy ulic Radnej, Dobrej i Leszczyńskiej, „rezerwatu ruin”, swoistego skansenu ze zrujnowanymi kamienicami i ustawionymi wrakami pojazdów pancernych<sup>74</sup>. Modernizacja dzielnicy zaczęła się około 1960 r. Zaczęto budować osiedla mieszkaniowe, m.in. „Radna” (Zygmunt Stępiński, 1959–1966). Zgodnie z wytycznymi władzy z 1962 r., Warszawa miała ponownie „zwrócić się frontem do Wisły”; proponowano „włączenie Powiśla w stołeczny organizm miejski”.<sup>75</sup> Oznaczało to jednak tylko budowę kolejnych osiedli. Na szczęście dosyć dobrze wpisały się one w resztki starej zabudowy (np. ul. Solec). Wisłostrada, ukończona w 1974 r., szeroka arteria nadrzeczna, spełnienie marzeń przedwojennych modernistów, odcięła dzielnicę od rzeki, podobnie jak nowojorska FDR Drive czy Moskwo-rieczkaja Nabierieżnaja.

<sup>74</sup> B. Brzostek, *Za progiem. Codziennosc w przestrzeni publicznej Warszawy lat 1955–1970*, Warszawa 2007, s. 145.

<sup>75</sup> W uchwale III Dzielnicowej Konferencji Partyjnej Warszawa Śródmieście (24–25 lutego 1962 r.) podkreślono konieczność „likwidacji dysproporcji między Powiślem a pozostałą częścią Śródmieścia”; *Dodatek PZPR Śródmieście i Prezydium DRN*

*Śródmieście dla czytelników »Stolicy«*, „Stolica” 1963, nr 17, s. I–III. Powstała Pracownia Urbanistyczna „Powiśle” kierowana przez Jerzego Lubę (w skład zespołu wchodził m.in.: Zygmunt Stępiński i Adolf Ciborowski). Projekt koncepcyjny zakładał przede wszystkim rozbudowę budownictwa mieszkalnego w latach 1965–1970 na Powiślu: *ibidem*.

W połowie lat 90. znów odżyła koncepcja powrotu miasta nad rzekę. Budowa BUW-u (proj. Marek Budzyński, 1994–1999) stała się impulsem dalszych zmian. Niesłusznie kontestowany „tunel wzdłuż rzeki”, czyli przeprowadzenie 900-metrowego odcinka Wisłostrady podziemnym przejazdem w 2001 r. umożliwiło odrodzenie fragmentu zielonego, cichego bulwaru na odcinku między ulicą Lipową i Jaracza. Działalność Centrum Nauki Kopernik (proj. RAR-2 Laboratorium Architektury, 2008–2011), otwarcie stacji II linii metra (marzec 2015) i rewitalizacja nabrzeży przyspieszą zmiany na Powiślu. Trwa właśnie kolejny powrót miasta nad Wisłę.

## Bibliografia

- Archiwum m.st. Warszawy, cyfrowe reprodukcje planów; <https://www.warszawa.ap.gov.pl/planylindleyow.html> [dostęp: 23.06.2014].
- Archiwum Muzeum Narodowego w Warszawie: Gabinet grafiki i rysunku nowożytnego polskiego; Zbiory Ikonograficzne i Fotograficzne.
- Archiwum RWE Polska S.A., Wybrzeże Kościuszkowskie 41.
- Arch.: Teodor Łapiński i Józef Krupa (Warszawa). Centrala f. „Alfa-Laval” w Warszawie, „Architektura i Budownictwo” 1930, nr 12.
- Bez troski nad Wisłą, „Karta” 2011, nr 67.
- T. Białas, *Geneza i charakter obchodów Dni Morza*, „Nautologia” 1977, nr 4.
- D. Błaszczuk, *Juliusz Żórawski. Przerwane dzieło modernizmu*, Warszawa 2010.
- B. Brzostek, *Za progiem. Codziennosc w przestrzeni publicznej Warszawy lat 1955–1970*, Warszawa 2007.
- M. Czapelski, *Bohdan Pniewski – warszawski architekt XX wieku*, Warszawa 2008.
- Dodatek PZPR *Śródmieście i Prezydium DRN Śródmieście dla czytelników »Stolicy«*, „Stolica” 1963, nr 17.
- Cz. Domaniewski, *W sprawie regulacji Powiśla*, „Przegląd Techniczny” 1918, nr 13-16.
- Działalność Elektrowni Miejskiej*, „Głos Miast” 1938, nr 16.
- „Dziennik Zarządu Miasta Stołecznego Warszawy”, *Posiedzenie 15 października 1917*, 1918 r.
- W. Fałkowski, *Straty Warszawy 1939–45*, Warszawa 2005.
- G., *Na marginesie konkursu na dom Zw. Polskiego Nauczycielstwa Szkół Powszechnych*, „Architektura i Budownictwo” 1930, nr 1, s. 78.
- F. Galiński, *Gawędy o Warszawie*, Warszawa 1937.
- R. Gawkowski, *Dawnych przystani wioślarskich czar, czyli nadwiślańska rekreacja warszawiaków w II Rzeczypospolitej*, „Rocznik Warszawski” 2011, nr 1.
- Gmach Związku Nauczycielstwa Polskiego w Warszawie*, „Architektura i Budownictwo” 1933, nr 5.
- A. G. [Alfons Gravier], *Szkoła Sztuk Pięknych w Warszawie*, „Przegląd Techniczny” 1915, nr 3-4.
- A. G. [Alfons Gravier], *Szkoła Sztuk Pięknych*, „Przegląd Techniczny” 1915, nr 7-8.
- K. Handke, *Słownik nazewnictwa Warszawy*, Warszawa 1998.
- Jadwiga i Janusz Ostrowscy, Zygmunt Stępiński, arch. arch. – Salon Demonstracyjny Elektrowni Warszawskiej*, „Architektura i Budownictwo” 1937, nr 11-12.
- K. James-Chakraborty, *German Architecture for a Mass Audience*, London, New York: Routledge 2000.
- A. Jankiewicz, J. Porębska-Srebrna, *Tradycje urbanistyczne Warszawy*, [w:] *Straty Warszawy 1939–45*, red. W. Fałkowski, Warszawa 2005.
- W. K., *Po Dniach Morza*, „Morze” 1938, z. 8.
- T. Klarner, *Elektrownia Warszawska: zarys historyczny sporu Gminy m.st. Warszawy z Towarzystwem Elektryczności w Warszawie*, Warszawa 1936.
- M. Kochańska, *Konstanty Sylwin Jakimowicz – życie i twórczość (1879–1960)*, „Kwartalnik Architektury i Urbanistyki” 1990, z. 3-4.
- W. Koleżak, *Powisłe Warszawy*, Warszawa 1901.
- Konkurs XXXIV na gmach warszawskiej Szkoły Sztuk Pięknych rozpisuje Koło Architektów w Warszawie*, „Przegląd Techniczny” 1911, nr 33.
- Konkurs LVI Koła Architektów na rozplanowanie i parcelację części Powiśla przy wiadukcie Poniatowskiego*, „Przegląd Techniczny” 1918, nr 9-12.
- Konkurs na dom Z.P.N.P. w Warszawie*, „Architektura i Budownictwo” 1930, nr 3.
- Konkurs na gmach Związku Polskiego Nauczycielstwa Szkół Powszechnych*, „Architektura i Budownictwo” 1930, nr 1.
- T. Kotaszewicz, *Koncepcje przestrzennego rozwoju Warszawy w pracach Tadeusza Tołwińskiego 1916–1946*, Warszawa 1994.
- W. Kotczak, *Powisłe Warszawy*, „Wędrowiec” 1900, nr 26.
- D. M. Kozielska, *Dzieje gmachu ufundowanego przez Eugenię Kierbedziową dla warszawskiej Szkoły Sztuk Pięknych*, [w:] *Wydział Konserwacji i Restauracji Dzieł Sztuki Akademii Sztuk Pięknych w Warszawie 1947–1997*, Warszawa 1997.
- D. M. Kozielska, *Mecenat rodziny Kierbedziów na rzecz warszawskiej Szkoły Sztuk Pięknych*, [w:] *Działalność filantropijna honorowej obywatelki m. st. Warszawy Eugenii Kierbedziowej w 50. Rocznicę śmierci*, Warszawa 1998.
- J. Koźmiński, *Elektrownia warszawska. Zarys czterolecia 1935–1938*, „Kronika Warszawy” 1938, nr 4.
- W. Królikowski, *Duch jurydyk*, „Dom Osiedle Mieszkanie” 1932, nr 2.
- J. Lewandowski, *Po Dniach Morza*, „Morze i Kolonie” 1939, nr 8.
- J. Loth, *Wisła w życiu dzisiejszej Warszawy*, „Kronika Warszawy” 1930, z. 4-5.



- S. M., *Dom Spółdzielni mieszkaniowej urzędników Banku Polskiego „Nowe Domostwo”*, „Architektura i Budownictwo” 1931, nr 5-6.
- J. S. Majewski, *Bulwar pełen przystani*, „Gazeta Stołeczna”, dodatek do: „Gazety Wyborczej”, 18.07.1996.
- J. S. Majewski, *Dom na Powiślu z portretem polskiej inteligencji*, „Gazeta Stołeczna”, dodatek do: „Gazety Wyborczej”, 05.12.2013.
- J. S. Majewski, *Kto mieszkał przed wojną w dzielnicy tuż nad rzeką*, „Magazyn Stołeczny” dodatek do: „Gazety Wyborczej”, 04.04.2014.
- J. S. Majewski, *Wybrzeże Kościuszkowskie w Warszawie*, [w:] *Miasto tyłem do rzeki*, Materiały Sesji Naukowej Warszawa 22-23 czerwca 1995, red. B. Wierzbicka, Warszawa 1996.
- R. Miller, *Dom Związku Zawodowego pracowników kolejowych Rzeczypospolitej Polskiej*, „Architektura i Budownictwo” 1928, nr 6.
- C. Młodzianowski, *Polski przemysł ludowy*, „Sztuka w Rzemiośle” 1925, z. IX.
- J. Nagórski, *Projekt zabudowania dzielnicy Powiśla przy wiadukcie im. Ks. Józefa*, „Przegląd Techniczny” 1919, nr 33-48.
- Na marginesie konkursu na dom Zw. Polskiego Nauczycielstwa Szkół Powszechnych*, „Architektura i Budownictwo” 1930, nr 1.
- M. Omilanowska, *Most i wiadukt księcia Józefa Poniatowskiego*, Warszawa 1991.
- Opis projektu nr. 29. Arch. Kazimierz Tołłoczko i Jan Kukulski. Nagr. 1. Założenie projektu*, „Architektura i Budownictwo” 1935, nr 3-4.
- H. Orleański, *Wisła w Warszawie*, „Kronika Warszawy” 1939, z. 1.
- B. Popławski, *Początki Wydziału Architektury Politechniki Warszawskiej w świetle nieznanych dotąd dokumentów*, „Ochrona Zabytków” 2006, nr 3.
- Rozstrzygnięcie XXXIV konkursu na gmach warszawskiej Szkoły Sztuk Pięknych*, „Przegląd Techniczny” 1912, nr 9.
- Rozstrzygnięcie konkursu na gmach warszaw. Szkoły Sztuk Pięknych*, „Architekt” 1912, nr 1 (s. 15), nr 2 (tabl. III, IV, V), nr 3-4 (tabl. XIII-XIV).
- Rozwój elektrowni*, „Głos Miast” 1938, nr 10.
- A. Skalimowski, Z. Tucholski, *Zabytkowe bulwary wiślane na Wybrzeżu Kościuszkowskim i Gdańskim*, „Ochrona Zabytków” 2013.
- Spółdzielnie mieszkaniowe*, „Kronika Warszawy” 1932, nr 5-6.
- S. Starzyński, *Rozwój stolicy*, Warszawa 1938, [w:] *Dzieje Mazowsza i Warszawy. Wybór źródeł*, Warszawa 1973.
- A. Suligowski, *Bulwary i most trzeci w Warszawie*, [w:] *Pisma Adolfa Suligowskiego*, t. II: *Kwestie miejskie*, Warszawa 1915.
- A. Szczerski, *Modernizacje. Sztuka i architektura w nowych państwach Europy Środkowo-Wschodniej 1918-1939*, Łódź 2010.
- W. Szwander, *Uroczystość poświęcenia fundamentów nowego gmachu administracyjnego oraz uruchomienia nowego turbozespołu w elektrowni miejskiej w Warszawie*, „Przegląd Elektrotechniczny” 1937, nr 21.
- M. Tomiczek, *Stołeczny Oficerski Jacht-klub R.P nad Wisłą*, [w:] *Miasto tyłem do rzeki*, Materiały Sesji Naukowej Warszawa 22-23 czerwca 1995, red. B. Wierzbicka, Warszawa 1996.
- J. Trybuś, *Warszawa niezaistniała. Niezrealizowane projekty urbanistyczne i architektoniczne dwudziestolecia międzywojennego*, Warszawa 2012.
- Warszawa przyszłości*, Warszawa 1935.
- Warszawska Szkoła Sztuk Pięknych*, „Tygodnik Ilustrowany” 1914, nr 25.
- A. Z., *Stosunki mieszkaniowe w Warszawie*, „Kronika Warszawy” 1933, nr 3.
- Zarząd Miejski w m.st. Warszawie. Sprawozdanie za rok budżetowy 1.IV.1934 r. – 31.III.1935 r.*, Warszawa 1937, s. 83.
- J. Zieliński, *Atlas architektury ulic i placów Warszawy*, t. 2, t. 3, Warszawa 1996.
- R. Żelichowski, *Ulice Solca*, Warszawa 1999.

Filip Burno, dr  
Instytut Historii Sztuki  
Uniwersytet Warszawski