

Zabytkowe bulwary wiślane na Wybrzeżu Kościuszkowskim i Gdańskim w Warszawie¹

Andrzej Skalimowski

historyk, absolwent Instytutu Historycznego UW, doktorant w Instytucie Historii PAN

Zbigniew Tucholski

historyk techniki, Instytut Historii Nauki PAN, Katedra Transportu Szynowego, Politechnika Śląska

Słowa kluczowe: Warszawa, Wisła, bulwar, kamień, bruk

KONCEPCJA UMOCNIEŃ ZACHODNIEGO brzegu Wisły pojawiła się po wielkiej powodzi, która nawiedziła Warszawę w 1819 roku. W 1821 roku rozpoczęto budowę bulwarów na Solcu. W tym samym roku, 19 lipca, na mocy decyzji Księcia Namiestnika, obywatel miasta Józef Jonasch uzyskał pozwolenie na nabycie nieruchomości nr 2951 z zastrzeżeniem, że w przeciągu dwóch lat wystawi dom murowany i pozostawi dostateczną przestrzeń na urządzenie bulwaru. W 1822 roku Komisja Rządowa Spraw Wewnętrznych i Policji wyasygnowała na jego budowę środki z funduszu na „Melioracje i ozdoby Miasta Stołecznego Warszawy”. Roboty były wykonywane według projektu podpułkownika Dyrekcji Komunikacji Lądowej i Wodnej Teodora Urbańskiego, bezpośrednio zaś pracami kierował starszy inżynier miasta Warszawy, Edward Klopman. Zbudowany bulwar wybrukowano kamieniem ciosowym (konstrukcja tego bulwaru nie jest znana). W 1827 roku, w wyniku raportu inspektora policji do Urzędu Muncyjalnego miasta Warszawy, zaplanowano budowę bulwaru identycznej konstrukcji nad Wisłą przy Tamce. Kosztorys na budowę bulwaru na tym odcinku sporządził architekt Alfons Kropiwnicki. Budowa nie doszła do skutku w wyniku wybuchu powstania listopadowego. Po jego upadku zgromadzone na bulwar kamienie

przeznaczono na budowę Cytadeli. Ostatecznie budowę bulwaru ziemnego wyłożonego kamieniem ciosowym na odcinku od magazynu murowanego na Solcu aż do miejsca, w którym powstał później most Kierbedzia, zakończono 2 marca 1841 roku². Około 1844 roku Piotr Steinkeller³ przy swych zakładach na Solcu własnym sumptem wykonał odcinek bulwaru z piaskowca. W kilkanaście lat później magistrat obydwie odcinki połączył.

Bulwary XIX-wieczne

Bulwary zbudowane w latach 1821-1841 zostały zniwelowane podczas prac regulacyjnych (ich konstrukcja także nie jest znana); w ten sposób powstał odcinek pomiędzy mostami Kierbedzia i Poniatowskiego, nazwany w 1917 roku Wybrzeżem Kościuszkowskim w związku z setną rocznicą śmierci Naczelnika⁴. W 1899 roku rozpoczęto na tym odcinku budowę kolejnego bulwaru, według projektu inżyniera Miłkowskiego, o konstrukcji brukowanej, w formie dwóch stoków rozdzielonych ławeczką (drogą bulwaru)⁵. Ostatecznie budowę bulwarów realizowano do 1910 roku, już według tańszego projektu inżyniera Stanisława Bartoszką. Zbocza bulwarów brukowano obrobionym kamieniem wapiennym, natomiast jezdnię wykonano z kocich łbów. Zastosowano również chodniki betonowe, schody granitowe z tarasu wyższego na



1

niższy oraz balustradę z żeliwnych ozdobnych słupków, połączonych rurami stalowymi⁶. Słupki wykonano w Odlewni „Bliżyn” koło Skarżyska-Kamiennej⁷. Rury balustrady na zakończeniach bulwarów osadzone zostały w gruncie za pomocą żeliwnych ozdobnych opasek. Do budowy bulwarów wykorzystano kamień wapienny z kamieniołomów J. Albrechta z Albrechtówki w Kazimierzu Dolnym⁸. Na górnym poziomie bulwaru w 1916 roku zbudowano dwie jezdnie z szerokim skwerem pośrodku⁹.

Zapewne w tym samym czasie zbudowano nabrzeże – tzw. ładownię – położoną w km. 513,8 rzeki Wisły na jej lewym brzegu, rozpoczynające się za ul. Karową i biegnące do wylotu ulicy Bolesć. Nabrzeże, o całkowitej długości 1260 m, brukowane naturalnym kamieniem obrobionym, zbudowano w formie skarpy o nachyleniu 1:1,25, zakończonej ławeczką – drogą bulwaru. Nabrzeże posiadało konstrukcję



2



3

ziemną w formie skarpy umocnionej dwurzędową palisadą (posadowioną na głębokości $-5,30$ m oraz $-3,80$ m). Krawędź frontu nabrzeża położona była na wysokości $+4,02$ m (względem 0 na wodowskazie warszawskim). Zbudowana w 1928 roku bocznicą kolejowa prowadząca ze stacji Warszawa Gdańska do elektrowni na Powiślu, przebiegająca wzdłuż nabrzeża, umożliwiała prace przeładunkowe z wagonów kolejowych na tabor śródlądowy i odwrotnie, z maksymalną zdolnością przeładunkową w ciągu doby 650 ton. Ładownia posiadała połączenie drogowe od ul. Karowej, Nowego Zjazdu i Cytadeli, a jej właścicielem był Skarb

Państwa¹⁰. Na samym nabrzeżu wyladowywano z batów piaskarskich¹¹ i sprzedawano pośrednikom piasek i żwir wydobywany z dna Wisły¹².

Zrealizowanie planów zagospodarowania bulwarów na Podzamczu z końca XIX wieku stało się możliwe dopiero w odrodzonej Polsce. Koncepcja budowy bulwarów wynikała z potrzeby ożywienia i uporządkowania biednych, zaniedbanych rejonów stolicy, do których lewy brzeg Wisły się zaliczał¹³. Jak pisał dziennikarz „Polski Zbrojnej”: „(...) Dla wielu, bardzo wielu, pobrzeże Wisły jest synonimem dzikiego Zachodu, gdzie z nastaniem mroku niepodzielnie króluje złodziej i opryszek. (...) Na odcinku od mostu Kierbedzia, hen, aż po Cytadelę, Wisła jest niedostępna. Jeżeli się ktoś tam zapuści, zwłaszcza wieczorem, to często powrotną drogę musi obrać – przez prosektorium na Bródno lub na Powązki, a jeszcze częściej nie może się doliczyć pieniędzy i kosztowności. Odcinek między mostem Kierbedzia a mostem Poniatowskiego jest znośny, ale tylko w dzień; wieczorem przylega do niego „sława” Powiśla z jego Antkami, majchrami i czarnymi Mańkami”¹⁴.

Bulwary z lat 30. XX wieku

Pod koniec lat 20. XX wieku rozpoczęto prace projektowe związane z nową miastotwórczą inwestycją. „Gazeta Polska” donosiła: „Wielki bulwar na lewym brzegu Wisły ma być tak zbudowany, aby posiadał 16-20 metrów minimalnej szerokości i szedł głównie

po brzegu wybudowanych ostatnio tam¹⁵. Projektant założenia nie jest znany z nazwiska, nadzór prac powierzono natomiast inżynierowi Bronisławowi Plebińskiemu¹⁶. Inwestorem budowy został V Oddział Inżynierski Wydziału Technicznego Magistratu¹⁷. Planowano, że nowy bulwar będzie przebiegał na odcinku od mostu Kierbedzia do wylotu ulicy Krasieńskiego na Żoliborzu (projektowano tam również budowę mostu) – wzdłuż Podzamcza, ulicy Rybaki – aż do Cytadeli¹⁸. Prace miały się zakończyć w połowie lat 40. XX wieku.

W 1930 roku Państwowy Zarząd Wodny w Warszawie rozpoczął roboty hydrotechniczne przy budowie nabrzeża w rejonie nowo projektowanych bulwarów¹⁹. W ramach pierwszego etapu robót, na odcinku 500 m od Mostu Kierbedzia do ulicy Bolesć (na Podzamczu), wbito w dno rzeki pale drewniane wykonując ściankę szpuntpalową²⁰, do czego wykorzystano specjalistyczny tabor pływający PZW Warszawa²¹. W lipcu 1931 roku, po przerwie zimowej, inwestor wznowił prace na tym samym odcinku przyszłych bulwarów, brukując skarpe nieobrobionym kamieniem polnym²². Działania zmierzające do zagospodarowania rozległych nadwiślańskich terenów o knajackiej proveniencji powoli zaczęły przynosić efekty. Publicysta „Kuriera Warszawskiego” opisywał w 1931 roku postępujące prace, podkreślając jednocześnie walory widokowe Starego Miasta oglądanego z perspektywy miejsca nowej inwestycji: „(...) Bulwary nad Wisłą nie są już dziś przedmiotem drwin i kpinek. Przystają 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. (...) Nie będziemy tu przypominać niezgasłych utyskiwań i skarg na przegrodę, uczynioną przez linię średnicową, przecinającą ciągłość bulwarów, które by mogły biec nieprzerwanie wzdłuż brzegów. (...) Na tym odcinku rozciąga się najpiękniejsza panorama, przeważnie starej Warszawy, piętrzącej się malowniczo na wzgórzach. Dachy nad dachami. Wieże i wieżyce. Kopuły. Białe i szare mury, przecięte gdzieś plamą jaskrawej czerwieni. W murach otwory ciekawie wyglądają na niebo i wodę, biorąc barwy ciemne i jasne, zależnie od położenia słońca²³.

Budowa nowoczesnych nabrzeży i bulwarów była efektem śmiałej koncepcji prezydenta Stefana Starzyńskiego, która zakładała przywrócenie Wisły Warszawie. Ważne było również uporządkowanie brzegów oraz regulacja samej rzeki na odcinku miejskim, podobnie jak miało to miejsce w przypadku paryskiej Sekwany (która od połowy XIX w. ujęta jest w karby pionowych, wyłożonych płytami z jasnego piaskowca nabrzeży – bulwarów wzniesionych przez

1. Brukowany stok bulwaru XIX-wiecznego, widoczne wtórne schody. Fot. J. Andrzejewski

1. Paved slope of the 19th century riverfront; secondary stairs are visible. Photo: J. Andrzejewski

2. Żeliwny słupek balustrady bulwaru XIX-wiecznego. Fot. J. Wardecki

2. Cast iron railing pole of the 19th century riverfront. Photo: J. Wardecki

3. Napis odlewni „Bliżyn”, w której odlano żeliwne słupki balustrady XIX-wiecznej. Fot. J. Wardecki

3. Sign of the “Bliżyn” foundry where cast iron poles of the 19th century railing were produced. Photo: J. Wardecki

4. 5. Bulwar międzywojenny na wysokości Podzamcza. Widok od strony rzeki. Fot. M. Rusinowski

4. 5. Riverfront of the interwar period near Podzamcze. View from the river. Photo: M. Rusinowski



6



7

Georges'a Haussmanna). Warszawski bulwar zaplanowano jako dwupoziomowy: górny poziom stanowić miała trasa komunikacyjna, dolny – trasa spacerowa oraz przystań żegluga na Wiśle.

W 1934 roku rozpoczęto pracę przy budowie górnego bulwaru na Wybrzeżu Gdańskim i Alei POW (na odcinku od mostu Kierbedzia do Żoliborza). W trakcie robót formowano nasyp trasy oraz prowadzono prace regulacyjne. W tym celu dowożono z okolicznych położonych wyżej terenów duże ilości ziemi, ponadto draga (pogłębiarka) dostarczała na budowę znaczne ilości piasku wydobywanego z dna Wisły²⁴. Górny (najwyższy poziom) bulwaru zrealizowano w latach 1934-1937 na całym odcinku w formie jezdni trasy prowadzącej na Żoliborz. Miała ona 11

m szerokości, chodniki od strony rzeki 4 m, chodnik od strony lądu 9 m (w tym dwa pasy zieleni po 2 m szerokości każdy)²⁵. W 1937 roku na nowej trasie wykonano asfaltową nawierzchnię jezdni od mostu średnicowego do Mariensztatu²⁶.

Równocześnie – w 1934 r. – ruszyły prace w bezpośrednim sąsiedztwie mostu Kierbedzia, na wprost Zamku, w związku z budową bulwaru dolnego. W tym samym roku prowadzono roboty przy formowaniu skarpy bulwaru dolnego oraz jej brukowaniu²⁷. W 1935 roku tempo robót przy budowie bulwarów znacznie osłabło, w związku z czym Stowarzyszenie Żoliborzan zwróciło się do dyrekcji Funduszu Pracy o przyznanie Zarządowi Miejskiemu dodatkowych środków na ten cel²⁸. Udało się przywrócić pierwotne tempo prac, dzięki czemu w 1936 roku zakończono budowę nabrzeża dolnego bulwaru. Mur oporowy nabrzeża wzniesiono w konstrukcji żelbetowej²⁹, licowano obrobionymi prostokątnymi i kwadratowymi ciosami granitowymi, łączonymi

zaprawą. Krawędź nabrzeża wymurowana została z bloków granitowych (ze ściętymi krawędziami od strony rzeki). Pomiędzy ciosami granitowymi na powierzchni nabrzeża wmurowano stalowe pierścienie cumownicze. W końcowej części nabrzeża (od strony mostu kolejowego pod Cytadelą) zlokalizowano wylot kanału ściekowego o przekroju eliptycznym. Granitową okładzinę wylotu kanału wkomponowano w licowanie nabrzeża, natomiast ściany kanału wymurowano z cegły. Żelbetową nawierzchnię dolnego bulwaru wykonano z niewielkim spadkiem w kierunku rzeki. Materiał na budowę ścian oporowej dolnego bulwaru uzyskano po części z rozbiórki soboru św. Aleksandra Newskiego, znajdującego się do roku 1926 na placu Saskim (obecnie Piłsudskiego), co miało również



8

symboliczne znaczenie. W ścianie oporowej górnego bulwaru umieszczono trzy pary schodów.

W latach 1935-1936 zbudowano również odcinek (ok. 210 m) ściany oporowej górnego bulwaru. Podobnie jak w przypadku nabrzeża zastosowano konstrukcję żelbetową. Ściana była na swojej długości wielokrotnie dylatowana, licowana płytami z piaskowca³⁰. Zastosowano zwieńczenie w formie gzymsu z prostokątnych bloków z piaskowca o ściętych krawędziach od strony rzeki. Przedłużenie gzymsu wieńczącego mur oporowy stanowiła pełna balustrada konstrukcji żelbetowej, również licowana z obu stron płytami z piaskowca. Nad balustradą umieszczono poręcz wykonaną z rury stalowej ze szwem, wspawanej do

trójników hydraulicznych stanowiących jej uchwyty (wmurowanych wraz z odcinkami poprzecznych rur w żelbetową konstrukcję balustrady).

W ścianie oporowej górnego poziomu bulwarów znajdowały się trzy pary schodów³¹. Na ich osiach, w ścianie oporowej nabrzeża, umieszczono we wnękach pojedyncze schody zejściowe, prowadzące na trasy jednostek pływających³². Schody w ścianie górnego bulwaru posiadały identycznej konstrukcji zewnętrzną balustradę oraz poręcze stalowe, jak te umieszczone w gzymsie muru oporowego. W ścianę oporową nad pierwszymi schodami od strony mostu Śląsko-Dąbrowskiego wmurowano granitową tablicę pamiątkową z patriotyczną w swej wymowie treścią³³. Front górnego bulwaru stanowił zakończenie terenów zamkowych urządzonych od strony Wisły³⁴.

6. Ściany oporowe poziomów bulwaru międzywojennego. Fot. J. Wardęcki

6. Retaining walls of different levels of the riverfront of the interwar period. Photo: J. Wardęcki

7. Bulwar międzywojenny na wysokości Podzamcza. Fot. A. Skalimowski

7. Riverfront of the interwar period near Podzamcze. Photo: A. Skalimowski

8. Schody zejściowe z poziomu górnego na poziom dolny bulwaru międzywojennego. Fot. J. Wardęcki

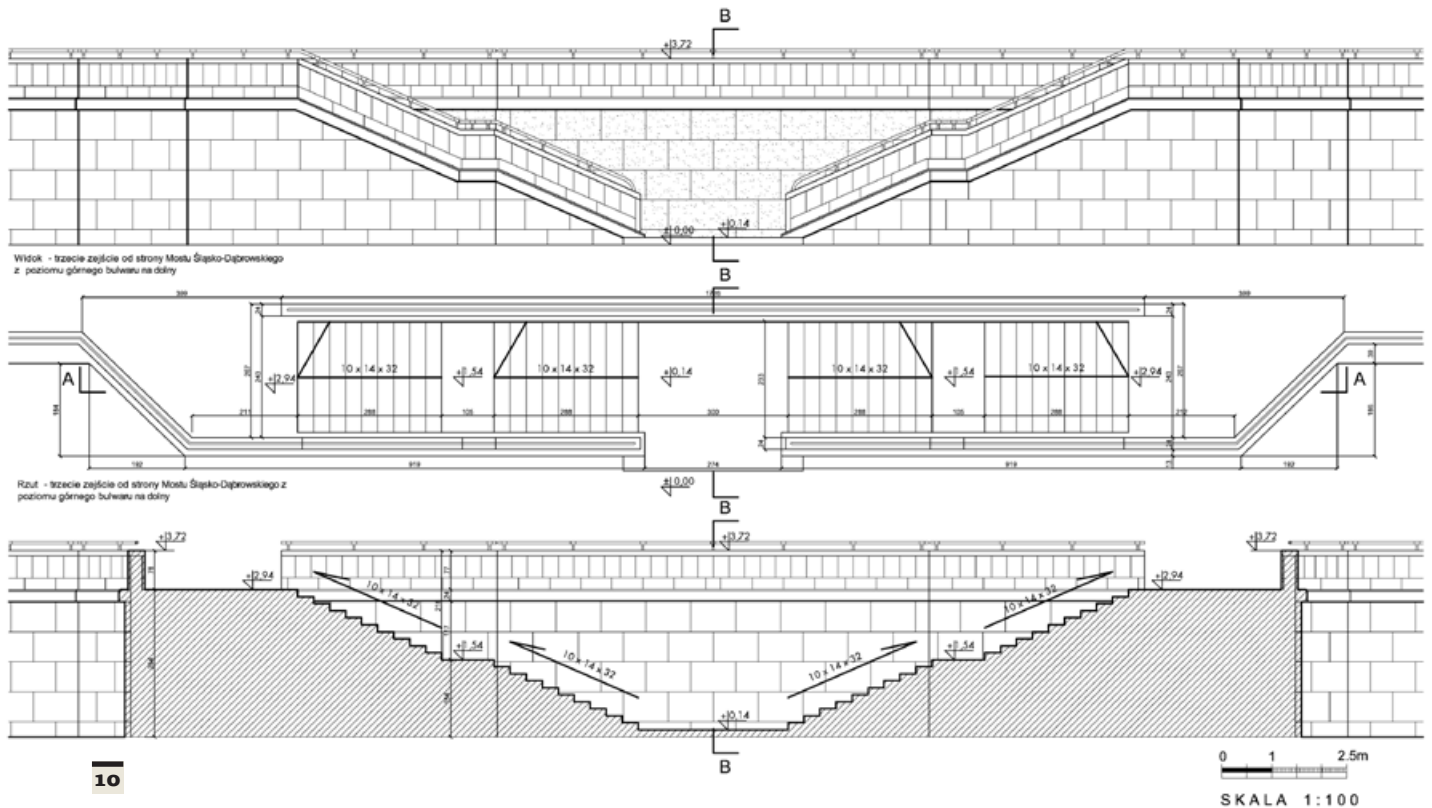
8. Stairs from the upper to the lower riverfront of the interwar period. Photo: J. Wardęcki

9. Tablica pamiątkowa wmurowana w ścianę oporową górnego poziomu bulwaru międzywojennego. Fot. J. Andrzejewski

9. Commemorative plaque on the retaining wall of the upper riverfront of the interwar period. Photo: J. Andrzejewski



9



Prace przy budowie dwupoziomowych bulwarów pod Zamkiem kontynuowano do 1939 roku; łącznie zrealizowano odcinek o długości zaledwie 500 m. W pierwszej połowie 1939 roku udało się jeszcze przekształcić niewielki odcinek bulwarów XIX-wiecznych w związku z budową spiżowego pomnika warszawskiej Syreny autorstwa Ludwika Nitschowej³⁵. W bezpośredniej okolicy pomnika Syreny skarpa bulwarów brukowana była wtórnie kocimi łbami.

Przekształcenia powojenne

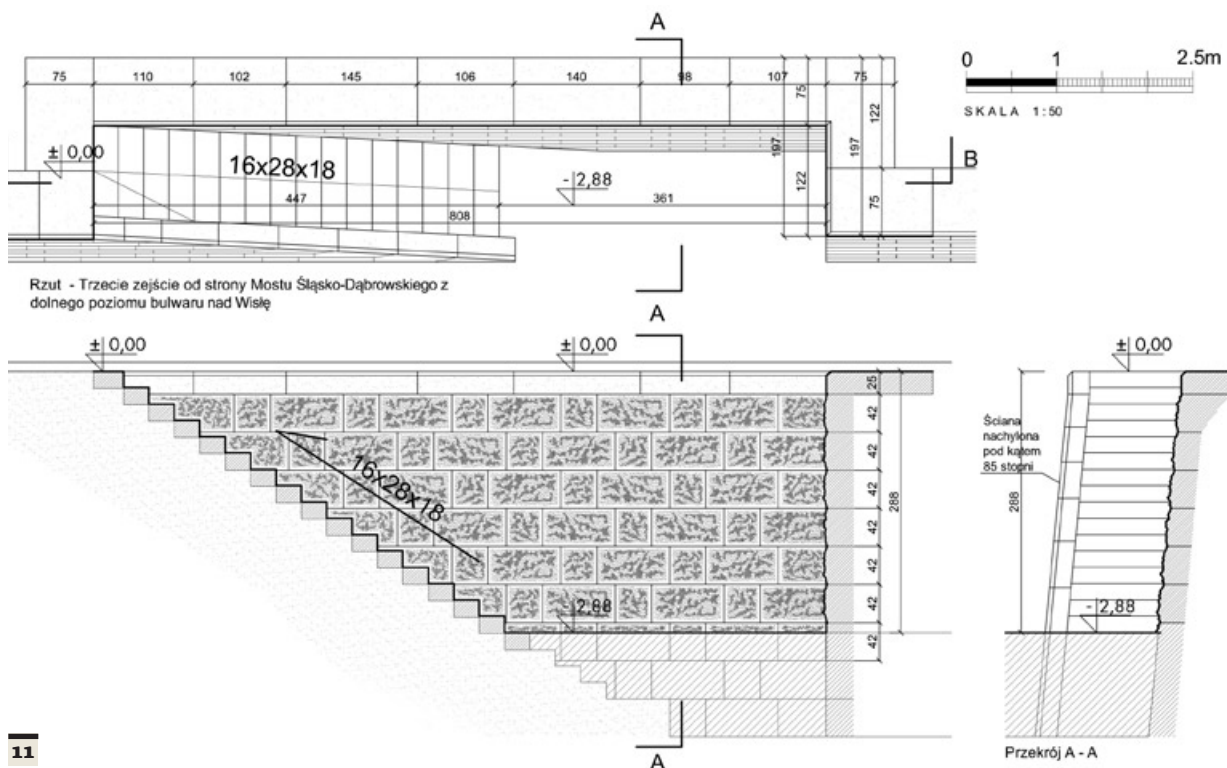
Wybuch wojny przerwał prace przy zagospodarowaniu lewego brzegu Wisły. Podczas działań wojennych ściana oporowa górnego bulwaru międzywojennego została w wielu miejscach uszkodzona. Powojenne prace przy budowie nowej arterii drogowej wschód-zachód (W-Z) wiązały się ściśle z uporządkowaniem bulwarów na odcinku Podzamcza. Najprawdopodobniej w 1948 roku, podczas budowy mostu Śląsko-Dąbrowskiego (w miejscu dawnego mostu Kierbedzia), rozebrano i zniwelowano pierwotne podjazdy z lat 30. XX wieku, prowadzące na wiadukt Pancera. W ich miejscu zlokalizowano żelbetowe schody prowadzące na nowy most. Przy schodach odtworzono również mur oporowy wraz z pełną balustradą i poręczą, wzorowany na konstrukcji pierwotnych bulwarów

międzywojennych (1931-1939). Ponadto odtworzono pieczołowicie wystrój architektoniczny poprowadzonego w linii prostej odcinka bulwaru (pomiędzy nowymi schodami a pierwotnym ciągiem bulwaru), poprzez zastosowanie identycznego budulca (trudno powiedzieć, czy korzystano z przedwojennego zapasu płyt piaskowca, czy też zlecono ich produkcję przedwojennym fachowcom).

Za przyczółkiem mostu Śląsko-Dąbrowskiego w kierunku południowym, prawdopodobnie w tym samym czasie, zbudowano niewielki fragment ściany oporowej o identycznej konstrukcji jak międzywojenna ściana oporowa górnego bulwaru, wiążąc ją z bulwarem XIX-wiecznym.

Ocena i postulaty konserwatorskie

W odróżnieniu od bulwarów międzywojennych, bulwary XIX-wieczne były stosunkowo dobrze zachowane. Nawierzchnia brukowana górnego stoku była w niewielkim stopniu uszkodzona oraz zarośnięta trawą. Balustrada posiadała uszkodzone pojedyncze słupki żeliwne (przestrzeliny) oraz wtórnie wspawane rury mniejszej średnicy. W okresie powojennym na odcinku bulwarów XIX-wiecznych w ich oryginalną nawierzchnię wbudowano schody konstrukcji betonowej. Dolny stok został zmodernizowany w latach 70.



11

XX wieku, wraz z ławeczką (bulwarem). Na terenie budowy Centrum Nauki Kopernik bulwary zostały rozebrane (w 2009 r.), ich stoki splantowano, natomiast zabytkowe elementy balustrady zdemontowano i zełmowano.

Ściana oporowa górnego bulwaru z okresu międzywojennego (1931-1939) była w znacznym stopniu uszkodzona w wyniku działań wojennych oraz licznych powodzi, a także na skutek oddziaływania niekorzystnych warunków atmosferycznych. Ścian oporowych nie poddawano remontom, nie licząc powojennej naprawy (wykonanej sposobem gospodarczym). Ubytki uzupełnione zostały wypełnieniem betonowym przy odtworzeniu podziału licowania płyt z piaskowca, które w ostatnich latach na przeważającej długości oszpecone były graffiti. Bariery stalowe pełnej balustrady ściany górnego poziomu bulwarów były całkowicie skorodowane: korozja zniszczyła szwy

mur, powodując ich całkowitą perforację (uszkodzenia te stanowią modelowy przykład korozji rur ze szwem). Ściana oporowa dolnego bulwaru (brukowana ciosami granitowymi) od strony rzeki zachowana była w stosunkowo dobrym stanie. Uszkodzone, popękane i obłuzowane były jedynie pojedyncze ciosy granitowe licowania. Przed granitową krawędzią nabrzeża, pomiędzy pierwszymi a drugimi schodami, zachowany był oryginalny podwójny żeliwny poler cumowniczy o średnicy pachołków 24 cm. Droga dolnego bulwaru posiadała wtórną nawierzchnię z masy bitumicznej z miejscowymi pęknięciami oraz uszkodzeniami.

Z uwagi na znaczną wartość historyczną zarówno bulwary XIX-wieczne, jak również zbudowane w okresie międzywojennym, należało objąć ochroną konserwatorską poprzez wpis do rejestru zabytków. Jak już wspomniano, konstrukcja bulwarów XIX-wiecznych nie jest dzisiaj znana, jednakże sam fakt, iż brukowanie ścian oporowych pomimo wieloletniego niszczyielskiego działania wody pozostało w stanie niezmiennym, świadczy o świetnej znajomości sztuki inżynierskiej projektantów oraz znakomitym wykonawstwie. Niwelowanie skarpy w celu zastąpienia jej konstrukcją żelbetową, wtórnie brukowaną, wydaje się działaniem całkowicie bezcelowym i niszczyielskim. Również bulwary Starzyńskiego zasługiwały na ochronę jako świadectwo epoki, w której powstawały. Niezwykle nowoczesne i reprezentacyjne

10. Przekrój A-A. Trzecie zejście od strony Mostu Śląsko-Dąbrowskiego z poziomu górnego bulwaru na dolny. Rys. inż. Jakub Andrzejewski

10. Section A-A – third passage from the side of Śląsko-Dąbrowski Bridge from the level of the upper boulevard of the Vistula to the lower. Fig. engineer Jakub Andrzejewski

11. Przekrój B-B. Trzecie zejście od strony Mostu Śląsko-Dąbrowskiego z dolnego poziomu bulwaru nad Wisłę. Rys. inż. Jakub Andrzejewski

11. Section B-B – third passage from the side of Śląsko-Dąbrowski Bridge from the lower level of the boulevard to the Vistula. Fig. engineer Jakub Andrzejewski

założenie, wzorowane na rozwiązaniu paryskim, stanowiło ważny element składowy procesu podnoszenia rangi Warszawy jako stolicy europejskiej. Na szczególną uwagę – poza modernistyczną i funkcjonalną formą architektoniczną – zasługuje również fakt doboru szlachetnych materiałów i jakość wykonania. Przykładem substancji historycznej zasługującej na bezwzględną ochronę konserwatorską był jedyny zachowany żeliwny poler cumowniczy z lat 30. XX wieku. Rozwiązanie komunikacyjne bulwarów na Podzamczu pozwala na cumowanie przystani pasażerskich oraz promów, jest również funkcjonalne ze względów przeciwpowodziowych.

Obecnie trwają prace budowlane związane z przebudową bulwarów, będące konsekwencją rozstrzygniętego w 2009 roku konkursu na projekt zagospodarowania lewobrzeżnego bulwaru Wisły na odcinku od Powiśla do Podzamcza w Warszawie, który rozpisano na zlecenie Zarządu Mienia Miasta Stołecznego Warszawy. Zwyciężyła koncepcja opracowana przez pracownie architektoniczne RS Architektura Krajobrazu i Architecture Sp. z o.o. Prace budowlane prowadzone będą do 2015 roku, a inwestycję wartą ponad 122 mln zł realizuje Hydrobudowa Gdańsk S.A. Pierwszy etap prac, trwający 18 miesięcy, obejmuje roboty na odcinku bulwaru od mostu Śląsko-Dąbrowskiego do wlotu ulicy Bolesć. W dalszym etapie prace prowadzone będą w kierunku mostu Świętokrzyskiego. Dodany zostanie jeszcze jeden kamienny poziom dla spacerowiczów, do którego przy niskiej wodzie będą mogły cumować łodzie i kajaki. Zbudowane zostaną także platformy widokowe, wychodzące znacznie poza obrys ściany oporowej bulwarów (na komputerowych wizualizacjach wyraźnie widać, że platformy zakłócają prostą formę architektury międzywojennego modernistycznego bulwaru). Przebudowane zostaną przejścia pod Wisłostradą w rejonie ulic Grodzkiej i Bolesć. Na tej samej wysokości powstaną przystanki tramwaju wodnego, a pomiędzy nimi, mniej więcej po środku bulwaru, ma funkcjonować sezonowa pływająca po rzece przystań z restauracją. Na wysokości Gnojej Góry powstanie platforma widokowa. Stałe pawilony staną na odcinku pomiędzy mostami Świętokrzyskim a Śląsko-Dąbrowskim, ponieważ na zlokalizowanie ich na Podzamczu nie wyraził zgody Stołeczny Konserwator Zabytków. Wzdłuż Wisłostrady, na górnym poziomie bulwaru, poprowadzona zostanie ścieżka rowerowa.

Koncepcja przebudowy bulwarów bez wątpienia przyczynia się do rewitalizacji i zagospodarowania zdegradowanej przestrzeni przybrzeżnej. Podobnie jak zrealizowany już multimedialny Park Fontann na Podzamczu, nowe bulwary powinny przyciągnąć mieszkańców na lewy brzeg Wisły. Niestety, podobna w obydwu przypadkach nader skąpa polityka informacyjna miasta w odniesieniu do planów przebudowy nakazuje zachowanie umiarkowanego entuzjazmu. W opinii sądu konkursowego na temat zwycięskiej koncepcji przebudowy bulwarów czytamy: „Za właściwy uznano także sposób kształtowania obiektów architektonicznych poprzez zastosowanie prostych, modularnych form, niekonkurujących z istniejącą zabytkową zabudową tego rejonu miasta i minimalnie ingerującą w krajobraz nadrzeczny”³⁶. Widać jednak wyraźnie, że daleko posuniętym przekształceniom poddany będzie układ komunikacyjny związany z pierwotną funkcją bulwaru. Również „nowoczesne” detale, których wkomponowanie przewiduje projekt konkursowy zdają się klócić ze szlachetną prostotą przedwojennej architektury. Nie wiadomo też, czy wykonawca wykorzysta zabytkowy budulec. Jest to raczej mało prawdopodobne i to bez względu na to, czy rozbiórkowy materiał będzie się do tego nadawał.

Z ostatecznymi ocenami przebudowy należy oczywiście wstrzymać się do czasu zakończenia prac, niemniej trudno dzisiaj oprzeć się wrażeniu, że pod hasłem modernizacji doszło w gruncie rzeczy do zniszczenia cennego zabytku nieodłącznie związanego z historią Warszawy. ■

Andrzej Skalimowski, historyk, absolwent Instytutu Historycznego UW, doktorant w Instytucie Historii PAN. Swoje zainteresowania badawcze koncentruje wokół dziejów powojennej odbudowy i przebudowy Warszawy, szczególnie zaś projektujących wówczas architektów. Biograf Józefa Sigalina, naczelnego architekta Warszawy i autor wydanej drukiem monografii warszawskiego Domu Partii.

Dr Zbigniew Tucholski, historyk techniki i wojskowości, adiunkt w Instytucie Historii Nauki PAN, były pracownik naukowej Katedry Transportu Szynowego Politechniki Śląskiej. Jest autorem publikacji oraz opracowań konserwatorskich z zakresu historii techniki oraz kolejnictwa. Podejmuje działania w celu ochrony zabytków techniki, szczególnie architektury kolejowej na terenie Warszawskiego Węzła Kolejowego. Rzeczoznawca Ministra Kultury i Dziedzictwa Narodowego w dziedzinie zabytków techniki.

Przypisy

- 1 We wrześniu 2010 r. zespół w składzie: dr Zbigniew Tucholski, inż. arch. Jakub Andrzejewski, mgr Andrzej Skalimowski oraz mgr Jacek Wardęcki, wykonał na zlecenie Biura Stołecznego Konserwatora Zabytków kartę ewidencyjną zabytku architektury i budownictwa – bulwarów wiślanych na Wybrzeżu Kościuszkowskim i Gdańskim. W obliczu groźby ich zniszczenia na skutek realizacji rozpisanego konkursu na zagospodarowanie tego obszaru, Towarzystwo Ochrony Zabytków wystąpiło z wnioskiem do Mazowieckiego Wojewódzkiego Konserwatora Zabytków o wpisanie bulwarów do rejestru zabytków.
- 2 A. Przybylski, *Ulice i mosty Warszawy. Kartka z przeszłości*, Warszawa 1936, s. 199.
- 3 Piotr Antoni Steinkeller (ur. 15 lutego 1799 r. w Krakowie, zm. 11 lutego 1854 r. tamże) – przedsiębiorca i bankier, pionier polskiego przemysłu.
- 4 M. Gajewski, *Urządzenia komunalne Warszawy. Zarys historyczny*, Warszawa 1979, s. 120.
- 5 Ławeczka – termin określający drogę rozdzielającą dwa stoki bulwaru, wykorzystywaną również jako ścieżka holownicza.
- 6 M. Gajewski, tamże, s. 120.
- 7 Świadczy o tym napis zachowany na 30. słupku, licząc od mostu Śląsko-Dąbrowskiego w kierunku południowym.
- 8 M. Gajewski, tamże.
- 9 J. Sigalin, *Warszawa 1944-1980. Z archiwum architekta*, Warszawa 1983, s. 475.
- 10 Archiwum Akt Nowych (dalej: AAN), Ministerstwo Komunikacji, Biuro Wojskowe; sygn. 2413; AAN Ministerstwo Komunikacji, Biuro Wojskowe, sygn. 2433.
- 11 Płaskodenna łódź żaglowa konstrukcji drewnianej, wykorzystywana przez piaskarzy.
- 12 Żwir wydobywany był z dna Wisły pod Dobrzykówkiem, Kępą Kościelną, Wyszogrodem, Czerwińskiem, Wychódzcem i Zakrocymiem. Teren nabrzeża podzielony był pomiędzy poszczególnych piaskarzy (którzy pełnili funkcję pośredników handlujących piaskiem), jego granice wyznaczały ogrodzenia oraz drewniane budki mieszczące kantorki piaskarskie. Na Rybakach miał swą siedzibę Edward Traczewski, przy Tamce Stanisław Horwat, na Solcu bracia Matraszkowie (również armatorzy barek), na Bugaju Jan Kossakowski, zwany Bułgarem, wraz z bratem Teodorem, Józef Olewiecki oraz bracia Urbańscy. Ponadto piaskarskim rzemiosłem trudnili się na Powiślu: Zaręba, Karlanc, Walczak, Drążek, Lidke, Krenczewicz oraz Jastrzębski. Piasek oraz żwir wyładowywali z batów taczkami przetaczanymi po drewnianych trepach żydowscy tragarze zwani lichtanami, zorganizowani w rodzaj brygad roboczych. Każdy lichtan odznaczał się znaczną siłą fizyczną oraz dużą zręcznością, gdyż na 1 m³ piasku liczone 20 płaskich tacek. Na nabrzeżach bezpośrednio z batów sprzedawano również warzywa i owoce warszawskim służącym i gospodyniom domowym; A. Reszka, *Wiślane techniki nawigacyjne od XVI do XX*, s. 25, rękopis w posiadaniu autorów.
- 13 „Kurier Warszawski”, 1929, nr 15.
- 14 „Polska Zbrojna”, 1934, nr 131.
- 15 „Gazeta Polska”, 1930, nr 229.
- 16 Bronisław Plebiński (ur. w 1876 r., zm. w 1940 r. w Warszawie) – absolwent Instytutu Inżynierów Komunikacji w Petersburgu, który ukończył w 1901 roku. Pracownik zarządu miejskiego w Warszawie. Związany był z budową mostów warszawskich, m.in. w latach 20. XX wieku kierował odbudową mostu Poniatowskiego.
- 17 „Gazeta Polska”, 1931, nr 195.
- 18 „Kurier Warszawski”, 1934, nr 217.
- 19 Relacja ustna kmdra. por. Adama Reszki z 13 lipca 2010 roku.
- 20 „Gazeta Polska”, 1931, nr 195.
- 21 M.in. parową pogłębiarkę ssąco-refulującą Smok-1 oraz pływający kafar parowy ustawiony na pontonie stalowym (który wbiął pale z lewej lub prawej strony burty); relacja ustna kmdra por. Adama Reszki, tamże.
- 22 „Gazeta Polska”, 1931, nr 195.
- 23 „Kurier Warszawski”, 1931, nr 217.
- 24 Tamże.
- 25 Tamże.
- 26 Tamże.
- 27 Tamże.
- 28 „Kurier Warszawski”, 1935, nr 212.
- 29 „Kurier Warszawski”, 1936, nr 317; Mur oporowy, o długości 619 m oraz wysokości od 280 do 400 cm, jest nachylony pod kątem 85°.
- 30 „Gazeta Polska”, 1936, nr 234.
- 31 Podwójne schody granitowe, 22-stopniowe, o szerokości 222 cm, rozdzielone pojedynczymi podestami, wyłożonymi okładziną granitową (w formie prostokątnych płyt o wymiarach 55 × 55 cm).
- 32 Schody posiadały 16 stopni o szerokości 100 m.
- 33 „W roku żałoby narodowej z powodu zgonu wielkiego Marszałka Józefa Piłsudskiego gdy prezydentem Rzeczypospolitej był prof. dr Ignacy Mościcki generalnym inspektorem sił zbrojnych gen. Edward Śmigły Rydz prezesem rady ministrów Walery Sławek ministrem spraw wewnętrznych Marian Zyndram Kościałkowski prezydentem miasta Stefan Starzyński wiceprezydentem działu budownictwa Jan Pohoski rozpoczęto wznoszenie kamiennych bulwarów nad Wisłą oraz budowę wybrzeży Gdyńskiego i Gdańskiego. Prace rozpoczęto pod Zamkiem Królewskim przy moście Kierbedzia w sierpniu 1934 r. pod nadzorem dyrektora wydziału technicznego inż. Antoniego S. Olszewskiego, inspektora wydziału technicznego inż. Zygmunta Rohna i naczelnika wydziału dróg i mostów inż. Romana Osmólskiego a pod kierownictwem inż. Plebińskiego. Odcinek bulwarów pod zamkiem ukończono w roku 1938 odcinek wybrzeża gdańskiego od mostu Kierbedzia do mostu pod Cytadelą długości 1600 mtr. ukończono w 194...”.
- 34 „Kurier Warszawski”, 1936, nr 317.
- 35 S.K. Kuczyński, M. Wieruszewski, *Pomnik Syreny nad Wisłą*, [w:] Kronika Warszawy 3/47, 1981, s. 57.
- 36 http://architektura.muratorplus.pl/projekty/archiwum/nadwislanskie-bulwary_74558.html (dostęp: 13.10.2013).

Summary

The historical value of the Vistula boulevards along Wybrzeże Kościuszkowskie and Wybrzeże Gdańskie streets in Warsaw

The left-bank Vistula Boulevards dating back to the beginning of the 20th century constitute a valuable testimony of the hydrotechnical construction industry. The idea for the boulevards constructed in the interwar period has come from the 19th century boulevards of Georges Haussmann in Paris and constitutes a unique example of the bold ideas of President Stefan Starzyński. The idea was to connect the city with the river in order to elevate the rank of Warsaw as a European capital. The interwar boulevards were designed according to the contemporary canon of modern architecture and Bronisław Plebiński, an eminent engineer, supervised the construction works. The construction of the boulevards, initiated in the 19th century, was discontinued when World War II broke out. In the post-war period the former boulevards were connected with the abutment and the new staircases of the Śląsko-Dąbrowski

bridge. The rebuilding of the retaining walls, destroyed as a result of military activities, was conducted together with the construction of the East-West road (Trasa W-Z), with the use of resources available at that time.

The revitalisation designs are somewhat alarming, as they aim to transform the boulevards significantly. The levelling of the slope in order to replace it with a reinforced concrete construction, secondarily paved, seems utterly pointless and destructive. "Bulwary Starzyńskiego" (the boulevards reconstructed by Starzyński) also deserve to be protected and recognised as the testimony of a past epoch. Apart from the modernist and functional architectural form, special attention needs to be paid to the selection of noble materials and the quality of workmanship. The renovation and revitalisation of the boulevards, conducted according to conservation principles, would restore them to their original elegant form.

Both the 19th century and the interwar boulevards should be protected by the conservator as monuments of significant historical value, inscribed on the register of monuments.