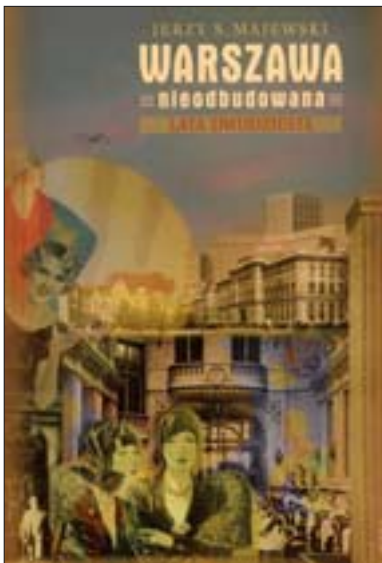


Maria Sołtys
architekt

JERZY S. MAJEWSKI, „WARSZAWA NIEODBUDOWANA LATA DWUDZIESTE; LATA TRZYDZIESTE”

Wyd. Veda, Warszawa 2004 i 2005



Dzienniki, pamiętniki i wspomnienia są specyficznym, bo wynikającym z osobistych doświadczeń źródłem informacji o czasach i rzeczach z epok minionych. Warszawa i historia jej kilkakrotnie przerwanej stołeczności już wielokrotnie była tematem opisów, „jaka była”. Mamy bogatą pod tym względem literaturę. W ostatnim dziesięcioleciu uzupełniana jest ona przez autorów, badaczy powojennych dokumentów odbudowy oraz skrzętnych czytelników reklam i notatek prasowych z okresu dwudziestolecia międzywojennego. W jednym ustępują oni swym pierwowzorom – autorom cykli drukowanych w prasie codziennej i czasopismach po 1945 r. Ich „zbiór wspomnień” pozbawiony jest osobistej refleksji mieszkańców miasta sprzed odbudowy i uczestników opisanych wydarzeń. Współcześni autorzy wspierani pamiętkami rodzinnymi, wspomnieniami sąsiadów i listami

czytelników tworzą kolejną wizję miasta sprzed lat, młodszą o pół wieku doświadczeń i przemian obyczaju.

W pierwszej publikacji pt. „Warszawa nieodbudowana” z 1998 r. uderzające było szczególnie przekonanie autorów, że nieuznanie za zabytek zabudowy z przełomu XIX i XX w. (budynki i układ przestrzenny miasta) i pominięcie jej w planach odbudowy było efektem obowiązującej doktryny politycznej, a nie myśli konserwatorskiej opartej na wzorcach romantycznego kultu pamiątek i relikwii. W polskiej tradycji, w wyniku pragnień wolnościowych, świadomość narodowa koncentruje się po pierwsze wokół świetności narodu i języka,

a w następnej kolejności – pamiątek materialnych, trudnych do zachowania, bo metodycznie niszczone w okresie zaborów. Do tej grupy zaliczyć można architekturę. Okres świetności państwa i narodu, do którego nawiązywano zarówno w okresie międzywojennym, jak i w latach odbudowy, to przede wszystkim czasy Jagiellonów, Wazów, czasy stanisławowskie i odpowiednio w architekturze: renesans, barok i klasycyzm. Jeszcze dzisiaj z trudem przychodzi nam wyrażanie powszechnego uznania dla wkładu w kulturę polską innych – „obcych”, choć obecnych w społeczności. W kolejnych opublikowanych tytułach „Warszawy nieodbudowanej” komentarze do



1. Nakryty kopułą gmach PKO u zbiegu Świętokrzyskiej i Jasnej, po rozbudowie dokonanej w początkach lat 30. Wszystkie zdjęcia repr. za zgodą J. S. Majewskiego, autora „Warszawy nieodbudowanej”.

1. The covered cupola of the PKO building at the junction of Świętokrzyska and Jasna, after being rebuilt in the early 1930s. Photos used by permission of J. S. Majewski, author of „Warszawa nieodbudowana”.



2. W mieście, ale prawie jak za miastem. Na Wawelskiej kończyła się zwarta zabudowa, dalej na pld-wsch. w latach 20. rozciągnęło się bezkresne Pole Mokotowskie. Ta fotografia powstała już po urządzeniu skweru przed Instytutem Radowym i odsłonięciu pomnika Marii Curie-Skłodowskiej (proj. L. Nitschowa). W głębi widać nieistniejące już „dworki” kolonii PKO, a ponad nimi potężny masyw akademika przy placu Narutowicza.

2. In the city, but almost like outside the city. On Wawelska the dense building ended further to the northeast. In the 1920s Pole Mokotowskie stretched endlessly. This photograph was taken just after the completion of the square in front of the Radiotherapy Institute and the unveiling of the monument to Maria Curie-Skłodowska (designed by L. Nitschowa). In the background the “little manors” of the PKO colony, which no longer exist, are visible, and above them the enormous bulk of the dormitory at Narutowicza Square.

opisywanych obiektów wolne są od tendencji oskarżycielskich i rozrachunkowych w stosunku do pokolenia odbudowującego stołeczność Warszawy po 1945 r., realizującego z jednej strony tradycyjny wizerunek pamiątek narodowych, z drugiej – restrykcyjne zarządzenia nowej władzy.

Jerzy S. Majewski, autor kolejnych tomów „Warszawy nie-odbudowanej” opatrzonych podtytułami: „Metropolia belle epoque” (2003), „Lata dwudzieste” (2004) i „Lata trzydzieste” (2005), rozwija różnorodne wątki związane z życiem miasta. Dotyczą one życia gospodarczego i nowych inwestycji, nowoczesnego przemysłu, budynków mieszkaniowych o wyższym standardzie, placówek kultury i oświaty, restauracji i barów oraz skupionego wokół nich życia towarzyskiego i obyczajów. Wszystkie tomy zostały podobnie zakomponowane.

Na treść książek składają się wybrane tytuły z cotygodniowych felietonów Jerzego S. Majewskiego zamieszczanych w dodatku stołecznym „Gazety Wyborczej”, rozbudowane w treści dzięki życzliwej pomocy wielu osób wymienionych przez autora imiennie. Opisy uzupełnione zostały fotografiami pochodzącymi z archiwów i zbiorów prywatnych, co podnosi wartość poznawczą publikacji. Prezentują one zarówno widoki miasta, jak i różne aspekty życia miejskiego oraz niezrealizowane projekty ważnych inwestycji stołecznych.



3. Brama wejściowa od Alej Ujazdowskich na teren Międzynarodowej Wystawy Higieniczno-Sanitarniej.

3. The entrance gate from Ujazdowskie Avenue on the grounds of the International Hygiene/Sanitation Exhibition.

Szczególną rolę ilustracyjną pełnią reklamy prasowe oraz rysunki z pism kobiecych, które dzięki charakterystycznej estetyce grafiki i modnie ubranym postaciom podkreślają odrębność stylistyczną lat 20. i 30. XX stulecia.

„Lata dwudzieste” otwierają obszernie eseje historyczne – „Beztróski koniec *Belle epoque*”, „Powrót Komendanta”, „Bolszewika goń goń goń”, „Śmierć Prezydenta”. Autor podjął próbę odtworzenia atmosfery dni poprzedzających odzyskanie niepodległości przez Polskę i stołeczności przez Warszawę oraz pierwszych trudnych lat tworzenia państwa. „Lata trzydzieste” zakończył esejem historycznym odzwierciedlającym atmosferę ostatnich dni lata 1939 r., poprzedzających kolejną dramatyczną cezurę w historii miasta, które po pięciu latach starannie przygotowanego planistycznie i szybkoiego rozwoju po raz kolejny straciło możliwość budowania swego stołecznego, metropolitalnego wizerunku. W obu tomach teksty o charakterze popularyzatorskim uzupełniają eseje podkreślające dramatyzm wydarzeń.

Cykl felietonów obejmujących lata 20. właściwie nie pomija żadnych aspektów życia rozbudowującego się miasta. Warszawę – jako nowoczesny węzeł regionalnej, krajowej i międzynarodowej komunikacji przedstawiają felietony: „Pole dla lotników”, „W tunelu, na moście i nasypie”. Jako centrum finansów i bankowości prezentują ją: „PKO pod kopułą”, „Bank w skórze z andezytu” (Bank Gospodarstwa Krajowego). Bank PKO – zarządzający i inwestor – jest bohaterem felietonów „Kwiaty w kolonii, Kolonia Staszica” i „Bankowcy w kolonii małych domków”. Nowoczesne gmachy szkolne prywatne i publiczne prezentują: gimnazjum im. Królowej Jadwigi, szkoła na Rybakach, zespół szkół na Ochocie, szkoła na Powiślu, na Czerniakowie, gimnazjum im. Stefana

Batorego. Odrębny opis dotyczy Wolnej Wszechnicy Polskiej i artystycznie uzdolnionego, przedwcześnie zmarłego autora projektu Pawła Wędziagolskiego. Działalność WSM i innych spółdzielni mieszkaniowych oraz panujące w tych enklawach nowoczesności obyczaje opisane zostały w felietonach: „Narodowy kostium dla WSM”, „Profesorские wille”, „Domy przy schodkach”, „Inteligenci na Powiślu”.

Realizacje korporacji ubezpieczeniowych i przemysłowych, związków zawodowych i korporacji akademickich w dzielnicy śródmiejskiej i peryferyjnych lokalizacjach na Powiślu i Ochocie wskazują na kierunek rozbudowy miasta i tworzenia nowych wartości w przestrzeni miejskiej. Pawilony wystaw krajowych i międzynarodowych w Alejach Ujazdowskich („Piwo i żarówki z drewnianych pawilonów”, „Awangarda w służbie higieny”), wnętrza warszawskich restauracji i kawiarni oraz ich ogródki to interesujące przykłady budowli tymczasowych. Pierwsze – nietrwale, zachowawcze lub pionierskie w swej architekturze promują tradycje gospodarcze lub nowoczesność ułatwiającą życie codzienne. Drugie – to materialne ślady miejsc trwale zapisanych jedynie w pamiętnikach literackich i kronikach sfer towarzyskich międzywojennej stolicy.



4. Reklama szamponu z prasy kobiecej.
4. A shampoo advertisement from a ladies' magazine.

Należy podkreślić ciepły, osobisty, bo wynikający ze związków rodzinnych, stosunek autora do Powiśla. Uzewnętrznia się on nie tylko w dedykacji „Rodzicom moich rodziców”, lecz także w przytaczanych sąsiedzkich wspomnieniach wskazujących na kierunek przemian, jakim – zgodnie z planami rozbudowy miasta – uległa w latach międzywojennych ta dzielnica. Autor sygnalizuje, że powstają nowe domy mieszkalne o wyższym niż robotniczy standardzie wyposażenia, gmachy publiczne, nowoczesne zakłady przemysłowe. Dziwi zatem, że

gospodarczej i kulturowej Ameryki oraz znaczących zmian w obyczajach. Dziennikarskie zainteresowanie Polską wpisuje się w ten nurt. W 1926 r. rozpoczęły się inwestycje kredytowane za pośrednictwem BGK z pożyczki amerykańskiego banku Dillon, Read & Co. Zdanie obcokrajowca, jak zwykle, daje do myślenia. Polskie środowisko samorządowców i architektów szerzej zainteresuje się osiągnięciami Ameryki dopiero w 2. poł. lat 30. Nieliczne, z powodu wybuchu kolejnej wojny, spisane relacje czekają na swoich komentatorów.



5. Pawilon miejski na terenie Międzynarodowej Wystawy Higieniczno-Sanitarnej. Powstał z drewna, choć sprawiał wrażenie budowli żelbetowej. Wyróżniał się prostą, funkcjonalną architekturą.

5. A city pavilion on the grounds of the International Hygiene/Sanitation Exhibition. It was built out of wood, though it appeared to have been built of ferroconcrete. It was distinguished by its simple, functional architecture.

wśród przykładów zabrakło tak charakterystycznych dla Powiśla – sadzawki i toru kolarskiego na Dynasach oraz nowoczesnych obiektów sportowych, jak pływalnia na Łazienkowskiej (1928).

W tomie poświęconym latom 20. do najciekawszych zaliczam esej oparty na reportażu z sierpniowego numeru miesięcznika „National Geographic” z 1926 r. Lata po „wielkiej wojnie” w Europie to okres intensywnej ekspansji

W „Latach trzydziestych” tematem przewodnim są działania w obszarze miasta, które modernizowały jego strukturę. Najszerzej reprezentowana jest komunikacja we wszystkich jej przejawach – od poczty i telefonii po transport zbiorowy i kolej („Miasto w oparach benzyny”, „Piętnastką z Woli na Bielany”, „Marzenia o bulwarze”, „Czerwona telekomunikacja”, „Meble przedwojennej ulicy”, „Dworzec na 10 lat”).



6. Skrzyżowanie Alej Jerozolimskich z Nowym Światem – z prawej widać restaurację „Gastronomia”.
6. The intersection of Jerozolimskie Avenue and Nowy Świat – on the right, the “Gastronomia” restaurant is visible.

„Park w poprzek dzielnicy” to jedyny ślad po sukcesywnie realizowanej w okresie międzywojennym idei powiększenia terenów zieleni miejskiej, związanych z wyznaczonymi w planach rozwoju terenami dzielnic mieszkaniowych. Stołeczność w jej różnorodnych aspektach znaleźć można w felietonach: „W górę Warszawy!”, „Nieziszczone plany Tatarów”, „Cukierki i oszczędności”, „Pani minister tańczy w pałacu”, „Muzeum w ogrodzie”. Wielkomięski szyk lokali, ulic i placów przedstawiają: „Kino Palladium”, „Restauracji dawnych czar”, „Sztuka i benzyna”. Wielkomięski obyczaj – „Warszawa orientalna”, „Literaci z Ziemiańskiej i literaci w księgarni”.



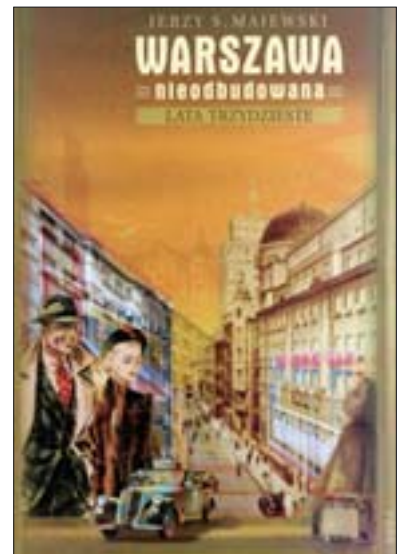
7. Reklama restauracji „Gastronomia”.
7. An advertisement of the „Gastronomia” restaurant.

Obraz życia codziennego miasta i jego mieszkańców rozmaitych i niebogatych, lecz na miarę swych możliwości lub ambicji dążących do nowoczesności, znalazł się w: „Luksusie mimo kryzysu”, „Mieszkaniu na schadzce”, „Tylko dla bogatych, czyli luksus w luksie”, „Piękny świat lat trzydziestych”, „W bloku, w willi, w kamienicy – czyli mieszkać w słońcu”. Osobne rozdziały dotyczą zdekapitalizowanego Powiśla i jego przebudowy („Szober u Munza, Munz u Gepnera”), dzielnic północnych („Targ na Powązkach”), Starego Miasta („Śmierć nad ranem”, „Architektura dla przedszkolaków”), a także uboższych czy peryferyjnych obszarów miasta („Redemptoryści od św. Klemensa”, „Szkola u Braci Albertynów”, „TOR dla ubogich”).

Autor przytacza wiele przykładów, w których – z dzisiejszego punktu widzenia – zabytkowe, nawet prekursorskie w swych rozwiązaniach kamienice z przełomu wieków ustępują w latach 30. nowoczesnym gmachom (Marszałkowska 134); oraz takie, których nowoczesny styl lat 30. został wchłonięty po 1945 r. przez zmodernizowane ulice Chmielna i Złotą (kina Atlantic i Palladium). Dom z apartamentami na

ul. Sewerynow 4 doczekał się nawet w latach 50. miana nowoczesnego wieżowca i jako osiągnięcie współczesnej architektury trafił na łamy ówczesnej prasy.

Autor wspomina marginalnie o obiektach upowszechniających sport i kulturę fizyczną – Centralnym Instytucie Wychowania Fizycznego (CIF) na Bielanach oraz klubach sportowych nad Wisłą i basenie pływackim „Legii” na Czerniakowie. To kultowe miejsca przedwojennej młodzieży akademickiej, pokolenia najbardziej zdziśiatkowanego w powstaniu warszawskim. Były one istotne zarówno z punktu widzenia ówczesnych władz



państwa (program rządowy podniesienia kondycji fizycznej młodzieży), jak i miasta, dla którego obiekty te, położone peryferyjnie w stosunku do istniejącej zwartej zabudowy, stanowiły element podnoszący atrakcyjność nowych dzielnic mieszkaniowych i modernizowanej struktury funkcjonalnej Powiśla, Sielc i Czerniakowa. Większość z nich, dzięki nowoczesnemu programowi funkcjonalnemu i wysmakowanej architekturze, była użytkowana w okresie okupacji zgodnie ze swym przeznaczeniem i w niewielkim stopniu uległa dewastacji. Po 1945 r. często były one

przedstawiane przez propagandę jako osiągnięcia nowej władzy. Wystarczyło enigmatycznie pominąć rok budowy i tylko przedwojenni warszawiacy byli świadomi rzeczywistej wartości osiągnięć inwestycyjnych nowej władzy.

Oba tomy „Warszawy nieodbudowanej”, jak wspomniałam na wstępie, wpisują się w specyficzny nurt literatury wspomnieniowej charakterystyczny dla okresu odbudowy miasta. Można je porównać zarówno do artykułów publikowanych w „Skarpie Warszawskiej” w latach 40. oraz w „Stolicy” z lat 50. i 60. (np. cykl „Warszawa na starej fotografii”), jak i do „Warszawskich pożegnań” Jerzego Kasprzyckiego i Mariana Stępnia publikowanych w „Życiu Warszawy”. Cechą charakterystyczną tych artykułów był opis nieistniejącego już miasta i obyczajów jego mieszkańców, powiązany z wydarzeniami współczesnymi – planami rekonstrukcji budowli historycznych, planami odbudowy miasta w znaczeniu ogólnym, jego przebudowy (modernizacji) i rozbudowy.

W pierwszych latach powojennych głównymi tematami były budynki i budowle historyczne, związane z ważnymi dla historii

stolicy wydarzeniami, a których odbudowa-rekonstrukcja z zachowaniem reliktyw uznana została za ważną dla tożsamości państwa po 1945 r., na tej samej zasadzie – choć z innych pobudek ideologicznych – co w 1918 r. Zawdzięczamy to z pewnością tym wszystkim, którzy wychowani na wzorcach romantycznego kultu pamiątek po bohaterach i materialnych „okruchów historii” gromadzonych już w czasach porzobiorowych przez Izabelę Czartoryską w Puławach, podjęli dzieło odbudowy stolicy. Artykuły popularyzujące naukowo opracowaną wiedzę historyczną połączone były ekwilibrystycznie z propagandą społeczną, charakterystyczną dla „jedynie słusznej ideologii” i „wiodącej roli partii”. Cytowane wtedy w części opisowej materiały źródłowe mają zwykle za podbudowę solidną przedwojenną szkołę. Część analityczna i wnioskowa nosi zaś piętno czasu swego powstania, co należy traktować jako warunek dopuszczenia do druku.

Późniejszy cykl „Warszawskie pożegnania” oparty był na własnym doświadczeniu autorów i wspomnieniach ludzi im

współczesnych, świadomych ewolucyjnego rozwoju miasta, konieczności jego przebudowy i rozbudowy. Opisywał miasto, którego rozwój jako stolicy nowoczesnego państwa został gwałtownie



9. Nowy gmach PKO u zbiegu Marszałkowskiej i Świętokrzyskiej w końcu lat 30.

9. The new PKO building at the junction of Marszałkowska and Świętokrzyska at the end of the 1930s.



8. Modernistyczna „kolumnada” przed głównym wejściem do wieżowca.
8. The modernist “colonnade” in front of the main entrance to the building.

przerwany kolejną wojną i które zostało zrujnowane w wyniku działań nie tylko frontowych, w znaczeniu nie tylko fizycznym, lecz i mentalnym. W tych felietonach, w powszechnie wtedy jeszcze obecne relikty materialnego bytu przedwojennego miasta, wkraczał *genius loci* – pamięć o miejskich i mieszczańskich obyczajach i tradycjach, pamięć o indywidualnych, grupowych, niekiedy tylko lokalnych wydarzeniach.

Oba typy publikacji skierowane były zarówno do warszawiaków bez względu na ich miejsce zamieszkania, jak i do mieszkańców Warszawy, dla których stołeczność była nowym doświadczeniem. Warszawa jako

stolica była i jest bowiem swoistym miejscem na szlaku. Zarówno w czasach, gdy pierwszy raz budowała swoją stołeczność w Rzeczypospolitej Obojga Narodów, po 1918 i po 1945 r. oraz w czasach nam współczesnych, które jednoznacznie umiejscowiły nas na szlaku europejskim.

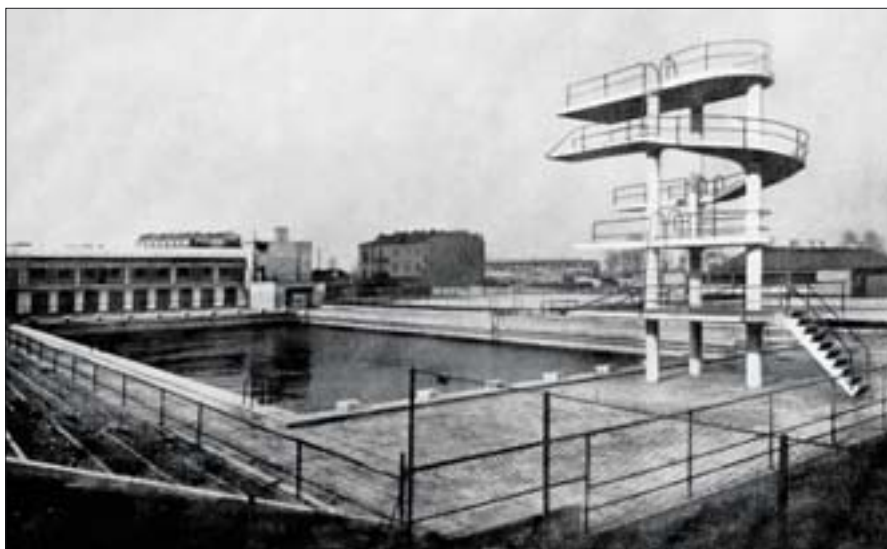
Cykl cotygodniowych felietonów w „Gazecie Wyborczej”, czerpiąc zarówno z pierwszej, jak i drugiej formy upowszechniania

wiedzy o stołeczności Warszawy, wydaje się mieć bardziej nostalgiczny charakter od pierwowzorów. Zdaje się zapowiedzią ciągu dalszego, w którym może znaleźć się miejsce dla niektórych realizacji z lat po 1945 r. Architektura tego okresu realizowana w mniej reprezentacyjnych obszarach niż zdominowane przez socrealizm centrum stolicy, a także ludzie związani z nią zamieszkaniem czekają na ujawnienie innych wartości niż tylko

fenomen odbudowy. Wydaje się bowiem, że niektóre realizacje mentalnie czerpały z wypracowanych w latach 30. kierunków rozwoju architektury i planowanego przez samorząd rozwoju miasta. Przykładem może być dzielnica akademicka na Ochocie i tereny sportowe na praskim brzegu Wisły.

Znajduję w tych felietonach również odpowiedź na pytanie: co jest w Warszawie tak naprawdę do odbudowania? Uderzająca jest bowiem grupowa aktywność obywateli i działalność samorządu miejskiego z tamtych lat, wynikająca ze świadomości wartości materialnych i niematerialnych Miasta Stołecznego Warszawy w jego historycznym rozwoju.

Owa samorządowa i obywatelska aktywność na rzecz miasta i społeczności lokalnych to najbardziej zdewastowana w okresie po 1949 r. sfera obyczajów, nie tylko warszawskich. Cykl „Warszawa nieodbudowana” z pewnością przyczynia się do wskrzeszenia takich postaw, koniecznych do dalszej rozbudowy miasta z zachowaniem jego wartości kulturowych – również relikwów miasta z premedytacją zburzonego, lecz jednocześnie tworzącego nowe atrakcyjne miejsca wpisujące się w jego tożsamość.



10. Basen „Legii” z wysoką na dziesięć metrów wieżą do skoków, proj. A. Kodelskiego i R. Raksimowicza.

10. The Legia pool with its 10 meter diving platform, designed by A. Kodelski and R. Raksimowicz.

JERZY S. MAJEWSKI, “WARSAW NOT REBUILT THE NINETEEN TWENTIES; THE NINETEEN THIRTIES”

Edited by Veda, Warszawa 2004 i 2005

The book is comprised of selected titles from Jerzy S. Majewski’s newspaper columns, which are devoted to historical Warsaw and which were published in the capital’s circular in „Gazeta Wyborcza”, and later expanded and developed with the help of many obliging people. Descriptions are accompanied by photographs which come from archives and private collections, which elevates the illuminative value of the publication.

Journals, diaries and recollections are special resources of information, because they are rooted in personal experience. Warsaw and the story of its capital status (which was interrupted several times) was the subject of the descriptions. During the past decade it has been further developed by authors who research post-war reconstruction documentation, as well as by scrupulous readers of advertisements and press memos from the twen-

ty-year, inter-war period. Those are the precursors of the authors of the columns which were printed in the daily papers and magazines after 1945. Their collections of reminiscences are devoid of the personal reflections of the city’s residents before the rebuilding, and participants of the events described. Contemporary authors create yet another nostalgic vision of the city, which is a half-century younger in its experiences and cultural changes.

Marek Barszcz

*historyk techniki**Krajowy Ośrodek Badań i Dokumentacji Zabytków*

ZABYTKOWE OBIEKTY TECHNIKI TRANSPORTOWEJ MATERIAŁY JUBILEUSZOWEJ SESJI NAUKOWO-TECHNICZNEJ KRAJOWEGO KLUBU MIŁOŚNIKÓW HISTORII I ZABYTKÓW TRANSPORTU

Red. Marian Szeliński. Zeszyty Naukowo-Techniczne Stowarzyszenia Inżynierów i Techników Komunikacji Rzeczpospolitej Polskiej, Oddział w Krakowie, seria: Materiały konferencyjne, nr 71 (zeszyt 122), Kraków 2005, s. 268

Najnowsza publikacja Oddziału Stowarzyszenia Inżynierów i Techników Komunikacji RP w Krakowie zawiera materiały przygotowane na jubileuszową sesję Krajowego Klubu Miłośników Historii i Zabytków Transportu, która odbyła się w Warszawie w dniu 14 czerwca 2005 r. z okazji 10. rocznicy powstania Klubu. Ma charakter wydawnictwa naukowego, a zawartość jej podzielono na trzy części. Część pierwsza zawiera jubileuszowe wystąpienie przewodniczącego Klubu, Mariana Szelińskiego, poświęcone jego historii i dokonaniom w minionym dziesięcioleciu. Część druga składa się z pięciu referatów przedstawiających tworzenie sieci dróg i historię komunikacji publicznej, sylwetki osób zasłużonych dla rozwoju transportu oraz problematykę ochrony zabytków techniki transportowej. Trzecia część to przegląd ok. 200 zabytkowych obiektów. Została ona przygotowana na podstawie informacji wyszukanych i zebranych przez członków Klubu. Uzupełnieniem tej części są trzy załączniki, z których pierwszy zawiera fotografie wybranych obiektów, drugi to alfabetyczny spis autorów zbierających informacje o opisanych w przeglądzie zabytkach, trzeci natomiast to spis miejscowości, w których te obiekty się znajdują.

Pierwszy z zamieszczonych w publikacji artykułów, przygotowany przez Jerzego Hydzika, poświęcony został osobie inż.



Stanisława Nikodema Rawicz-Kosińskiego, budowniczego linii kolejowych w Galicji. Należał on do grona wybitnych polskich inżynierów kolejowych, pracujących na obszarze zaboru austriackiego w pionierskim okresie budowy kolei. Bezpośrednio po otrzymaniu dyplomu inżyniera kolejowego w 1872 r. rozpoczął pracę przy budowie Kolei Saksońsko-Turyńskiej, biegnącej w górzystym terenie wzdłuż rzeki Elstery. W 1881 r. powrócił do Galicji. Tu pierwszą jego pracą był udział w budowaniu Kolei Transwersalnej. Następnie zajmował się wytyczaniem przebiegu linii Stanisławów – Woronienka. Wkrótce został naczelnikiem budowy tej trasy. Po 1906 r., przeniesiony do Ministerstwa Kolei Żelaznych w Wiedniu, został naczelnikiem wydziału budowy nowych linii,

a następnie dyrektorem Departamentu Budowy i Konserwacji Kolei. W 1917 r. przeszedł na emeryturę. W sumie zbudował w Galicji 850 km linii kolejowej. Zmarł 13 stycznia 1923 r. w Krakowie i został pochowany na Cmentarzu Rakowickim.

W artykule znajdziemy nie tylko dane biograficzne. Autor szczegółowo opisał konstrukcje kamiennych mostów przerzucanych przez rzekę Prut, na linii kolejowej Stanisławów – Woronienka, które należały w tym czasie do największych kamiennych mostów kolejowych Europy.

Kolejny referat, przygotowany przez Adama Kotuszewskiego, zawiera refleksje historyczne dotyczące komunikacji publicznej w Warszawie. Autor w skróty sposób opisał rozwój poszczególnych rodzajów transportu, zwracając uwagę na najważniejsze wydarzenia.

Początkowa część referatu została poświęcona omnibusom i tramwajom konnym, będącym jedynym środkiem komunikacji publicznej do roku 1908, kiedy to uruchomiono tramwaje elektryczne. Następnie opisano dzieje warszawskich tramwajów elektrycznych, a także dzieje trakcji trolejbusowej. Kolejnym tematem jest historia budowy metra w Warszawie. Autor zajął się również rozwojem publicznej komunikacji niebiorowej, czyli kursowaniem taksówek. W dalszej części artykułu omawia budowę linii kolejowych w aglomeracji



1. Parowóz typu Px48-3916, prowadzący pociąg Gryfickiej Kolei Wąskotorowej na Pomorzu Zachodnim. Fot. repr. za zgodą wydawcy.

1. A Px48-3916 type steam-engine, pulling a Gryficka Narrow Gauge Railroad train in Western Pomerania. Photos used by permission of the editor.

warszawskiej, od pierwszego odcinka Drogi Żelaznej Warszawsko-Wiedeńskiej, łączącego Warszawę z Grodziskiem (1845 r.), po elektryfikację kolei podmiejskich w węźle warszawskim w roku 1936. Końcowy fragment referatu poświęcony został żegludze śródlądowej na Wiśle.

Artykuł zamyka omówienie starań władz Warszawy zmierzających do reaktywowania zabytkowych środków komunikacji. W 2005 r. uruchomiono tramwaj wodny oraz omnibus konny kursujący pomiędzy pl. Bankowym a Starym Miastem. Już od kilku lat w okresie wakacyjnym kursuje tramwajowa linia turystyczna, obsługiwana zabytkowym taborem.

Trzeci artykuł, autorstwa Stanisława Pochwały, dyrektora krakowskiego Muzeum Inżynierii Miejskiej, przedstawia historię adaptacji zabytkowej zajezdni tramwajowej na siedzibę muzeum komunikacji i techniki. Historyczny kompleks zajezdni na krakowskim Kazimierzu należy do najbardziej wartościowych obiektów przemysłowych. Jest jednym

z nielicznych w Europie zachowanych kompletnych zespołów zajezdni tramwajowych z przełomu XIX i XX w. Wprowadzenie doń funkcji muzealnych jest jednym ze sposobów rewitalizacji zabytkowych obiektów komunikacyjnych. Utworzone w nich Muzeum Inżynierii Miejskiej prowadzi szeroką działalność mimo trwających nadal prac remontowych i konserwatorskich.

We wstępie autor zauważa, że wartości historyczne i zabytkowe obiektów poprzemysłowych są coraz bardziej doceniane, a świadomość konieczności ich ochrony jest coraz powszechniejsza. Nakreślone zostały najnowsze tendencje wykorzystania i aktywnej ochrony dziedzictwa przemysłowego poprzez wykorzystanie go w tzw. przemysłach kultury bądź przemysłach czasu wolnego. Następnie przedstawiono pokrótce historię powstania i eksploatacji zespołu zajezdni tramwajowej. Autor opisał okoliczności tworzenia Muzeum Inżynierii Miejskiej oraz ukazał zakres przeprowadzonych i planowanych

prac renowacyjnych. Określił plan jego dalszego rozwoju, działań na terenie zespołu zajezdni i odbudowy linii tramwajowej łączącej muzeum z krakowską siecią tramwajową. W podsumowaniu można przeczytać, że „teren zajezdni odwiedza, uczestnicząc w różnych projektach kulturowych, niemal 20000 osób rocznie”. Wydaje się więc, iż ta forma ochrony dziedzictwa przemysłowego przynosi efekty.

Kolejny artykuł, którego autorką jest Małgorzata Szelińska-Kukulak, poświęcony został osobie Piotra Antoniego Steinkellera. Urodzony w 1799 r. w Krakowie, w kupieckiej rodzinie, stał się jednym z czołowych przemysłowców Królestwa Polskiego. Studiował w Wiedniu. Po powrocie do kraju prowadził interesy, początkowo na terenie Krakowa, a następnie w Królestwie Polskim. Wybudował wiele zakładów przemysłowych, wśród których warto wymienić uruchomioną w 1833 r. w Żarkach fabrykę maszyn, przekształconą w 1843 r. na przędzalnię bawełny. W 1835 r. nabył młyn parowy na Solcu w Warszawie, do którego dobudował olejarnię i nowe spichlerze.

P.A. Steinkeller zajmował się również rozwojem nowoczesnych środków komunikacji. Od początku lat 30. XIX w. interesował się wykorzystaniem statków parowych do żeglugi po Wiśle. Ostatecznie regularną komunikację uruchomił w następnej dekadzie hr. Andrzej Zamoyski. Steinkeller był również jednym z pomysłodawców i twórców Drogi Żelaznej Warszawsko-Wiedeńskiej. Najbardziej znanym jego przedsięwzięciem była organizacja komunikacji omnibusowej na terenie Królestwa Polskiego (Eksploatacja Karety Kurierskiej Piotra Steinkellera); kursujące pojazdy nazywano „steinkellerkami”. Był on także organizatorem warszawskiego transportu miejskiego – konnych omnibusów.

Niestety, większość przedsięwzięć Steinkellera kończyła się bankructwem. Swoje inwestycje realizował głównie z kredytów zaciąganych w Banku Polskim. Zmarł na atak serca w 1854 r.

Autorzy ostatniego artykułu, Jadwiga Środulska-Wielgus oraz Krzysztof Wielgus, prezentują rozwój dróg fortecnych Twierdzy Kraków w 2. poł. XIX w. Na początku autorzy wskazali na rolę traktów wojskowych w rozwoju systemu dróg publicznych na przestrzeni wieków. Skrótoowo przedstawili chronologię rozbudowy twierdzy oraz związane z tym zmiany sieci fortecnych ciągów komunikacyjnych. Znaczna część tych dróg, budowanych zgodnie z ich kategoryzacją według przepisów austriackich, wciągnięta została w dzisiejszy system komunikacyjny miasta Krakowa i okolic.

Zwiększenie zasięgu działań oraz pojawienie się zwiadu powietrznego zrodziły konieczność skutecznego maskowania połączeń komunikacyjnych pomiędzy poszczególnymi fortami. Realizowano to poprzez wykorzystanie naturalnego ukształtowania krajobrazu, jak również wtórne nasadzenia roślinne. Z uwagi na zabytkowy charakter fortyfikacji, zieleni maskującej i dróg siedem obszarów miasta potraktowano jako potencjalne parki kulturowe. Zostały one wpisane do „Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego miasta Krakowa”.

Autorzy zaprezentowali także przykłady wykonanej przez siebie inwentaryzacji fotograficznej zieleni Twierdzy Kraków.

Materiały zawarte w tej części publikacji prezentują szeroki wachlarz tematyczny oraz posiadają wysoki poziom merytoryczny. Artykuły dotyczące komunikacji publicznej w Warszawie oraz działalności Piotra Steinkellera są streszczeniami wcześniejszych szerszych opracowań, uwypuklają jednak zagadnienia związane z zabytkami i historią transportu.

Ostatnią częścią publikacji jest przegląd zabytkowych obiektów techniki, uporządkowanych w następujących grupach: muzea, skanseny, izby pamięci, tradycji i historii, kolejowe budynki dworcowe, kolejowe obiekty kubaturowe, kolejowe obiekty liniowe, urzędnia kolejowe, parowozy, lokomotywy i wagony kolejowe, mosty, wiadukty, tunele i przepusty, obiekty drogowe i ciężki sprzęt drogowy, kapliczki, obeliski, kamienie pamiątkowe i zabytki przyrody, zajezdnie tramwajowe, warsztaty i torowiska, wagony tramwajowe, autobusy i samochody ciężarowe, trolejbusy, jednostki rzeczne pływające.

Wspomniany spis zabytków techniki transportowej jest jednym z niewielu publikowanych zestawień tego typu obiektów. Stanowi on z pewnością ciekawe źródło dla osób poszukujących danych dotyczących zabytków transportu. Pamiętać jednak trzeba, że jest on niekompletny i należy go traktować jako uzupełnienie innych zestawień. Najwięcej informacji znajduje się w punktach

poświęconych muzealnictwu transportowemu, skansenom oraz izbom tradycji. Wyrwykowe dane posiadają zestawienia dotyczące zabytków kolejnictwa oraz budownictwa drogowego. Spis kolejowych obiektów liniowych zawiera jedynie trzy wpisy, a przecież na terenie kraju wpisano do rejestru zabytków 19 samodzielnych zespołów kolei wąskotorowych. Nieporozumieniem wydaje się umieszczenie w wykazie kapliczek przydrożnych, które nie są przecież zaliczane do zabytków techniki, w przeciwieństwie do uwzględnionych w wykazie obelisków Traktu Brzeskiego. W zestawieniu brak również zabytkowych kanałów śródlądowych, wśród których są obiekty o światowej renomie: Kanał Ostrodzko-Elbląski, Kanał Augustowski i Kanał Bydgoski.

Z całą pewnością można stwierdzić, że w prezentowanym wydawnictwie interesujące informacje znajdują zarówno miłośnicy dawnej techniki transportowej, jak i osoby zajmujące się tą tematyką profesjonalnie.



2. Pociąg turystyczny Żuławskiej Kolei Dojazdowej na stacji Stegna Gdańska, prowadzony przez lokomotywę serii Lxd2. Fot. repr. za zgodą wydawcy.

2. A tourist train from the Żuławska Local Line at the Stegna Gdańska station, pulled by a locomotive from the Lxd2 series. Photos used by permission of the editor.

**HISTORIC OBJECTS OF TECHNIQUES OF TRANSPORT
MATERIALS FROM THE JUBILEE SCIENTIFIC-TECHNICAL SESSION OF THE NATIONAL CLUB
OF ENTHUSIASTS OF HISTORY AND HISTORICAL OBJECTS OF TRANSPORT**

**Edited by Marian Szeliński. Notes of the Scientific-Technical Association of Engineers
and Communications Technicians of the Republic of Poland,
series: Conference materials, no. 71 (notebook 122), Cracow 2005, p 268**

This publication takes an academic form. The first part contains an anniversary address by Marian Szeliński, head of the National Club of Enthusiasts of History and Historical Objects of Transport, which is devoted to the history and events of the association over the a period of ten years.

The second part consists of five papers which present the problems of developing road and public transportation networks, profiles of the people who

serve in the development of transport and aspects of actively protecting historic objects of transportation.

The third part surveys around 200 historical objects of transportation technology, divided into 18 groups. This part was prepared on the basis of information that was sought out and gathered by members of the Club.

There are three appendices which supplement the publication: photographs of selected objects,

an alphabetical list of the authors who collected information about the objects which were described in the survey, and a list of the places where the objects are located.

One may say with absolute certainty that those who are fond of older transport technology and those who are professionally involved in the subject will find interesting information in this publication.

INFORMACJA O PRENUMERACIE

Prenumeratę „Ochrony Zabytków” można zamówić za pośrednictwem:

■ **1. RUCH SA**

Informacji o warunkach prenumeraty i sposobie zamawiania udziela „RUCH” SA Oddział Krajowej Dystrybucji Prasy, 01-248 Warszawa, ul. Jana Kazimierza 31/33; tel. (0-22) 532-87-31, 532-88-20, 532-88-16, fax 532-87-32; www.ruch.pol.pl, prenumerata@okdp.ruch.com.pl

■ **2. Wydawnictwo DiG**

01-525 Warszawa, ul. Wojska Polskiego 4; tel. (0-22) 839-08-38; zamowienia@dig.pl

■ **3. Firma AMOS**

01-806 Warszawa, ul. Zuga 12; tel. (0-22) 834-65-21

■ **4. GARMOND PRESS SA**

01-106 Warszawa, ul. Nakielska 3; tel./fax (0-22) 836-69-21; prenwarszawa@garmond.com.pl

■ **5. INMEDIO Sp. z o.o.**

90-446 Łódź, ul. Kościuszki 132; tel./fax (0-42) 636-44-47; prenumerata@inmedio.com.pl

■ **6. KOLPORTER SA**

05-080 Izabelin, Mościska, ul. Bakaliowa 3; tel. (0-22) 355-05-65(66), fax (0-22) 355-05-67(68); prasowa.sc@kolporter.com.pl

Wydawnictwa Krajowego Ośrodka Badań i Dokumentacji Zabytków do nabycia w siedzibie przy ul. Szwoleżerów 9, 00-464 Warszawa, pok. 12, w godz. 9.00-15.00.

Zamówienia można także składać telefonicznie: (0-22) 622-60-92 w. 123, za pośrednictwem faksu (0-22) 622-65-95 i poczty e-mailowej: wydawnictwa@kobidz.pl. Spis dostępnych publikacji na stronie internetowej: www.kobidz.pl