



DR FILIP BURNO

WYDZIAŁ ZARZĄDZANIA KULTURĄ WIZUALNĄ
AKADEMIA SZTUK PIĘKNYCH W WARSZAWIE

Modernizowanie „dolnego miasta”. Wybrzeże Kościuszkowskie i Powiśle w latach około 1910–1939

CZĘŚĆ 2

POCZĄTEK ZMIAN NA POWIŚLU

Mimo powstania bulwaru (Wybrzeże Kościuszkowskie) i nasilającej się urbanizacji, na początku lat 20. XX wieku. Powiśle nadal uchodziło za dzielnicę gorszą. Prawdziwe miasto, tak jak w wieku XIX, zaczynało się na górze, za skarpą. Włodzimierz Bartoszewicz tak wspominał swoje wrażenia z okolic szkoły artystycznej: *Gdym po raz pierwszy, jesienią 1923 roku, szedł pewnego słonecznego poranku zapisać się do warszawskiej Szkoły Sztuk Pięknych – Wybrzeże Kościuszkowskie dalekie było od dzisiejszego swego wyglądu. Z Solcem i ulicą Dobrą zaczynały się już odludne, prawie niezamieszkałe nadwiślańskie „wertepy”*.¹ Przyszły artysta, jeden z założycieli Bractwa św. Łukasza, dostrzegł w Powiślu przestrzeń, w której miasto dopiero zaczynało swój podbój: *Nowo wytyczona ulica Czerwonego Krzyża miała tylko jedną kamienicę – narożną z Wybrzeżem. Po*

*obu jej stronach ciągnęły się nie zabudowane jeszcze place, ogrodzone chwiejnymi parkanami. (...) Tu i ówdzie, wśród kęp drzew, czerniały zapadnięte, dziurawe parkany i drewniane, sklecone z desek budy. Mieszkała w nich najbiedniejsza ludność stolicy.*² Powiśle było dla Bartoszewicza „zakazanymi stronami”, dzielnicą cieszącą się złą opinią. Nad rzeką pasły się krowy, „wylegiwały się podejrzane indywidua”.³

Niecałą dekadę później na łamach Kuriera Warszawskiego pisano: *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*

125

1 W. Bartoszewicz, *Buda na Powiślu*, Warszawa 1968, s. 8–9.

2 Ibidem.

3 Ibidem.

coraz bardziej bezpiecznym (...).⁴ 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 zieleń starannie pielęgnowana przez Dział Ogrodniczy magistratu. Starano się także wprowadzić na Wybrzeże rzeźbę pomnikową. W 1930 roku u wylotu ulicy Lipowej ustawiono wspomniany pomnik Dowborczyków autorstwa Michała Kamińskiego. Tuż przed wybuchem wojny nad Wisłą, w pobliżu wylotu Tamki, nadwiślański bulwar ozdobiono pomnikiem Syreny autorstwa Ludwiki Nitschowej.

W dwudziestoleciu międzywojennym, w okresie wiosenno-letnim, brzegi Wisły ożywiały się. Z Wybrzeża Kościuszkowskiego wyruszano statkami na niedzielne wycieczki. Przy dolnym bulwarze były liczne przystanie żeglugi rzecznej, m.in. firmy „St. I J. Górniczy”. Statki pływały do Sandomierza i Torunia. W 1934 roku spółka „Vistula” uruchomiła linię wycieczkową Warszawa – Wybrzeże [il. 1].⁵ W latach 20. popularne stało się plażowanie i sporty wodne. Plaże i pływalnie znajdowały się głównie na prawym brzegu [il. 2]. W sezonie na środku Wisły przycumowana była nawet specjalna turystyczna barka.⁶ Między mostem Średnicowym i mostem Poniatowskiego było za to wiele przystani klubów sportowych, m.in. AZS-u, Robotniczego Klubu Wioślarskiego⁷ [il. 3]. Organizowano

maratony pływackie, regaty żeglarskie i kajakowe [il. 4].⁸ Nad Wisłą powstawały także elitarne kluby. Wymienić trzeba przede wszystkim Oficerski Jacht-klub, którego nowoczesna, luksusowa siedziba, nawiązująca do architektury Franka Lloyd Wrighta, została zbudowana w latach 1930–1932 według projektu Juliusza Nagórskiego [il. 5].⁹ Brzegi Wisły były w tym czasie warszawskim centrum kultu zdrowego, opalonego, wysportowanego ciała. Brakowało jednak nowoczesnej infrastruktury dla masowego sportu, takiej jak madrycki zespół „La Isla”, zbudowany na wyspie rzeki Manzanares (Luis Gutiérrez Soto, 1931).

BRAMA DO KOLONII

Wybrzeże Kościuszkowskie było w okresie międzywojennym nie tylko miejscem spacerów, uprawiania sportów wodnych, plażowania, ale także masowych uroczystości. Część z nich, np. „Wianki na Wiśle”, organizowane

4 „Kurier Warszawski” nr 217/1931, cyt. za: A. Skalimowski, Z. Tucholski, *Zabytkowe bulwary wiślane na Wybrzeżu Kościuszkowskim i Gdańskim*, „Ochrona Zabytków” nr 1–4/2013, s. 79.

5 Do Tczewa płynęło się statkiem wiślanym, dalej kontynuowano podróż statkiem morskim „Carmen”: J.S. Majewski, *Bulwar pełen przystani*, „Gazeta Stołeczna”, dodatek do: „Gazeta Wyborcza” 1996, 18 lipca, s. 7.

6 Narodowe Archiwum Cyfrowe (dalej: NAC), sygn. 1-U-7424.

7 R. Gawkowski, *Dawnych przystani wioślarskich czar, czyli nadwiślańska rekreacja warszawiaków w II Rzeczypospolitej*, „Rocznik Warszawski” nr 1/2011, s. 40–56.

8 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” nr 67/2011, s. 37–40.

9 M. Tomiczek, *Stołeczny Oficerski Jacht-klub RP. nad Wisłą*, w: *Miasto tyłem do rzeki*, Materiały Sesji Naukowej Warszawa, 22–23 czerwca 1995, pod red. B. Wierzbickiej, Warszawa 1996, s. 152–157. Tomiczek w bryle budynku dostrzega nawiązania do warszawskiego Pałacu na Wyspie: idem, *Juliusz Nagórski 1887–1944. Monografia architekta*, Warszawa 2015, s. 213. 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” nr 21/932, s. 9–10. Budynek został uszkodzony w czasie oblężenia Warszawy, a w listopadzie 1939 roku miejscy planiści zaproponowali rozebranie go. W 1940 przystąpiono do prac rozbiórkowych: M. Tomiczek, *Juliusz Nagórski...*, op.cit., s. 214. Obecnie jedynym materialnym śladem po Jacht-klubie są porośnięte chwastami korty tenisowe.

od 1882 roku przez Warszawskie Towarzystwo Wioślarskie, miało w latach 30. szczególnie efektowną oprawę. W Noc Świętojańską odbywały się pokazy ogni sztucznych, podświetlano reflektorami statki, iluminowano filary mostu Poniatowskiego [il. 6]. W latach 30., w połowie października, 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. 7].

Na Wybrzeżu Kościuszkowskim w latach 30. odbywały się także uroczystości patriotyczne, np. „zaślubiny Rodła z Wisłą”. 5 sierpnia 1934 roku uczestnicy II Światowego Zjazdu Polaków z Zagranicy poświęcili sztandary ozdobione rodłem (symbolem Polonii niemieckiej) z poszczególnych dzielnic Związku Polaków w Niemczech. Chęć podkreślenia symbolicznej łączności nabrzeży stolicy z „polskim Wybrzeżem”, z będącym przedmiotem sporów Gdańskiem i z wizytówką modernizującej się Polski, Gdynią, nasiliła się w drugiej połowie lat 30. za sprawą działań Ligi Morskiej i Kolonialnej. LMiK powstała w 1930 roku, głosiła program „Polska morska” – otwarcia Polski na morze, a także „wychowania morskiego społeczeństwa”. LMiK wspierała masowe sporty wodne, np. od 1933 roku organizowała spływy kajakowe „Przez Polskę do morza”.¹⁰ W 1938 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 programu władzy, także po tzw. dekompozycji 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 odbyło się w Gdyni 31 lipca 1932. Od następnego roku odbywało się ono 29 lipca i stało 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 tymczasowej architektury, banerów, transparentów, modeli.¹¹

W Warszawie wybrano dwa miejsca na świętowanie Dni Morza: plac Piłsudskiego i Wybrzeże Kościuszkowskie [il. 8], które stało się symbolicznym łącznikiem z Gdynią, „morską stolicą”, gdzie na skwerze Kościuszki odbywały się główne uroczystości. W czasopiśmie *Morze* znajdziemy dokładny opis tego święta z 1938 roku. Po relacji uroczystości w Gdyni i Orłowie, gdzie miał miejsce pokaz specjalnie podświetlonych okrętów wojennych, autor artykułu przechodzi do streszczenia wydarzeń w Warszawie: *Podobny nastrój zapanował w stolicy Polski, Warszawie, dalekiej od morza na pozór, a przecież bliskiej 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.*¹² 29 czerwca na placu Piłsudskiego odbyło się „zebranie obywatelskie”, masowy wiec, grupujący głównie działacze LMiK, ale także

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

11 Ibidem, s. 236. Zob. też: T. Białas, *Geneza i charakter obchodów Dni Morza*, „Nautologia” nr 4/1977.

12 W.K., *Po Dniach Morza*, „Morze” 1938, z. 8, s. 11.

przedstawiciele 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 „Kościuszek” obserwował ją minister przemysłu i handlu Antoni Roman oraz Zygmunt Kamiński, prezes okręgu stołecznego LMiK. Publiczność była zgromadzona na bulwarze, ale także na statku „Bajka”. Obserwowano przepływające łodzie motorowe, turystyczne łodki i kajaki. Jednostki były dekorowane banerami z hasłami głoszącymi konieczność regulacji i uspławienia Wisły. Wieczorem w Warszawie odbywały się masowe zabawy; specjalnie iluminowano gmachy i pomniki.¹³

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 tylko nieco skromniejsze uroczystości. Na placu zebrało się około 60 tys. ludzi.¹⁴ (...) olbrzymi pochód przemaszerował 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.¹⁵ Z dekoracji wyróżniał się transparent z napisem: „Wisła do morza – morzem na cały świat”.¹⁶

13 Ibidem.

14 J. Lewandowski, *Po Dniach Morza*, „Morze i Kolonie” nr 8/1939, s. 4–8.

15 Ibidem, s. 9.

16 Ciekawe wydaje się porównanie symbolicznego powiązania modernizacji nabrzeży warszawskich z działaniami urbanistycznymi prowadzonymi w Rzymie i Lizbonie pod koniec lat 30. – placem Cesarza Augusta

„FRONTEM DO WISŁY”

Jeszcze na początku lat 30. Jerzy Loth opisywał „dwa światy nad Wisłą” – robotników i letnich plażowiczów.¹⁷ W dolnym tarasie maszyny do wydobywania piasku sąsiadowały z drewnianymi przystaniami i nowoczesnymi siedzibami klubów wodniackich. Pod koniec lat 30. zaczęło się to zmieniać. Dobrze opisał ten proces 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* – pisał Orleański.¹⁸ – *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 Wybrzeża Kościuszkowskie [tak w oryginale – przyp. aut.] lub Gdyniskie w pogodny dzień, by przekonać się, jakie tłumy ludzi żądnych wytchnienia ciągną nad uporządkowany brzeg królowej polskich rzek (...)*¹⁹ Autor marzył o nabrzeżach dekorowanych „licznymi pomnikami w oświetleniu

w Rzymie z pierzeją otwartą na Tyber i zabudowaniami „Wystawy Świata Portugalskiego” nad Tagiem w Lizbonie (José Cottinelli Telmo z zespołem, 1940). W obu przypadkach władzy zależało na symbolicznym powiązaniu z morzem (i, w tym przypadku realną, polityką kolonialną): R. Visser, *Pax Augusta and Pax Mussoliniana: The Fascist Cult of the Romanita and the Use of 'Augustan' Conceptions of the Piazza Augusto Imperatore in Rome w: Power of Imagery: Essays on Rome, Italy and Imagination*, red. Peter van Kessel, Roma: Apeiron 1993, s. 109–130; G. Canto Moniz, Christian von Oppen, *Urbanism under Salazar: Program, Practice, and Reception w: Urbanism and Dictatorship. A European Perspective*, red. Harald Bodenschatz, Berlin: Bauverlag Gütersloh 2015, s. 91 i n.

17 J. Loth, *Wisła w życiu dzisiejszej Warszawy*, „Kronika Warszawy” 1930, z. 4–5, s. 8–20.

18 H. Orleański, *Wisła w Warszawie*, „Kronika Warszawy” 1939, z. 1, s. 64.

19 Ibidem.

reflektorów”.²⁰ Z taką narracją, pokazującą modernizację przestrzeni jako nowoczesne narzędzie, skalpel czyszczący „wrzód miasta” (nawiasem mówiąc, tak Powiśle określał 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 50 klubów wioślarskich nad Wisłą. Prowizoryczne, stawiane czasem samowolnie „szopy, budy i parkany” miały zostać zburzone. Zamiast nich warszawianie korzystaliby z nowego „centrum sportów wodnych” na Siekierkach, będącego częścią większego założenia – „Parku Sportowego”,²¹ przypominającego bardziej projekt Miasteczka Wypoczynku w Barcelonie (proj. GATCPAC, 1931) niż rzymskie „Forum Mussoliniego”.

W projektach urbanistycznych magistratu z lat 1916–1939, w kolejnych wariantach planu zagospodarowania przestrzennego Warszawy, od planów Tadeusza Tołwińskiego z 1916 roku 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 roku jednym z głównych zadań Wydziału Planowania Miasta, powołanego z inicjatywy Stefana Starzyńskiego, kierowanego przez Stanisława Różańskiego,

było uporządkowanie brzegów rzeki, co zapisano m.in. w Ogólnym Planie Zabudowania Miasta Stołecznego Warszawa z 1938 roku.²² Wisła miała się stać najważniejszym „klinem napowietrzającym” Warszawy, a także istotną „arterią komunikacyjną”. Zarząd Miejski planował regulację rzeki. W *Warszawie przyszłości* z 1935 roku znajdziemy sugestywne wizje nowoczesnych łodzi motorowych, tramwajów wodnych pływających między Siekierkami i Bielanami (ze stacjami m.in. przy Zamku Królewskim i Wybrzeżu Kościuszkowskim).²³

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 (...) – pisał Stefan Starzyński w roku 1938.²⁴ 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 nowych odcinków wybrzeży Gdańskiego i Gdyńskiego. Do wybuchu wojny ukończono jedynie półkilometrowy odcinek Wybrzeża Gdańskiego (pierwszy etap: 1935–1937).²⁵ Samo Wybrzeże Kościuszkowskie stałoby się jedną z najważniejszych tras wylotowych z miasta. *Od Wybrzeża Kościuszkowskiego będzie przeprowadzona dalsza arteria spacerowa na wybrzeżu w górę*

20 Ibidem.

21 Ibidem, s. 59–63.

22 A. Jankiewicz, J. Porębska-Srebrna, *Tradycje urbanistyczne Warszawy w: Straty Warszawy 1939–45*, red. W. Fałkowski, Warszawa 2005, s. 40–46.

23 *Warszawa przyszłości*, Warszawa 1935, s. 34.

24 S. Starzyński, *Rozwój stolicy*, Warszawa 1938, w: *Dzieje Mazowsza i Warszawy. Wybór źródeł*, Warszawa 1973, s. 347.

25 A. Skalimowski, Z. Tucholski, op.cit., s. 78–79.

Wisły aż do Wilanowa. Arteria ta będzie stanowiła najdogodniejszy dojazd do wielkiego parku sportowego na Siekierkach (...).²⁶

ODRODZONE POWIŚLE

Podział na górne i dolne miasto miał zostać ostatecznie zniesiony dzięki nowemu węzłowi komunikacyjnemu pod skarpą. Dobre skomunikowanie śródmieścia z Powiślem i zarazem symboliczne połączenie centrum Warszawy z Wisłą miała zapewnić realizacja projektu przedłużenia Osi Saskiej. Konkurs na przebudowę placu Saskiego z 1935 roku 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 skarpią, w otwartą trasę szybkiego ruchu i nowy most Marszałka Piłsudskiego na przedłużeniu Karowej.²⁷ 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.²⁸

26 *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 wystawie *Warszawa – wczoraj, dziś i jutro* (plansze w zbiorach Muzeum Narodowego w Warszawie).

27 Konkurs omówili m.in.: M. Czapeliski, *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.

28 *Opis projektu nr 29. Arch. Kazimierz Tołłoczko i Jan*

U boku gwarnego i ruchliwego śródmieścia przytuliła się dzielnica o odrębnym charakterze, nie nadążająca za górnym miastem w rozwoju. Chociaż i tu od chwili odrodzenia państwowości polskiej wdziera się współczesność (...) – pisał Franciszek Galiński w 1937 roku.²⁹ Autor zwraca uwagę czytelników 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 d'Electricité de Varsovie. W centrum modernizującej się dzielnicy, przy zielonym nadbrzeżnym bulwarze, znajdował się duży, częściowo otoczony wysokim murem kompleks industrialny, składający się z kilkunastu budynków. Wzdłuż dolnego tarasu Wybrzeża Kościuszkowskiego, między mostem Kierbedzia a ulicą Lipową, od 1923 roku biegły szyny kolejki elektrowni. Dowożono nią węgiel, wywożono żużel i popiół z palenisk kotłowych.³⁰ (Ten tor dostawczy elektrowni zlikwidowano dopiero w 1974 roku.)

Francuska spółka nie liczyła się z projektami regulacji Powiśla przygotowywanymi przez magistrat. Od 1927 roku trwał jej konflikt z władzami miasta, który został ostatecznie rozwiązany w lipcu 1936. Zarząd Miejski na mocy wyroku sądu przejął

Kukulski. *Nagr. 1. Założenie projektu*, „Architektura i Budownictwo” nr 3–4/1935, s. 67–70.

29 F. Galiński, *Gawędy o Warszawie*, Warszawa 1937, s. 231.

30 *Ku upamiętnieniu dziesięciu lat samorządu stolicy w Niepodległej Polsce 1918–1928*, s. 345.

elektrownię za odszkodowaniem.³¹ Władze miejskie zamierzały uporządkować ten fragment Powiśla. *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 ulicy Leszczyńskiej (...) – czytamy w Kronice Warszawy z 1938 roku.*³²

10 czerwca 1938 zarząd elektrowni i ratusz zwołały konferencję prasową; ogłoszono na niej, że *zapotrzebowanie na prąd wzrasta w szalonym tempie*. W 1938 roku zanotowano w Warszawie zużycie energii elektrycznej o ponad 50 proc. wyższe niż w roku poprzednim. Planowano więc *zaspokoić wzmożoną konsumpcję prądu*.³³ Problem zamierzano rozwiązać, budując nową elektrownię na Żeraniu. Ponieważ inwestycja miała być ukończona najwcześniej na początku lat 40.,³⁴ starano się porządkować teren elektrowni na Powiślu i modernizować jej zabudowę. W 1938 roku zburzono 80-metrowy komin, zamontowano specjalne systemy redukujące emisję dymu w istniejących kominach, zainstalowano 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 ulicy Leszczyńskiej; budynki tworzyłyby jeden nowoczesny, monumentalny zespół z zaokrąglonym narożnikiem [il. 9]. Dawna ceglana fabryczna architektura miała stać się częścią nowej „Warszawy monumentalnej”: *Przy wybrzeżu Kościuszkowskim [tak w oryginale – przyp. aut.] prowadzone są roboty przy nadbudowie 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.*³⁵

Ważną inwestycją miejskiej elektrowni było wzniesienie budynku administracji na rogu Wybrzeża Kościuszkowskiego i Tamki [il. 10]. Stefan Starzyński pisał 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 (...)*.³⁶ Biurowiec elektrowni został zaprojektowany przez architekta Czesława Jabłońskiego i inżyniera Józefa Korszyńskiego. Budowę zaczęto w październiku 1937 roku. Budynek miał *pomieścić wszystkie, rozrzucone dotychczas w pięciu punktach miasta, biura przedsiębiorstwa. Jedynie filie dzielnicowe obsługujące abonentów pozostaną*

31 J. Koźmiński, *Elektrownia warszawska. Zarys czterolecia 1935–1938*, „Kronika Warszawy” nr 4/1938, 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.

32 J. Koźmiński, op.cit., s. 263.

33 *Rozwój elektrowni*, „Głos Miast” nr 10/1938, s. 14.

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

35 *Działalność Elektrowni Miejskiej*, „Głos Miast” nr 16/1938, s. 9.

36 S. Starzyński, *Rozwój stolicy*, Warszawa 1938, w: *Dzieje Mazowsza i Warszawy. Wybór źródeł*, Warszawa 1973, s. 347.

nadal w dotychczasowych pomieszczeniach.³⁷ Gmach był gotów na wiosnę roku 1939.³⁸

Powstał nowoczesny biurowiec, w konstrukcji żelbetowej, z fundamentami wspartymi na betonowych palach.³⁹ Budynek wyposażono we wszystkie udogodnienia, m.in. własną centralę telefoniczną i schron przeciwgazowy w podziemiach.⁴⁰ We wnętrzu najbardziej reprezentacyjnym pomieszczeniem jest przestronne, piętrowe atrium z kwadratowymi filarami obłożonymi ciemnym marmurem z białym żyłkowaniem. Budynek do tej pory znakomicie organizuje przestrzeń tej części Powiśla. Monumentalizuje wyłot Tamki, nadając mu wielkomiejski charakter. Gmach ma dwie długie elewacje (wschodnia, od Wybrzeża – jest 18-osiowa, północna, od ulicy 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 i zarazem zwraca uwagę na narożnik obła forma przeszklonej klatki schodowej od Tamki [il. 11]. Odsunięcie tego fragmentu od narożnika, skontrastowane z prostotą modularnych elewacji, daje efekt zbliżony do tego, jaki uzyski-

wał Erich Mendelsohn w swoich realizacjach z przełomu lat 20. i 30.

W budynku administracji Elektrowni Warszawskiej, podobnie jak w domach handlowych Mendelsohna, *światło jest użyte jako materiał budowlany*.⁴¹ 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 roku magistrat rozpoczął projekt „zarządzania elektrycznością”, przyspieszenia „tempa rozwoju zużycia elektryczności”, które chciano zbliżyć do poziomu krajów Europy Zachodniej. Miasto popularyzowało elektryczność. Aby przyspieszyć proces elektryfikacji, wprowadzono korzystniejsze ceny dla odbiorców indywidualnych. Elektrownia organizowała „Salony Pokazowe”, np. słynny Salon Demonstracyjny w kamienicy Hersego przy Kredytowej, zaprojektowany przez Jadwigę i Janusza Ostrowskich i Zygmunta Stępińskiego w 1937 roku.⁴² 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.

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

38 J. Koźmiński, op.cit., s. 274.

39 Autorem konstrukcji był inż. Józef Korszyński z zespołem. Opisy techniczne budynku z lat 1937–1938 w archiwum RWE Polska S.A. (obecnie Innogy), Wybrzeże Kościuszkowskie 41.

40 *Ministerstwo Spraw Wewnętrznych do Zarządu Miejskiego. Projekt schronu pgaz. W nowym gmachu Elektrowni Miejskiej w Warszawie, dn. 30 sierpnia 1937 roku*, odpis, w: archiwum RWE Polska S.A. (obecnie Innogy), Wybrzeże Kościuszkowskie 41.

41 Krytyk architektury Wilhelm Lotz w 1928 roku 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.

42 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” nr 11–12/1937, s. 435–445.

Program władz miejskich dla Powiśla z drugiej połowy lat 30. można streścić następująco: 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. 12]. Przy ulicy Juliana Smulikowskiego, która krótko nosiła nazwę Herburtońska, w latach 1936–1939 powstał zespół domów mieszkalnych o wysokim standardzie [il. 13]. 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 [il. 14–15]. 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.⁴³ Interesujące są także dwa inne domy przy Smulikowskiego: pod numerem 13, z wklęsłymi, łukowo wygiętymi balkonami (projektu Juliana Lisieckiego i Janusza Kraussa) oraz sąsiednia kamienica, na rogu Tamki, zbudowana w latach 1937–1938 jako inwestycja Zakładu Ubezpieczeń Wzajemnych Izby Lekarskiej Warszawsko-Białostockiej [il. 16].⁴⁴ Kamienicę zaprojektowaną przez Bohdana Pniewskiego ozdobiono dekoracją rzeźbiarską Stanisława Rzeckiego i Józefa Klukowskiego (zachowała się jedynie płaskorzeźba przedstawiająca jelenia w elewacji od Tamki, na wysokości pierwszego piętra). Ulica Smulikowskiego jest obecnie, obok ulic Bartoszewicza, alei Przyjaciół i ulicy Marii Konopnickiej, jednym

43 Nie było to rozwiązanie specjalnie oryginalne. Takie formy stosował w połowie lat 20. Michel Roux-Spitz w luksusowych kamienicach paryskich.

44 M. Czapelski, op.cit., s. 134–136.

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 międzywojennego Powiśle pozostało dzielnicą o niesprecyzowanym statusie. Enklawy luksusowych kamienic sąsiadowały z czynszówkami z końca XIX wieku, a monumentalne budowle użyteczności publicznej z ceglana architekturą Rohbau powiślańskich fabryk, z drewnianymi składami, karczmami i spichrzami [il. 17–22]. Ostateczny kres takiemu Powiślu miały przynieść inwestycje związane z rozplanowaniem terenów wystawowych na prawym brzegu Wisły, na północ od mostu Poniatowskiego. Władze Warszawy podjęły uchwałę o organizacji dużej wystawy w tym miejscu już na przełomie lat 20. i 30., ale dopiero w drugiej połowie lat 30. przyspieszono planowanie tej propagandowej imprezy. Początkowo zamierzano zorganizować Wystawę Światową (planowaną na rok 1943), ostatecznie zdecydowano się na prace nad Powszechną Wystawą Krajową, którą zamierzano otworzyć w 1944 roku, jako część programu uczczenia 25-lecia niepodległości.⁴⁵ Komisja złożona z architektów, przedstawicieli Departamentu Budowlanego Ministerstwa Spraw Wewnętrznych, Zarządu Miejskiego i Ministerstwa Komunikacji zdecydowała, że częścią 170-hektarowego terenu wystawy miało się stać Wybrzeże Kościuszkowskie.⁴⁶

45 J. Trybuś, op.cit., s. 43–65, M. Tomiczek, *Juliusz Nagórski...*, op.cit., s. 301 i n.

46 *Po przeszło dwumiesięcznej pracy komisja w dn. 22 czerwca 1934 roku 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*

1. 2.



3.



4.



5.



6.

7.



8.



9.



10.

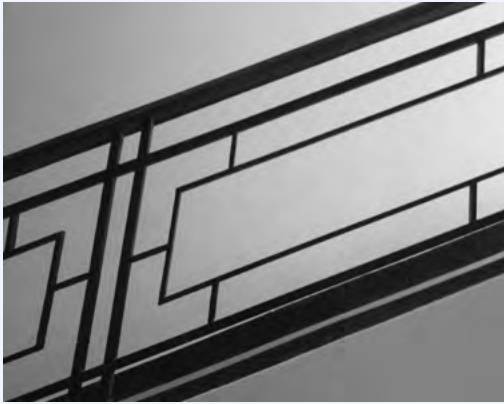
11. 12.

13.



1. Dolny taras Wybrzeża Kościuszkowskiego w Warszawie, lata 20. XX w., pocztówka w zbiorach prywatnych.
2. Dzika plaża nad Wisłą, na praskim brzegu Warszawy, widok na Wybrzeże Kościuszkowskie, lipiec 1931 r., (NAC).
3. Fragment planu Warszawy z 1934 r., skala 1 : 20 000, Wydawnictwo Samin 1934.
4. Regaty żeglarskie na Wiśle w Warszawie zorganizowane przez Oficerski Jacht Klub, 30 czerwca 1935 r., NAC.
5. Juliusz Nagórski, Oficerski Jacht Klub w Warszawie, ul. Wybrzeże Kościuszkowskie 2, 1930–1932 (zniszczony w 1939), fot. z połowy lat 30. XX w., NAC.
6. Noc Świętojańska w Warszawie, lata 30. XX w., NAC.
7. Wybrzeże Kościuszkowskie w Warszawie, rajd samochodowy kobiet na trasie Warszawa - Gdynia - Warszawa , 18 września 1937 r., NAC.
8. Pochód członków Ligi Morskiej i Kolonialnej na Wybrzeżu Kościuszkowskim w Warszawie, 29 czerwca 1938 r., NAC.
9. Jan Tokarzewski, projekt przebudowy Rozdzielni 5-15 kV i komory wodnej Elektrowni Miejskiej w Warszawie, 1938, w: „Świat” 1938.
10. Czesław Jabłoński, Józef Korszyński, projekt Gmachu Administracyjnego Elektrowni Miejskiej w Warszawie, widok perspektywiczny, 1937, w: „Przegląd Elektrotechniczny” 1937.
11. Czesław Jabłoński, Józef Korszyński, klatka schodowa w dawnym Gmachu Administracyjnym Elektrowni Miejskiej w Warszawie (ob. siedziba Innology Polska S.A.), ul. Wybrzeże Kościuszkowskie 41, 1937–1939, fot. F. Burno 2014.
12. Ulica Czerwonego Krzyża (ob. Stefana Jaracza), widok od ul. Dobrej w stronę Wybrzeża Kościuszkowskiego, fot. z maja 1939 r. w: AP Warszawa, sygn. 3402.
13. Jerzy Gelbard, Roman Sigalin, kamienica Rudolfa Münza w Warszawie, ul. Smulikowskiego 12, 1936–1937, fot. F. Burno 2014.

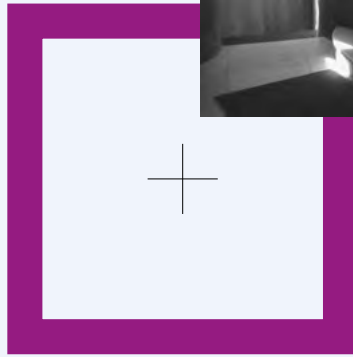
14. 15.



16.



17.



18. 19.



20. 21.

22.



23.



24.



25.



26.



14. Balustrada na klatce schodowej kamienicy przy ul. Smulikowskiego 12, fot. F. Burno 2014.
15. Fragment kraty drzwi na podwórzu kamienicy przy Smulikowskiego 13, fot. F. Burno 2014.
16. Bohdan Pniewski, klatka schodowa w kamienicy Zakładu Ubezpieczeń Wzajemnych Izby Lekarskiej Warszawsko-Białostockiej w Warszawie, ul. Tamka 5, 1937–1938, fot. F. Burno 2014.
17. Wiadukt linii średnicowej, widok w stronę skrzyżowania ulic: Solec, Dobra, Czerwonego Krzyża (ob. Skwer Zofii Wóycickiej), sierpień 1938, w: Archiwum Państwowe w Warszawie, Akta miasta Warszawy. Referat Gabarytów (dalej: AP Warszawa), sygn. 5714.
18. Skrzyżowanie ulic: Solec, Dobra, Czerwonego Krzyża. Po lewej kamienica Solec 95/97 (ok. 1935–1939), po prawej kamienica Dobra 1 (z pocz. XX w.), fragment zdjęcia z sierpnia 1938 r. w: AP Warszawa, sygn. 5717.
19. Ul. Solec 101 ok. 1938 r., fot. w: AP Warszawa, sygn. 5727.
20. Róg ulic Tamka i Topiel, zdjęcie z sierpnia 1937 r., w: AP Warszawa, sygn. 6020.
21. Na pierwszym planie: róg ulic Tamka i Dobra z budowaną kamienicą Zakładów Przemysłu Korkowego „B-cia E. i H. Balicy”, na drugim planie elewacja boczna Domu Akademickiego, zdjęcie z sierpnia 1937 r., w: AP Warszawa, sygn. 6026.
22. Tamka u wylotu Wybrzeża Kościuszkowskiego (widok od ul. Elektrycznej), na pierwszym planie pawilon garażowy elektrowni (zburzony w 2015 r.), zdjęcie z sierpnia 1937 r., w: AP Warszawa, sygn. 6029.
23. Wybrzeże Kościuszkowskie, widok z mostu Poniatowskiego, fot. z ok. 1940–1944 w zbiorach prywatnych.
24. Powiśle w 1963 r. Na pierwszym planie Wybrzeże Kościuszkowskie z gmachami ZNP, ASP, wylotem ul. Tamka i zabudowaniami elektrowni. Fragment zdjęcia Karola Szczecińskiego, ze zbiorów East News.
25. Zygmunt Stępiński, pierwsza wersja projektu osiedla „Radna” (widok narożnika przy Browarnej i Leszczyńskiej), 1958, „Stolica” nr 7/1958.
26. Zabudowa między ul. Smulikowskiego i Wybrzeżem Kościuszkowskim. Z prawej – gmachy Akademii Sztuk Pięknych w Warszawie, fot. F. Burno 2014.

Na planie wystawy z 1934 roku, autorstwa Juliusza Nagórskiego, widać dwa „mosty wystawowe” i pawilony na Wybrzeżu Kościuszkowskim.⁴⁷ W projekcie Nagórskiego z września 1938 roku, przechowywanym w zbiorach Muzeum Narodowego, pozostał wiszący „most wystawowy” z pylonami, który zamierzano wznieść na przedłużeniu Tamki, gdzie dziś znajduje się most Świętokrzyski. Przed gmachem Akademii Sztuk Pięknych i Związku Nauczycielstwa Polskiego, na dzisiejszym skwerze Kahla, zaplanowano budowę jednego z dwu pawilonów „działu zagranicznego”.⁴⁸ Makiety wystawy, zaprezentowane na wystawie *Warszawa wczoraj, dziś, jutro*, pokazują, że pawilon nie miał być wyższy od linii zabudowy Wybrzeża Kościuszkowskiego.⁴⁹

Projekty te nie zostały zrealizowane, ale w latach 30. Powiśle i tak bardzo się zmieniło. Wystarczy porównać zdjęcie z lipca 1931 roku, na którym uwieczniono dziką plażę na Pradze i fragment Wybrzeża Kościuszkowskiego. Widzimy fragmenty zwartej zabudowy, m.in. domy spółdzielcze, w panoramie nadal dominuje neorenesansowy szczyt budynku Towarzystwa Popierania Przemysłu Ludowego przy Tamce oraz kominy elektrowni. Na zdjęciu z początku lat 40. widnieje już wielkomiejska pierzeja z nowoczesnymi domami, o prostych, geometryzowanych

formach (ukończone tuż przed wybuchem wojny, w 1938 roku, dwie trzypiętrowe kamienice przy Wybrzeżu Kościuszkowskim nr 17 i 19) oraz jasne okładziny gmachów ZNP i biurowca elektrowni [il. 23].

BLIŻEJ RZEKI

Wspomniany już film dokumentalny *Z Powiśla* pokazuje dzielnicę tuż przed nową falą modernizacji z lat 1960–1974 [il. 24]. Do końca lat 50. pod skarpą, między Mariensztatem i Centralnym Parkiem Kultury (obecnie Parkiem im. Marszałka Edwarda Śmigłego-Rydza), trwał dziwny stan zawieszenia. Nadal było dużo wypalonych domów, fabryk, fragmentów ocalałych kwartałów przedwojennej zabudowy. Planowano nawet stworzenie na Powiślu, w okolicy Radnej, Dobrej i Leszczyńskiej, „rezerwatu ruin”, swobodnego skansenu ze zrujnowanymi kamienicami i ustawionymi wrakami pojazdów pancernych.⁵⁰ Modernizację dzielnicy podjęto około 1960 roku. Zaczęto budować osiedla mieszkaniowe, m.in. „Radna” (Zygmunt Stępiński, 1959–1966) [il. 25]. Zgodnie z wytycznymi władzy z 1962 roku, Warszawa miała znów zwrócić się *frontem do Wisły*; proponowano *włączenie Powiśla w stołeczny organizm miejski*.⁵¹ Oznaczało to jednak tylko budowę kolejnych osiedli. Na

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 – Zarząd Miejski w m.st. Warszawie. Sprawozdanie za rok budżetowy 1. IV. 1934 roku – 31. III. 1935 roku, Warszawa 1937, s. 83.

47 NAC, sygn. 1-M-655-1.

48 Archiwum Muzeum Narodowego w Warszawie, Gabinet grafiki i rysunku nowożytnego polskiego, sygn. Rys. Pol.18943. Zob. też: M. Tomiczek, *Juliusz Nagórski...*, op.cit., s. 312–317.

49 Teczka z wystawy w zbiorach Archiwum Muzeum Narodowego w Warszawie, Zbiory Ikonograficzne i Fotograficzne.

50 B. Brzostek, *Za progiem. Codziennosc w przestrzeni publicznej Warszawy lat 1955–1970*, Warszawa 2007, s. 145.

51 W uchwale III Dzielnicowej Konferencji Partyjnej Warszawa Śródmieście (24–25 lutego 1962 roku) podkreślono konieczność likwidacji dysproporcji między Powiślem a pozostałą częścią Śródmieścia, *Dodatek PZPR Śródmieście i Prezydium DRN Śródmieście dla czytelników „Stolicy”, „Stolica” nr 17/1963, 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.

szczęście dosyć dobrze wpisały się w resztki starej zabudowy (np. ulicy Solec). Wisłostrada, ukończona w 1974 roku, szeroka arteria nadrzeczna, spełnienie marzeń przedwojennych modernistów, odcięła dzielnicę od rzeki, podobnie jak nowojorska FDR Drive czy Moskwowieckaja Naberieznaja. W połowie lat 90. znów odżyła koncepcja powrotu miasta nad rzekę. Budowa BUW (Marek Budzyński, 1994–1999) stała się impulsem dalszych zmian. Niesłusznie wyśmiewany tunel wzdłuż rzeki, czyli wpuszczenie w 2001 roku fragmentu Wisłostrady do 900-metrowego podziemnego przejazdu, umożliwił odrodzenie fragmentu zielonego, cichego bulwaru na odcinku między Lipową i Jaracza. Działalność Centrum Nauki Kopernik (RAR-2 Laboratorium Architektury, 2008–2011), otwarcie stacji II linii metra (marzec 2015) i rewitalizacja nabrzeży przyspieszą zmiany na Powiślu.⁵² Nowy budynek Akademii Sztuk Pięknych (JEMS Architekci, 2011–2014) jest częścią tego procesu [il. 26]. Wracamy nad Wisłę. ✖

52 Nie zawsze są one korzystne. Budowa EC Powiśle spowodowała zniszczenie części zabytkowych budynków kompleksu dawnej Elektrowni Miejskiej. Rodząca się „moda na Powiśle” niesie ze sobą proces gentryfikacji dzielnicy. Powrót Warszawy nad Wisłę oznacza konflikt tłumów bawiących się w weekendowe letnie wieczory z pragnącymi ciszy i spokoju mieszkańcami Powiśla. Nowe apartamentowce wypełniają ostatnie wolne działki, zasłaniają często widok z okna mieszkańcom starszych domów (np. blok przy Tamce 31). Leszczyńska zamieniła się w prywatną ulicę dewelopera (konflikt firmy z RWE doprowadził w 2014 roku do wyłączenia oświetlenia ulicy). Krytycznie należy także ocenić zagęszczanie zabudowy między ulicą Solec i bulwarem Flotyli Wiślanej (np. centrum sportowo-hotelowe The Tides i Solec Residence).