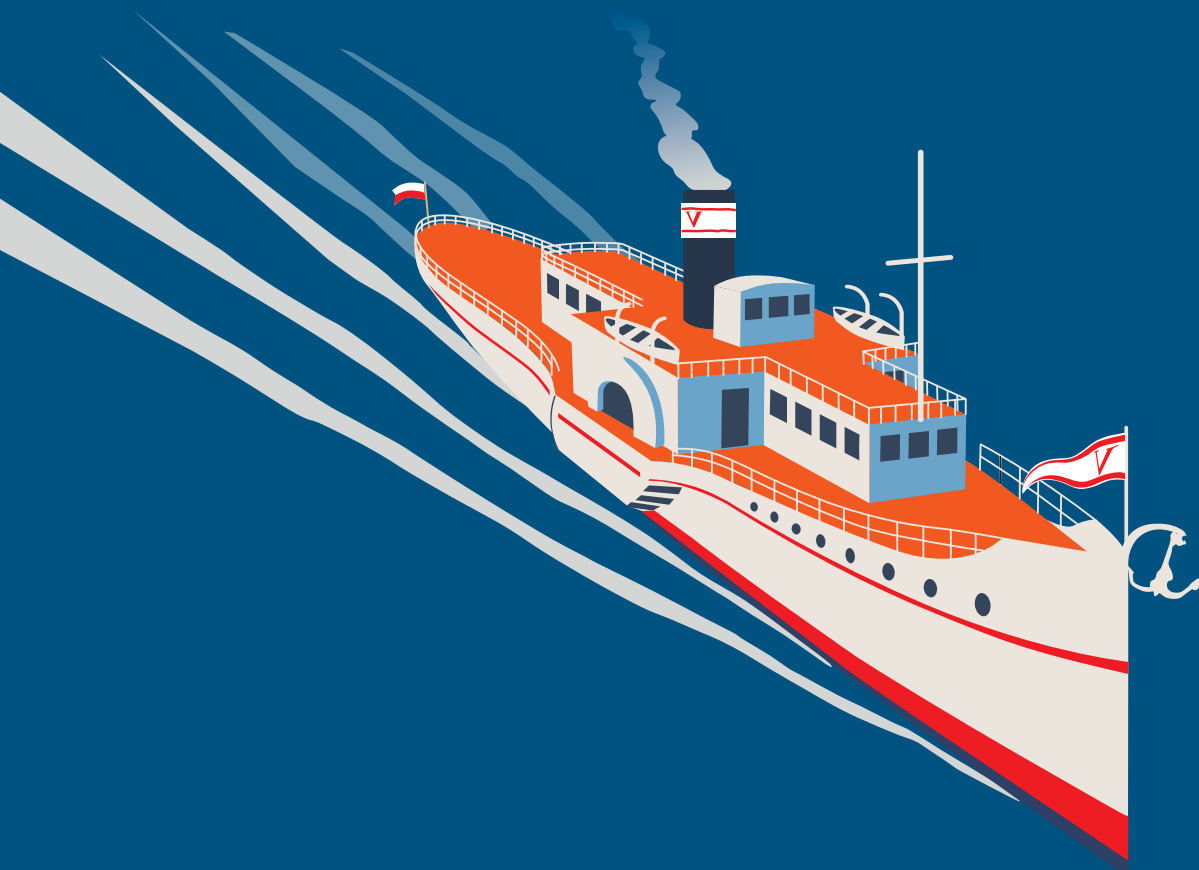


ANNA MISTEWICZ, ZBIGNIEW TUCHOLSKI

WIŚLANE PORTY WARSZAWY

HISTORIA INFRASTRUKTURY
ŻEGLUGI ŚRÓDLĄDOWEJ STOLICY





A

и много других
и много других
и много других

МАСШТАБЪ



Mapa Wisły w obrębie
Warszawy i okolic, 1901 r.
(Archiwum Państwowe
w Warszawie, Kolekcja I map
i planów Warszawy, K I 145)

WIŚLANE PORTY WARSZAWY

HISTORIA INFRASTRUKTURY
ŻEGLUGI ŚRÓDLĄDOWEJ STOLICY



ANNA MISTEWICZ, ZBIGNIEW TUCHOLSKI



MIASTO STOŁECZNE WARSZAWA 2017

Recenzja publikacji:

prof. dr hab. Jan Bartelski

dr hab. Lech Królikowski

Koordinacja publikacji i wystawy

Katarzyna Zawila

Karol Guttmejer

Redakcja, tłumaczenie na język angielski i korekta

Grażyna Waluga

Projekt okładki i układ graficzny

Dariusz Trafiałek

Wydawca

Urząd Miasta Stołecznego Warszawy,

Biuro Stołecznego Konserwatora Zabytków

Warszawa 2017



ISBN 978-83-63269-37-1

© Miasto Stołeczne Warszawa

© Autorzy

Autorzy ponoszą całkowitą odpowiedzialność
za przestrzeganie praw autorskich do ilustracji

Druk: Pro Print

Nakład: 750 egzemplarzy

SPIS TREŚCI

Zagadnienia wstępne – początki żeglugi parowej	7
Żegluga parowa na Wiśle w Warszawie	13
XIX wiek i początki XX	13
Żegluga na Wiśle w Warszawie w okresie międzywojennym	44
Druga wojna światowa i okres powojenny.....	54
Port Czerniakowski.....	69
Port Handlowy na Saskiej Kępie (Port Praski na Wilczej Wyspie).....	97
Niezrealizowane projekty i pierwsze roboty budowlane	97
W Drugiej Rzeczypospolitej	100
Budowa	104
Eksploatacja	112
Wojna i okupacja	114
Okres powojenny	114
Port Żerański	125
Kanał Obwodowy i Port Handlowy na Żeraniu w II RP – niezrealizowane projekty i pierwsze prace.....	125
Wielka budowa komunizmu.....	136
Schyłek wielkiego projektu – oszczędnościowa realizacja	150
Śluza im. inż. Tadeusza Tillingera.....	151
Baseny portowe	152
Kanał Żerański	155
Podsumowanie.....	167
Summary	171



ZAGADNIENIA WSTĘPNE

„Kommunikacje są żywotną każdego państwa arterią; w niej pulsuje dziś nie tylko handel i przemysł, jako źródło możliwego bogactwa, ale sama potęga i cywilizacja państwa, warunkowane są największą łatwością, szybkością i oszczędnością środków komunikacyjnych. Więc też nie starczyły dawne środki: para wystąpiła na widownię i od jej pojawienia datuje się reforma w kommunikacjach”¹. [il. 1]

Pomysł zastosowania pary do napędu statków pojawił się stosunkowo wcześniej. Już w drugiej połowie XVII wieku Francuz Denis Papin pracował nad własnym projektem tłokowego silnika parowego, a w 1707 r. wykorzystał go do napędzania wioseł łódki w Kassel w Hesji. W 1775 r. na Sekwanie w Paryżu próby z łodzią napędzaną parą prowadził Francuz Jacques-Constantin Pèrier. W 1776 r. z kolei, na rzece Doubs, została prze-

testowana łódź „Palmipède” konstrukcji Claude’a François de Jouffroy d’Abbans, a w 1783 r. na rzece Saonie koło Lyonu kolejny statek o napędzie parowym tegoż wynalazcy, nazwany „Pyroscaphe”. W 1802 r. w Anglii powstał parowy holownik rzeczny „Charlotte Dundas” Williama Symingtona.

Wreszcie, w latach 1806–1807 skonstruowano pierwszy statek wyposażony w skuteczny napęd parowy. Był to bocznokołowiec „Clermont”, o długości 150 stóp, szerokości 13 stóp i zanurzeniu 2 stóp, zbudowany przez Amerykanów Roberta Fultona i Roberta R. Livingstona², i to od niego rozpoczął się żywiołowy rozwój śródlądowej żeglugi parowej na całym świecie. Do jego napędu zastosowano maszynę parową o mocy 24 KM zakupioną w fabryce Jamesa Watta i Matthew Boultona w Soho pod Birmingham. W czasie pierwszego rejsu statek ten pokonał odległość 150 mil w ciągu 32 godzin w górę rzeki i 30 godzin w dół rzeki, co było dużym osiągnięciem. „Clermont” (stosunkowo szybko przemianowany na „North River”) pływał po rzece Hudson pomiędzy Nowym Jorkiem a Albany.

Ryc. 1
Panorama
Warszawy
na rycinie
z 1860 r.,
M. Durand-Brager
(„Le Monde”)



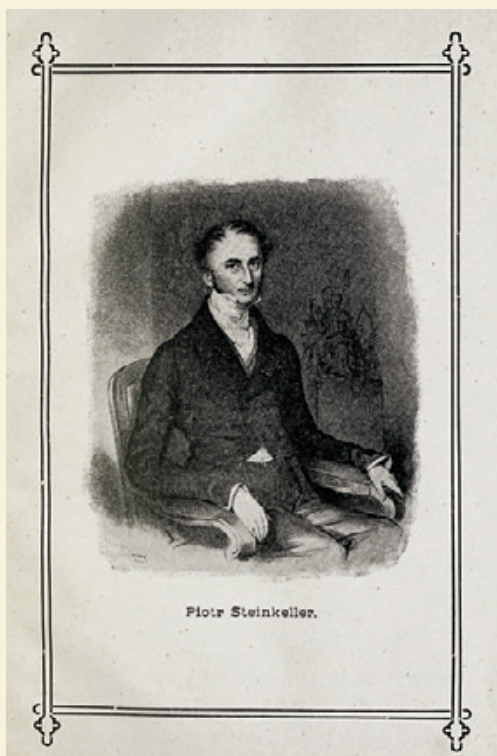
W Niemczech pierwszy statek o napędzie parowym pojawił się na Wezerze w 1812 r. Rok później uruchomiono w Rosji pierwszy parowiec na rzece Ural. Na Wiśle historia żeglugi parowej rozpoczęła się w połowie lat 20. XIX w. od kontraktu rządowego z Konstantym Wolickim³ z Warszawy i Piotrem Antonim Steinkellerem⁴ z Krakowa. Do jego zawarcia doprowadził książę Franciszek Ksawery Drucki-Lubecki, w latach 1821–1830 minister skarbu Królestwa Polskiego. Przedsiębiorcy mieli do kwietnia 1826 r. zbudować flotę, potrzebną do transportu soli importowanej z zaboru austriackiego i pruskiego, złożoną ze stu statków żaglowych i jednego o napędzie parowym, przeznaczonego do holowania statków w górę rzeki. Spółka ze Steinkellerem szybko się rozpadła, lecz Konstanty Wolicki razem ze współnikiem Jakubem Berksohnem doprowadzili do zakupu w Anglii i sprowadzenia w 1827 r. do Gdańska dwóch drewnianych statków parowych o napędzie bocznokołowym: „Victory” z Liverpoolu i „Xiażę Xawery” z Yarmouth.

Niestety, niewiele wiemy o pierwszych parowcach, a zachowane informacje są niekiedy sprzeczne. „Xiażę Xawery” prawdopodobnie miał moc około 40 KM⁵, długość 31,55 m, szerokość 5,5 m i wysokość kadłuba 2,54 m, został zbudowany w 1822 r. jako „Albion”. „Victory” miał nieco mniejsze zanurzenie i bardziej płaskodenną konstrukcję. Statki te były przeznaczone do żeglugi morskiej i ze względu na duże zanurzenie nie nadawały się do stałej żeglugi na Wiśle. Były to pierwsze w historii jednostki pływające należące do polskiego armatora

i pływające pod polską banderą, które były klasyfikowane przez Rejestr Statków Lloyd⁶ (nadano im klasę A1⁷). W sierpniu 1828 r. Tymoteusz Lipiński⁸ w swoich *Zapiskach z lat 1825–1831* zamieścił bardzo ciekawą informację o przybyciu pierwszego statku parowego w okolice Warszawy:

„Oddawna zapowiedziany, długo oczekiwany, przybył wreszcie statek, tak zwany okręt parowy. Od Gdańska płynął nader zwolna, po większej części go ciągniono, a to z powodu, iż kocioł parowy pękł, a co najbardziej, że woda jest za mała dla niego. Stanął przy potoku pod Bielanami i dalej nie może postąpić; mnóstwo osób nawiedza to dziwo za opłatą złotego na rzecz Towarzystwa zupy rumofordzkiej⁹. Nie można dociec prawdy, kto jest właścicielem onego i na jaki cel zakupiony został w Anglii za 13 tysięcy dukatów. Podług jednych miał go sprowadzić nasz wszystko możny Lubecki, minister skarbu; podług drugich zaś P. Wolicki, który jest niejako prawe ramię pierwszego, przytem wielki przedsiębiorca. Prawda, że statek ten gustownie jest wewnątrz urządzony, do zbytku nawet: stoły, meble mahoniowe, pięknej roboty, sofy morą pokryte, lustra itd. zdobią cztery pokoje, nadto jest izba dla ludzi okrętowych, wszystko to bawi oko, ale kadyż co to obejrzy, zapyta: *cui bono?*”¹⁰

Opisywanym statkiem był „Victory”, który 11 sierpnia 1828 r. utknął na Wiśle we wsi Potok koło Bielan i tkwił tam do 30 sierpnia; prawdopodobnie dopiero ostatniego dnia miesiąca udało mu się dotrzeć do Warszawy. Nie wiadomo, jakie były dalsze losy tego statku. Po upadku powstania listopa-



Ryc. 2

Portret Piotra Steinkellera z publikacji L. Méyeta
Losy pewnego projektu Steinkellera:
notatka archiwalna, Warszawa, 1904 r.
 (polona.pl)

dowego jednostkę przekazano rządowemu górnictwu i wymontowano z niego maszynę oraz kocioł parowy, a Konstanty Wolicki został zwolniony ze swych zobowiązań wobec rządu. „Xiążę Xawery” miał być wykorzystywany do rejsów po Zatoce Gdańskiej (między innymi na Hel), a potem stał w porcie gdańskim¹¹.

Na początku lat 40. XIX w. próbę zorganizowania żeglugi parowej na Wiśle podjął wspomniany już Piotr Antoni Steinkeller (il. 2). Sprowadził on do Warszawy dwa statki żelazne. Pierwszy, nazwany „Wisła”, o mocy 40 KM i zanurzeniu 44 cali (ok. 1,06 m) został zbudowany w 1839 r. w stocz-

ni J. Lairda w Birkenhead i kupiony w 1840 r., drugi, mniejszy, o mocy 24 KM i zanurzeniu 40 cali (0,96 m) został nabyty dwa lata później. Piotr Steinkeller organizował rejsy spacerowe w okolicach Warszawy (przystań dla statków znajdowała się obok Zamku Królewskiego), miał też zamiar otworzyć stałe połączenie między Warszawą a Gdańskiem. W maju 1845 r. w dodatku do „Kurjera Warszawskiego” pojawiła się informacja o rejsie do Gdańska i z powrotem. „Osoby chcące korzystać z tej sposobności, celem odbycia podróży do Gdańska, lub też tylko do Nowogrodzkiej [Modlina], Wyszogrodu, Płocka, Dobrzykowa, Włocławka, Bobrowników, Nieszawy, Ciechocinka, Torunia i innych Miast nad Wisłą położonych, zgłosić się raczą jak najspieszniej do kantoru przy ulicy Trębackiej Nro 638. Przyjmują się także Towary do Gdańska i z powrotem”. Rejs miał trwać 48 godzin, a statek miał spędzić w Gdańsku 8 dni¹². Oba parostatki, podobnie jak te zakupione przez Wolickiego, miały jednak zbyt duże zanurzenie na rzekę, której głębokość przy niskim stanie wody nie przekraczała 22 cali (ok. 0,53 m). Steinkeller nie miał szczęścia do interesów, był bardzo zadłużony i w efekcie Bank Polski przejął jego majątek, a statki sprzedano do Rosji¹³. Mniej więcej w tym czasie podjęto też, niestety nieudane, próby zbudowania statku o napędzie parowym. XIX-wieczne gazety wspominają m.in. o jednostce budowanej przez hr. Maurycyego Kosowskiego¹⁴ czy o drewnianym statku podobnej wielkości, o mocy 6 KM, p. Smirnowa, o którym wiemy, iż był wcześniej mechanikiem arsenału warszawskiego¹⁵.

Pierwsze statki o napędzie parowym nazywano u nas paropływami. Dopiero w drugiej połowie XIX w. zaczęto produkować statki w miarę dobre technicznie. Ważną zmianą technologiczną było użycie blachy stalowej do konstrukcji kadłuba, co znacz-

nie zmniejszało ciężar i zanurzenie statku, jak również zastosowanie technologii nitowania. Pierwszy boczno-kołowiec parowy o stalowym kadłubie zbudowano w 1822 r. w Anglii; był to statek „Aron Mansby”¹⁶.



PRZYPISY

¹ O. Flatt, *Brzegi Wisły od Warszawy do Ciechocinka, z dopełniającym poglądem na przestrzeń od Torunia do Gdańska (przewodnik żeglugi parowej)*, Warszawa 1854, Drukarnia Gazety Codziennej, s. 1.

² Robert Fulton (1765–1815), inżynier i wynalazca, choć najpierw zajmował się malowaniem m.in. portretów i miniatur. Skonstruował pierwszą na świecie jednoosobową łódź podwodną „Nautilus”, napędzaną ręczną korbą połączoną ze śrubą. Współpracował z Robertem R. Livingstonem (1746–1813), prawnikiem, politykiem i dyplomata, który sfinansował badania nad łodzią i opatentował w imieniu swoim i Fultona wykorzystanie napędu parowego w żegludze na okres 20 lat. Pierwsza łódź parowa z silnikiem o mocy 8 KM powstała w 1803 r. i została zaprezentowana na Sekwanie w Paryżu. Zob. J. Możdżeń, *Robert Fulton*, Uniwersytet Wrocławski, Wrocław 2009; <http://kwasnicki.prawo.uni.wroc.pl/pliki/MozdzenRobert%20Fulton.pdf> (dostęp: 13 II 2017).

³ Konstanty Wolicki (1792–1861), ziemianin, mineralog, przemysłowiec.

⁴ Piotr Antoni Steinkeller (1799–1854), kupiec, przemysłowiec, przedsiębiorca i bankier, pionier polskiego rolnictwa, przemysłu i transportu; J. Durka, *Kariera i upadek Piotra Antoniego Steinkellera (1799–1854)*, „Poznańskie Zeszyty Humanistyczne”, 13 (2009), s. 41–49.

⁵ 40 lub 50 KM; por. F. Miaskowski, *O przedsięwzięciu żeglugi parowej na Wiśle*, „Biblioteka Warszawska”, 4 (1846), s. 273.

⁶ Lloyd's Register of Shipping – najstarsze na świecie brytyjskie towarzystwo klasyfikacyjne statków, z siedzibą w Londynie, działające od końca XVII w.

⁷ http://www.lr.org.pl/index?page=uslugi_morskie;PrezentacjaLR (dostęp: 22 II 2017).

⁸ Tymoteusz Lipiński (1797–1856), historyk, geograf, numizmatyk, badacz starożytności polskich, pisarz, autor m.in. swoistej kroniki obyczajowo-politycznej *Zapiski z lat 1825–1831*; zob.

M. Tyrowicz, Lipiński Tymoteusz, w: *Polski Słownik Biograficzny* (dalej: PSB), t. 17 (1972), s. 399–401.

⁹ Towarzystwo Zupy Rumfordzkiej – organizacja charytatywna działająca w Warszawie w XIX w., utrzymująca się z darowizn i datków, żywiąca od 120 do 250 ubogich i bezdomnych dziennie. Nazwa pochodzi od Amerykanina Benjamina Thompsona hr. Rumforda (1753–1814), działacza społecznego, naukowca i wynalazcy w dziedzinach oświatlenia, ogrzewania i wyżywienia. Zupa rumfordzka była pożywną, wysokokaloryczną zupą na wywarze z kości, skór lub tłuszczu zwierzęcego z dodatkiem fasoli lub grochu, ziemniaków, kasz lub ryżu i sezonowych warzyw.

¹⁰ T. Lipiński, *Zapiski z lat 1825–1831*, do druku przygotował i przypiskami objaśnił Kazimierz Bartoszewicz, nakładem K. Bartoszewicza, w drukarni A. Kozińskiego, Kraków 1883, s. 104–105.

¹¹ P.T. Śliwiński, *Krótką historia żegluga parowej na Wiśle*, „Notatki Płockie”, 56 (2011), nr 4 (229), s. 3–7.

¹² Dodatek do „Kurjera Warszawskiego”, nr 126 (1845), ostatnia strona (b.p.).

¹³ „Wisła”, przebudowana w 1850 r., została sprzedana kupcowi Lewinowi, który użytkował ją od 1852 r. na Dnieprze pod nazwą „Lew”.

¹⁴ Maurycy Kossowski (1795–1864), ziemianin, przemysłowiec, członek zarządu i współzałożyciel Towarzystwa WYROBÓW ZBOŻOWYCH, które uruchomiło w Warszawie pierwszy młyn parowy (1828–1835). W 1833 r. wraz z H. Łubieńskim zawiązał prywatne towarzystwo, wsparte finansowo przez Bank Polski, w celu budowy dużej huty w Niwce, w późniejszym okresie przejętej przez Bank Polski; także właściciel kopalni węgla w Grodźcu koło Będzina. Zob. S. Fuksiewicz, *Kossowski Maurycy Tadeusz*, PSB, t. 14 (1968–1969), s. 315, 316.

¹⁵ „Kurjer Warszawski”, nr 102 (1872), s. 1; W. Danielewicz, *Początki żegluga parowej na Wiśle*, http://www.zegluga.wroclaw.pl/articles.php?article_id=198 (dostęp: 12 II 2017); F. Miaskowski, *op. cit.*, s. 274.

¹⁶ Z. Tucholski, współpraca J. Fink-Finowicki, *Dworzec wodny – przystań pływająca „Płock”* (Przystań Nr 2), *dzieje jednej z ostatnich historycznych jednostek związanych z żeglugą parową na Wiśle*, „Rocznik Polskiego Towarzystwa Historii Techniki”, R. 7 (za 2007, publikacja: 2009), s. 10.



ŻEGLUGA PAROWA NA WIŚLE W WARSZAWIE

XIX WIEK I POCZĄTKI XX

Anglia, a zaraz po niej Francja stały się najważniejszymi ośrodkami budowy statków parowych. We Francji jedną z bardziej znanych stoczni rzecznych produkujących płaskodenne parowce była firma założona w 1821 r. w Nantes przez Ludwika Guiberta. Początkowo maszyny parowe do statków sprowadzano z Anglii, a od 1834 r. firma uruchomiła produkcję własnych, budowanych według konstrukcji mechanika Vincenta Gâche’a¹⁷. To właśnie Gâche, dążąc do upowszechnienia żeglugi parowej, a zarazem maszyn parowych swojej konstrukcji, zainteresował się w 1846 r. nowym, wciąż dziewiczym terenem. Do Warszawy przybył Edward Guibert, syn Ludwika, i po wykonaniu badań nurtu Wisły stwierdził, że rzeka nadaje się do żeglugi, po czym wystąpił do rządu Królestwa Polskiego o przywilej wyłączności żeglugi parowej na Wiśle, Bugu, Narwi, Pilicy i Wieprzu. Po sprawdzeniu użyteczności parowców Guiberta i Gâche’a wydano taki przywilej na 10 lat. W listopadzie 1847 r. Edward Guibert sprowadził do Warszawy dwa parostatki: pasażerską „Wisłę” i holownik „Księżę Warszawski”.

27 kwietnia 1848 r. Andrzej hr. Zamoyski i Edward Guibert założyli przed pisarzem aktowym Królestwa Polskiego w Warszawie Józefem Noskowskim **Spółkę Żeglugi Parowej na Rzekach Spławnych Królestwa, Hrabia Zamoyski et Compania**. Arystokrata **Andrzej Artur hr. Zamoyski** (il. 3) urodził się 2 kwietnia 1800 r. w Wiedniu, jako syn Stanisława i Zofii z Czartoryskich. Pobierał nauki w Paryżu i Genewie, gdzie studiował matematykę oraz inżynierię cywilną, a także w Edynburgu, gdzie studiował inżynierię i ekonomię polityczną. Po powrocie do kraju ożenił się z Różą hr. Potocką. Był m.in. członkiem Rady Stanu, prezesem Komitetu Towarzystwa Kredytowego Ziemskiego, prezesem Towarzystwa Rolniczego, którego był też współzałożycielem. Rozwijał żeglugę parową na Wiśle i innych rzekach, a w założonych przez siebie warsztatach budował statki i barki. Za działalność patriotyczną został wydalony z Królestwa Polskiego. Jego pałac przy Nowym Świecie 67 i kamienica przy Nowym Świecie 69, z której dokonano w 1863 r. zamachu na hr. Fiodora Berga, zostały splądrowane i skonfiskowane. Zmarł w Krakowie w 1874 r.¹⁸

Początkowy kapitał Spółki Żeglugi Parowej na Rzekach Spławnych Królestwa, Hrabia Zamoyski et Compania był bardzo skromny, wynosił bowiem 60 000 rubli (30 000 wniesione przez Zamoyskiego i 30 000 przez Guiberta). Z czasem do spółki przystąpili też jako współnicy komandytowi Adam hr. Potocki, August hr. Zamoyski, Jan hr. Zamoyski, Kazimierz Zyberg hr. Plater i Piotr Mężyński¹⁹. Głównym jej celem był transport Wisłą towarów

◀
Odjazd statków
do Bielan. Zakład
fotograficzny:
Photo-Plat,
Warszawa,
maj 1932 r.,
Koncern
Ilustrowany Kurier
Codzienny -
Archiwum Ilustracji
(NAC, 1-G-4452)

i produktów powierzonych przez kontrahentów, przede wszystkim zboża. Pobierana za wykonanie usługi opłata nazywana była frachtem²⁰. Firma jako pierwsza na Wiśle wprowadziła holowanie statków bez napędu przez kołowe holowniki parowe holowano puste gabary²¹ z Gdańska, które następnie załadowane zbożem schodziły samospławem do Gdańska²². Początkowo zarówno maszyniści (mechanicy), jak i kapitanowie paropływów, patroni gabarów i palacze byli Francuzami, sprowadzonymi przez Guiberta, gdyż u nas brakowało „ludzi z tego rodzaju zatrudnieniami obeznanych”. Pra-

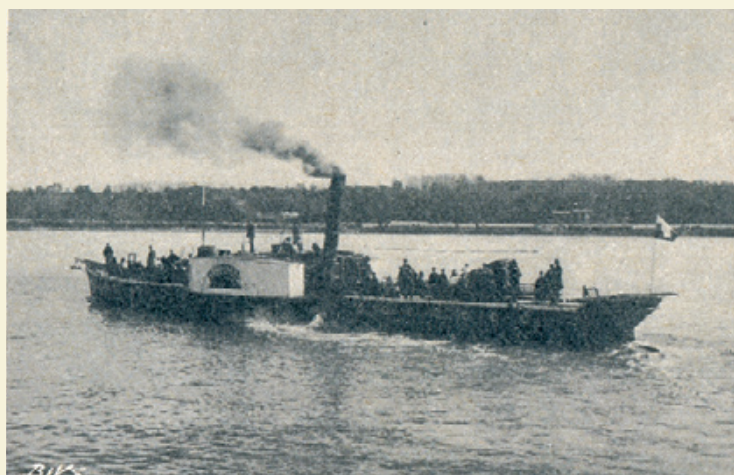
cownicy francuscy byli dużo drożsi od krajowych. Położono jednak nacisk na szkolenie kadr i już po dwóch latach w spółce pływało pięciu kapitanów Polaków i siedmiu patronów Polaków lub Niemców, z kolei wszyscy palacze byli Polakami. Od początku działalności spółka uruchomiła produkcję statków i barek w Rządowej Fabryce Machin Banku Polskiego na Solcu²³, na poczet czego zaciągnięto pożyczki.

W maju 1851 r. Spółka Żeglugi Parowej na Rzekach Spławnych Andrzeja hr. Zamoyskiego uruchomiła pierwszą regularną linię pasażerską z Warszawy



Ryc. 3
Portret hrabiego Andrzeja
Zamoyskiego, Zakład
fotograficzny K. Beyera,
koniec lat 50. - pocz. 60. XIX w.
(Muzeum Warszawy, AF16613)

do Ciechocinka, a następnie z Warszawy do Puław i Zawichostu. Poza przewozami osobowymi zajmowała się transportem towarów i produktów, m.in. drewna rządowego. Gabary i holowniki wynajmowano również władzom wojskowym oraz osobom i firmom prywatnym, z czasem pływały nie tylko po Wiśle, ale też po rzekach państw sąsiednich. Niestety, paropływy ulegały awariom i rozбивały się, co powodowało ich czasowe wycofanie z eksploatacji. Na przykład w 1855 r. przydarzyły się dwa nieszczęśliwe wypadki, oba pod Nowym Dworem:



Ryc. 4
Parostatek
„Książę Warszawski”,
Dodatek
przemysłowy
ankiety „Świata”
nr 25, 1911 r.

„jeden z Paropływem Płock przez niedbalstwo i zarozumiałość patrona Dubois, a drugi czysto losowy z Pragą [...] pierwszego skutkiem było wzbicie berlinki za którą zapłaciliśmy przeszło 1000 rs.²⁴ i uszkodzenie znaczne przodu statku parowego co pociągnęło za sobą koszt reparacji około 600 rs., drugi przypadek był okropniejszy, bo cały statek przełamał się, i z wielką biedą po przeszło miesięcznej pracy zdołaliśmy wydobyć go na ląd i maszyny z niego wydostać, co spowodowało nadzwyczajne koszty, bo przeszło 4500 rs. [...] spód statku zahaczył o starą

jakąś kotwicę na dnie Wisły spoczywającą i rozpruł się od przodu do przegrody w tyle kotła”.

W tym samym roku dwóch majtków utonęło przy innych okazjach w trakcie pełnienia służby, dwa statki przy wiosennym puszczeniu lodów osiadły na lądzie, a jeden na mieliźnie²⁵. Rejsy były opóźniane przez rewizje celne w Nieszawie, a także konieczność uzyskiwania paszportów dla załóg statków. Żegluga była uzależniona od stanu wody, jak również od srogości zim i okresów, kiedy rzeka zamarała. W 1852 r. mniejsze dochody spółki były spowodowane: trzema miesiącami epidemii cholery, niepamiętnym od dawna niskim stanem wody i stagnacją handlu zbożowego w Gdańsku.

W początkowym okresie żegluga parowa przynosiła straty. Już pod koniec 1852 r. Andrzej hr. Zamoyski zmuszony był rozwiązać kontrakt z Guibertem, głównie ze względu na jego szkodliwe działania wobec firmy. Wśród powodów, dla których pozbyto się Guiberta ze spółki, jak dziś byśmy to określili: za porozumieniem stron, były m.in. następujące:

- „1. Że niemożna pod żadnym względem rachować na jego charakter.
2. Że jako zarządzający częścią techniczną przedsięwzięcia i konstruktor nowych naszych statków, działał nie-
trafnie i z wyraźną szkodą Współki; co nawet zdecydowało Głównego przedsiębiorcę do wyznaczenia mu stałego zaliczenia 2,250 rocznie, od 1 stycznia 1850 do 27 kwietnia 1856 i znaglenia go do zrzeczenia się praw Dyrektorstwa części technicznej zapewnionych Mu Kontraktem Współkowym.



Malował F. Hr. Skarbek.

Odbito w Lit. M. Fajana, w Warszawie N° 550.

Lit. M. Fajana.

BIELANY.

3. Że zrzekłszy się praw zarządu, buntował osadę Francuską przeciw Administracyi, i namawiał do żądania podwyższenia płac.

4. Że był i jest przez swoje niespokojne usposobienie najniebezpieczniejszym wrogiem przedsięwzięcia, do którego należy;

5. Że nie posiadaj[ąc] wiadomości odpowiadających powołaniu, do którego rościł sobie pretensją – cudzą własność sprowadził z Nantes do Warszawy – działał we własnem imieniu, chociaż do tego nie miał upoważnienia, pozaciągał masę długów, nie tylko we Francyi, ale w Polsce i Rosyi – zmarnował wiele kapitału [...]

6. Że Współka Żeglugi Parowej naraziła się przez niego na nieustające pro-

cessa z jego wierzycielami i ciągle jest przez nich niepokojona – [...]”²⁶.

Rozwiązanie umowy z Guibertem było dość kosztowne dla Spółki Żeglugi Parowej. Przejęła ona na siebie wszystkie długi wraz z oprocentowaniem, wciąż miała wypłacać wspomniane wyżej zobowiązania, po prawnym zniesieniu 47 aresztów wynikających

Ryc. 5

Statek Włocławek pod Bielaniem, rys. i lit. M. Fajans, z publikacji O. Flatta, *Brzegi Wisły od Warszawy do Ciechocinka*, Warszawa, 1854 r. (polona.pl)



Ryc. 6

Nagłówek pisma Spółki Żeglugi Parowej na dokumentach znajdujących się w Archiwum Potockich z Krzeszowic (Archiwum Narodowe w Krakowie, sygn.443)

Ryc. 7

Awers i rewers medalu wybitego na cześć Andrzeja Zamoyskiego przez C. K. Galicyjskie Towarzystwo Gospodarcze w 1850 r., z okazji otwarcia drogi wodnej Wisła-Dunajec-San, Wiedeń, autor/medalier K. Radnitzky, J.G.H. Pawlikowski, J. Kossak (Muzeum Narodowe w Warszawie, NPO 20103)



z zadłużenia na kwotę 61 500 rubli (co miał załatwić Guibert), miała mu wypłacić jednorazowo 25 000 rubli. W zamian Guibert miał zrzec się wszystkich pretensji, przenieść swój przywilej na żeglugę parową w Polsce na Andrzeja Zamoyskiego i odstąpić kwotę 30 000 rubli, czyli swój udział, na rzecz spółki.

W dniu 6 (18) lutego 1854 r. została zawiązana na lat 18 nowa spółka komandytowa²⁷ „Andrzej hr. Zamoyski i Współka” pomiędzy Andrzejem hr. Zamoyskim z jednej strony a Adamem hr. Potockim, Janem hr. Zamoyskim, Augustem hr. Zamoyskim, Kazimierzem Zybergiem hr. Plater, Piotrem Mężyńskim i Leopoldem Kronenber-

giem z drugiej. Głównym i wyłącznym administratorem pozostał Andrzej hr. Zamoyski, wspólnicy mieli nie ingerować w zarządzanie firmą. 17 lutego (1 marca) 1854 r. wydano obligacje żeglugi parowej. Początkowo było to 376 obligacji 5-procentowych o łącznej wartości 282 000 rs na poczet budowy trzech nowych statków parowych. W tym czasie spółka posiadała już dziewięć paropływów (głównie statków przewozowych i holowników, tzw. remorkierów): „Księżę Warszawski” (holownik o mocy silnika 60 KM, il. 4)²⁸, „Wisła” (statek osobowy, 25 KM)²⁹, „Kopernik” (holownik, 60 KM), „Kraków” (holownik, 32 KM), „Praga” (holownik, 100 KM), „Sandomierz” (holownik, 32 KM), „Kazimierz” lub „Kaźmirz” (osobowy, 14 KM)³⁰, „Płock” (osobowy, 60 KM) i „Włocławek” (osobowy, 60 KM, il. 5)³¹, a także 20 gabarów żelaznych różnej wielkości, które otrzymały numerację od 1 do 20 oraz nazwy: „Róża”, „Aniela”, „Zofia”, „Cecylia”, „Anna”, „Teresa”, „Charlotte” (Karolina), „Jadwiga”, „Aleksandryna”, „Amelia”, „Idalia”, „Pelagia”, „Izabela”, „Maria”, „Józefa”, „Elfryda”, „Eliza”, „Celina”, „Wanda” i „Konstancja”. Były to imiona kobiet ważnych w życiu hrabiego Zamoyskiego, m.in. jego matki, żony, córek i babek. Ponadto spółka posiadała trzy przystanie pasażerskie, tzw. *embarkadery*³², trzy *cylle*³³, warsztaty, biuro i magazyn. Zarząd i biuro mieściły się w pałacu Andrzeja Zamoyskiego przy ulicy Nowy Świat nr 1245³⁴ (il. 6).

W 1850 r. Andrzej Zamoyski odbył parostatkiem nr 4 „Kraków” podróż do Krakowa, a następnie w górę Sanu i Dunajca w celu sprawdzenia możliwości żeglugi po tych wodach. Dla

upamiętnienia tego wydarzenia Galicyjskie Towarzystwo Gospodarcze wybiło na jego cześć medal (il. 7). W 1851 r. hrabia wybrał się w kolejną podróż, tym razem parostatkiem nr 6 „Sandomierz” do Gdańska, aby nawiązać stosunki handlowe z tym miastem³⁵.

Początkowo kotły paropływów były opalane drewnem. Statki pasażerskie miały często bogaty wystrój i umeblowanie³⁶. Na zamówienie hr. Zamoyskiego młodzi wówczas malarze³⁷ wykonali serię obrazów na blasze do dekoracji wnętrz statków „Płock” i „Włocławek”. Część z nich zachowała się do dziś w zbiorach Muzeum Naro-

Na statkach znajdowała się restauracja „po cenach stałych, przez Władzę Policyjną zatwierdzonych”³⁸. Jednostki miały kajuty dwóch klas; klasa II była wyposażona w stoliki i twarde ławki, klasa I miała osobny salon, jadalnię i buduar dla pań z meblami tapicerowanymi. Ceny biletów były stosunkowo wysokie, ale nie odstraszało to amatorów rejsów, których zwykle było więcej niż miejsc na statkach³⁹.

W 1854 r. Spółka zatrudniała około 300 pracowników, z czego trzecią część stanowili pracownicy Warsztatów Żeglugi Parowej, pozostali zajmo-

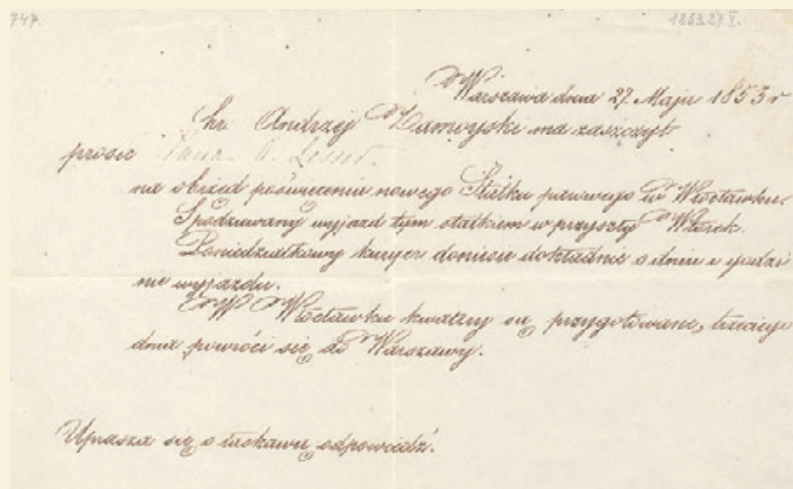


Ryc. 8

Przystań statków parowych na Powiślu, obraz olejny na blasze zdobiący przez lata wnętrze jednego ze statków spółki A. Zamoyskiego, F. Kostrzewski ok. 1853 r. (Muzeum Warszawy, MHW 17883)

dowego w Warszawie, Muzeum Narodowego w Kielcach oraz Muzeum Warszawy, w tym obraz Franciszka Kostrzewskiego *Przystań statków parowych na Wiśle na Solcu* (il. 8). Bardzo uroczycie świętowano nadanie statkowi imienia (il. 9).

wali stanowiska administracyjne lub należeli do załóg (osad) statków i gabarów. Armator zatrudniał również służbę kontrolerską odpowiadającą za komfort pasażerów, przewożony ładunek i prawidłową eksploatację jednostek⁴⁰.



Ryc. 9
Zaproszenie
na uroczystość
poświęcenia
statku parowego
we Włocławku
wypisane
odręcznie przez
A. Zamoyskiego
dla A. Lessera,
27 maja 1853 r.
(Muzeum Narodowe
w Warszawie,
rkps 724/5)

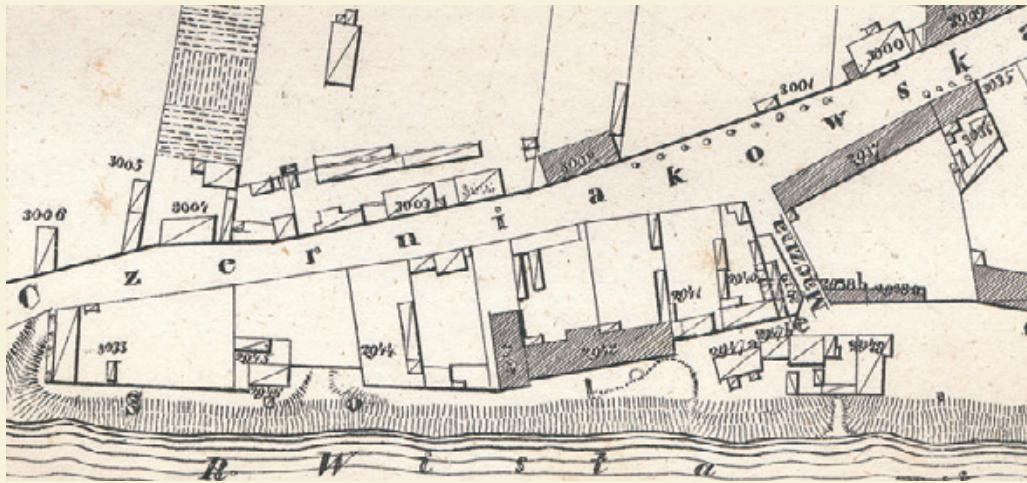
W 1853 r. Komisja Rządowa Spraw Wewnętrznych i Duchownych dała Spółce upoważnienie do używania herbu Królestwa Polskiego na statkach, przystaniach i warsztatach „przez wzgląd na użyteczność dla kraju”⁴¹. Rząd przedłużył też przywilej wyłączności na dalsze 10 lat, licząc od 4 września 1856 r. Wkrótce wypuszczono kolejne serie obligów; dużą ich część wykupił Ignacy Zawistowski i został przyjęty jako wspólnik komandytowy. Tabor pływający firmy powiększył się o kolejne gabary i parostatki: „Pilica” (osobowy, 40 KM), „Narew” (osobowy, 40 KM) oraz „Andrzej” (holownik, 60 KM; zob. niżej)⁴².

Fabryka Banku Polskiego na Solcu, w której zbudowano pierwsze statki i gabary, leżała zbyt daleko od Wisły, co powodowało trudności w transporcie części statków do rzeki, ich montażu i wodowaniu. W 1850 r. Andrzej hr. Zamoyski zakupił teren położony nad Wisłą, o powierzchni 20665 łokci warszawskich⁴³, przy ulicach Czerniakowskiej, Mącznej i Solec, i zbudował tam własne warsztaty budowy i naprawy taboru pływającego, które otrzymały później formalną

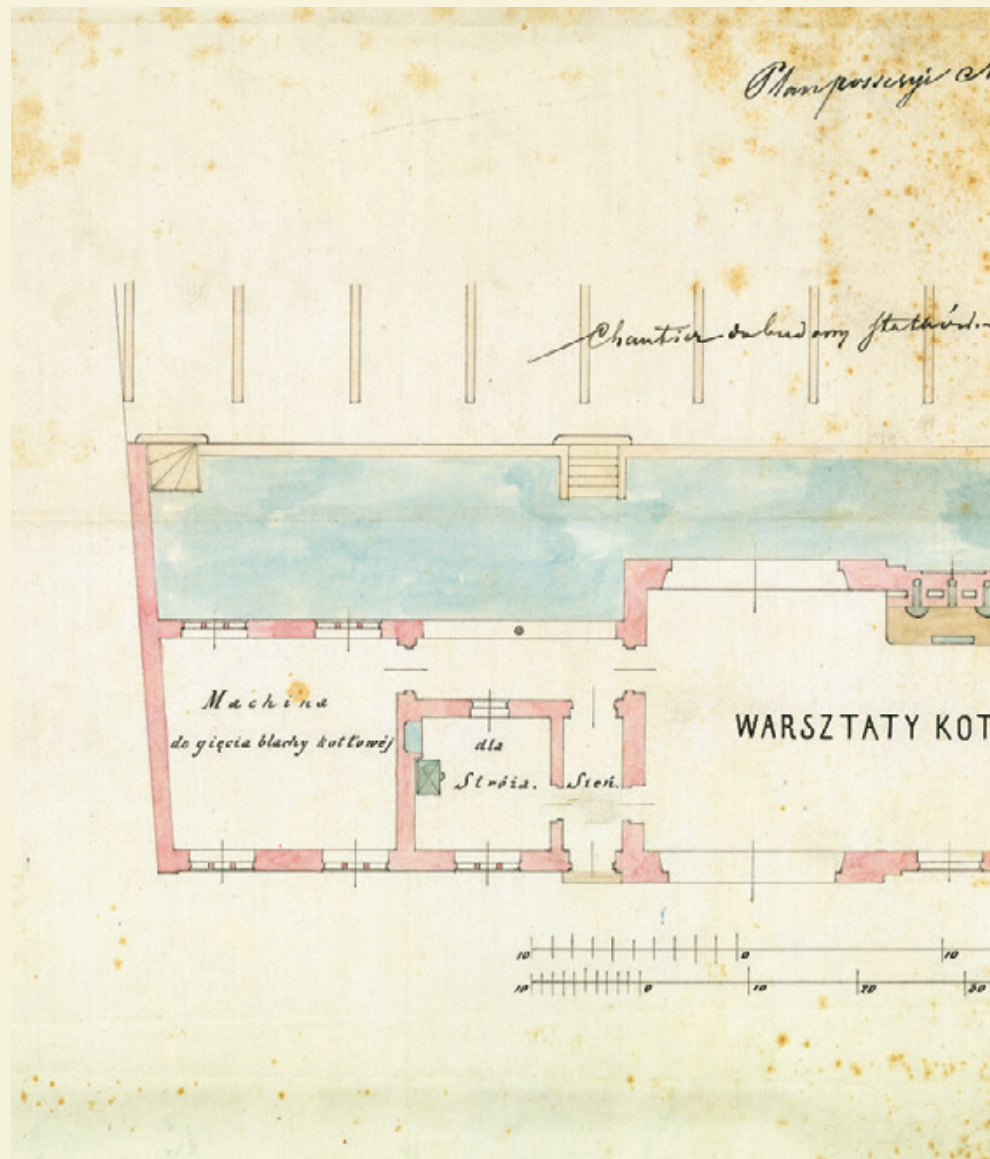
nazwę Fabryka Machin Towarzystwa Żeglugi Parowej, Andrzej hr. Zamoyski et Companie”⁴⁴ (il. 10).

„Pod koniec roku 1855 Warsztaty reparacyjne Wspólki Ż. P. mieściły się bardzo szczupło i nieodpowiednio potrzebie, w zabudowaniach na Solcu własnością Głównego Administratora będących; natura dokonywanych robót wymagała koniecznie przeistoczenia, rozprzestrzenienia zabudowań fabrycznych, i zaprowadzenia rozmaitych maszyn i narzędzi ułatwiających i udokładniających pracę. W tym celu w miejsce dawnych powstały zupełnie nowe budynki, mianowicie: dwie kotłarnie nad Wisłą, zabudowanie na biuro i salę rysunkową, i pomieszkanie kontrolera Warsztatów.

Od strony zaś 3ch ulic, Soleciej, Mącznej i Czerniakowskiej znajdują się zabudowania w kwadrat, w których mieszczą się kuźnie, młot parowy⁴⁵, Warsztaty na konstrukcję Maszyn parowych przeznaczone; Ciesielnia, Stolarsnia, Modelarnia, Magazyny i pomieszkania dla 3ch dyrygujących robotami, tokarza, 2ch Magazynjerów, buchaltera i pomocnika mechanika razem ośm familij. Z drugiej strony od Ulicy Czerniakowskiej, jest ogromny plac, na nim szopy na skład Węgla i drzewa budowlanego; prócz tego wybudowaliśmy tamę od strony Wisły i usypali silny taras, dla ochronienia Warsztatów statkowych od lodów i średnich wylewów rzeki, taras ten gdy się na nim urządzi winda zarazem służyć będzie za miejsce najdogodniejsze, do spuszczenia i wyciągania kotłów ze Statków, i innych ładunków jeżeli tego zajdzie potrzeba, co zapewni nam znaczną oszczędność w dotychczasowych wydatkach”⁴⁶.

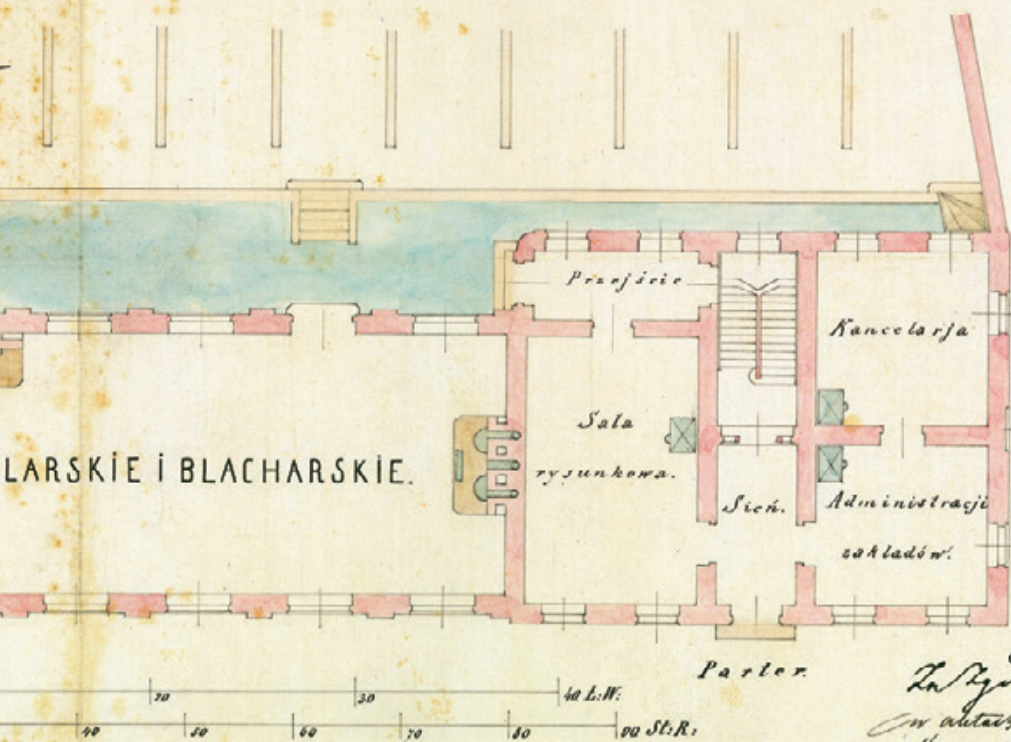


Ryc. 10
Mapa działek przy ulicach
Solec, Czerniakowska
i Mączna według *Taryfry*
domów miasta Warszawy
i Pragi z planem ogólnym
i 128 Szczegółowych
Planików ulic i domów
H. Świątkowskiego
wydanej w 1852 r.



Ryc. 11
Plan posesji nr 2948
podpisany przez
„Inżyniera fabryki”
J. Pietraszka, 1862 r.
(Archiwum Główne
Akt Dawnych, Zbiór
Kartograficzny
sygn. 48-9a)

2948.



3

48-201

Wzrostu 1,70 m, wagi 70 kg, ciemne włosy, ciemne oczy, zdrowy, bez chorób, bez leków, bez operacji, bez urazów, bez innych zmian.

Wzrostu 1,70 m, wagi 70 kg, ciemne włosy, ciemne oczy, zdrowy, bez chorób, bez leków, bez operacji, bez urazów, bez innych zmian.



Andrzeja hr. Zamoyskiego za kwotę 20 000 rs. W 1857 r. w księgach wieczystych przepisano tytuł własności zabudowań na Współkę Żeglugi Parowej.

Plan posesji nr 2938 podpisany przez „Inżyniera fabryki” J. Pietraszka, 1862 r.
(Archiwum Główne Akt Dawnych, Zbiór Kartograficzny sygn. 48-9a)



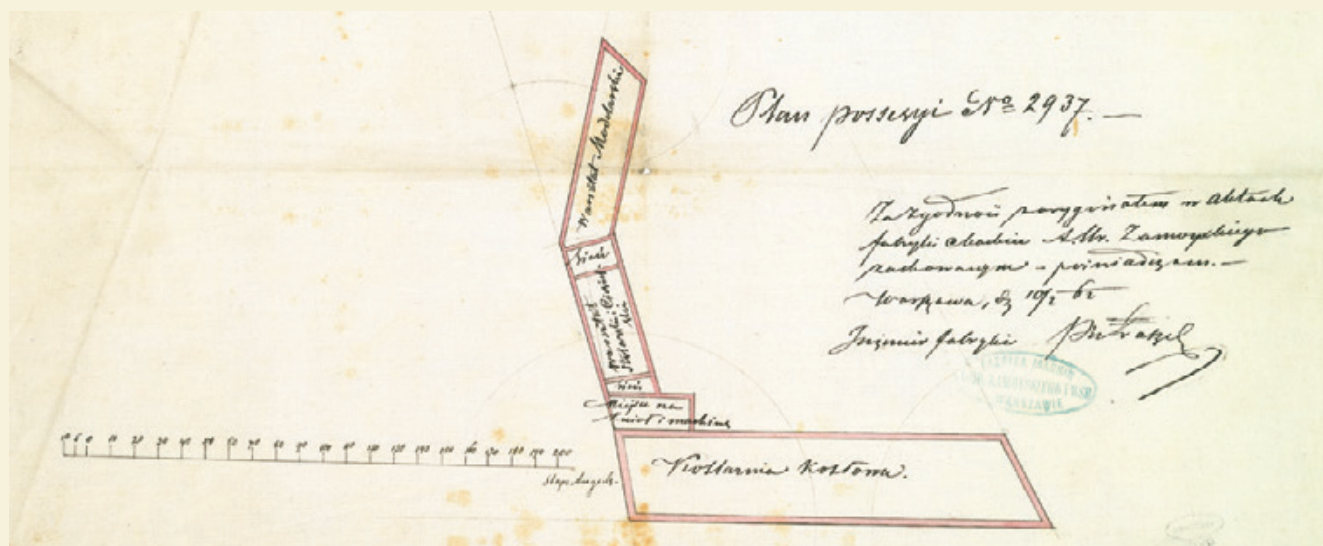
Na tym terenie powstał dom dla administracji, warsztaty budowy statków i gabarów oraz kotlarskie (na działce nr 2948), warsztaty mechaniczne, kowalskie, mieszkanie dla pracowników, magazyny żelaza, lin i materiałów do budowy statków (na działce nr 2938) oraz osobny magazyn drewna (na działce nr 3001)⁴⁷. Plany zabudowy tych działek z 1862 r. zachowały się w zbiorach Archiwum Głównego Akt Dawnych w Warszawie (il. 11, 12, 13). Niektóre z nich widzimy na zdjęciach z około 1865 r., nieznanego autora, znajdujących się obecnie w zbiorach Muzeum Narodowego w Warszawie (il. 14, 15, 16). Stocznia zbudowana na działce położonej najbliżej Wisły (nr hip. 2948) została uwieczniona na rycinach i obrazach (il. 17, 18, 19)⁴⁸.

Struktura organizacyjna warsztatów obejmowała oddział techniczny i administracyjny. Oddział techniczny podzielony był na pododdziały mechaniczny i konstrukcyjny; pododdział mechaniczny kierowany był przez mechanika, zaś konstrukcyjny przez

inżyniera. Oddział administracyjny kierowany był przez kontrolera warsztatów. Kierownikiem wszystkich oddziałów warsztatów był dyrektor żeglugi; był nim Antoni Barciński⁴⁹. W latach 1862–1869 dyrektorem warsztatów był inż. Jan Pietraszek⁵⁰, następnie stanowisko to piastował Seweryn Skwierczyński⁵¹. Naczelnym mechanikiem warsztatów był Francuz Gatien Leroux.

Warsztaty posiadały nowoczesny park maszynowy umożliwiający budowę statków: „p. Antoni Barciński b. professor mechaniki, obecnie dyrektor żeglugi i pełnomocnik wspólni, z udziałem p. Góreckiego⁵² radcy budownictwa, [warsztaty] do takiego przyprowadził stanu, że dzisiaj ubiegać się mogą o pierwszeństwo z najlepszymi zakładami zagranicznymi tego rodzaju”⁵³. Do napędu maszyn w warsztatach mechanicznych zastosowano maszynę parową o mocy 14 KM, wraz z kotłem o ciśnieniu roboczym 3 atm. Za pośrednictwem transmisji napędzała maszyny sprowadzone z zagranicy, częściowo zaś zbudowane

Ryc. 13
Plan posesji nr 2937
podpisany przez
„Inżyniera fabryki”
J. Pietraszka, 1862 r.
(AGAD, Zbiór
Kartograficzny
sygn. 48-9a)



w warsztatach we własnym zakresie. Park maszynowy warsztatów składał się z: tokarki pionowej – trzykolumnowej do wytaczania cylindrów parowych, wiertarki Nasmytha, dużej wiertarki kolumnowej, małej wiertarki, maszyny do gwintowania śrub i nakrętek, dużej i małej strugarki, czterech dużych i trzech małych tokań. W kuźni (il. 20) pracował młot parowy o ciężarze 1500 kg oraz wentylator kuzienny. Zlokalizowano tam również warsztat montażu maszyn z windą do transportu ciężkich elementów. W warsztatach kotlarskich znajdowała się: maszyna do cięcia i wybijania otworów w blachach, trzy małe maszyny do wybijania otworów w blachach, jedna bardzo duża ma-

szyna z przekładnią zębatą i kołem zamachowym do wybijania otworów w grubych blachach kotłowych, maszyna do gięcia blachy, maszyna do gzynkowania⁵⁴ i wiele innych, mniejszych urządzeń⁵⁵.

Maszyny parowe do napędu statków zbudowanych zarówno w Rządowej Fabryce Machin Banku Polskiego na Solcu, jak i potem w warsztatach własnych sprowadzano z zakładów Vincenta Gâche'a starszego z Nantes. Ze względu na problemy, które pojawiły się w pewnym momencie z dostawą z Francji, dwie maszyny parowe, do parostatków „Pilica” i „Narew”, zakupiono w firmie John Cockerill w Seraing w Belgii⁵⁶. Doskonały park



Ryc. 14
 Budynki
 warsztatów żeglugi
 parowej na Solcu,
 fot. nieznanymi,
 ok. 1865 r. Widok
 na ul. Solec,
 od strony ul. Mącznej
 ku północy.
 Z prawej strony
 budynki na działce
 o nr hipot. 2948,
 z lewej strony
 budynki
 we wschodniej
 części działki
 2938 (Muzeum
 Narodowe
 w Warszawie,
 DI 36385)

Ryc. 15

Budynki warsztatów
żeglugi parowej
na Solcu, fot.
nieznany, ok. 1865 r.
Widoczne budynki
na posesji
o nr hipot. 2938
przy ul.
Czerniakowskiej,
widok od strony
ul. Fabrycznej
(Muzeum Narodowe
w Warszawie,
DI 36384)



maszynowy warsztatów umożliwił też podjęcie własnej produkcji kompletnych układów napędowych statków wraz z maszynami parowymi i kotłami. Pod kierunkiem Gatiena Leroux zbudowano w warsztatach ulepszoną maszynę parową do napędu parostatku „Andrzej”, którego chrzest odbył się 8 października 1856 r. Za to osiągnięcie 2 maja 1858 r. otrzymał on, wraz z wieloma technikami z terenu Królestwa, nadany dekretem cara „medal srebrny mały, do noszenia w pętlicy na wstąż-

ce Orderu Świętego Stanisława”⁵⁷. Jak czytamy w artykule inż. Jana Pietraszka: „Wedle inwentarza przy końcu roku fabrycznego 1856 sporządzonego, maszyny i narzędzia tych warstatów wynoszą sumę przeszło 53,000 rubli srebrem, z kąd się pokazuje iż warstaty dobrze są uposażone, co, obok zdolnych i wykwalifikowanych rzemieślników, dostateczną daje rękojmię pewności dla osób życzących swoje zamówienia o maszyny parowe, kotły lub też statki w tych warstatach czynić”⁵⁸.

Ryc. 16

Budynki warsztatów
żeglugi parowej
na Solcu,
fot. nieznany,
ok. 1865 r. Widoczne
najprawdopodobniej
zabudowania posesji
o nr hipot. 2938
od strony podwórza
(Muzeum Narodowe
w Warszawie,
DI 36383)



Ryc. 17
Warsztaty Żeglugi
Parowej na Solcu,
K. E. Galli, 1856 r.
(Muzeum Narodowe
w Warszawie, MHW
17919)





W warsztatach spółki Zamoyskiego zbudowano też kilka statków dla rosyjskiego Towarzystwa Żeglugi Parowej na Dnieprze i jego dopływach, które powstało w 1858 r. Część z nich była montowana z części dostarczonych z fabryki Johna Cockerilla z Seraing. W 1859 r. zbudowano dla tej kompanii dwa parowce, a trzy zmontowano⁵⁹.

W fabryce, oprócz budowy jednostek pływających, szybko uruchomiono produkcję maszyn parowych i kotłów przemysłowych, obrabiarek, instalacji i urządzeń dla hutnictwa, cukrownic-

drzej hr. Zamoyski i Spół. Ma honor zawiadomić Szanowną Publiczność, iż w jej warsztatach na Solcu pod Nr. 2938 urządzoną została Wystawa machin, mających pójść na wystawę tegoroczną w Moskwie, pomiędzy którymi są: a) Machina parowa 45-konna z cylindrami oscylującymi, przeznaczona do statku parowego. b) Tokarnia z supportem, c) Pompka parowa gazowa do cukrowni. d) Pompka parowa wodna do zasilania kotłów. e) Maszyna do gwintowania śrub. f) Prassa do fabrykacji wyrobów platerowych. g) sikawka pożarna systemu Lam-



Ryc. 18
Warsztaty żeglugi parowej na Solcu w Warszawie na litografii J. Ceglińskiego (1827–1910), 1850–1862 (polona.pl)

stwa, gorzelnictwa, browarnictwa, produkcji platerów, młynów, urządzeń tartacznych i maszyn dla innych zakładów przemysłowych. Produkowano również sikawki strażackie, pompy różnych typów, zderzaki kolejowe i sprzęgi oraz magle. W ogłoszeniu, które ukazało się w „Gazecie Handlowej”, podpisanym przez dyrektora fabryki inż. Jana Pietraszka, czytamy:

„Dyrekcja Fabryki Machin Towarzystwa Żeglugi Parowej na rzekach spławnych Królestwa pod firmą An-

bert et Perrin. h) Sikawka ogrodowa. i) Łącznik śrubowy i tarcze buforowe do użytku dróg żelaznych. k) Nakoniec Kocioł parowy rurowy 50-konny do powyższej maszyny parowej. Wystawa otwartą jest codziennie, od godziny 8 rano do 6 wieczorem, wyjąwszy niedziel i świąt uroczystych. – Warszawa, dnia 10 kwietnia 1865 roku”⁶⁰.

W 1866 r. w zakładach wykonano kratownice stalowego mostu przez Prosnę, zbudowanego w Kaliszu przez inż. Juliana Majewskiego. Około 1868 r.



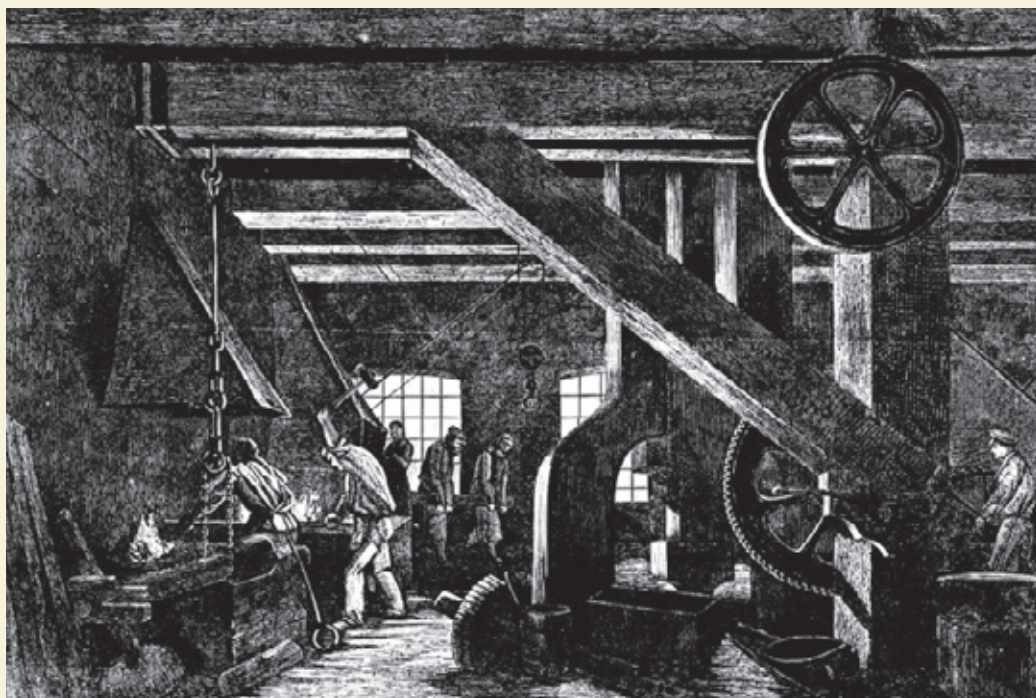
Ryc. 19
Zakłady żeglugi
parowej na Solcu
w Warszawie
na rycinie
Fabijańskiego
z „Tygodnika
Ilustrowanego”
nr 196, z 1863 r.
(polona.pl)

dla Wodociągów Warszawskich zbudowano wielki kocioł parowy kornwalijski⁶¹. W Fabryce Machin powstała również dmuchawa parowa dla Huty „Chlewiska” – jest ona zachowana jako zabytek techniki w tym zakładzie, który do niedawna był oddziałem Muzeum Techniki i Przemysłu NOT.

Osiemnastego września 1858 r. rozpoczęła działalność przy Fabryce Machin odlewnia inż. Konstantego

Rudzkiego, o nazwie Gisernia K. Rudzkiego i Spółki przy Warsztatach Żeglugi Parowej w Warszawie (il. 21 i 22)⁶². Spółka hr. Zamoyskiego miała 1/3 udziałów w giserni. Rudzki przekształcił później odlewnię w wielkie przedsiębiorstwo, które budowało największe mosty w Imperium Rosyjskim. Na podobnej zasadzie, na działce obok (il. 23) powstała Fabryka Maszyn i Narzędzi Rolniczych Kazimierza Kropiwnickiego, inżyniera, który wcześniej był pracownikiem Współki Żeglugi Parowej⁶³. Andrzej Zamoyski planował też zbudować na swoich posesjach o numerach hipotecznych 3002 i 3003 osiedle domów mieszkalnych dla pracowników Współki Żeglugi Parowej z tanimi mieszkaniami, ogródkami, wspólnymi pralnią, łazienką i ew. kuchnią, a ponadto ochronką, szpitalem, szkołą i kasą zapomogowo-pożyczkową. Projekt ten jednak nie został zrealizowany⁶⁴.

Ryc. 20
Wnętrze
warsztatów
kowskich
na rycinie
Fabijańskiego
z „Tygodnika
Ilustrowanego”
nr 196, z 1863 r.
(polona.pl)



Dwudziestego stycznia (1 lutego) 1861 r. przed Stanisławem Jasińskim, rejentem kancelarii ziemiańskiej guberni warszawskiej w Warszawie nastąpiło odnowienie kontraktu i zmiana dotychczasowej spółki komandytowej na akcyjną, tworzącą „dla nadania ciągłości kontroli” Radę Nadzorczą. Rada miała być utworzona z akcjonariuszy spółki, wyłonionych spośród nabywców dowolnej liczby z 6 tysięcy 100-rublowych akcji firmy (il. 24). Do Spółki należało wówczas 13 parowców (6 pasażerskich i 7 holowników), 41 gabarów, 12 przystani, warsztaty na Solcu, a także udziały w giserni K. Rudzkiego oraz fabryce K. Kropiwnickiego. Kapitał spółki osiągnął 1 200 000 rubli. W 1861 r. przewieziono do Gdańska 88 867 korców pszenicy, a z Gdańska do Warszawy 300 łasztów towarów; roczny ruch osobowy wyniósł 31 428 pasażerów⁶⁵. Statki odpływały z przystani pod Zamkiem Królewskim (il. 25, 26). Być może przystanie znajdowały się też w innych miejscach Warszawy (il. 27). Przeprowadzono modernizację taboru. „Księżę Warszawski” został wycofany z żeglugi⁶⁶, a gabar parowy „Kazimierz” przerobiono. Wprowadzono też kolejne statki: holowniki „Warszawa” (60 KM) i „Gdańsk” (60 KM)⁶⁷, do których maszyny zbudowano w warsztatach własnych, oraz pasażerski „Niemen” (40 KM) z maszyną parową zakupioną w Nantes. Liczba gabarów wkrótce wzrosła do 48. W 1860 r. w warsztatach pracowało 250 robotników, a wartość produkcji wynosiła 222 tys. rs⁶⁸.

W 1862 r. firma przyjęła zlecenie na budowę parowca i gabarów dla Galicyjskiego Towarzystwa Żeglugi



Parowej na Dniestrze. W warsztatach wyprodukowano statek parowy „Dniestr” (45 KM, il. 28, 29). Niedopełnienie niektórych warunków umowy, przede wszystkim terminu, wywołało jednak zatarg i atak w prasie na firmę Zamoyskiego. Wybuch powstania styczniowego w 1863 r. oraz represje popowstaniowe skutecznie zahamowały działalność firmy.

W 1863 r. wprowadzono nadzór wojskowo-policyjny nad żeglugą na Wiśle. Odkomenderowano do Warszawy 4. kompanię Gwardyjskiej Żałogi Floty pod dowództwem kpt. Konstantina Niebolsina, dowódcy jachtu carskiego „Korolewa Wiktorja”. Zadaniem kompanii była służba patrolowa i celna na Wiśle. Tymczasową flotyllę zorganizowano z dwóch stalowych, żaglowo-wiosłowych łodzi artyleryjskich (jedna była uzbrojona w pojedynczą armatę 24-funtową, zaś druga w ¼-pudowy jednoróg), kutrów systemu „Francisa” (każdy

Ryc. 21
Dziedziniec przed
budynkiem Gisernii
K. Rudzkiego
i Spółki przy
Warsztatach
Żeglugi Parowej
w Warszawie,
ok. 1865 r.
(Muzeum Narodowe
w Warszawie,
DI 36453)

uzbrojony w 1-funtową armatę) oraz drewnianych szalup i łodzi wiosłowych. 26 lutego przywieziono z Petersburga do Warszawy transportem kolejowym kolejne cztery kutry „Francisa”. 15 marca flotylla rozpoczęła służbę na Wiśle; ustanowiono dwie brandwachty – posterunki na Wiśle. Kapitan Arsieniew i inżynier morski por. Michajłow pojechali do Torunia, Gdańska, Szczecina i Elbląga w celu zakupu statku parowego. Po oględzinach wielu jednostek statek kupiono od kupca Rosenthala z Bydgoszczy. 17 kwietnia parostatek bocznołódowy przybył do Warszawy i otrzymał nazwę „Wisła” (ex „Weichsel”). Dwa inne bocznołódowce z przeznaczeniem do patrolowania Wisły zbudowano w Petersburgu: „Narew” w Izorskich Zakładach Admiralicji oraz „Bug” w zakładach M. Karra i M.L. MacPhersona (Карра и Макферсона). Obie jednostki w częściach przewieziono do Warszawy. Naprzeciwko Cytadeli Aleksandrowskiej, w okolicy koszar po stronie Pragi zbudowano warsztaty

do montażu obu statków. Na tym terenie zorganizowano również zaplecze flotylli, kuźnię, ślusarnię, magazyny części, magazyn węgla, warsztat stolarski i wartownię. W Warszawie skomplikowanym technicznie montażem obu statków kierował inżynier okrętowy por. Michajłow. 13 września parostatek „Narew” wypłynął na Białany w celu przeprowadzenia strzelań próbnych. W październiku ukończono montaż parostatku „Bug”⁶⁹.

W skład flotylli wchodziły: trzy parostatki, dwie łodzie kanonierskie, cztery kutry systemu Francisa, jedna barka i sześć małych łodzi. Artyleria na parostatkach i innych jednostkach posiadała stosunkowo dużą siłę ognia (dwa działa 24-funtowe, dwa ¼-pudowe jednorogi, osiem 1-funtowych armat i osiem stojaków do wystrzeliwania rakiet). W 1864 r. ze względu na upadek powstania kompanię gwardyjskiej załogi floty odkomenderowano do Petersburga. Obsadzona niewielką załogą „Narew” patrolowała

Ryc. 22
Dziedziniec przed
budynkiem Gisernii
K. Rudzkiego
i Spółki przy
Warsztatach
Żeglugi Parowej
w Warszawie,
ok. 1865 r.
(Muzeum Narodowe
w Warszawie,
DI 36386)



3000.

Ulicia Robusta.

Pirbright



granicę między Prusami a Rosją. Oko-
liczna ludność nadała parowcowi po-
toczną nazwę „przeciwpowstańczy”.
W 1865 r. jednostki wiosłowe przeka-
zano do Nowogeorgijewska (Modli-
na), rzekę patrolował tylko parowiec
„Wisła” i kuter wiosłowy. Rok później
parowiec stacjonował przy przystani
w Warszawie, był uzbrojony w 1-fun-
tową armatę oraz pięć rakiet bojo-
wych. Odbывał rejsy szkoleniowe do
Nowogeorgijewska. 25 stycznia 1867 r.
flotylla uległa likwidacji, zaś parowiec
„Wisła” sprzedano kupcowi Ajzenber-
gowi z Pińska⁷⁰.

Andrzej Zamoyski z powodów poli-
tycznych musiał opuścić kraj. Rosnące
długi spowodowały upadek Spółki Że-

glugi Parowej na Rzekach Spławnych
Królestwa, Hrabia Zamoyski et Com-
pania⁷¹, która do końca 1871 r. formal-
nie przestała istnieć⁷². Główną część
taboru pływającego zakupili rosyjscy
kupcy; niektóre statki pływały po-
tem po Dnieprze. Warsztaty żeglugi
parowej na Solcu (na działce o nume-
rze hipotecznym 2948), 20 gabarów
oraz kilka parostatków (w tym naj-
prawdopodobniej parowce „Wisła”,
„Płock”, „Kraków” i „Narew”⁷³) nabył
Maurycy Fajans.

Maurycy Fajans (syn Hermana
i Leontyny Kon, brat Maksymiliana
– warszawskiego fotografa, litografa
i rysownika⁷⁴, il. 30) urodził się w Sie-
radzu 10 sierpnia 1827 r. Był kupcem.



Ryc. 24

Akcja 100-rublowa
firmy Andrzej
Hr. Zamoyski
i Współka, 1861 r.
(Muzeum Techniki
i Przemysłu NOT,
nr inw. MT-XXXVI-302,
PW-204)



Ryc. 25
Przystań statków
parowych
pod Zamkiem
Królewskim,
fot. K. Beyer,
ok. 1861 r. (Muzeum
Narodowe
w Warszawie,
DI 96203/141)



Ryc. 26
„Część brzegu
Wisły pod
Zamkiem”,
fot. K. Beyer,
ok. 1861 r.
(Muzeum Narodowe
w Warszawie,
DI 96203/131)

W wieku 25 lat został przedstawicielem spółki Andrzeja Zamoyskiego we Włocławku, a następnie, w wieku 39 lat, został jej dyrektorem żeglugi. W pierwszej połowie lat 70. XIX w. założył przedsiębiorstwo o nazwie **Żegluga Parowa na Wiśle Maurycy Fajans** (il. 31, 32). W 1875 r. Fajans był sędzią handlowym, w latach

1888–1894 członkiem komitetu Giełdy Warszawskiej. Był również członkiem zarządu Warszawskiej Gminy Starozakonnych. Ożenił się z Marią Dawidson, z którą miał sześcioro dzieci⁷⁵. Maurycy Fajans zmarł 26 maja 1897 r. i został pochowany na cmentarzu żydowskim przy ulicy Okopowej w Warszawie (kwatery 40,

il. 33, 34). Przedsiębiorstwo po jego śmierci przejęli trzej synowie: Hieronim (ur. 1864), Edward (ur. 1868) i Jan (ur. 1871). Flaga żeglugi Maurycego Fajansa, w formie krzyża św. Andrzeja, nawiązywała do rosyjskiej bandery wojennej.

Statki zakupione przez Maurycego Fajansa po likwidacji spółki hrabiego Zamoyskiego zostały odnowione, dodatkowo w Belgii zamówiono nowy parostatek, nazwany „Wisła”. W maju 1873 r. zorganizowano rejs dla zaproszonych gości wyremontowanym „Płockiem”, który został uwieczniony na rycinie opublikowanej w „Tygodniku Ilustrowanym” (il. 35)⁷⁶. Zamówiono też statki w stoczni F. Schichaua w Elblągu⁷⁷. Były to: „Konstanty” (100 KM), „Maurycy” (130 KM) i „Kurier” (130 KM), a także zbudowany w 1879 r. statek „Nieszawa” (il. 36). Prawdopodobnie ze względu na duże koszty związane z zakupem parostatków za granicą, Fajans postanowił rozwinąć własne zakłady. Produkcję statków na Solcu, przerwana w momencie likwidacji spółki Zamoyskiego, wznowiono najprawdopodobniej w 1880 r. (il. 37a–b)⁷⁸. Warsztaty zostały udoskonalone w sposób umożliwiający podjęcie przez firmę „nawet obstalunków dla potrzeb wojskowych”⁷⁹. Z planu Lindleyów z 1891 r. wynika, że na posesji oprócz budynku zbudowanego przez Andrzeja Zamoyskiego powstał kolejny budynek i przystań (il. 38). Jednym z parostatków wyprodukowanych w warsztatach był „Kraków” (1903 r., 150 KM, il. 39a–b). W 1904 r. przebudowano też statek „Andrzej”, który został nazwany „Wawel”⁸⁰. Oba były zaopatrzone w oświetlenie elektryczne i kryte pokłady ogrzewane za pomocą pary.

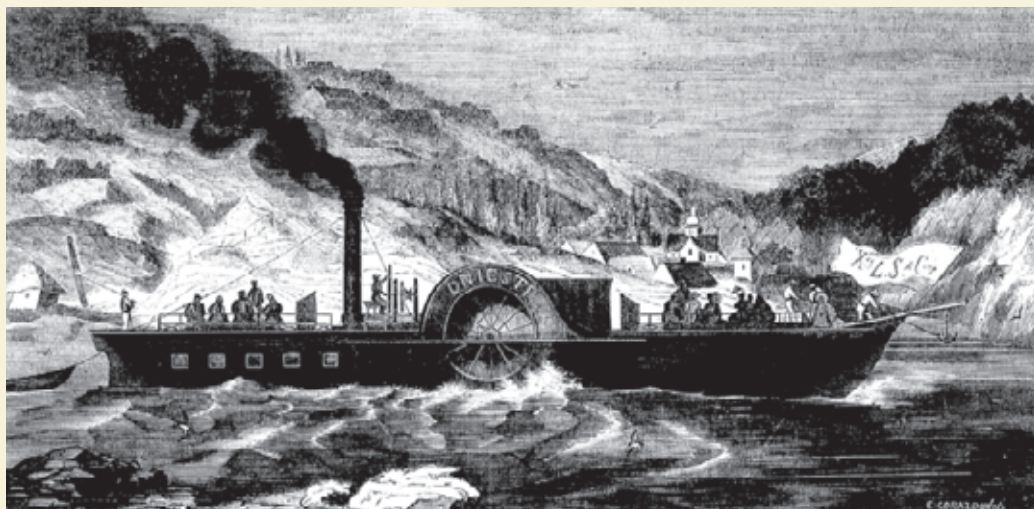
Firma stworzona przez Maurycego Fajansa pod koniec XIX i na początku XX stulecia była największym przedsiębiorstwem żeglugowym na Wiśle, choć posiadała kilku poważnych konkurentów, m.in. powstałą około 1884/1885 r. „Żeglugę na Wiśle. Stanisław i Józef Górniccy”. Jak donosiły ówczesne gazety, póki „pp. Górniccy i Fajans patrzyli na siebie wzrokiem nienawiści, rozbijali sobie statki we



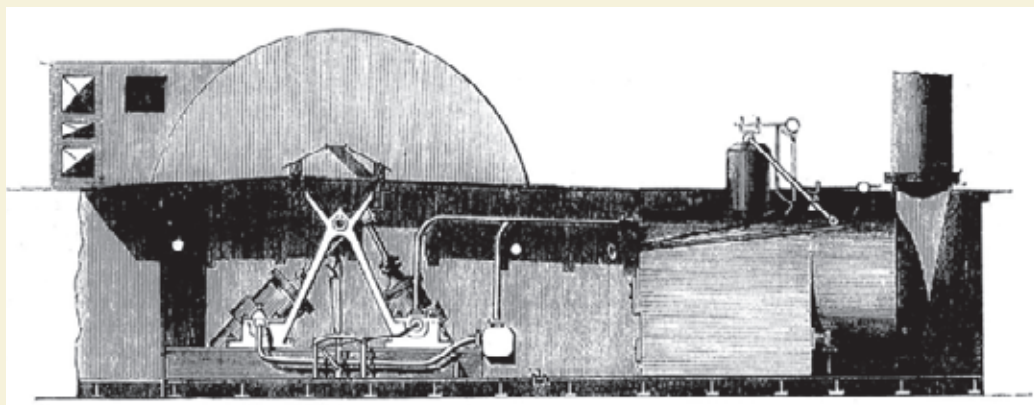
wzajemnych wyścigach, póty grzeszność swą względem podróżnych posuwali do unizoności i bardzo chętni byli do możliwych ustępstw”⁸¹. Na pewien krótki czas obie firmy wraz ze Spółką Włocławską braci Ciechanowskich (jej statki kursowały głównie na linii Włocławek–Płock i Włocławek–Toruń)

Ryc. 27
Niezidentyfikowana przystań statków parowych na Wiśle w Warszawie, fot. niezany, 1865 r. (Muzeum Narodowe w Warszawie, DI 36527)

Ryc. 28
Statek Dniestr
na rycinie
z „Tygodnika
Illustrowanego”
nr 292 z 1865 r.
(polona.pl)



Ryc. 29
Maszyna parowa
o mocy 45 KM
i kocioł ze statku
Dniestr, według
„Tygodnika
Illustrowanego”
nr 292 z 1865 r.
(polona.pl)



porozumiały się, jednak w październiku 1893 r. „Kurjer Warszawski” informował, iż od nowego sezonu przedsiębiorstwa znów będą działały każde na własną rękę⁸². W okresie współpracy obu firm jakość oferowanych usług znacznie spadła, po Wiśle kursowało mniej parostatków i były one przeładowane.

Do konkurentów firmy Fajansa od ok. 1894 r. należało Płockie Towarzystwo Żeglugi Parowej „Merkury”, założone m.in. przez przemysłowca Maksą Friedmana. Konkurencja spowodowała spadek cen biletów, ale też znaczny wzrost liczby pasażerów. W 1879 r.

z Warszawy do Płocka i z powrotem przewieziono nieco ponad 15 tys. pasażerów, w 1888 r. już prawie 111 tys.⁸³ Od 1882 r. na tym odcinku Wisły pływały też parostatki Towarzystwa Akcyjnego Cukrowni Leonów, które transportem wodnym przewoziło buraki cukrowe z własnych, nadrzecznych składów do zakładu.

W prasie coraz częściej zaczęła pojawiać się krytyka pod adresem firm żeglugi parowej, zdarzały się również różne wypadki:

„[...] Lecz gdzie rzecz się ma o walkę z tak kapryśnym żywiołem jakim jest

woda, a zagrażającym niebezpieczeństwem życiu, tam złączył się niedbalstwo i lekceważenie przybiera charakter występku, a śmiało powiemy, zbrodni!

Nowy tego dowód mieliśmy przed kilkoma dniami, przy kursowaniu spacerowych statków żeglugi parowej na Bielany, przy którym niedbalstwo i zbytnia oszczędność zarządu, okupiły się kilku mniejszymi wypadkami, a na koniec drogim kosztem życia szesnastoletniej dziewczeczki.

Że zarząd nie dba o wygodę lub z cudzoziemska wyrażając się, o komfort i przyzwoite umieszczenie swoich gości, którym przedstawia wszelkie prerogatywy śledzi w beczce – a nie bacząc na rozmiary statku nagroma-

dza ich tam jak bydłęta, więcej niż statek miejsc siedzących posiada i pomieścić jest w stanie – to zresztą dobra wola poddających się z rezygnacją podobnemu obchodzeniu”.

Autor notatki prasowej z 1874 r. postuluje w dalszej jej części urządzenie odpowiedniej, nadzorowanej przystani dla statków (niezabezpieczona przystań była w tym przypadku prawdopodobnym powodem utonięcia dziewczynki), większej liczby *kass* adekwatnej do liczby pasażerów oraz zorganizowania przy nich „tak zwanych ogonów (*queue*)”⁸⁴. Cytowane fragmenty pośrednio świadczą o bardzo dużej popularności rejsów parostatkami. Tradycją stały się wycieczki na Bielany i do Młocin urządzone w Zielone Świątki czy niedzielne rejsy na



Ryc. 30
Portret rodziny
fotografa
Maksymiliana
Fajansa w atelier.
Czwarty z prawej
brat artysty - Maurycy,
ok. 1865 r.
(Muzeum Narodowe
w Warszawie,
DI 81999/12)

Рис. 31
 Plakat Żeglugi
 Parowej Maurycego
 Fajansa, 1892 r.,
 Maksymilian Fajans
 (Muzeum Plakatu
 w Wilanowie,
 Pl.1054/1)



Bielany, z których w XIX i na początku XX w. korzystały rokrocznie tłumy warszawiaków.

W 1906 r. podczas rejsu z Płocka do Warszawy, na statku „Wawel” doszło

do innego mrożącego krew w żyłach wydarzenia. Nieznani uzbrojeni w rewolwery sprawcy dokonali samosądu i trzech szulerów, którzy wyludzili pieniądze, zastrzelili, a dwóch ciężko ranili: „Poczem na ich rozkaz sternik



1912 r. czytamy: „Od właściciela żeglugi M. Fajansa wpłynęła do mnie skarga na to, że miejscowi chuligani, cieśniający się przede wszystkim w domkach pływających, bardzo często napadają nocami na statki, grożąc bronią, na oczach marynarzy rabują ze statków co popadnie pod rękę. Wczoraj w nocy z barki Fajansa czterech uzbrojonych chuliganów na oczach szypra oraz marynarza zrabowało i wyniosło ręczną pompę miedzianą. Proszę Waszą Wielmożność o zastosowanie surowych środków celem zapobieżenia przedstawionych grabieży”⁸⁷.

Ryc. 32
Nagłówek firmy M. Fajans z papieru listowego (Archiwum Państwowe w Warszawie, Kancelaria Nadzorca Żeglugi Wiślanej, jedn. 6)

kieruje statek do brzegu i wykonawcy okrutnego wyroku znikają bez śladu w zaroślach”. Fotoreportaż dotyczący tego wydarzenia ukazał się w czasopiśmie „Świat”⁸⁵.

W 1893 r. w Warszawie znajdowały się dwie przystanie parowych statków pasażerskich. Ze względu na zmienia-

Z kolei w raporcie Nadzorca Żeglugi na Wiśle na Przystani Rybaki do warszawskiego oberpolicmajstra czytamy: „10/23 czerwca kierownik żeglugi prywatnej Jan Ciechanowski poinformował mnie, iż [...] W poprzednią sobotę na parowcu «Wawel» wyjechała grupa sześciu ludzi, która w drodze między Warszawą a Górą Kalwarią zaczęła chuliganic, na pokładzie straszili pasażerów żydów rewolwerami i grozili, że zaczną strzelać. Gdy kontroler statku interweniował, dwie nieznane osoby z tej grupy zagroziły rewolwerami – Brownigami. Cała grupa wysiadła w Górze Kalwarii o 4 rano i skierowała się do miasteczka [...]”⁸⁶.

Wiślane brzegi zresztą, podobnie jak sama rzeka należały wówczas do najniebezpieczniejszych miejsc w Warszawie. W piśmie Inspekcji Żeglugi Warszawskiego Okręgu Komunikacji do Nadzorca Żeglugi na Wiśle na Przystani Rybaki z 7/20 sierpnia

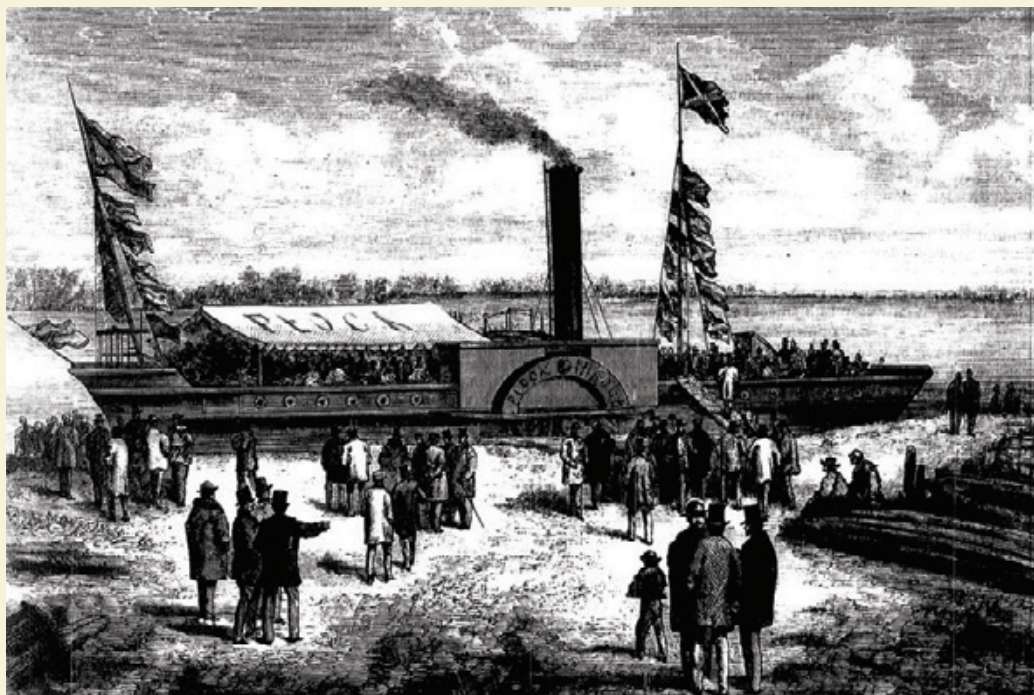


Ryc. 33
Zdjęcie nagrobka M. Fajansa i jego rodziny na cmentarzu żydowskim przy ulicy Okopowej w Warszawie (kwatery 40), fot. A. Mistewicz, 2017 r.



Ryc. 34
Detal z nagrobka M. Fajansa i jego rodziny na cmentarzu żydowskim przy ulicy Okopowej w Warszawie (kwatery 40), fot. A. Mistewicz, 2017 r.

Ryc. 35
Statek „Płock”
pod Wilanowem
na rycinie
z „Tygodnika
Illustrowanego” nr
280, 1873 r. (polona.
pl)



jący się stan wody w rzece ich lokalizacja nie była stała⁸⁸. Na początku XX w. liczba przystani znacznie wzrosła, stosownie do liczby firm oferujących mieszkańcom Warszawy przewozy statkami parowymi. W 1910 r. powstała nowa przystań, wykonana w warsztatach mechanicznych na Solcu pod kierunkiem inż. Edwarda Fajansa (il. 40). Zlokalizowana była przy moście Aleksandrowskim, z jego lewej strony, patrząc z brzegu warszawskiego w kierunku rzeki, i wyglądem przypo-

Ryc. 36
Statek „Nieszawa”
należący do firmy
M. Fajansa,
fot. K. Brandel,
1. poł. I. 90. XIX w.
(Muzeum
Warszawy,
AF 13468)

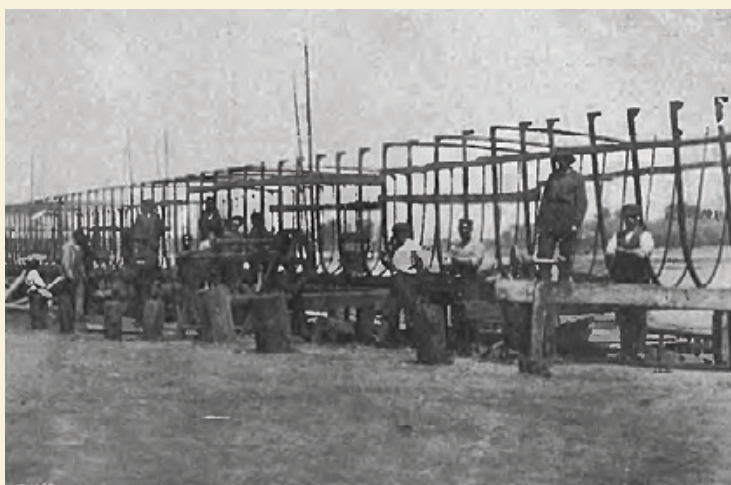


minała pałacyk z czterema wieżami⁸⁹. Wieże były tak skonstruowane, że można je było przy użyciu specjalnego mechanizmu złożyć na dachu, gdyby zaszła konieczność przeprowadzenia przystani pod mostem. W budynku na barce („na wielkim pontonie żelaznym”)⁹⁰ znajdowała się hala dla pasażerów, poczekalnie dla I i II klasy, „przyzwoity” bufet, a także magazyny towarowe.

Przy tej okazji nie można nie wspomnieć o otwartej jeszcze w 1902 r. przystani firmy Stanisława Górnickiego. „Żegluga na Wiśle. Stanisław i Józef Górniccy” jako pierwsza umożliwiła pasażerom w Warszawie oczekiwanie na wejście na statek w miejscu krytym dachem (il. 41)⁹¹. Po prawej stronie mostu Aleksandrowskiego, obok klubu wioślarskiego cumowała też przystań Towarzystwa Żeglugi Parowej „Krater” (il. 42). Dyrektorami „Krateru” założonego w 1910 r., z sie-

dzibą i warsztatami we Włocławku, byli przemysłowcy Gracjan Cywiński i Ludwik Stefan Młodzianowski. Towarzystwo komandytowe, do którego należały zbudowane we własnych warsztatach parostatki „Krater”, „Wilanów”, „Kolos” i „Hetman” (il. 43a–c), organizowało kursy towarowe i pasażerskie pomiędzy Warszawą a Włocławkiem⁹². Parostatki były bardzo wygodne i elegancko urządzone. Towarzystwo „dzięki pierwszorzędnym udogodnieniom, a również uprzejmości służby parostatkowej, wstępnym bojem wśród podróżnych uzyskało rozległą popularność”⁹³.

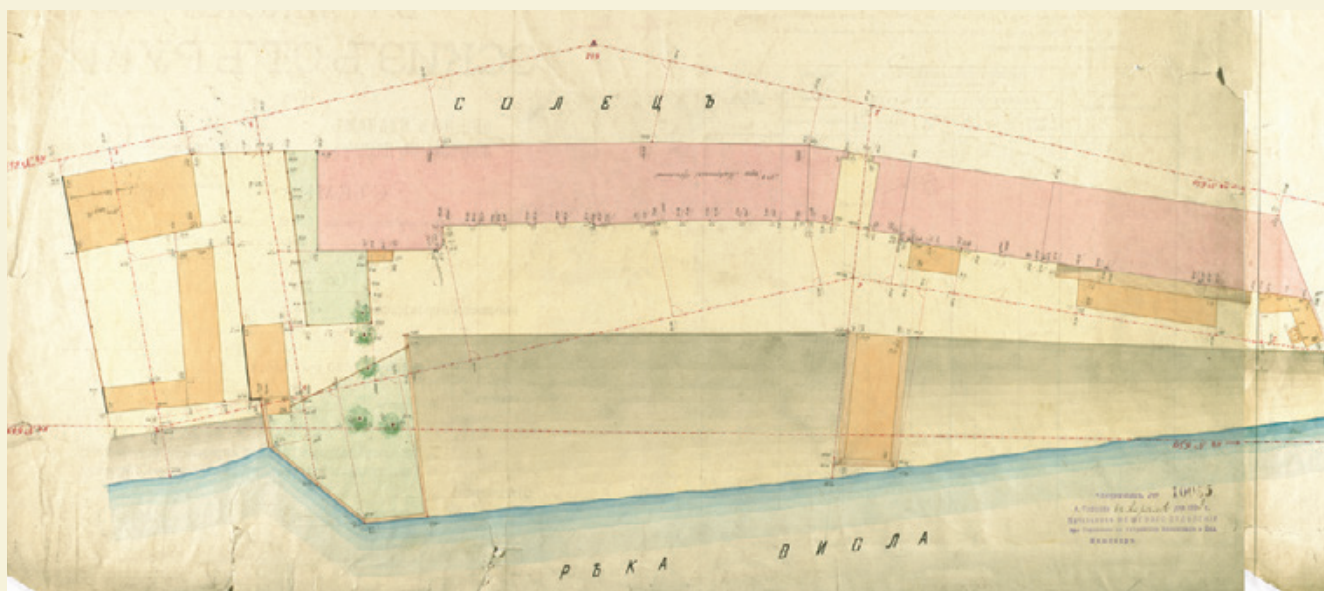
Wkrótce warsztaty na Solcu opuściły dwa nowe parostatki: „Express”⁹⁴ i „Pan Tadeusz”. Drugi z nich, bardzo nowoczesny jak na owe czasy, „będący ostatniem słowem wykwinu, wygody oraz praktyczności”⁹⁵, oświetlany elektrycznie i z „hygienicznymi innowacjami” przeznaczony był do wycieczek podmiejskich (il. 44, 45). Od 1911 r. wyruszał z przystani pod mostem „na przejażdżki” o godzinach 17, 18.30, 20, 21.30 i 23. „Kolos” należący do Towarzystwa „Krater” i „Pan Tadeusz” były wówczas największymi jednostkami pływającymi po Wiśle⁹⁶. W 1911 r. firma dysponowała 12 parostatkami i 20 żelaznymi statkami żaglowymi (gabarami). Przewożono nimi różne towary, w tym ekstrakty dla fabryk garbarskich z Gdańska do Warszawy. W górę rzeki statki pływały do Sandomierza. Organizowano też podmiejskie wycieczki parostatkami dla mieszkańców Warszawy⁹⁷. Zarząd Żeglugi na Wiśle Maurycego Fajansa mieścił się przy ul. Wierzbowej 11, w późniejszym okresie przy ul. Trębackiej 11.



Po Wiśle pływały również statki administracji wodnej, Warszawskiego Okręgu Komunikacji. W 1903 r. było to sześć parowców: „Warszawa”, „Sandomierz”, „San”, „Narew”, „Nowa Aleksandria” i „Pilica”. W 1903 r. przez Warszawę przepłynęło łącznie w górę i w dół rzeki 5036 statków parowych pasażerskich, 997 holowników i 693 parostatków towarowych⁹⁸.

W 1912 r. firmę Fajansów przekształcono w spółkę akcyjną pod nazwą **Towarzystwo Akcyjne Żeglugi i Handlu „Maurycy Fajans”**. W 1911 r. rząd rosyjski wyraził zgodę na utworzenie

Ryc. 37a–b
Warsztaty budowy
statków M. Fajansa
na Solcu
fot. Ł. Dobrzańskiego,
„Tygodnik
Illustrowany”
nr 26, 1908 r.

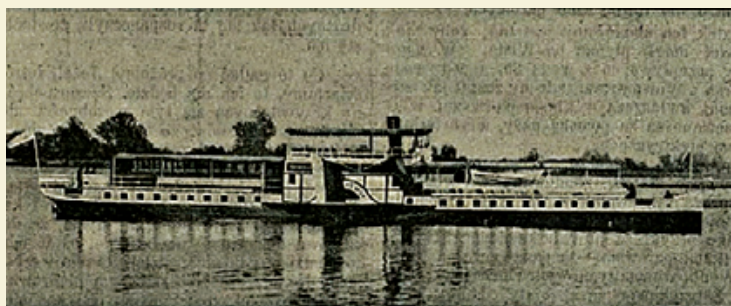


Ryc. 38
Działka o numerze 2948 na planie Lindley'ów z 1893 r. z widocznymi zabudowaniami (Archiwum Państwowe w Warszawie,, Plany Lindley'ów BŁOK 295)

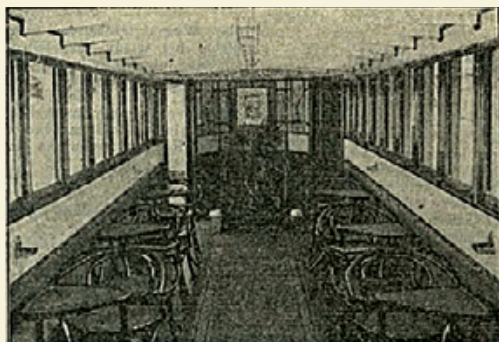
Warszawskiego Towarzystwa Akcyjnego Handlu i Żeglugi. Kapitał zakładowy WTAHiŻ wynosił 1 mln rubli. Wybuch I wojny światowej zahamował rozwój tej spółki⁹⁹.

W czasie wojny nastąpiła rekwizycja statków do celów wojskowych

oraz zakaz żeglugi na Wiśle. „Pan Tadeusz” został przekazany przez Fajansów władzom wojskowym i służył jako statek szpitalny. Został zatopiony w 1914 r. przez Niemców pod Dęblinem „podczas pełnienia służby samarytańskiej”¹⁰⁰. Wycofujący się z ziem polskich Rosjanie zatopili wszystkie statki.



Ryc. 39a-b
Statek „Kraków” i widok jego wnętrza, „Zorza” nr 25, 1903 r.



Po wkroczeniu do stolicy wojsk niemieckich wydobyto parowce zatopione przez Rosjan, m.in. holowniki motorowe „Mazur”, „Magyar” i „Polak” („Poljak”)¹⁰¹. Żeglugę uniemożliwiały tarasujące tor wodny fragmenty wysadzonych przez Rosjan mostów, których wydobywanie było bardzo pracochłonne¹⁰². Zmilitaryzowano tabor rzeczny, tworząc Weichselflotte. Okupanci niemieccy uruchomili prowizoryczną ładownię w nurcie Wisły przed fortem Śliwickiego, na przeciw Cytadeli, która po wojnie została wyremontowana przez polską administrację, a później zlikwidowana, prawdopodobnie w wyniku budowy Portu Praskiego¹⁰³.

ŻEGLUGA NA WIŚLE W OKRESIE MIĘDZYWOJENNYM

„W zgiełkliwy rozgwar milionowego miasta pada codzień wieczorem donośny sygnał syreny okrętowej. To z cichej przystani u mostu Kierbedzia wyrusza parostatek „Vistuli” w daleką podróż ku Bałtykowi.

Mierzchną zwolna w dali światła Warszawy. Cichnie nużący hałas wielkomiejski. Zapada w otchłań nocy codzienny jazz tramwajów, aut, ulicznej wrzawy...”¹⁰⁴.

Po zakończeniu I wojny światowej rząd zaczął przejmować od zaborców tabor rzeczny, a następnie upaństwowił żeglugę. Dekret z 28 listopada 1918 r. o powołaniu „Marynarki Polskiej” ze względu na brak dostępu do morza przesądził o utworzeniu rzecznej floty na Wiśle. W Warszawie i Modlinie przejęto od Niemców na ten cel około 25 statków, 100 barek i 20 motorówek. W latach 1918–1921 funkcjonowała Polska Żegluga Państwowa, utworzona dla odrodzonego państwa polskiego do celów przewozowych i aprowizacyjnych, głównie na potrzeby wojska. Z czasem, gdy sytuacja polityczna uległa stabilizacji, rząd uznał, iż żeglugę śródlądową można pozostawić niemal całkowicie w rękach prywatnych przedsiębiorstw¹⁰⁵. Od kwietnia 1922 r. rozpoczął się zwrot jednostek ich właścicielom.

Od przełomu roku 1918 i 1919 wznowiło też działalność **Warszawskie Towarzystwo Akcyjne Handlu i Żeglugi** (il. 46, 47). Kapitał spółki wynosił 2 mln 160 tys. marek polskich, a następnie,



Ryc. 40
Przystań firmy M. Fajans zbudowana w 1910 r., Dodatek przemysłowy ankiety „Świata” nr 25, 1911 r.



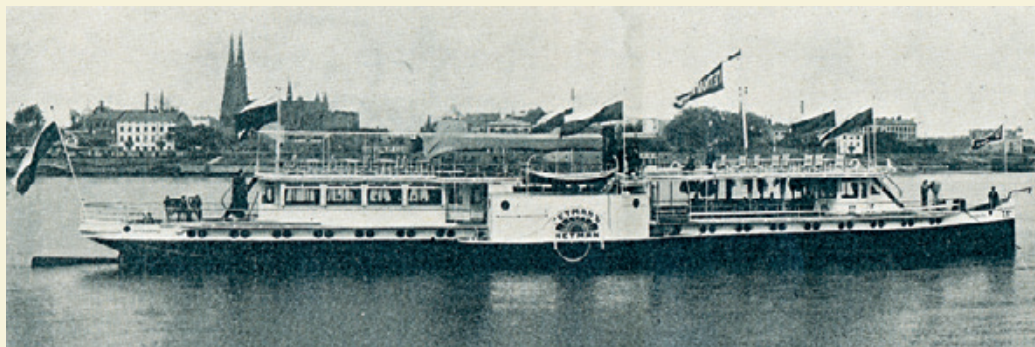
Ryc. 41
Otwarcie przystani firmy „Żegluga na Wiśle. Stanisław i Józef Górniccy”, „Wędrowiec” nr 27, 1902 r.

w wyniku emisji kolejnych akcji, był on stopniowo zwiększany; w 1920 r. było to już 60 mln marek. W czerwcu 1919 r. Towarzystwo przyjęło firmę Fajansów; Edward i Jan Fajans zasiadli w jego radzie, a Hieronim został prezesem. Spółka nabyła firmy ekspedycyjne, takie jak Henryk Lilpop i S-ka, Leon Rappaport i S-ka z Łodzi oraz M. Mitnicki i S-ka z Sosnowca, przejmując magazyny tych firm.

Ryc. 42
Przystań Towarzystwa Żeglugi Parowej „Krater” na zdjęciu z „Tygodnika Ilustrowanego” nr 31, 1912 r.



Ryc. 43a-c
Statek „Hetman”
oraz jego pokład
górny i dolny,
„Tygodnik
Ilustrowany”
nr 31, 1912 r.



Ryc. 44
Statek „Pan
Tadeusz”
na pocztówce
z ok. 1915 r.
(polona.pl)

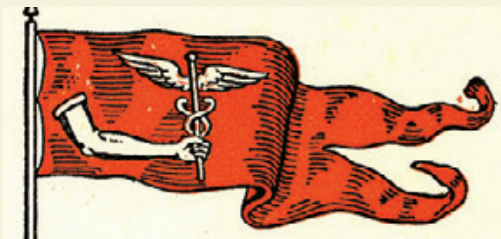


Centrala mieściła się w Warszawie przy ulicy Nowy Świat 35, a liczne oddziały założono zarówno w Polsce (w Mławie, Włocławku, Tczewie,

Łodzi, Sosnowcu i Gdańsku), jak i za granicą (w Londynie, Paryżu, Nowym Jorku i w Liverpoolu). Warsztaty budowy i naprawy statków znajdowały się dalej przy ulicy Solec 8 (il. 48a-c) i Bugaj 10, a składy poza Warszawą: w Płocku, Włocławku, Wyszogrodzie, Puławach i Gdańsku¹⁰⁶. Spółka posiadała też liczne przystanie i place wyladunkowe ulokowane wzdłuż Wisły (il. 49). Przy ulicy Rybaki 14 i 16 w Warszawie rozpoczęto budowę magazynów mogących pomieścić 750 wagonów towarów, wyposażonych dodatkowo w plac do ładowania i wyladowywania towarów oraz doprowadzoną bocznice kolejową od Dworca Gdańskiego do elektrowni na Powiślu. Towarzystwo zmieniło wkrótce nazwę na Warszawskie Towarzystwo Transportu i Żeglugi SA z kapitałem wynoszącym w 1921 r. już 90 mln marek (il. 50)¹⁰⁷. Dwa dni później „Kurjer Warszawski” informował o zgodzie

Ryc. 45
Salon jadalny
na pokładzie statku
„Pan Tadeusz”,
Dodatek
przemysłowy
ankiety „Świata”
nr 25, 1911 r.





Warszawskie Towarzystwo Akcyjne
Handlu i Żeglugi
 Kapitał zakładowy 16.000.000 marek.
 Warszawa, Nowy-Swiat 35.

Adres telegraficzny: **Zarząd 201-96**
Dyrekcja 90-01
Telefony: Biura 94-79
„Żegluga”, Składy 73-59

ODDZIAŁY:
 GDAŃSK, Langemarkt 19.
 PARYŻ, Boulevard Haussman 43.
 LONDYN E.C.3 „Holland House” 32 Bury St.
 LIVERPOOL, Chapel Street 20.
 NEW-YORK.

Załatwia transportowanie towarów drogami wodnymi i lądowymi ze specjalnym uwzględnieniem kierunku **via Gdańsk**.

Własna żegluga na Wiśle.
Warsztaty. — Składy. — Przyłatanie.
Warrantowanie towarów.

157

Piłsudskiego. Niestety, nic bliżej nie wiemy o tej wizycie, ale w archiwum rodziny Fajansów zachowały się trzy fotografie dokumentujące to wydarzenie (il. 52a–c).

Postanowieniem Ministrów Przemysłu i Handlu oraz Skarbu z 3 października 1922 r. zatwierdzony został statut firmy Towarzystwo Zjednoczonej Żeglugi Polskiej Spółka Akcyjna. Jako założyciele spółki w statucie zostali wymienieni: Skarb Rzeczypospolitej Polskiej przez Ministerstwo Robót Publicznych, Polski Bank Krajowy, Bank Handlowy w Warszawie, Polsko-Bałtyckie Towarzystwo Handlowe i Transportowe Spółka Akcyjna, Piotr Drzewiecki i Edmund Krzyżan-

Ryc. 46

Flaga
 Warszawskiego
 Towarzystwa
 Transportu
 i Żeglugi SA
 (AAN, Państwowy
 Urząd Zakupu
 Artykułów
 Pierwszej Potrzeby,
 sygn. 2879)

Ryc. 47

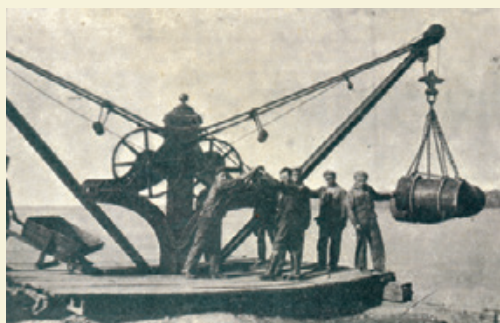
Reklama
 Warszawskiego
 Towarzystwa
 Akcyjnego Handlu
 i Żeglugi, 1920 r.
 („Tygodnik
 Handlowy”
 nr 17 (23), 1920 r.



Ryc. 48a–c

Warsztaty budowy
 statków przy
 ul. Solec 8 w czasie,
 gdy należały
 do Warszawskiego
 Towarzystwa
 Akcyjnego Handlu
 i Żeglugi, „Świat”
 nr 47, 1920 r.

na zwiększenie kapitału do 270 mln marek. W tej samej notce prasowej znajdujemy informacje o znacznym wzroście obrotów spółki: przez magazyny firmy przeszło 20 razy więcej towarów niż w roku poprzednim, obrót za rok 1920 wyniósł 2,5 miliarda marek, z zyskiem ponad 27 milionów marek, z czego 30% spożytkowano na cele społeczne. W warsztatach na Solcu budowano dwa parowce pasażerskie „Francja” i „Polska” (il. 51a–b), przy warsztatach urządzano nową, dużą przystań¹⁰⁸. W pewnym momencie bracia Fajansowie podejmowali na statku „Polska” lub „Francja” śniadaniem samego marszałka Józefa



Ryc. 49

Żuraw elektryczny do załadunku i rozładunku towarów przy magazynie Warszawskiego Towarzystwa Transportu i Żeglugi SA przy ul. Bugaj 6, „Świat” nr 22, 1925 r.



Ryc. 50

Dwadzieścia akcji Warszawskiego Towarzystwa Transportu i Żeglugi SA (Muzeum Techniki i Przemysłu NOT, nr inw. MT-XXVI-143, PW-69)

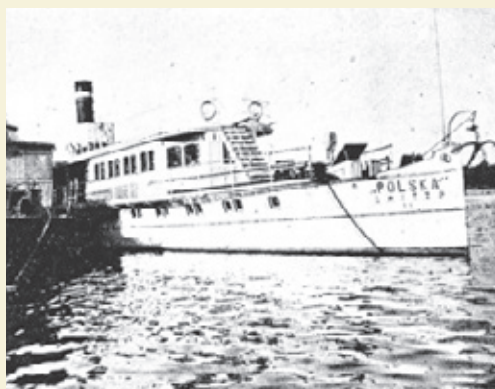
nowski¹⁰⁹. W spółce tej państwo polskie miało aż 74% udziałów. Mimo wsparcia rządowego w postaci preferencyjnych kredytów i ułatwień podatkowych spółka wykazywała jednak same straty (il. 53).

Prawdopodobnie z tego powodu w 1924 r. Towarzystwo Zjednoczonej Żeglugi Polskiej połączyło się z Warszawskim Towarzystwem Transportu i Żeglugi, tworząc Zjednoczone Warszawskie Towarzystwo Transportu i Żeglugi Polskiej SA. W tej spółce państwo polskie miało 30% udziałów. Tabor żeglugowy składał się z 35 parostatków, w tym m.in.: „Francja”, „Polska”, „Bajka”, oraz około 100 barek i berlinek (il. 54a–c). Towarzystwo obejmowało swoją działalnością cały obszar ówczesnej Polski, lecz główną arterią wodną była Wisła. Statki woziły pasażerów do Sandomierza i Włocławka; po raz pierwszy zaczęto też obsługiwać linię do Torunia. Zorganizowano również regularną linię towarowo-holowniczą między Warszawą a Gdańskiem, ze składami (magazynami) i punktami wyladunkowymi we wszystkich większych miastach nadwiślańskich. Towary z Warszawy do Gdańska dostarczano w 10–14 dni, obniżając koszt przewozu o 25–50% w stosunku do cen oferowanych przez kolej. Dla przykładu, w 1925 r.



Ryc. 51-b
Statki „Francja”
i „Polska”, „Świat”
nr 22, 1925 r.

Towarzystwo przewiozło około 400 tys. pasażerów i 120 tys. ton towarów¹¹⁰. Rok wcześniej było to ponad 290 tys. pasażerów i około 79 tys. ton towarów¹¹¹. Około 1930 r. w wyniku złego zarządzania, mocno krytykowanego przez socjalistyczną gazetę „Robotnik”, Towarzystwo znalazło się na skraju upadku¹¹².



W dniu 24 marca 1930 r. powstało towarzystwo żeglugi pasażersko-towarowej **Polska Żegluga Rzeczna „Vistula” Sp. z o.o.** w Warszawie (il. 55a–e), które stało się trzustem skupiającym konkurujących ze sobą do tej pory mniejszych armatorów w celu zjednoczenia sił poprzez stworzenie dużej firmy posiadającej monopol na żeglugę wiślaną. W skład „Vistuli” weszły: Zjednoczone Warszawskie Towarzystwo Transportu i Żeglugi Polskiej (a w zasadzie część majątku, jaki po nim pozostał), spółka „Żegluga na Wiśle. Stanisław i Józef Górniccy” z Płocka, Towarzystwo Żeglugi Parowej „Merkury” Maksa Friedmana z Płocka, firma Juliusza Dunin Holeckiego z Warszawy, inż. Eliasza Leszczyńskiego z Warszawy, przedsiębiorstwo „Konkurencja” założone przez Chaima Rogozika i Edwarda Jaworskiego w Płocku oraz Puławskie Towarzystwo Żeglugi, należące do bra-

ci Ejdelmanów i S-ka¹¹³. Dyrektorem Towarzystwa „Vistula” był Tadeusz Maliszewski. Z przystani obok mostu Aleksandrowskiego, który po odzyskaniu przez Polskę niepodległości został nazwany oficjalnie mostem Kierbedzia, odchodziły parowce „Vistuli” na trasy: Warszawa–Puławy–Sandomierz oraz Warszawa–Płock–Włocławek–Ciechocinek–Toruń, a nawet dalej, aż do Bałtyku: do Gdańska i Gdyni (il. 56a–b, 57). W latach 30. XX w. co godzinę pływały statki do Młocin, odbywały się również dwugodzinne rejsy po Wiśle statkiem spacerowym „Bajka”. Towarzystwo „Vistula” jako pierwsze propagowało ideę turystyki wodnej, w tym pomysł wczasów na wodzie. Wciąż niezwykle popularne były rejsy na Bielany, zwłaszcza w Zielone Świątki (il. 58).



Ryc. 52a–c
Naczelnik Państwa
Marszałek
Józef Piłsudski
podejmowany
śniadaniem na statku
przez braci Fajans,
zapewne
ok. 1918–1920 r.,
fot. nieznany
(z archiwum
rodzinnego Anny
Stemplewskiej
z domu Fajans)





Ryc. 53
Wyladunek
towarów
zagranicznych
z barek
Towarzystwa
Zjednoczonej
Żegluga Polskiej
w Warszawie,
1925 r., Koncern
Ilustrowany
Kurier Codzienny -
Archiwum Ilustracji
(NAC, 1-G-4340-1)

Towarzystwo „Vistula” przejęło warsztaty żegluga przy ul. Solec 8. Posiadało kilkadziesiąt parostatków rzecznych i morskich. W 1937 r. było to sześć statków pasażersko-salonowych: „Belgia”, „Francja”, „Bajka”, „Goniec”, „Halka”, „Bałtyk”, 26 statków pasażersko-towarowych: „Stefan Batory”, „Jagiello”, „Kazimierz Wielki”, „Mickiewicz” (il. 59), „Sowiński”, „Raclawice”, „Reduta-Ordona”, „Warneńczyk”, „Herold”, „Faust”, „Saturn”, „Eleonora”, „Mars”, „Fredro”, „Krakus”, „Mazur”, „Stanisław”, „Witeź”, „Hetman”, „Belweder”, „Warszawa”, „Pospieszny”, „Atlantic”, „Grunwald”, „Kraków”, „Polonja”, oraz sześć statków holowniczych: „Chopin”, „Kordecki”, „Szymon Konarski”, „Minister Lubecki”, „Steinkeller”, „Andrzej Zamoyski”, a także sześć statków morskich¹¹⁴. Załoga statków zobowiązana była nosić umundurowanie odpowiadające szeregowaniu pracownika (inne dla kasjerów, inne dla kontrolerów I lub II kategorii) i czapkę z odpowiednim

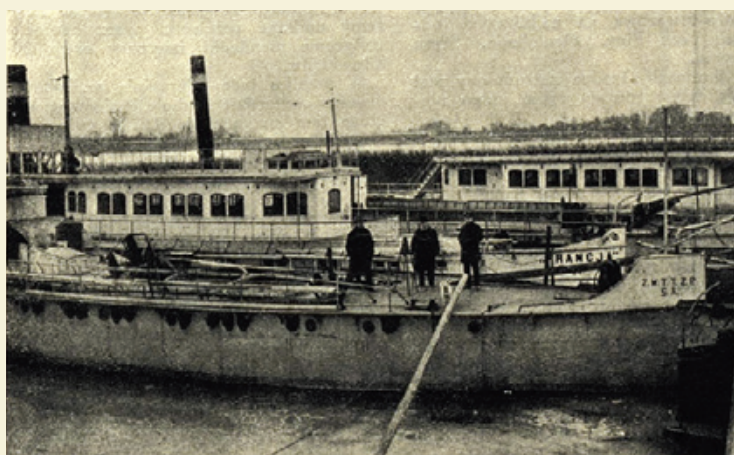
emblematem marynarskim. W czasie upałów dozwolone było noszenie białego pokrowca na czapce i białych spodni; pokrowce letnie należało obowiązkowo zdjąć 15 września i zamienić na pokrowce granatowe¹¹⁵.

Aby dać pełny obraz stanu żegluga parowej na Wiśle w Warszawie w okresie międzywojennym, warto przytoczyć dane z 1929 r. W Warszawie było wówczas 12 przystani pasażerskich i towarowo-pasażerskich. Flota zarejestrowana w stolicy Polski obejmowała 16 parostatków pasażerskich i 18 towarowo-holowniczych należących do firm prywatnych oraz 6 inspekcyjnych parostatków rządowych. Parostatki towarowe i holownicze kursujące po Wiśle i zarejestrowane w Warszawie należały głównie do towarzystw „Standard-Nobel”¹¹⁶ i „Lloyd Bydgoski”¹¹⁷, jak też do Zjednoczonego Warszawskiego Towarzystwa Transportu i Żegluga Polskiej SA. Towary po Wiśle przewo-

żono również, jak wcześniej galarami i barkami¹¹⁸. W okresie międzywojennym i po wojnie (do lat 60. XX w.) funkcjonowała ładownia w km 513,8 Wisły z połączeniem kolejowym – bocznica od Dworca Gdańskiego do elektrowni na Powiślu oraz połączeniem drogowym od ulicy Karowej, Nowego Zjazdu i Cytadeli¹¹⁹. W tabeli (il. 60) przedstawiono w liczbach ruch



Ryc. 54a–c
Statki
Zjednoczonego
Warszawskiego
Towarzystwa
Transportu
i Żeglugi Polskiej na
zimowisku w Porcie
Czerniakowskim,
„Morze” nr 3/4,
1926 r.



parostatków w Warszawie w 1929 r. z podziałem na miesiące.

Rozwój żeglugi na Wiśle w dalszym ciągu utrudniony był przez liczne mielizny i przemiały, doraźne prace regulacyjne rzeki były bowiem niewystarczające. W latach 1926–1933 zbudowano Magistralę Węglową Francusko-Polskiego Towarzystwa Kolejowego, łączącą Śląsk z Gdynią, która miała zasadniczy wpływ na losy żeglugi po Wiśle. Początek lat 30. XX w. wiązał się ze światowym kryzysem gospodarczym, który negatywnie odbił się również na polskim przemyśle i gospodarce.

W drugiej połowie lat 30. XX w. w Państwowym Zarządzie Wodnym w Warszawie podległym Wydziałowi Dróg Wodnych Urzędu Wojewódzkiego Warszawskiego było zarejestrowanych 48 prywatnych i państwowych jednostek pływających z własnym napędem. Wśród nich były cztery statki państwowe („Kościuszko”, „Inż. Ćwikiel”, „Sienkiewicz” i „Słowacki”). Większość statków należała do Banku Gospodarstwa Krajowego, a także do Eliasza Leszczyńskiego oraz Żeglugi Juliusz Dunin Holecki i S-ka; właścicielem dwóch statków był „Lloyd Bydgoski”, dwóch kolejnych – Maks Friedman. Pojedyncze statki należały do różnych innych prywatnych właścicieli. Wykaz obiektów pływających specjalnych wymienia sześć przystani pływających: trzy o żelaznym kadłubie – inspekcyjna, Eliasza Leszczyńskiego, Juliusza Dunin Holeckiego, oraz trzy o drewnianym kadłubie – Górnickich, Maksa Friedmana i Zjednoczonego Towarzystwa Transportu i Żeglugi (Masa Upadłościowa)¹²⁰.



Ryc. 55a-e

Okładki przewodników Polskiej Żeglugi Rzecznej „Vistula”: *Wiślą do morza*, *Szlakiem Wisty i Vistula*, lata 30. XX w. (polona, sygn. DŻS XVIII A 2d i DŻS XVIII A 2g)





DRUGA WOJNA ŚWIATOWA I OKRES POWOJENNY

Polska Żegluga Rieczna „Vistula” istniała do 1941 r., choć w okresie II wojny światowej funkcjonowała pod niemieckim zarządem (il. 61). W 1943 r. statki przeszły na własność firmy założonej przez jednego z udziałowców „Vistuli”, Juliusza Dunin Holeckiego (Weichsel Reederei Julius Dunin Holecki, G.m.b.H., War-

(dawnego „Krakusa”) tak wspominał w 1948 r. ten szmugiel:

„W 39 zatopili go chłopcy w porcie na Pradze, żeby Niemcy nie dostali statku w swoje ręce. Potem załatało się dziury i pływał przez całą okupację do Dębina i Sandomierza. Ile „szmuglu” na nim do Warszawy przyjechało! Pannie drogi, my na niego za każdym kursem po trzydzieści ton zabierali, albo i więcej. Widzisz Pan tę lukę na węgiel? Przez całą wojnę w niej węgla nie



Ryc. 56a–b
Pasażerowie
wchodzący na
przystań „Vistula”
na Wiśle
w Warszawie.
W głębi widoczny
most kolejowy,
maj 1932 r., Koncern
Ilustrowany
Kurier Codzienny
- Archiwum
Ilustracji (NAC,
SM1_1-G-4446-1
i 1-G-4446-2)

schau). Nazwy większości statków zostały zmienione na niemieckie.

W czasie okupacji, tak jak przed wojną, funkcjonowała żegluga pasażerska i towarowa. Ze względu na brak ścisłej kontroli, podobnie jak na dworcach i liniach kolejowych oraz głównych szlakach komunikacyjnych, regularna żegluga śródlądowa, szczególnie na dalszych odcinkach, wykorzystywana była do szmuglowania żywności do stolicy. Mechanik „Kilińskiego”

woziłem. Ładowało się tam pełno worków z mąką, tytoniem, całe świnie. Na wierzchu plandeki, trochę miałem przysypaliśmy i jazda. – No a węgiel gdzie? – pytamy. – Na pokładzie leżał. Nosić było trochę niewygodnie, ale to nic. – Żandarmi was nie nakryli? – Po co mieli nakrywać, kiedy brali łapówki, „Wasserpolicja” wyjeżdżała naprzeciw nas ostrzec, gdy była jaka nadzwyczajna kontrola”¹²¹.



Pod koniec wojny większość statków została zatopiona przez Niemców lub wyprowadzona do Gdańska. Jeszcze w trakcie działań wojennych znaczną część dawnego polskiego taboru wcielono do oddziałów komunikacji wojskowej Armii Czerwonej.

W 1944 r. na Wiśle operowała jednostka saperska Fluss-Pionier-Kompanie Weichsel¹²², do której zadań należała ochrona mostów. Była wyposażona w wachtkutter „Pionier” (przedwojenny ORP „Nieuchwytny”)¹²³. Podczas powstania warszawskiego

Ryc. 57
Afisz Polskiej
Żeglugi Rzecznej
„Vistula”,
1933 r. (polona.pl)

Polska Żegluga Rzeczna „Vistula”
Warszawa, Mazowiecka 12, tel. 416-31

otworzyła regularną komunikację parostatkami luksusowymi i pasażersko-towarowymi

**WARSZAWA-GDAŃSK
-GDYNIA**  **WARSZAWA-PULAWY
-SANDOMIERZ**

zwiedzić wygodnie i tanio można jedynie jadąc statkami.

KORZYSTAJ, BO SEZON KRÓTKI!

Jadąc Królową rzek polskich „Wisłą” nad polskie morze zwiedzisz zabytki historyczne (Płock, Włocławek, Ciechocinek, Toruń, Grudziądz, Tczew) zapoznasz się z duchem i historią Narodu.

Każdy luksusowy statek zaopatrzony w kabiny 2-4 osobowe (sypialne miejsca), radio, fortepian, gry towarzyskie, leżaki, gablotki L. M. i K. z wydawnictwami, tanią restaurację (całodzienne utrzymanie 3 posiłki zł. 6).

Żegluga nasza przy udziale L. M. i K., Francopolu i Orbisu organizuje cykl wycieczek!

Ucząca się młodzież, akademicy, urzędnicy państwowi i komunalni, funkcjonariusze P.P. i członkowie L. M. i K. korzystają z ulg indywidualnych na wszystkich naszych liniach i parostatkach.

W okresie letnim codzienne 2 godz. przejazdki spacerowym statkiem „BAJKA”.

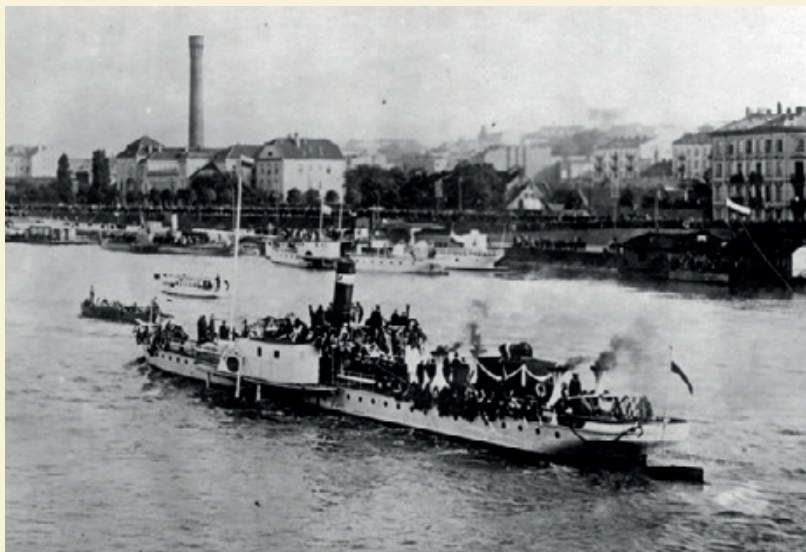
Ceny przejazdów rawetacynicie niskie.

Żądajcie szczegółowych prospektów i rozkładów jazdy.

Informacje i zapisy przyjmuje: „Vistula”, Mazowiecka 12, tel. 416-31. „Orbis”, Marszałk. 98, tel. 929-49. „Francopol”, Mazowiecka 9, tel. 206-73.



Ryc. 58
Przystań rzeczna
na Bielanych
w Warszawie,
Koncern
Ilustrowany Kurier
Codzienny -
Archiwum Ilustracji
(NAC, 1-G-4450-1)



Ryc. 59
Statek „Mickiewicz”
przewożący trumnę
z prochami Juliusza
Słowackiego
na Wiśle
w Warszawie,
czerwiec 1927 r.,
Koncern Ilustrowany
Kurier Codzienny
- Archiwum Ilustracji
(NAC, 1-K-1835)

powstańczy oddział marynarzy „Szczupak” planował przejęcie jednostki w Porcie Czerniakowskim. Planów tych jednak nie udało się zrealizować, a jednostka zwana przez powstańców kanonierką ostrzeliwała z Wisły pozycje powstańcze.

Zarządzeniem Ministerstwa Komunikacji z 7 marca 1945 r. ustanowiono przymusowy zarząd nad żegluga; sprawował go Główny Komisarz Że-

glugi w Warszawie (przy ul. Nowogrodzkiej 49), Komisarze Rejonowi Żeglugi i Kierownictwo Ekspozytur Żeglugi. Początkowo ze względu na zniszczenia wojenne dużym problemem stało się uruchomienie żeglugi. Większość statków była zatopiona, a tor wodny Wisły wymagał oczyszczenia z tarasujących go fragmentów wysadzonych mostów. W tym czasie powstała Żegluga Państwowa – Polskie Drogi Wodne¹²⁴. W 1946 r.

Ryc. 60
Ruch parostatków
w Warszawie
w 1929 r. „Kronika
Warszawy” nr 4/5,
1930 r.

	Przybyło statków						Odeszło statków					
	z góry rzeki			z dołu rzeki			w górę rzeki			w dół rzeki		
	Razem statków	Ilość pasa- żerów	Wylado- wano towaru tonn	Razem statków	Ilość pasa- żerów	Wylado- wano towaru tonn	Razem statków	Ilość pasa- żerów	Zalado- wano towaru tonn	Razem statków	Ilość pasa- żerów	Zalado- wano towaru tonn
Styczeń	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Luty	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Marzec	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Kwiecień	57	4 894	439	107	12 878	1 399	55	5 390	246	112	12 683	920
Maj	64	8 746	497	201	17 045	2 628	60	8 190	370	199	16 060	1 317
Czerwiec	52	5 990	304	160	15 856	3 061	53	8 379	263	158	20 367	1 035
Lipiec	76	5 626	287	154	16 919	2 058	73	5 408	310	149	18 986	1 107
Sierpień	82	6 615	304	176	16 833	2 616	83	6 174	305	166	23 411	1 051
Wrzesień	37	2 491	209	171	12 961	3 441	34	2 232	111	163	17 495	1 078
Październik	26	1 447	160	174	14 054	3 850	26	1 573	109	173	16 954	996
Listopad	24	1 137	156	157	10 772	3 910	24	1 423	106	163	13 046	1 001
Grudzień	17	791	107	86	6 581	2 409	17	899	72	78	6 314	605
Razem	435	37 837	2 553	1 386	123 299	25 372	425	39 665	1 892	1 361	145 316	9 110

Ryc. 61
Przystań przy
Moście Kierbedzia
w lipcu 1940 r.
Na pierwszym
planie widoczny
oddział żołnierzy
niemieckich,
Wydawnictwo
Prasowe Kraków-
-Warszawa (NAC,
2-7787)



władze sowieckie przekazały „resztki floty polskiej, wydzielone z ogólnych zdobyczy Armii Czerwonej”. Było to 87 tys. ton taboru bez napędu i 7 tys. ton taboru z napędem, w tym 90% do generalnego remontu lub wydobycia z wody¹²⁵. Dzięki stopniowemu uruchamianiu poszczególnych odcinków dróg wodnych do Warszawy zaczęły przychodzić transporty z materiałami

aprowizacyjnymi i budowlanymi¹²⁶. 22 czerwca 1945 r. uruchomiono stałą żeglugę pasażersko-towarową na linii Toruń–Bydgoszcz i Toruń–Włocławek; 3 listopada 1945 r. uruchomiono uroczyście linię Warszawa–Toruń przy pomocy statków „Traugott” i „Sobieski”¹²⁷.

Wszystkie firmy żeglugowe na Wiśle upaństwowiono¹²⁸. W 1949 r. utworzono jedno przedsiębiorstwo – Polską Żeglugę Śródlądową we Wrocławiu, której podlegała Wisła¹²⁹. Prywatny tabor pływający został włączony do utworzonego w 1951 r. Przedsiębiorstwa Państwowego Żegluga na Wiśle w Warszawie, z ekspozyturami w Gdańsku, Bydgoszczy, Warszawie i Krakowie. W czerwcu 1954 r. powołano Warszawską i Bydgoską Żeglugę na Wiśle¹³⁰. Warszawska Żegluga na Wiśle obsługiwała odcinek Wisły od Gdańska do Sandomierza; od 1963 r. funkcjonowało ono jako Przedsiębiorstwo Państwowe „Żegluga Warszawska” (il. 62a–e).



Ryc. 62a–e,
Okładki informatorów, rozkłady jazdy
i plakaty „Żeglugi Warszawskiej”
(Archiwum Dokumentacji Osobowej i Płacowej
w Milanówku, Przedsiębiorstwo Państwowe
Warszawska Żegluga na Wiśle, sygn. 264)



ŻEGLUGA WARSZAWSKA

ROZKŁAD REJSÓW STATKÓW PASAŻERSKICH 1976

WARSZAWA - PŁOCK - WARSZAWA

statek - ślizgacz

km		1)	2)	3)
8,00	0	o Warszawa	p	18,30 18,00 17,30
11,00	121	p Płock	o	15,00 14,30 14,00

Linia czynna w okresie od 1.V. do 30.IX.
1) od 1.V. do 30.VIII;
2) od 1.IX. do 15.IX;
3) od 16.IX. do 30.IX.

WARSZAWA - JEZIORO ŻEGRZYŃSKIE - WARSZAWA

km		o Warszawa	p	19,15
8,00	0	o Warszawa	p	19,15
11,00	28	o Żegrze	p	16,15
11,15	31	o Białobrzegi	p	16,00
11,30	35	o Rynia	p	15,40
11,45	36	o Żegrzynsk	p	15,30
12,05	40	p Serock	o	15,10

Linia czynna w okresie od 1.V. do 30.IX.

SPACERY PO JEZIORZE ŻEGRZYŃSKIM

	km				
11,00	13,10	0	o Żegrze	p	13,10 16,15
11,15	13,30	3	o Białobrzegi	p	12,55 16,00
11,35	13,50	7	o Rynia	p	12,35 15,40
11,45	14,00	8	o Żegrzynsk	p	12,25 15,30
12,05	14,20	12	p Serock	o	12,05 15,10

Linia czynna w okresie od 1.V. do 30.VIII.

ZWIEDZANIE WARSZAWY

Godziny odjazdu:

Rejsy z Dworca Wodnego:		o 10,00 11,20 12,40 14,00 15,20 16,40 18,00 19,20
Dw. Wodny	o	10,00 11,20 12,40 14,00 15,20 16,40 18,00 19,20
Zamek	o	10,30 12,10 13,30 14,50 16,10 17,30 18,50 20,10
Rejsy z przystani „Zamek”:		o 10,30 12,10 13,30 14,50 16,10 17,30 18,50
Dw. Wodny	o	11,20 12,40 14,00 15,20 16,40 18,00 19,20
Zamek	o	12,00 13,20 14,40 16,00 17,20 18,40 20,00

Linia czynna w okresie od 1.V. do 30.IX.

PULAWY - KAZIMIERZ - PULAWY

Dw. Wodny	o	11,20	12,40	14,00	15,20	16,40	18,00	19,20
Zamek	p	12,00	13,20	14,40	16,00	17,20	18,40	20,00
Linia czynna w okresie od 1.V. do 30.II.								
PULAWY - KAZIMIERZ - PULAWY								
km								
0	Pulawy	o	8,00	9,30	11,30	13,30	15,30	16,45

15	Kazimierz	p	9,30	11,00	13,00	15,00	17,00	18,15
km								
0	Kazimierz	o	8,00	10,00	11,30	13,30	15,30	17,15
15	Pulawy	p	9,00	11,00	12,30	14,30	16,30	18,15

Linia czynna w okresie od 1.V. do 30.IX.

PŁOCK - WŁOCŁAWEK - PŁOCK

PŁOCK – WŁOCŁAWEK – PŁOCK						
		km				
8,00 1)	8,00 1)	0	↓	o Płock	p	19,30 1)
11,30	11,30	46	↓	p Włocławek	o	16,00

Linia czynna w okresie od 1.V. do 30.IX. - codziennie oprócz sobót.

1) Statek odchodzi z Płocka w dniach:

2.V.-7.V.; 16.V.-21.V.; 30.V.-4.VI.; 13.VI.-18.VI.;

27.VI.-2.VII.; 11.VII.-16.VII.; 25.VII.-30.VII.;

8.VIII.-13.VIII.; 22.VIII.-27.VIII.; 5.IX.-10.IX.; 19.IX.-24.IX.

2) Statek odchodzi z Płocka w ruchu jednostronnym w dniach (soboty):

8.V.; 22.V.; 5.VI.; 19.VI.; 3.VII.; 17.VII.; 31.VII.;

14.VIII.-28.VIII.; 11.IX.; 25.IX.

WŁOCŁAWEK - PŁOCK - WŁOCŁAWEK

WŁOCŁAWEK - PŁOCK - WŁOCŁAWEK						
km						
8,00 1)	8,00 1)	0	↓	o Włocławek	p	19,30 1)
11,30	11,30	46	↓	p Płock	o	16,00

Linia czynna w okresie od 1.V. do 30.IX. codziennie oprócz sobót.

1) Statek odchodzi z Włocławka w dniach:

9.V.-14.V.; 23.V.-28.V.; 6.VI.-11.VI.; 20.VI.-25.VI.;

4.VII.-9.VII.; 18.VII.-23.VII.; 1.VIII.-6.VIII.; 15.VIII.-20.VIII.;

29.VIII.-3.IX.; 12.IX.-17.IX.; 26.IX.-30.IX.

2) Statek odchodzi z Włocławka w ruchu jednostronnym w dniach (soboty):

15.V.; 29.V.; 12.VI.; 26.VI.; 10.VII.; 24.VII.; 7.VIII.;

21.VIII.; 4.IX.; 18.IX.; 30.IX.

GODZINNE SPACERY PO WIŚLE W PŁOCKU

- w dniu 1. maja: przez cały dzień,
- codziennie oprócz sobót, o godz. 12,30 i 14,30 w dniach:

9.V.-14.V.; 23.V.-28.V.; 6.VI.-11.VI.; 20.VI.-25.VI.;

4.VII.-9.VII.; 18.VII.-23.VII.; 1.VIII.-6.VIII.; 15.VIII.-20.VIII.;

29.VIII.-3.IX.; 12.IX.-17.IX.; 26.IX.-30.IX.

REJSY STATKIEM - ŚLIZGACZEM W PŁOCKU

- Rejsy statkiem ślizgaczem o godz. 12,00, w okresie od 1.V. do 30.IX, dla wycieczek zbiorowych (zobowiązanych: 30-40 osób), nie przejazd 40 km.

2,5 GODZINNE SPACERY PO WIŚLE WE WŁOCŁAWKU

- codziennie oprócz sobót, o godz. 13,00, w dniach:

2.V.-7.V.; 16.V.-21.V.; 30.V.-4.VI.; 13.VI.-18.VI.;

27.VI.-2.VII.; 11.VII.-16.VII.; 25.VII.-30.VII.; 8.VIII.-13.VIII.;

22.VIII.-27.VIII.; 5.IX.-10.IX.; 19.IX.-24.IX.

Wszystkie dane w rozkładzie mogą ulec zmianie bez uprzedniego zawiadomienia.

AUGUSTÓW - PRZEWIEŹ - AUGUSTÓW

Augustów - Necko - Augustów						
km						
9,00 1)	15,00 1)	0	o Augustów	p	12,20 1)	18,20 1)
9,20	15,20	3	o Necko	o	12,10	18,10
9,40	15,40	5	o Rozpada	o	11,50	17,50
10,20	16,20	15	p Przewieź	o	10,30	16,30

Linia czynna w okresie od 1.V. do 13.IX, z wyjątkiem na jezioro Augustów i Siedliska.

AUGUSTÓW - PANIEWO - AUGUSTÓW

AUGUSTÓW - PANIEWO - AUGUSTÓW				
km				
8,30	0	o Augustów	p	19,00
8,45	3	o Necko	o	18,45
8,55	5	o Rozpada	o	18,35
9,30	15	o Przewieź	o	17,45
10,20	21	o Siedliska	o	17,00
13,00	33	p Paniewo	o	14,30

Linia czynna w okresie od 1.V. do 30.VIII, w niedzielę, środy i soboty.

AUGUSTÓW - PRZEWIEŹ - SWOBODA - AUGUSTÓW

km				
6,30	0	o Augustów	p	13,00
8,50	3	o Necko	o	12,40
9,10	5	o Rozpada	o	12,25
9,50	15	o Przewieź	o	11,45
10,45	21	p Swoboda	o	10,35

Linia czynna w okresie od 1.V. do 13.IX.

JEZIORO WIAGRY

km						
8,30	15,00	0	o Smry Folwark	p	12,20	18,50
8,40	15,10	1	o Kłostów	o	12,10	18,40
9,30	16,00	18	o Ślupia	o	11,20	17,50
9,50	16,20	21	o Bzyski	o	11,00	17,30
10,20	16,50	25	p Osiwogrodek	o	10,30	17,00

Linia czynna w okresie od 1.V. do 13.IX.

SPACERY PO JEZIORACH

Augustów -
od 13,00 do 15,00 - Jezioro Necko, Rozpada, Białe
od 14,00 do 15,00 - „
od 16,00 do 18,00 - „
Jezioro Wiagry - Stary Folwark -
od 13,00 do 13,00
od 16,00 do 18,00

Linia spacerowa czynna w okresie od 1.V. do 30.IX.

Szczegółowych informacji udzielają i załatwiają wycieczek przyjmują placówki Żegluga: Pulawy, ul. 1 Maja 74 (tel. 43-11), Warszawa - Dworzec Wodny (tel. 28-05-261), Płock, ul. Rybacki 7 (tel. 33-22), Włocławek, ul. Bulwary 24 (tel. 241-70), Grudziądz, ul. Rybacka 37 (tel. 56-18), Augustów, ul. 29 Listopada 7 (tel. 21-52 i 23-01), Wiagry - Stary Folwark (tel. 12-28 Suwałki), Toruń, ul. Mostowa 5 (tel. 44-62), Gdańsk, ul. Warlika 4 (tel. 31-19-75) oraz placówki „ORBISU”, „TURYSTY”, „GROMADY”, „PTTK”, „WISŁY”, „SPORTS-TOURISTU”, „HARCTURU” i innych przedsiębiorstw turystycznych na terenie całego kraju.



Ryc. 63a–b
Statek „Bałtyk”
z pasażerami
na pokładzie;
widok z góry,
1965 r.,
Archiwum
Fotograficzne
Zbyszka Siemaszki
(NAC, 51-241-2, 51-
241-3)



Od lat 50. XX w. zaczęły rozwijać się nowe formy wypoczynku w postaci wycieczek Funduszu Wczasów Pracowniczych (FWP) statkami parowymi do Gdańska. Hasłem reklamującym „Żeglugę Warszawską” było: „Pracujesz na lądzie, odpoczywaj na wodzie” (powielające przedwojenne hasło reklamowe spółki Gdynia-Ameryka Linie Żeglugowe SA). Ówczesna rzeczywistość została doskonale sportretowana w filmie zrealizowanym w 1970 r. przez Marka Piwowoskiego

pt. *Rejs*, którego akcja dzieje się na pokładzie statku „Feliks Dzierżyński”¹³¹. Motyw podróży rzeczonym statkiem parowym stał się obecny w kulturze i wielu dziełach literackich.

22 lipca 1953 r. Warszawa otrzymała w miejsce niewielkiej i drewnianej przystani cumującej przy moście Śląsko-Dąbrowskim, nowy trzykondygnacyjny Dworzec Wiślany o stalowej konstrukcji, będący darem stoczniovców płockich (obecnie

Ryc. 64

Usytuowanie Dworca Wodnego, przystani „Zamek” i „Cytadela” na mapce z informatora „Żegluga Warszawskiej” z 1978 r. (Archiwum Dokumentacji Osobowej i Płacowej w Milanówku, Przedsiębiorstwo Państwowe Warszawska Żegluga na Wiśle, sygn. 264)

**Ryc. 65**

Znaczki Poczty Polskiej wydane w 1979 r. z okazji 150-lecia żegluga parowej na Wiśle, proj. Stefan Małecki, źródło: Poczta Polska

jest to restauracja zacumowana nad Wisłą). Z przystani tej w tamtych czasach odpływał codziennie statek do Włocławka, dwa razy w tygodniu statek do Gdańska, a pięć razy dziennie statek spacerowy „Bałtyk” (il. 63a–b) na dwugodzinne przejażdżki, które urozmaicała orkiestra i dancng. Z tych ostatnich korzystali najczęściej uczestnicy wczasów w mieście, mieszkańcy Domu Wczasowego FWP, w mniejszym stopniu zaś mieszkańcy stolicy¹³². W późniejszym okresie w Warszawie istniała przystań dla statków pasażerskich „Żegluga Warszawskiej”: Dworzec Wodny przy moście im. Księcia Józefa Poniatowskiego. W 1975 r. otwarto kolejną przystań przy moście Śląsko-Dąbrowskim, pod Zamkiem Królewskim, przeznaczoną dla turystów zwiedzających Starówkę; statki odpływały z niej sześć razy dziennie¹³³. Funkcjonowała też przystań pod Cytadelą (il. 64).

Z czasem żegluga na Wiśle zaczęła chylić się ku upadkowi. W miejsce statków parowych wprowadzono serię statków oznaczonych typem SP-150, budowanych w Gdańskiej Stoczni Rzecznej, z silnikami spalinyowymi o mocy 150 KM. W 1969 r. w eksploatacji pozostawało zaledwie sześć parowych statków o napędzie boczno-kołowym: „Bałtyk”, „Raclawice”, „Gen. Świerczewski”, „Feliks Dzierżyński”, „Traugutt” i „Julian Marchlewski” (il. 65a–d). Ostatni wiślany boczno-kołowiec „Traugutt” – choć został uznany za zabytek techniki – pocięto na złom w 1996 r.¹³⁴ Wcześniej, bo w 1989 r. Przedsiębiorstwo Państwowe „Żegluga Warszawska” zostało postawione w stan likwidacji¹³⁵.



¹⁷ Vincent Gâche (1803–1884), francuski mechanik, konstruktor, twórca maszyn parowych do statków zarówno rzecznych, jak i pełnomorskich; współpracownik firmy Guiberta, później sam prowadził warsztaty budowy statków rzecznych w Nantes, gdzie powstało wiele statków parowych pływających po rzekach Francji i Niemiec. Rząd francuski dał mu przywilej wyłącznej budowy maszyn parowych na 10 lat, „patent swobody na zaprowadzenie statków swoich” wydał mu również rząd austriacki; zob. F. Miaskowski, *op. cit.*; *O zaprowadzeniu żeglugi parowej na Wiśle i innych rzekach Królestwa Polskiego*, „Tygodnik Petersburski. Gazeta Urzędowa Królestwa Polskiego”, 94–95 (1846), s. 626–628.

¹⁸ Gabary – były to barki konstrukcji mieszanej stalowo-drewnianej, o ładowności od 800 do 1500 korców (100–190 t), przeznaczone do przewozu ładunków. Nazwa pochodzi od francuskiego słowa *gabare* lub *gabarra* oznaczającego mały statek odkryty lub barkę rzeczną.

¹⁹ Zob. C. Łagiewski, *Andrzej Artur Zamoyski 1800–1874*, Nakładem Księgarni W. Jakowickiego, Warszawa 1917. O kamienicy pisał m.in. I. Zalewski, *Echa dawnej Warszawy. 100 adresów, Skarpa Warszawska*, Warszawa 2016, s. 167, 168.

²⁰ W dokumentach pojawiają się dwie formy nazwiska: Mężyński lub Mężeński.

²¹ *Warunki pod jakimi Andrzeja Hr. Zamoyskiego i Spółki Żegluga Parowa na Rzekach Spławnych Królestwa zboże na swoich statkach spławia i sprzedaż takowego ułatwia*, Nakładem Żegluga Parowej Druk Józefa Ungera, Warszawa 1852.

²² A.W. Reszka, *Wiślane statki i techniki nawigacyjne od XVI do XX wieku*, Gdańsk 2012, s. 40.

²³ Fabryka na rogu ulic Smolnej Dolnej i Książęcej, na posesji o numerze hipotecznym 3041b, została założona w 1826 r. staraniem Komisji Rządowej Przychodów i Skarbu. Po kilku latach przeszła pod zarząd Banku Polskiego, który do 1839 r. dzierżawił ją firmie angielskiej „Perks i syn”. W 1841 r. kierownictwo fabryki objął Wilhelm Rau, w 1848 r. kierownikiem wydziału machin został Stanisław Lilpop. W 1868 r. zakłady zostały wykupione przez firmę „Lilpop, Rau i Sp.”, a w 1872 r. przekształcone w „Akcyjne Przemysłowe Towarzystwo Zakładów Mechanicznych i Górniczych Lilpop, Rau i Loewenstein”; zob. Bierzyński, *Z dziejów przemysłu polskiego. Zakłady akcyjnego Towarzystwa przemysłowego „Lilpop, Rau i Sp.” w Warszawie*, „Tygodnik Powszechny”, 49 (1883), s. 775–778; R. Żelichowski, *Ulica Smolna*, Warszawa 1998, s. 13–15. W fabryce tej zbudowano holowniki parowe nr 3 „Kopernik”, nr 4 „Kraków”, nr 5 „Praga” oraz nr 6 „Sandomierz”.

²⁴ Rubli srebrem.

²⁵ „Ósme sprawozdanie z Administracji Żegluga Parowej za rok 1855”, Archiwum Narodowe w Krakowie (dalej: AN Kraków), Archiwum Potockich z Krzeszowic (Adam Potocki), sygn. 443: Udziały: 1. Spółka Żegluga Parowej na Wiśle w Warszawie (sprawozdania, bilanse, korespondencja), 1849–1874.

²⁶ „Powody dla których wypadnie kontrakt Współki z Panem Gibertem rozwiązać są następujące”, AN Kraków, Archiwum Potockich z Krzeszowic (Adam Potocki), sygn. 443: Udziały: 1. Spółka Żegluga Parowej na Wiśle w Warszawie (sprawozdania, bilanse, korespondencja), 1849–1874.

²⁷ Spółka komandytowa – rodzaj spółki, w której przynajmniej jeden ze wspólników za zobowiązania wobec wierzycieli odpowiada całym swoim majątkiem, pozostali zaś (komandytariusze) do ograniczonej wysokości sumy komandytowej.

²⁸ Franc. „Prince de Varsovie”, ros „Książ Warszawski”.

²⁹ Franc. „Vistula”.

³⁰ Statek ten miał bardzo nowatorską konstrukcję napędu – w przeciwieństwie do bocznokołownic maszyn parowa o mocy 14 KM została zamontowana na rufie i napędzała dwie śruby napędowe. Niestety, wówczas to rozwiązanie nie zdało egzaminu; zob. W. Arkuszewski, *Wiślane statki pasażerskie XIX i XX wieku*, Gdańsk 1973 (Prace Muzeum Morskiego w Gdańsku, t. V), s. 50, 52.

- ³¹ Długości 50,5 m, szerokości 3,80 m, mogących pomieścić do 200 pasażerów (informacja ze sprawozdania A. Barcińskiego w liście do A. Potockiego[?] za rok 1852).
- ³² Embarkadery, inaczej debarkadery – pływające przystanie, na których odbywała się odprawa biletowa, paszportowa i celna. Pierwsze przystanie były drewniane i zlokalizowano je w Warszawie, Ciechocinku i Zawichoście.
- ³³ Cyla – typ drewnianego statku pływającego po Wełtawie; zob. A.W. Reszka, *op. cit.*, s. 230.
- ³⁴ Numer policyjny Nowy Świat 69.
- ³⁵ J.K. Pietraszek, *Zakłady żeglugi parowej na Solcu w Warszawie*, „Księga Świata”, cz. 1, Warszawa 1857, s. 85.
- ³⁶ Więcej na ten temat zob. T.W. Świątek, R. Chwiszczuk, *Królowa Wisła*, Warszawa 2012, s. 80.
- ³⁷ Franciszek Kostrzewski, Wojciech Gerson czy Julian Cegliński.
- ³⁸ O. Flatt, *op. cit.*, s. 115.
- ³⁹ J.W. Gan, *Z dziejów żeglugi śródlądowej w Polsce*, Warszawa 1978, s. 194–196.
- ⁴⁰ W. Arkuszewski, *op. cit.*, s. 70, 71.
- ⁴¹ „Uwiedomienie od Zarządu Żeglugi Parowej o obligach procentowych”, AN Kraków, Archiwum Potockich z Krzeszowic (Adam Potocki), sygn. 443: Udziały: 1. Spółka Żeglugi Parowej na Wiśle w Warszawie (sprawozdania, bilanse, korespondencja), 1849–1874.
- ⁴² J.W. Gan, *op. cit.*, s. 190.
- ⁴³ 1 łokieć warszawski to 59,6 cm.
- ⁴⁴ Numery hipoteczne działek: 2937, 2938, 2948, 3001, późniejsze numery policyjne: ul. Solec 8, 15, 17; ul. Czerniakowska 1, 65; ul. Fabryczna 3, 51.
- ⁴⁵ W tym miejscu w dokumencie znajduje się odnośnik do dopisku na dole strony, wykonanego innym charakterem pisma, o treści: „Jeszcze nie ustawiony, dla nieosłabiania budynku”.
- ⁴⁶ A. Barciński, „Dziewiąte Sprawozdanie Administracji Żeglugi Parowej za r. 1856”, AN Kraków, Archiwum Potockich z Krzeszowic (Adam Potocki), sygn. 443: Udziały: 1. Spółka Żeglugi Parowej na Wiśle w Warszawie (sprawozdania, bilanse, korespondencja), 1849–1874, s. 2–3.
- ⁴⁷ J.K. Pietraszek, *op. cit.*, s. 87.
- ⁴⁸ Por. M. Kwiatkowski, *Niechaj twych ulic wiatr mnie owionie... Architektura warszawskich dzielnic*, Warszawa 1973, s. 123–131.
- ⁴⁹ Antoni Barciński (1803–1878), nauczyciel matematyki, absolwent wydziału matematycznego Uniwersytetu Warszawskiego i szkoły przemysłowo-handlowej w Paryżu. W czasie powstania listopadowego pracował w Banku Polskim, później był profesorem matematyki warszawskiego gimnazjum gubernialnego. Z powodów zdrowotnych porzucił zawód nauczyciela i został naczelnikiem kancelarii Wydziału Górnictwa Komisji Rządowej Przychodów i Skarbu. Po przejściu na emeryturę został dyrektorem w spółce Andrzeja Zamoyskiego. Ożenił się z Izabelą Chopin, siostrą Fryderyka; zob. A. Moraczewski, *Barciński Antoni Feliks*, PSB, t. 1 (1935), s. 301.
- ⁵⁰ Jan Pietraszek (1830–1880), absolwent Szkoły Technicznej w Krakowie i Politechniki Wiedeńskiej, autor wielu publikacji z zakresu mechaniki, konstrukcji kotłów, maszyn parowych, znawca techniki kolejowej. Był również prekursorem w zakresie historii techniki, autorem artykułu *Historia maszyny parowej*, napisanego wspólnie z Bronisławem Marczewskim. W późniejszym okresie pracował na Kolei Warszawsko-Wiedeńskiej, był autorem *Przewodnika praktycznego dla użytku maszynistów i ich pomocników na drogach żelaznych* (Warszawa 1873).
- ⁵¹ Seweryn Skwierczyński (1835–1876) kierował później zakładami w Bliżynie; „Przegląd Techniczny”, 32 (7 VIII 1913), s. 421–422.
- ⁵² Józef Górecki (1803–1870) był architektem i budowniczym rządowym.

- ⁵³ J.K. Pietraszek, *op. cit.*, s. 87.
- ⁵⁴ Fazowania otworów nitowych.
- ⁵⁵ J.K. Pietraszek, *op. cit.*, s. 87.
- ⁵⁶ Société anonyme pour l'Exploitation des Etablissements John Cockerill.
- ⁵⁷ „Naczelnemu mechanikowi przy Warsztatach Żeglugi Parowej hr. Andrzeja Zamoyskiego i Spółki w Warszawie, poddanemu Francuzkiemu, Gatienowi Leroux, za odznaczenie się w budowie pod jego dozorem maszyny parowej do holownika, która zjednała sobie powszechne pochwały”; „Kurjer Warszawski”, 200 (20 VII/1 VIII 1858), s. 1.
- ⁵⁸ J.K. Pietraszek, *op. cit.*, s. 87.
- ⁵⁹ Informacja uzyskana od prof. dr. hab. Jana Bartelskiego; por. A. Barciński, „Dwunaste sprawozdanie z Administracji Żeglugi Parowej za rok 1859. Warsztaty Żeglugi Parowej”, Kraków, Archiwum Potockich z Krzeszowic (Adam Potocki), sygn. 443: Udziały: 1. Spółka Żeglugi Parowej na Wiśle w Warszawie (sprawozdania, bilanse, korespondencja), 1849–1874, s. 2.
- ⁶⁰ „Gazeta Handlowa”, 83 (31 III 1865), s. 162; Ogłoszenie Dyrekcji Fabryki Maszyn Towarzystwa Żeglugi Parowej na rzekach spławnych Królestwa pod firmą Andrzej hr. Zamoyski i Spółka z 10 IV 1865 r.
- ⁶¹ Kocioł kornwalijski został wynaleziony w 1803 r. przez brytyjskiego inżyniera, mechanika, konstruktora i wynalazcę Richarda Trevithicka.
- ⁶² Działka przy ul. Fabrycznej (wcześniej Czerniakowskiej) 1, o numerze hipotecznym 3001a; później adres ul. Fabryczna 3/9/11 – działka o numerze hipotecznym 3001 własności hr. A. Zamoyskiego została najprawdopodobniej rozparcelowana na trzy części, którym nadano numery 3001, 3001a i 3001b.
- ⁶³ Działka o numerze hipotecznym 3001. Por. J. Łukaszewicz, *Przewrót techniczny w przemyśle Królestwa Polskiego 1852–1886*, Warszawa 1963, s. 149–150.
- ⁶⁴ R. Żelichowski, *Ulice Solca*, Warszawa 1999, s. 78, 79, 206–208.
- ⁶⁵ Korzec był równy w tym czasie 128 litrom, łaszt dzielił się na 30 korców; C. Łagiewski, *Andrzej Artur Zamoyski 1800–1874*, Warszawa 1917, s. 32.
- ⁶⁶ „Książę Warszawski” od 1855 r. pływał jako „Książ Warszawski” na Niemnie i Bugu. Od 1862 r. nie był już wykazywany w spisach statków; Informacja uzyskana od p. Waldemara Danielewicza.
- ⁶⁷ „Danzig”; Informacja uzyskana od p. Waldemara Danielewicza.
- ⁶⁸ J. Łukaszewicz, *op. cit.*, s. 149.
- ⁶⁹ *Варшавская флотилия*, 1863 г., <http://guardcrew.com/?q=node/288> (dostęp: 30 V 2017).
- ⁷⁰ *Ibidem*. Dopiero pod koniec lat 80. XIX w. zorganizowano w Nowogeorgijewsku Rzeczny Port Wojenny i utworzono stacjonującą tam Nowogeorgijewską Flotyllę Rzeczną, której jednostki uczestniczyły w walkach na Wiśle w latach 1914–1915.
- ⁷¹ J.W. Gan, *op. cit.*, s. 197–203.
- ⁷² Ostatnie posiedzenie akcjonariuszy odbyło się 30 XII 1871 r., księgi likwidacyjne zaś założono 1 I 1872 r.
- ⁷³ Zob. W. Danielewicz, R. Zamyślewski, *Wiśla pasażerska od Płocka do Tczewa*, http://www.zegluga.wroclaw.pl/articles.php?article_id=509 (dostęp: 29 I 2017).
- ⁷⁴ D. Jackiewicz, *Fotografowie Warszawy. Maksymilian Fajans 1825–1890*, Warszawa 2014.
- ⁷⁵ K. Reychman, *Szkice genealogiczne. Serja I*, Warszawa 1936, s. 62–63.
- ⁷⁶ *Żegluga parowa na Wiśle*, „Tygodnik Ilustrowany”, 280 (1873), s. 230; i drzeworyt na okładce pt. *Otwarcie tegorocznej żeglugi parowej na Wiśle. – Przybicie parowca „Płock” do brzegu pod Wilanowem*, rysował z natury H. Pillati.

- ⁷⁷ Stocznia zakładów F. Schichau, Maschinen- und Lokomotivfabrik, Schiffswerft und Eisen-
gießerei GmbH, założonych przez Ferdinanda Gottloba Schichaua, funkcjonowała w latach 1855–
–1945. Powstały w niej m.in. liczne niemieckie okręty wojenne – niszczyciele i torpedowce. Pro-
dukcja obejmowała też lokomotywy. Po II wojnie światowej na bazie tych zakładów powstały
Zakłady Mechaniczne im. Gen. Karola Świerczewskiego „Zamech” Elbląg, produkujące turbiny
parowe i urządzenia dla energetyki.
- ⁷⁸ Taką datę podaje m.in. *Księga adresowa Przemysłu Fabrycznego w Królestwie Polskiem na rok 1905*,
oprac. L. Jeziorański, Warszawa 1905, s. 164.
- ⁷⁹ *Jubileusz żeglugi parowej na Wiśle*, „Tygodnik Illustrowany”, 26 (1908), s. 526–527.
- ⁸⁰ Informacja uzyskana od prof. dr. hab. Jana Bartelskiego.
- ⁸¹ *Zjednoczona żegluga*, „Prawda”, 14 (1893), s. 165.
- ⁸² *Rozwiązanie spółki*, „Kurjer Warszawski”, 301 (1893), s. 4.
- ⁸³ J.W. Gan, *op. cit.*, s. 210.
- ⁸⁴ „Przegląd Tygodniowy Życia Społecznego Literatury i Sztuk Pięknych”, 22 (1874), s. 178.
- ⁸⁵ *Sąd doraźny na statku „Wawel”*, „Świat”, 15 (1906), s. 23.
- ⁸⁶ APW, Kancelaria Nadzorcy Żeglugi Wiślanej, sygn. 9; Raport Nadzorcy Żeglugi na Przystani
Rybaki do warszawskiego oberpolicmajstra z 10/23 VI 1913, k. 2 (tłumaczenie Z. Tucholski).
- ⁸⁷ Archiwum Państwowe w Warszawie (dalej: APW), Kancelaria Nadzorcy Żeglugi Wiślanej,
sygn. 9; Pismo Inspekcji Żeglugi Warszawskiego Okręgu Komunikacji do Nadzory Żeglugi
na Wiśle na Przystani Rybaki z 7/20 VIII 1912, k. 41 (tłumaczenie Z. Tucholski).
- ⁸⁸ *Ilustrowany przewodnik po Warszawie wraz z treściwym opisem okolic miasta*, Nakład
Redakcyi „Wędrowca”, Warszawa 1893, s. V.
- ⁸⁹ *Przystań Fajansa*, „Tygodnik Illustrowany”, 16 (1910), s. 319.
- ⁹⁰ *Nowa przystań parostatków*, „Nowa Gazeta”, 88 (wyd. poranne, 1910), s. 2.
- ⁹¹ *Otwarcie nowej przystani*, *Przegląd Tygodnia*, „Wędrowiec”, 27 (1902), s. 527.
- ⁹² *Tow. Żegluga Parowej „Krater”*, „Świat”, 30 (1912), s. 17.
- ⁹³ *Towarzystwo Żegluga Parowej na Wiśle „KRATER”*, „Tygodnik Illustrowany”, 31 (1912), s. 657.
- ⁹⁴ Był to przebudowany i wydłużony w 1910 r. statek „Kraków”; Informacja uzyskana od prof. dr.
hab. Jana Bartelskiego.
- ⁹⁵ *Nowy krok postępowy firmy żegluga parowej na rzece Wiśle „Maurycy Fajans”*, „Tygodnik Illustrowa-
ny”, 29 (1911), s. 579.
- ⁹⁶ Armatorzy rywalizowali ze sobą jeśli chodzi o maksymalną dopuszczalną liczbę pasażerów.
W 1911 r., w okresie Zielonych Świątek, w popularnych rejsach po Wiśle uczestniczyło 18 pa-
rostatków, które mogły jednorazowo zabrać 3735 osób. Największy, „Pan Tadeusz” Fajansów,
mógł pomieścić 500 osób. Rok później pływało 16 parostatków; najwięcej, bo 650 osób mógł
zabrać nowo zbudowany „Hetman”, statek Towarzystwa „Krater”. W 1913 r. Fajansowie
wyjednali zgodę, aby „Pan Tadeusz” mógł zabrać jednorazowo 900 osób. Wydawał ją Warszaw-
ski Okręg Komunikacji, a przestrzegania przepisów pilnował nadzorca żegluga z przystani
„Rybaki”, który był pracownikiem policji; Informacja uzyskana od prof. dr. hab. Jana Bartelskiego.
- ⁹⁷ *Żegluga pasażersko-towarowa na rzece Wiśle firmy „Maurycy Fajans”*, „Świat”, 25 (1911), s. 23.
- ⁹⁸ S. Górski, *Od Krakowa aż do Gdańska. Trochę cyfr, trochę rozmów*, „Tygodnik Illustrowany”,
24 (1906), s. 460.
- ⁹⁹ *Warszawskie Towarzystwo Akcyjne Handlu i Żegluga*, „Świat”, 47 (1920), s. 12–15.
- ¹⁰⁰ *Ibidem*, s. 14. Statek ten nigdy nie został wydobyty.

- ¹⁰¹ (y), *Wydobyć zatopionych w Wiśle parowców*, „Wiedeński Kurjer Polski”, 268 (1915), s. 6.
- ¹⁰² Archiwum Główne Akt Dawnych, Cesarsko-Niemieckie General-Gubernatorstwo Warszawskie, sygn. 1, H. H. von Beseler, Bericht über die Entwicklung der Verwaltung des Generalgouvernements Warschau, 23 X 1915, s. 6.
- ¹⁰³ *Porty na Wiśle w Warszawie*, „Gazeta Warszawska”, 261 (1922), s. 7.
- ¹⁰⁴ Folder reklamowy: *Vistula*, Warszawa 1936.
- ¹⁰⁵ Gama., *Od Warszawy do Torunia*, „Świat”, 22 (1925), s. 22.
- ¹⁰⁶ *Warszawskie Towarzystwo Akcyjne Handlu i Żegluga*, „Świat”, 47 (1920), s. 12–15.
- ¹⁰⁷ „Kurjer Warszawski”, 157 (wyd. wieczorne, 1921), s. 1.
- ¹⁰⁸ *Informacje*, „Kurjer Warszawski”, 159 (wyd. wieczorne, 1921), s. 10.
- ¹⁰⁹ „Monitor Polski”, 244 (1922), s. 2–5.
- ¹¹⁰ *Żegluga rzeczna. Zjednoczone Warszawskie Towarzystwo Transportu i Żegluga*, „Morze”, 9 (1926), s. 19.
- ¹¹¹ R-ski, *Państwo musi ponosić odpowiedzialność za przyszłość żegluga rzecznej*, „Robotnik”, 208 (1928), s. 2.
- ¹¹² R-ski, *op. cit.*; H., *Zjednoczone Warsz. Tow. Żegluga – gospodaruje niżej krytyki*, „Robotnik”, 209 (1928), s. 2; H., *Jeszcze o gospodarce Zjednoczonego Warszawskiego Towarzystwa Żegluga*, „Robotnik”, 210 (1928), s. 2; K., *Żeglugaowa karjera p. Krzyżanowskiego*, „Robotnik”, 213 (1928), s. 2; H., *Wyniki eksperymentów żeglugowych p. Krzyżanowskiego*, „Robotnik”, 231 (1928), s. 2; H., *Rządy kliki p. Krzyżanowskiego*, „Robotnik”, 10 (1929), s. 3; H., *Przełomowe chwile Warszawskiego Towarzystwa Transportu i Żegluga*, „Robotnik”, 18 (1929), s. 3; *Zagadkowe zwlekanie z uruchomieniem żegluga rzecznej*, „Robotnik”, 78 (1929), s. 4.
- ¹¹³ Chaim Rogozik i Stanisław Górnicki już wówczas nie żyli. O porozumienie między rywalizującymi przedsiębiorstwami zabiegali wnuk Stanisława, Jerzy i Maks Friedman. Właścicielem „Konkurencji” był w tym czasie Charo Rogozik.
- ¹¹⁴ *Instrukcja Polskiej Żegluga Rzecznej „Vistula” dla pp. kasjerów, kapitanów i kontrolerów statków pasażerskich*, Warszawa 1937, s. 67, 68.
- ¹¹⁵ *Ibidem*, s. 50, 51.
- ¹¹⁶ Spółka Akcyjna Standard Nobel w Polsce zajmowała się wydobywaniem ropy naftowej, jej przetwarzaniem oraz handlem różnego rodzaju produktami ropopochodnymi. Powstała w 1925 r. w wyniku fuzji Spółki Braci Nobel i Spółki Akcyjnej Olej Skalny. W handlu wykorzystywała głównie szlak wodny rzeki Wisły. Spółka dysponowała holownikami o łącznej mocy 425 KM i specjalnymi barkami – tankowcami do transportu produktów naftowych o łącznej nośności 4500 ton (dane za 1928 r.). Co ciekawe, firma ta jako pierwsza w Polsce zaczęła budować stacje benzynowe (w latach 20. XX w. zbudowała ponad 300 stacji), zaopatrywane przez nowoczesne cysterny samochodowe; http://muzeum.waw.pl/data/apo40_info.html (dostęp: 9 II 2017).
- ¹¹⁷ Wcześniej pod nazwą Bromberger Schleppschiffahrt Aktiengesellschaft (Bydgoskie Towarzystwo Żegluga Holowniczej Spółka Akcyjna) – niemieckie przedsiębiorstwo żegluga holowniczej, przejęte w 1920 r. przez administrację polską, spolonizowane poprzez wprowadzenie Polaków do zarządu i przemianowane na Lloyd Bydgoski Towarzystwo Akcyjne.
- ¹¹⁸ J. Loth, *Wisła w życiu dzisiejszej Warszawy*, „Kronika Warszawy”, 4–5 (1930), s. 10–11.
- ¹¹⁹ Archiwum Akt Nowych (dalej: AAN), Ministerstwo Komunikacji (Biuro Wojskowe W.III/4), T.152, Wykaz portów i ładowni na Wiśle i Przemszy, drogi dojazdowe do portów, zadrzewianie brzegów i dróg wodnych, 10 IV–3 XII 1937, sygn. 2413.

- ¹²⁰ AAN, Ministerstwo Komunikacji, sygn. 2423.
- ¹²¹ *50 lat na Wiśle w służbie Żegluga Polskiej. Wizyta na starym statku, który dziś odżyje*, „Gazeta Ludowa”, 153 (1948), s. 3.
- ¹²² Podlegała ona Pionier-Bataillon 654, do którego zadań należało wysadzenie warszawskich mostów.
- ¹²³ <http://www.lexikon-der-wehrmacht.de/Gliederungen/Armeen/9Armee-R.htm> (dostęp: 30 V 2017).
- ¹²⁴ Dekret z 5 IV 1946 r. (Dz.U. nr 14). Na początku 1948 r. zgodnie z zarządzeniem ministra komunikacji z 19 XII 1947 r. Polskie Drogi Wodne – Żegluga Państwowa zmieniły nazwę na Państwową Żeglugę na Wiśle z dyrekcją w Warszawie. Oddziały znajdowały się w Warszawie, Bydgoszczy, Gdańsku, Krakowie i Giżycku. Informacja uzyskana od p. Waldemara Danielewicz.
- ¹²⁵ *W mozole i trudzie wydobywamy z dna Wisły zatopione barki i parowce*, „Express Wieczorny”, 190 (1947), s. 4.
- ¹²⁶ *Rozwój żegluga rzecznej (Wywiad z Głównym Komisarzem Żegluga)*, „Robotnik”, 201 (1945), s. 4.
- ¹²⁷ Informacja uzyskana od p. Waldemara Danielewicz.
- ¹²⁸ Zarządzenie Ministra Komunikacji z 26 marca 1947 r. Wykaz nr 10 wymienia następujące firmy z Warszawy przejęte na własność państwa: Żegluga J. Dunin-Holecki Sp. z o.o., Żegluga rzeczne – Juliusz Holecki, Elias Leszczyński, E. i W. Wronowicz (Port Handlowy), Jakub Ejdelman, Fania Awerbuchowa, Maks Friedman, Grzegorz Goldberg. Upaństwowianie przedsiębiorstw trwało przez cały 1947 i 1948 r.
- ¹²⁹ Zarządzenie ministra komunikacji z 18 XII 1948 r. Informacja uzyskana od p. Waldemara Danielewicz.
- ¹³⁰ Na podstawie danych opracowanych przez p. Waldemara Danielewicz.
- ¹³¹ Zbudowanym w latach 1914–1921 w stoczni przy ul. Solec 8 jako „Polska”, potem przemianowanym na „Halkę”, zob. rozdział o Porcie Czerniakowskim; R. Marcinkowski, *Warszawa z biegiem Wisły, Warsaw along the Vistula riverside*, Warszawa 2013, wyklejka IV.
- ¹³² K. Krzyżakowa, *Dworzec Wiślany. Dar stoczniovców płockich dla Warszawy*, „Stolica. Tygodniowa Kronika Budowy Warszawy”, 33 (295) (1953), s. 6.
- ¹³³ *Przystań „Zamek”, „Stolica”, 35 (1447) (1975), s. 10.*
- ¹³⁴ *Ludzie i statki. Historia Płocka Wisłą pisana*, katalog wystawy, Płock 2013, s. 135–136.
- ¹³⁵ P.T. Śliwiński, *op. cit.*, s. 7.



PORT CZERNIAKOWSKI

Ryc. 66
Fragment planu
Warszawy
z Brockhaus
Konversations
Lexikon, wydane go
w Lipsku w 1895 r.
z oznaczonym
projektowanym
portem
Czerniakowskim
(skala 1:35000)

Od dawna na Wiśle znane były miejsca załadunku i rozładunku statków oraz ich zimowiska, zapewniające statkom bezpieczne cumowanie na czas pochodu lodu, wichur czy zmiennych stanów wody, zazwyczaj zlokalizowane w starych korytach (rzeczyskach, łachach – na Wiśle zwanych wiśliskami). W źródłach z XVI–XVIII w. wzmiankowane są tzw. pale (porty macierzyste statków), które nie mogą być jednak utożsamiane z portami w dzisiejszym tego słowa znaczeniu ze względu na brak odpowiedniej infrastruktury do obsługi statków. Warsztaty stoczniove urządzano w miejscach wygodnych dla wodowania statków i ich slipowania w celu remontów czy napraw. Pierwsze sztuczne porty wiślane powstały dopiero w drugiej połowie XIX w. i były budowane w miejscach, gdzie wcześniej znajdowały się pale i zimowiska. W Warszawie istniały dwa takie miejsca: na 511 i 513 kilometrze Wisły (tj. na Solcu i za Saską Kępą)¹³⁶.

Potrzeba budowy portu rzeczno go w Warszawie była wielokrotnie sygnalizowana już od połowy XIX w. Statki i łodzie nierzadko musiały zimować na otwartej rzece, co narażało je na zniszczenie i zatopienie na skutek zgniecenia przez pochód lodu. Niektóre parowce opuszczały Warszawę, aby przezimować w porcie w Toruniu, co powodowało skrócenie ich rejsów o kilka tygodni. Firmy transportu rzeczno go narażone były na straty ze względu na brak dostępu



do arterii komunikacyjnych w mieście oraz długie oczekiwanie na dostęp do nabrzeży wyładunkowych. Najbardziej oblegane nabrzeża w Warszawie znajdowały się na lewym brzegu rzeki, po obu stronach mostu Aleksandrowskiego (Kierbedzia) oraz na odcinku pomiędzy obecnym mostem Trasy Łazienkowskiej a mostem Poniatowskiego. O budowę odpowiedniej przystani apelowały także władze wojskowe – statki rzecznej floty wojennej przybywające z twierdzy Nowogrodzkiej (Modlin) z braku odpowiedniego miejsca musiały cumować w przystaniach prywatnych¹³⁷. Pierwsze plany i propozycje zakładały utworzenie portu pod Pragę, na Wilczej Wyspie i na łąkach kamionkowskich za Jeziorem Skaryszewskim, lecz długo nie mogły doczekać się realizacji¹³⁸. Brano też pod uwagę budowę portu na Solcu, za młynem parowym¹³⁹.

Port Czerniakowski
w 1936 r.
(NAC, 1-G-4438)

W wyniku powodzi w czerwcu 1884 r. w Warszawie w kilku miejscach nastąpiła znaczna zmiana koryta Wisły¹⁴⁰. Przy budowanej w tym czasie na Czerniakowie stacji pomp wodociągu Lindleya rzeka przesunęła się o około 550 metrów na wschód. Wy-musiło to konieczność zarówno przedłużenia rury ssącej zakończonej tzw. smokiem, jak i regulacji nabrzeża, aby nie dopuścić do kolejnych zmian koryta w tym miejscu. W miejscu dawnego koryta Wisły powstała łacha, którą postanowiono później wykorzystać i zlokalizować tu port¹⁴¹. Inżynier Jakub Kostenecki, naczelnik Warszawskiego Okręgu Komunikacji, w 1885 r. przygotował szczegółowy plan regulacji Wisły w rejonie Warszawy, skorelowany z planami władz miejskich budowy bulwarów na zachodnim brzegu rzeki oraz budowy dwóch portów. Plan uzyskał akceptację ministra komunikacji w Petersburgu i został skierowany do realizacji. Naczelnikiem prac regulacyjnych został inż. Lucjan Wilhelm Kwiciński¹⁴², a prowadzącym roboty – inż. Józef Stanisław Ćwikiel¹⁴³.

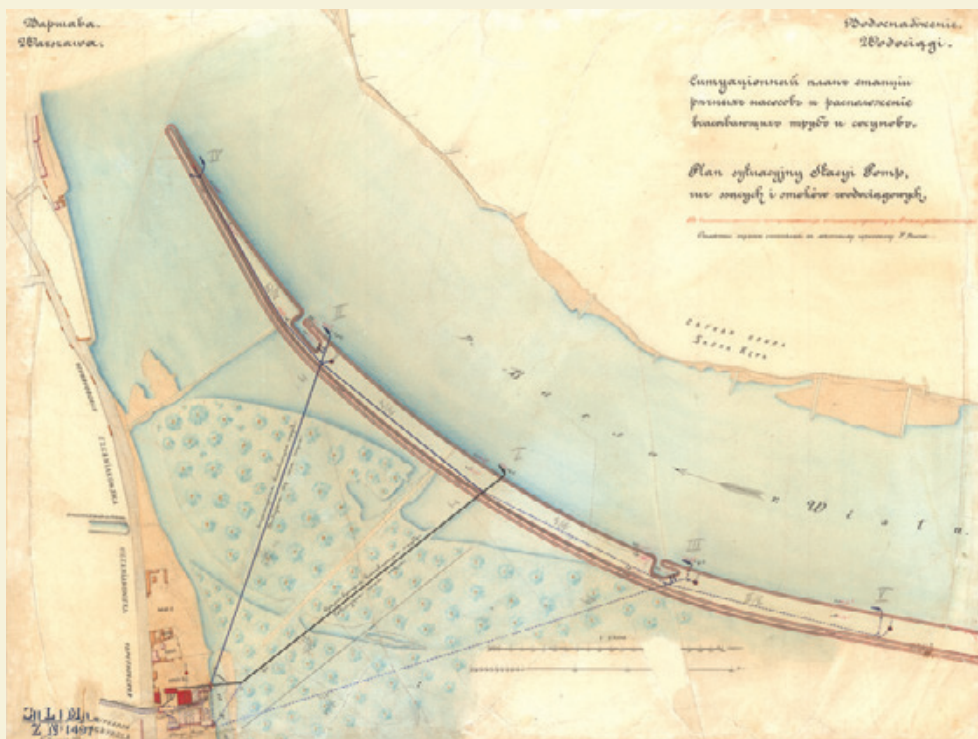


Mimo uchwały magistratu Warszawy z 1 września 1884 r. nakazującej budowę nabrzeża i portu, w 1895 r. miasto nadal żadnego nie miało¹⁴⁴.

W Paszporcie Produkcyjno-Technicznym stoczni czerniakowskiej za rok 1951 jako datę założenia przedsiębiorstwa podano rok 1903¹⁴⁵. W rzeczywistości w 1906 r. w Warszawie wciąż nie było działającej stoczni rządowej. Na Solcu funkcjonowały wówczas tylko prywatne warsztaty naprawy i budowy statków firmy Maurycego Fajansa (ul. Solec 8, nr hipoteczny 2948). „Kończąc budowę portu rzecznego w Warszawie, zarząd warszawskiego okręgu komunikacji zwracał się do ministerium o wyznaczenie kredytu na budowę własnych warsztatów do naprawy i budowy statków rządowych. Starania te popierał też zarząd wojskowy. Obecnie ministerium odpowiedziało, że sprawa budowy warsztatów własnych, zostaje odłożona do r. p.”¹⁴⁶. W tekście tym może być mowa o zakończeniu prac przy budowie przystani zimowej dla statków na Wilczej Wyspie (między Pragą a Saską Kępą), o czym informowały gazety w 1905 r.¹⁴⁷ Mógł on też dotyczyć zakończenia prac przy urządzeniu przystani na Solcu. W 1903 r. w prasie ukazała się bowiem informacja o zatwierdzeniu przez władze projektu urządzenia przystani powyżej Solca dla statków rządowych, miejskich i prywatnych. Budowę planowano na trzy lata i przeznaczono na nią kwotę 300 000 rub.¹⁴⁸ Jeszcze w 1902 r. miał rozpocząć pracę jeden z pracowników stoczni Wacław Mańkowski. Taką datę podał dziennikarzowi „Życia Warszawy” w 1954 r., wskazując mu wysokie lipy rosnące przy zabu-

Ryc. 67
Teren Portu Czerniakowskiego na fragmencie planu Warszawy - widoku z lotu ptaka, przedstawiającym niemieckich lotników nad miastem i „Festung Warschau”, opublikowanym w „Illustrierte Zeitung” nr 3748 z 29.04.1915 (zbiory prywatne)

Ryc. 68
Plan sytuacyjny
Stacji Pomp
wodociągu
Lindleya, 1896 r.
(Archiwum
Dokumentacji
Aktowej Miejskiego
Przedsiębiorstwa
Wodociągów
i Kanalizacji
w m.st. Warszawie
SA)



dowaniach zakładu, które zasadził na początku swojej pracy zawodowej¹⁴⁹.

Romana Dalborowa w artykule napisanym dla „Stolicy” w 1947 r. podaje, że Port Czerniakowski budowany był około 1910 r. i że powstał on w celu budowy i remontów taboru pływającego, wykorzystywanego do prac regulacyjnych na Wiśle¹⁵⁰. Budowa stoczni i portu nie była związana, jak

dotychczas często uważano, z powiększaniem zaplecza technicznego Żegludki Parowej Maurycego Fajansa, lecz z pewnością była osobną inwestycją rządową. Jako projektanta i budowniczego portu wymienia się wspomnianego już inż. Lucjana Kwicińskiego, który kierował pracami związanymi z regulacją Wisły. Port z założenia był przeznaczony na bazę remontową oraz zimowisko dla łodzi i statków i nie pełnił funkcji handlowych.

Ryc. 69
Port Czerniakowski
na starej
pocztówce,
(z kolekcji Roberta
Marcinkowskiego)



Cypel Czerniakowski był w tym okresie krótszy i przy wyższym poziomie wody często zalewany. Na przełomie XIX i XX w. w ramach budowy portu w miejscu tym zbudowano poprzeczne tamy (il. 66), z których jedna jest prawdopodobnie widoczna na niemieckim widoku miasta z 1915 r., narysowanym zapewne na podstawie wcześniejszego zdjęcia lotniczego lub mapy (il. 67). Z czasem rzeka



naniosła w to miejsce piach, formując cypel o kształcie, jaki znamy obecnie¹⁵¹. Budowanie tam miało spowodować osadzanie się piasku przy brzegach, aby zwęzić koryto rzeki i zepchnąć główny nurt na jej środek. Niestety, mapy Warszawy są nieprzydatne dla rozstrzygnięcia kwestii zmian kształtu nabrzeża w tym rejonie, jak również zmian ukształtowania Cypla Czerniakowskiego. Wydawcy map ułatwiali sobie pracę, wykorzystując wcześniejsze podkłady, nie dbając zbyt wiele o szczegóły i aktualizację danych. Dość szczegółowe są plany stworzone przez Lindleyów przy okazji budowy warszawskich Filtrów; na planie sytuacyjnym stacji pomp widzimy rejon przyszłego portu w 1896 r. (il. 68). Port Czerniakowski został też uwieczniony na pocztówkach z około 1910 r. (il. 69). Przystań pływająca, którą widzimy na pocztówce, wygląda identycznie, jak ta, która cumowała kilka lat wcześniej przy moście Aleksandrowskim. Na zdjęciach lotniczych wykonanych przez żołnierzy niemieckich w czasie I wojny światowej (zapewne w 1916 r.) widać już ukształtowany basen portu (il. 70).

Rosjanie nazywali Port Czerniakowski *Czernjakowski Zaton* lub bardziej

oficjalnie *Warszawskij Zimowocznyj Zaton*. W czasie I wojny światowej remontami statków w stoczni Warszawskiego Okręgu Komunikacji kierował inżynier Fiodor Fiodorowicz Pietrow (Фёдор Фёдорович Петров). Prace mechaniczne (remont maszyn parowych, remont i budowa kotłów itp.) wykonywała firma Towarzystwo Akcyjne Zakładów Mechanicznych Bormann, Szwede i Spółka¹⁵².



W 1916 r. w „Godzinie Polski” ukazała się notatka o pracach i planach Komisji Robót Publicznych. „Zaprojektowano również roboty w porcie Czerniakowskim dla uporządkowania portu, oraz roboty ziemne dla regulacji brzegu wyładunkowego”¹⁵³.

Po I wojnie światowej port i stocznia zostały przejęte przez polską administrację wodną¹⁵⁴. Warsztaty funk-

Ryc. 70
Zdjęcie lotnicze z okresu I wojny światowej, po prawej stronie w głębi widoczny Port Czerniakowski, 1916 r. (z kolekcji Roberta Marcinkowskiego)

Ryc. 71
Port Czerniakowski w latach 20. XX wieku, „Kronika Warszawy” nr 4/5, 1930 r.

Ryc. 72 Pozostałości pochylni z 1934 r. odsłonięte w wyniku prac związanych z budową nowego slipu, fot. Agata Trzop-Szczypiorska, ARCHEOGATOS, 2015 r.



Ryc. 73 Pozostałości pochylni z 1934 r. odsłonięte w wyniku prac związanych z budową nowego slipu, fot. Agata Trzop-Szczypiorska, ARCHEOGATOS, 2015 r.



Ryc. 74 Pochylnia z 1934 r. odsłonięta w wyniku prac związanych z budową nowego slipu, widoczny fragment słupa oświetleniowego o konstrukcji nitowanej z okresu międzywojennego, fot. Agata Trzop-Szczypiorska, ARCHEOGATOS, 2016 r.



cjonowały już w 1922 r.¹⁵⁵ W 1925 r. w kilku numerach dwutygodnika „Auto” ukazały się ogłoszenia Ministerstwa Robót Publicznych o organizowanej w hali portu przy ul. Czerniakowskiej 136 licytacji samochodów osobowych i ciężarowych oraz zużytych opon i starego żelaza, a więc hala była wówczas wykorzystywana też do zupełnie innych celów niż budowa czy naprawa statków¹⁵⁶. Zapewne z końca lat 20. XX w. pochodzi zdjęcie portu opublikowane w „Kronice Warszawy” (il. 71).

O porcie-zimowisku i „stoczni reparacyjnej dla statków Warszawskiej Dyrekcji Wodnej, obejmującej Wisłę,

Bug i Narew”, czytamy w „Gazecie Polskiej” z marca 1932 r.:

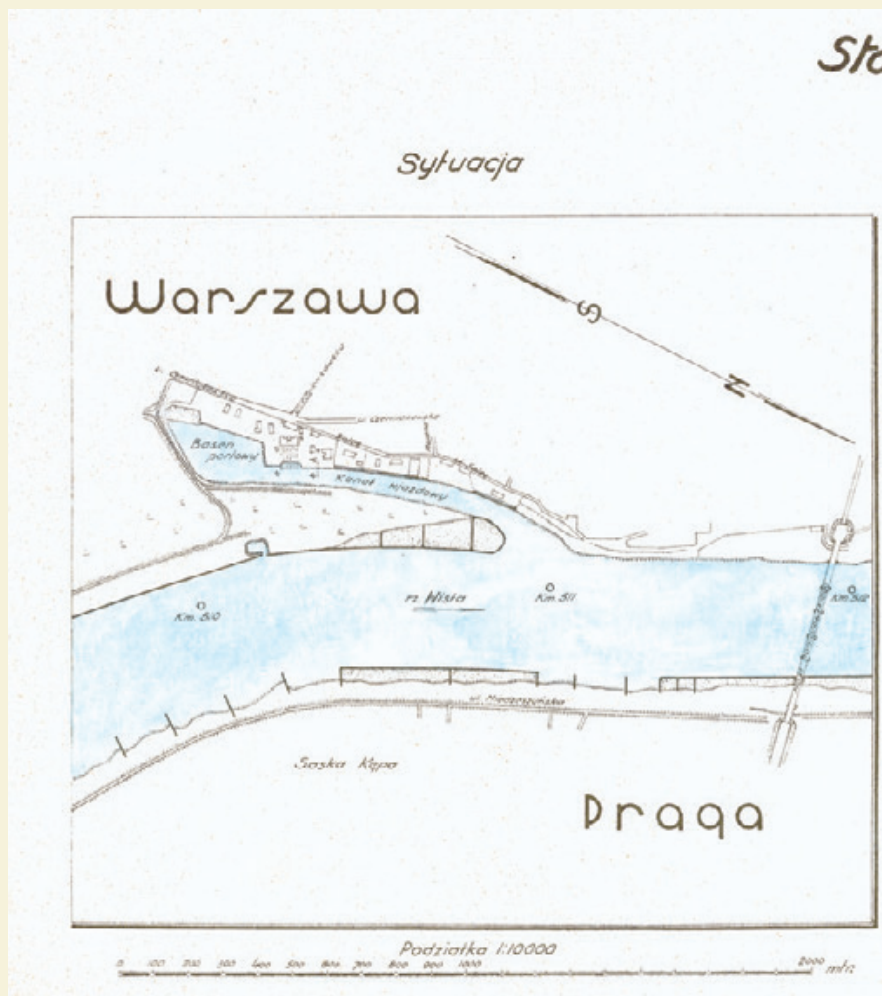
„Tutaj przyjeżdżają na remont zimowy większe statki wiślane. Przycho-
dzą również statki z Bugu i Narwi
wymagające gruntownej reperacji
[...] Wchodzimy na teren Portu, który
przylega do kanału, a właściwie łachy
czerniakowskiej. [...] Pochylnia naszej
stoczni jest jeszcze bardzo prymityw-
na. Uszkodzony statek wyciąga się na
brzeg przy pomocy korb i bloków po-
ruszanych siłą fizyczną robotników,
tocząc go po okrągłakach. Na przy-
szły rok użyte będą wózki na szynach
o rozstępie 5 mtr., które stanowić
będą znaczne udogodnienie w wydo-
bywaniu statków na powierzchnię”.

W stoczni w tym czasie budowa-
no tabor holowniczy – barki żelazne,
które służyły do transportu piasku,
kamieni, żwiru i faszyny, a także tzw.
koszarki – barki socjalne dla robotni-
ków, zatrudnionych m.in. przy pra-
cach przy pogłębiarce. W artykule
tym pojawia się też wzmianka o funk-
cjonowaniu w sąsiedztwie drugiej
stoczni, prywatnej, oraz informacja
o basenie zimowiska, który przezna-
czony był dla taboru państwowego:
„Zazwyczaj zimuje tutaj około 12-tu
statków inspekcyjnych, holowniczych,
motorówek, pogłębiarek zatrudnio-
nych przez Min.[isterstwo] Robót Pu-
blicznych przy regulacji Wisły. W tej
chwili zimuje tylko pięć”¹⁵⁷.

Potwierdzenie istnienia dwóch
stoczni w Porcie Czerniakowskim
– państwowej i prywatnej – znajdu-
jemy w dokumentach Ministerstwa
Komunikacji z początku lat 30. XX w.,
przechowywanych w Archiwum Akt

Nowych w Warszawie¹⁵⁸. Stocznia należąca do Skarbu Państwa mieściła się przy ul. Czerniakowskiej 136¹⁵⁹; pod tym adresem znajdowało się też kierownictwo Portu Czerniakowskiego, w którego skład wchodził referendarz Feliks Słoczyński (ur. 1898), pomocnik rachuby Józef Żebrowski (ur. 1899) oraz pomocnik technika Tadeusz Rajwacki (ur. 1911)¹⁶⁰.

O budowie stoczni informowano w prasie w 1934 r. W marcowym wydaniu „Kurjera Warszawskiego” pojawia się informacja o trwających przez okres zimowy robotach z funduszu pracy w portach warszawskich. W Porcie Czerniakowskim bezrobotni zniwelowali teren pod przyszłą stoczníę remontową. W części nadwodnej zamierzano zbudować cztery tory wyciągowe¹⁶¹. W sierpniu „Kurjer Warszawski” informował o przystąpieniu do budowy stoczni dla rzeczno-eg taboru państwowego. W 1934 r. miała być ukończona jej podwodna część¹⁶². W numerze z października tego roku poinformowano o zakończeniu prac przygotowawczych i pomocniczych: „Przystąpiono do wbijania pali fundamentowych pod tory wyciągowe, do zakładania fundamentów betonowych na tych palach oraz do zakładania do nich szyn dla wózków wyciągowych”. Roboty planowano wykonać w ciągu dwóch tygodni¹⁶³. W „Gazecie Polskiej” z 3 listopada pojawiło się nieco więcej szczegółów dotyczących prowadzonych prac. Budowa stoczni miała się rozpocząć jeszcze w 1933 r.; zmontowano wtedy górną część pochylni, na którą wciągane były później statki do remontu i na której umieszczono sześć wind ręcznych do obsługi sześciu wyciągów. Windy umożliwiły

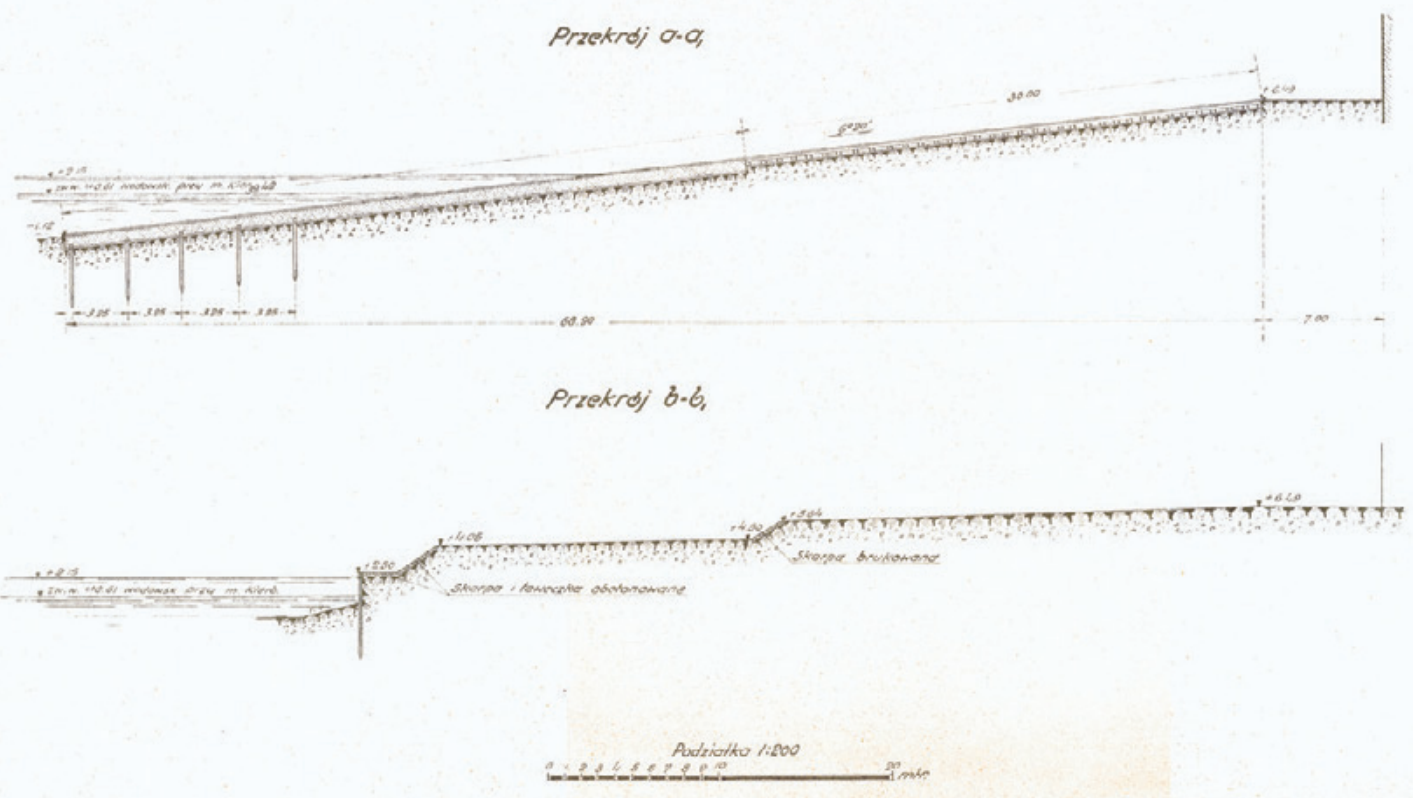


wyciągnięcie statków o wyporności do 400 ton; z czasem planowano zastosować do nich napęd mechaniczny. W 1934 r. budowano dolną, podwodną część pochylni. Teren robót odgrodzono studwudziestometrową groblą oszalowaną z zewnątrz deskami, a w środku wypełnioną ziemią. Przy użyciu pogłębiarek obniżono dno w dawnym basenie. Użyto kafarów do wbicia 80 pali, na których oparto żelbetowe fundamenty pod toki szynowe wyciągów. W trakcie prac przez cały czas pracowały trzy pompy, które usuwały wodę gromadzącą się w wykopie. Po wykonaniu torów pod wyciągi pozostała część terenu

Ryc. 75
Plan sytuacyjny
portu z 1934 r.
(Archiwum
Akt Nowych,
Ministerstwo
Komunikacji,
sygn. 2433)

stocznia i port Czerniakowski

Charakterystyczne typy odcinków



Ryc. 76
Przekroje
konstrukcji
nabrzeży Portu
Czerniakowskiego,
1934 r.
(Archiwum
Akt Nowych,
Ministerstwo
Komunikacji,
sygn. 2433)

miała być wybrukowana. Kąt nachylenia pochylni wynosił 6 stopni i 20 minut, czyli około 11%. Opisanie prace wykonywano na wysokości budynku, w którym znajdowały się warsztaty Portu Czerniakowskiego¹⁶⁴. W 2015 r. w czasie prac przy budowie nowego slipu odsłonięto i niestety zniszczono pozostałości opisywanych konstrukcji (il. 72, 73, 74).

W wykazie warsztatów (stoczni) Państwowego Zarządu Wodnego w Warszawie (PZW), któremu podlegała stocznia w Porcie Czerniakowskim podane są następujące dane techniczne (stan na 30 listopada

1934 r.): „Wyciąg długości 69,02 mb poprzeczny, 6 wózków żelaznych o wym. 8,00×5,60 m, 6 torów o rozpiętości 5,00 m między osiami szyn jednego toru i o rozstawie między osiami torów 10,75 mb. Napęd ręczny przy pomocy 6 wind. Przy stanie wody +0,5 mb na wodowskazie przy moście Kierbedzia ponad wózkiem 1 m wody”. Personel stoczni liczył sobie 16 osób (6 umysłowych, 4 fizycznych i 6 dozorców). Maksymalna wydajność była oceniana na 10 kapitalnych remontów oraz 30 średnich remontów parostatków rocznie. Kotłarnia mogła wyprodukować do 35 ton gotowych wyrobów (kadłubów statków, barek

itp.) miesięcznie. Teczka z dokumentami przechowywanymi w Archiwum Akt Nowych w Warszawie zawiera też plan sytuacyjny portu z przekrojami konstrukcji nabrzeży (il. 75, 76)¹⁶⁵.

W okresie międzywojennym w stoczni budowano dla administracji wodnej krypy o mieszanej konstrukcji stalowo-drewnianej. Burty tych jednostek miały konstrukcję stalową nitowaną, a ich dna były wykonane z desek przykręcanych śrubami do stalowych denników¹⁶⁶. Była to prymitywna konstrukcja zbliżona do pierwszych gabarów z początkowego okresu żeglugi parowej na Wiśle.

W latach 1935–1936 warsztaty czerniakowskie zbudowały 12 barek żelaznych do przewozu materiałów do regulacji Wisły. Ministerstwo Komunikacji dążyło wówczas do zmniejszenia kosztów robót regulacyjnych poprzez zwiększenie liczby taboru. Budowa barek została częściowo sfinansowana kredytem z Pożyczki Inwestycyjnej. Barki miały dane techniczne jak następuje: długość 33 m,



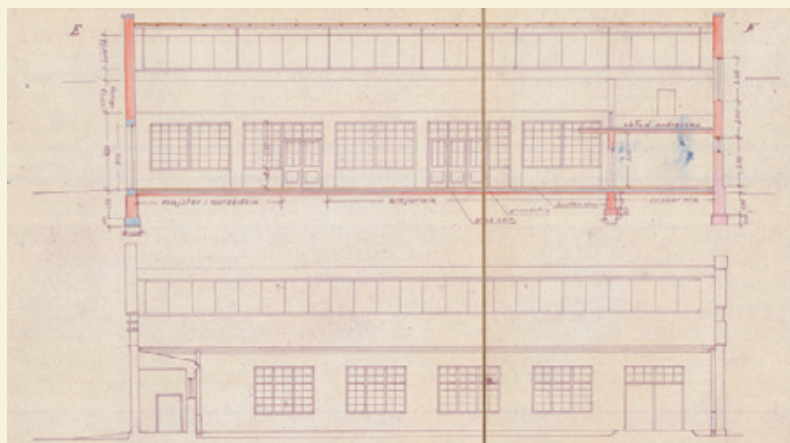
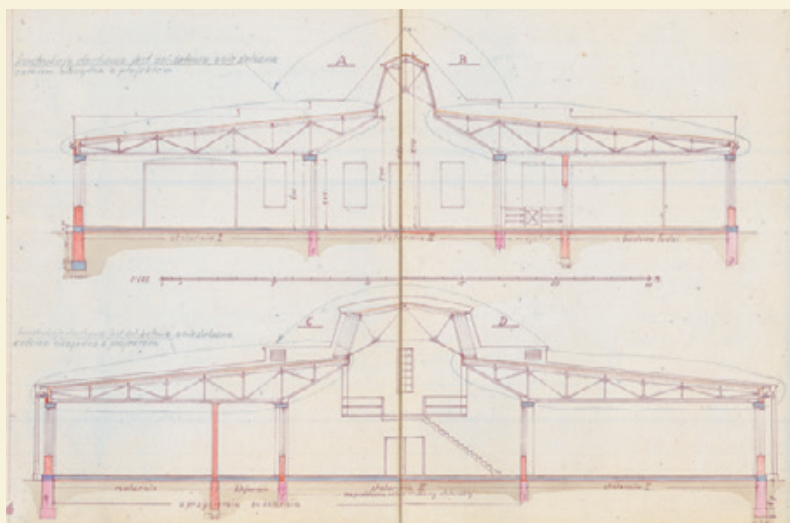
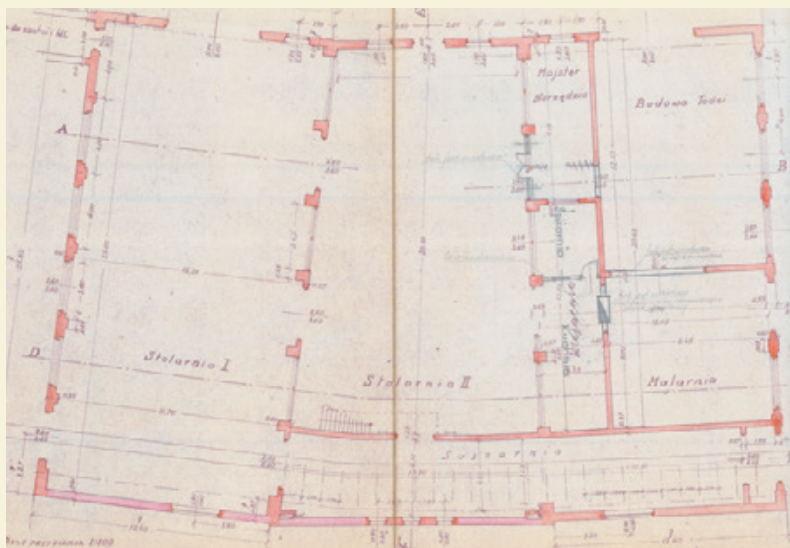
szerokość 6,5 m, ciężar 26,5 t, ładowność 125 t, zanurzenie 0,78 m. Były przeznaczone do pracy na odcinku Wisły pomiędzy Sandomierzem a Modlinem¹⁶⁷.

Około 1937 r. w porcie stacjonował następujący tabor pływający Państwowego Zarządu Wodnego w Warszawie: statki inspekcyjne „Kościuszko”, „Inż. Ćwikiel”, „Sienkiewicz” i „Słowacki”¹⁶⁸; pogłębiarki refulujące „Smok I” (wydajność 300 m³/godz.) i „Warszawa” (wydajność 150 m³/godz.);

Ryc. 77
Jubileusz 10-lecia
Klubu Sportowego
„Syrena”
w Warszawie,
Prezydent
Warszawy Stefan
Starzyński wręcza
zawodnikom
nagrody
za turystykę
wioślarską,
12 czerwca 1938 r.,
Koncern Ilustrowany
Kurier Codzienny
- Archiwum Ilustracji
(NAC, 1-S-125-2)



Ryc. 78
Zdjęcie lotnicze
z końca lat 30. XX w.
z widocznym
Portem
Czerniakowskim
(z kolekcji Roberta
Marcinkowskiego)

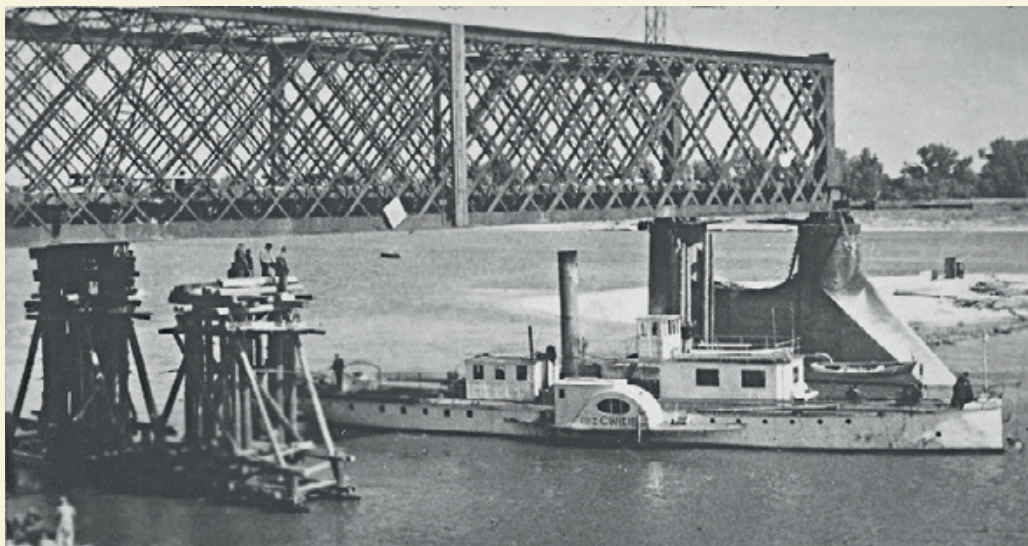


Ryc. 79a-c
Projekt stolarni na terenie Portu
Czerniakowskiego, ze stemplem BOS z 1948 r.
(Archiwum Urzędu m. st. Warszawy, sygn 3/2197)

pogłębiarka kubłowa „Noteć” (wydajność 40 m³/godz.); prądownica N 1 (udźwig 10 t, drewniana), N 2 (udźwig 10 t, drewniana) i N 10 (udźwig 7 t); przystań inspekcyjna; koszarka „Smok I”, „Warszawa”, „Narew” (drewniana); magazyn „Jadwiga”; domek pomiarowy B21, 22, 22 i 22; drewniane koszarki „Junaki” 1, 2, 3, 4 i 5; magazyn węglowy pogłębiarki „Smok I”, „Warszawa” 2 szt., „Noteć” 2 szt. (drewniane); magazyn inwentarza pogłębiarki „Narew”; magazyn pogłębiarki „Narew” (drewniany), „Warszawa”; kafar parowy (kadłub drewniany); barka o ładowności 200 t; dwa promy drewniane o ładowności 93 m³. W porcie stacionowały również barki PZW Warszawa wykorzystywane do prac regulacyjnych.

W stoczni remontowano też pogłębiarki kubłowe Zarządu Miasta Warszawy: „Syrena” (o wydajności 25 m³/godz.) oraz „Lwów” (o wydajności 50 m³/godz.), a także pogłębiarkę kubłową Warszawskiej Spółki Mechanicznej Eksploatacji Piasku Sp. z o.o. „Polka” (o wydajności 50 m³/godz.)¹⁶⁹. W porcie stacionowała również motorowa łódź inspekcyjna „Warszawa” Wydziału Technicznego Zarządu Miejskiego m.st. Warszawy (o długości 15 m, szerokości 3 m, zanurzeniu 0,60 m, z silnikiem o mocy 40 KM)¹⁷⁰.

Siedziba Państwowego Zarządu Wodnego mieściła się w budynkach zlokalizowanych po zachodniej stronie kanału wjazdowego. Port był bazą taboru pływającego PZW. Na zachodnim brzegu kanału w okresie międzywojennym miały swoje siedziby również kluby wodniackie, w tym „Syrena” (il. 77). Od lat 20. XX w.



Ryc. 80
Statek inspekcyjny „Inż. Ćwikiel” przepływający pod niezniszczonym, skrajnym przęsłem mostu Kierbedzia, zdjęcie z pocztówki wydanej przez PTTK Zakłady Wytwórcze Fotowidokówek i Pamiątek we Wrocławiu, fot. L. Jabrzemski. 1945 r.

w basenie portu funkcjonowała prywatna stocznia drewnianych piaskarskich kryp i batów. Piaskarze dzierżawili też część nabrzeża basenu portowego do rozładunku piasku¹⁷¹ (il. 78).

W 1939 r. port i stocznia czerniakowska nie uległy większym uszkodzeniom. W czasie okupacji stocznia czerniakowska (Staatswerft Warschau) podlegała niemieckiej administracji wodnej Wasserstrassenamt Warschau¹⁷². Stocznię, w której pozostawiono polski personel, nieznacznie rozbudowano i wykorzystywano do remontów taboru pływającego, przejętego przez niemieckiego okupanta. Zatrudniała wówczas 120 pracowników¹⁷³. Niemieckim komisarzem był E.W. Wurfeld, kierownikiem warsztatów inż. Feliks Słoczyński¹⁷⁴. W stoczni wyremontowano m.in. statek „Belweder” zatopiony we wrześniu 1939 r. w Dobrzykowie (po odbudowie w 1942 r. otrzymał on nazwę „Sympher”) i kuter Flotyli Pińskiej¹⁷⁵ ORP „Nieuchwytny”, który po przebrojeniu w dwa niemieckie działka 37 mm

był używany jako wachtkutter „Pionier”. W dniu wybuchu powstania warszawskiego wyholował on z portu luksusowy bocznokołowiec pasażerski „Halka” w okolicy Żerania, gdzie statek ten został wysadzony wiązkami granatów i zatopiony. Jak było wspomniane, wachtkutter „Pionier”, nazywany przez powstańców kanonierką, ostrzeliwał z Wisły pozycje powstańcze. W basenie portu zostało zatopionych ponad 20 statków i większych łodzi, m.in. „Atlantic” i holownik „Kozietulski”¹⁷⁶.

W czasie powstania warszawskiego Port Czerniakowski stał się miejscem ciężkich walk. 38 marynarzy ze statków cumujących w porcie i pracowników stoczni sformowało osobny pluton powstańczy „Wodniaków” w 1. batalionie „Tur” zgrupowania „Kryśka”, dowodzony przez por. rez. inż. Władysława Mączko, ps. „Władek”. W stoczni w czasie powstania naprawiano broń i łątano ostrzelane w czasie walk łodzie. Teren portu do 12 września 1944 r. był broniący przez powstańców ze zgrupowania

„Kryśka”. Niedaleko położone Stacja Pomp oraz Stadion Wojska Polskiego znajdowały się już w rękach wroga. Na terenie portu toczyły się zacięte walki, 13 września mocno zdziśiatkowani powstańcy wycofali się z portu. Około 19 września w hangarze na kajaki należącym do Klubu Sportowego Pracowników Miejskich „Syrena”, w miejscu, gdzie obecnie znajduje się klub PTTK „Rejsy”, esesmani powiesili ok. dwudziestu powstańców¹⁷⁷. Po zajęciu stoczni Niemcy pod koniec 1944 r. spalili wszystkie budynki oraz wywieźli lub zatopili maszyny i urządzenia (po wojnie pozostała tylko jedna maszyna). Zupełnemu zniszczeniu uległa kotłownia i kuźnia; dwie duże hale montowni podpalono, ale ze względu na solidną konstrukcję przetrwały, ocalała też pochylnia i budynki biurowe¹⁷⁸. Na terenie portu powstała niemiecka linia umocnień w postaci 4 kilometrów okopów.

Ryc. 81
Pierwsza
zbudowana
po wojnie w Porcie
Czerniakowskim
barka o ładowności
125 ton, fot. Film
Polski, „Stolica”
nr 24, 1947 r.



Ryc. 82
Holownik ropowy
„Olza” w Porcie
Czerniakowskim,
fot. Film Polski,
„Stolica” nr 24,
1947 r.



W 1945 r. w budynkach administracyjnych ponownie zorganizowano Państwowy Zarząd Wodny podległy Departamentowi Dróg Wodnych Ministerstwa Komunikacji i rozpoczęto organizację stoczni. Szybko wyremontowano obie spalone hale montowni, uruchomiono warsztat ślusarski i hartownię, zbudowano prowizoryczną stolarnię. W 1945 r. w stoczni pracowało sto osób, rok później już dwieście¹⁷⁹. Odbudowę oficjalnie zakończono w 1946 r. Warsztaty Mechaniczne i Stocznia Portu Czerniakowskiego należały do jednych z pierwszych zakładów uruchomionych w Warszawie po wojnie. W 1947 r. gotowe były budynki administracyjne, gospodarcze i magazyny ze sprzętem, wykańczano jeszcze stolarnię mechaniczną (il. 79a–c) i zmontowano dziesięć domków fińskich dla pracowników¹⁸⁰. Z Płocka przekazano dwa składane baraki, które przeznaczono na biura. Maszyny i narzędzia do warsztatów sprowadzano z terenów zachodnich, m.in. zakupiono w fabrykach w Poznaniu. W tym samym roku w warsztacie mechanicznym pracowało osiem obrabiarek. Podczas dużej powodzi teren stoczni zalała woda do poziomu wejść do hal¹⁸¹. Pracownicy ratowali urządzenia i maszyny stoczni, tymczasowo demontując z nich silniki elektryczne. Stocznia zatrudniała wówczas w sezonie, tj. od grudnia do kwietnia, 280 pracowników, poza sezonem około 120; znaczną ich część stanowili przedwojenni fachowcy wysokiej klasy.

Z przedwojennego taboru Portu Czerniakowskiego w dobrym stanie przetrwał jedynie statek „Dniestr” i pogłębiarka „Smok I”, dzięki której

wydobyto z Wisły wiele zatopionych jednostek i poddano je w stoczni naprawie. Wśród nich były statki inspekcyjne „Inż. Ćwikiel” (il. 80) i „Kościuszko”¹⁸², holownik „Wawel”, „Mikołaj Rej”, „Wanda”, „Olza”, „Rekin”, „Słowacki”, „Toruń”, „Wilga”, pogłębiarka „Smok II”, 2 dźwigi pływające, 16 barek żelaznych i 12 kryp drewnianych oraz 2 motorówki „Warszawianka” i „Czajka”¹⁸³. Od połowy 1945 r. do lutego 1947 r. załoga stoczni odbudowując zniszczony tabor, wydobyła 50 jednostek zatopionych przez Niemców¹⁸⁴. W stoczni przerobiono wówczas na holownik niemiecką łódź desantową sprowadzoną spod Płocka. W 1945 r. wyremontowano w stoczni przedwojenną pływającą stację hydrometryczną do tarowania młynków służących do obliczania szybkości prądu wodnego. Była to jedyna taka stacja w Europie, jej wyposażenie wywieźli Niemcy¹⁸⁵.

Zapewne w latach 1946–1947 rozpoczęto też budowę stalowych barek „typu czerniakowskiego” o ładowności 125 ton. Do końca 1949 r. w stoczni zbudowano dziesięć takich barek¹⁸⁶. W 1951 r. zbudowano pięć jednostek tego typu¹⁸⁷; ich produkcję kontynuowano do 1958 r. Dokładna liczba wyprodukowanych barek nie jest znana. Były one przeznaczone przede wszystkim do prac przy regulacji Wisły, do przewozu kamieni, gruzu, cementu, faszyny i piasku (il. 81).

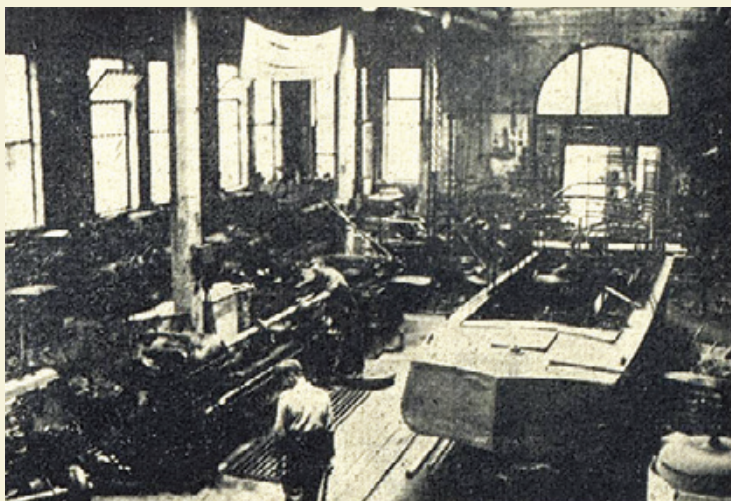
Barki „czerniakowskie” wywoziły między innymi gruz z ruin Warszawy. Gruz wykorzystywano do obciążania wiklinowych kesonów (materacy plecionych z wikliny), zatapianych następnie w miejscach, gdzie zapro-



Ryc. 83
Widok na Wisłę
z tarasu budynku
Dyrekcji Dróg
Wodnych,
fot. A. Gąsiewicz,
„Stolica” nr 39,
1949 r.

jektowano poprzeczne tamy. Po zatopieniu w ciągu kilku lat wielu takich warstw, na które rzeka stopniowo nanosiła piasek, na wierzchu umieszczano cementowe bloki, dzięki czemu powstawała solidna grobla. Zarząd Dróg Wodnych wytwarzał w tym celu

Ryc. 84a–b
Wnętrze
warsztatów
i stolarni,
fot. A. Gąsiewicz,
„Stolica” nr 39,
1949 r.



Ryc. 85a–b
Mokry dok
i suchy dok,
fot. A. Gąsiewicz,
„Stolica” nr 39,
1949 r.

elementy prefabrykowane we własnym zakładzie¹⁸⁸.

W 1949 r. do regulacji Wisły w rejonie warszawskim miało zostać zużytych 70 000 m³ gruzu¹⁸⁹. 25 tys. metrów sześciennych gruzu betonowego z rozbiórki Dworca Głównego dawało możliwość usławnienia 3-kilometrowego odcinka rzeki. Gruz miał być odbierany przez barki z placu zsykowego koło przyczółka zdemontowanego już wówczas mostu pontonowego przy ul. Wioślarskiej¹⁹⁰. Ładowano go również przy specjalnie zbudowanym nabrzeżu betonowym na Młocinach (w miejscu obecnej Piaskarni „Piaskarz”)¹⁹¹.

Początki pracy stoczni po II wojnie światowej barwnie opisywała prasa:

„Stary port na Czerniakowie. Na dziedzińcu ruch. Słychać kucie, stukanie, nawoływanie. Migają półnadzy robotnicy, niosący narzędzia. W dużej hali działu mechanicznego stoi pośrodku na specjalnym rusztowaniu kadłub naprawionej barki.

Obok w dziale kotlarsko-kowalskim miarowy łoskot. W fontannach iskier lśnią stalowe młoty. Wznoszone silnie oburącz mijają się z opaloną twarzą – do góry – zamach – w dół... Na podłodze stoi brzuchaty kocioł. Naprawia się tu silniki spalinowe i spawa żelazne części. Wszędzie ślady po zniszczonych maszynach. Niemcy zostawili tylko jedną.

Wychodzimy z hali. W kącie dziedzińca nad wodą w cieniu topól stoi prowi-zoryczna stolarnia. Dalej zgłiszcza po magazynach. [...]



Nad zatoką, obok szyn stoczni, czeka-ją kalekie kadłuby na naprawę. Teraz martwe – ożyją wśród stukotu młotów i aureoli iskier¹⁹².

W 1947 r. na zlecenie Ministerstwa Kultury i Sztuki w Stoczni Czerniakowskiej zbudowano na starym kadłubie teatr pływający. Na środku znajdowała się scena oraz miejsce dla orkiestry, po bokach garderoby damska i męska, a także skład rekwizytów. Statek pływał na trasie Warszawa–Gdańsk i niósł mieszkańcom nadwiślańskich miasteczek kulturalną rozrywkę. W ślad za statkiem teatrem podążał statek-hotel dla stu osób, pracowników teatru¹⁹³. W tym samym roku na statku wyruszył akademicki zespół z Krakowa; na scenie wystawiano opery Flis Stanisława Moniuszki oraz Krakowiacy i górale Jana Stefania¹⁹⁴.

Zimą 1946/1947 r. w warsztatach Portu Czerniakowskiego wykonano wrota do śluz na Kanale Augustowskim¹⁹⁵.

Biuro Odbudowy Stolicy, planując urbanistyczny rozwój Warszawy, postanowiło zgodnie z przedwojennymi planami przeznaczyć Port Czerniakowski do celów sportowo-turystycznych dla mieszkańców stolicy. Warszawiacy mieli mieć możliwość wynajęcia łódki lub kajaka i wypłynięcia dla odpoczynku po pracy na Wiśle¹⁹⁶. W 1948 r. „Robotnik” informował, że Port Czerniakowski ma zostać zlikwidowany w ciągu kilku lat i przeznaczony na siedziby klubów sportowych¹⁹⁷. Już na początku lat 50. XX w. planowano przeniesienie stoczni czerniakowskiej na teren budowanego w tym czasie Portu Żerańskiego¹⁹⁸.

W 1948 r. w stoczni odbudowano zniszczony podczas działań wojennych statek „Słowacki”, którego kadłub wydłużono o 4 metry, wyremontowano: wydobytą z rzeki zatopioną podczas działań wojennych pogłębiarkę „Syrena” – własność Wodociągów i Kanalizacji, oraz holownik „Mikołaj Rej”. W trakcie remontu były: statki parowe „Inż. Ćwikiel” i „Toruń”, trzy statki motorowe: „Rekin”, „Olza” (holownik ropowy, il. 82) i „Hel”, pogłębiarki kubłowe: „Nurt”, „Skwa”, „Solecka”, 13 barek o ładowności od 125 do 650 ton, amerykańska barka desantowa LCT, 2 prądówki (dźwigi pływające), 8 łodzi motorowych – inspekcyjnych i półholowników. W 1948 r. w stoczni zbudowano 5 barek i 15 żelaznych batów o ładowności 25 ton. Tabor pływający remontowany był w bardzo szybkim tempie ze

względu na planowaną na 1948 r. regulację Wisły na odcinku z Modlina do Magnuszewa¹⁹⁹.

W 1948 r. w stoczni stacjonował tabor Państwowego Zarządu Dróg Wodnych: statki parowe „Wawel”, „Inż. Ćwikiel”, „Kościuszek”, holowniki „Hel”, „Olza”, „Kra”, „Rekin”, „Wilga”, pogłębiarki „Smok I” i „Smok II” oraz 25 barek²⁰⁰.

W stoczni remontowano nie tylko wiślane jednostki, lecz również te pływające po innych rzekach Polski, np. Odrze. Ciekawostką była budowa w 1949 r. przeciwpożarowej jednostki pływającej, tzw. hydro-monitora, będącego małą motorówką, zaopatrzoną w pompę i urządzenia wtłaczające wodę z rzeki do węży pożarniczych. W tym samym roku przerobiono barkę desantową na holownik „Pilica”, przeprowadzono remont pogłębiarek „Gryf” i „Solec”²⁰¹, zamierzano również ukończyć budowę pogłębiarki kubłowej, rozpoczętą przez Niemców w Solcu Kujawskim. W stoczni planowano montaż do tej jednostki silnika, łańcucha kubłowego i mechanizmów pokładowych.

Dyrekcja Dróg Wodnych otrzymała z demobilu kilka dużych łodzi desantowych, które doskonale sprawdzały się na Wiśle jako holowniki. Nie miały jednak sterówek i urządzeń pokładowych. W stoczni na dwóch z nich stolarze zbudowali nadbudówki drewniane i sterówki. Największa łódź desantowa została przebudowana na koszarę²⁰².

Widok portu i wnętrza warsztatów w tym okresie pokazują zdjęcia opu-



WARSZAWSKA STOCZNIA RZECZNA

W A R S Z A W A

Przedsiębiorstwo Państwowe

UL. CZERNIAKOWSKA 136

Skrót telegraficzny „Worstocz”

Telefon: 28-82-21

Konto: 1532-6-272 w NBP VIII O/M

Ryc. 86

Papier firmowy
Warszawskiej
Stoczni Riecznej
z lat 60. XX w.
(Archiwum
Państwowe
w Warszawie,
Warszawska
Stocznia Rieczna,
sygn. 1)

blikowane w nr 39 „Stolicy” z 1949 r. (il. 83, 84a–b, 85a–b). W 1950 r. zakład ten wydzielono z zarządu PZW w Warszawie i przekwalifikowano na stocznnię produkcyjną pod nazwą Państwowe Przedsiębiorstwo Wyodrębnione, Warszawskie Stocznie Rieczne – Stocznia Warszawska. Podlegała ona Centralnemu Zarządowi Żeglugi Śródlądowej i Stoczni Riecznych w Warszawie. W tym czasie stocznia miała wydziały: mechaniczny nr 1, kadłubowy, kotlarni, stolarski, elektryczny, narzędziowy oraz kompresorownię, a także następujące oddziały: silnikowy, mechaniczny, obróbki drewna, obróbki ręcznej drewna, spawalnicy oraz elektryczny. W oddziale mechanicznym oraz kotlarni znajdowały się suwnice o udźwigu 2 ton oraz 1,5 ton²⁰³.

W 1951 r. do stoczni przekazano luksusowy samochód osobowy marki Maybach-Zeppelin, który był wcześniej pojazdem służbowym aresztowanego w tym czasie marszałka Michała Roli-Żymierskiego. Polecono wymontować z niego silnik, który zastosowano do napędu dużej, wojskowej motorówki inspekcyjnej remontowanej w stoczni²⁰⁴.

W latach 1950–1951 przy stoczni czerniakowskiej funkcjonował Zespół Konstrukcyjny Biura Konstrukcyjne-

go Taboru Riecznego we Wrocławiu. Kierował nim inż. Zbigniew Czuba, w jego skład wchodziło ponadto dwóch konstruktorów, m.in. inż. Stefan Sierpiński, oraz jeden kreślarz. W 1950 r. zespół ten opracował pierwszy projekt jednostki skonstruowanej na bazie barki czerniakowskiej – 100-tonowej szalandy, o zanurzeniu 60 cm, z otwieranym dnem, przeznaczonej do sypania główek podczas robót regulacyjnych. Na początku lat 50. XX w. kilka jednostek według tego projektu zbudowała stocznia rzeczna w Toruniu.

Zespół konstrukcyjny opracował następnie niezrealizowany projekt bocznokołowca wycieczkowego z napędem spalinowym. Projekt ten przekazano do badań w Leningradzie. Zespół opracował również dokumentację technologiczną wprowadzenia konstrukcji spawanych w budowie i naprawach kadłubów jednostek. W 1951 r., jako represję po zawieszeniu przez jego pracowników na ścianie orła w koronie oraz krzyża, zespół konstrukcyjny zlikwidowano, co niewątpliwie było wielką stratą dla rozwoju nowoczesnych jednostek śródlądowych²⁰⁵.

W latach 1951–1954 zakładowi podlegała stocznia rzeczna w Puławach²⁰⁶. W 1952 r. w stoczni odbudowano wy-

dobyty w 1950 r. z Wisły statek „Halka”, który po gruntownym remoncie otrzymał nową nazwę „Feliks Dzierżyński”. Długi okres remontu spowodowany był wadliwie wykonaną dokumentacją maszynowni przez Politechnikę Gdańską oraz trudnościami technicznymi. W tym samym roku w stoczni wyremontowano statek spacerowy „Janek Krasicki” z Poznania, dowodzony przez kpt. Władysława Grześ-

kowiaka²⁰⁷. Zużyte blachy z poszycia kadłubów statków wykorzystywano wtórnie do produkcji wąskotorowych wozów górniczych dla śląskich kopalń. W tym samym roku załoga stoczni wyremontowała dźwig pływający „Pokój” oraz odbudowała pogłębiarkę „Perła”. W stoczni naprawiano tabor pływający Zarządu Dróg Wodnych, „Żegluga na Wiśle” oraz Warszawskich Zakładów Eksploatacji Kruszywa²⁰⁸.



Ryc. 87 i 88
Port Czerniakowski
po remoncie,
fot. A. Mistewicz,
kwiecień 2017 r.



W 1954 r. zakład otrzymał oficjalną nazwę Warszawska Stocznia Rzeczna, którą nosił aż do likwidacji w 1969 r. W tym samym roku stocznia doczekała się elektrycznego napędu do wind: „Z perłowo pomalowanej budki jeden elektromechanik kieruje sam całym wstępnym zabiegiem. Pod kadłub statku podjeżdżają wózki. Liny naprężają się... Dziesięć minut – i już «zdezelowana jednostka» zajmuje wysoko na pochylni, stanowisko remontowe”²⁰⁹. Wcześniej statki trzeba było wyciągać na brzeg ręcznie, a każdą z sześciu wind musiało obsługiwać sześciu ludzi – znaczna część załogi ręcznie slipowała statek zwykle przez okres 3–4 dni, co przynosiło zakładowi znaczne straty²¹⁰.

W latach 1945–1951 kierownikiem, a następnie dyrektorem stoczni był Feliks Brymas. W 1951 r. stanowisko to zajmował Adam Kupryński, kolejnymi dyrektorami byli Tarnowski, Edward Kamiński i L. Mścichowski (do czasu likwidacji). Ostatnim zastępcą dyrektora ds. spraw technicznych był inż. Stępień. Likwidatorem stoczni w latach 1969–1970 był M. Trembałowicz²¹¹.

W połowie lat 50. XX w. zaczęto wprowadzać na dużą skalę spawanie w miejsce nitowania w napra-

wach i budowie statków oraz barek. W konstrukcjach nitowanych kadłubów w miarę możliwości stosowano wstawki spawane²¹².

Stocznia w latach 50. XX w. posiadała dział mechaniczny, kadłubowy i drzewny, dział wyposażenia, świetlicę i magazyn główny oraz magazyny: tartaczny, drzewny, podręczny stolarski, żelazny, malarski, trocinowy, szkutniczy i sprzętu placowego. Na jej terenie znajdował się: budynek warsztatu mechanicznego i kadłubowego (wewnątrz mieścił się dział mechaniczny, silnikowy, kotłarnia i narzędziownia), stolarnia mechaniczna z magazynem drewna, budynek warsztatu wyposażenia, budynek biurowy, biuro techniczne, magazyn główny, malarnia, kompresorownia ze zbiornikiem powietrza, garaż, waga wozowa, wartownia oraz budynek transformatora²¹³.

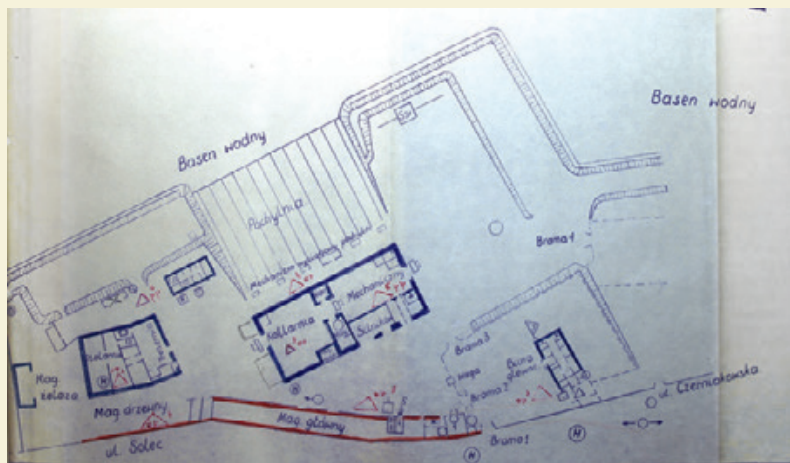
Na terenie portu zbudowano dodatkowe dwie pochylnie – remontową i do wodowania pchaczy typu „Żubr”.

W 1960 r. skonstruowano prototyp pchacza „Żubr”, w latach 1962–1967 zbudowano serię 25 pchaczy²¹⁴. Przy budowie kadłubów nowej konstrukcji, w celu uproszczenia technologicznego wykonywano trzy niezależne sekcje, które łączono następnie za pomocą spawania²¹⁵.

W latach 60. XX w. zakład posiadał dwa samochody: osobowy i ciężarowy, przyczepę skrzyniową, oraz dźwig samochodowy ADK Panther, o udźwigu 5 ton, produkcji VEB Hebezeugewerk Sebnitz²¹⁶. Na jego teren prowadziła główna brama przy wartowni straży

Ryc. 89
Budowa nowego
slipu w Porcie
Czerniakowskim,
fot. A. Mistewicz,
kwiecień 2017 r.





Ryc. 92
Plan
rozmieszczenia
budynków stoczni
1963 r.
(Archiwum
Państwowe
w Warszawie,
Warszawska
Stocznia Rzeczna,
sygn. 1)

Jerzego Kawalerowicza²²⁰. Ostatnią jednostką zbudowaną w stoczni była aluminiowa łódź motorowa o konstrukcji nitowanej. Wykonano ją na zamówienie Organizacji Narodów Zjednoczonych do spraw Wyżywienia i Rolnictwa (FAO). Była przeznaczona do pływania po polach ryżowych²²¹.

Pierwszego stycznia 1969 r. Warszawska Stocznia Rzeczna decyzją pełnomocnika rządu ds. deglomeracji została postawiona w stan likwidacji w ramach przenoszenia zakładów przemysłowych poza centrum miasta²²². Likwidację prowadzono aż do 1970 r., zakład planowano przenieść do Modlina, na teren przedwojennej stoczni Państwowych Zakładów Inżynierii (PZInż), ale temu rozwiązaniu sprzeciwiło się wojsko (na tym terenie stacjonowały jednostki 2. Warszawskiej Brygady Saperów)²²³.

Stocznia dysponowała wykwalifikowaną kadrą oraz dobrze wyposażonym parkiem maszynowym. Nieuzasadniona z punktu widzenia ekonomicznego decyzja o jej likwidacji stała się jedną z przyczyn stopniowego upadku żegluga na Wiśle i była

zaprzepaszczoną szansą rozwoju nowoczesnego taboru śródlądowego.

Maszyny i wyposażenie zakładu przeniesiono częściowo do stoczni rzecznej w Płocku. W głównej hali Stoczni Czerniakowskiej Płockie Przedsiębiorstwo Robót Mostowych, filia w Warszawie, rozpoczęło produkcję nitowanych i spawanych elementów mostów i innych stalowych konstrukcji. Zbudowano w niej m.in. prześła mostu Tikrit w Iraku czy konstrukcje przejść podziemnych w Al. Jerozolimskich i pod Trasą Łazienkowską.

Budowa węzła drogowego Trasy Łazienkowskiej oraz poszerzenie Wisłostady spowodowały, że około 1972 r. zabudowania stoczni rozebrano, a pochylnie do połowy zasypano gruzem z rozbiórki budynków²²⁴. W tym okresie rozebrano również klasycystyczny budynek zarządu i budynek mieszkalny Okręgowego Zarządu Wodnego przy ul. Solec 2, mimo iż nie kolidował on z żadną inwestycją²²⁵. W latach 70. XX w. podwyższono o 4 metry poziom Cypla Czerniakowskiego. Jeszcze w 1962 r. na cyplu osadzono kadłub parowego statku inspekcyjnego „Kościszko”, który stał się siedzibą Warszawskiego Towarzystwa Wioślarskiego; znacznie później zbudowano budynki i nabrzeże WTW²²⁶.

W latach 1972–1974 kanał wjazdowy portu został przecięty mostem Łazienkowskim. Na szczęście zrezygnowano z pomysłu zasypywania basenu portu gruzem. W 1981 r. pododdziały 2. Warszawskiej Brygady Saperów z Kazunia zbudowały w ramach ćwiczeń drewniany most typu wojskowego przez kanał wjazdowy. Ze względu

na zły stan techniczny rozebrano go w 2008 r. Na dawnej pochylni stoczni Fundacja „JaWisła” prowadziła działania kulturalne – jej staraniem postawiono wówczas w tym miejscu zabytkową barkę typu krakowskiego, która otrzymała nazwę „Herbatnik”.

W 2014 r. w Porcie Czerniakowskim zakończono główne prace remontowe, które doprowadziły do zniszczenia zachowanych oryginalnych obrukowań stoków kanału i basenu zimowiska. Obecnie w porcie znajduje się przystań do cumowania prywatnych jachtów i łodzi (il. 87, 88). Relikty starej pochylni stoczniowej zostały, niestety, rozebrane. W miejscu tym trwa budowa nowego slipu (il. 89).

Port Czerniakowski to ziemna budowla hydrotechniczna o powierzchni 4,5 ha. W jej skład wchodzi kanał wjazdowy oraz basen portowy – zimowisko. Kanał, o długości ok. 800 m, szerokości ok. 50–70 m oraz trapezowym przekroju, pozwalał na wyminięcie się dwóch jednostek pływających z przeciwnych kierunków. Basen zimowiska, o długości 240 m i szerokości 150 m, od strony Cypla Czerniakowskiego został obwałowany wałami przeciwpowodziowymi. Kanał z basenem miały głębokość 2 m przy niskim stanie wody, a przy wodzie żeglownej wskazującej 230 cm na wodowskazie warszawskim – głębokość 2,5 m. Ściany kanału i basenu były wybrukowane pojedynczym kamieniem naturalnym i uzbrojone w urządzenia cumownicze: pierścienie i polery. Stoki i ławeczki kanału i nabrzeża oraz część podwodną pochylni uzbrojono (w przypadku stoków pojedynczym, a na pochylni pięciorzędowym) ubez-

pieczeniem – palisadą drewnianą. W odcinki nabrzeży basenu zimowiska i portu wbudowano kamienne schodki wykonane z granitowych ciosów (zob. il. 78).

Głównymi elementami stoczni rzecznej były wspomniane już pochylnie oraz hala warsztatów mechanicznych przy ul. Czerniakowskiej 136. Według opisu z 1951 r. hala była murowana z cegły i miała konstrukcję szkieletową; słupy i więzary dachowe były żelbetowe. Drewniany dach, kryty papą, zaopatrzone w świetlik o przekroju trójkątnym. Podłoga warsztatów była betonowa. W budynku tym znajdowały się: ślusarnia, kuźnia, kotłownia, spawalnia, wydział silnikowy, wydział mechaniczny, narzędziownia i dział elektryczny (il. 90, 91, 92). Na terenie stoczni mieściły się także: budynek administracyjny, stolarnia, malarnia, sprężarkownia, świetlica, mieszkania służbowe, waga wozowa, biuro techniczne, wartownia i magazyny: ogólny, tartaczny, drzewny, podręczny stolarski, żelazny, malarzski, trocinowy, skutniczy i sprzętu placowego. Budynki zajmowały łącznie 5475 m² powierzchni²²⁷.

Obecnie wejście do Portu Czerniakowskiego jest zlokalizowane pomiędzy mostem Łazienkowskim (port jest nim przedzielony) a mostem Poniatowskiego. Od wejścia do portu w kierunku południowym, wzdłuż ulic Solec i Czerniakowskiej, widzie kanał wjazdowy, który oddziela Cypel Czerniakowski od lądu. W latach 1997–2000 Przedsiębiorstwo Budownictwa Wodnego w Warszawie wykonało w wejściu do kanału wrota przeciwpowodziowe o świetle 6 m,

z napędem ręcznym, wraz z murami oporowymi. Zbyt wąskie światło wrót uniemożliwiło wyjście na Wisłę uwięzionych w porcie koszarok.

W 1951 r. w pobliżu wejścia do portu ustawiono płytę upamiętniającą tragiczny desant żołnierzy 3. Dywizji 1. Armii WP w miejscu Przyczółka Czerniakowskiego. Jej autorami byli architekci Zygmunt Stępiński i Kazimierz Marczewski. Według niezrealizowanego projektu miała to być część większego założenia kommemoratywnego.

Ósmego maja 1975 r. po drugiej stronie Wisłostrady odsłonięto pomnik „Chwała Saperom”, którego częścią stała się płyta desantu. Monument składał się z dwóch części, jego główna część powstała w Centralnym Parku Kultury im Bolesława Prusa (obecnie Park Marszałka Edwarda Rydza-Śmigłego) w sugestywny sposób przedstawia sapersa rozbrajającego minę, otoczonego sześcioma pylonami ustawionymi w okrąg i symbolizu-

jącymi jej wybuch. Autorem pomnika jest rzeźbiarz Stanisław Kulon. Druga część pomnika to umieszczony przy wejściu do portu w 511. km Wisły słup wbity w dno rzeki, na którym znajdują się żelbetowe postaci trzech żołnierzy – wbijają oni w dno rzeki słup mający być filarem mostu (il. 93). Dopełnieniem założenia jest płaskorzeźba w przejściu podziemnym pod Wisłostradą, po wschodniej stronie przedstawiająca walki na przyczółku.

Z budową pomnika w 1975 r. związana jest pewna ciekawostka: otóż jednym z elementów założenia z 1975 r. miał być specjalny postument, na którym ustawiono stalowy ponton saperski z czasów wojny. W trakcie przygotowań do uroczystego odsłonięcia pomnika z udziałem gen. Wojciecha Jaruzelskiego doszło do konsternacji, ponieważ jeden z generałów weteranów rozpoznał w nim ponton wojsk saperskich Wehrmachtu. Szybko zdjęto go z postumentu i wywieziono, zaś postument rozebrano²²⁸.

Ryc. 93

Część Pomnika Chwała Saperom, umieszczona przy wejściu do portu w km. 511 Wisły, fot. A. Mistewicz, czerwiec 2017 r.



¹³⁶ A.W. Reszka, *op. cit.*, s. 194–196.

¹³⁷ Resort wojny zwrócił się z prośbą do Warszawskiego Okręgu Komunikacji (*Putiej Soobszczeni-ja*) o przekazanie mu własnego miejsca dla przybijania do brzegu i cumowania statków rzecznej floty wojennej; Informacja uzyskana od Andrzeja Buczyńskiego, *Pribywajuszczije...*, „Warszawski Dniownik”, 206 (1899), s. 3.

¹³⁸ M.in. projekt inż. Teodora Urbańskiego. Zob. *Przystań handlowa na Wiśle pod Warszawą*, „Gazeta Handlowa”, 46 (1864), s. 3, 4. Zob. też IX, *Port Warszawski na Wiśle*, „Przegląd Tygodniowy Życia Społecznego, Literatury i Sztuk Pięknych”, 5 (1894), s. 50.

¹³⁹ W. Koleżak, *Powisłe Warszawy. Przeszłość, teraźniejszość i przyszłość Powisła*, Warszawa 1901, s. 64.

¹⁴⁰ Na warszawskim wodowskazie zarejestrowano wówczas stan wody 856 cm. Woda zalała park Wilanowski, Siekierki, Czerniaków, park Praski i Saską Kępę; A.W. Reszka, *op. cit.*, s. 179. por. R. Marcinkowski, *Ilustrowany Atlas Dawnej Warszawy*, Warszawa 2003, s. 55, mapa XX-b.

¹⁴¹ L. Królikowski, *Rzeczne porty Warszawy*, „Stolica”, 41 (1984), s. 21. Łacha to określenie bocznego ramienia rzeki lub jej dawnego koryta – starorzeczka, wypełnionego stojącą wodą.

¹⁴² Lucjan Kwiciński (1852–1908), inżynier komunikacji, hydrotechnik. W 1874 r. ukończył Wydział Matematyczno-Fizyczny Uniwersytetu Warszawskiego, w 1878 r. Instytut Inżynierów Komunikacji w Petersburgu. Pracował później w Komitecie Technicznym Ministerstwa Komunikacji w Petersburgu, prowadząc badania opisowe rzeki Wołgi. W latach 1885–1903 był naczelnikiem Czasowego Zarządu Robót Regulacji Rzeki Wisły w mieście Warszawa. Pod jego kierunkiem wykonano roboty regulacyjne na warszawskim odcinku Wisły, był również autorem projektu budowy Portu Czerniakowskiego. W 1887 r. wraz z inż. J. Kurcuszem opracował dla celów wojskowych niezrealizowany projekt mostu pontonowego przez Wisłę. W latach 1894–1896 opracował siedem szkiców mostu w ciągu Al. Jerozolimskich (w miejscu mostu im. ks. J. Poniatowskiego). W 1904 r. napisał pracę *W kwestyi budowy trzeciego mostu w Warszawie*. W 1903 r. mianowano go w Warszawskim Okręgu Komunikacji inspektorem robót. Na stanowisku tym brał udział w pracach Komisji Międzynarodowej (rosyjsko-niemiecko-austriackiej) ds. Regulacji Wisły. Zmarł w Warszawie i został pochowany w Skierniewicach; za: B. Chwaściński, *Kwiciński Lucjan (1852–1908), inż. hydrotechnik*, w: „Słownik Biograficzny Techników Polskich”, 7 (1996), s. 39–40.

¹⁴³ Józef Ćwikiel (1850–1925), inżynier komunikacji; ukończył Gimnazjum Realne i przez dwa lata studiował na Wydziale Matematyczno-Fizycznym Uniwersytetu Warszawskiego, równocześnie pracował jako rysownik w Zarządzie Komunikacji gdzie w 1871 r. zdał egzamin na stanowisko konduktora. Nadzorował roboty regulacyjne na Wiśle i budowę wału ciechocińskiego. W 1874 r. mianowano go inżynierem drogowym III kl., kierował wówczas utrzymaniem odcinka drogi pod Warszawą. Podnosząc swe kwalifikacje, studiował później w Instytucie Inżynierów Komunikacji w Petersburgu, a równocześnie pracował jako referent w Departamencie Dróg Szosowych i Wodnych rosyjskiego Ministerstwa Komunikacji. W 1884 r. uzyskał z odznaczeniem dyplom inżyniera komunikacji. Powrócił później do Królestwa i pracował w Warszawskim Okręgu Komunikacji. W latach 1885–1903 prowadził prace regulacyjne na warszawskim odcinku Wisły, pracując w Czasowym Zarządzie Robót Regulacji Rzeki Wisły w mieście Warszawa. Zbudował również przystań dla komory celnej w Nieszawie. Od 1906 r. prowadził jako naczelnik prace regulacyjne na odcinku Wisły od Zawichostu do Niepołomic. W Sandomierzu pod jego kierownictwem zbudowano wówczas port. W czasie wojny kierował rosyjską flotyllą

rządową i transportami wojskowymi na Wiśle jednostek Frontu Północno-Zachodniego i Południowo-Zachodniego armii rosyjskiej. Za swoją działalność otrzymał order św. Włodzimierza II klasy. W 1915 r. został ewakuowany wraz z Warszawskim Okręgiem Komunikacji do Mohylewa. W 1918 r. powrócił wraz z rodziną do Polski, w Ministerstwie Robót Publicznych objął stanowisko naczelnika I Okręgu Regulacji Wisły, a później dyrektora Dyrekcji Dróg Wodnych w Warszawie. Zmarł w 1925 r. w Warszawie i został pochowany na Cmentarzu Powązkowskim; za: A. Kaniewska, *Ćwikiel Józef (1850–1925), inż. komunikacji*, w: „Słownik Biograficzny Techników Polskich”, nr 4–5 (1994), s. 35–36.

¹⁴⁴ L. Królikowski, *Wpływ budowy wodociągów warszawskich na regulację Wisły w rejonie Warszawy w latach 1884–1915*, w: *Zabytki Techniki Wodociągowej w Polsce, Konferencja Naukowa*, Wrocław 1989, s. 199, 200; L.I. Kwiciński, *Работы по выправлению рѣки Вислы у города Варшавы. 1885–1895 г.г., составилъ начальникъ работъ инженеръ Л.И. Квицинский, Текстъ*, Warszawa 1896, s. 128–131 (Raboty po vypravleniû reki Visly u gor. Varšavy 1885–1895 r.r.: tekst, sost. L.I. Kvicinskij).

¹⁴⁵ AAN, Kolekcja paszportów zakładów przemysłowych 1950–1964, nr zesp. 193 (2/193/o), sygn. 9692.

¹⁴⁶ *Port w Warszawie*, „Nowa Gazeta”, 34 (wyd. wieczorne, 1906), s. 4.

¹⁴⁷ B. Werner, *Port na Wiśle w Warszawie*, „Słowo”, 195 (1905), s. 1, 2; *Budowa portu*, „Kurjer Warszawski”, 226 (1905), s. 3.

¹⁴⁸ *Przystań na Wiśle*, „Ziarno”, 5 (1903), s. 99.

¹⁴⁹ (marr), *Wśród wodniaków w warszawskiej stoczni. Zrobią swoje i innym pomogą...*, „Życie Warszawy”, 125 (1954), s. 4.

¹⁵⁰ R. Dalborowa, *Port Czerniakowski*, „Stolica. Warszawski Tygodnik Ilustrowany”, 24 (33) (1947), s. 2. Podobną datę podaje „Rzeczpospolita i Dziennik Gospodarczy”, 1947. Zob. (W), *Budujemy pływający teatr. Port czerniakowski przysporzy Wiśle statków*, „Rzeczpospolita i Dziennik Gospodarczy”, 178 (1947), s. 7.

¹⁵¹ W latach 70. XX w. poziom Cypla Czerniakowskiego został podwyższony o około 4 m.

¹⁵² Informacja uzyskana od prof. dr. hab. Jana Bartelskiego. W okresie od grudnia 1914 r. do lipca 1915 r. w stoczni wyremontowano 41 jednostek pływających, w tym 18 rządowych i 23 zarekwirowane statki prywatnych armatorów. W warsztatach wybudowano też kilkaset barek dla potrzeb armii rosyjskiej.

¹⁵³ *Nad Wisłą*, „Godzina Polski”, 160 (1916), s. 5.

¹⁵⁴ A.W. Reszka, *op. cit.*, s. 196.

¹⁵⁵ *Porty na Wiśle w Warszawie*, „Gazeta Warszawska”, 261 (1922), s. 7.

¹⁵⁶ Zob. np. „Auto. Ilustrowane czasopismo sportowo-techniczne”, 5 (1925), s. 105.

¹⁵⁷ *Flotyla wiślana przed opuszczeniem zimowych portów. Przygotowania do wznowienia nawigacji są ukończone*, „Gazeta Polska”, 88 (1932), s. 8.

¹⁵⁸ „Poza Portem Handlowym na lewym brzegu Wisły znajduje się port zimowisko bez połączenia kolejowego z warsztatami i stoczną państwową oraz prywatną”; zob. A. Riedel, „Sprawozdanie z Komisji Objazdowej celem zbadania na miejscu wyników wprowadzenia od 1 VI 1930 r. ulg taryfowych w postaci obniżenia taryf przeładunkowych w komunikacji z portami śródlądowych dróg wodnych”, AAN, Ministerstwo Komunikacji (Biuro Wojskowe W.III/4), T.154, Sprawozdanie z objazdu ważniejszych portów i ładowni rzecznych na Warcie, Noteci i Dolnej Wiśle, skuteczniego w czasie od 18 do 24 września 1932 r., sygn. 2483, s. 5.

¹⁵⁹ Działka o numerze hipotecznym 6354, według Księgi Adresowej „Cała Warszawa” z 1930 r. należąca do Państwa Polskiego.

¹⁶⁰ AAN, Ministerstwo Komunikacji 2477, Wykaz personelu dróg wodnych; Wykaz personelu służbowego Wydziału Dróg Wodnych Urzędu Wojewódzkiego Warszawskiego oraz Państwowych Zarządów Wodnych w Warszawie, Płocku, Puławach i Wyszku, według stanu na dz. 1 VI 1936 r., k. 34v.

¹⁶¹ *Porty warszawskie*, „Kurjer Warszawski”, 86 (wyd. wieczorne, 1934), s. 6.

¹⁶² *Porty warszawskie*, „Kurjer Warszawski”, 228 (1934), s. 8.

¹⁶³ *Budowa stoczni*, „Kurjer Warszawski”, 291 (wyd. wieczorne), 1934, s. 2.

¹⁶⁴ *Na terenie budowy stoczni czerniakowskiej*, „Gazeta polska”, 305 (1934), s. 10.

¹⁶⁵ AAN, Ministerstwo Komunikacji (Biuro Wojskowe W.III/4), T.152, Państwowe Zarządy Wodne w Puławach, Warszawie, Płocku, Wyszku – wykazy portów, ładowni i warsztatów; plany portów: Puławy, Zajezierze, Czerniaków, Warszawa, Wyszogród, Płock, Włocławek, Pułtusk, 4 I 1935–26 II 1937, sygn. 2433.

¹⁶⁶ Z. Tucholski, *Port i Stocznia Czerniakowska. Przyczynek do historii oraz charakterystyka techniczna zespołu*, „Gospodarka Wodna”, 11 (2009), s. 451.

¹⁶⁷ *Tabor wodny Min. Komunikacji zwiększył się o 12 żelaznych barek*, „Gazeta Polska”, 227 (1936), s. 6.

¹⁶⁸ AAN, Ministerstwo Komunikacji, sygn. 2423, Wykaz obiektów pływających z własnym napędem zarejestrowanych przez Państwowy Zarząd Wodny w Warszawie podległy Wydz. Dróg Wodnych Urzędu Wojewódzkiego Warszawskiego (państwowe i prywatne), k. 56.

¹⁶⁹ *Ibidem*, Wykaz obiektów pływających specjalnych (pogłębiarki, ekskawatory, prądowniki, przystanie, koszarki, magazyny, warsztaty), zarejestrowanych na terenie Państwowego Zarządu Wodnego w Warszawie (państwowych i prywatnych), k. 70.

¹⁷⁰ *Ibidem*, Wykaz obiektów pływających z własnym napędem zarejestrowanych w czasie od dnia 2 października 1936 r. do dnia 31 marca 1938 r. przez Państwowy Zarząd Wodny w Warszawie podległy Wydz. Dróg Wodnych Urzędu Wojewódzkiego Warszawskiego, k. 57.

¹⁷¹ Z. Tucholski, *Port i Stocznia Czerniakowska w Warszawie. Przyczynek do historii oraz charakterystyka techniczna zespołu*, „Gospodarka Wodna”, 11 (2009), s. 451, 452.

¹⁷² Z siedzibą zarządu przy ul. Nowy Świat 14.

¹⁷³ AAN, Kolekcja paszportów, Paszport produkcyjno-techniczny Warszawskiej Stoczni Rzeczej, sygn. 9692 (5015, t. 1) oraz 9693 (5016, t. 2).

¹⁷⁴ S. Fojcik, *Żołnierze AK „Kryśka”*, Warszawa 1994, s. 556.

¹⁷⁵ Flotylla Pińska – Oddział Detaszowany Flotylli Wiślanej na Prypeci utworzony w 1920 r., w 1922 r. przemianowany na Flotyllę Pińską (od miasta Pińsk nad rzeką Piną, gdzie znajdowała się jej główna baza). Operowała po tzw. morzu pińskim, tj. dorzeczu Prypeci. Po likwidacji w 1925 r. Flotylli Wiślanej była to jedyna flotylla rzeczna w Polsce. W 1939 r. utworzono w ramach Flotylli Oddział Wydzielony Rzeki Wisły z bazą w Brdujściu.

¹⁷⁶ Por. S. Fojcik, *op. cit.*, szkic 8 (na końcu książki, przy wyklejce).

¹⁷⁷ R. Czugajewski, *Na barykadach, w kanałach i gruzach Czerniakowa*, Warszawa 1970, s. 138.

¹⁷⁸ (S), *Przed uruchomieniem komunikacji na Wiśle. Port Czerniakowski odbudowuje się*, „Życie Warszawy”, 104 (1945), s. 4.

¹⁷⁹ *Ibidem*.

- ¹⁸⁰ Adres ul. Czerniakowska 136a. Domki fińskie rozebrano podczas likwidacji stoczni. W jednym z tych domków mieściło się biuro Warsztatu Doświadczalno-Konstrukcyjnego inż. Stefana Gajęckiego, konstruktora i producenta silników „GAD” do napędu łodzi motorowych (m.in. dla warszawskiej milicji rzecznej). W porcie cumowała stara holenderska barka konstrukcji stalowej, na której znajdował się warsztat inż. Gajęckiego. Po likwidacji zabudowań stoczni portu barka wraz z warsztatem została przeniesiona do basenu zimowiska Portu Żerańskiego.
- ¹⁸¹ AAN, Kolekcja paszportów, Paszport produkcyjno-techniczny Warszawskiej Stoczni Recznej, sygn. 9692 (5015, t. 1) oraz 9693 (5016, t. 2).
- ¹⁸² W czasie okupacji jego nazwę zmieniono na „Warschau”, po 1945 r. przywrócono mu nazwę z okresu międzywojennego.
- ¹⁸³ *Port Czerniakowski pracuje*, „Rzeczpospolita”, 106 (1946), s. 7; R. Dalborowa, *op. cit.*
- ¹⁸⁴ (W), *Warszawa – węzeł komunikacji wodnej. Stołeczne porty i rzeki, które łączą miasto z krajem*, „Rzeczpospolita”, 49 (1947), s. 7.
- ¹⁸⁵ *Stocznia warszawska pracuje dla odbudowy taboru wiślanego 2.000 ton zatopionych statków czeka na wydobyć*, „Głos Ludu”, 239 (1945), s. 7.
- ¹⁸⁶ (w.b.), *Statek-gaśnicę buduje załoga Portu Czerniakowskiego*, „Trybuna Ludu”, 259 (1949), s. 5. W notatce *Ożywiony ruch w Porcie Czerniakowskim. Wkrótce wyruszy pierwszy statek pasażerski*, „Głos Ludu”, 99 (1947), s. 3, znajduje się informacja, iż do 1947 r. w stoczni zbudowano 16 barek o ładowności 125 t.
- ¹⁸⁷ AAN, Kolekcja paszportów zakładów przemysłowych 1950–1964, nr zesp. 193 (2/193/O), sygn. 9692.
- ¹⁸⁸ *Wisła „naprawiona” – tabor wraca do bazy a port Czerniakowski pracuje pełną parą*, „Głos Ludu”, 277 (1948), s. 6.
- ¹⁸⁹ K. Koźmiński, *Port Czerniakowski*, „Stolica. Warszawski Tygodnik Ilustrowany”, 39 (150) (1949), s. 5.
- ¹⁹⁰ (N.K.), *Gruz z rozbiórki Dworca Głównego do regulacji koryta Wisły. Woda pochłonie ruiny*, „Robotnik”, 17 (1947), s. 7.
- ¹⁹¹ *Plan robót regulacyjnych na rok 1949 został już opracowany. Rada Komunikacyjna zatwierdziła projekt portu na Żeraniu*, „Robotnik”, 321 (1948), s. 7.
- ¹⁹² (mb), *W starym porcie wre praca*, „Kurier codzienny”, 196 (1946), s. 8.
- ¹⁹³ R. Dalborowa, *op. cit.*; (W), *Budujemy pływający teatr...*
- ¹⁹⁴ J. Dobraczyński, *Pływający teatr wyruszył Wisłą z Warszawy*, „Stolica”, 35 (1947), s. 12.
- ¹⁹⁵ *Ożywiony ruch w Porcie Czerniakowskim. Wkrótce wyruszy pierwszy statek pasażerski*, „Głos Ludu. Pismo Polskiej Partii Robotniczej”, 99 (844) (1947), s. 5.
- ¹⁹⁶ (gtw.), *Warszawa leży nad Wisłą*, „Stolica. Warszawski Tygodnik Ilustrowany”, 24 (33) (1947), s. 4; (Per), *Wisła zmienia swe oblicze w ciągu najbliższych 18 lat. Zwiększenie rzeki. Nowe porty i kanały*, „Kurier Codzienny”, 179 (1947), s. 6.
- ¹⁹⁷ (Ks), *Plan robót regulacyjnych na rok 1949 został już opracowany. Rada Komunikacyjna zatwierdziła projekt portu na Żeraniu*, „Robotnik”, 321 (1434) (1948), s. 7.
- ¹⁹⁸ Z. Tucholski, *Port i Stocznia...*, s. 454.
- ¹⁹⁹ *Ożywiony ruch w Porcie Czerniakowskim. Wyremontowany tabor rzeczny posłuży do regulacji Wisły*, „Kurier Codzienny”, 87 (1948), s. 2.

- ²⁰⁰ Wisła „naprawiona” – tabor wraca do bazy a port Czerniakowski pracuje pełną parą, „Głos Ludu”, 277 (1948), s. 6.
- ²⁰¹ (w.b.), *Statek-gaśnicę buduje załoga Portu Czerniakowskiego*, „Trybuna Ludu”, 259 (1949), s. 5.
- ²⁰² *Smoki wiślane przygotowują się do pracowitego sezonu letniego. W Porcie Czerniakowskim statki przechodzą kurację*, „Trybuna Ludu”, 31 (1949), s. 7.
- ²⁰³ *Ibidem*.
- ²⁰⁴ Relacja emerytowanego pracownika stoczni p. Damiana Klimczaka z 18 IV 2009 r.
- ²⁰⁵ Z. Tucholski, *Port i Stocznia...*, s. 453; Relacja emerytowanego konstruktora śródlądowego taboru pływającego śp. inż. Stefana Sierpińskiego z 11 V 2009 r.
- ²⁰⁶ AAN, Kolekcja paszportów zakładów przemysłowych 1950–1964, nr zesp. 193 (2/193/O), sygn. 9692.
- ²⁰⁷ *Wśród wodniaków warszawskiej stoczni. Zrobią swoje i innym pomogą*, „Życie Warszawy”, 125 (1954), s. 4.
- ²⁰⁸ *Zimowa praca stoczni rzecznej*, „Trybuna Ludu”, 41 (1952), s. 5.
- ²⁰⁹ H. Jaworska, *Ludzie Stoczni Warszawskiej patrzą w przyszłość przeobrażonej Wisły*, „Express Wieczorny”, 257 (1954), s. 3.
- ²¹⁰ *Ibidem*.
- ²¹¹ Z. Tucholski, *Port i Stocznia...*, s. 453; APW, *Warszawska Stocznia Rzeczna*, sygn. 1, Pismo Warszawskiej Stoczni Rzecznej do naczelnego dyrektora Zjednoczenia Żeglugi Śródlądowej i Stoczni Rzecznych z 21 I 1970 r., k. 1.
- ²¹² Relacja emerytowanego pracownika stoczni p. Damiana Klimczaka z 18 IV 2009 r.
- ²¹³ APW, *Warszawska Stocznia Rzeczna*, sygn. 1, Plan przygotowania awaryjnego zaopatrzenia w wodę i energię elektryczną, 20 listopad 1966 r., k. 46; Ogólna charakterystyka stoczni, 20 listopad 1966 r., k. 47–48.
- ²¹⁴ Na podstawie danych opracowanych przez p. Waldemara Danielewicza.
- ²¹⁵ APW, *Warszawska Stocznia Rzeczna*, sygn. 1, Plan przygotowania awaryjnego zaopatrzenia w wodę i energię elektryczną, 20 listopad 1966 r., k. 46; Ogólna charakterystyka stoczni, 20 listopad 1966 r., k. 47–48.
- ²¹⁶ APW, *Warszawska Stocznia Rzeczna*, sygn. 1, Zestawienie ilościowe samochodów ciężarowych powyżej 1,5 t, k. 48.
- ²¹⁷ Relacja z 30 IV 2009 r. Mariana Wilka, emerytowanego pracownika Płockiego Przedsiębiorstwa Robót Mostowych, zatrudnionego przy likwidacji Stoczni Czerniakowskiej.
- ²¹⁸ Na podstawie danych opracowanych przez p. Waldemara Danielewicza.
- ²¹⁹ Z. Tucholski, *Port i Stocznia...*, s. 454.
- ²²⁰ Na jeziorze Kirsajty niedaleko Giżycka sfilmowano scenę przejażdżki Ramzesa i Sary statkiem po Nilu. W tym celu stworzono sztuczną wyspę, ozdobioną palmami i kępami lotosu, a Warszawska Stocznia Rzeczna zbudowała według rysunków sprzed 4 tys. lat replikę egipskiego statku. Zob. <http://www.filmpolski.pl/fp/index.php?film=121764> (dostęp: 7 V 2017).
- ²²¹ Relacja z 30 IV 2009 r. emerytowanego pracownika stoczni Mariana Wilka.

²²² Warszawska Stocznia Rzeczna, sygn. 1, Protokół z kontroli zabezpieczenia Warszawskiej Stoczni Rzecznej w Warszawie ul. Czernikowska 136 podległa Zjednoczeniu Żeglugi Śródlądowej i Stoczni Rzecznej, 12 lipca 1968 r., k. 16.

²²³ Głównym zadaniem PZInż była produkcja na potrzeby wojska.

²²⁴ Według materiałów przechowywanych w Archiwum Urzędu m.st. Warszawy do rozbiórki w związku z przygotowywaniem terenu pod budowę przeznaczone były trzy budynki murowane, w których mieściły się biuro i magazyny oraz wiata na słupach stalowych; Archiwum Urzędu m.st. Warszawy,teczka „Trasa Mostu Łazienkowskiego”, 15/1085, N-32.

²²⁵ Przy nabrzeżu OZW cumował wcześniej motorowy statek inspekcyjny „Dębe” prezesa Głównego Urzędu Gospodarki Wodnej, zasłużonego inżyniera hydrotechnika dr. inż. Janusza Grochulskiego. Podczas likwidacji zaplecza OZW rozebrano dwa budynki murowane, w których mieściły się biuro, garaże i mieszkania służbowe; Archiwum Urzędu m.st. Warszawy, *op. cit.*

²²⁶ Z. Tucholski, *Port i Stocznia...*, s. 454, 455.

²²⁷ Z. Tucholski, „Port Czerniakowski – zespół”, Karta Ewidencji Zabytków Ruchomych Techniki, Krajowy Ośrodek Badań i Dokumentacji Zabytków w Warszawie; Z. Tucholski, *Port i Stocznia Czerniakowska...*, s. 451; AAN, Kolekcja paszportów zakładów przemysłowych 1950–1964, nr zesp. 193 (2/193/O), sygn. 9692.

²²⁸ Relacja Stefana Fuglewicza z 13 V 2016 r.



PORT HANDLOWY NA SASKIEJ KĘPIE

(PORT PRASKI NA WILCZEJ
WYSPIE)²²⁹

NIEZREALIZOWANE PROJEKTY I PIERWSZE ROBOTY BUDOWLANE

W połowie XIX w. inż. Teodor Urbanowski²³⁰ opracował projekt portu rzecznego na Pradze o powierzchni 166 mórg, przeznaczonego dla kilkuset statków różnej wielkości. Według założeń port miał być zlokalizowany w rejonie wsi Gocławek, w pobliżu drogi do Brześcia, umożliwiającej dogodny przeładunek i transport towarów. Teren portu miał być zabezpieczony groblami usypanymi do wysokości przekraczającej najwyższy stan wody w rzece. Ze względu na możliwość zamulania wodą wiślaną planowano jego zasilanie kanałem od rzeczki Świder. Port miał łączyć się z Wisłą kanałem o długości 11,982 sążni rosyjskich²³¹ (szerokość w dnio 4 sążnie, w górnej części 6 sążni, głębokość 6 stóp²³²), prowadzącym od wsi Ryczycy, przez Błoto, Borków, Zasław, Wawer i Gocławek. Na całym odcinku kanał miał posiadać spadek 38 stóp, co pozwoliłoby na rozdzielenie go pięcioma śluzami i przystosowanie do małego spławu. Całkowity koszt budowy portu miał zamknąć się kwotą 959,800 złp. Projekt ten pozostał w sferze planów.

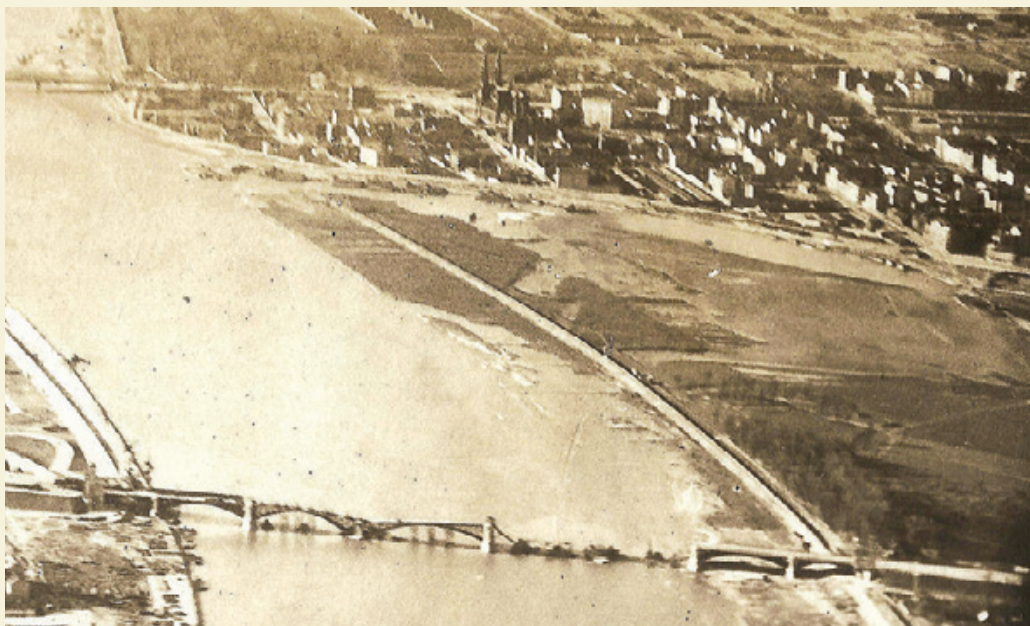
Do koncepcji budowy portu na Pradze powrócono pod koniec XIX w.

W 1888 r. w Warszawskim Zarządzie Komunikacji opracowywano projekt Portu Handlowego na Saskiej Kępie. W czerwcu tego samego roku projekt miał być przesłany do Petersburga w celu zatwierdzenia²³³.

W 1893 r., wraz z budową wałów przeciwpowodziowych i pracami regulacyjnymi, umocnienia faszynowe otrzymała Saska Kępa, Pastwisko Skaryszewskie, Wilcza Kępa²³⁴ i ujście do łachy wiślanej. Od tego czasu obszar ten nie był zalewany podczas powodzi. W 1894 r., dzięki wyłączeniu tych obszarów z terenów zalewowych, na terenach Wilczej Kępy i części Pastwiska Skaryszewskiego planowano budowę dużego portu o powierzchni 86 600 sążni rosyjskich. Ściany opalisadowania projektowano z drewna. Wejście dla statków miało przebiegać przez niedługi fragment łachy zabezpieczony wałami ochronnymi i opaskami faszynowymi, które wykonano w trakcie prac regulacyjnych na tym odcinku. Dopust wody do portu i jej wypuszczanie miało odbywać się przez śluzy umożliwiające dowolną regulację poziomu, co sugeruje, że według projektu miał być to port o stałym poziomie wody, którego wejście musiało być oddzielone śluzą od rzeki²³⁵. Na skutek starań Głównego Zarządu Kolei Rosyjskich, w pobliżu projektowanego portu, na terenach nieodpłatnie przekazanych przez miasto Kolej Terespolska miała zbudować elewator zbożowy – zboże miało być przeładowywane bezpośrednio z berlinek. W 1894 r. nie podjęto jeszcze decyzji o jego ostatecznej lokalizacji²³⁶.

Pomimo tych planów podjęcie decyzji o budowie portu odsuwało się

◀
Ogólny widok
portu, 1 sierpnia
1938 r., Koncern
Ilustrowany Kurier
Codzienny
- Archiwum Ilustracji
(NAC, 1-G-4441)



Ryc. 94
Zdjęcie lotnicze
Warszawy z okresu
I wojny światowej,
z widocznym
terenem
Wilczej Wyspy
i prymitywną
przystanią,
fot. nieznanego
autora
(zbiory prywatne
Anny Mistewicz)

w czasie. Starania o budowę portu w Warszawie od kilku lat podejmowali właściciele przedsiębiorstw żeglugowych oraz szypraw:

„Od lat już kilku tutejsi przedsiębiorcy spławu oraz ogół szyprów kołaczą do władzy wyższej komunikacyjnej o urządzenie portu na Wiśle pod Warszawą, na wzór istniejących we wszystkich ruchliwszych punktach na terytorium Powiśla pruskiego. Sprawę potrzeby budowy portu przedstawiono też na zjazdach hydrotechnicznych, odbytych w Petersburgu. Bronił tej sprawy ze szczególną energią przedstawiciel komitetu giełdy warszawskiej, na zjazd delegowany, p. Henryk Fajans, z referatem zaś urzędowym występował inż. [Józef] Ćwikiel”.

Właściciele jednostek i szypraw dążyli do zminimalizowania strat powodowanych przez spływającą krę, która uszkadzała i niszczyła kropy i gabary. W 1900 r. na przykład ber-

linka (załadowana) z towarem została zgnieciona przez krę i zatонуła pod Jabłonną. Ze względu na brak portu jednostki musiały czekać nawet 12 tygodni na rozładunek przy nabrzeżu w Warszawie, co było przyczyną ogromnych strat. Po naradzie w Gdańsku szyprawie niemieccy wystąpili do pruskiego Ministerstwa Handlu i Spraw Zagranicznych z prośbą o ulepszenie przystani warszawskiej²³⁷. Budowa portu na Pradze była konieczna również dlatego, że – jak wspomniano – parowce na zimę musiały opuszczać Warszawę i płynęły aż do portu w Toruniu. Budowa portu wydłużyłaby okres kursowania statków o kilka tygodni bliżej zimy, do nadejścia mrozów²³⁸.

Starania te odniosły wreszcie skutek i pod koniec lipca 1900 r. Warszawski Okręg Komunikacji przedstawił władzom Warszawy projekt budowy dużego portu zlokalizowanego w rejonie Wilczej Wyspy. Znajdowało się tam starorzecze Wisły oraz bagienna

łacha. Jeszcze w XIX w. ten dziki teren należał do najbardziej niebezpiecznych w Warszawie, stanowił schronienie tzw. todreśników – żydowskich przemytników tytoniu, herbaty, jedwabiu i wódki. Todreśnicy przemycali towary przez rzekę na łodziach lub zimą po lodzie, byli dobrze zorganizowani, posiadali własną hierarchię ze stopniem kapitana i generała²³⁹.

Koszt budowy portu oszacowano wówczas na 100 tysięcy rubli; zakładano, że port będzie przynosił 2 000 rubli dochodu rocznie. Właściciele łąk kamionkowskich w pobliżu przyszłego portu rozpoczęli negocjacje z handlarzami zboża, w sprawie budowy na nich elewatorów i przystani. Początkowo Warszawski Okręg Komunikacji zamierzał zlokalizować port na warszawskim brzegu, także w pobliżu mostu. Miejsce to okazało się jednak niedogodne, gdyż nurt rzeki nanosiłby tam duże ilości piasku, które trzeba by stale usuwać przy pomocy parowej pogłębiarki, co znacznie zwiększałoby koszty eksploatacji. Wraz z budową portu planowano usypanie wału ochronnego Saskiej Kępy na całym odcinku, aż do starego wału przy rogatkach grochowskich²⁴⁰.

W 1905 r. Magistrat Warszawski rozpoczął budowę portu na Saskiej Kępie, prowadzono ją „w łasze wiślanej, rozszerzonej kosztem Wilczej Wyspy”²⁴¹. Projekt obejmował budowę portu o trójkątnym kształcie basenu, położonego między brzegiem Pragi, łąkami Skaryszewskimi i groblą regulacyjną – zbudowaną między mostem im. Cesarza Mikołaja II (obecnym mostem im. ks. Józefa Poniatowskiego, potocznie nazywanym również Trze-

cim Mostem) a wejściem do łachy od strony rzeki²⁴². Basen portowy miał mieć długość 650 m i szerokość 300 m. Wejście do portu w istniejącym ujściu łachy wiślanej miało być osłonięte wałem ochronnym usypanym wzdłuż rzeki²⁴³. W 1905 r. podczas budowy późniejszego mostu Poniatowskiego wykonano część prac związanych z budową portu: „Niewielka część tej roboty została wykonana, przez usypanie grobeli trzeciego mostu w poprzek łąk Skaryszewskich, do budowy których zużyto pewnego obszaru Wilczej Wyspy i wogóle obniżono znacznie jej poziom”²⁴⁴.

W ten sposób rozpoczętą budowę mostu opisywał dziennikarz „Słowa”:

„Przedsiębiorcy robót ziemnych przy trzecim moście i budowy portu, pp. Cynamon i Steceniewicz, sprowadzili nad brzeg łachy wiślanej lokomobilę o sile 14 koni i przy pomocy tej maszyny, puszczającej w ruch dwie pompy, zaczynają usuwać wodę z części łachy wiślanej, odgrodzonej groblą kolejki od właściwej łachy przy wale praskim. Czynione jest to dlatego, żeby uzyskać lepszy dostęp w głąb Wilczej Wyspy i wydobyć z niej ziemię, potrzebną do sypania wielkiej grobli 14-metrowej od prawego przyczółka przyszłego mostu do ronda na Kępie, oraz do zasypywania części jeziora kamionkowskiego i zbudowania grobli między pastwiskiem Skaryszewskim a Starą Pragą. Obecnie przedsiębiorcy robót ziemnych wytknęli linię basenu portowego od strony pastwisk i wzdłuż tej linii zaczęli systematyczne kopanie. Przy całym pozornie wielkim obszarze Wilczej Wyspy ziemia z niej ledwo starczy do robót przy trzecim moście, a do

sypania grobli od ul. Moskiewskiej już musi być z innego miejsca dostarczana. Przy budowie grobel i portu pracuje około 700 ludzi i 159 koni, wożących wagonetki żelazne szczepione po dwa a drewniane po jednym. Dla szybkości tory ułożono podwójnie, aby partje wagonów mogły się mijać. Draga miejska już z wiosną będzie mogła wprost posesji zwanej „pod Rakiem” przystąpić do pogłębiania basenu portowego, na którego powierzchni po wykarczowaniu wyciętego lasu ukazują się już w wielu miejscach woda”²⁴⁵.

Koszt prowadzonych prac do 1905 r. zamknął się kwotą 100 tys. rubli, preeliminowano wydatkowanie jeszcze 32 232 rubli.

Planowano doprowadzenie do portu bocznicy szerokotorowej i wąskotorowej oraz stopniowy rozwój jego infrastruktury: „Na tymże pasie gruntów mogą być z czasem ustawione przyrządy przeładunkowe, pobudowane śpichlerze, zakłady przemysłowe do przeróbki materiałów surowych, przybyłych drogą wodną z dołu lub góry rzeki”²⁴⁶. Zwracano uwagę, aby tereny wokół portu były własnością miasta: „by spekulanci nie wyludzili teraz oddania tych gruntów w dzierżawy długoterminowe z wielką korzyścią dla siebie, a z jeszcze większą krzywdą dla prawidłowego rozwoju miasta”²⁴⁷.

Dalsze prace związane z budową portu zostały wstrzymane, wznowiono je dopiero po sześciu latach wraz ze zbliżającym się zakończeniem budowy mostu im. Cesarza Mikołaja II. Parowa pogłębiarka miejska rozpoczęła kopanie basenu portowego na terenie dawnej Wilczej Wyspy; posuwała

się w głąb od łąchy wiślanej w kierunku Saskiej Kępy²⁴⁸: „[...] pod koniec lata [1910 r.] ustawiono dragę miejską u brzegu Wilczej Wyspy i zaczęto kopać basen portowy. Jednak siła dragi miejskiej okazała się niedostateczną przeniesiono więc dragę do właściwej roboty pogłębiania dna Wisły na mieliżnach piaskowych, do wykopania zaś basenu uchwalono kupić specjalną dragę kilkakrotnie silniejszą, która po wykonaniu robót pozostawiona będzie w porcie”²⁴⁹. Można przypuszczać, iż odpowiedniej pogłębiarki nie zakupiono do czasu wybuchu I wojny światowej.

Kolejny raz prace związane z budową portu wznowiono w 1916 r. w okupowanej przez Niemców Warszawie. W czasopiśmie „Godzina Polski” z 9 czerwca 1916 r. czytamy: „W bieżącym tygodniu Komisja robót publicznych przystąpiła do robót ziemnych w porcie miejskim na Wilczej Wyspie dla pogłębienia portu”²⁵⁰. Również te prace trzeba było wkrótce wstrzymać. W miejscu, gdzie wykopano częściowo basen portowy powstała prymitywna przystań, przy której cumowano mniejsze barki, baty oraz łodzie (il. 94). Do budowy portu w innym układzie i według odmiennego, całkowicie nowego projektu przystąpiono dopiero po odzyskaniu przez Polskę niepodległości.

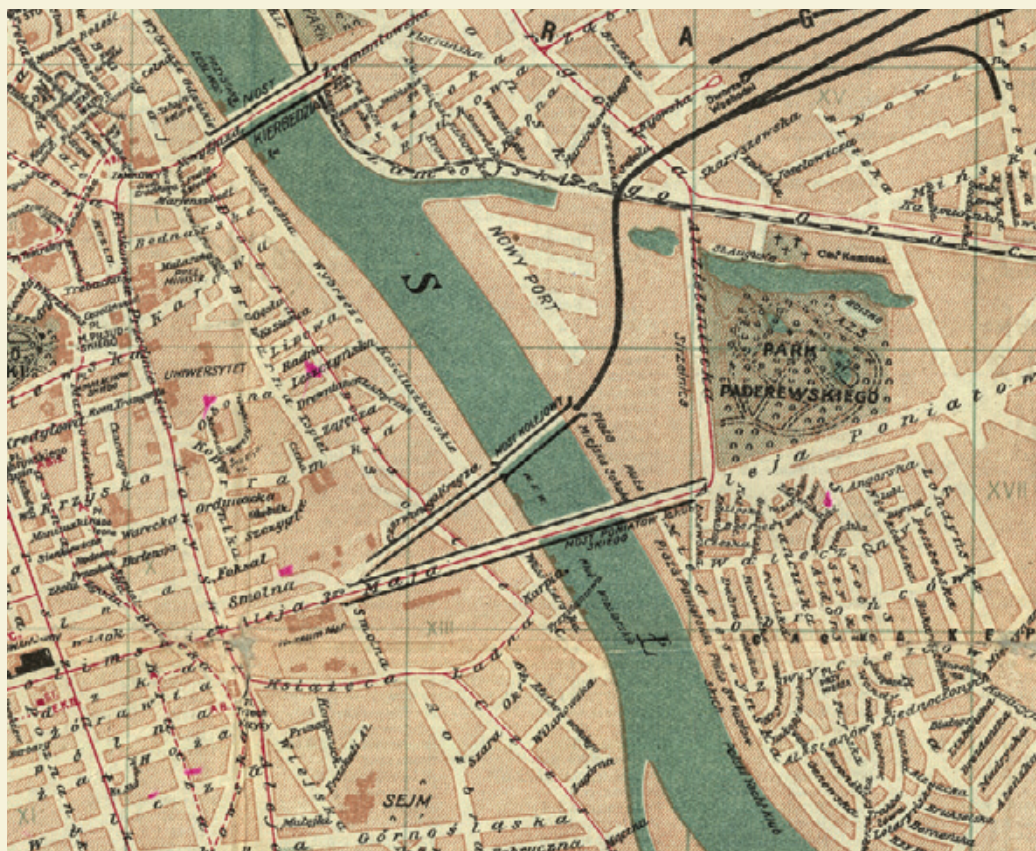
W DRUGIEJ RZECZYPOSPOLITEJ

W odrodzonej Rzeczypospolitej sięgnięto do dawnej koncepcji, a zapewne także do projektu budowy Portu Handlowego na Saskiej Kępie rosyjskiego Warszawskiego Okręgu

Ryc. 95
 Fragment
 planu Warszawy,
 z widoczną Saską
 Kępą, Plan der Stadt
 Warschau, 1915 r.,
 Verlag R. Erdmann
 & K.o, (polona.pl)



Ryc. 96
 Fragment
 planu Warszawy
 z początków lat 30.
 XX w. z widocznym
 zbudowanym
 basenem nr 2
 oraz dalszą
 projektowaną
 częścią portu,
 Dom Bankowy
 W. Wolański,
 własność Hotelu
 Polonia (polona.pl)



Komunikacji. Port Handlowy na Saskiej Kępie miał być centralnym punktem przeładunkowym towarów dowożonych do stolicy transportem śródlądowym i wychodzących z niej drogą wodną. Według założeń projektowych miał być portem miejskim, jednak do czasu ukończenia portu na Żeraniu miał również zastępczo obsługiwać przewozy tranzytowe na Wiśle²⁵¹.

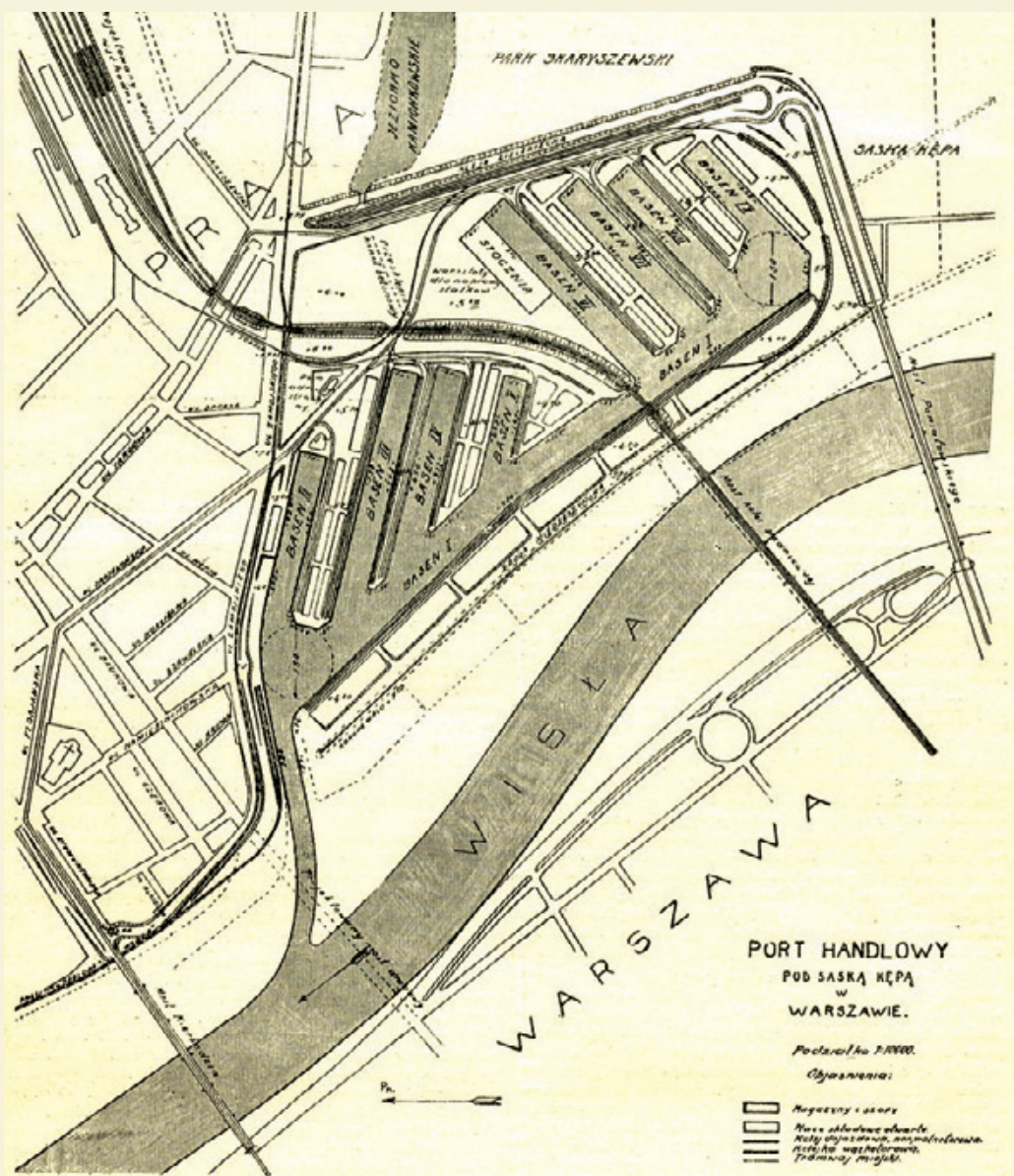
Port zlokalizowano na terenie położonym na prawym brzegu Wisły, ograniczonym torem kolei wąskotorowej Jabłonna–Karczew, biegnącym po wale przeciwpowodziowym Pragi, al. Zieleniecką, al. Ks. J. Poniatowskiego oraz wałem oddzielającym te tereny od koryta rzeki. Obszar ten, o powierzchni 92,2 ha, stanowił w znacznej części łachę wiślaną połączoną z rzeką wąskim przesmykiem oraz grunta bagniste. W 1933 r. łacha została podzielona przez nasyp linii średnicowej na dwie części, mniej więcej równej wielkości zachodnią i wschodnią (il. 95, 96)²⁵². Fakt, że był to teren zalewowy, dyskwalifikował go jako parcelę budowlaną²⁵³. Bliiskość zarówno miasta, jak i Dworca Wschodniego umożliwiała dogodne połączenie komunikacyjne.

W celu połączenia obu części portu projektowano budowę wiaduktu o świetle 25 m, u podnóża i wzdłuż Wału Miedzeszyńskiego, budowę wiaduktu dwuotworowego, o łącznym świetle 28,2 m nad przedłużeniem ul. Jagiellońskiej w porcie, także dla wejścia na jego teren bocznicy kolejowej oraz mostu dwuprzęsłowego, o rozpiętości przęseł 31 m, nad basenem łącznikowym²⁵⁴.

Projekt generalny Portu Handlowego opracowany został z inicjatywy Ministerstwa Robót Publicznych (MRP); zatwierdziło go ono dopiero 30 listopada 1923 r., a więc po czterech latach od rozpoczęcia pierwszych robót budowlanych. Port zaprojektowano na 2,25 mln ton obrotu towarowego²⁵⁵. Projekt przewidywał budowę dziewięciu basenów portowych. Jedna grupa czterech basenów miała być zlokalizowana po zachodniej stronie nasypu kolejowego linii średnicowej, drugą grupę czterech basenów planowano po jej wschodniej stronie. Wszystkie baseny miały być połączone ze wspólnym basenem łącznikowym o szerokości 85 m i długości 1400 m, założonym równolegle do wału wiślanego i krzyżującym się z linią średnicową²⁵⁶. Baseny zaprojektowano o szerokości 60 m, jedynie basen nr 5 miał mieć szerokość 50 m. Basen łącznikowy miał być znacznie szerszy – w niektórych miejscach jego szerokość miała mieć nawet 85 m. Basen ten miał zaczynać się i kończyć dwiema płaszczyznami wodnymi o zarysie kołowym i średnicy 150 m, tzw. obrotnicami, przeznaczonymi do manewrów jednostek wchodzących lub wychodzących z poszczególnych basenów. Linia średnicowa miała przechodzić nad basenem łącznikowym wiaduktem. Port miał być połączony z rzeką kanałem wjazdowym długości 400 m i szerokości 40 m. W celu jego budowy zamierzano przekształcić naturalne połączenia łachy z korytem Wisły.

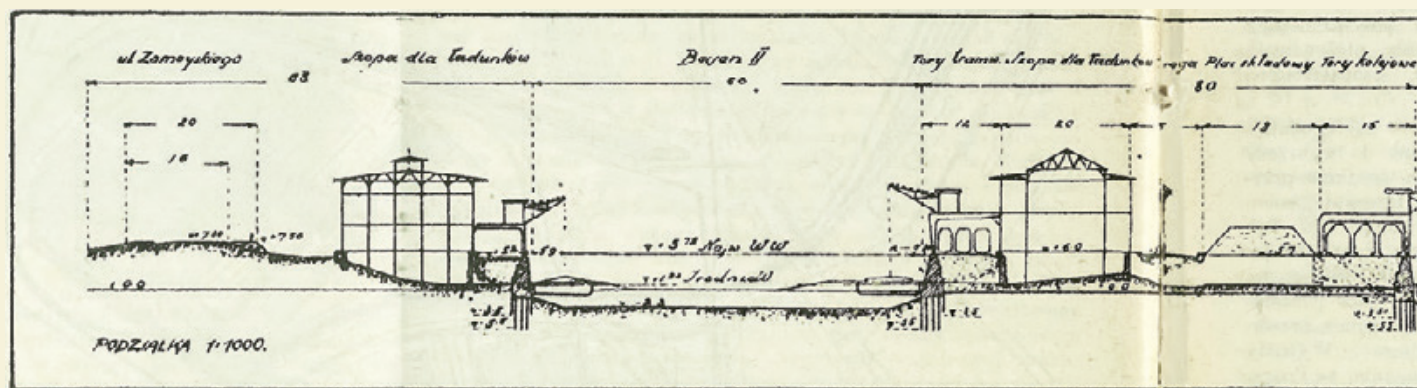
Port Handlowy miał posiadać ogólną powierzchnię 29,9 ha; 5,2 ha zajmował pas terenu pod budowę linii średnicowej, zaś 57,1 ha tereny portowe (il. 97, 98). W basenie nr 6 projektowano

Ryc. 97
Projekt Portu
Handlowego
z publikacji *Port
handlowy na Wiśle...*,
„Czasopismo
Techniczne” nr 1,
1926 r., ryc. 1



budowę warsztatów stoczniowych, z pochylnią o nachyleniu 1:10, do przeprowadzania napraw i remontów taboru pływającego. W trójkącie pomiędzy przedłużeniem ul. Jagiellońskiej w porcie, nasypem linii średnicowej i terenem fabryki porcelany „Brytania” (później „Alisarin”), zamierzano zlokalizować budynek kapitanatu. Długość użyteczna nabrzeży portu miała wynosić 7936 m, w tym 500 m nabrzeża stoczniowego w basenie nr 6²⁵⁷.

Planowano doprowadzenie dróg dojazdowych do portu oraz bocznic: normalnotorowej od Dworca Wschodniego, tramwajowej szerokotorowej, o szerokości toru 1520 mm oraz wąskotorowej od linii Jabłonna–Karczew, o szerokości toru 800 mm. Bocznicę tramwajową miała być zbudowana w celu przeładunku towarów na pociągi tramwajowe, bowiem w tym okresie sieć tramwajową wykorzystywano również do ruchu towarowego.



Na językach (pirsach) między basenami nr 3 i 4 oraz 7 i 8 zaprojektowano bocznice tramwajowe długości 324 m. Nad basenami nr 1 i 3 przewidziano budowę bocznic normalnotorowych o długości 1885 m. Przy kanale wjazdowym od strony rzeki przewidziano budowę nabrzeża, długości 224 m, z doprowadzoną bocznicą wąskotorową kolei jabłonowskiej. Ostatecznie, w późniejszym czasie zrealizowano jedynie bocznicę normalnotorową odgałęziającą się od stacji PKP Warszawa-Wschodnia. W celu doprowadzenie głównej drogi dojazdowej na teren portu, na przedłużeniu ul. Jagiellońskiej przewidziano budowę wiaduktu w nasypie linii średnicowej. Zaplanowano dogodnie skomunikowanie portu z siecią drogową przez wyjazd w kierunku północnym i północno-zachodnim: na Pragę, na most Kierbedzia, projektowany most na przedłużeniu ul. Karowej oraz w kierunku południowo-wschodnim na most Poniatowskiego²⁵⁸.

Ze względu na konieczność obniżenia kosztów budowy oraz późniejszej eksploatacji starano się utrzymać wysokość terenów portowych na minimalnym poziomie, dostosowanym do kategorii magazynowanych ładunków. Projekt portu przewidywał cztery

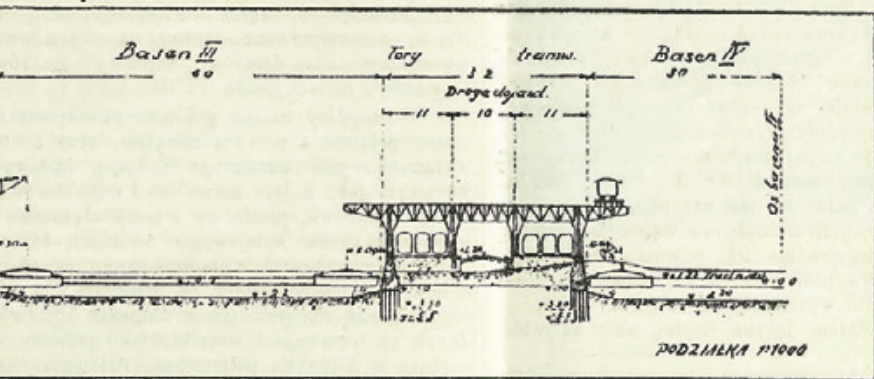
kategorie wysokości nabrzeży wzniesionych nad zero wodowskazu przy moście Kierbedzia: + 5,70 m – 1301 m; + 5,20 m – 1085 m; + 4,70 m – 1639 m; + 4,20 m – 3410 m. Pierwszą kategorią były nabrzeża całkowicie niezatapialne, o koronie wzniesionej ponad najwyższy stan wody na Wiśle, przeznaczone do magazynowania towarów suchych, które nie mogły ulec zamoczeniu²⁵⁹.

Dno basenów portowych zaprojektowano na poziomie 2,2 m poniżej zera wodowskazu przy moście Kierbedzia, co przy średnich stanach Wisły, wahających się do + 1,2 m, miało dać głębokość do 3,6 m. Była ona wystarczająca dla jednostek o największym zanurzeniu 1,20 m, umożliwiającym żeglugę na Wiśle²⁶⁰. Podczas opracowywania projektu generalnego portu przewidziano pięć okresów jego rozbudowy, obejmujących następujące długości nabrzeży: I – 2498 m, 33,6%; II – 1053 m, 14%; III – 1040 m, 14%; IV – 1372 m, 21,2%; V – 1273 m, 17,2%. Dawało to ogólną ich długość 7436 m²⁶¹.

BUDOWA

Budowa portu była konieczna ze względu na to, że znaczną część transportów amerykańskich, wobec niedo-

Ryc. 98
Przekrój poprzeczny
przez Port
Handlowy
z publikacji *Port
handlowy na Wiśle...*,
„Czasopismo
Techniczne” nr 1,
1926 r., ryc. 2



statecznej ilości taboru kolejowego, transportowano do Warszawy Wisłą. Decyzję o budowie portu podjęto z inicjatywy ministra robót publicznych inż. Józefa Pruchnika²⁶². Planowano czteroletni czas budowy portu, z zastrzeżeniem oddania do użytku jego części już w 1920 r.²⁶³

Autorem projektu generalnego portu był inżynier hydrotechnik, profesor Politechniki Warszawskiej Karol Pomianowski²⁶⁴. Projektantem i kierownikiem budowy portu był także inż. Kazimierz Rodowicz²⁶⁵. W maju 1919 r. na skutek decyzji Ministerstwa Robót Publicznych rozpoczęto pierwsze roboty budowlane związane z budową portu handlowego w Warszawie²⁶⁶: „Ożywiona zwózka mate-

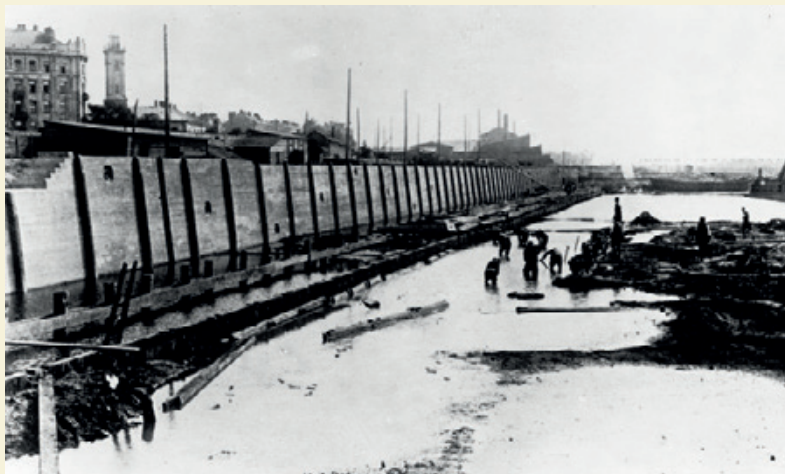
riałów budowlanych na plac u wylotu ulicy Moskiewskiej i pośpieszna budowa baraków na biura budowy i składy materiałów i narzędzi pracy rokuje nadzieje, że roboty pójdą szybko i sprawnie”²⁶⁷. Prace te rozpoczęte kosztem Skarbu Państwa miały jednocześnie duże znaczenie dla złagodzenia bezrobocia. Budowa portu ze środków Ministerstwa Robót Publicznych dała możliwość racjonalnego wykorzystania pracy bezrobotnych. Roboty budowlane prowadziło Polskie Towarzystwo Budowlane Spółka Akcyjna (PTB SA)²⁶⁸. Było to jedno z największych polskich przedsiębiorstw budowlanych w II RP. PTB SA zostało założone w 1916 r. we Lwowie jako spółka z ograniczoną odpowiedzialnością, w 1921 r. przekształcono ją w spółkę akcyjną. Towarzystwo zrealizowało wiele dużych inwestycji budowlanych w okresie międzywojennym, m.in. most kolejowy w Jaremczu, fabrykę broni w Radomiu, gmach Muzeum Narodowego w Warszawie, gmach Ministerstwa Wyznań Religijnych i Oświecenia Publicznego oraz gmach Banku Gospodarstwa Krajowego w Warszawie.

W 1920 r. przy budowie portu zatrudniono około 150 robotników, wydano wówczas na ten cel 6 mln marek²⁶⁹. W notatce prasowej z 13 lipca 1920 r. w „Rzeczpospolitej” znalazł się opis budowy portu:

„Roboty przedsięwzięte przy budowie portu handlowego w Warszawie jak dotychczas postępują bardzo powolnie. Przyczyną tego jest zastosowanie tylko ręcznej pracy niezbyt liczного zastępu robotników bez użycia maszyn, zwłaszcza tak rozpowszechnio-

Ryc. 99

Basen nr 2
w trakcie budowy,
sierpień 1921 r.,
Koncern Ilustrowany
Kurier Codzienny
- Archiwum Ilustracji
(NAC, 1-G-4435)

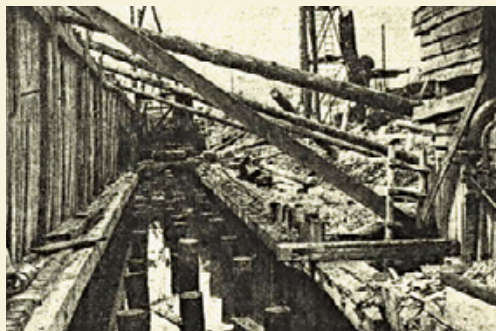




Ryc. 100
Budowa pirsu,
basen portowy
nr 2, 1922 r.,
Koncern
Ilustrowany Kurier
Codzienny
- Archiwum Ilustracji
(NAC, 1-G-4436)

nego w czasie ostatniej wojny systemu traktorów do kopania okopów i pozycji obronnych, które to maszyny mogłyby oddać nieocenione usługi przy budowie portu warszawskiego, jednak administracja budowy nie ma do rozporządzenia swojego takich maszyn i dopiero mogłaby dostać je w przyszłości od władzy wojskowej. Port warszawski obejmuje przestrzeń od wylotu dawnej łachy wiślanej przy wale ochronnym na Pradze wzdłuż grobli ochronnej do przyczółka mostu Poniatowskiego, środkiem zaś terenu między Wisłą a groblami tegoż mostu granica pójdzie na linii przedłużenia dawnej ulicy Moskiewskiej. Do wnętrza portu doprowadzona będzie kolej albo od stacji Brzeskiej do ulicy Targowej, albo też z wykonaniem projektu tunelu kolejowego pod aleją Jerozolimską odnoga kolejowa wchodzić będzie na terytorium portowe przy przyczółku mostu Poniatowskiego. Budowa portu potrwa co najmniej lat pięć. Całe terytorium oparkano, dostęp tylko otwarty jest wprost koszar straży ogniowej, w którym to punkcie dochodzi kolejka otwocko-wawerska dostarczająca materiały do budowy portu²⁷⁰.

Jak wynika z tekstu, na teren budowy doprowadzono bocznice wąskotorową do dowozu materiałów. W pierwszych latach niepodległości na budowę portu można było przeznaczyć niewielkie kredyty, co spowalniało prace. W 1921 r. w „Dzienniku Komisariatu Rządu na m.st. Warszawę” opisywano postęp prac: „Basen ten pierwszy z brzegu, równoległy do wału ochronnego na Pradze jest podługowaty, ocembrowany cementem a otoczony zostanie bulwarkiem wyładunkowo-naładunkowym ze wszystkich stron dostępny oprócz dojazdu od wjazdu do portu wprost z Wisły. Dojazd ten jest nieustannie pogłębiany przez dragę²⁷¹ (il. 99, zob. też il. 96). W 1923 r. przy budowie portu zatrudniano dwustu bezrobotnych²⁷².



Ryc. 101
System palowania
i ścianek szczelnych
zastosowany
do betonowych
bulwarów
portowych basenu
nr 3, „Czasopismo
Techniczne” nr 1,
1926 r., ryc. 4.

Ryc. 102
Basen nr 2
w trakcie budowy,
Koncern
Ilustrowany Kurier
Codzienny
- Archiwum Ilustracji
(NAC, 1-G-4437)



Realizację pierwszego etapu budowy prowadzono do 1931 r. w tempie zależnym od środków finansowych. Roboty budowlane rozpoczęto w północno-wschodnim narożniku basenu nr 2²⁷³. W ciągu 12-letniego okresu budowy wzniesiono całkowicie basen nr 2 i basen nr 3 do połowy jego szerokości – 30 m, język (pirs) portowy pomiędzy basenami, obrotnicę²⁷⁴ przy wejściu do obu basenów oraz częściowo kanał wjazdowy z rzeki. Zbudowano nabrzeża trzech wysokości i długości: + 4,20 m – 464 m; + 5,20 m – 284 m; + 5,70 – 1086 m²⁷⁵. Port dostosowano dla statków o ładowności 400–500 ton²⁷⁶. Ze względu na niestały poziom wody jej wahania dochodziły w nim do 5 m²⁷⁷.

Nabrzeża wykonano z bloków betonowych, o nachyleniu ściany przedniej 5:1 oraz 8:1, o szerokości w koronie 0,90 m. Zastosowano stężenia bloków w formie stalowych ankrów z nakrętkami. Bloki te posadowiono na palach drewnianych, bitych w piątkę i ujętych obustronnie w drewniane ścianki szczelne. Taką konstrukcję zastosowano do budowy nabrzeża basenu nr

2 oraz języka (pirsu) między basenami nr 2 i 3²⁷⁸ (il. 100, 101).

Poszczególne odcinki nabrzeży betonowych wyposażono w drabinki zejściowe do jednostek pływających oraz drewniane belki odbojowe. Jedynie odcinek nabrzeży od strony rzeki i kanału wjazdowego po stronie Pragi, o długości 224 m, zbudowano prowizorycznie w formie skarpy brukowanej, o nachyleniu 1:54, opartej na ścianie szpuntpalowej (szczelnej). Na nabrzeżach zamontowano podwójne polery cumownicze, na blokach betonowych nabrzeży w specjalnych niszach zastosowano pierścienie cumownicze. W końcowej części basenu nr 2 powstały podwójne betonowe schody. Tereny ograniczone nabrzeżami, podniesiono do przewidzianego projektem poziomu, z wyjątkiem wąskiego pasa na tyłach poprzecznego zamknięcia basenu nr 2. Nie został on zasypyany ze względu na istniejące jeszcze w tym czasie połączenie z Jeziorkiem Kamionkowskim, zasilające baseny w wodę. W 1931 r. odpływ ten wprowadzono w zbudowany wówczas betonowy przepust sklepiony



Ryc. 103
Basen nr 2
w trakcie budowy,
Koncern
Ilustrowany Kurier
Codzienny
- Archiwum Ilustracji
(NAC, 1-G-4443)



Ryc. 104
Port w trakcie
budowy,
Koncern
Ilustrowany
Kurier Codzienny
- Archiwum
Ilustracji
(NAC, 1-G-4442)

i skierowano do basenu nr 3. Teren portu został wybrukowany kamieniem naturalnym, wyposażono go w kanalizację dla wód opadowych, wodociąg oraz elektryczną instalację oświetleniową²⁷⁹ (il. 102, 103, 104).

Na jesieni 1931 r.²⁸⁰, w ramach pierwszego okresu budowy portu, zbudowano bocznice normalnotorową od Dworca Wschodniego, wraz z torem wyciągowym w rejonie al. Zielenieckiej. Krzyżowała się ona w poziomie z linią tramwajową na ul. Targowej oraz z torem kolei wąskotorowej Jąbłonna-Karczew. Przejazd przez ulicę zabezpieczony był obrotowymi zapo-

rami. Grupę trzech oporowych torów odstawczych zbudowano na nabrzeżu północnym basenu nr 3. Jako odstępstwo od wcześniejszego projektu doprowadzono również dwa tory na południowe nabrzeże basenu nr 2. Jeden z torów bocznic przebiegał w kierunku Parku Skaryszewskiego (kończył się kozłem oporowym 150 m przed al. Zieleniecką), przechodząc pod stalowym wiaduktem przez nasyp linii średnicowej²⁸¹.

DOKP Warszawa zbudowała również dwa wiadukty w nasypie linii średnicowej²⁸². Na nabrzeżu basenu nr 2 zamontowano ruchomy żuraw pa-

rowy, o udźwigu 5 ton. Drugi ruchomy żuraw parowy, o udźwigu 2 ton, zamontowano na nabrzeżu basenu nr 3. Oba żurawie poruszały się po specjalnych torach ułożonych równolegle do nabrzeży. Żurawie parowe, przestarzałej konstrukcji, zastosowano prowizorycznie, bowiem już na etapie projektu z 1919 r. w porcie planowano montaż dźwigów elektrycznych – ruchomych lub stałych²⁸³. Ostatecznie nowe żurawie zamontowano dopiero po wojnie.

Koszt prac związanych z budową portu obejmował wykup gruntów prywatnych za kwotę 794 000 zł, właściwe roboty portowe na kwotę 3 808 000 zł, udział w kosztach budowy wiaduktu nad główną drogą portową – 239 500 zł, skierowanie odpływu wód do Jeziora Kamionkowskiego do przepustu betonowego – 227 000 zł. Razem wydatkowano na ten cel 5 068 500 zł. Bocznica kolejowa została zbudowana ze środków Ministerstwa Komunikacji, w kwocie 325 000 zł. Planowano, że w porcie, w pierwszym etapie rozwoju przeładowywanych będzie 260 000 ton ładunków rocznie²⁸⁴.

W 1933 r. Ministerstwo Komunikacji zatwierdziło plan dalszej rozbudowy portu. W tym samym roku Fundusz Pracy kontynuował roboty ziemne związane z ukończeniem budowy basenu nr 3. W miejscu projektowanego basenu przy pomocy pogłębiarki wydobywano ziemię na ląd. Po załadunku na wózki była wywożona po torach roboczej kolejki wąskotorowej. Z materiału tego usypano nasyp o długości 500 m i szerokości w koronie 45 m. Planowano w przyszłości zbudować na nim grupę torów stacji

portowej, od której miały odgałęziać się tory do obsługi poszczególnych basenów. W sezonie roboczym 1933 r. planowano wydobyć 40 000 m³ ziemi z basenu, przy tych pracach zatrudniano dziennie od 150 do 270 bezrobotnych²⁸⁵. Pod koniec tego roku kontynuowano budowę basenu nr 4, wykonano w nim wykop długości 210 m i szerokości 40 m, wydobyto z niego 21 000 m³ ziemi. Bezrobotni nadal sypali z niej nasypy pod stację portową przy użyciu wózków kolejki wąskotorowej²⁸⁶. Jej budowę opisywano na łamach „Gazety Polskiej” tak:

„Praca posuwa się powoli, ale stale naprzód. Basen pierwszy, łącznikowy, jest już częściowo wykończony. Basen drugi jest już całkowicie wybudowany i w nim wrze największy ruch. Berlinki, holowniki i statki bez przerwy wyladowują towary. Basen trzeci jest wykończony do połowy, dzięki czemu jedna strona, łącząca się z basenem drugim jest zdalna do użytku, pogłębiona i ocementowana, na drugim prowadzone są dalsze roboty. Na basenie czwartym pracuje stale statek -pogłębiarka, kopiąc kanał. Roboty przy budowie piątego basenu nie są jeszcze rozpoczęte”²⁸⁷.

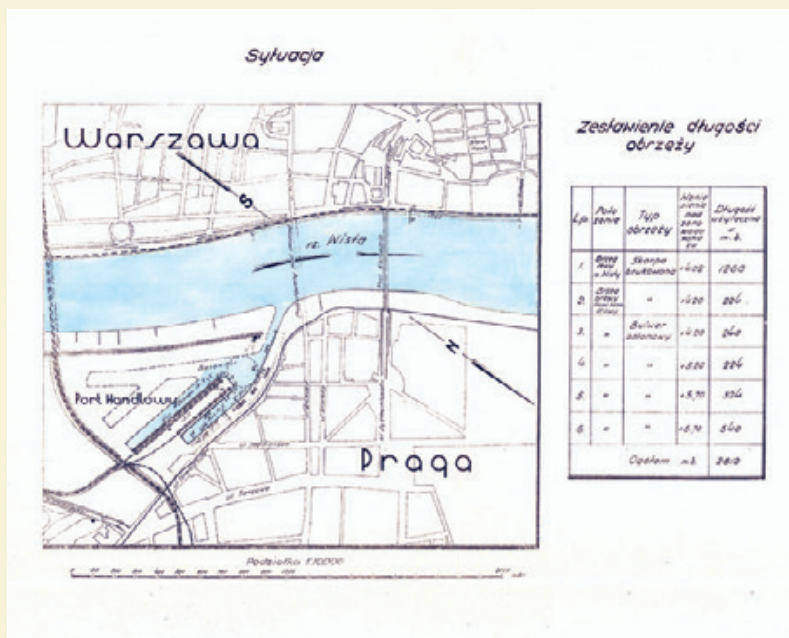
W 1934 r. kontynuowano roboty, finansując je z Funduszu Pracy, lecz w marcu wstrzymano dalszą rozbudowę portu z powodu wyczerpania kredytów²⁸⁸. Całkowity koszt budowy zrealizowanej części Portu Handlowego na Saskiej Kępie zamknął się w kwocie 4,5 mln złotych²⁸⁹ (il. 105, 106).

W 1936 r. zarząd miasta podjął intensywne starania w celu ostatecznego zakończenia rozbudowy portu han-

dłowego. Było to związane z realizacją koncepcji prezydenta Warszawy Stefana Starzyńskiego urbanistycznego związania miasta z Wisłą. W ramach planowanego rozwoju Warszawy na terenach Saskiej Kępy planowano rozbudowę reprezentacyjnej dzielnicy willowej. Izba Przemysłowo-Handlowa wyraziła wówczas opinię w tej sprawie na zapytanie prezydenta miasta.

Ze względu na planowaną budowę mostu u wylotu ul. Karowej, lokalizację Muzeum Przemysłu i Techniki, Muzeum Przyrodniczego, a także stałych terenów wystawowych oraz hali przemysłu drzewnego, Izba skłaniała się ku koncepcji wstrzymania dalszej rozbudowy portu: „Port Handlowy na Saskiej Kępie, w związku z planem rozbudowy miasta [...] znalazłby się za lat kilka, wbrew zasadom urbanistyki i potrzebom życia gospodarczego, w centrum dzielnicy reprezentacyjnej, przy bardzo niedogodnym połączeniu z dzielnicą handlową miasta”²⁹⁰. W opinii argumentowano, iż posiada on niedogodną okrężną komunikację z centrum miasta i dzielnicami handlowymi przez most drogowy przy Cytadeli oraz że w perspektywie czasu i tak trzeba będzie zbudować nowy, większy, tranzytowy port handlowy w Warszawie. Zwracano także uwagę, że odebranie znacznej części przewozów żegludze przez transport kolejowy oraz na złą koniunkturę, które przemawiały za wstrzymaniem dalszej rozbudowy portu²⁹¹.

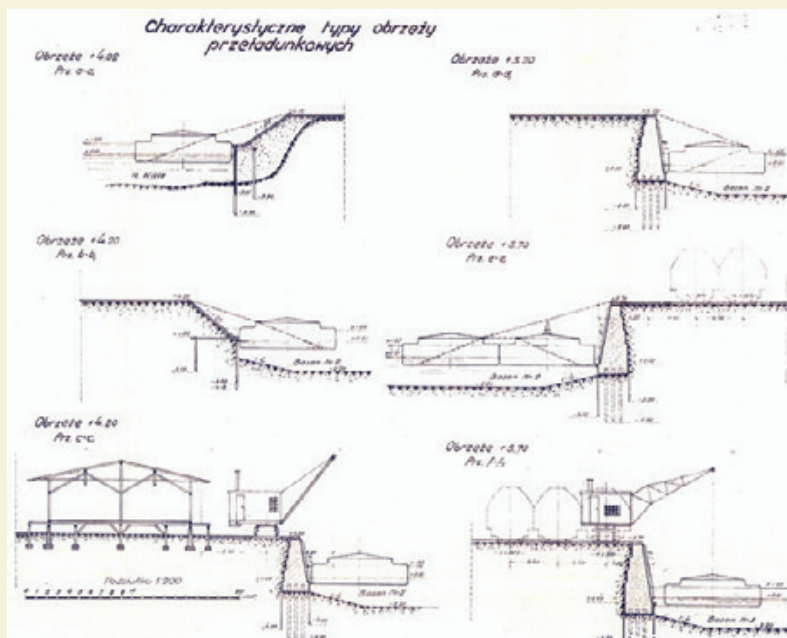
Publicysta „Gazety Polskiej” wskazywał na zagrożenie, jakie rozbudowa portu niesła dla rozwoju nowej Pragi: „Budowa portu handlowego musi nie-



wątpliwie pociągnąć w konsekwencji również konieczność rozbudowy jego zaplecza. W pobliżu powstać musi kolejowa stacja przeładunkowa, rampy i tory, magazyny i inne budynki kolejowe. A więc w centrum Pragi – przewidzianem w projektach zabudowy miasta na dzielnicę reprezentacyjną – powstałaby „wyspa”, posiadająca zasadniczo inny, handlowy charakter. W związku zaś z koniecznością przeprowadzenia w poziomie ulic linii kolejowych – zostałyby raz na zawsze zeszpecona duża część Pragi. W niedługim czasie nadbrzeże praskie stałoby się niewątpliwie niedostępne dla mieszkańców i Praga zostałaby ostatecznie odsunięta od Wisły”²⁹².

Zapewne pod wpływem intensywnej kampanii zarządu miejskiego przeciwko rozbudowie portu do kontrofensywy przeszedł jeden z jego twórców inż. Kazimierz Rodowicz. Na jednym z zebrań Związku Stowarzyszeń Przyjaciół Wielkiej Warszawy

Ryc. 105
Plan sytuacyjny portu z 1934 r. (Archiwum Akt Nowych, Ministerstwo Komunikacji, sygn. 2433)



Ryc. 106
Przekroje
konstrukcji
nabrzeży, 1934 r.
(Archiwum
Akt Nowych,
Ministerstwo
Komunikacji,
sygn. 2433)

odczytał referat na temat budowy portu handlowego. Podkreślił jego wielkie znaczenie gospodarcze dla stolicy, broniąc koncepcji dalszej rozbudowy. Powoływał się na przykłady podobnych francuskich portów Paryża i Rouen²⁹³.

Z krytyką koncepcji inż. Rodowicza wystąpił na łamach „Gazety Polskiej” inż. arch. Juliusz Nagórski, autor projektu gmachu Muzeum Przemysłu i Techniki: „Nie trafiają do przekonania argumenty p. inż. Rodowicza, że tereny te są dogodnie dla budowy portu, bo są nisko położone i sąsiadują z naturalnym portem, jakim jest sama łacha, ani to, że należą one do Państwa. Przeciwnie, ten właśnie argument skłania do stanowczego twierdzenia, że dlatego winny być przeznaczone na użyteczność publiczną, nie tylko w znaczeniu miejskim, ale i ogólnopanstwowym. Tereny wystawowe, muzea i bulwary w stolicy – mają bowiem znaczenie ogólnopañ-

stwowe”. Nagórski wskazywał również na fakt, iż przykład francuskich portów w Paryżu i Rouen jest niewłaściwy dla rozpatrywania dalszej rozbudowy portu handlowego, bowiem są one portami lokalnymi usytuowanymi w korycie rzeki, pozbawionymi bocznic kolejowych i basenów²⁹⁴.

Na łamach „Polski Zbrojnej” także postulowano wstrzymanie rozbudowy portu:

„Wybierając Saską Kępę w r. 1919 stosowano zupełnie inne kryteria, niż czynilibyśmy to teraz. Warszawa miała wówczas 800.000 mieszkańców, obecnie ma ich przeszło 1.200.000 [...] Port w tym miejscu jest dla Warszawy ze względów urbanistycznych niemożliwy i najwyższy czas, aby zdać sobie z tego sprawę. Tak jak niegdyś ogród Saski stanowił rezerwoar powietrza dla całej stolicy, obecnie rezerwarem tym ma być Park Paderewskiego, tereny wystawowe na Saskiej Kępie oraz pas - przynajmniej to nowe centrum Warszawy – Wisły”²⁹⁵.

W tym samym roku odbyło się zebranie dyskusyjne na temat portu w Stowarzyszeniu Techników w Warszawie, na którym sam prezydent Stefan Starzyński postulował wstrzymanie jego rozbudowy: „Port to dzielnica handlowa [...] to Nalewki, to śledź, oliwa, smar – a czyż to wszystko może być rezerwarem powietrza dla stolicy?”²⁹⁶. Zarząd miejski postulował wstrzymanie dalszej rozbudowy z zachowaniem zbudowanego portu handlowego, który w przyszłości po zrealizowaniu portu na Żeraniu miał stać się lokalnym portem do obsługi Pragi²⁹⁷.

Starania władz miasta oraz kampania prasowa odniosła skutek. W tym czasie zmieniono zatwierdzony przez Ministerstwo Komunikacji plan rozwoju portu; wstrzymując dalszą jego rozbudowę, podjęto równocześnie decyzję o budowie nowoczesnego, tranzytowego portu na Żeraniu. Wkrótce zasypano połączenie z Jeziorkiem Kamionkowskim, w celu lokalizacji dzielnicy wystawowej, przygotowywanej w związku z Wystawą Światową, planowaną w Warszawie na 1940 r., oraz ze względu na budowę gmachu Muzeum Przemysłu i Komunikacji. W 1955 r. na tym terenie powstał Stadion Dziesięciolecia²⁹⁸.

EKSPLOATACJA

W okresie międzywojennym państwo nie eksploatowało portu, lecz wydierzało go firmom i towarzystwom prywatnym prowadzącym przewozy masowe i drobnicowe na Wiśle, m.in. Loydowi Bydgoskiemu, „Vistuli” oraz „Spółdzielni Wisła”²⁹⁹. W pierwszych latach budowy portu handlowego nie było w nim praktycznie żadnych przeładunków, oprócz przewozów gospodarczych żwiru wiślanego do jego budowy. Dopiero w 1927 r. port rozpoczął handlową pracę przeładunkową; w tym roku przeładowano w nim 5 735 ton towarów³⁰⁰. Dokonywano ich na terenie przyległym do ul. Zamoyskiego, na półkilometrowej długości nabrzeżu basenu nr 2, wyposażonym już w tym czasie w żuraw parowy o udźwigu 5 ton, instalację wodociągową i oświetlenie elektryczne. Pierwsze przeładunki były niewielkie, czego przyczyną był początkowy sceptycyzm, z jakim

przedsiębiorstwa żeglugowe i kręgi handlowe odnosiły się do portu położonego na lewym brzegu Wisły, w dodatku z dojazdem do centrum miasta przez przeciążony ruchem kołowym most Kierbedzia³⁰¹.

W sezonie nawigacyjnym 1928 r. Lloyd Bydgoski przeniósł do portu swą siedzibę, wydierzał tam na wiele lat plac składowy i wybudował magazyny wraz z pomieszczeniami biurowymi. Równocześnie zlikwidował swoją placówkę na lewym brzegu Warszawy. W następnych latach Standard Nobel w Polsce SA zlokalizował tam dział żeglugi rzecznej, zajmując sąsiedni plac składowy i również zbudował tam magazyny. Według projektu inż. Kazimierza Stefana Brandta³⁰² na terenie portu zbudowano nowoczesny magazyn „Cukroportu” o konstrukcji żelbetowej³⁰³. Z przeładunków w porcie zaczęli też korzystać drobni odbiorcy³⁰⁴.

W ciągu pierwszych pięciu lat eksploatacji portu (1927–1931) ilość przeładunków zwiększyła się prawie sześciokrotnie w stosunku do pierwszego roku. Jedynie w 1930 r. nastąpił pewien spadek obrotów. Było to spowodowane wprowadzeniem kolejowych taryf ulgowych na towary przewożone koleją w głąb kraju z portów Gdańska i Gdyni lub do nich dowożone. Z taryfami tymi żegluga śródlądowa nie mogła konkurować, odbierały one znaczną część ładunków przybywających do tych portów transportem morskim. Przez Port Handlowy przeszło 4/5 towarów dowożonych do stolicy drogą wodną³⁰⁵: „Tem samym stwierdzić można, że pierwszy etap, polegający na wciągnięciu Portu Han-



utrudniających żeglugę³⁰⁸. Także brak prac regulacyjnych i niedostateczna głębokość tranzytowa na odcinku Gdańsk–Warszawa utrudniała żeglugę, a także ograniczała masę przewiezionych towarów.

Zarówno w przywozie, jak i w wywozie systematycznie rósł udział towarów rolno-przemysłowych i chemicznych. Przewożono ponadto m.in. płody rolne i ogrodnicze, wyroby rzeźnicze i masarskie, garbarskie i kufnierskie, artykuły kolonialne i przemysłowe³⁰⁹.

Pierwszego czerwca 1930 r. Ministerstwo Komunikacji obniżyło taryfy przeładunkowe w komunikacji z portami śródlądowymi. Od 18 do 25 czerwca komisja Ministerstwa Komunikacji wizytowała porty i ładownie na Wiśle w celu przeanalizowania wyników wprowadzonych ulg oraz zbadania ich wpływu na rozwój. W sprawozdaniu z komisji, autorstwa inż. Adolfa Riedla³¹⁰, czytamy:

„Warszawa jako port przeładunkowy odgrywa stosunkowo małą rolę, dominuje przytem przywóz (materjały budowlane, zboże, cukier). Połowę ogólnego obrotu, wynoszącego w ostatnich latach około 100.000 ton stanowią transporty drobnicowe na parostatkach towarowo-pasażerskich. Przeładunek odbywa się w Porcie Handlowym na prawym brzegu oraz na wybrzeżu Wisły na lewym brzegu. Obecnie cały ruch towarowy stopniowo zostaje skierowany do Portu Handlowego tak, że w r. 1931 obrót Portu wynosił 60 % obrotu ogólnego [...] Wydatniejszy rozwój ruchu towarowego w Porcie Warszawskim mógłby



Ryc. 107
Port w maju
1936 r., Koncern
Ilustrowany Kurier
Codzienny
- Archiwum Ilustracji
(NAC, 1-G-4440-1)

Ryc. 108
Ogólny widok
portu, 1 sierpnia
1938 r., Koncern
Ilustrowany Kurier
Codzienny
- Archiwum Ilustracji
(NAC, 1-G-4441)

dłowego w sferę interesów przedsiębiorstw żeglugowo-przewozowych na Wiśle, został całkowicie osiągnięty, przez przeciągnięcie zaś ruchu towarowego na barkach do tego portu uzyskano zarazem znaczne odciążenie brzegu rzeki, pozostawiając przy nim przeważnie żeglugę pasażerską³⁰⁶. Urządzenia przeładunkowe Portu Handlowego były wykorzystywane mniej niż w połowie, posiadał on zdolność przeładunkową 420 tys. ton³⁰⁷.

W obrotach portu dominował dowóz towarów nad wywozem. Był to prawie wyłącznie dowóz z dołu rzeki oraz wywóz w dół rzeki. Słaby udział górnego odcinka Wisły (dowóz z góry Wisły wynosił 1,3%) spowodowany był niedostateczną głębokością tranzytową oraz dużą ilością przemiałów

nastąpić jedynie przez zrewidowanie w odniesieniu do Portu obowiązującej taryfy ulgowej dla frachtów łamanych wodno-kolejowych”³¹¹.

W 1931 r. w porcie przeładowano 34 400 ton towarów, w następnym roku już 66 000 ton ładunków³¹². W połowie lat 30. XX w. zakończył się okres koniunktury przewozów śródlądowych spowodowany obniżką taryf kolejowych. Kolej odebrała znaczną część towarów transportowanych Wisłą³¹³.

W sporządzonej dla celów mobilizacyjnych w 1934 r. przez Biuro Wojskowe Ministerstwa Komunikacji charakterystyce portu zawarto następujące dane: „[...] brzeg: prawy; km 515,5; właściciel: skarb państwa; długość nadbrzeża ładunkowego: 1552 m; ilość basenów: 2; środki za i wyładownicze: 2 dźwigi parowe o łącznej nośności 4,5 t; połączenia kolejowe: bocznicą z Dworca Wschodniego; połączenia drogowe: dojazdy uliczne od ulicy Jagiellońskiej i Namiestnikowskiej na Pradze; maksymalna zdolność za i wyładownicza w tonach na dobę: 1500 t; obsługa portu (ilość ludzi): 10”³¹⁴ (il. 107, 108).

W okresie zimowym port stawał się zimowiskiem taboru, w tym czasie znajdowały się w nim przystanie warszawskich klubów i szkół pływania³¹⁵.

WOJNA I OKUPACJA

W 1939 r. Port Handlowy stał się jednym z celów strategicznych bombardowanych przez Luftwaffe. Uległa wówczas zniszczeniu część magazy-

nów, spalił się również nowoczesny magazyn „Cukroportu”, uszkodzone zostały żelbetowe nabrzeża. W basenie portowym zatopiona została barka załadowana cukrem. Marynarze i pracownicy portowi wydobywali z niej cukier, co stało się podstawą ich skromnej aprowizacji podczas pierwszej okupacyjnej zimy. W porcie zatopiono także inne jednostki; statek „Krakus” został zatopiony przez własną załogę³¹⁶. Na początku okupacji doraźnie usunięto uszkodzenia nabrzeży i uporządkowano teren. Niemcy odholowali do portu warszawskie pływalnie i przystanie. Port Handlowy podczas okupacji nadal pełnił funkcję bazy żeglugi i zimowiska taboru, prowadzono w nim prace przeładunkowe towarów. Podczas walk o Pragę w 1944 r. zniszczeniu uległa znaczna część obiektów kubaturowych i wyposażenia portu³¹⁷.

OKRES POWOJENNY

W pierwszych powojennych miesiącach port stał się sowieckim składem mienia wywożonego do ZSRS. Bocznicą normalnotorowa została przekuta na tor szeroki. Ustawiono na niej specjalną, sowiecką, wojskową elektrownię przevoźną, zasilaną parą z parowozów serii FD i IS (wyposażonych w wysokie kominy), zaopatrującą w energię elektryczną sowieckie i polskie jednostki wojskowe oraz instytucje PKWN zlokalizowane na terenie Pragi. Pracowała ona do czasu uruchomienia Elektrowni na Powiśle³¹⁸. Około 1945 r. bocznicą została ponownie przekuta na tor normalnej szerokości. W latach 40. XX w. na bocznicę portowej otwarto stację han-

Ryc. 109

Panorama Portu Praskiego – widok w kierunku zachodnim z wieży remizy strażackiej przy ul. Marcinkowskiego 2. W tle po lewej widoczna zabudowa Powiśla, po prawej – Starego Miasta. Na Wiśle widać most pontonowy łączący ulice Karową i Brukową (Okrzei), na pierwszym planie toru kolei jabłonowskiej (800 mm), 1949 r., zdj. K. Pęcherski (Muzeum Powstania Warszawskiego, MPW-IN/6271)

**Ryc. 110**

Panorama Portu Praskiego – widok w kierunku zachodnim z wieży remizy strażackiej przy ul. Marcinkowskiego 2. W tle na wprost widoczna zabudowa Powiśla, widok na basen nr 2 i pirs, 1949 r., zdj. K. Pęcherski (Muzeum Powstania Warszawskiego, MPW-IN/6268)



dłową PKP Warszawa–Port, zlikwidowano ją zapewne na przełomie lat 40. i 50. XX w.

W 1945 r. port został przejęty od sowieckich władz wojskowych przez Państwowy Zarząd Wodny. W sierpniu 1945 r. tak opisywano go na łamach „Życia Warszawy”: „W handlowym porcie na praskim brzegu pośród spalonych hal magazynowych panuje pustka. Z brunatno-szarej fali wodnej żałośliwie wyglądają wraki kryp. Z projektowanych trzech basenów jeden jest kompletnie wykończony. Pozostałe dwa, to tylko tzw. wykopy. Teren portu, który jeszcze dość niedawno upstrzony był schronami i rowami strzeleckimi, został już doprowadzony do porządku”³¹⁹. W tym czasie przygotowywano port w celu przyjmowania statków, bo-

wiem transporty przychodzące od strony Gdańska rozładowywano na Żoliborzu. W 1945 r. oprócz Portu Praskiego zorganizowano również prowizoryczne przystanie dla rozładunku barek na Golędzinowie, Bielanych i Żoliborzu. W porcie znajdowały się cztery żurawie przeładunkowe (o łącznej nośności 7 ton), które przetrwały wojnę; dwa z nich po niewielkim remoncie uruchomiono³²⁰ (il. 109, 110).

Odbudowany port, przeznaczony do wyładunku towarów drobnicowych i żywnościowych, znalazł się pod zarządem „Państwowej Żeglugi Śródlądowej” Oddziału w Warszawie (podlegającej Ministerstwu Komunikacji)³²¹. Zorganizowano w nim kapitanat oraz zaplecze administracyjne, warsztatowe i kantinę. Z Gdańska w ciągu 4–6 tygodni przybywały ho-

lowniki z barkami załadowanymi darami z UNRRA³²². Po pewnym czasie uruchomiono wszystkie cztery żurawie przeładunkowe. Magazyn w porcie dzierżawiła spółdzielnia „Społem”: „Spółdzielnia ta otrzymała drogą wodną około 130 tys. ton towarów. Dotychczas przywieziono mąkę, cukier, sól, bielidło, oleje, smary, drzewo i dyktę, ponadto śledzie i konserwy – jako dary UNRRA”³²³.

W rejonie basenu nr 3, na pirsie powstała stacja do bunkrowania węgla na statki i holowniki, wyposażona w specjalny stalowy zsyp węgla w formie rynny³²⁴. Wraz z przywróceniem cywilnych przewozów towarowych na Wiśle w porcie rozpoczął się intensywny przeładunek towarów, ponownie wykorzystywano do tego celu bocznice kolejową. W 1947 r. na pirsie między basenami nr 2 i 3 zbudowano cztery magazyny – dwa „Społem” i dwa Państwowej Centrali Handlowej³²⁵. W tym samym roku planowano ukończenie budowy basenu nr 3³²⁶. Ostatecznie zrezygnowano jednak z tych planów, skupiając się na budowie nowego portu na Żeraniu. Po jego ukończeniu zamierzano ograniczyć rolę Portu Handlowego do obsługi transportów żywnościowych dla stolicy, wyładunku opału i drobnicy. Na jego terenie, przy obrotnicy, przetrwał wojnę oryginalny przedwojenny magazyn konstrukcji szachulcowej, z tzw. pruskiego muru. W porcie dokonywano przeładunku żwiru dla budownictwa, posiadał on dzienną zdolność przeładunkową 1500 ton. Przeładunki te w znacznej części przejął w 1963 r. port żwirowy zbudowany w Porcie Żerańskim³²⁷. Bocznicę portową obsługiwał pruski parowóz ma-

newrowy serii TKi3, przydzielony do Parowozowni Warszawa Wschodnia.

Państwowa Żegluga Śródlądowa została przeorganizowana i 1 października 1951 r. utworzono przedsiębiorstwo o nazwie „Żegluga na Wiśle”, podległe Centralnemu Zarządowi Żeglugi Śródlądowej i Stoczni³²⁸. „Żegluga na Wiśle” od tego czasu zarządzała portem. W 1958 r. kolejny raz została przeformowana w Przedsiębiorstwo Państwowe „Żegluga Warszawska”. Port był główną bazą i zimowiskiem taboru pływającego warszawskiej żeglugi. Cumowały w nim parowe statki pasażerskie i holowniki oraz barki, a w okresie późniejszym także nowszy tabor – statki spacerowe z napędem spalinowym, pchacze i nowoczesne barki.

Zapewne około 1963 r. Port Praski otrzymał nową nazwę Port Warszawa-Praga. Zmiana nazwy wynikała prawdopodobnie z uruchomienia Portu Żerańskiego, który otrzymał formalną nazwę Port Warszawa-Żerań³²⁹.

W 1965 r. na terenie portu wykonano place składowe brukowane kamieniem, betonowe oraz z trylinki³³⁰. W 1969 r. na brzegu kanału wejściowego Portu Handlowego zbudowano nowoczesny zespół przystani i komisariatu rzecznej Milicji Obywatelskiej wraz z pomostami, warsztatem, hangarami na łodzie motorowe i sprzęt oraz stacją paliw. Do nowego obiektu przeniesiono komisariat milicji, która miała wcześniej swą przystań w pobliżu Ogrodu Zoologicznego. Milicja rzeczna była wyposażona w motorówki typu SMK-75, a później typu

„Jesion”. Obecnie przy ul. Wybrzeże Szczecińskie 6 nadal ma swą siedzibę Komisariat Rzeczny Policji.

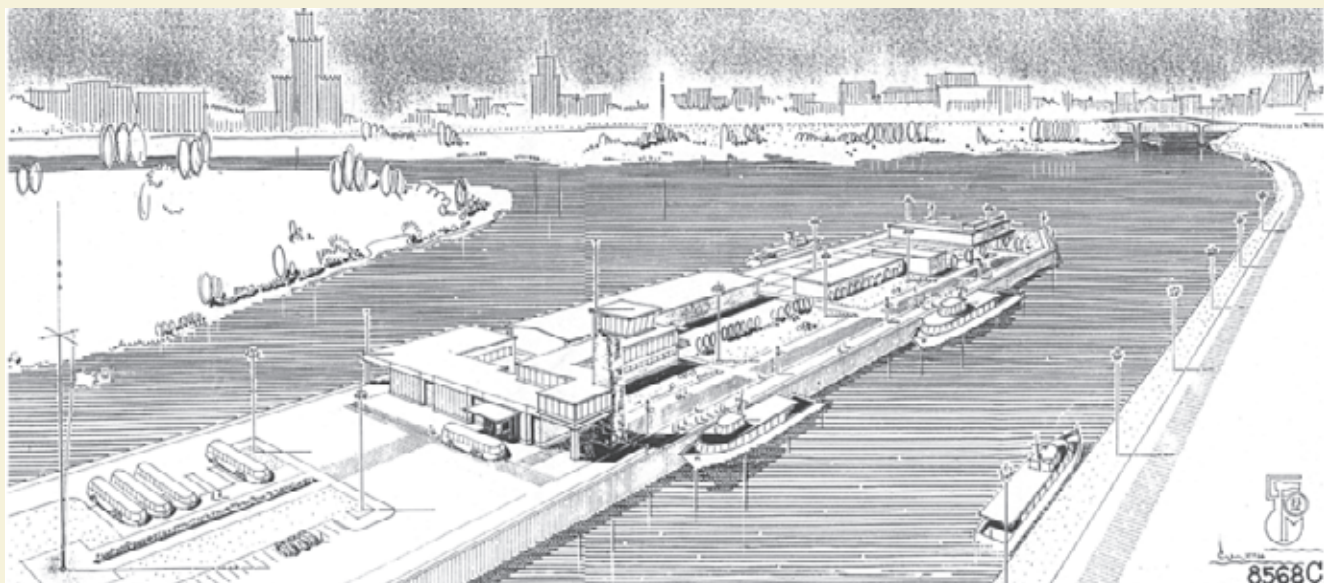
Według planów z lat 50. XX w. Port Handlowy miał być zastąpiony Portem Żerańskim, jednak ostatecznie nie zostały one zrealizowane. W 1960 r. na terenie portu swoje magazyny miały m.in.: Państwowa Centrala Handlowa, Ogrodniczy Zakład Hodowli, Samopomoc Chłopska, Centrala Spożywców, Warszawska Spółka Spożywców, Przedsiębiorstwa Państwowego Wystaw i Targów (warsztat i magazyn) oraz obiekty „Żegluga Warszawskiej”³³¹. Rok później w porcie pracowały trzy dźwigi. W 1965 r. zlikwidowano bocznice kolejową, ze względu na przebieg przez centrum Pragi oraz kolizyjne skrzyżowania i przecięcie w poziomie z torami tramwajowymi³³². Od tego czasu port obsługiwany był wyłącznie transportem samochodowym.

W 1966 r. w związku z przeniesieniem żegluga towarowej do Portu

Żerańskiego na zlecenie „Żegluga Warszawskiej” Biuro Projektów Budownictwa Morskiego opracowało projekt koncepcyjny budowy pasażerskiego dworca wodnego „Żegluga Warszawskiej”. Nowoczesny modernistyczny zespół jego obiektów planowano zlokalizować na pirsie między basenami nr 2 i 3. Dworzec miał być zintegrowany z komunikacją autobusową, projektowano również parking dla samochodów oraz lokale gastronomiczne³³³. Nigdy niezrealizowana inwestycja związana była z planowanym intensywnym rozwojem turystycznej żegluga pasażerskiej na warszawskim odcinku Wisły.

W latach 60. XX w. przeładunki drobnicy w porcie zaczęły się zmniejszać³³⁴. W 1967 r. zakończono w porcie przeładunki cukru dla Zakładów Przemysłu Cukierniczego 22 Lipca w Warszawie (dawny E. Wedel) oraz mąki. Zapewne w latach 60. XX w. dźwigi parowe pracujące w porcie zastąpiono spalinowo-elektrycznymi. Do prac przeładunkowych kruszywa i piasku

Ryc. III
Rysunek
niezrealizowanej
przystani
pasażerskiej,
źródło:
S. Januszewski,
K.J. Madziara,
Karta ewidencyjna...
2004 r. (BSiDZT
S. Januszewski)



8568C

zakupiono trzy żurawie typu DIER-65 (TAKRAF VEB Förderanlagen „7 Oktober” Magdeburg) produkcji NRD³³⁵. W 1976 r. jeden żuraw tego typu został zastąpiony nowym żurawiem typu RDK-160 tego samego producenta³³⁶.

W latach 60. i 70. XX w. przebudowano magazyny nr 2 i 7, jednocześnie likwidując skrajny magazyn na pirsie. Budynek nr 7 pełnił od tego czasu funkcję administracyjną. W latach 70. XX w. ekspertyzy techniczne wykazały zły stan techniczny nabrzeży portu, naprawionych doraźnie po zniszczeniach wojennych. Ich stateczność budziła obawy konstruktorów ze względu na zmianę warunków eksploatacji przez obciążenie ciężkimi pojazdami samochodowymi oraz przebudowę centrum Pragi. Planowano wówczas remont wraz z przebudową nabrzeży, jednak nie został on ostatecznie wykonany³³⁷.

W 1972 r. po likwidacji budynku administracyjnego Okręgowego Zarządu Wodnego w Porcie Czerniakowskim jego siedzibę przeniesiono do Portu Handlowego.

Od lat 70. XX w. w części portu miał również swą siedzibę Klub Żeglugi Warszawskiej „Wir”. W latach 70. XX w. „Żegluga Warszawska” przekazała temu klubowi parowiec bocznokołowy „Raclawice”. Jednostka dowodzona przez kpt. Stanisława Ciesielskiego wykorzystywana była do rejsów rekreacyjnych pracowników FSO przez Kanał Żerański na Zalew Zegrzyński. Był to ostatni czynny warszawski parowiec wiślany, został wycofany z eksploatacji pod koniec lat 70. XX w. ze względu na przekro-

czony termin rewizji kotła. Przy dużej wodzie został wypchnięty ścigaczem „Orlik” na nabrzeże portu i tam osadzony. Po kilku latach podczas budowy pomnika ok. 1985 r. pocięto go na złom na polecenie władz partyjnych. Klub „Wir” eksploatował także do rejsów pracowników FSO na Jezioro Zegrzyńskie sprowadzony z Dunaju węgierski nowoczesny, dwusilnikowy, aluminiowy statek „Juliuszka”. Statek pływał później w klubie „Delfin”.

Klub „Wir” przekształcono w Klub Turystyki Wodnej „Delfin” Oddział PTTK przy Fabryce Samochodów Osobowych w Warszawie. Klub posiadał wiele jednostek pływających, w tym: przystań żeglugi parowej M. Fajansa, dwa dwusilnikowe (2 silniki „Wola” 150 KM) kutry pościgowe przekazane klubowi przez Marynarkę Wojenną (o zanurzeniu uniemożliwiającym praktycznie pływanie po Wiśle), w tym jeden o nazwie „Orlik”, a także mahoniową motorówkę przedwojennego ambasadora Stanów Zjednoczonych³³⁸.

W 1975 r. „Żegluga Warszawska” zapoczątkowała próbne przewozy barkami BPP-400 samochodów Fiat i ciągników Ursus. W Porcie Praskim ciągniki ładowano na barki dźwigiem DIER-65 przy pomocy zawiesia specjalistycznego³³⁹. Zachowały się dane dotyczące załadunku samochodów w porcie w 1977 r.: „W porcie W-wa Praga obsłużono sporadycznie 4 promy, załadowując w m-cu lutym i marcu 120 samochodów osobowych, skierowanych w górę Wisły do Krakowa, oraz wyładowano 5 barek z rurami (wyładunek dźwigiem odbiorcy)”³⁴⁰. Prawdopodobnie był to ostatni rok,

w którym ładowano samochody i ciągniki na barki.

W basenie portu od strony Stadionu Dziesięciolecia przeładowywano piasek i kruszywo wydobywane pogłębiarką z Wisły³⁴¹. W latach 1977–1978 przeniesiono te przeładunki do Portu Żerańskiego ze względu na zły stan techniczny nabrzeży a przede wszystkim przeznaczenia terenu portu pod budowę projektowanego osiedla Praga-Centrum³⁴². Po ostatecznej likwidacji przeładunków formalnie zamknięto Port Handlowy, który stał się od tego czasu bazą i zimowiskiem taboru pływającego „Żegluga Warszawskiej”, siedzibą Urzędu Żegluga Śródlądowej oraz Komisariatu Rzecznego MO.

W części basenu portowego od 1982 r. stacjonował przeniesiony ze zlikwidowanej strażnicy przy ul. Toruńskiej 21 na warszawskim Bródnie XI Oddział Zawodowej Straży Pożarnej Warszawa – Port Praski (utworzony po pierwszym pożarze Mostu Łazienkowskiego w 1975 r.). Była to jednostka ratownictwa wodnego, wyposażona w specjalistyczny sprzęt i jednostki pływające: pchacz „Łoś” – adaptowany na statek pożarniczy „Florian”³⁴³, kuter strugowodny KC100D1 „Żar”, łódź operacyjną „Aldona”, amfibię ZiŁ 485 BAW, trzy wojskowe pływające transportery gąsienicowe typu PTG-R (K-61) oraz samochód Star660 (sekcja wodno-nurkowa). Jednostkę rozformowano na początku lat 90. XX w. Jej likwidacja utrudniła skuteczną akcję gaśniczą podczas ostatniego pożaru Mostu Łazienkowskiego³⁴⁴.

Na początku lat 90. XX w. PP „Żegluga Warszawska” została zlikwidowana, w 1992 r. jej tabor pływający został przejęty przez firmę „Trojan” Sp. z o.o., sprzedany prywatnym armatorom, a jego część została złomowana. Od tego czasu rozpoczęła się degradacja portu, zezłomowano wówczas trzy dźwigi przeładunkowe, w basenie nr 2 pozostawiono zatopioną koszarę³⁴⁵. Port Praski jako własność komunalna znalazł się w zarządzie Gminy Warszawa-Centrum. W 1996 r. miasto utworzyło wraz z Elektrimem SA spółkę Port Praski. Na nabrzeżu portowym w kadłubie pchacza „Żubr” aż do śmierci w latach 2000. mieszkał emerytowany kapitan ż.s. Bogdan Zieliński. Elektrim przejął wówczas Port Praski za budowę Trasy Świętokrzyskiej, na jego obszarze miał wzniesić osiedle mieszkaniowe. Plany te nie doczekały się realizacji, na terenie portu ustawiono stare kontenery, tworząc magazyny dla Azjatów handlujących na Stadionie Dziesięciolecia.

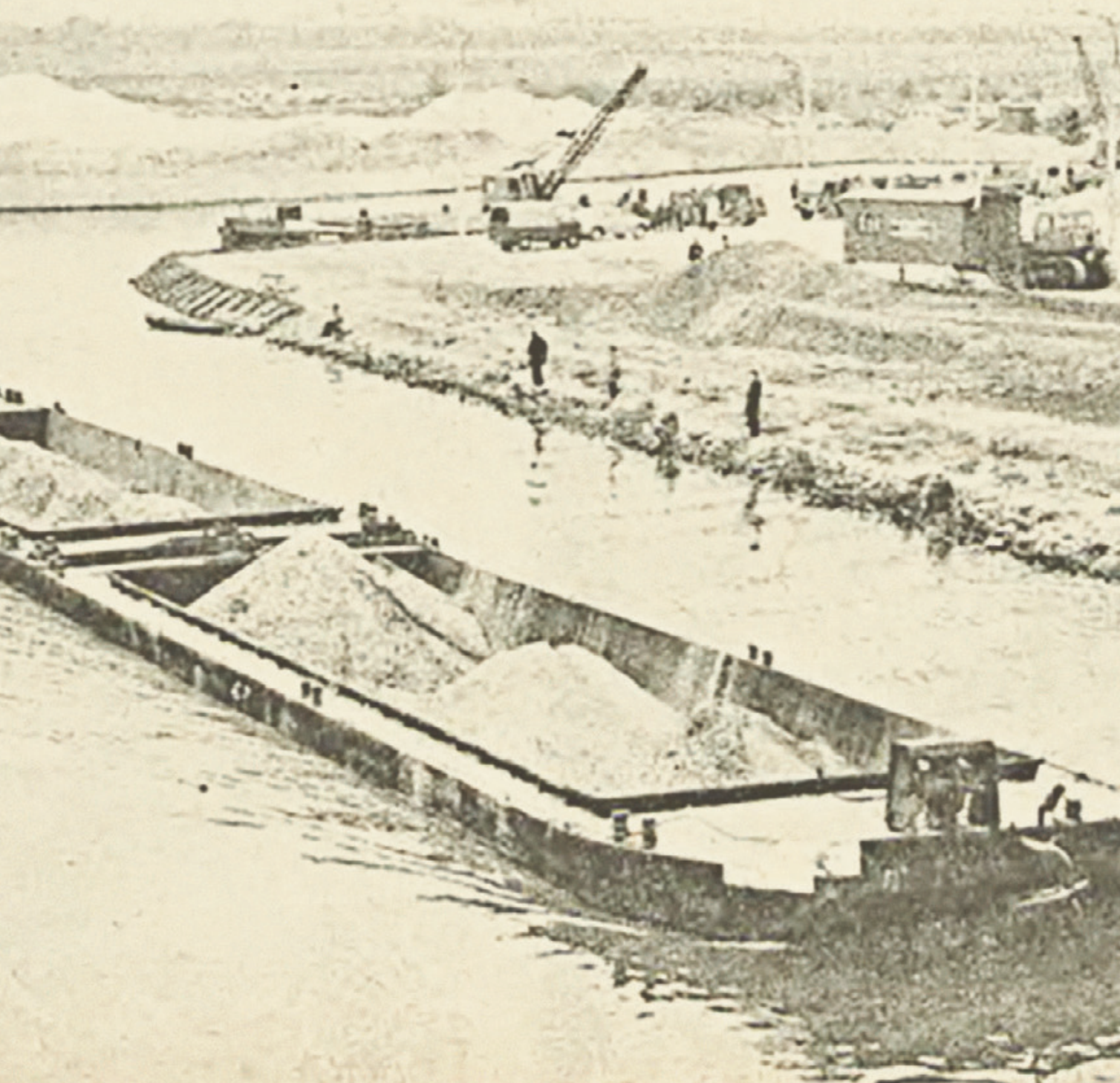
Port Praski najdłużej pozostał siedzibą Urzędu Żegluga Śródlądowej w Warszawie (jego siedzibą były pomieszczenia w adaptowanej na cele biurowe części jednego z magazynów). W porcie od wielu lat zacumowana była zabytkowa przystań Żegluga M. Fajansa, stanowiąca własność Fundacji „JaWisła”. 18 marca 2012 r. ten cenny zabytek żegluga na Wiśle spłonął w niewyjaśnionych okolicznościach, najprawdopodobniej podpalony. W tym samym czasie rozebrano zabytkowy magazyn konstrukcji szachulcowej z okresu budowy portu.

- ²²⁹ Już w latach 30 XX w. zaczęto używać równolegle zwyczajowej nazwy Port Praski.
- ²³⁰ Teodor Urbański (1792–1850), inżynier komunikacji, inspektor generalny Zarządu Komunikacji Lądowych i Wodnych Królestwa Polskiego; w latach 1833–1939 nadzorował budowę Kanału Augustowskiego, w 1833 r. prowadził budowę mostu łyżwowego przez Wisłę w Płocku.
- ²³¹ 1 sążeń rosyjski = 3 arszyny = 2,134 m.
- ²³² 1 stopa = 6 6/7 werszka = 0,3048 m.
- ²³³ „Przegląd Tygodniowy”, 23 (1888), s. 319.
- ²³⁴ Używano także nazwy Wilcza Wyspa.
- ²³⁵ *Port Warszawski na Wiśle*, „Przegląd Tygodniowy”, 5 (1894), s. 50.
- ²³⁶ *Ibidem*.
- ²³⁷ *Port na Wiśle*, „Kurier Warszawski”, 101 (1901), s. 5.
- ²³⁸ „Warszawskij Dniownik”, 208 (1900), s. 2.
- ²³⁹ E. Lipiński, *Powisłe przed stu laty*, „Stolica”, 46 (1976), s. 6.
- ²⁴⁰ „Warszawskij Dniownik”, 208 (1900), s. 2.
- ²⁴¹ *Budowa portu warszawskiego*, „Kurier Polski”, 196 (1911), s. 2.
- ²⁴² *Ibidem*.
- ²⁴³ *Port miejski*, „Kurier Warszawski”, 358 (dod. poranny, 1911), s. 2.
- ²⁴⁴ *Budowa portu warszawskiego*, „Kurier Polski”, 196 (1911), s. 2.
- ²⁴⁵ *Budowa portu*, „Kurier Warszawski”, 226 (1905), s. 3.
- ²⁴⁶ *Port na Wiśle w Warszawie*, „Słowo”, 195 (1905), s. 1.
- ²⁴⁷ *Ibidem*.
- ²⁴⁸ *Budowa portu warszawskiego*, „Kurier Polski”, 196 (1911), s. 2.
- ²⁴⁹ *Port miejski*, „Kurier Warszawski”, 358 (dod. poranny, 1911), s. 2.
- ²⁵⁰ „Godzina Polski”, 160 (1916), s. 5.
- ²⁵¹ *Port handlowy na Wiśle*, „Czasopismo Techniczne”, 1 (1926), s. 10.
- ²⁵² J.W. Świeściakowski, *Port Handlowy w Warszawie i pięć lat jego eksploatacji*, Warszawa 1932, s. 10.
- ²⁵³ *Ibidem*, s. 9.
- ²⁵⁴ T. Tilinger, *op. cit.*, s. 11.
- ²⁵⁵ A. Legun-Biliński, *Kłopoty i potrzeby rzeki Wisły*, „Przegląd Techniczny”, 28 (1925), s. 427.
- ²⁵⁶ T. Tilinger, *op. cit.*, s. 10.
- ²⁵⁷ *Ibidem*, s. 10–11.
- ²⁵⁸ *Ibidem*, s. 10, 12–13.
- ²⁵⁹ *Ibidem*, s. 15.
- ²⁶⁰ *W handlowym porcie na Pradze*, „Gazeta Polska”, 207 (1933), s. 8.
- ²⁶¹ *Ibidem*, s. 15; T. Tilinger, *op. cit.*, s. 11.
- ²⁶² Instytut Meteorologii i Gospodarki Wodnej, *Monografia dróg wodnych śródlądowych w Polsce*, Warszawa 1985 (dalej: *Monografia dróg wodnych śródlądowych*), s. 256. Józef Pruchnik (1873–1951), inżynier melioracji, absolwent Politechniki Lwowskiej (1901), w latach 1918–1919 minister robót publicznych; w latach 1928–1933 dyrektor Biura Melioracji Polesia; w 1933 r. aresztowany pod zarzutem działalności komunistycznej i zdrady tajemnicy państwowej; od 1940 r. działał w komunistycznej organizacji Stowarzyszenie Przyjaciół ZSRR, od 1942 r. w PPR. Po wojnie pracował w resorcie rolnictwa.

- ²⁶³ *Port w Warszawie*, „Kurier Polski”, 135 (1919), s. 5.
- ²⁶⁴ Karol Pomianowski (1874–1948), inżynier hydrotechnik, profesor Politechniki Warszawskiej. Absolwent Politechniki Lwowskiej (1898), od 1914 r. profesor tytularny na tej uczelni. Od 1918 r. prowadził wykłady z budownictwa wodnego na Politechnice Warszawskiej i był profesorem tej uczelni. Od 1923 r. członek Akademii Nauk Technicznych; autor wielu projektów, m.in. urządzeń kanalizacyjnych w wielu miastach, pierwszej w Europie oczyszczalni ścieków z wielokrotnym zraszaniem złoża biologicznych zbudowanej w Gdyni w 1937 r. oraz Portu Handlowego w Warszawie. W 1945 r. zorganizował Wydział Inżynierii Lądowej i Wodnej na Politechnice Gdańskiej, objął kierownictwo Katedry Hydrauliki i Hydrologii oraz budowy Zapór, Jazów i Zakładów o Sile Wodnej.
- ²⁶⁵ *Port w Warszawie*, „Kurier Polski”, 135 (1919), s. 5. Kazimierz Rodowicz (1885–1951), inżynier hydrotechnik, profesor Politechniki Warszawskiej. Studiował w Instytucie Inżynierów Komunikacji w Petersburgu, w latach 1905–1912 kontynuował studia na wydziale Inżynierii Lądowej Politechniki w Karlsruhe. Był autorem wielu projektów hydrotechnicznych i regulacyjnych: dwóch siłowni wodnych na Dniestrze i Oporze, kierował pracami melioracyjnymi na Polesiu, a także budową Portu Handlowego na Pradze. Przez wiele lat pracował na kierowniczych stanowiskach w polskiej administracji wodnej. Był ojcem por. Zygmunta Rodowicza poległego w powstaniu warszawskim oraz por. Jana Rodowicza „Anody” (1923–1949), dowódcy batalionu „Zośka”.
- ²⁶⁶ *Porty na Wiśle w Warszawie*, „Gazeta Warszawska”, 261 (1922), s. 7.
- ²⁶⁷ *Port w Warszawie*, „Kurier Polski”, 135 (1919), s. 5.
- ²⁶⁸ Lubicz, *Porty w Warszawie*, „Rzeczpospolita”, 105 (wyd. poranne, 1920), s. 5.
- ²⁶⁹ *Ibidem*.
- ²⁷⁰ *Port Warszawski*, „Rzeczpospolita”, 29 (wyd. wieczorne, 1920), s. 7.
- ²⁷¹ *Budowa portu warszawskiego*, „Dziennik Komisarjatu Rządu na m.st. Warszawę”, 149 (1921), s. 2.
- ²⁷² *Budowa portu na „Saskiej Kępie”*, „Kurier Polski”, 10 (1927), s. 7.
- ²⁷³ *Port handlowy na Wiśle...*, s. 11.
- ²⁷⁴ Według współczesnej terminologii to akwen manewrowy.
- ²⁷⁵ T. Tillinger, *Port...*, s. 16–17.
- ²⁷⁶ Instytut Meteorologii i Gospodarki Wodnej, *Monografie dróg wodnych śródlądowych w Polsce*, Warszawa 1985 (dalej: *Monografie dróg wodnych*), s. 171.
- ²⁷⁷ Lubicz, *op. cit.*, s. 5.
- ²⁷⁸ T. Tillinger, *Port...*, s. 11.
- ²⁷⁹ *Ibidem*, s. 17.
- ²⁸⁰ *Ibidem*, s. 17, 27; Dyrekcja Dróg Wodnych w Warszawie, Oddział Sztucznych Dróg Wodnych, Załącznik Nr 1, Do projektu Portu na Żeraniu, Zeszyt A, Objaśnienia i obliczenia hydrotechniczne, s. 1.
- ²⁸¹ Relacja Bogdana Pokropińskiego z 5 V 2017 r.
- ²⁸² T. Tillinger, *Port...*, s. 12.
- ²⁸³ *Ibidem*, s. 17; *Port w Warszawie*, „Kurier Polski”, 135 (1919), s. 5.
- ²⁸⁴ T. Tillinger, *Port...*, s. 18.
- ²⁸⁵ *Port warszawski*, „Kurier Warszawski”, 216 (wyd. wieczorne, 1933), s. 2–3; *Porty m. stoł. Warszawy*, „Kurier Warszawski”, 263 (1933), s. 3.
- ²⁸⁶ *Porty warszawskie*, „Kurier Warszawski”, 356 (1933), s. 4.
- ²⁸⁷ *W handlowym porcie na Pradze*, „Gazeta Polska”, 207 (1933), s. 8.

- ²⁸⁸ *Porty warszawskie*, „Kurier Warszawski”, 86 (wyd. wieczorne, 1934), s. 6.
- ²⁸⁹ *Śledź, oliwa i smar nie mogą być rezerwuarem powietrza dla stolicy*, „Polska Zbrojna”, 69 (1936), s. 4.
- ²⁹⁰ *Port warszawski*, „Kurier Warszawski”, 17 (1936), s. 3.
- ²⁹¹ *Przewozy rzeczne i kolejowe przez Port Praski*, „Kurier Warszawski”, 254 (1936), s. 5.
- ²⁹² *Gdzie ma być zbudowany port warszawski? Opinia Izby Przemysłowo-Handlowej*, „Gazeta Polska”, 18 (1936), s. 10.
- ²⁹³ *Gdzie ma być zbudowany port warszawski (artykuł dyskusyjny)*, „Gazeta Polska”, 25 (1936), s. 12.
- ²⁹⁴ *Ibidem*.
- ²⁹⁵ *Śledź, oliwa i smar...*, s. 4.
- ²⁹⁶ *Ibidem*.
- ²⁹⁷ *Gdzie ma być zbudowany port warszawski? Opinia...*, s. 10.
- ²⁹⁸ Prof. dr hab. S. Januszewski, mgr inż. K.J. Madziara, Karta ewidencyjna zabytków architektury i budownictwa Port na Saskiej Kępie/ob. Port Praski, 2004.
- ²⁹⁹ *W handlowym porcie na Pradze*, „Gazeta Polska”, 207 (1933), s. 8.
- ³⁰⁰ *Porty handlowo-przemysłowe w Warszawie*, „Gazeta Warszawska”, 218 (1932), s. 7.
- ³⁰¹ T. Tillinger, *Port...*, s. 20–21.
- ³⁰² Kazimierz Stefan Brandt (1895–1982), inżynier dróg i mostów, jeden z prekursorów nowoczesnych konstrukcji żelbetowych w II RP.
- ³⁰³ Relacja prof. dr. hab. inż. Andrzeja Marka Brandta z 15 IV 2015 r.
- ³⁰⁴ T. Tillinger, *Port...*, s. 21.
- ³⁰⁵ *Ibidem*, s. 21–22.
- ³⁰⁶ *Ibidem*, s. 22.
- ³⁰⁷ *Wykorzystanie portu praskiego w Warszawie*, „Samorząd Miejski”, 18 (1936), s. 1155.
- ³⁰⁸ T. Tillinger, *Port...*, s. 22, 24.
- ³⁰⁹ *W handlowym porcie na Pradze*, „Gazeta Polska”, 207 (1933), s. 8.
- ³¹⁰ Adolf Riedel (1895–1975), inżynier hydrotechnik, referendarz Ministerstwa Komunikacji.
- ³¹¹ AAN, PKP BW MK 2483, inż. Adolf Riedel, referendarz Min. Kom., Sprawozdanie Komisji Objazdowej celem zbadania na miejscu wyników wprowadzenia od 1 VI 1931 r. ulg taryfowy w postaci obniżenia taryf przeładunkowych w komunikacji z portami śródlądowych dróg wodnych, k. 5.
- ³¹² *Rozwój portu handlowego w Warszawie*, „Gazeta Warszawska”, 395A (1932), s. 8.
- ³¹³ *Przewozy rzeczne i kolejowe przez Port Praski*, „Kurier Warszawski”, 254 (wyd. wieczorne, 1936), s. 5.
- ³¹⁴ AAN, PKP BW MK 2433, Wykaz portów na terenie Państwowego Zarządu Wodnego w Warszawie, Wydziału Dróg Wodnych Urzędu Wojewódzkiego Warszawskiego, k. 20.
- ³¹⁵ *W handlowym porcie na Pradze*, „Gazeta Polska”, 207 (1933), s. 8.
- ³¹⁶ *50 lat na Wiśle w służbie Żegluga Polskiej. Wizyta na starym statku który dziś odżyje*, „Gazeta Ludowa”, 153 (1948), s. 3.
- ³¹⁷ Prof. dr hab. S. Januszewski, mgr inż. K.J. Madziara, Karta ewidencyjna...
- ³¹⁸ Relacja Bogdana Pokropińskiego z 5 V 2017.
- ³¹⁹ *Wisła musi odciążyć kolej! Czekamy na uruchomienie portu praskiego*, „Życie Warszawy”, 229 (1945), s. 4.
- ³²⁰ *Port Praski pracuje wiosną baseny zapełnią się barkami*, „Kurier Codzienny”, 126 (wyd. poranne, 1945), s. 7.

- ³²¹ APW, Żegluga Warszawska, Sprawozdanie z wykonania planu eksploatacyjno-technicznego P.P. „Żegluga na Wiśle” 1951, 22; Sprawozdanie z wykonania planu eksploatacyjno-technicznego P. Żegluga na Wiśle w roku 1951, k. 2.
- ³²² United Nations Relief and Rehabilitation Administration (UNRRA) – organizacja utworzona w 1943 r. przez Narody Zjednoczone w celu pomocy obszarom wyzwolonym po zakończeniu II wojny światowej.
- ³²³ *Port Praski pracuje wiosną baseny zapelnia się barkami*, „Kurier Codzienny”, 126 (wyd. poranne, 1945), s. 7.
- ³²⁴ W późniejszym okresie na cypel pirsu powstała stacja bunkrowa z dystrybutorem paliwa do statków. Na cyplu była siedziba Klubu Żeglugi Warszawskiej „Wir”.
- ³²⁵ *Ibidem*.
- ³²⁶ *Wisła zmieni swe oblicze w ciągu najbliższych 18 lat. Zwężenie rzeki. Nowe porty i kanały*, „Kurier Codzienny”, 179 (1947), s. 6.
- ³²⁷ *50 barek zamiast 50.000 wagonów*, „Stolica”, 50 (1963), s. 2–3.
- ³²⁸ APW, Żegluga Warszawska, sygn. 22; Sprawozdanie z wykonania planu eksploatacyjno-technicznego P.P. Żegluga na Wiśle w roku 1951, k. 2.
- ³²⁹ APW, Żegluga Warszawska, sygn. 229, Analiza działalności portów P.P. „Żegluga Warszawska” (Żerań, Warszawa Praga, Płock), 1974–1981; Analiza działalności portów Żeglugi Warszawskiej za rok 1977, k. 68.
- ³³⁰ *50 barek zamiast 50.000 wagonów...*, s. 2–3.
- ³³¹ Prof. dr hab. S. Januszewski, mgr inż. K.J. Madziara, Karta ewidencyjna...
- ³³² *Monografie dróg wodnych*, s. 171.
- ³³³ Prof. dr hab. S. Januszewski, mgr inż. K.J. Madziara, Karta ewidencyjna...; druga wersja tego projektu przewidywała realizację dworca na prawym brzegu Wisły powyżej wejścia.
- ³³⁴ APW, Żegluga Warszawska, Program rozwoju portów na lata 1976–1985 (1973), sygn. 105; Pismo Warszawskie Żeglugi na Wiśle do ZŻŚiSRz z 5 II 1962 r., k. 7.
- ³³⁵ APW, Żegluga Warszawska, sygn. 228, Analiza działalności portów PP Żegluga Warszawska (Żerań, Warszawa Praga, Płock), 1969–1973, Działalność portów, k. 7.
- ³³⁶ APW, sygn. 229, analiza działalności portów P.P. Żegluga Warszawska (Żerań, Warszawa Praga, Płock), 1974–1981; Wykorzystanie czasu pracy urządzeń przeładunkowych w portach Żeglugi Warszawskiej za rok 1978, k. 75.
- ³³⁷ Prof. dr hab. S. Januszewski, mgr inż. K.J. Madziara, Karta ewidencyjna...
- ³³⁸ Relacja emerytowanego kpt. ż.ś. Wojciecha Gocha z 7 V 2017 r.
- ³³⁹ APW, Żegluga Warszawska, Analiza działalności portów P.P. Żegluga Warszawska (Żerań, Warszawa Praga, Płock), 1974–1981, sygn. 229; Analiza działalności portów Żeglugi Warszawskiej za rok 1975, k. 22.
- ³⁴⁰ *Ibidem*; Analiza działalności portów Żeglugi Warszawskiej za rok 1977, k. 68.
- ³⁴¹ Relacja emerytowanego kpt. ż.ś. Jerzego Malanowskiego z 7 V 2017 r.
- ³⁴² APW, Żegluga Warszawska, Program rozwoju portów na lata 1976–1985 (1973), k. 105; Program rozwoju portów Żeglugi Warszawskiej na lata 1976–1985, k. 15.
- ³⁴³ Stocznia Remontowa Żeglugi Śródlądowej w Krakowie nr PS200/855/1980 r., informacja za p. Waldemarem Danielewiczem, http://www.zegluga.wroclaw.pl/forum/viewthread.php?thread_id=59 (dostęp: 13 IV 2017).
- ³⁴⁴ http://www.prl998.pl/listy.php?id_jed=18 (dostęp: 13 IV 2017).
- ³⁴⁵ Prof. dr hab. S. Januszewski, mgr inż. K.J. Madziara, Karta ewidencyjna...



PORT ŻERAŃSKI

KANAŁ OBWODOWY I PORT HANDLOWY NA ŻERANIU W II RP – NIEZREALIZOWANE PROJEKTY I PIERWSZE PRACE

W 1910 r. rosyjskie Ministerstwo Komunikacji opracowało koncepcję drogi wodnej Wisła–Dniepr. Obejmował on skanalizowanie Bugu od Brześcia do Małkini; z Małkini do Warszawy planowano budowę kanału długości 90 km. W latach 1914–1916 opracowano wstępny projekt tej drogi wodnej³⁴⁶, w jego ramach powstała również pierwsza ogólna koncepcja kanału między Wisłą koło Warszawy a Bugiem koło Zegrza³⁴⁷. Stała się ona podstawą do opracowania międzywojennych i powojennych projektów kanałów i portu na Żeraniu. Planowane w okresie zaborów wielkie inwestycje komunikacyjne w wielu wypadkach stały się później podwalinami modernizacji komunikacji i przemysłu w II RP.

W 1919 r. drogę wodną Wschód–Zachód włączono do przedłożonego Sejmowi RP programu rozbudowy polskich dróg wodnych. W 1926 r. komisja Ligi Narodów w swoim sprawozdaniu opowiedziała się za budową tej drogi wodnej oraz projektem przebudowy kanału Bug–Prypeć³⁴⁸.

Autorem większości przedwojennych projektów portu na Żeraniu oraz kanałów żeglugowych był inżynier hydrotechnik Tadeusz Tillinger (1879–1955)³⁴⁹. W 1903 r. ukończył Instytut

Inżynierów Komunikacji w Petersburgu. Później wstąpił do rosyjskiej Marynarki Wojennej, jako młodszy oficer pełnił służbę we Flocie Czarnomorskiej na pancerniku „Rościsław”, w tej samej eskadrze, w której był pancernik „Patiomkin”. Na skutek ostrych represji po buncie pancernika zniechęcił się do służby w marynarce wojennej i wystąpił z niej. Od 1906 r. pracował jako inżynier hydrotechnik, w 1910 r. został naczelnikiem Zarządu Wodnego w Twerze nad Wołgą. Kierował później budową jazów i śluz podczas kanalizacji rzeki Doniec. W 1913 r. został naczelnikiem wydziału w zarządzie Okręgu Komunikacji w Kijowie. Podczas I wojny światowej był kierownikiem robót drogowych przy IX armii rosyjskiej. W 1918 r. powrócił do Polski, w lutym 1919 r. objął stanowisko naczelnika Wydziału Sztucznych Dróg Wodnych w Ministerstwie Robót Publicznych (MRP), pracował następnie w Generalnej Dyrekcji Budowy Kanałów i Dyrekcji Dróg Wodnych w Warszawie. Opracował wówczas wiele projektów kanałów żeglugowych na terenie kraju, kanału węglowego Górny Śląsk–Bałtyk (odcinek Warta–Gopło został zrealizowany), kanalizacji górnej Wisły, częściowo zrealizowanej kanalizacji Bugu, a także budowy Kanału Obwodowego, Kanału Wisła–Bug, Kanału Żerańskiego i portu na Żeraniu. W latach 1932–1939 był kierownikiem Działu Sztucznych Dróg Wodnych w Biurze Dróg Wodnych Ministerstwa Komunikacji. Podczas okupacji pracował w Zarządzie Dróg Wodnych w Warszawie. Po upadku powstania warszawskiego wysiedlono go wraz z żoną z Warszawy. W okresie powojennym przystąpił do prac przy odbudowie dróg

Port żwirowy na Żeraniu, fot. H. Jurko, „Stolica” nr 50, 1963 r.

wodnych. W latach 1945–1951 był członkiem Rady Technicznej Ministerstwa Komunikacji. W latach 1947–1950 był wykładowcą w Katedrze Budownictwa Wodnego Politechniki Warszawskiej, a w latach 1952–1953 pracował jako doradca techniczny w Centralnym Zarządzie Dróg Wodnych Śródlądowych Ministerstwa Żeglugi. Od 1953 r. aż do śmierci brał udział w pracach związanych z opracowaniem perspektywicznego „Planu gospodarki wodnej Polski” w Komitecie Gospodarki Wodnej PAN. Zmarł w Warszawie i został pochowany na Cmentarzu Powązkowskim (kwat. 154, rząd 2, grób 30). Był autorem wielu projektów i wynalazków, a także licznych publikacji naukowych w zakresie budownictwa hydrotechnicznego. Jego imieniem nazwano zrealizowaną w 1963 r. służę Kanału Żerańskiego.

W lutym 1919 r. Magistrat m.st. Warszawy zwrócił się do Ministerstwa Robót Publicznych z propozycją budowy dookoła Pragi tzw. Kanału Obwodowego, projektowanego jako tzw. kanał ulgi do przepuszczania części wód powodziowych Wisły. Ważną przyczyną decyzji o szybkiej realizacji inwestycji było zagrożenie wybuchem strajków wśród bezrobotnych: „Wobec konieczności zatrudnienia bezrobotnych – MRP pod naciskiem Min[isterstwa] Pracy i O[pieki] S[połecznej], które wskazywało na niebezpieczeństwo, jakiego dla Państwa mogło wyniknąć, gdyby w danej chwili (wiosna 1919) w stolicy wybuchły znacznie większe rozruchy na tle bezrobocia – zdecydowało się wziąć pod uwagę wykonanie robót przy wskazanym wyżej Kanale Obwodowym”³⁵⁰.

Projekt kanału został szybko wykonany przez Kierownictwo Studiów i Pomiarów Sekcji VIII Żeglugi Ministerstwa Robót Publicznych. Jego główne założenia zostały zaopiniowane przez przybyłego latem 1919 r. z Zurychu prof. Gabriela Narutowicza oraz według ankiety z opiniami przedstawicieli politechnik i ministerstw (zebranej w sierpniu 1919 r.)³⁵¹.

Zasadniczą zmianą pierwotnej koncepcji było zaprojektowanie go jako kanału żeglownego dwułodziowego, o długości 20 km³⁵², oddzielonego na końcach od Wisły dwiema śluzami komorowymi (w pobliżu wsi Las i na Żeraniu). Miał on być równocześnie przeznaczony do zasilania w wodę zlokalizowanego w jego dolnej części portu na terenie wsi Żerań. Projekt zakrojony na bardzo dużą skalę obejmował budowę całego portu złożonego z czterech basenów. Kanał Obwodowy miał mieć szerokość 34 m (na długości 4 km nawet 54 m), z mostami umożliwiającymi mijanie się pod nimi dużych statków szerokości 12 m. Nadmiar wody z portu miał być odprowadzany do Wisły przez zbudowany w tym celu kanał roboczy w kierunku Tarchomina³⁵³.

Port na Żeraniu jeszcze w 1920 r. miał otrzymać nazwę tranzytowego³⁵⁴, miał być równocześnie wylotem kanału łączącego Bug z Wisłą. Jego budowa miała być zrealizowana na mocy ustawy sejmowej z 9 lipca 1919 r. „O budowie kanałów żeglownych, tudzież regulacji rzek żeglownych i spławnych”³⁵⁵. W „Dzienniku Zarządu m.st. Warszawy z 1919 r. czytamy: „W d. 9 lipca r. b. Sejm zatwierdził budowę kanału, mającego okrążyć

półkolem Pragę, łącznie z kanałem od Warszawy do Zegrza, jak również port poniżej Targówka i Pelcowizny. Budowa tego kanału posiada dla Warszawy, szczególnie zaś dla Pragi, doniosłe znaczenie ekonomiczne³⁵⁶.

Ministerstwo Robót Publicznych po opracowaniu szczegółowego projektu robót zorganizowało ankietę³⁵⁷ specjalistów i ekonomistów oraz przedstawicieli ministerstw w celu ostatecznego ustalenia kierunku kanałów. 25 sierpnia 1919 r. odbyło się pierwsze posiedzenie ankiety pod przewodnictwem szefa Sekcji Dróg Wodnych Spławnych inż. Adama Różańskiego. W jej obradach brali udział najwybitniejsi ówcześni polscy hydrotechnicy: prof. Tadeusz Sikorski, prof. Maksymilian Matakiewicz, inż. Roman Ingarden, prof. Karol Pomianowski, członek delegacji budownictwa m. Warszawy, inż. Kazimierz Pawłowicz, inż. Czesław Skotnicki, inż. A. Sadkowski, przedstawiciele Sztabu Głównego WP: szef Sekcji Komunikacyjnej Oddziału IV Sztabu Ministerstwa Spraw Wojskowych płk Egon Busek i kpt Tadeusz Kutrzeba, delegat Departamentu Spraw Morskich mjr marynarki Edward Sadowski, inż. miejski B. Słubicki, delegat Ministerstwa Przemysłu i Handlu inż. F. Sucharzewski. Ze strony Ministerstwa Robót Publicznych projekt rządowy zreferował szef Sekcji Eksploatacji Dróg Wodnych inż. Tadeusz Tillinger oraz kierownik budowy dróg wodnych inż. Marian Majewski. Po przeanalizowaniu przedstawionej dokumentacji uczestnicy ankiety zwiedzili projektowaną trasę kanału. Bezpośrednio po ostatecznym zatwierdzeniu projektu planowano rozpo-

częcie robót budowlanych na szeroką skalę³⁵⁸.

Port na Żeraniu i przylegająca do niego część Kanału Obwodowego (do km 4) miała być wylotem do Wisły Kanału Wschodniego (drogi wodnej Wisła–Dniestr), nazywanym w późniejszym okresie Kanałem roboczym Bug–Wisła. Według innego wariantu planowano, aby kanał ten odgałęział się od kanału Żerań–Zegrze w pobliżu Jabłonny (7 km od Zegrza)³⁵⁹. Kanał długości 95 km miał łączyć się z Bugiem koło Nuru, 20 km powyżej Małkini. Przepływ w kanale miał być wyrównywany przez duży zbiornik zrealizowany w okolicach Włodawy³⁶⁰. Kanał miał zastępować odcinek Bugu o długości 140 km, który nie nadawał się do większej żeglugi nawet po regulacji.

W połowie lat 20. XX w. planowano, aby na stopniach Kanału Wschodniego powstały trzy hydroelektrownie, o mocy 13 000 KM i produkcji rocznej ok. 90 000 000 kWh. Zadaniem hydroelektrowni było dostarczanie energii elektrycznej dla miasta Warszawy i Węzła Kolejowego Warszawskiego, którego elektryfikację planowano w tym czasie³⁶¹. Według wstępnych planów woda z tego kanału miała być wypuszczana do Wisły przez osobny kanał roboczy z ujściem w rejonie Tarhomina lub Nowego Dworu³⁶².

Projektowany kanał miał istotne znaczenie gospodarcze. Na podobieństwo dużych europejskich miast jego realizacja stworzyłaby ze stolicy węzeł dróg wodnych, przenosząc naturalne połączenie Bugu i Narwi pod Modlinem do Warszawy i równocze-

śnie skracając drogę wodną z Modlina do stolicy o 43 km. Projekt kanału Warszawa–Bug (Żerań–Zegrze) stanowił integralną całość z projektem portu na Żeraniu (o stałym poziomie wody), do którego miał doprowadzać wodę. Zarazem kanał miał stać się długim, odcięty od rzeki śluzami basenem przemysłowym, także o stałym poziomie wody, umożliwiającym rozwój dzielnicy przemysłowej. Kanał miał mieć również istotne znaczenie melioracyjne dla zabagnionych okolic Pragi. Na dziesiątym–jedenastym kilometrze od Warszawy planowano, po wydobyciu torfu, budowę jeziora długości 4,5 km nadającego się do celów sportowych (wyścigów wodnych)³⁶³. W tej koncepcji można doszukiwać się pierwszych inspiracji zrealizowanego kilkadziesiąt lat później Jeziora Zegrzyńskiego.

Tadeusz Tillinger tak opisywał znaczenie projektowanego portu dla powstania nowej dzielnicy przemysłowej na Żeraniu: „Stosownie do zamierzeń miasta, kanał, łącznie z portem koło Żerania, przy ujściu swem do Wisły ma: a) stworzyć port o stałym poziomie, b) umożliwić sadowienie się zakładów przemysłowych w bezpośrednim sąsiedztwie z drogą wodną, co na brzegach Wisły z wyżej wspomnianych przyczyn (wezbrania i wahania poziomów) jest prawie niemożliwe”³⁶⁴.

W 1919 r. kierownikiem budowy kanału Wisła–Bug i Portu Żerańskiego ze strony Ministerstwa Robót Publicznych został inż. Jerzy Marynowski, który w tym czasie powrócił do kraju z Rosji³⁶⁵. Na wiosnę 1919 r. rozpoczęto roboty ziemne, głównie przy budowie Portu Żerańskiego i Kanału

Białoleckiego. Według projektu opracowanego tylko w ogólnym zarysie budowę portu i kanału rozpoczęto na podstawie ustawy sejmowej z inicjatywy ministra robót publicznych Józefa Pruchnika. Prace o mniejszym zakresie prowadzono również na Grochowie przy Kanale Obwodowym.

W notatce w „Gazecie Warszawskiej” z 9 marca 1920 r. czytamy:

„Roboty około kanału okólnego, mającego łączyć Wisłę od strony [...] Wilanowa z brzegiem Wisły w pobliżu Tarchomina – są w pełnym biegu. Wylot kanału w Tarchominie został już wytknięty i ustalony. Z drugiej zaś strony Wisły jeszcze nie określono gdzie będzie wylot drugiego końca. Roboty tymczasowe są prowadzone przeważnie w okolicach Goławka. Kanał ten ma służyć głównie dla uprzemysłowienia tych stron, dokąd będą przeniesione różne fabryki z okolic Warszawy, gdzie te fabryki będą miały bezpośrednie połączenie wodne. Po kanale tym będą szły statki parowe, na szosach zaś i innych drogach, które kanał przecina, mają być urządzone wrota żelazne, otwierane w czasie przechodzenia statku. Strony te skorzystają także z projektowanego rozszerzenia linii kolei obwodowej, która ma się zmienić w kolej okólną, objeżdżającą Wielką Warszawę wokół”³⁶⁶.

Latem 1920 r. powołano Kierownictwo Budowy Kanału Obwodowego, które na jesieni podporządkowano utworzonej w tym czasie Generalnej Dyrekcji Budowy Kanałów Żeglugi. W tym samym roku wyjednała ona dekret Naczelnika Państwa Józefa Pił-

sudskiego o wywłaszczeniu terenów potrzebnych do budowy Kanału Obwodowego wydany 19 listopada 1920 r. Formalnie dotyczył on wywłaszczenia gruntów na rzecz budowy kanału żeglownego Bug–Warszawa: „[...] ulegają przymusowemu wywłaszczeniu gruntu i nieruchomości w stołecznym mieście Warszawie do 8 hektarów, w gminie Brudno powiatu warszawskiego – do 213 hektarów; razem o powierzchni nieprzekraczającej 221 hektarów wraz z budynkami i wszystkim, co na tych gruntach się znajduje”³⁶⁷.

Na jego podstawie dokonano częściowego wywłaszczenia terenów na trasie projektowanego kanału. Teren przyszłego portu, o powierzchni 165 ha, między Wisłą a Koleją Nadwiślańską, podlegał wywłaszczeniu od właścicieli prywatnych – z tego 12 ha przejęto po zniesionym w 1909 r. forcie XIVA „Pelcowizna”³⁶⁸.

Część robót wykonywało Kierownictwo Budowy Węzła Kolejowego Warszawskiego (podporządkowane Ministerstwu Kolei) w celu pozyskania ziemi do budowy nasypów kolejowych. Podczas tych prac nie uwzględniono we właściwy sposób projektu portu, co stało się przyczyną rozkopania na zbyt dużą szerokość dwóch basenów³⁶⁹.

Jeszcze w 1919 r. firma Rodakowskiego z Krakowa zbudowała dwie studnie betonowe w miejscach projektowanych śluz komorowych (na Żeraniu oraz w pobliżu wsi Las) przeznaczonych do odpompowywania wody w czasie budowy. Jako zaplecze budowy przy szosie na Grochowie

zbudowano również niewielkie baraki przeznaczone dla biur budowy oraz na magazyny narzędzi³⁷⁰.

Ogółem w latach 1919–1920 przy budowie wykonano wykopy o objętości 647,865 m³ (Port Żerański 435,157 m³, Kanał Białolecki 168,446 m³, Kanał Obwodowy 44,262 m³)³⁷¹. Roboty przy budowie kanału przerwał, podobnie jak wiele innych ważnych inwestycji, wybuch wojny polsko-bolszewickiej. Przez trzy następne lata kontynuowano je w ograniczonym zakresie. Przyczyną zakończenia budowy była również nierealna wielkość inwestycji, jej kosztorys zamknął się kwotą 37 000 000 zł (w tym wywłaszczenie 540 ha kosztem 4 300 000 zł). Do czasu wstrzymania robót zrealizowano zaledwie 10% robót ziemnych przy budowie kanału i portu, wykupiono 53% gruntów i wykonano wykopy dwóch basenów w porcie³⁷². Kierownik budowy inż. Jerzy Marynowski został wówczas delegowany na stanowisko kierownika odbudowy zniszczonych mostów na Bugu.

Prace ostatecznie zostały wstrzymane 1 lipca 1923 r.³⁷³ Rozpoczętą budowę kanału i portu przedstawiano jako niegospodarność, wskazując na konieczność zasypania wykonanych wykopów. Twórca projektu kanału inż. Tilinger bronił tej inwestycji w jednym ze swoich artykułów: „Rozkopane i zarzucone roboty na Kanale Obwodowym oraz opowiadanie o tem, że wykonane one zostały bez planu i winny być zasypane – sprawiają szkodę kwestji budowy kanałów”³⁷⁴. W dalszej jego części wskazywał na jej znaczenie, odpierając zarzuty braku celowości wykonanych prac:

„Na kanale Obwodowym, pomimo że projekt zrobiony był rzeczywiście pośpiesznie, z powodu konieczności nagłego zajęcia bezrobotnych, wykopano przeszło pół miliona metrów sześciennych ziemi, a jeszcze więcej wykopały koleje dla wzniesienia nasypów przy budowie węzła warszawskiego. Roboty te nie były prowadzone bez planu i przy dalszym wykonaniu projektu całkowicie zostaną wyzyskane. Wykopany w kierunku Białoleki basen posłuży jako wylot Kanału Wschodniego. Kanał Obwodowy daje możliwość stopniowego prawie nieograniczonego rozwoju portu Warszawskiego (handlowego i przemysłowego) w warunkach dogodniejszych, niż bezpośrednio na brzegu Wisły, i w dzielnicy odpowiadającej temu celowi. Pozwala więc na zniesienie Portu Czerniakowskiego, który się znalazł w dzielnicy spacerowej, skąd stopniowo będzie mógł być usunięty”³⁷⁵.

W 1926 r. Tillinger opracował oszczędnościowy, tymczasowy projekt budowy Kanału Obwodowego i Portu Żerańskiego, starając się ratować inwestycję przed ostateczną likwidacją: „Należy tylko wykonać jeden basen na Żeraniu – a cały Kanał Obwodowy wykonać o przekroju zmniejszonym [jednołodziowym], dostatecznym dla zasilania w wodę portu i przejścia pojedynczego statku o wymiarach dziś stosowanych – z zastosowaniem kilku mijanek i rozszerzeń”³⁷⁶. Według jego obliczeń taki ograniczony projekt pozwoliłby na zmniejszenie kosztów inwestycji do 6 000 000 zł³⁷⁷.

W projekcie tym pojawiła się koncepcja połączenia będącego w budowie Portu Handlowego na Saskiej

Kępie z Kanałem Obwodowym i Portem na Żeraniu. W ten sposób część projektowanych basenów Portu Handlowego posiadałaby stały poziom wody. W tym celu planowano pozostawić dwa wybudowane baseny nr 2 i 3, o niestálym poziomie wody. Reszta portu miała być oddzielona od Wisły śluzą komorową usytuowaną poniżej wylotu basenu nr 4. Za pomocą kanału przechodzącego przez Jezioro Kamionkowskie koło Gocławia i łączącego się z Kanałem Obwodowym koło wsi Bluszcze port otrzymywałby wodę z Wisły. Dzięki temu zwierciadło wody w porcie znajdowałoby się na poziomie ok. + 80,50 m n.p.m., czyli 1,80 m nad zerem Wisły. Przy stanach wyższych śluzowanie odbywałoby się w odwrotną stronę, ponieważ poziom wody w porcie byłby niższy od poziomowi Wisły (śluzą musiała mieć dwie pary wrót). W takim wypadku woda ze śluzy musiała być odprowadzana z portu do Kanału Obwodowego i stamtąd przez port na Żeraniu do Wisły³⁷⁸.

Publikacje Tillingera nie zmieniły jednak decyzji o ostatecznym zakończeniu inwestycji. 28 marca 1928 r. Ministerstwo Robót Publicznych poleciło Dyrekcji Dróg Wodnych formalne rozwiązanie problemu tej inwestycji:

„A. Co do Kanału Obwodowego uważa budowę jego w warunkach obecnych jako przedwczesną i poleca przystąpić do likwidacji całego przedsięwzięcia. Jednakże poleca Dyrekcji wejść w porozumienie z Magistratem st.m. Warszawy, jako inicjatorem projektu – co do ewentualnego przejęcia całego przedsięwzięcia przez miasto. B. Co do kanału Wisła – Bug, – to, uważając, że budowa jego nie została zaniecha-

na, a jedynie wykonanie jej odłożone jest na nieokreślony bliżej przeciąg czasu, – upoważnia Dyрекcję do definitywnego uregulowania stanu prawnego posiadanych gruntów”³⁷⁹.

W odpowiedzi na propozycję Dyrekcji Dróg Wodnych, 17 listopada 1928 r. magistrat Warszawy zakomunikował: „[...] ze względu na liczne aktualne potrzeby miasta i związane z tym wydatki, – nie jest w możności przejść budowę Kanału Obwodowego, – jednakże, uważając budowę jego w przyszłości za niezbędną, – uchwalił, że dla umożliwienia w przyszłości budowy tego kanału trasa jego winna być prawomocnie ochronioną od zabudowy”³⁸⁰.

W latach 1930–1931 na trasie Kanału Obwodowego Spółka Wodna Obwodu Wawerskiego wykonała rów odwadniający od linii Kolejowej Warszawa–Brześć do Gocławka (300 m za Szosą Lubelską), ze spadkiem w kierunku Gocławka, odprowadzający wodę do głównego kanału spółki³⁸¹.

Dyrekcja Dróg Wodnych przygotowała kolejny projekt portu na Żeraniu, wykorzystujący wykonane roboty ziemne, uzgodniony z projektami melioracyjnymi i ulepszający system odwodnienia bardzo zabagnionych okolic Pragi. Nowy projekt portu przewidywał połączenie ze zbudowaną w przyszłości częścią kanału Wisła–Bug (przebiegającą w pobliżu miasta). Podczas jego szczegółowego opracowania okazało się, że przewidziany w projekcie z 1919 r. poziom wody w porcie na rzędnej 81,20 m n.p.m. (odpowiadający poziomowi rzeki 4,60) nie może być dopuszczony

ze względu na zagrożenie powodziowe terenów przeznaczonych pod zabudowę. Podczas uzgadniania z projektem melioracyjnym organizującej się Spółki Bródnowskiej, okazało się, że niezbędne jest obniżenie poziomu portu przynajmniej o 1 metr, do rzędnej 80,20 m n.p.m. Tak duże obniżenie zmieniało jednak stosunek poziomu portu do poziomu Wisły 3,60 m n.p.m. Obliczenia wykazały, iż przy tak niskim poziomie należało się liczyć z okresem 12 dni w roku, gdy poziom rzeki byłby wyższy od poziomu portu. Opracowano wówczas projekt kanału odwadniającego do Jabłonny, zapewniającego stały odpływ wody z portu do Wisły nawet przy najwyższym jej stanie³⁸².

W ten sposób wcześniejszy projekt żeglownego Kanału Obwodowego wraz z portem na Żeraniu został zmieniony zgodnie ze wskazówkami Ministerstwa Robót Publicznych na projekt portu na Żeraniu wraz z kanałem zasilającym i odwadniającym³⁸³. Powrót do koncepcji budowy portu na Żeraniu w latach 30. XX w. związany był z decyzją o zakończeniu dalszej rozbudowy Portu Handlowego na Saskiej Kępie. Lokalizacja przemysłu na Żeraniu wpisywała się w koncepcje rozwoju Warszawy prezydenta Stefan Starzyńskiego.

Trzydziestego czerwca 1932 r. kierownik Oddziału Sztucznych Dróg Wodnych w Dyrekcji Dróg Wodnych inż. Tadeusz Tillinger przy współpracy dyrektora dróg wodnych w Warszawie inż. Kazimierza Rodowicza opracował w Oddziale Sztucznych Dróg Wodnych DDW nowy, ograniczony projekt portu na Żeraniu. Port miał być

połączony z Wisłą w km 520 kanałem zamkniętym służą komorową. Planowano budowę najtańszych nabrzeży portu w formie zabitej ścianki szczelnej z dwóch rzędów pali kierowniczych poniżej poziomu wody, bloków betonowych oraz skarp 1:1 i 1:1,5 o wysokości 1,80 m nad poziomem wody, zabrukowanych kamieniem polnym, doprowadzenie bocznicy kolejowej oraz wykonanie najniezbędniejszych ciągów sieci oświetleniowej i wodociągowej³⁸⁴. Początkowo miało być zastosować oświetlenie terenu żarowo-naftowe, później częściowo także elektryczne. Według projektu planowano ustawienie 50 pachółków żeliwnych do cumowania statków³⁸⁵. Na terenie przyszłego portu znajdowały się trzy stare, drewniane domy zamieszkałe przez personel Dyrekcji Dróg Wodnych. Planowano ich rozbiórkę, aby na tym terenie postawić budynki: kierownictwa budowy, mieszkalnego dla personelu, gospodarczych, stróżówki oraz posterunku Policji Państwowej³⁸⁶. Na terenie portu przewidywano stopniowy rozwój infrastruktury w postaci warsztatów, dźwigów portowych, magazynów oraz stoczni. Planowano budowę składu węgla bunkrowego w pobliżu terenu warsztatów, bez urządzeń przeładunkowych.

Dla oszczędności planowano w projekcie zastąpić stocznnię suchym dokiem: „[...] na wzór praktykowany na rzekach rosyjskich zimowisk. Mianowicie przeznaczony dla warsztatów basen może być oddzielony od reszty portu wrotami i połączony z rzeką zamkniętą rurą betonową, przez którą, po wejściu statku i zamknięciu wrot, woda spuszcza się do rzeki. Statki

osiadają na ułożone co 1 – 1,5 m brusy, nasadzone na sterzące 1 m nad dnem pale – co pozwala na malowanie i naprawę spodu statku”³⁸⁷.

Projekt zakładał w przyszłości budowę kanału roboczego Bug–Wisła ujmującego wodę koło Małkini, który umożliwiłby utrzymanie w porcie na Żeraniu stałego, odpowiedniego poziomu wody. Na kanale tym projektowano zbiornik wyrównawczy zlokalizowany koło Włodawy. W celu realizacji samego portu planowano budowę dwóch kanałów zasilających port oraz kanału odprowadzającego z niego wodę do Wisły, miały one równocześnie pełnić funkcję odwadniającą.

Pierwszy z kanałów miał wychodzić z portu w km 1,8, licząc od Wisły i miał biec w kierunku wsi Białółka, aż do km 5 częściowo rozkopanym w 1919 r. korytem kanału żeglugowego Bug–Wisła. Dalej miał biec, aż do przecięcia w km 7,5 z rzeczką Długą, tzw. Kanałem Markowskim, kanał ten miał przyjmować z części zlewni rzeki Długiej, oraz Kanału Bródnowskiego, od km 1,8 do km 7,5 miał być nazywany Kanałem Białółeckim³⁸⁸.

Drugi kanał został zaprojektowany na trasie Kanału Obwodowego, miał odgałęziać się w km 3,2 od Kanału Białółckiego i iść dalej aż na Grochów, gdzie miał ujmować zbudowany w latach 1930–1931 kanał melioracyjny Spółki Wawerskiej. Zasilający Kanał Obwodowy miał doprowadzić do portu na Żeraniu spływ z większej części zlewni Kanału Wawerskiego oraz Kanału Bródnowskiego. Kanał odwadniający port zaprojektowano z ujściem w rejonie Jabłonny. Docelowo



Ryc. 112
 Fragment kanału.
 Na pierwszym
 planie prowizoryczna
 stacja pomp,
 1935 r., Koncern
 Ilustrowany Kurier
 Codzienny
 - Archiwum Ilustracji
 (NAC, 1-G-4457-1)

planowano, aby Kanał Białolecki wraz z kanałem odwadniającym z ujściem w rejonie Jabłonny stał się później początkowym odcinkiem kanału roboczego Wisła–Bug. Po jego ukończeniu planowano budowę śluzy komorowej na ujściu w Jabłonce oraz drugiej większej śluzy na Żeraniu³⁸⁹. Przy obu śluzach planowano budowę jazów (zasuw) systemu Stoneya o szerokości 8 m, z fundamentami i przyczółkami betonowymi oraz mostem dla drogi kołowej – przeznaczonych do odprowadzania wody z portu³⁹⁰.

Projektowany Port Żerański ze względu na dogodną lokalizację na obrzeżach miasta miał stać się portem tranzytowym, a także umożliwić rozwój nowej dzielnicy przemysłowej na Żeraniu. Na decyzji o jego lokalizacji zaważył również dogodny układ linii komunikacyjnych, przede wszystkim kolejowych, zapewniający połączenie z siecią PKP. W projekcie portu z 1932 r. tak scharakteryzowano przyczyny jego lokalizacji:

„Port na Żeraniu ma za zadanie stworzyć tereny, odpowiadające warun-

kom, sprzyjającym rozwojowi przemysłu, a więc niedrogie, oraz posiadające wszystkie trzy rodzaje komunikacji. Port na Żeraniu przewidziany jest w dzielnicy północno-wschodniej miasta, która według projektu rozbudowy stolicy przeznaczona jest dla przemysłu. Teren portu sąsiaduje ze stacją rozdzielczą towarową i ma uzgodnione z kolejami dogodne połączenia. To też Min[isterstwo] Kolei zastrzegło się, że przy projektowaniu kolejowego węzła Warszawskiego nie może przewidywać znaczniejszego ruchu na odnodze do portu na Saskiej Kępie, natomiast dla portu na Żeraniu intensywny ruch kolejowy nie napotyka na żadne trudności”³⁹¹.

W 1932 r. planowano budowę kanału odwadniającego (poprowadzonego trasą Kanału Obwodowego) i kanału Żerań–Jabłonna odprowadzającego nadmiar wody z portu do Wisły. Oba kanały miały być także żeglowne. Projektowano również kanał Wisła–Bug, łączący port na Żeraniu z Bugiem pod Małkinia, oraz Żerań–Zegrze, łączący Bug i Narew pod Zegrzem z kanałem Żerań–Małkinia.

W drugiej połowie lipca 1933 r. przystąpiono do robót przy budowie portu kanałowego i kanału żeglugowego na Żeraniu. Prace prowadzono na odcinku o długości około 1 km, między Wisłą a szosą Warszawa–Nowy Dwór. Przy robotach zatrudniono pięciuset bezrobotnych, pracujących w grupach przez cztery dni w tygodniu.

W tym samym roku opisywano prowadzone roboty: „W porcie na Żeraniu wykonano większe ziemne roboty wózkowe na odcinku kanału odwadniającego na długości około pół km. między Wisłą i szosą Warszawa–Modlin. Kanał ten będzie miał szerokości 10 m w dnie. Na tym odcinku wykonano w tym czasie około 47,000 metrów sześć. robót ziemnych”. Jeszcze tego samego roku niemal ukończony był upust betonowy (o świetle 3,5 m) do odprowadzania wód do Wisły tym kanałem³⁹⁵.

Rok później na łamach „Kurier Warszawski” pisano o postępie robót:

„Roboty w portach warszawskich prowadzone z Funduszu Pracy, trwały w miesiącach zimowych. W ciągu 10-miesięcznego okresu w porcie na Żeraniu roboty ziemne przy budowie kanału rozwinięto na odcinku blisko 1 i pół km. Od Wisły w kierunku linii kolejowej Warszawa – Mława, doprowadzono do poziomu wód gruntowych. Wobec tego dalsze obniżenie się z wykopami w głąb będzie możliwe dopiero po zainstalowaniu stacji pomp. Na tym odcinku kanału wywieziono około 82.000 m[e]tr[ów] sześć[iennych] ziemi, zużytej na niwelację przylegających do kanału przyszlých terenów portowych”³⁹⁶.

Także w 1934 r. zbudowano dwuotworowy przepust betonowy pod szosą modlińską (o świetle otworów 1 m i długości 31 m). Przepust ten odwadniał tereny projektowanego portu i kanału, na odcinku między szosą modlińską a linią kolejową Warszawa–Mława. Gromadzące się na tym terenie wody powierzchniowe i gruntowe utrudniały prowadzenie robót. Ziemia wydobywana z wykopów była ładowana do wagonów i wywożona dla potrzeb rozbudowywanej stacji Grochów. Dziennie ładowano osiem pociągów, o łącznej zawartości 1600 m³ ziemi. PKP uzyskiwały w ten sposób materiał obciążony tylko kosztem przewiezienia i wyładowania³⁹⁷.

Szesnastego kwietnia 1936 r. wznowiono prace przy budowie kanału Wisła–Bug, na odcinku Żerań–Białoleka. Przy robotach zatrudniono 320 bezrobotnych. W tym roku planowano wykonanie rowu odwadniającego (kinety) na odcinku kanału na północny wschód od linii kolejowej Warszawa–Mława w celu nawiązania do robót melioracyjnych prawego brzegu Wisły pod miejscowością Brzeziny oraz przyjęcia stamtąd nadmiaru wód gruntowych. W tym samym roku Dyrekcja Okręgowa Kolei Państwowych w Warszawie (DOKP) budowała most kolejowy w miejscu skrzyżowania linii kolejowej Warszawa–Mława z przyszłym kanałem³⁹⁸. Prowadzono wówczas roboty fundamentowe przyczółków i ścianek bulwarowych. Ukończenie przeprawy planowano na wiosnę 1937 r.³⁹⁹

W 1938 r. wykonano 5 km wykopu kanału i rozpoczęto budowę dwóch basenów handlowych na wschód od

Ryc. 113
 Śluza kanału
 odwadniającego.
 1935 r.,
 Koncern
 Ilustrowany Kurier
 Codzienny
 - Archiwum Ilustracji
 (NAC, 1-G-4457-2)



ul. Modlińskiej. Zrealizowanych wykopów nie połączono z Wisłą, nie przystąpiono również do budowy przejścia kanału portowego⁴⁰⁰ pod ulicą. Dalsze roboty zostały wstrzymane ze względu na brak kredytów na ich kontynuację (il. 111).

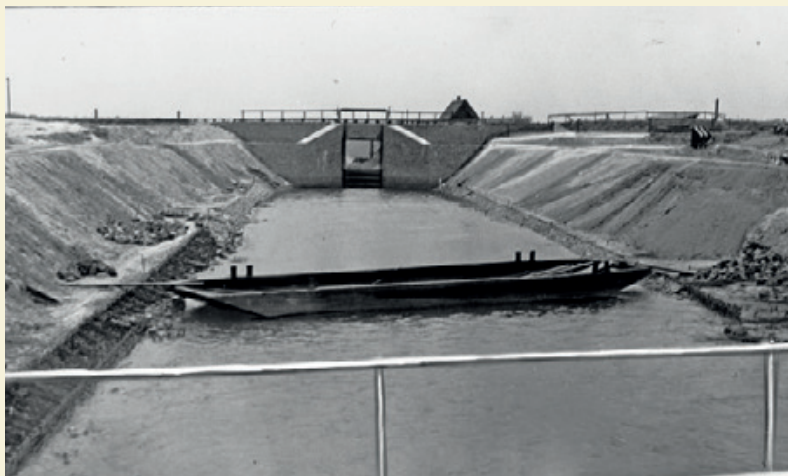
Ryc. 114
 Wylot do
 Wisły kanału
 odwadniającego
 z portu na Żeraniu,
 1935 r., Koncern
 Ilustrowany Kurier
 Codzienny
 - Archiwum Ilustracji
 (NAC, 1-G-4457-3)

Budowę portu zainteresowane były sfery przemysłowe, szczególnie zaś przemysł tartaczny i garbarski, a także miasto, które na Żeraniu miało zamiar zbudować nową elektrownię

miejską, rzeźnię miejską i wielki elewator zbożowy⁴⁰¹. Do wybuchu wojny zakupiono teren pod elektrownię w miejscu powojennej lokalizacji Elektrociepłowni „Żerań”, wykonano jego uzbrojenie i doprowadzono boczną koleją.

Budowa portu na Żeraniu nie została zrealizowana w II RP. W latach 1933–1938 wykonano jedynie częściowy wykop basenu portowego i wąski kanał o długości 2,5 km. Był on przeznaczony do odprowadzenia wód opadowych z części zlewni Kanału Bródnowskiego bezpośrednio do Wisły. Wśród okolicznych mieszkańców wykopany odcinek kanału otrzymał nazwę Wiślak⁴⁰² (il. 112, 113).

Prace planistyczne kontynuowano w zakonspirowanych strukturach cywilnych Polskiego Państwa Podziemnego. W 1941 r. pod kierownictwem inż. Tillingera w konspiracyjnej Delegaturze Rządu na Kraj opracowano nowy projekt portu na Żeraniu oraz



Kanału Żerań–Zegrze. Układ części portowej zlokalizowano wówczas między Wisłą a szosą modlińską. W dużym stopniu stanowił on adaptację przedwojennego, niezrealizowanego projektu portu⁴⁰³.

WIELKA BUDOWA KOMUNIZMU

Podczas działań wojennych został wysadzony most kolejowy nad fragmentem zbudowanego przed wojną kanału oraz przepust w miejscu jego połączenia z Wisłą. Most kolejowy szybko odbudowały sowieckie wojska kolejowe w formie konstrukcji prowizorycznej (il. 114, 115).

Do planów inż. Tillingera z 1943 r. powrócono w pierwszych latach po wojnie. W 1948 r. Departament Dróg Wodnych Ministerstwa Komunikacji opracował nowe rozwiązanie Portu Żerańskiego. Projekt autorstwa inż. Czesława Stepnowskiego⁴⁰⁴ nie został wówczas przyjęty, chociaż posiadał wiele zalet, m.in. możliwość oddzielenia ruchu tranzytowego od wewnętrznego w porcie⁴⁰⁵.

Koncepcja budowy Portu Żerańskiego i kanału Żerań–Zegrze związana była z projektowanym spiętrzeniem wód Narwi⁴⁰⁶. Według planów wpisujących się w klimat wczesnej stalinowskiej industrializacji miały one stanowić początek magistrali wodnej Wschód–Zachód łączącej w przyszłości drogi wodne ZSRR przez Bug i Wisłę oraz Brdę, Kanał Bydgoski, Noteć, Wartę i Odrę, kanał Odra–Hawela z drogami wodnymi NRD i zachodniej Europy. Droga wodna Wschód–Zachód miała być jedną



z najważniejszych inwestycji opracowanego w 1950 r. 6-letniego planu rozwoju gospodarczego Polski⁴⁰⁷.

Piętnastego lipca 1950 r. na V Plenum KC PZPR Hilary Minc w ten sposób przedstawił projekt:

„Umożliwi on przewóz drogą wodną rudy krzyworskiej dla polskich hut, oraz węgla polskiego do ZSRR. Częścią składową tej wielkiej drogi wodnej będzie kanalizacja Bugu na odcinku od Brześcia do Modlina. Zostaną w tym celu zbudowane cztery główne stopnie wodne oraz przeprowadzone roboty regulacyjne. Na całej długości wielkiej drogi wodnej wschód – zachód, w pierwszym etapie budowy tej drogi, obejmującym okres 6-letniego Planu zostanie zapewniona żeglowność dla barek o pojemności 250 t. W następnych etapach podjęte zostaną prace, zapewniające uzyskanie żeglowności dla barek o pojemności 1000 t”⁴⁰⁸.

Koncepcja tej drogi wodnej była konsultowana ze stroną sowiecką,

Ryc. 115
Wysadzony w powietrze przepust przy ujściu kanału do Wisły (Archiwum Państwowe w Warszawie, Biuro Odbudowy Stolicy, sygn. 7636)

w aktach BOS-u zachował się szczegółowy projekt i opis kanału, portu oraz dzielnicy przemysłowej Żerań w języku rosyjskim⁴⁰⁹ (il. 116).

Koncepcja kanału i portu w znacznym stopniu była modyfikacją międzywojennego projektu inż. Tadeusza Tillingera. Pierwszym etapem budowy drogi wodnej W–Z miał być Port Żerański i Kanał Żerań–Zegrze. Planowano budowę Fabryki Elementów Betonowych (późniejszy „Faelbet”), która miała być związana z układem komunikacyjnym przyszłego portu i dostosowana do obsługi przy pomocy transportu wodnego⁴¹⁰. Przeładunki w Porcie Żerańskim miały objąć 20% masy towarowej dostarczanej Warszawskiemu Zespołowi Miejskiemu⁴¹¹.

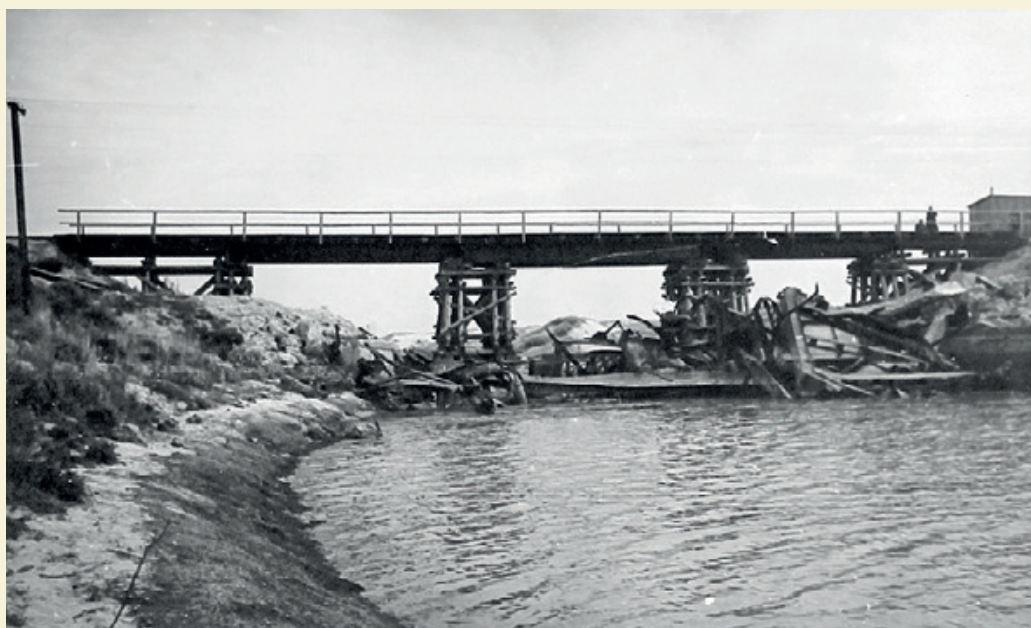
Port Żerański miał posiadać znaczenie tranzytowe, służyć dla przewozu ładunków masowych węgla, rudy żelaza, zboża, drzewa, kamienia, ropy, nafty. Miał również stanowić istotny czynnik rozwoju nowej dzielni-

cy przemysłowej. W opracowanym w latach 50. XX w. planie zagospodarowania przestrzennego Warszawy przewidywano lokalizację na terenie podmiejskiego Żerania dużej dzielnicy przemysłowej. W planie tym zarezerwowano tereny dla portu i kanału żeglownego od Wisły do Zegrza nad Bugiem. Kopiując przedwojenne plany, przewidziano lokalizację w pobliżu portu oraz wzdłuż kanału wielu zakładów przemysłowych, m.in. elektrociepłowni, Fabryki Elementów Betonowych „Faelbet” oraz zakładu przemiału cementu. Wysokogatunkowa ruda krzyworońska przybywająca w barkach z ZSRS miała być docelowo dostarczana do Huty „Warszawa”.

Na Żeraniu miał powstać główny port przemysłowo-handlowy rejonu stołecznego, związany z Warszawskim Węzłem Kolejowym oraz transportem wodnym: drogą Wisły oraz kanałem Wisła–Bug. W porcie planowano rozładunek węgla dla przemysłu stołecznego, z góry rzeki miały

Ryc. 116

Tymczasowy most kolejowy nad kanałem, poniżej widoczna zniszczona konstrukcja starego mostu (Archiwum Państwowe w Warszawie, Biuro Odbudowy Stolicy, sygn. 7636)

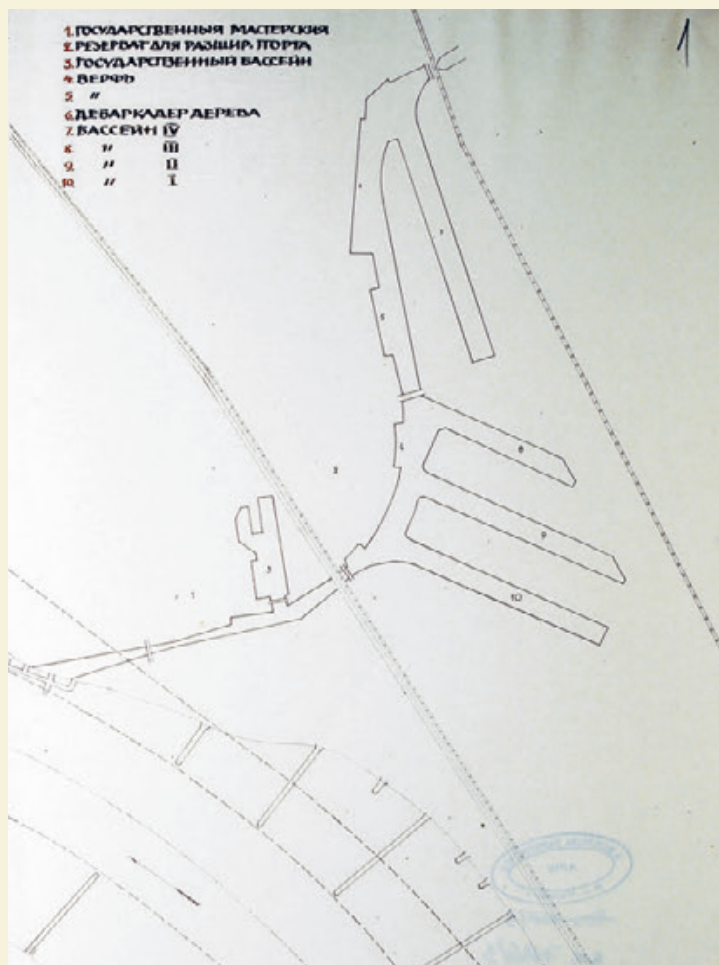


przybywać transporty kamienia budowlanego, cementu i wapna. Przez sieć dróg wodnych sięgającą Pojezierza Mazurskiego miały przybywać transporty drewna i budulca drewnianego. Wisłą z Warszawy aż do Gdańska miały być wywożone wyroby metalowe, przemysłu precyzyjnego, skóry z garbarni. Planowano także przystosowanie portu do wyładunku artykułów spożywczych. Żerań miał być również portem tranzytowym dla towarów przewożonych w systemie łamanym transportem rzeczno-lądowym (kolejowym)⁴¹².

Według ówczesnych planów droga wodna Północ-Południe stanowić miała Wisła po pierwszej fazie regulacji – dostosowana do przewozów w barkach o ładowności 600 ton. Wisła miała łączyć z Bałtykiem okręg sandomierski, w którym planowano zlokalizować wielki przemysł metalurgiczny, elektrotechniczny i cementownię. Po skanalizowaniu Wisły projektowano przystosowanie jej do barek o ładowności 1000 ton⁴¹³.

Uzupełnienie dwóch głównych magistrali stanowić miała droga wodna północno-wschodnia łącząca okręg mazurski poprzez Pisę i Narew z centrum kraju, zaś za pośrednictwem Kanału Augustowskiego i Biebrzy także z Puszcą Augustowską⁴¹⁴.

Skrzyżowanie trzech dróg wodnych miało stanowić Warszawski Węzeł Wodny. Jego praktyczne wykorzystanie możliwe było jedynie po zakończeniu regulacji i kanalizacji Wisły oraz rzek drogi wodnej północno-wschodniej. Autorem koncepcji Warszawskiego Węzła Wodnego był inż. Czesław



Stepnowski; w celu ułatwienia żeglugi na warszawskim odcinku Wisły obejmowała ona spiętrzenie na niej poziomu wody do rzędnej 79,10 m n.p.m., przez budowę jazu w rejonie ujścia rzeki Poniatówki oraz w Rajszewie⁴¹⁵. Również i ta koncepcja powstała pod koniec lat 30. XX w. (il. 117).

W 1948 r. Państwowe Przedsiębiorstwo Budowlane „Hydrotrest” opracowało pod kierunkiem inż. Tadeusza Tillingera rozwiązanie będące powtórzeniem z niewielkimi zmianami jego wcześniejszego projektu z okresu okupacji. Na zlecenie Departamentu Dróg Wodnych MK nowy projekt portu przygotowało również Biuro Studiów

Ryc. 117
 Szkicowy projekt sytuacyjny rozwiązania portu i kanału w języku rosyjskim (Archiwum Państwowe w Warszawie, Biuro Odbudowy Stolicy, sygn. 7636)

Projektów i Robót Technicznych Spółdzielni Pracy. Obejmował on dwa warianty o dwóch śluzach usytuowanych obok siebie – pierwszy uwzględniał budowę zimowiska i basenu administracji, zaś drugi był ich pozbawiony⁴¹⁶.

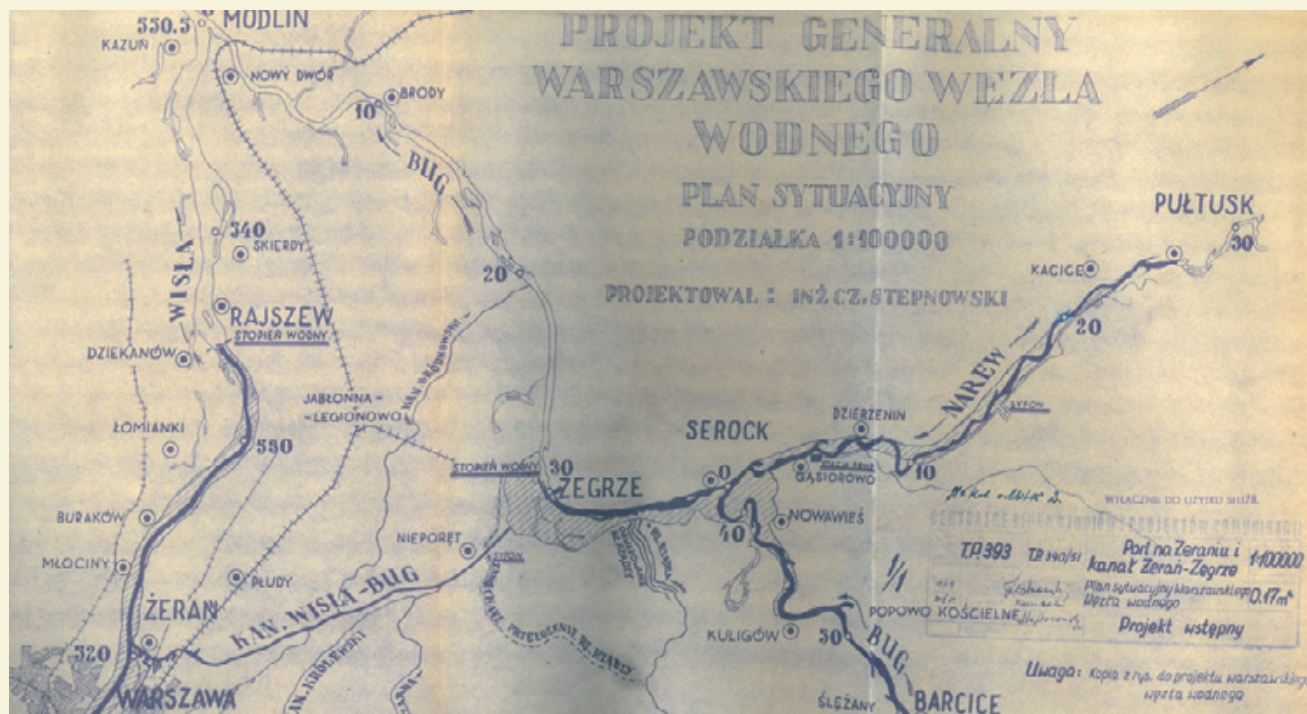
W 1948 r. Rada Komunikacyjna zatwierdziła projekt budowy portu na Żeraniu, wybierając z kilku zatwierdzonych koncepcję Biura Odbudowy Stolicy z drobnymi poprawkami. Rozpoczęcie prac planowano w zimie, przewidywano zatrudnienie kilkunastu brygad „Służby Polsce”. Na początku robót planowano poszerzenie i pogłębienie kanału oraz basenu portowego wykonanego w okresie międzywojennym⁴¹⁷.

Jak dowiadujemy się z pisma Oddziału Głównego Centralnego Biura Projektów Pracowni Urbanistycznych Warszawy do Dyrekcji Planowania Przestrzennego z 8 października

1949 r. dotyczącego zatrudnienia robotników budowlanych w sezonie zimowym do budowy Portu Żerańskiego, ogólna kubatura robót w porcie wynosiła 2 000 000 m³. W sezonie zimowym 1949 r. planowano wykonanie wykopu o przybliżonej kubaturze 40 000 m³. Przyjęto, iż prace trwać będą przez trzy miesiące, od grudnia do lutego. Dziennie zamierzano wykonać prace o kubaturze 4000 m³, do czego potrzebne było zatrudnienie 2600 robotników ziemnych (liczono się z zatrudnieniem 4000 robotników innej branży). Planowano wykorzystanie wydobytej ziemi do budowy nasypów dróg dojazdowych do basenów portowych. Przy średniej odległości przewozu ziemi 350 m zakładano wykorzystanie toru wąskotorowego długości 6 km oraz 400 wagonów wywrotek. W celu lepszej wydajności rozważano prowadzenie pracy przy wykopach sposobem wyburzeniowym, z wykorzystaniem materiałów

Ryc. 118

Projekt Generalny
Warszawskiego
Węzła Wodnego,
projektował
inż. Cz. Stepnowski,
1:100 000, 1951 r.
(Archiwum Urzędu
m.st. Warszawy,
sygn. 23/2233)



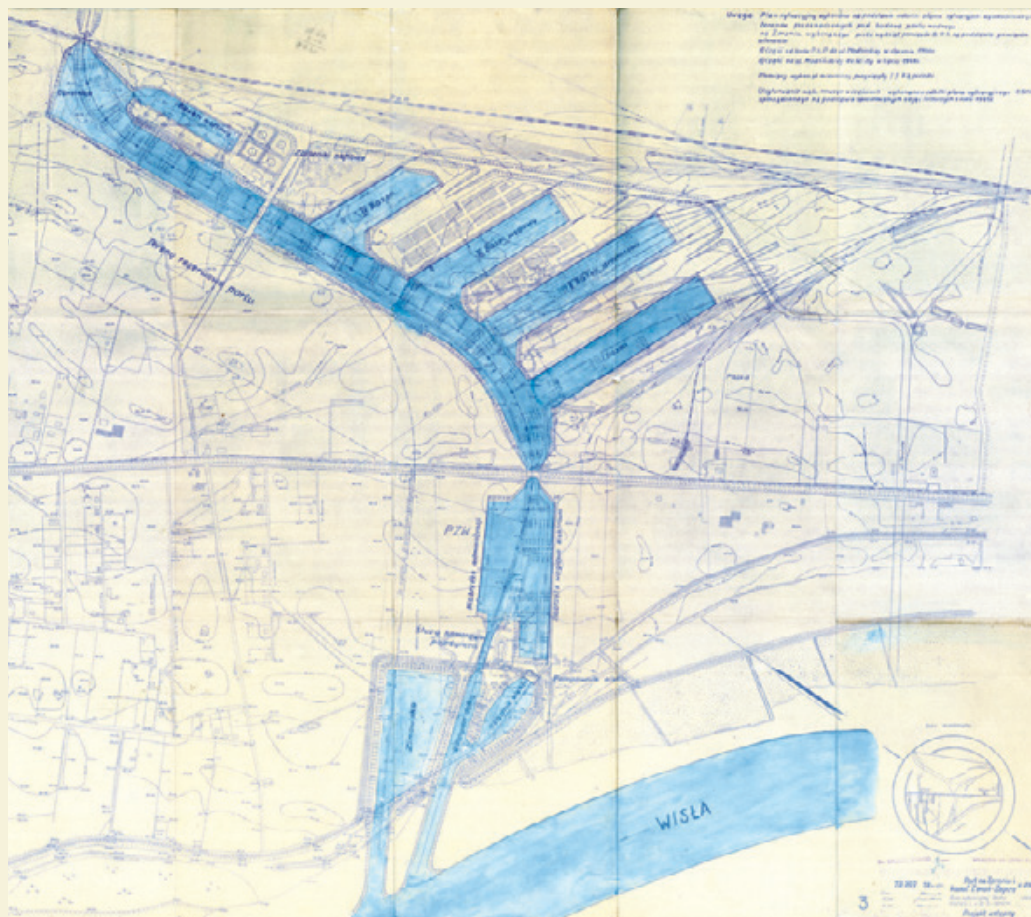
wybuchowych. Takie prace mógł wykonać wyspecjalizowany w tym zakresie V Oddział PPB „Hydrotrest”. Jak wskazywano w piśmie, do rozpoczęcia prac niezbędny był projekt techniczny portu⁴¹⁸.

W 1949 r. Departament Dróg Wodnych MK opracował kolejny projekt portu. Jego autor inż. Stepnowski przewidział dwa etapy budowy, w lipcu 1949 r. sporządził na zlecenie Dyrekcji Planowania Przestrzennego opracowanie „Port Żerań w planie 6-letnim”⁴¹⁹.

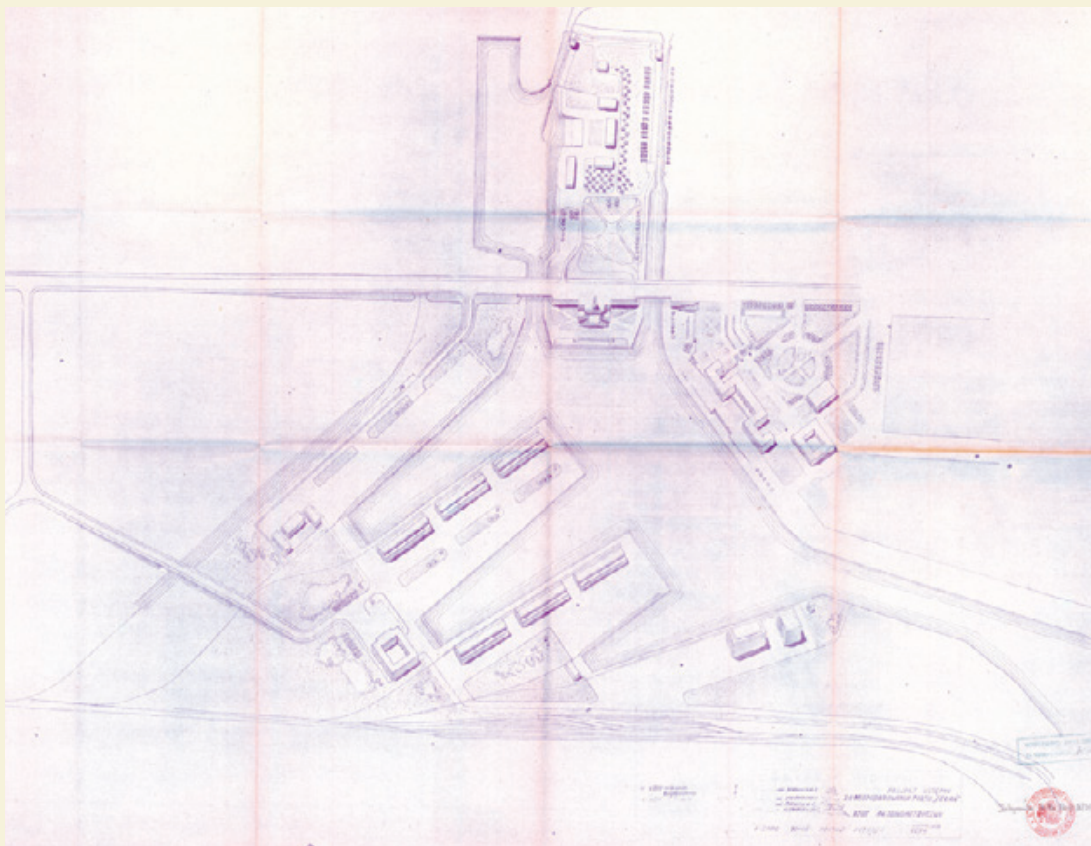
W tym samym roku Państwowa Rada Komunikacyjna zatwierdziła ogólny projekt portu handlowego na

Żeraniu⁴²⁰. Oprócz magazynów portowych i urządzeń przeładunkowych zespół miał obejmować także stocznice, warsztaty remontowe statków, budynki administracyjne PZW oraz przystań pasażerską. Port miał składać się z pięciu basenów, przewidziano w nim wyładunek towarów o masie 1 200 000 t. Śluzę projektowaną przy wlocie do portu miały zapewnić w nim stały poziom wody⁴²¹.

W 1950 r. Centralne Biuro Studiów i Projektów Komunikacji (CBSiPK) otrzymało zlecenie na opracowanie projektu portu od Departamentu Dróg Wodnych MK, który wraz z założeniami do projektu przekazał rozwiązanie układu basenów uzgodnione z Biurem



Ryc. 119
Projekt wstępny
Portu na Żeraniu
i Kanału Żerań
– Żegrze, 1951 r.
(Archiwum Urzędu
m.st. Warszawy,
sygn. 23/2233)

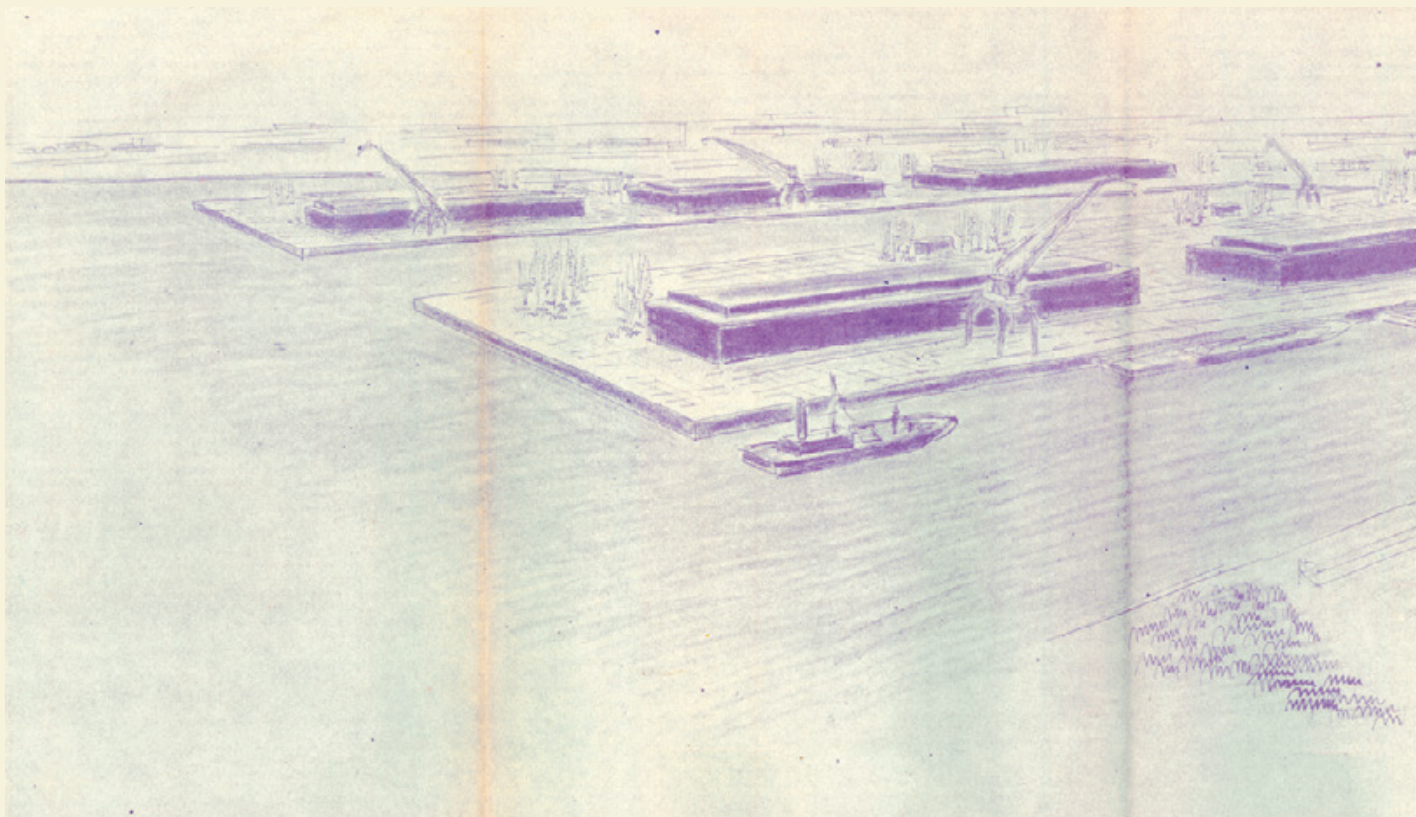


Ryc. 120
Projekt wstępny
zagospodarowania
portu Żerań, 1954 r.
(Archiwum Urzędu
m.st. Warszawy,
sygn. 23/2192)

Urbanistyki Warszawskiej. CBSiPK doszło do wniosku, iż projekt ten jest zbyt skomasowany i ma wiele wad, zaproponowało więc inny układ, zaakceptowany przez Departament Dróg Wodnych MK. Podczas jego opracowania powrócono częściowo do koncepcji inż. Stepnowskiego rozdziału ruchu tranzytowego i portowego w końcowej fazie rozwoju portu. W lutym 1951 r. podczas narady konsultacyjnej w Departamencie Dróg Wodnych MK opracowano cztery warianty układu przestrzennego portu, obejmujące jego rozwój w planie sześcioletnim oraz w planie perspektywnym⁴²².

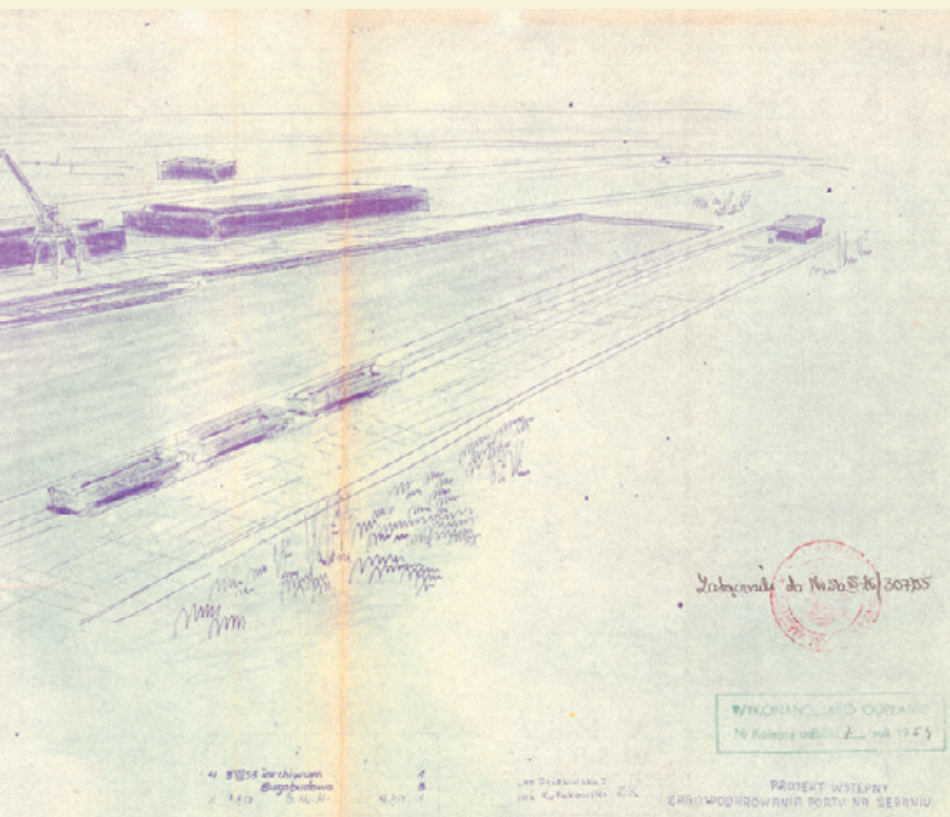
Pierwsza wersja przewidywała w planie 6-letnim budowę jednej pojedynczej śluzy łączącej awanport dolny z basenem, którego środek był jak

gdyby awanportem górnym. Północne nabrzeże służyć miało administracji, zaś południowe miało być nabrzeżem węglowym elektrowni. Budowa kanału portowego i basenów miała wykorzystywać wykonane wcześniej roboty ziemne. W planie perspektywnym przewidywano budowę drugiej śluzy pociągowej (o wymiarach $180 \times 12 \text{ m}$ ⁴²³), zlokalizowanej w odległości 250 m od pierwszej śluzy, łączącej Wisłę z portem poprzez basen zimowiska. Poza szosą modlińską kanał rozszerzał się w obrotnicę umożliwiającą wejście do poszczególnych basenów. Alternatywa ta wymagała w dalszej perspektywie budowy jeszcze jednego mostu na szosie modlińskiej. Pozwalała natomiast na przedłużenie czterech basenów portowych o łączną długość 660 m⁴²⁴.

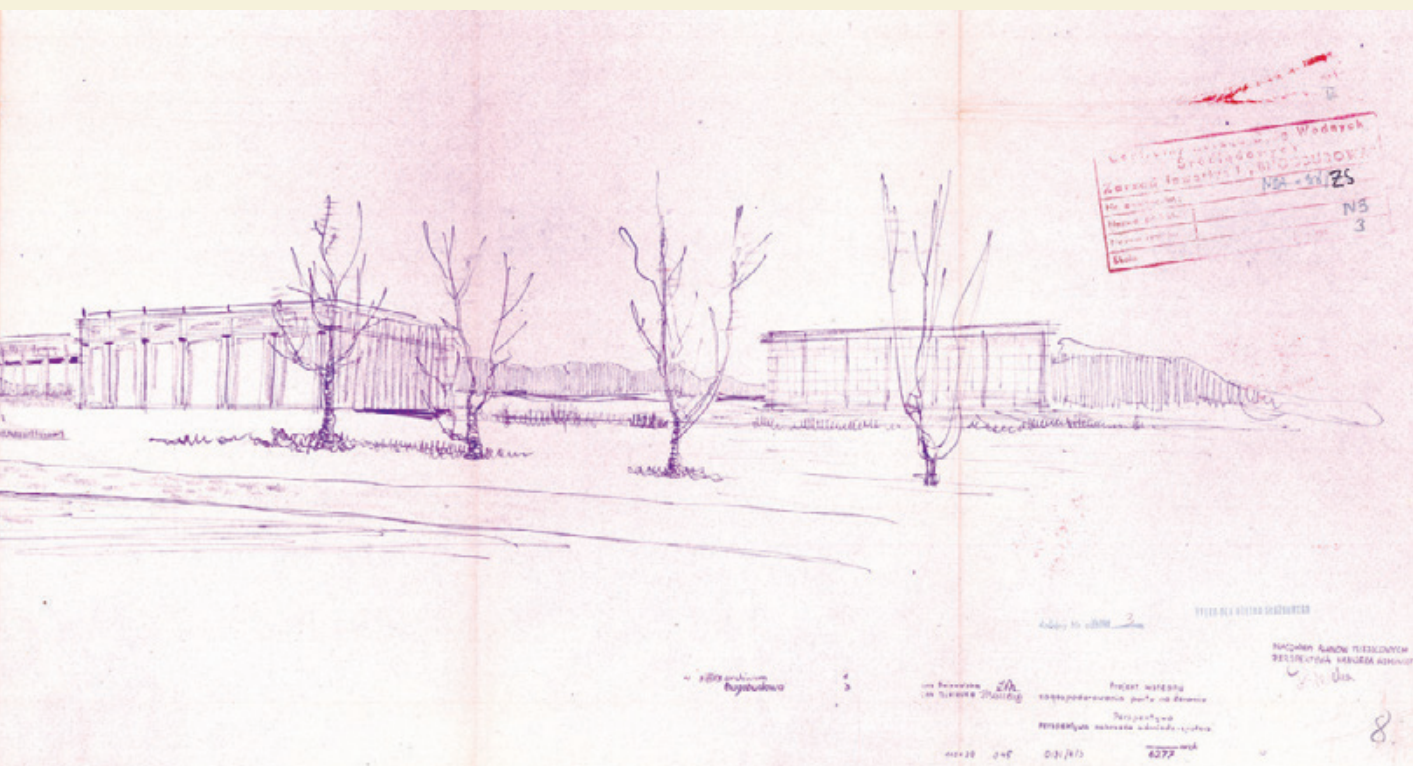


Ryc. 122
Projekt wstępny
zagospodarowania portu Żerań.
Perspektywa nabrzeża
administracyjno-społecznego,
1954 r. (Archiwum Urzędu
m.st. Warszawy, sygn. 23/2192)





Ryc. 121
Projekt wstępny
zagospodarowania
portu Żerań.
Szkic perspektywicznej
zabudowy jednostronnej
pirsu, 1954 r. (Archiwum
Urzędu
m.st. Warszawy,
sygn. 23/2192)



Wersja druga była jakby odwrotnością pierwszej i zakładała w planie 6-letnim budowę śluzy pociągowej. Dojazd do basenu administracji i elektrowni miał odbywać się drogą okólną pod dwoma mostami, które musiały być zbudowane w tym czasie. W planie perspektywicznym planowano połączenie tego basenu z Wisłą śluzą pojedynczą. Rozwiązanie to wymuszało konieczność pełnej rozbudowy basenów portowych i budowy obrotnicy w pierwszym okresie budowy.

Wersja trzecia przewidywała budowę dwóch śluz obok siebie, ich dolny awanport miał być zlokalizowany w zimowisku. W okresie planu 6-letniego miała być zbudowana pojedyncza śluza, zaś w planie perspektywicznym obok niej śluza pociągowa. Wersja ta, podobnie jak druga, wymagała jednoczesnej budowy dwóch mostów na szosie modlińskiej i obrotnicy poza szosą. Umożliwiała jednak zrealizowanie węższego basenu administracji i elektrowni, co zwiększało teren pod zabudowę dla Państwowego Zarządu Wodnego. Most łączący ten basen z portem mógł być zbudowany o mniejszym świetle⁴²⁵.

Wersja czwarta zakładała cofnięcie śluzy pojedynczej o ok. 100 m w stronę Wisły, dzięki czemu możliwe było otrzymanie wyraźnego awanportu górnego. Nabrzeże administracji byłoby nieco skrócone. Wersja ta została wprowadzona na naradzie konsultacyjnej, na życzenie przedstawicieli Departamentu Dróg Wodnych.

Układ pięciu basenów portowych pozostawał identyczny we wszystkich czterech wersjach. Nie odbie-

gał zasadniczo od rozwiązań portu w założeniach do pierwotnego projektu i koncepcji inż. Tadeusza Tillingera. Wejście do portu zaprojektowano w km 520 Wisły, pod kątem 40° do osi trasy regulacyjnej⁴²⁶.

Projekt wstępny portu na Żeraniu i Kanału Żerań-Zegrze został opracowany w Centralnym Biurze Studiów i Projektów Komunikacji w lutym 1951 r. Obejmował on kanał dojazdowy do śluzy od Wisły w km 520 oraz dolny awanport oddzielony śluzą komorową (km 0,321 kanału) od pozostałej części portu z osobnym wejściem z rzeki. Po prawej stronie awanportu miał być zrealizowany osadnik, ujęcie wody i pompownia elektrowni, zaś po lewej stronie awanportu w km 520,1 Wisły basen zimowiska z osobnym wejściem z rzeki niepołączony z resztą portu. W części portu powyżej śluzy projekt przewidywał basen elektrociepłowni z nabrzeżem administracji PZW (po lewej stronie) oraz nabrzeżem węglowym elektrociepłowni. W części portu za wiaduktem, w ciągu ul. Modlińskiej przewidziano realizację głównego basenu oraz pięciu szeregowych basenów – drobnicowego nr I, węglowego nr II, nr III, nr IV oraz równoległego basenu naftowego nr V wraz ze zlokalizowanymi w pobliżu zbiornikami naftowymi. Po przeciwległej stronie przewidziano tereny zarezerwowane dla rozwoju portu. W górnej części głównego basenu zlokalizowano obrotnicę dla statków oraz połączenie z Kanałem Żerań-Zegrze. W rejonie basenów portowych planowano budowę grup magazynów oraz rozbudowanego układu torowego bocznicy kolejowej doprowadzonej ze stacji PKP Warszawa-Praga (il. 118).

Ostatniego dnia 1951 r. Państwowa Komisja Planowania Gospodarczego zatwierdziła założenia projektu budowy Portu-Żerań i Kanału Żerań-Zegrze⁴²⁷. Na podstawie uchwały Prezydium Rządu w sprawie użegłownienia Bugu z 1951 r. Ministerstwo Żeglugi, pomimo braku pełnej dokumentacji, wydało decyzję o rozpoczęciu budowy portu i kanału. W tym czasie Elektrociepłownia „Żerań” była w budowie, rozpoczęto również budowę Zakładów Prefabrykacji Elementów Betonowych oraz Zakładu Przemiału Cementu⁴²⁸.

W czerwcu 1953 r. Centralne Biuro Studiów i Projektów Budownictwa Wodnego „Hydroprojekt” wykonało projekt wstępny zagospodarowania terenu budowanego portu. Opracowano go w Pracowni Planów Miejsowych „Hydroprojektu” na podstawie wytycznych Biura Urbanistycznego Warszawy dotyczących zagospodarowania rejonu portu, z ustaleniem przebiegu komunikacji drogowej i kolejowej. Jego autorem był mgr inż. arch. Zdzisław Kułakowski wraz z zespołem inż. arch. Zofią Dziewulską⁴²⁹, inż. arch. Jadwigą Bielecką⁴³⁰ oraz inż. Konarzewskim⁴³¹. Opiniodawcą projektu był architekt i urbanista inż. arch. Stefan Putowski⁴³².

Projekt obejmował budowę wielu obiektów na terenie portu – biur portowych z szatniami i łazienkami I, II i III rejonu, sześciu magazynów portowych dla drobnicy, silosów i chłodni, magazynu osprzętu taboru portowego przy stacji bunkrowej, warsztatów urządzeń przeładunkowych i garaży, budynku dyspozytora pilotażu (kapi-tanatu portu), wartowni przy głównej

bramie i dwóch wartowni pomocniczych (przy drodze modlińskiej i przy kanale z Zegrza), koszar dla straży portowej (100 łózek), centralnego budynku socjalnego, dwóch stacji bunkrowych węgla i ropy oraz stacji transformatorowej. Na nabrzeżach do przeładunku węgla przewidziano sześć dźwigów o udźwigu 7 ton, do przeładunku rudy osiem dźwigów portalowych o udźwigu 7 ton, do przeładunku drobnicy; przewidziano też pięć dźwigów o udźwigu 5 ton (w tym dwa gąsienicowe, dwa półportalowe i jeden portalowy)⁴³³.

Na wschód od ul. Modlińskiej, na wyspie pomiędzy mostami planowano budowę punktu widokowego na teren portu. Monumentalne schody miały prowadzić od ul. Modlińskiej na nabrzeże wschodniego krańca wyspy. Ze względu na centralne położenie w układzie portu na górnym tarasie schodów przewidziano usytuowanie pomnika⁴³⁴ (il. 119, 120).

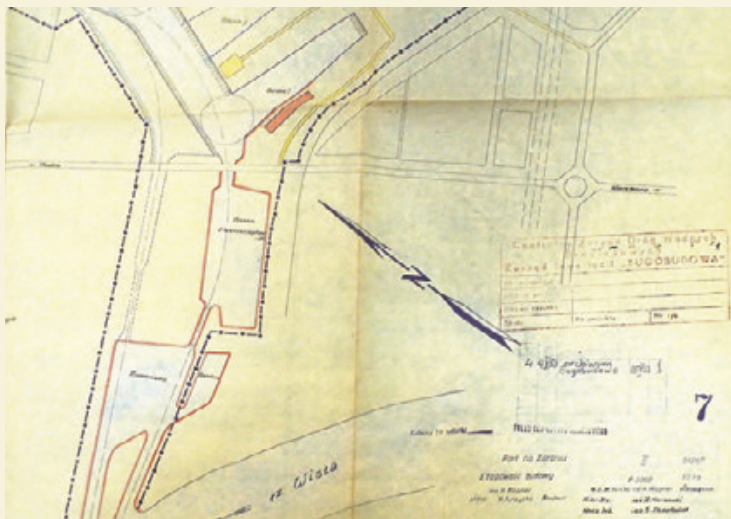
Według wytycznych Biura Urbanistyki Warszawy w północnej części portu przewidziano lokalizację Ośrodka Administracyjno-Społecznego. W tym rejonie planowano budowę najbardziej reprezentacyjnych obiektów: Domu Wodniaka, zarządu „Bugobudowy”, Banku PKO, komendy MO i przystani pasażerskiej: „Ze względu na położenie w układzie całości dzielnicy Żerań zespół został zaprojektowany jako założenie parkowe z dwoma lub trzema kompleksami budynków o trzech lub czterech kondygnacjach. Przyszań pomieści się w prawym skrzydle dużego kompleksu Domu Wodniaka i będzie skomunikowana z nabrzeżem przystani za pomocą

tunelu pod bulwarami”⁴³⁵. Na terenie portu przewidziano zespoły zieleni wysokiej i niskiej⁴³⁶ (il. 121).

Okazały budynek Domu Wodniaka miał być przeznaczony na miejsce postoju, wypoczynku i rozrywek kulturalnych dla załóg jednostek przybywających do portu. Socrealistyczny zespół portowy miał stanowić monumentalne założenie urbanistyczne, dopracowane również pod względem estetycznym: „Opracowaniem projektów budynków zajął się zespół architektoniczny biura Miasto-Projekt Stolica. Projekty monumentalnych budynków, położonych pomiędzy wodami portu, wymagają szczególnie starannego opracowania dla zapewnienia piękna nadbrzeżnym terenom, obejmą rozwiązanie urbanistyczne, uzbrojenie terenu i całość szczegółów z zadrzewieniem włącznie”⁴³⁷.

W 1951 r. podjęto ostateczną decyzję o budowie portu, co tak opisał jego kierownik budowy inż. Tadeusz Kruśzewski: „Plan 6-letni postanowił budowę portu na Żeraniu. O rozpoczęciu robót w r. 1951 zdecydowała sąsiednia wielka inwestycja – elektrociepłownia, potrzebująca ziemi na zasypianie dawnego koryta Wisły. [...] Dziś na terenie wydartym spod wody i podwyższonym o 6–7 m leżą już tory kolei; wykopy basenów użyte zostały celowo”⁴³⁸.

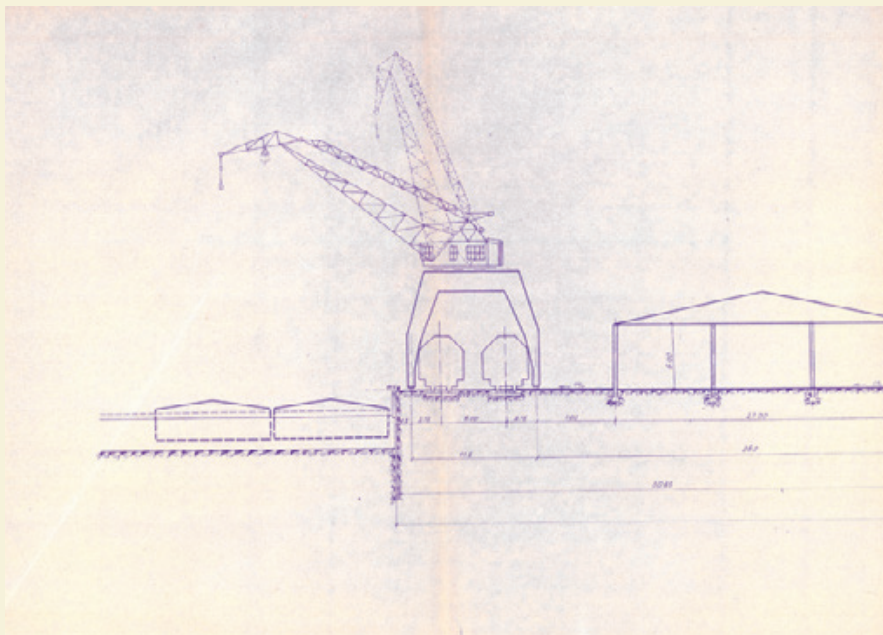
Prace projektowe poprzedziły szerokie studia terenowe i wiercenia geologiczne⁴³⁹. Projekt portu opracowało Centralne Biuro Studiów i Projektów Budownictwa Wodnego „Hydroprojekt”. Około 1952 r. dokonano wyboru najkorzystniejszych wymiarów prowadnic wlotowych, aby uniknąć za-



noszenia piaskiem połączenia portu z Wisłą przy przepływach wielkich wód. W tym celu przeprowadzono badania na ich modelu w laboratorium wodnym Państwowego Instytutu Hydrologiczno-Meteorologicznego⁴⁴⁰.

Budowa portu prowadzona była przez powołanego w 1953 r. inwestora głównego Zarząd Inwestycji „Bugobudowa” Warszawa-Żerań-Port, którego dyrektorem był inż. Maksymilian

Ryc. 123
Port na Żeraniu.
Etapowość budowy,
1953 r.
(Archiwum Urzędu
m.st. Warszawy,
sygn. 23/2193)



Liwski oraz Warszawskie Zjednoczenie Wodno-Inżynieryjne. Jak już wspomniano, jednym z kierowników budowy portu był inż. Tadeusz Krużewski⁴⁴¹.

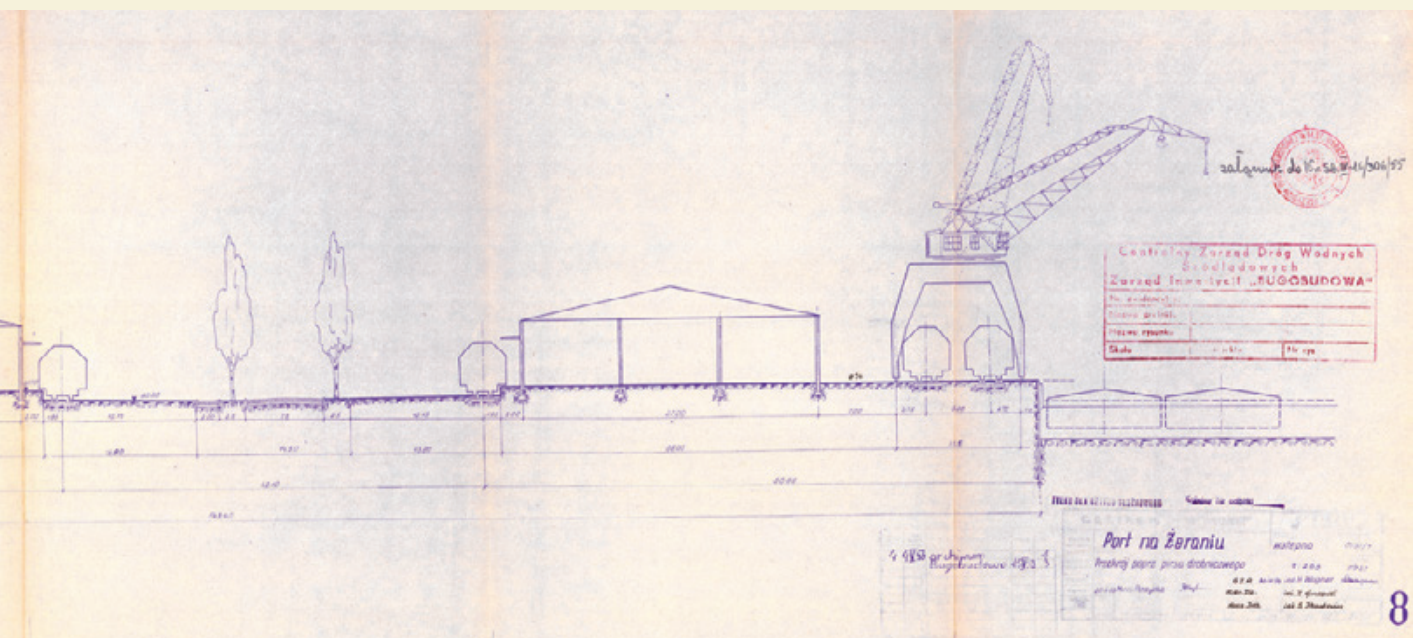
Inwestorem centralnym było Ministerstwo Żeglugi, inwestorem naczelnym – Centralny Zarząd Dróg Wodnych Śródlądowych⁴⁴². W miejscu przyszłego portu powstało „miasteczko” baraków kierownictwa budowy⁴⁴³, w tym „Bugobudowy”, hoteli robotniczych, stołówek oraz budynków gospodarczych⁴⁴⁴.

W czerwcu 1951 r. na żerańskiej wydmie rozpoczęto prace przy użyciu koparek mechanicznych. Ziemia wywożona była do sypania wału od strony Wisły wagonami wywrotkami po torach wąskotorowej kolei roboczej. Jako środek transportu do jej obsługi wykorzystywano lokomotywy spalinowe⁴⁴⁵. Na budowie portu stosowano szeroko mechanizację: koparki, spychacze i kolejki polowe⁴⁴⁶. Słowo „me-

chanizacja” stawalo się ideologicznym symbolem ówczesnego postępu instytucjonalnego.

Pod koniec 1953 r. oraz w następnym roku prace przy budowie basenów portowych prowadzono z wykorzystaniem pogłębiarki parowej o nazwie „Belzebub” z Państwowego Zarządu Wodnego w Tczewie oraz pogłębiarek „Jaszczur”⁴⁴⁷ i „Smok” z PZW Warszawa⁴⁴⁸: „Załoga pogłębiarki «Belzebub» z kapitanem Duchem na czele pracuje nieprzerwanie, starając się wykorzystać cały właściwy sezon i wydobyć z gruntu jak najwięcej urobku. Niestety stosunkowo wąski front robót ziemnych pozwala na użycie zaledwie jednej pogłębiarki, która osiąga, dzięki ofiarności robotników, doskonałe wyniki”⁴⁴⁹. „Belzebub” był jedną z trzech przedwojennych pogłębiarek, które w okresie stalinizmu otrzymały „szatańskie” nazwy, pozostałe dwie, „Lucyfer” i „Mefisto”, również miały pracować później przy budowie portu na Żeraniu. Nazwy te wpisywały się

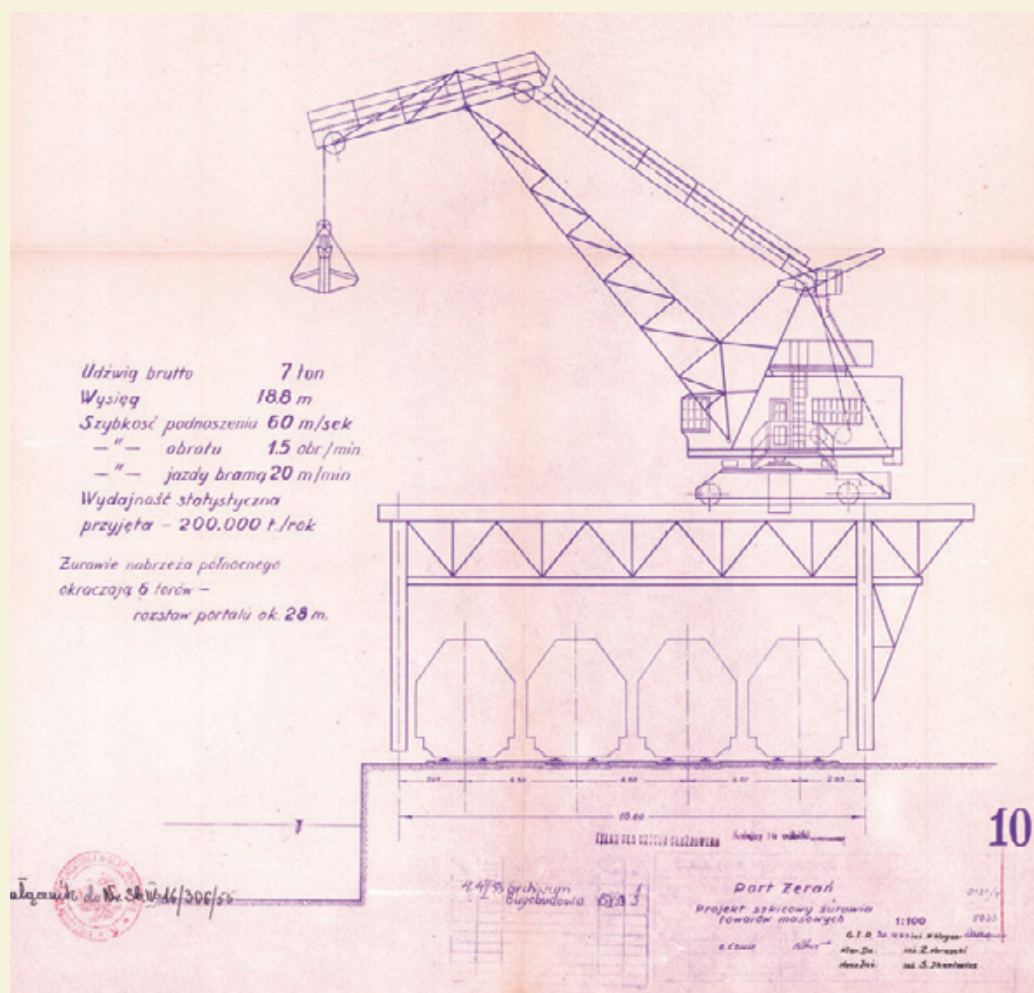
Ryc. 124
Port na Żeraniu.
Przekrój
poprzeczny pirsu
drobnicowego,
1953 r.
(Archiwum Urzędu
m.st. Warszawy,
sygn. 23/2193)



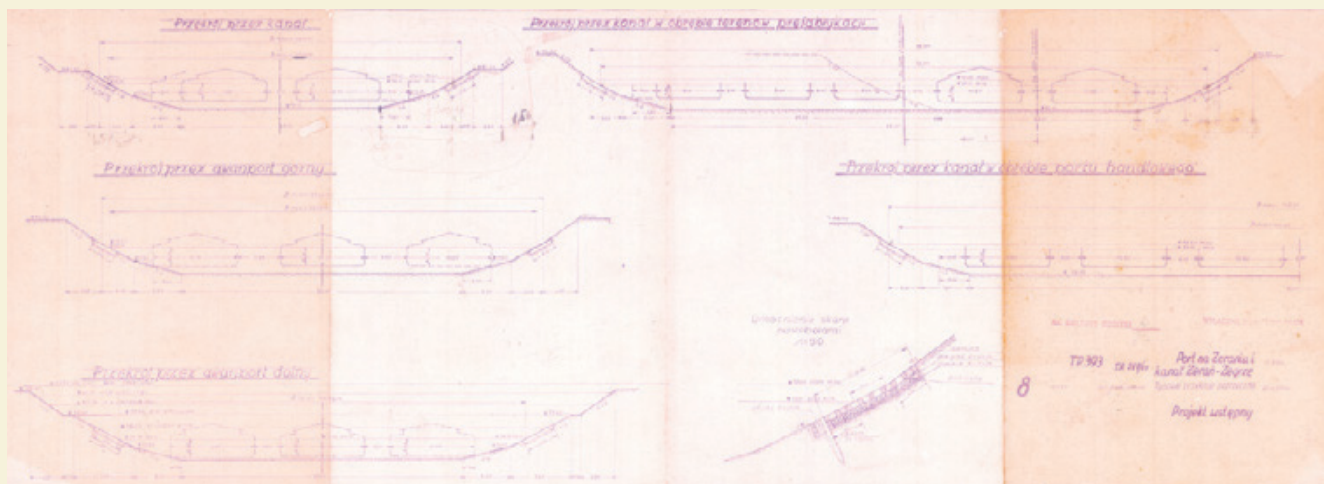
w logikę ówczesnej propagandy, laicyzację i walkę z zabobonami. „Belzebub” w 1945 r. został wysadzony 100-kilogramowym ładunkiem trotylu i zatopiony przez Niemców w Pniewie koło Gdańska. W 1947 r. został wydobyty z dziewięciometrowej głębiny i po remoncie powrócił do służby w Tczewie. Podczas pracy w Porcie Żerańskim dowodził nim kpt. Franciszek Winiecki z PZW Tczew, a od 1952 r. bagermistrz Edmund Duch z PZW w Warszawie⁴⁵⁰. Podczas budowy, zgodnie z duchem epoki, prowadzono wśród pracowników socjalistyczne współzawodnictwo pracy, mierzone „wytobieniem” procent normy⁴⁵¹.

W 1953 r. decyzją Państwowej Komisji Planowania Gospodarczego ograniczono realizację Kanału Żerań-Zegrze do czwartego kilometra – w rejonie „Faelbetu”, gdzie zaprojektowano port zakładowy, z basenem o powierzchni 2,4 ha i pionowym nabrzeżem przeładunkowym. Fabryka zbudowała ten port po kilku latach i wykorzystywała go do dowozu kruszywa do wyrobu betonu⁴⁵² (il. 122, 123, 124, 125).

W 1954 r. roku uruchomiono pierwszy turbozespół EC „Żerań”. Podgrzane wody zrzutowe musiały być kierowane z powrotem do Wisły. Przy przekroczeniu określonego sta-



Ryc. 125
Port Żerań.
Projekt szkicowy
żurawia towarów
masowych, 1953 r.
(Archiwum Urzędu
m.st. Warszawy,
sygn. 23/2193)



Ryc. 126
Port na Żeraniu.
Przekroje
poprzeczne red,
1953 r.
(Archiwum Urzędu
m.st. Warszawy,
sygn. 23/2193)

nu wody w rzece, elektrociepłowni groził przestój na skutek braku możliwości odprowadzania wód do Bugu, jak przewidywał projekt wstępny. Ze względu na to konieczna była kontynuacja budowy kanału, przynajmniej do km 13,2, bowiem od tego miejsca istniała możliwość awaryjnego odprowadzania wód zrzutowych doliną rzeki Czarnej do Bugu⁴⁵³.

W tym samym roku do budowy basenu administracyjnego i zimowiska zastosowano metodę tzw. hydromechanizacji – wydobyty urobek tłoczony był przez pogłębiarkę pod ciśnieniem do pomocniczej pompy przesyłowej. Przepompowywała ona urobek rurociągiem wraz z wodą na nasyp pod nową ul. Modlińską. Znaczna część wydobywanego piasku przeznaczona była dla warszawskiego budownictwa.

Przed rozpoczęciem budowy nowej ul. Modlińskiej przygotowano jej prowizoryczny objazd. Według planu z 1955 r., po ukończeniu nowej arterii Północ-Południe oraz wiaduktu nad przyszłym kanałem miała zostać otwarta dla ruchu. Na nowej arterii planowano budowę linii tramwajowej

łączącej Żerań z Wiśniewem i Henrykowem. Dopiero po otwarciu nowej ul. Modlińskiej pogłębiarki mogły przeciąć starą ulicę, kopiąc kanał⁴⁵⁴.

Metoda hydromechanizacji opierała się na doświadczeniach sowieckich. Po raz pierwszy w Polsce zastosowano ją podczas budowy zapory w Goczałkowicach. W tym samym roku budowano równocześnie śluzę. Do wykonania jej żelbetowych ścian zastosowano tzw. kombajn szalunkowy. Był to zespół 45-tonowych rusztowań zamontowanych pomiędzy ścianami śluzy. Kombajn poruszał się po torze na stalowych rolkach, umożliwiając szybkie betonowanie ścian śluzy. Konstrukcję taką po raz pierwszy zastosowano w Czechosłowacji, przesuając ją na rolkach drewnianych, które często pękały. Na budowie śluzy na Żeraniu młody inżynier Maciej Myszkowski udoskonalił tę metodę poprzez zastosowanie rolek zrobionych ze starych rur kanalizacyjnych wypełnionych betonem. Kierownikiem robót przy budowie śluzy był inż. Anatowicz⁴⁵⁵.

Siódmego marca 1955 r. na posiedzeniu Głównej Komisji Oceny Pro-

jektów Inwestycyjnych projekt portu rozszerzono o budowę bazy Rejonu Dróg Wodnych: pochylni żelbetowej, budynków warsztatowych, magazynowych i administracyjnych, oraz dróg o nawierzchni z bruku⁴⁵⁶.

Po wstępnym wykopaniu basenów portowych przy pomocy pogłębiarek, formowano ich kształt, wydobywając ziemię ręcznie. Do wywozu urobku stosowano wózki wywrotki wąskotorowe wyciągane z wykopu po torze przy pomocy wciągarki elektrycznej⁴⁵⁷.

SCHYLEK WIELKIEGO PROJEKTU – OSZCZĘDNOŚCIOWA REALIZACJA

Schylek stalinowskiej industrializacji i militaryzacji Polski przyniósł zakończenie projektu drogi wodnej Wschód–Zachód oraz znaczące ograniczenie programu portu i kanału. Ze względu na konieczność zapewnienia bezawaryjnej pracy elektrociepłowni przeprowadzono szczegółową analizę inwestycji i zdecydowano się na oszczędnościowy wariant jej realizacji. W 1955 r. podjęto decyzję o budowie całego Kanału Żerańskiego, od Wisły do Nieporętu, wraz z przebudową ul. Modlińskiej oraz budową czterech prowizorycznych mostów drewnianych. Projektowano także jaz kłapowy zamykający kanał koło Nieporętu. Szerokość kanału ograniczono o 10 m, tj. do 15 m. Umocnienie stałe przewidziano tylko na prawym brzegu. Przewidziano prowizoryczne zabezpieczenie lewego brzegu opaską i obitką faszynową z narzutem kamiennym, aby kanał można było

w przyszłości poszerzyć. Jego parametry pozwalały na ruch barek o ładowności 300 t.

Według tych ograniczonych założeń planowano budowę: betonowej śluzy komorowej o wymiarach 85 × 12 m; osadnika elektrociepłowni o powierzchni 2,4 ha, łączącego się z kanałem bezpośrednio przy wylocie od strony Wisły; basenu zimowiska w km 520,1 o powierzchni 5,7 ha i głębokości 2,0 m przy średnim stanie wody w Wiśle; basenu elektrociepłowni, o powierzchni 6,5 ha, oddzielonego śluzą od Wisły, który miał służyć do zrzutu wód z elektrociepłowni oraz jako port elektrociepłowni i baza warsztatowa Okręgowego Zarządu Wodnego w Warszawie wraz z pochylnią i warsztatami⁴⁵⁸.

Budowę portu i kanału w ograniczonej formie planowano zakończyć w 1958 r. Inwestycja miała na celu zapewnienie ciągłości pracy Elektrociepłowni „Żerań” i utworzenie drogi wodnej dla barek o ładowności 300 ton – od Wisły do Nieporętu z planowanym Jeziolem Zegrzyńskim – umożliwiającej transport przede wszystkim żwiru i piasku dla zakładów „Faelbet”. Dużą korzyścią z budowy była także ochrona terenów przyległych do kanału przed zalewaniem przez wody zlewni Kanału Bródnowskiego i wody zrzutowe elektrociepłowni przez zapewnienie ich odpływu oraz podniesienie wartości budowlanej i rolnej terenów wzdłuż kanału, na skutek obniżenia zwierciadła wód gruntowych⁴⁵⁹. Przeciągający się termin realizacji portu i kanału sprawił, iż „Bugobudowa” prześmiewczo określana była mianem „Długobudowy”.

ŚLUZA IM. INŻ. TADEUSZA TILLINGERA (IL. 126)

W 1955 r. powstał projekt architektoniczny śluzy w pierwszej wersji, opracowany przez mgr. inż. arch. Zdzisława Kułakowskiego⁴⁶⁰. Śluza po ukończeniu jej budowy w 1963 r. otrzymała nazwę na cześć inż. Tadeusza Tillingera, autora pierwszej koncepcji kanału Żeglugowego Żerań–Zegrze.

Śluza o wymiarach 85 × 12 m i całkowitej długości 104 m zlokalizowana była na odcinku kanału km 0,321–0,425. Budynek sterowni śluzy i nadzoru wodnego zbudowano z cegły silikatowej „ze spoinami wyprawionymi na gładko – cofniętymi”⁴⁶¹, w charakterystycznym utylitarnym stylu architektury przemysłowej lat 50. XX w. Jedynym detalem architektonicznym budynku był wieńczący go „gzyms żelbetowy wyprawiony na gładko z starannie opracowanym profilem”⁴⁶².

Obie głowy oraz komora śluzy były konstrukcji żelbetowej dozbrojonej. Zamknięcie obu głów stanowiły zasuw płaskie, stalowe – skonstruowane dla piętrzenia wody w obu kierunkach. Największe piętrzenie przez śluzę było w stronę Wisły – 4,63 m,

a w stronę Jeziora Zegrzyńskiego – 2,82 m. W celu otwierania śluzy zasuw przesuwają się do wnek znajdujących się w prawej stronie muru głów śluzy. W celu przesuwu zasuw były podwieszone na rolkach do zwodzonych stalowych belek mostowych. Otwarcie śluzy obejmowało dwie operacje – przesunięcie zasuw do wneki bocznej, a następnie podniesienie zwodzonej belki mostowej w celu umożliwienia przejścia statków. Zasuw posiadały napęd elektryczny (silnik o mocy 20 KM) oraz rezerwowy ręczny – przy pomocy czworga ludzi. Napęd przenoszony był przy pomocy łańcucha Galla. Mechanizm zwodzony belki mostowej, położonej na każdej głowie nad wjazdem do śluzy, miał napęd elektryczny (silnik 4 KM) oraz ręczny korbowy. Betonowa komora śluzy składała się z pięciu sekcji; w dwóch z nich, przy głowach śluzy, znajdowały się galerie do napełniania i opróżniania śluzy. Były one połączone wzajemnie odcinkami kanału obiegowego w płycie dna śluzy⁴⁶³.

Śluza w zwykłych warunkach napełniana była wodą doprowadzaną kanałem obiegowym z portowego basenu administracyjnego, z wykorzystaniem przede wszystkim podgrzanej wody zrzutowej elektrowni. Gdy poziom wód Wisły był wyższy od poziomu wody w porcie, wówczas napełnianie śluzy odbywało się z zimowiska nad Wisłą przez kanał obiegowy prowadzący do galerii w murach komory śluzy. Zamknięcia kanału obiegowego stanowiły stalowe zasuw płaskie. Każda zasawa miała niezależny elektryczny mechanizm napędowy (silnik o mocy 3 KM) oraz dodatkowy ręczny korbowy – napędzany przez dwie

Ryc. 127
Budowa śluzy
im. inż. T. Tillingera,
„Stolica” nr 46,
1953 r.



osoby. Wieża sterownicza, konstrukcji żelbetowej, trzypiętrowa, została zaprojektowana w tej formie ze względu na wymagania architektoniczne. Na trzecim piętrze służy umieszczono stanowisko operatora wraz z pulpitem sterowniczym. Na niższych piętrach znajdowały się pomieszczenia załogi oraz biuro nadzoru wodnego w Warszawie.

Poziom wody w Jeziorze Żegrzyńskim wahał się między rzędną 78,60 m n.p.m. a 79,10 m n.p.m., natomiast poziom wody w Porcie Żerańskim wahał się od rzędnej 78,60 m n.p.m. do 79,60 m n.p.m. Stany wody w Wiśle przy wylocie do kanału wahały się od 76,78 m n.p.m. (najniższa niska woda) do 83,23 m n.p.m. (najwyższa wielka woda). Na śluży mogło zatem występować piętrzenie wody i jej dwukierunkowe działanie: wód Wisły w stosunku do wód Narwi $83,23 - 78,60 = 4,63$ m, względnie wód Narwi w stosunku do wód Wisły $79,60 - 76,78 = 2,82$ m. Zamknięcia śluży były przystosowane do obustronnego parcia wody w granicach wynikających z wielkości możliwego spiętrzenia wody⁴⁶⁴.

W awanporcie górnym, na lewej stronie, wykonano kierownicę dla statków konstrukcji żelbetowej, długości 150 m. Na stronie prawej awanportu oraz w awanporcie dolnym zabito dalby⁴⁶⁵. Pod koniec lat 70. XX w. wiele awarii śluży powodowało przerwy w żegludze.

BASENY PORTOWE

Basen portowy między śluzą a ul. Modlińską nazwano basenem administracyjnym, ponieważ jego lewy brzeg

wraz z nabrzeżem przeznaczono dla administracji drogi wodnej. Posiadał on głębokość 3,0 m przy normalnym piętrzeniu wody w Jeziorze Żegrzyńskim. Na prawym brzegu basenu znajdowała się Elektrociepłownia „Żerań”. Dla jej potrzeb wykonano przeładunkowe nabrzeże węglowe, które nigdy nie zostało wykorzystane do rozładunku węgla w barkach. EC „Żerań” odprowadzała do basenu podgrzane wody zrzutowe.

Nabrzeże administracji na lewym brzegu basenu wykonano według koncepcji Wagnera z 1952 r. Zrealizowano je w latach 1956–1957 z dużych prefabrykatów betonowych, o ciężarze około 15 ton każdy, ustawionych obok siebie na przygotowanym uprzednio podłożu w warunkach normalnego zwierciadła wody w basenie. Część podwodną basenu wykonano w formie ściany pionowej. Prefabrykaty wykonano na miejscu i ustawiono dźwigiem pływającym w linii nabrzeża. Przestrzeń poza ścianą z prefabrykatów wypełniono piaskiem narefulowanym przez pogłębiarkę. Górna część nabrzeża posiadała skarpe brukowaną, opartą na belce żelbetowej, stanowiącą zwieńczenie prefabrykatów⁴⁶⁶.

Około 1960 r. zbudowano przy nabrzeżu administracyjnym bazę warsztatową Okręgowego Zarządu Wodnego w Warszawie wraz z pochylnią. W 1973 r. OZW zostało przekształcone w utworzone wówczas Przedsiębiorstwa Budownictwa Wodnego. W basenie portowym stacjonował tabor pływający przeznaczony do robót hydrotechnicznych: holowniki, pchacze, barki, promy, lodołamacze,

Ryc. 128

Budowa nabrzeża basenu portu, w tle Elektrociepłownia Żerań, 1963 r. (Archiwum Dokumentacji Osobowej i Płacowej w Milanówku, „Przedsiębiorstwo Państwowe Warszawskie Żegluga na Wiśle”, sygn. 306)



dźwigi pływające i pogłębiarki. Na wypadek wojny zmilitaryzowane PBW miało także utrzymywać tabor do przeprawy ciężkiego sprzętu wojskowego przez przeszkodę Wisły.

Właściwy port na Żeraniu, według ostatecznego, oszczędnościowego projektu, miał posiadać docelowo trzy baseny portowe. Ze względu na wstrzymanie realizacji projektu użegłownienia Bugu do połączenia z kanałem Muchawiec–Pina w ZSRS, budowę Portu Żerańskiego zrealizowano tylko częściowo. Port od czasu uruchomienia w 1963 r. administrowany był przez „Żeglugę Warszawską”, otrzymał formalną nazwę „Port Handlowy Warszawa-Żerań” i zlokalizo-

Ryc. 129
Basen portowy
w trakcie budowy,
1963 r. (Archiwum
Dokumentacji
Osobowej
i Płacowej
w Milanówku,
„Przedsiębiorstwo
Państwowe
Warszawska
Żegluga na Wiśle”,
sygn. 306)



wany był pod adresem ul. Modlińska 40a⁴⁶⁷. Sprawy związane z jego dalszą rozbudową, eksploatacją i utrzymaniem podlegały w późniejszym okresie Wydziałowi Portów Zjednoczenia Żeglugi Śródlądowej i Stoczni Rzecznych we Wrocławiu⁴⁶⁸.

W 1963 r. „Żegluga Warszawska” dla potrzeb drogi wodnej żwirowej zbudowała w ciągu dwóch i pół miesiąca port żwirowy na Żeraniu o zdolności przeładunkowej 1 500 000 ton. Otwarto go w listopadzie tego roku (il. 127, 128). Eksploatacja żwiru i piasku przeładowywanego w porcie prowadzona była przez Warszawskie Zakłady Eksploatacji Kruszywa. Początkowo port miał postać prowizorycznej przeładowni żwiru z barek na samochody rozwożące kruszywo w Warszawie. Do prac przeładunkowych wypożyczono z budownictwa dwa dźwigi gąsienicowe niewielkiej ładowności. Po ich zwróceniu praca portu została sparaliżowana, konieczne więc było bezzwłoczne pozyskanie dwóch dźwigów⁴⁶⁹.

W dniu 23 kwietnia 1964 r. na terenie Przeładowni Żwiru Portu Warszawa-Żerań uruchomiono importowany z NRD spalinowo-elektryczny, gąsienicowy żuraw przeładunkowy typu DIER-61 (produkcji TAKRAF VEB Förderanlagen „7 Oktober” Magdeburg) nr 109, formalnie rozpoczynając jej regularną pracę przeładunkową. W tym samym roku zakupiono kolejne dwa żurawie tego typu, nr 112 i 113⁴⁷⁰. W celu ułatwienia pracy portu przydzielono do jego obsługi jako holownik portowy h/m „Jaź”, zastąpiony szybko pchaczem typu „Żubr”. Około 1968 r. wprowadzono jego całodobową pracę na terenie portu⁴⁷¹.

W Porcie Warszawa-Żerań do prac przeładunkowych kruszywa i piasku wykorzystywano w różnych okresach od trzech do pięciu żurawi typu DIER-61 oraz DIER-65 produkcji NRD oraz dwa przenośniki taśmowe⁴⁷².

Zgodnie z pierwotnym projektem pod koniec lat 50. XX w. „Faelbet” zbudował dla zapewnienia dostaw kruszyw zestawami pchanymi basen portowy połączony w km 3,300 wąskim kanałem z Kanałem Żerańskim. Basen ten, o powierzchni około 2 ha, posiadał promowe nabrzeże przeładunkowe. Rozładowywano na nim żwir dowożony transportem wodnym ze żwirowni na Narwi oraz piasek z Wisły. Dla ułatwienia wejścia zestawów pchanych do portu „Faelbetu” Kanał Żerański został na długości 200 m odpowiednio poszerzony⁴⁷³. Na obu nabrzeżach zainstalowano po jednej suwnicy do rozładunku barek. W zakładzie pracował dyspozytor „Żegluga Warszawskiej”, zarządzający pracą portu zakładowego. Do jego obsługi w różnych okresach wykorzystywano dwa małe holowniki manewrowe „Troć” i „Piskorz”⁴⁷⁴. Jeden z nich przeznaczony był do obsługi basenu portowego.

W 1975 r. liczbę żurawi przeładunkowych w porcie zwiększono do siedmiu oraz wprowadzono do eksploatacji ładowarkę typu Ł-3P „Huta Stalowa Wola”. Rok później wprowadzono do eksploatacji importowany z NRD pierwszy żuraw typu RDK-160 produkcji firmy TAKRAF⁴⁷⁵.

W latach 1976–1977 do Portu Handlowego Warszawa-Żerań przeniesiono przeładunki piasku wykonywane

wcześniej także w Porcie Praskim. Przyczyną tej decyzji był niezadowalający stan techniczny jego nabrzeży, a przede wszystkim przeznaczenie terenu portu pod budowę nowego osiedla Praga-Centrum⁴⁷⁶. W latach 1976–1981 zakupiono kolejnych siedem żurawi RDK-160, zastępując wyeksploatowane żurawie typu DIER-61 i DIER-65. W 1981 r. w porcie pracował ostatni żuraw DIER-65 oraz osiem żurawi typu RDK-160⁴⁷⁷.

W połowie lat 70. XX w. powstała koncepcja przewozu drogą wodną Wisły samochodów z FSO Warszawa oraz ciągników rolniczych „Ursus” do Gdańska: „Od m-ca sierpnia 1975 r. Żegluga Warszawska zapoczątkowała próbne przewozy barkami BPP-400 samochodów Fiat i ciągników Ursus. Załadunek ciągników dokonywany był dźwigiem Dier w Porcie W-wa Praga i Żerań przy pomocy zawiesia specjalistycznego. Natomiast samochody ładowane były na barki w systemie «ro-ro»⁴⁷⁸ (samoczynny wjazd z nabrzeża na barkę poprzez urządzenie łączące)”⁴⁷⁹. W basenie I, za śluzą w Porcie Żerańskim powstała Przeładownia Rzeczna Samochodów FSO. Samochody przez urządzenia najazdowe wjeżdżały na specjalnie adaptowane do ich przewozu górnopokładowe barki i promy⁴⁸⁰. Rok później przewozy samochodów rozwijały się: „W porcie Warszawa-Żerań w r. 1976 obsłużono 27 szt. barek (promów W-2) załadowanych systemem «ro-ro» 780 szt. samochodów osobowych”⁴⁸¹. W kolejnym roku przewozy samochodów systematycznie rosły: „W porcie W-wa-Żerań obsłużono 49 promów, załadowując systemem «ro-ro» 1738 szt. samochodów osobowych [...] Czas obsługi

i promu kształtował się na wysokości wykonania 1976 r. w wyniku występujących niesprzyjających warunków nawigacyjnych na rz. Wiśle i w związku z tym braku rytmiki w dojeżdżaniach próżnych promów do portu Żerań⁴⁸². W 1978 r. przewozy samochodów zaczęły się zmniejszać: „W porcie Warszawa-Żerań ilość obsługiwanych barek zmalała z 49 szt. do 17 szt. na skutek spadku przewozu samochodów z 1738 szt. w 1977 r. do 128 szt. w 1978 r.”⁴⁸³. W 1980 r. barka załadowana nowymi polonezami zatонуła na Zalewie Włocławskim. Olbrzymie straty stały się przyczyną decyzji o wstrzymaniu dalszych przewozów samochodów i ciągników transportem wodnym.

W basenie zimowiska portu od czasu likwidacji Stoczni Czerniakowskiej cumowała barka inż. Stefana Gajęckiego, mieszcząca jego warsztat doświadczalny, produkujący silniki do motorówek typu GAD⁴⁸⁴.

KANAŁ ŻERAŃSKI

Przedwojenny projekt kanału Bug–Wisła zakładał jego przebieg po wschodnim zboczu Doliny Bródnowskiej⁴⁸⁵. W pierwszych powojennych latach powstało wiele alternatywnych tras kanału. Opracowana przez BOS w 1947 r. trasa zakładała jego przebieg zachodnim stokiem doliny: „[...] wcinając się w tereny wyżej położone, a to w celu umożliwienia zabudowy terenów przykanałowych”. Planowano jego wyposażenie na obu krańcach w śluzy na Żeraniu i Zegrzu. Według wstępnego projektu z 1948 r. zaplanowano jego długość na 20 km, a szerokość na 20 m⁴⁸⁶.

Zadaniem kanału miało być połączenie przez Bug z sowieckimi drogami wodnymi, a także z systemem jezior mazurskich, augustowskich i suwalskich przez szlaki wodne Bugu, Narwi i ich dopływów. Kanał miał otrzymać napełnienie ze stopnia wodnego na Bugu poniżej Zegrza.

Już w stadium jego projektowania planowano budowę Zalewu Zegrzyńskiego⁴⁸⁷. W latach 1957–1963 zbudowano stopień piętrzący w Dębem wraz z elektrownią wodną, położony w km 21,60 Narwi. W 1953 r. został on zaprojektowany w ramach kaskady Bugu planowanej drogi Wschód–Zachód. W wyniku spiętrzenia wód Narwi i Bugu przez stopień powstał Zalew Zegrzyński: zbiornik o powierzchni 3300 ha i długości 40 km, średniej głębokości 3 m oraz obwodzie ponad 100 km⁴⁸⁸.

Kanał miał być dostępny dla barek do 1350 ton, nazywanych wówczas typem europejskim; miał zatem odpowiadać klasie IV według międzynarodowej klasyfikacji dróg wodnych. Aby pokonać różnicę poziomów między Wisłą a Narwią przewidziano na początku kanału budowę śluzy komorowej. Kanał miał uchodzić do obecnego Jeziora Zegrzyńskiego w odległości paruset metrów od stacji PKP Nieporęt, na linii kolejowej Legionowo–Tłuszcz. Port Żerański miał mieć stały poziom wody dzięki lokalizacji po drugiej stronie śluzy odgradzającej go wraz z ujściem kanału od Wisły⁴⁸⁹.

Projekt kanału opracowany został przez Centralne Biuro Studiów i Projektów Budownictwa Wodnego „Hydroprojekt”. Już podczas prac planistycznych uwzględniono jego

powiązanie z siecią drogową oraz prowadzono prace nad architekturą krajobrazu doliny nieporęckiej przeciętej przez kanał. Realizowano je w ramach współpracy specjalistów z zakresu architektury, geografii i leśnictwa:

„Wytworzyły się tu dwa równoległe elementy architektoniczne: układ zieleni (zadrzewienia i zalesienia), otaczający bezpośrednio kanał, oraz układ zieleni drogi kołowej Warszawa – Nieporęt, towarzyszącej kanałowi na całej jego długości. Oba te układy, będące wynikiem założeń technicznych, zostały ze sobą ściśle powiązane – widokowo i plastycznie. Wykorzystano przy tym w maksymalnym stopniu nieliczną zresztą zielen krajobrazu naturalnego [...] opracowanie krajobrazowo-plastyczne poprzedziły szerokie studia przyrodnicze”⁴⁹⁰.

Budowa kanału wprowadziła zmiany w środowisku geograficznym, bowiem zwarte zespoły leśne wzdłuż jego brzegów zmieniły krajobraz płaskiej doliny nieporęckiej⁴⁹¹.

W 1953 r. „Bugobudowa” rozpoczęła pierwsze próby wykonania wykopu kanału prowadzone „sposobem wyburzeniowym” z wykorzystaniem materiałów wybuchowych, metoda ta oczywiście nie przyniosła rezultatów⁴⁹². Właściwa budowa kanału rozpoczęła się w 1954 r. przy użyciu przedwojennej pogłębiarki refulującej „Gironde”⁴⁹³. Od września kolejnego roku zastosowano do tego celu pogłębiarkę parową PZW Warszawa „Smok II”: „Potężny refuler «Smok II» powoli wgryza się w ląd, zostawiając za sobą szeroki pas wody. Budowa kanału Żerań–Zegrze weszła w stadium realizacji”⁴⁹⁴.



W latach 1955–1956 „Bugobudowa” zrealizowała most kolejowy w km 17,0 kanału istotny dla jego budowy. Został on wzniesiony wraz z podwyższeniem nasypu kolejowego oraz nowym budynkiem stacji w Nieporęcie⁴⁹⁵.

W pierwszym etapie budowy Warszawskie Zjednoczenie Wodno-Inżynieryjne zrealizowało kanał dolny od strony Wisły, osadnik elektrociepłowni, służbę komorową i nabrzeże basenu administracyjnego. Budowa kanału od ul. Modlińskiej do Zegrza,



Ryc. 131
Uroczystość otwarcia Kanału Żerańskiego; rejs inauguracyjny żegluge pasażerskiej na Kanałe Żerańskim, pokład statku pasażerskiego „Syrena”. Po przepłynięciu służy przy elektrociepłowni na Żeraniu wicepremier Zenon Nowak wygłasza przemówienie, w tle widoczny port oraz barki, 28 kwietnia 1963 r., Archiwum Fotograficzne Zbyszka Siemaszki (NAC, 51-238-6)

Ryc. 130

Rejs inauguracyjny żeglugę pasażerską na Kanale Żerańskim, statki pasażerskie w komorze śluzy na Żeraniu, 28 kwietnia 1963 r., Archiwum Fotograficzne Zbyszka Siemaszki, (NAC, 51-238-2)

ograniczonego w dnie do szerokości 15 m, została wykonana przez to samo przedsiębiorstwo. Lewy brzeg kanału otrzymał trwałe ubezpieczenie w postaci narzutu z kamienia. Prawy brzeg prowizorycznie umocniono obitką z faszyny wiklinowej, która szybko porosła – z chwilą uruchomienia żeglugi została jednak szybko zniszczona⁴⁹⁶.

Kanał Żerań–Zegrze, nazwany później Kanałem Żerańskim, odgałęział się w km 520,0 Wisły, jego trasa przebiega w terenie nizinnym, doliną rzeki Długiej i Czarnej, przeważnie

mu wody kanał miał głębokość od 2,5 do 3 m. Kanał dolny od strony Wisły do śluzy miał inne wymiary – był zwężony do szerokości w dnie 27,25 m. Kanał dolny spełniał funkcję dolnego awanportu śluzy, równocześnie nawet przy niskich stanach wody w Wisły musiał umożliwić dopływ 12 m³ wody na sekundę do osadnika elektrociepłowni, którego wlot znajdował się w km 0,120 kanału⁴⁹⁷.

Podgrzana woda zrzutowa elektrociepłowni odprowadzana była do portu wewnętrznego, skąd stopniowo odpływała kanałem do Narwi. Także wody Kanału Bródnowskiego i rzeki Czarnej zostały wprowadzone do kanału, dzięki czemu jego zwierciadło układało się w niewielkim spadku⁴⁹⁸.

Typowe ubezpieczenie kanału miało powstać projektu z 1952 r., w formie układanego w taflach pod wodą materaca faszynowego; powyżej znajdował się narzut kamienny, na którym znajdowała się ławeczka o szerokości 85 cm. Ponad ławeczką na skarpie 1:2, aż do poziomu drogi holowniczej o szerokości 3,50 m ubezpieczenie wykonano w formie płyt betonowych o grubości 0,20 m, dylatowanych pionowo i poziomo. Droga holownicza miała mieć nawierzchnię z płyt chodnikowych na podsypce piaskowej⁴⁹⁹.

W trakcie realizacji kanału uproszczono znacznie ubezpieczanie skarp i brzegów, zastosowano kilka rozwiązań. W latach 1960–1963 stosowano ubezpieczenie narzutem kamiennym ułożonym na gruncie i podpartym deską żelbetową. Ubezpieczenie skarpy prawego brzegu powstało w drugim etapie budowy, poprzez wykonanie

Ryc. 132

Rejs inauguracyjny żeglugę pasażerską na Kanale Żerańskim; moment przecięcia przez Zenona Nowaka wstęgi zawieszanej nad kanałem. Widok z góry na część dziobową statku „Syrena”, 28 kwietnia 1963 r., Archiwum Fotograficzne Zbyszka Siemaszki (NAC, 51-238-11)



prostoliniennie. Łuki odpowiadały normatywom, oprócz ostrego zakola w km 2,250, między akwenem portowym a mostem kolejowym, o promieniu wynoszącym w osi kanału 400 m. Prawie trzykrotne poszerzenie kanału na tym odcinku umożliwiało swobodny ruch statków. Przekrój kanału od śluzy do Jeziora Zegrzyńskiego miał szerokość w dnie 25 m. Skarpy kanału miały pochylenie łamane 1:3 od dna do wysokości 2 m oraz 1:2 od wysokości 2 m nad dnem aż do poziomu brzegów kanału. W zależności od pozio-

na poszczególnych odcinkach dla celów doświadczalnych różnych typów ubezpieczeń – z betonu układanego na gruncie, z asfaltobetonu oraz asfaltu lanego⁵⁰⁰.

Na trasie kanału zbudowano 12 mostów, w tym 2 drogowe miejskie na ul. Modlińskiej i ul. Białoleckiej, 4 kolejowe i 6 drogowych. Obiekty te zostały zrealizowane przez przedsiębiorstwa robót komunikacyjnych Ministerstwa Komunikacji oraz DOKP Warszawa⁵⁰¹.

Po dziesięciu latach budowy, 28 kwietnia 1963 r. miało miejsce uroczyste otwarcie Kanału Żerańskiego. Inaugurację ruchu pasażerskiego dokonały trzy statki pasażerskie „Żegluga Warszawskiej”, typu SP-150: „Syrena”, „Dziewanna” i Świtezianka”:

„Na pokładzie „Syreny” płynęli dostojni goście: wicepremier Zenon Nowak, prezes Centralnego Urzędu Gospodarki Wodnej – min[ister] Janusz Grochulski, minister Przemysłu Chemicznego – Antoni Radliński, prezes NIK – Konstanty Dąbrowski, wiceminister Żeglugi – Jan Wiśniewski, wiceminister Komunikacji – Zbigniew Modliński, przewodniczący prezydium WWRN – Antoni Mierzwiński, Z-ca Kierownika Wydz. Ekonomicznego KC PZPR – Jerzy Bogusz, Sekretarz KW PZPR – Alojzy Karkoszka oraz projektanci i wykonawcy tej wielkiej i ważnej inwestycji wodnej [il. 129, 130]. Po przepłynięciu śluzy Elektrociepłowni „Żerań” statki zatrzymały się. Wicepremier Nowak wygłosił przemówienie, podkreślając znaczenie nowej drogi wodnej dla kraju i dla Warszawy. Następnie, przy dźwięku syren statków i okolicznych fabryk –

przecięta została zawieszona nad wlotem do kanału biało-czerwona wstęga: nowa droga wodna została oddana do użytku”⁵⁰² (il. 131, 132).



W Gnojnie nad Narwią i w Zegrzu odkryto bogate złoża żwiru rzeczno, materiał ten był potrzebny dla rozbudowującej się Warszawy. Kanał miał stać się częścią drogi wodnej żwirowej do transportu żwiru do stolicy. Po jego uruchomieniu planowano dostawy 340 000 ton żwiru rocznie, które miały się zwiększyć do 1 000 000 ton tego materiału. W tym celu planowano przystosowanie kanału do żeglugi całonocnej, przez zastosowanie oświetlanych boi, zapalanych przez fotokomórkę⁵⁰³. Koncepcji tej nie zrealizowano, jednak na drodze żwirowej odbywała się żegluga nocna. Do transportu żwiru przez Kanał Żerański „Żegluga Warszawska” wykorzystywała początkowo siedem pchaczy „Żubr”

Ryc. 133
Rejs inauguracyjny żegluga pasażerską na Kanale Żerańskim; most nad Kanalem Żerańskim na ul. Modlińskiej oraz statki pasażerskie. Widoczni ludzie obserwujący uroczystość otwarcia kanału, na moście wisi kod flagowy, 28 kwietnia 1963 r., Archiwum Fotograficzne Zbyszka Siemaszki, (NAC, 51-238-13)

i 32 barki. Przewidywano zwiększenie liczby taboru do 10 pchaczy i 50 barek. Na pchaczach montowano urządzenia radarowe, jednak rozwiązanie to nie zdało egzaminu⁵⁰⁴. W 1975 r., w konsekwencji wyczerpywania się złóż żwiru, jego eksploatację przeniesiono do miejscowości Brzuze w km 105 Narwi⁵⁰⁵. W celu zwiększenia przewozów żwiru planowano poszerzenie kanału do szerokości 30 m oraz pogłębienie jego części⁵⁰⁶.

„Żegluga Warszawska” prowadziła również przewozy pasażerskie na kanale statkami parowymi i spaliniowymi. W sezonie letnim przewożono liczne wycieczki oraz turystów indywidualnych na Jezioro Żegrzyńskie, głównie do Serocka.

Od 1964 r. w ramach środków budżetowych służba dróg wodnych prowadziła systematyczne poszerzanie kanału do pełnych jego gabarytów, stanowiło to już drugi etap jego budowy. W miarę poszerzania go w dnie do 25 m, formowano i ubezpieczano jego skarpy. Do 1979 r. kanał został poszerzony na długości 15,6 km, pozostał wówczas do ukończenia odcinek o długości 2 km, który poszerzono w późniejszym okresie⁵⁰⁷.

Nad brzegiem Kanału Żerańskiego w dzielnicy Białoleka zbudowano Elewator Zbożowy „PZZ” i przystosowano go do dostawy zboża transportem wodnym. Poszerzono kanał oraz zbudowano nabrzeże dla barek z polerami cumowniczymi i urządzeniem przeładunkowym do zasysania zboża bezpośrednio z barek i transportowania go taśmociągami w łączniku nad ul. Płochocińską do silosów. W 1976 r.

rozpoczęto próbne przewozy zboża przy pomocy zestawów pchanych na trasie z Gdańska do Warszawy. Zastosowano do tego celu nieprzystosowane barki o ładowności 300 ton, kryte brezentem. Pierwszy zestaw ze zbożem z pchaczem „Żubr” W-09 prowadził kpt. Stanisław Fidelis⁵⁰⁸. Szybko podjęto decyzję o budowie specjalnych pokryć stalowych na barkach w celu adaptacji do przewozu zboża. Do obsługi elewatora wykorzystywano osiem zestawów pchanych (pchacz „Żubr” + dwie barki). Zboże do młynów transportowano do elewatora drogą wodną przez około 10 lat. Zdarzało się, że ze względu na trudności żeglugowe barki płynęły dwa miesiące i zboże zaczynało kiełkować. W połowie lat 80. XX w. zaprzestano dalszych dostaw zboża transportem wodnym⁵⁰⁹.

Wraz z upadkiem „Żeglugi Warszawskiej” na początku lat 90. XX w. „droga wodna żwirowa” prowadząca przez Kanał Żerański została zlikwidowana, zaś tabor pływający sprzedany prywatnym armatorom na terenie całego kraju. Kanał wykorzystywany jest głównie do żeglugi turystycznej do Serocka, obsługiwanej przez prywatnych armatorów. Pływają nim również żeglarze, motorowodniacy, wędkarze i kajakarze zmierzający na Jezioro Żegrzyńskie, w kierunku jezior mazurskich i augustowskich. W Porcie Żerańskim ma swą siedzibę Regionalny Zarząd Gospodarki Wodnej – przy śluzie zwykle cumuje statek inspekcyjny RZGW Warszawa „Pilica”, typu MI95.

- ³⁴⁶ *Monografia dróg wodnych śródlądowych*, s. 244.
- ³⁴⁷ *Ibidem*, s. 255.
- ³⁴⁸ *Ibidem*, s. 245.
- ³⁴⁹ Tadeusz Tillinger (1879–1955), w: „Słownik Biograficzny Techników Polskich”, nr 8 (1997), s. 144.
- ³⁵⁰ Zbiory RZGW Warszawa, Dyrekcja Dróg Wodnych w Warszawie, Oddział Sztucznych Dróg Wodnych, Załącznik Nr 1, Do projektu Portu na Żeraniu, Zeszyt A, Objaśnienia i obliczenia hydrotechniczne, s. 21.
- ³⁵¹ M. Majewski, T. Tillinger, *Roboty regulacyjne na Wiśle środkowej od r. 1919 do 1931 r.*, [w:] M. Majewski, T. Tillinger, *Wisła środkowa, referaty na I Narodowy Kongres Żeglugi*, Warszawa 1932, s. 4.
- ³⁵² T. Tillinger, *Kanał obwodowy i porty rzeczne w Warszawie*, „Przegląd Techniczny”, 35–36 (1926), s. 478.
- ³⁵³ *Ibidem*, s. 477.
- ³⁵⁴ Lubicz, *Porty w Warszawie*, „Rzeczpospolita”, 105 (wyd. poranne, 1920), s. 5.
- ³⁵⁵ „Dziennik Praw”, 59 (poz. 356, 1919), s. 626–627.
- ³⁵⁶ *Kanał obwodowy*, „Dziennik Zarządu m.st. Warszawy”, 37 (1919), s. 6.
- ³⁵⁷ We współczesnym rozumieniu był to rodzaj konferencji umożliwiającej szeroką konsultację danego projektu przez specjalistów z danej dziedziny techniki.
- ³⁵⁸ *Kanał obwodowy...*, s. 6.
- ³⁵⁹ T. Tillinger, *Zagadnienie sztucznych dróg wodnych w Odrodzonej Polsce*, „Gospodarka Wodna”, 5 (1938), s. 248.
- ³⁶⁰ „Gazeta Warszawska”, 218 (1932), s. 7.
- ³⁶¹ T. Tillinger, *Zagadnienie sztucznych dróg wodnych...*, s. 248.
- ³⁶² T. Tillinger, *Kanał obwodowy i porty...*, s. 480. W obu wariantach przy ujściu kanału również planowano lokalizację hydroelektrowni.
- ³⁶³ T. Tillinger, *Zagadnienie sztucznych dróg wodnych...*, s. 247–248.
- ³⁶⁴ T. Tillinger, *Projektowane kanały w Polsce*, „Przegląd Techniczny”, 46 (1925), s. 661.
- ³⁶⁵ Jerzy Marynowski (1884–1960), inżynier budowlany, zastępca profesora AGH, absolwent Wydziału Inżynieryjno-Budowlanego Politechniki Kijowskiej, specjalista w zakresie technologii produkcji nawierzchni drogowych.
- ³⁶⁶ „Gazeta Warszawska”, 68 (1920), s. 4.
- ³⁶⁷ Dekret naczelnika państwa z dnia 19 listopada 1920 r. o wywłaszczeniu nieruchomości na rzecz budowy kanału żeglugi Bug-Warszawa, „Dziennik Ustaw”, 110 (1920), poz. 729.
- ³⁶⁸ Zbiory RZGW Warszawa, Załącznik Nr 1, Do projektu Portu na Żeraniu, Zeszyt A, Objaśnienia i obliczenia hydrotechniczne..., s. 21–25.
- ³⁶⁹ *Ibidem*.
- ³⁷⁰ Zostały one później przekazane czasowo w użytkowanie Dyrekcji Robót Publicznych, dla kierownictwa robót drogowych przy przebudowie szos.
- ³⁷¹ Zbiory RZGW Warszawa, Załącznik Nr 1, Do projektu Portu na Żeraniu, Zeszyt A, Objaśnienia i obliczenia hydrotechniczne..., s. 21–25.
- ³⁷² T. Tillinger, *Kanał obwodowy i porty...*, s. 477.
- ³⁷³ M. Majewski, T. Tillinger, *Roboty regulacyjne na Wiśle środkowej...*, s. 5.
- ³⁷⁴ T. Tillinger, *Projektowane kanały w Polsce...*, s. 661.

- ³⁷⁵ *Ibidem*.
- ³⁷⁶ T. Tillinger, *Kanał obwodowy i porty...*, s. 477–478.
- ³⁷⁷ *Ibidem*, s. 478.
- ³⁷⁸ *Ibidem*, s. 479.
- ³⁷⁹ Zbiory RZGW, Dyrekcja Dróg Wodnych w Warszawie, Oddział Sztucznych Dróg Wodnych, Załącznik Nr 1, Do projektu Portu na Żeraniu, Zeszyt A, Objaśnienia i obliczenia hydrotechniczne..., s. 22–23.
- ³⁸⁰ *Ibidem*, s. 23.
- ³⁸¹ *Ibidem*.
- ³⁸² *Ibidem*, s. 23–24.
- ³⁸³ *Ibidem*, s. 24.
- ³⁸⁴ *Ibidem*, s. 4.
- ³⁸⁵ *Ibidem*, s. 38.
- ³⁸⁶ *Ibidem*, s. 37.
- ³⁸⁷ *Ibidem*, s. 38.
- ³⁸⁸ *Ibidem*, s. 5–6.
- ³⁸⁹ *Ibidem*, s. 32.
- ³⁹⁰ *Ibidem*, s. 12, 32.
- ³⁹¹ *Ibidem*, s. 2.
- ³⁹² *Budowa dróg wodnych*, „Polska Zbrojna”, 227 (1932), s. 6.
- ³⁹³ *Porty m. stoł. Warszawy*, „Kurier Warszawski”, 263 (1933), s. 3.
- ³⁹⁴ *Porty warszawskie*, „Kurier Warszawski”, 356 (1933), s. 4.
- ³⁹⁵ *Ibidem*.
- ³⁹⁶ *Porty warszawskie*, „Kurier Warszawski”, 86 (wyd. wieczorne, 1934), s. 6.
- ³⁹⁷ *Porty warszawskie*, „Kurier Warszawski”, 228 (1934), s. 3.
- ³⁹⁸ Do wybuchu wojny ukończono most kratownicowy konstrukcji stalowej.
- ³⁹⁹ *Budowa portów na Wiśle*, „Warszawski Dziennik Narodowy”, 184B (1936), s. 7.
- ⁴⁰⁰ „Wiedza i Życie”, 10 (1952), s. 896.
- ⁴⁰¹ *Port i kanał przemysłowy w Warszawie*, „Kurier Warszawski”, 199 (1938), s. 2.
- ⁴⁰² *Monografia dróg wodnych śródlądowych*, s. 257.
- ⁴⁰³ Archiwum Urzędu Miasta Warszawy (dalej: AUMW), Centralne Biuro Projektów i Studiów Komunikacji, Projekt wstępny Port na Żeraniu i Kanał Żerań–Zegrze (dalej: Projekt wstępny Port na Żeraniu i Kanał Żerań–Zegrze), Warszawa 1951, Sprawozdanie techniczne, k. 2.
- ⁴⁰⁴ Czesław Stepnowski (1905–1971), inżynier hydrotechnik, absolwent Wydziału Inżynierii Wodnej Politechniki Warszawskiej (1934 r.), projektant „Hydrobudowy”, autor wielu projektów hydrotechnicznych.
- ⁴⁰⁵ Projekt wstępny Port na Żeraniu i Kanał Żerań–Zegrze..., k. 2.
- ⁴⁰⁶ Początkowo kanał kończył się w Nieporęcie i był zamknięty jazem kłapowym, utrzymującym spiętrzenie w kanale dla ruchu statków. Spiętrzenie Narwi jazem w Dębem umożliwiło otwarcie na stałe jazu w Nieporęcie. Od tego czasu stanowił on zamknięcie awaryjne, którym w razie potrzeby można było opróżnić zbiornik Jeziora Zegrzyńskiego.

⁴⁰⁷ *Monografia dróg wodnych śródlądowych*, s. 245, 257.

⁴⁰⁸ Kanał Żerański, Wisła Warszawska, <http://www.wislawarszawa.pl/pl/aktualnosci/kana%C5%82-%C5%BCera%C5%84ski> (dostęp: 22 V 2017); C. Stepnowski, Projekt warszawskiego węzła wodnego „Gospodarka Wodna”, 9 (1949), nr 1–2, s. 8.

⁴⁰⁹ APW, Biuro Odbudowy Stolicy, sygnatura 7636, jedn. 7.

⁴¹⁰ D. Piątkowski, *Żerań – port trzech rzek*, „Życie Warszawy”, 75 (1954), s. 6.

⁴¹¹ T. Kruszewski, *Budowa portu na Żeraniu*, „Wiedza i Życie”, 10 (1952), s. 894–895.

⁴¹² *Wisła w planach odbudowy stolicy. Żerań i Praga – wielkie porty wiślane jutra*, „Rzeczpospolita”, 180 (1947), s. 7.

⁴¹³ C. Stepnowski, *op. cit.*, s. 8.

⁴¹⁴ *Ibidem*.

⁴¹⁵ *Ibidem*, s. 8–11. Nie była to nowa koncepcja, stanowiła adaptację podobnego projektu z lat 30. XX w. W 1947 r. projektowano regulację Wisły i jej kanalizację na odcinku warszawskim przez budowę jazów w dole rzeki, na wysokości Młocin i Bielán oraz w górze rzeki w okolicach Siekier lub Wilanowa. Jaz w dole rzeki miał być wykorzystany do budowy hydroelektrowni, której lokalizację planowano w okolicach Żerania; por. *Wisła w planach odbudowy stolicy...*, s. 7.

⁴¹⁶ Projekt wstępny Port na Żeraniu i Kanał Żerań–Zegrze..., k. 2.

⁴¹⁷ *Zatwierdzono projekt budowy portu na Żeraniu*, „Kurier Codzienny”, 311 (1948), s. 6.

⁴¹⁸ AUMW, Pismo Centralnego Biura Projektów Oddziału Głównego, Pracowni Urbanistycznych Warszawy do Dyrekcji Planowania Przestrzennego z 8 października 1949 r., k. 1.

⁴¹⁹ APW, Pracowni Urbanistyczne Warszawy, sygn. 54, Korespondencja dotycząca budowy Portu Żerań, Pismo Centralnego Biura Projektów Oddziału Głównego, Pracowni Urbanistycznych Warszawy do Dyrekcji Planowania Przestrzennego z 6 lipca 1949 r., k. 2.

⁴²⁰ *Plan robót regulacyjnych na rok 1949 został już opracowany. Rada Komunikacyjna zatwierdziła projekt portu na Żeraniu*, „Robotnik”, 321 (1948), s. 7.

⁴²¹ *Wisła zmieni swe oblicze w ciągu najbliższych 18 lat. Zwęzenie rzeki. Nowe porty i kanały*, „Kurier Codzienny”, 179 (1947), s. 6.

⁴²² Projekt wstępny Port na Żeraniu i Kanał Żerań–Zegrze..., k. 2–3.

⁴²³ *Monografia dróg wodnych śródlądowych*, s. 260.

⁴²⁴ Projekt wstępny Port na Żeraniu i Kanał Żerań–Zegrze..., k. 3.

⁴²⁵ *Ibidem*.

⁴²⁶ *Ibidem*.

⁴²⁷ AUMW, Program techniczny do projektu urządzeń portowych w Porcie na Żeraniu.

⁴²⁸ *Monografia dróg wodnych śródlądowych*, s. 260.

⁴²⁹ Zofia Dziewulska (1907–1999), inżynier architekt, absolwentka Wydziału Architektury Politechniki Warszawskiej (1933). Projektantka w CBS i PBW „Hydroprojekt” w Warszawie.

⁴³⁰ Jadwiga Bielecka (1929–2015), inżynier architekt, absolwentka Wydziału Architektury Politechniki Gdańskiej (1952); projektantka w CBS i PBW „Hydroprojekt” w Warszawie.

⁴³¹ Projekt wstępny Port na Żeraniu i Kanał Żerań–Zegrze..., k. 1.

⁴³² AUMW, Protokół z narady technicznej w sprawie zabudowy portu na Żeraniu w CBS i PBW „Hydrobudowa” w dniu 26 czerwca 1953 r., k. 1; Stefan Putowski (1903–1985), inżynier architekt, urbanista, absolwent Wydziału Architektury Politechniki Warszawskiej (1933); jeden z autorów Generalnego Planu Zagospodarowania Przestrzennego Warszawy, główny

projektant planu zagospodarowania Doliny Wisły na terenie Warszawy.

⁴³³ Program techniczny do projektu urządzeń portowych w Porcie na Żeraniu, k. 1–2.

⁴³⁴ Protokół z narady technicznej..., k. 1–2.

⁴³⁵ Projekt wstępny Port na Żeraniu i Kanał Żerań–Zegrze..., k. 3.

⁴³⁶ *Ibidem*, k. 5.

⁴³⁷ T. Kruszewski, *Budowa portu na Żeraniu...*, s. 894.

⁴³⁸ *Ibidem*, s. 896.

⁴³⁹ T. Kruszewski, *Budowa portu na Żeraniu...*, s. 894.

⁴⁴⁰ *Ibidem*, s. 895.

⁴⁴¹ *Ziemia ustępuje miejsca wodzie. Powstają pierwsze baseny żerańskiego portu*, „Życie Warszawy”, 20 (1952), s. 4.

⁴⁴² Projekt wstępny Port na Żeraniu i Kanał Żerań–Zegrze...; Program techniczny do projektu urządzeń portowych w Porcie na Żeraniu..., b.p.

⁴⁴³ T. Gorcz, *Maszyny budują port*, „Tygodnik Demokratyczny”, 34 (1954), s. 4.

⁴⁴⁴ T. Kruszewski, *Budowa portu na Żeraniu...*, s. 894.

⁴⁴⁵ W. Piotrowski, *Początek żerańskiej żeglugi*, „Stolica”, 4 (1952), s. 2.

⁴⁴⁶ *Rok pracy w porcie żerańskim*, „Stolica”, 2 (1953), s. 5.

⁴⁴⁷ *Żerań port nowej Warszawy*, „Stolica”, 48 (1953), s. 4.

⁴⁴⁸ D. Piątkowski, *op. cit.*, s. 6.

⁴⁴⁹ S. Sierpiński, *Port naszej stolicy*, „Morze”, 11 (1953), s. 10.

⁴⁵⁰ *Ziemia ustępuje miejsca wodzie...*, s. 4.

⁴⁵¹ T. Kruszewski, *Budowa portu na Żeraniu...*, s. 896.

⁴⁵² *Monografia dróg wodnych śródlądowych*, s. 260.

⁴⁵³ *Ibidem*, s. 261.

⁴⁵⁴ D. Piątkowski, *op. cit.*, s. 6.

⁴⁵⁵ T. Gorcz, *op. cit.*, s. 4.

⁴⁵⁶ AUMW, Wyciąg z protokołu z posiedzenia Głównej Komisji Oceny Projektów Inwestycyjnych odbytego dn. 7 marca 1955 r. w sprawie uzupełnień do projektu wstępnego budowy „Port na Żeraniu” i projektu wstępnego „kanału Żerań–Zegrze”, złożonego przez Ministerstwo Żeglugi, Warszawa 16 marca 1955 r., b.p.

⁴⁵⁷ D. Piątkowski, *op. cit.*, s. 6.

⁴⁵⁸ *Monografia dróg wodnych śródlądowych*, s. 261–262.

⁴⁵⁹ *Ibidem*, s. 263.

⁴⁶⁰ AUMW, nr arch. 1566/55, Opis techniczny projektu architektonicznego faza II i III budynków na mechanizmy śluzy na Żeraniu, inż. arch. Zdzisław Kułakowski, archiwizacja 2 VII 1955 r., b.p.

⁴⁶¹ *Ibidem*.

⁴⁶² *Ibidem*.

⁴⁶³ *Monografia dróg wodnych śródlądowych*, s. 265–266.

⁴⁶⁴ *Ibidem*, s. 259.

⁴⁶⁵ *Ibidem*, s. 266.

⁴⁶⁶ *Ibidem*, s. 266–267.

⁴⁶⁷ APW, sygn. 186, Sprawozdanie z wykonania usług portowych i stanu urządzeń przeładunkowych, porty Warszawa-Żerań, Płock, 1972–1974, Sprawozdanie z wykonania usług portowych i stanu urządzeń przeładunkowych za m-c styczeń 1972 r., k. 4.

⁴⁶⁸ APW, Żegluga Warszawska, sygn. 105, Program rozwoju portów na lata 1976–1985 (1973), Pismo Wydziału Portów Zjednoczenia Żeglugi Śródlądowej i Stoczni Rzecznych z 1973 r., k. 2.

⁴⁶⁹ *Monografia dróg wodnych śródlądowych*, s. 267.

⁴⁷⁰ APW, Żegluga Warszawska, sygn. 227, Analiza działalności portów 1963–1968, Działalność portów, k. 1.

⁴⁷¹ *Ibidem*, Analiza działalności portów 1968 r., k. 6.

⁴⁷² APW, Żegluga Warszawska, sygn. 228, Analiza działalności portów PP Żegluga Warszawska (Żerań, Warszawa-Praga, Płock), 1969–1973, Działalność portów, k. 7.

⁴⁷³ *Monografia dróg wodnych śródlądowych*, s. 267–269.

⁴⁷⁴ Relacja kpt. ż.ś. Stanisława Fidelisa z 31 V 2017 r.

⁴⁷⁵ APW, Żegluga Warszawska, sygn. 229, Analiza działalności portów P.P. Żegluga Warszawska (Żerań, Warszawa-Praga, Płock), 1974–1981; Wykorzystanie czasu pracy urządzeń przeładunkowych w portach Żeglugi Warszawskiej za rok 1975, k. 17, 22.

⁴⁷⁶ APW, Żegluga Warszawska, sygn. 105, Program rozwoju portów na lata 1976–1985 (1973); Program rozwoju portów Żeglugi Warszawskiej na lata 1976–1985, k. 15.

⁴⁷⁷ APW, Żegluga Warszawska, sygn. 105, Program rozwoju portów na lata 1976–1985 (1973); Wykorzystanie czasu pracy urządzeń przeładunkowych w portach Żeglugi Warszawskiej za rok 1981, k. 135.

⁴⁷⁸ Statek *ro-ro* od ang. *Roll on/Roll off* – statek towarowy przeznaczony do przewozu pojazdów (samochodów osobowych, ciężarówek i wagonów).

⁴⁷⁹ APW, Żegluga Warszawska, sygn. 229, Analiza działalności portów P.P. Żegluga Warszawska (Żerań, Warszawa-Praga, Płock), 1974–1981, k. 22.

⁴⁸⁰ Relacja kpt. ż.ś. Jerzego Malanowskiego z 22 maja 2017 r.

⁴⁸¹ APW, Żegluga Warszawska, sygn. 229, Analiza działalności portów P.P. Żegluga Warszawska (Żerań, Warszawa-Praga, Płock), 1974–1981; Analiza działalności portów Żeglugi Warszawskiej za rok 1976, k. 42.

⁴⁸² *Ibidem*, Analiza działalności portów Żeglugi Warszawskiej za rok 1977, k. 68.

⁴⁸³ *Ibidem*, Analiza z działalności portów Żeglugi Warszawskiej za rok 1978, k. 86.

⁴⁸⁴ Relacja kpt. ż.ś. Jerzego Malanowskiego z 22 V 2017 r.

⁴⁸⁵ C. Stepnowski, *op. cit.*, s. 9.

⁴⁸⁶ *Frontem do Wisły zwraca się Warszawa. Nowe porty i regulacja koryta rzeki*, „Gazeta Ludowa”, 238 (1948), s. 1.

⁴⁸⁷ *Kanał Żerań–Zegrze połączy Warszawę z Bugiem*, „Stolica”, 41 (1955), s. 5.

⁴⁸⁸ *Monografia dróg wodnych śródlądowych*, s. 222–224.

⁴⁸⁹ *Ibidem*, s. 257.

⁴⁹⁰ *Kanał Żerań–Zegrze połączy Warszawę z Bugiem...*, s. 5.

⁴⁹¹ *Ibidem*.

⁴⁹² *Pierwszy rejs żeglugi pasażerskiej na Kanale Żerańskim i Jeziorze Zegrzyńskim*, „Stolica”, 20 (1963), s. 9; *Monografia dróg wodnych śródlądowych*, s. 270.

- ⁴⁹³ *Ibidem.*
- ⁴⁹⁴ *Kanał Żerań–Zegrze połączy Warszawę z Bugiem...*, s. 5.
- ⁴⁹⁵ *Monografia dróg wodnych śródlądowych*, s. 269.
- ⁴⁹⁶ *Ibidem.*
- ⁴⁹⁷ *Ibidem*, s. 263–265.
- ⁴⁹⁸ *Ibidem*, s. 258–259.
- ⁴⁹⁹ *Ibidem*, s. 263.
- ⁵⁰⁰ *Ibidem*, s. 264.
- ⁵⁰¹ *Ibidem*, s. 269.
- ⁵⁰² *Pierwszy rejs żeglugi pasażerskiej na Kanale Żerański i Jeziorze Zegrzyńskim...*, s. 8..
- ⁵⁰³ *Ibidem.*
- ⁵⁰⁴ Relacja kpt. ż.ś. Jerzego Małanowskiego z 22 V 2017 r.
- ⁵⁰⁵ *Monografia dróg wodnych śródlądowych*, s. 234.
- ⁵⁰⁶ *50 barek zamiast 50.000 wagonów...*, s. 3.
- ⁵⁰⁷ *Monografia dróg wodnych śródlądowych*, s. 270.
- ⁵⁰⁸ Relacja kpt. ż.ś. Stanisława Fidelisa z 31 V 2017 r.
- ⁵⁰⁹ *Ibidem.*



PODSUMOWANIE (ŻEGLUGA I PORTY DZISIAJ)

Analiza historycznego rozwoju infrastruktury związanej z żeglugą na Wiśle w Warszawie ukazuje pasmo niezrealizowanych planów i nieukończonych inwestycji. Podobnie jak w wypadku węzła kolejowego, Warszawa bardzo długo nie posiadała odpowiedniej infrastruktury portowej. Rosyjskie władze zaborcze od lat 80. XIX w. nie podejmowały budowy portu handlowego na warszawskim odcinku Wisły. Nie prowadzono również na rosyjskiej Wiśle prac regulacyjnych w celu uzyskania głębokości tranzytowych umożliwiających żeglugę jednostkom o większym zanurzeniu. Przyczyną tego stanu rzeczy najprawdopodobniej były względy strategiczne – ziemie Królestwa miały stać się „pięścią ochronną” Imperium Rosyjskiego podczas przyszłej wojny. Na przygranicznym terenie starano się w jak największym stopniu spowalniać rozwój komunikacji lądowych i wodnych. Przyczyny te potwierdzają liczne prace regulacyjne prowadzone na przełomie XIX i XX w. na dużych rzekach w głębi Rosji.

Na początku XX w. zbudowano Port Czerniakowski wraz z warsztatami stoczniovymi. Jego infrastruktura była jednak bardzo skromna, przeznaczona do obsługi i utrzymania statków inspekcyjnych i innego technicznego taboru rządowego. W tym samym czasie rozpoczęto budowę dużego portu handlowego na Wilczej Wyspie (pod Saską Kępą), jednak prace te zostały

przerwane ze względu na trudności techniczne. Zastosowano wówczas interesującą technikę budowy obu portów: Czerniakowskiego i Handlowego, wykorzystując naturalną konfigurację łąk wiślanych, stanowiących osłonę dla projektowanych basenów. Budowę Portu Handlowego na Wilczej Wyspie w ograniczonym zakresie podjęto jeszcze raz w okresie okupacji niemieckiej w 1915 r.

Po odzyskaniu niepodległości państwo polskie skupiło się na scalaniu i unowocześnianiu sieci kolejowej. Najważniejszą potrzebą, warunkiem zachowania niepodległości, był rozwój armii i budowa przemysłu zbrojeniowego. Transport wodny ze względu na olbrzymie koszty robót znajdował się na dalszym miejscu. Realizacja Portu Handlowego na Saskiej Kępie była typową w ówczesnych warunkach kontynuacją dawnych projektów z okresu zaborów, niedostosowaną do perspektywicznego rozwoju urbanistycznego Warszawy.

W tym samym czasie rozpoczęto również prace przy budowie Kanału Obwodowego, Kanału Wisła–Bug i portu na Żeraniu, spowolnione przez wybuch wojny polsko-bolszewickiej, a później przerwane. Prowadzone od początku lat 20. XX w. roboty przy budowie portów podyktowane były również koniecznością zatrudnienia bezrobotnych w celu uśmierzania niepokojów społecznych w kontekście agitacji bolszewickiej trafiającej na podatny grunt.

Przerwanie budowy portu na Żeraniu i Kanału Obwodowego uniemożliwiło przekształcenie stolicy



Panorama
Warszawy
na rycinie
z 1860 r.,
M. Durand-Brager
(„Le Monde
Illustré”)

w nowoczesny węzeł wodny. Decyzja ta stała się przyczyną dużych strat finansowych, a także wymiernym przykładem niestałości polskiej polityki w zakresie rozwoju dróg wodnych. Realizacja kanału umożliwiłaby rozlokowanie wokół niego przemysłu, na podobieństwo nowoczesnych europejskich miast.

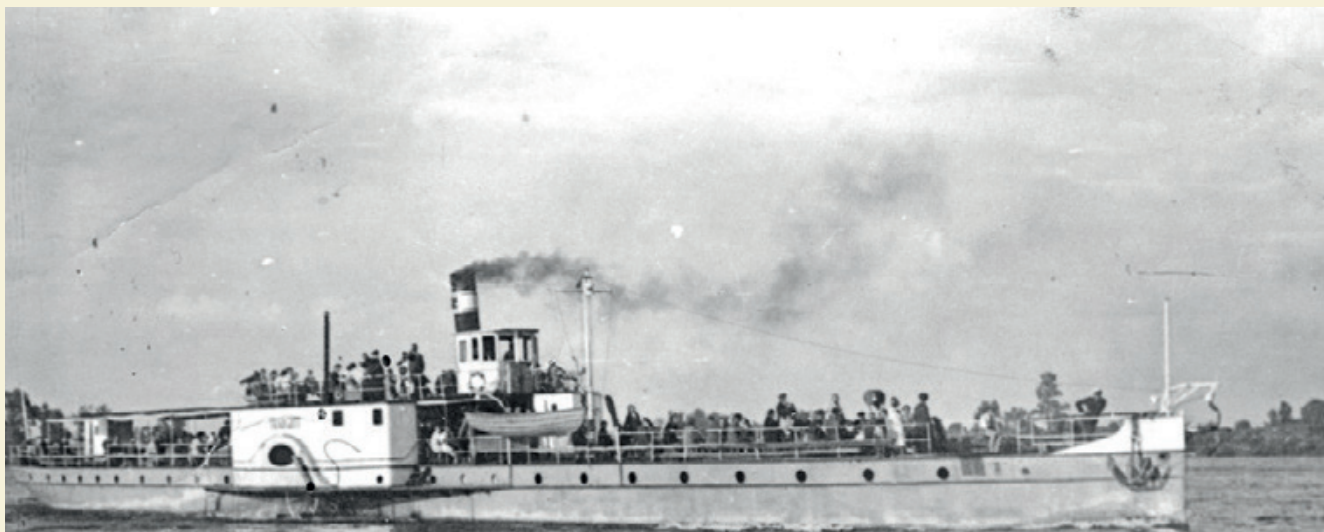
Dopiero rozwój Saskiej Kępy oraz miastotwórcze plany prezydenta Starczyńskiego doprowadziły do wstrzymania dalszej rozbudowy Portu Handlowego na Saskiej Kępie i powrotu do realizacji Portu Żerańskiego wraz z Kanałem Wisła–Bug. Plany te jednak zostały przerwane przez wybuch II wojny światowej, wykonano zaledwie fragment basenu i niewielki odcinek kanału.

W okresie stalinizmu powrócono do koncepcji budowy Portu Żerańskiego i Kanału Wisła–Bug. Kanał ten miał stać się główną osią transportową w połączeniu dróg wodnych Europy i Polski z ZSRS, gigantyczną drogą wodną do wywozu polskiego węgla i innych towarów na wschód oraz przywozu rudy krzyworskiej dla Huty „Warszawa”. Dominujące znaczenie miały mieć jednak przewozy tranzytowe do ZSRS. Tak wielkie plany szybkiej industrializacji i rozbudowy przemysłu zbrojeniowego były niemożliwe do zrealizowania w stosunkowo krótkim okresie planu 6-letniego. Kres przyniósł im schyłek stalinizmu w Polsce i stopniowa redukcja rozbudowy przemysłu oraz potencjału militarnego. Do 1963 r. zrealizowano w oszczędnościowym wariantcie nowoczesną służbę komorową, port oraz kanał. Nowa droga wodna

była wykorzystywana w ograniczonym zakresie do przewozu żwiru zestawami pchanymi dla warszawskiego budownictwa, w największym zaś stopniu przez żeglarzy i wodniaków oraz do żeglugi rekreacyjnej na Zalew Zegrzyński.

Lata 80. i 90. XX w. przyniosły całkowity upadek żeglugi towarowej na Wiśle, a nieuregulowana rzeka jest coraz atrakcyjniejsza dla żeglarzy i motorowodniaków, a także dla mieszkańców Warszawy, którzy lubią wypocząć nad jej brzegami. Ze względu na czynniki militarne i opóźnienie cywilizacyjne Wisła nie stała się nowoczesną arterią komunikacyjną, nie przeprowadzono jej regulacji i nigdy nie skanalizowano, ale równocześnie jest ostatnią dużą, nieuregulowaną na tak długim odcinku, rzeką europejską, o której podczas rejsu kilka lat temu weneccy gondolierzy mówili *bellissima*.

Rozwój produkcji nowych statków z napędem spalinowym, restrykcyjne przepisy Polskiego Rejestru Statków dotyczące kadłubów nitowanych oraz problemy z naprawami kotłów parowych doprowadziły do wycofania z eksploatacji ostatnich, parowych bocznokołowców w drugiej połowie lat 70. XX w. Pomimo podejmowanych społecznych starań nie zachowano do celów muzealnych ani jednego historycznego statku bocznokołowego. Ostatnie jednostki pływające niegdyś po Wiśle pocięto na złom w latach 80. i 90. XX w. Jest to jedna z wielu zaprzepaszczonych szans ochrony cennego dziedzictwa technicznego, związanego od ponad 190 lat z nadwiślańskim krajobrazem kul-



Ryc. 134
Statek „Traugutt”
w Dobrzykowie,
1950 r.,
fot. J. Zalewska
(archiwum rodzinne
Zbigniewa Kreta)

turowym stolicy. W wielu państwach Europy Zachodniej nadal są wykorzystywane w żegludze turystycznej zabytkowe parowce pochodzące często z przełomu XIX i XX w., które utrzymały historyczny napęd. Często są to jednostki pieczołowicie odrestaurowane z niezwykłą dbałością o każdy, najmniejszy detal historycznego wyposażenia.

W ostatnich latach żegluga turystyczna na warszawskim odcinku Wisły odrodziła się jako inicjatywa Biura Drogownictwa i Komunikacji m.st. Warszawy. Prywatne statki i promy obsługują linie turystyczne finansowane przez miasto. Pojawiło się też wiele innych inicjatyw, turystyczne rejsy na Wiśle rozpoczęła zbudowana

w stoczni plockiej replika historycznego statku Loewenthal (niestety, konstrukcji spawanej).

W 2012 r. w niewyjaśnionych okolicznościach spłonęła w Porcie Praskim ostatnia historyczna jednostka związana z żeglugą parową na Wiśle – zabytkowy dworzec wodny Żeglugi Parowej Maurycego Fajansa, który aż do lat 70. XX w. cumował przy brzegu w Płocku⁵¹⁰. Dzięki staraniom armatora udało się zachować koła łopatkowe jednego z ostatnich pływających po Wiśle parowców „Traugutt” (il. 133). W 2014 r. zostały wyeksponowane przed Muzeum Przyrodniczym w Kazimierzu Dolnym nad Wisłą, stając się jedną z ostatnich materialnych pamiątek po żegludze parowej na Wiśle.



PRZYPISY

⁵¹⁰ O historii tego dworca zob. Z. Tucholski, współpraca J. Fink-Finowicki, *op. cit.*, s. 9–26.



WARSAW PORTS ON THE VISTULA

**HISTORY OF THE INFRASTRUCTURE
OF INLAND NAVIGATION
IN THE POLISH CAPITAL**

SUMMARY



The history of steam navigation on the Vistula River began in 1827, when Konstanty Wolicki with his partner Jakub Berksohn bought in England and brought to Gdańsk two sidewheeler wooden steamships: "Victory" from Liverpool and "Prince Xawery" from Yarmouth. They were the first ever Polish owners' vessels which were classified by the Lloyd's Register. But only one of them, "Victory", made its way to Warsaw, in 1828.

In the early 1840s an attempt to organise the steam navigation on the Vistula River was made by Piotr Antoni Steinkeller. He brought to Warsaw two iron ships and organised excursion cruising in the city's neighbourhoods and at least one cruise to Gdańsk. But the draught of those first ships was too deep for the Vistula River.

In 1848 the Polish aristocrat Count Andrzej Zamoyski entered a contract with Frenchman Edward Guibert and together they established the Company for Steam Navigation on Navigable Rivers of the Kingdom, Hrabia Zamoyski et Compania. Its main purpose was the transportation of commodities and goods, mainly grain, via the Vistula. In May of 1951 the company opened the first regular passenger service between Warsaw and Ciechocinek, and then from Warsaw to Puławy and Zawichost.

In 1854 the company had nine steamers and twenty barges, and in the 1860s already fifteen steamers and forty eight barges. From 1850 on, the company developed its own workshops for ship building in Czerniakowska, Mączna and Solec Streets; steam machines were first imported from the Nantes plant of Vincent Gâche the elder, and then built at the place. The outbreak of the January Uprising in 1863 hampered the company's operation. In 1863 a strict police and military supervision was imposed on the navigation on the Vistula. The 4th Company of the Fleetguard crew was sent to Warsaw to organise a temporary military flotilla. For his support of the Uprising Count Andrzej Zamoyski was expelled from the Polish Kingdom and had to leave the country; the company was formally dissolved with the end of 1871. A major part of his company's stock was bought by Russian merchants; some of his former ships would sail later on the Dnieper. The workshops of the steam navigation at Solec, few steamers and twenty barges were bought by Maurycy Fajans. In the first half of the 1870s he founded a company under the name of Steam Navigation on the Vistula River Maurycy Fajans. He extended the workshops and resumed production of vessels at Solec. At the end of the 19th and early 20th century his firm was the biggest navigation company on the Vistula, although there were several serious competitors, such as, for instance, Navigation on the Vistula, Stanisław and Józef Górnicki, or Płock Company for Steam Navigation "Merkury". Sunday cruises to Bielany became a tradition at that time, like cruises on the Pentecost or Green Week, attended by masses of Varsovians. There were also vessels of the water administration sailing on the river, i.e. of Warszawskij Okrug Putiej Soobszczenija.

In 1911 the Warsaw Joint-Stock Company for Commerce and Navigation was established. In 1912 the Fajans' company was transformed into the joint-stock company under the name of Joint-Stock Navigation and Commerce Company Maurycy Fajans. During the First World War ships were confiscated for military purposes, there was also the ban on civilian navigation on the Vistula. The Russian troops withdrawing from the Polish lands sank all the ships.

After the German military forces entered Warsaw, the steamships sank by the Russians were raised from the Vistula. The river stock was militarised to form the Weichselflotte.

After the war ended, the fleet was gradually taken over by the Polish authorities. In 1918–1921 the Polish State Navigation was established for transportation and food supplies, mainly for the army. As soon as 1918 the Warsaw Joint-Stock Company for Commerce and Navigation resumed its operations, and took over the Fajans' firm. Soon afterwards, it changed its name into the Warsaw Company of Transport and Navigation PLC. The company bought several shipping companies with their warehouses, and had numerous harbours and unloading docks along the Vistula. The head office was located in Warsaw, while its agencies were established both in Poland and abroad. Workshops for the building and repairing of vessels were still in 8 Solec Street. One day the Fajans brothers had the Chief of State Marshal Józef Piłsudski himself as a guest for breakfast on board.

In 1922 the Company of United Polish Navigation PLC was established, with as much as 74% of shares held by the Polish State. In 1924 the Company merged with the Warsaw Joint-Stock Company for Commerce and Navigation to create the United Warsaw Company of Polish Transport and Navigation PLC, with 30% of shares owned by the Polish State. Its stock was made by thirty five steamers and ca. hundred of barges. Unfortunately, some time after the Company faced the bankruptcy.

On 24 March 1930 the Company for passenger and freight navigation was established under the name of "Vistula" Polish River Navigation Ltd. in Warsaw, which became a trust gathering smaller owners, until now competing against each other. They included, among others, Navigation on the Vistula. Stanisław and Józef Górniczy from Płock, the "Merkury" Steam Navigation Company of Maks Friedman from Płock, Juliusz Dunin Holecki's firm from Warsaw, and of engineer Eliaż Leszczyński from Warsaw, a company called "Competition" founded by Chaim Rogozik and Edward Jaworski in Płock, and the Puławy Navigation Company belonging to the Ejdelman brothers and Co., and a part of the property of the United Warsaw Company of Polish Transport and Navigation PLC.

The "Vistula" existed to 1941, when its ships were taken over by a firm established by one of its shareholders, Juliusz Dunin Holecki (Weichsel Reederei Julius Dunin Holecki, G.m.b.H., Warschau). In the time of World War Two almost all ships' names were changed to German ones. During the German occupation inland ships were used for smuggling food to the capital on the mass scale. In 1944 there was a military engineering unit Fluss-Pionier-Kompanie Weichsel operating on the Vistula to, among other things, protect the bridges of Warsaw. By the end of the war a majority of ships were sunk by the Germans or evacuated to Gdańsk.

Still during the war, a large part of the former Polish stock was militarised by the Red Army. On 7 March 1945 a compulsory state management was established over the river navigation. A majority of ships were sunk, and the Vistula fairway needed to be cleaned of obstructing fragments of blown up bridges. In 1946 the Soviet authorities handed over to Poland the remnants of the Polish fleet.

In November 1945 the first passenger-freight line between Warsaw and Toruń was opened. In 1946 the State Navigation Company Polish Waterways was established. In 1948 all navigation companies on the Vistula River were nationalised. In 1949 one company was created: the Polish Inland Navigation in Wrocław, which managed the navigation on the Vistula. In 1951 the State Company of Navigation on the Vistula was established. In 1954 the Warsaw Navigation on the Vistula was created, which served on the river between Gdańsk and Sandomierz; in 1963 it changed its name to State-Owned Company "Warsaw Navigation". From the 1950s on, new forms of mass leisure emerged in the form of excursions organised by the Workers Vacation Fund on steamers to Gdańsk. Steamers were replaced by a series of motorboats built in the Gdańsk River Shipyard. In 1969 only six sidewheeler steamers were being used: "Bałtyk", "Racławice", "Gen. Świerczewski", "Feliks Dzierżyński", "Traugott" and "Julian Marchlewski". Navigation on the Vistula River was on the decline; and in 1989 the State-Owned Company "Warsaw Navigation" was put into liquidation.

PORT CZERNIAKOWSKI

For a long time there were places on the Vistula for loading and unloading ships and for winter layups, usually located in the old riverbeds. The need of an artificial river port with adequate facilities for ships maintenance in Warsaw was repeatedly pointed out from the mid-19th century, but its plans remained unrealised for many years.

The Czerniakowski Port was being built probably from 1903 on – the contemporary press informed about the organisation of a new harbour above Solec. Presumably at the same time a governmental river shipyard was built. As the designer and constructor of the port engineer Lucjan Kwiciński was mentioned, who supervised the Vistula engineering works. The port was for the construction and repairs of the vessels used for the Vistula engineering; it served also as a winter layup for government's, municipal and private boats and ships, and had no commercial functions.

After WWI the port and shipyard were taken over by the Polish management of water resources. At that time there were still two shipyards in the port: a state-owned in 136 Czerniakowska St., and a private one in 8 Solec St. The state shipyard repaired the stock of the National Water Board in Warsaw. In 1934 it was developed and extended – a slipway with trucks was constructed. In the interwar period the shipyard built towing vessels, barges for the transport of workers, and iron barges to transport materials for the Vistula engineering works.

In 1939 Czerniakowski Port and shipyard did not suffer major destruction. During the German occupation they were subjected to the German water administration: Wasserstrassenamt Warschau. In the time of the 1944 Warsaw Uprising there was heavy fighting in the port. After the uprising collapsed and the shipyard was taken over by the Germans, they burned down all the buildings and took away or sunk almost all machines and equipment.

In 1945 once again the National Water Board, subordinated to the Department of Waterways of the Transportation Ministry, was organised in the administrative buildings, and the reconstruc-

tion of the shipyard began. From the very beginning the ships gradually raised from the Vistula were being repaired. Already in 1946–1947 the shipyard was building steel barges with a capacity of 125 tons, which were used, among other things, to transport rubble from Warsaw for the Vistula engineering works. On the basis of pre-war plans the Capital City Reconstruction Office decided to make the Czernakowski Port a sport and tourism harbour.

In 1960 the Warsaw River Shipyard began the production of advanced vessels with combustion engines: pushboats “Żubr”, inspection boats SI-45 and passenger boats SP-45. In 1969–1972 the Warsaw River Shipyard was liquidated.

In 2014 main repairing works in Czerniakowski Port were finished, which led to the destruction of the preserved original pavings of the channel and winter dock slopes. At present, the port houses a harbour for private boats and yachts. The remains of the old slipway were, unfortunately, dismantled; at this place a new slipway is being constructed.

Czerniakowski Port is an earth hydrotechnic structure occupying an area of 4.5 hectares (ca. 11.1 acres). It includes an entry channel and a port dock – for winter layup.

COMMERCIAL PORT IN SASKA KĘPA (PRAGA PORT, IN WOLF’S ISLAND)

The first ideas of a river port in Praga district of Warsaw were developed in the mid-19th century (engineer Teodor Urbański’s design). But it was not until 1905 that the Warsaw Municipality began the port construction in Saska Kępa; yet, soon afterwards the works were stopped. They were resumed after Poland regained its independence, but according to a different design. It was to be a municipal port, but until the port in Żerań was ready, it was to serve also transit traffic on the Vistula. According to the plan, there were to be nine docks, connected with a linking dock. The general design was developed by Prof. Karol Pomianowski. The designer and construction manager was also engineer Kazimierz Rodowicz. In May 1919 the Polish Joint-Stock Building Company began initial works. The first stage was closed in 1931, with the dock no. 2 ready and partially built dock no. 3 to the half of its width – 30 m, the pier between the docks, a turntable at the entry to the docks and a part of the entry channel. In the autumn of 1931 a normal gauge siding was built leading to the Warsaw East Station. In 1933 the Ministry of Transportation approved the project of the port development. In 1936, however, the City Council decided to discontinue the further implementation of the project as a result of Warsaw Mayor Stefan Starzyński’s idea to tie the city with the Vistula River. In the area of Saska Kępa district a representative villa quarter was planned, and the Mayor himself wanted the further port’s construction to be stopped.

In 1939 the Commercial Port became one of the strategic targets bombed by the Luftwaffe. Part of warehouses was destroyed and the quay made of reinforced concrete damaged. During the fights for Praga district in 1944 a large part of port buildings and facilities were destroyed. In 1945 the port was taken over from the Soviet authorities by the State Management of Water Resources. The reconstructed port was to serve for the unloading of general cargo and food

supplies, and it was subordinated to the Warsaw Division of the State Inland Navigation. According to the plans of the 1950s, the Commercial Port (from ca. 1963 on called the Warsaw-Praga Port) was to be replaced by the Żerański Port. In the 1960s the value of general cargo handled in the port began to increase, in the 1970s sand and aggregate was reloaded in the dock on the side of the 10th-Anniversary Stadium. In 1977–1978, poor technical conditions of the quays, and mainly because in the terrain of the port a new housing estate Praga-Centrum was planned to be constructed, the reloading service was transferred to the Żerański Port. At that time the Commercial Port was officially liquidated, and was to serve as basis and a winter port of the stock belonging to the “Warsaw Navigation”, a seat of the Inland Waterways Authority and of the River Station of the Citizens’ Militia (the Police in the Polish People’s Republic). In the early 1990s the “Warsaw Navigation” was liquidated, in 1992 its sailing stock was sold, and a part of it was scrapped. From that time on, a degradation of the port began. In 1996 the city together with the company Elektrim PLC set up the Praga Port Company. The Elektrim took over the Praga Port in return for the construction of the Świętokrzyska Route; in the port area a housing estate was to be built.

ŻERAŃSKI PORT

In 1910 the Russian Ministry of Transportation developed a project of a Vistula–Dnieper waterway. It included a channelling of the River Bug from Brześć to Małkinia; there was a plan to build a 90-km long channel between Małkinia and Warsaw. In 1914–1916 an initial design of this waterway was prepared, together with the first general concept of a channel between the Vistula near Warsaw and the Bug near Zegrze. It was the basis for interwar and postwar designs of a port at Żerań. The author of a majority of those designs of the Żerań Port was hydraulic engineer Tadeusz Tillinger (1879–1955). The first earthworks began in the spring of 1919, mainly on the construction of Żerański Port and the Białolecki Channel. The works were halted by the Polish-Soviet War (1919–1921) and for the next three years they were carried on a limited scale. And it was not until 1933 that they were continued. In 1933–1938 only a part of the dock was made and a narrow channel 2.5 km long.

Tillinger’s plans were taken back in 1948. The idea to build the Żerański Port and the channel between Żerań and Zegrze was associated with the project of damming up the Narew River. The construction was carried out by the “Bugobudowa” Board of Investment Warsaw-Żerań-Port. In June 1951 the works began, but in 1953 they were limited to the fourth kilometre in the vicinity of “Faelbet”, where a factory port was planned. The port was constructed by the end of the 1950s, according to its original design, to ensure the delivery of aggregate by pushed convoys. In 1955 a decision was taken to construct the whole Żerański Channel from the Vistula to Nieporęt, together with the rebuilding of Modlińska Street. The construction of the port and channel in its first stage was to be concluded in 1958.

The actual port at Żerań, according to the final, limited project, was to have three docks. From its opening in 1963 it was managed by the Warsaw Navigation, and was officially named the

Commercial Port Warsaw-Żerań. In 1963, the Warsaw Navigation constructed in ten weeks a gravel port in Żerań with the reloading capacity of 1 500 000 ton. It was opened in November of the same year.

According to an initial design of 1948, the Channel was to be 20 kilometres long and 20 metre wide. It was to connect Poland, via the Bug River, with Soviet waterways, but also with the Masurian Lakes, lakes in the Augustów and Suwałki provinces through the water routes of the rivers Bug, Narew and their tributaries. In 1957–1963 a barrage near Dębe on the Narew was constructed together with a hydroelectric power plant. As a result of damming the Narew and Bug, the Zegrze Reservoir was built – 40 kilometres long, with the total area ca. 33 km², and circumference of over one hundred km. The project of the channel was prepared by the Central Office of Studies and Designs for Hydraulic Engineering “Hydroprojekt”. The proper construction works began in 1954. During the first stage, the Warsaw Water-Engineering Union finished a bottom channel on the Vistula side, a sedimentation tank of the combined heat and power plant, a lock named in the honour of engineer Tillinger and the quay of the administration dock. There were twelve bridges over the channel, including two road bridges in Modlińska and Białołęcka Street, four railway and six road ones. On 28 April 1963 the Żerański Channel was officially opened. A new waterway was used, to a limited extent, to transport gravel, but mostly by yachtsmen and water sports enthusiasts and for leisure sailing to the Zegrzyński Reservoir.

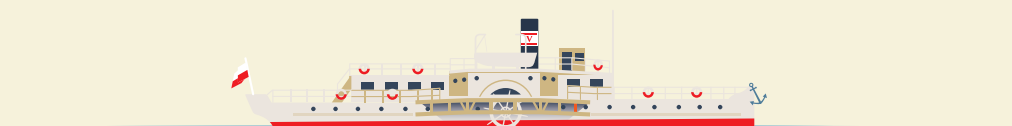
The 1980s and 1990s brought up a total collapse of the freight navigation on the Vistula, and the unregulated river is more and more attractive for yachtsmen and water sports enthusiasts, but also as a leisure spot for Varsovians. The last historic sidewheeler steamships were sold for scrap in the 1980s and 1990. It was one of the many lost opportunities to protect valuable Polish technological heritage which for over one hundred years was closely related to the cultural landscape of the capital city of Poland.

NARODOWE
ARCHIWUM
CYFROWE

Każde zdjęcie
ma swoją historię,
niektóre historie
mają swoje zdjęcia.

Autorzy pragną podziękować
za udostępnienie materiałów i informacji następującym osobom:

recenzentom pracy panom prof. dr. hab. Janowi Bartelskiemu i dr. hab. Lechowi Królikowskiemu, pani Danucie Bondaryk z Archiwum Państwowego w Warszawie i jej zespołowi, prof. dr. hab. inż. Andrzejowi Brandtowi, panu Andrzejowi Buczyńskiemu, panu Janowi Członkowskiemu z Archiwum Dokumentacji Osobowej i Płacowej w Milanówku, kpt. ż.s. Waldemarowi Danielewiczowi, pani Marcie Fajans, kpt. ż.s. Stanisławowi Fidelisowi, panu Stefanowi Fuglewiczowi, kpt. ż.s. Wojciechowi Gochowi, pani Danucie Jackiewicz z Muzeum Narodowego w Warszawie, panu Zbigniewowi Kretowi, kierownikowi Nadzoru Wodnego RZGW w Warszawie Mirosławowi Lisowskiemu, kpt. ż.s. Jerzemu Malanowskiemu, panu Robertowi Marcinkowskiemu, panu Markowi Mistewiczowi, panu Pawłowi Niemczakowi z Archiwum Państwowego w Warszawie, pani Grażynie Orłowskiej z PTTK, panu Bogdanowi Pokropińskiemu, pani Annie Stęplewskiej z domu Fajans, pani Agacie Trzop-Szczypiorskiej, emerytowanym pracownikom Stoczni Czerniakowskiej panom: Damianowi Klimczakowi i Marianowi Wilkowi, pani Halinie Wójcikowskiej oraz innym pracownikom Biura Organizacji Urzędu m.st. Warszawy z Wydziału Archiwum.



PARTNERZY / PARTNERS



Archiwum
Akt
Nowych

POLONA/

NARODOWE
ARCHIWUM
CYFROWE



Muzeum Narodowe
w Warszawie



MIEJSKIE PRZEDSIĘBIORSTWO
WODOCIĄGÓW I KANALIZACJI
W M.ST. WARSZAWIE S.A.
www.mpwil.com.pl





Лясы

Збытки

Вилановский Островъ

Августовка

Черняковъ



Жержень

Вулька Жерженская

Медзешинъ

Надвислянская Кемпа

авады

Общю Присутствіи Гражданскаго Вѣдомства
путей сообщенія по журналу составленнаго
та 1901 года за № 12 сего сс. разсмотрѣвъ

Начальника Округа Костенца.

Писемника Начальника Округа.

Инспектора Училища Гражданскаго



MIASTO STOŁECZNE WARSZAWA 2017

