

Andrzej Skalimowski

Instytut Historii Nauki im. L. i A. Birkenmajerów PAN

ORCID 0000-0002-5682-3976

Urbanistyczna geneza dzielnicy przemysłowo-portowej na warszawskim Żeraniu (1916–1939)

The Urban Origins of the Industrial-Port District in Warsaw's Żerań (1916–1939)

This article examines the origins of Warsaw's industrial-port district in Żerań between 1916 and 1939, presenting it as the culmination of a long-term urban development process rather than merely the outcome of postwar industrialization. The author traces the transformation of Warsaw's spatial structure since the partitions, emphasizing the significance of planning and transportation decisions, such as the expansion of the city limits in 1916, the development of the railway network, and canal projects. Particular attention is given to the 1923 Regulatory Plan and the 1931 General Plan, which designated the right bank of the Vistula River for heavy industry. This concept of 'dynamic development' envisioned the concentration of industry in the Żerań area due to favorable logistical conditions (railway, planned port, canals). The article also analyzes the impact of state policy, new regulations, city planning initiatives, and pressure from urban planning circles. The district's development is described within the broader context of regional planning (the 'Functional Warsaw' concept), culminating in the 1937 decision to construct a power plant in Żerań – a project that was never realized before the outbreak of war. The author illustrates the complexity of the urbanization process, shaped by the interplay of social, economic, and ideological factors.

Keywords: Żerań, industrialization, city planning, urbanism, Praga, Warsaw, industry

Słowa kluczowe: Żerań, industrializacja, planowanie miasta, urbanistyka, Praga, Warszawa, przemysł

Warszawska dzielnica przemysłowo-portowa Żerań pełne rozwinięcie otrzymała w ramach Planu Sześcioletniego, który – ogłoszony w 1950 r. – narzucił polskiej gospodarce forsowną industrializację¹. Dotyczyło to całej stolicy, dla której przewidziano rolę wzor-

1 T. Lijewski, *Uprzemysłowienie Polski 1945–1975*, Warszawa 1978, s. 11.

cowego miasta socjalistycznego. Ale rozwój przestrzenny miasta jest procesem ciągłym, a konkretne fakty w tej dziedzinie to rezultat wieloletnich nieraz przygotowań, często w zróżnicowanych warunkach. O ulokowaniu na warszawskim prawym brzegu Wisły zakładów związanych z przemysłem ciężkim myślano już wcześniej.

Przełom XIX i XX w.

Warszawa była znaczącym ośrodkiem przemysłowym już w połowie XIX w., podczas gdy w Poznaniu proces industrializacji rozpoczął się dopiero pod koniec lat siedemdziesiątych tego stulecia. W Krakowie, Lwowie i Wilnie większy rozwój przemysłu nastąpił natomiast dopiero u schyłku XIX w.² Największe rozmiary osiągnął warszawski przemysł metalowy, poligraficzny i konfekcyjny. Dominowały w zatrudnieniu zakłady duże i wielkie, które w początkach XX w. koncentrowały ok. 70% wszystkich warszawskich robotników. Warszawa pod względem liczby ośrodków wytwórczych w Królestwie Polskim i za tzw. kordonem wyprzedzała inne okręgi przemysłowe, ustępując tylko Łodzi.

Przemysł swoim zasięgiem przestrzennym ogarniał prawie wszystkie dzielnice miasta powodując przemieszczenie zabudowy fabrycznej z mieszkaniową (m.in. na Woli, Pradze i Powiślu)³. W tamtym okresie brakowało spójnej koncepcji porządkującej chaotyczny rozwój przemysłu, a głównym problemem była ograniczona dostępność gruntów miejskich – większość terenów należała do prywatnych właścicieli, którzy maksymalnie wykorzystywali ich potencjał ekonomiczny lub nimi spekulowali. Zabudowa rozwijała się poza granicami miasta, wówczas blisko Śródmieścia, pozbawiona odpowiedniego zaplecza technicznego i komunikacyjnego. Żeby umożliwić połączenie tych osiedli z miastem, uruchomiono pięć linii kolejki dojazdowej. W końcu rosyjskiej okupacji utworzono przy wydziale budownictwa Magistratu komisję do zbadania stanu zabudowania i opracowania wstępnych szkiców przyszłej regulacji. Prace komisji w 1914 r. przerwał wybuch Wielkiej Wojny⁴.

W 1916 r. Niemcy rozszerzyli granice Warszawy, głównie o tereny niezabudowane, co zwiększyło potencjał urbanizacyjny⁵. Wówczas pojawiło się pojęcie Wielkiej Warszawy, odróżniające ją od dotychczasowego obszaru miasta, ograniczonego m.in. przepisami fortecznymi⁶. Inkorporacja przedmieść otworzyła nowe możliwości działań regulacyjnych.

W wyniku prac Koła Architektów, które na zlecenie władz miejskich w grudniu 1916 r. opracowało plan miasta w skali 1 : 10 000, zwieńczony syntetycznym opracowaniem *Szkic wstępny planu regulacyjnego Warszawy*, powstała nowatorska i dojrzała jak na tamte czasy koncepcja urbanistycznego rozwoju miasta⁷. Plan ten zapoczątkował trudny proces ewolucji kolejnych opracowań w okresie międzywojennym, tworzonych już na

2 W. Pruss, *Ludność i przemysł Warszawy* [w:] *Warszawa. Stolica Polski*, red. J. Kazimierski, Warszawa 1980, s. 60–61.

3 Ibidem, s. 61–62.

4 *Projekt regulacji miasta stol. Warszawy. Według referatu Biura regulacji i Pomiarów Magistratu*, „Przegląd Techniczny” 1924, nr 26, s. 297.

5 Gubernator Hans von Beseler podpisał 8.04.1916 r. dokument rozszerzający obszar miasta z ok. 3700 ha do ok. 12 000 ha. W skład Warszawy weszły wówczas m.in. tereny Rakowca, Ochoty, Mokotowa, Czerniakowa, Saskiej Kępy, Grochowa, Gocławia, Targówka, Bródna, Młocin, Marymontu, Powązek i Żoliborza; A. Gawryszewski, *Ludność Warszawy w XX wieku*, Warszawa 2009, s. 29–30.

6 R. Żelichowski, *W setną rocznicę rozporządzenia o inkorporacji przedmieść i utworzeniu Wielkiej Warszawy*, „Kronika Warszawy” 2016, nr 2, s. 69.

7 Z. Skibniewski, *Przestrzenny rozwój Warszawy*, [w:] *Warszawa. Stolica Polski*, s. 305.

podstawie dokładniejszych pomiarów oraz wytycznych uwzględniających potrzeby aparatu państwowego, instytucji komunalnych i prywatnych właścicieli⁸.

Trzeci z rzędu plan regulacyjny – opracowany w 1923 r. – Rada Miejska i Ministerstwo Robót Publicznych uznały za podstawę do opracowania dalszych planów szczegółowych⁹. Według jego założeń, z uwagi na koszty energii elektrycznej, podstawą transportu miała być w dalszym ciągu trakcja parowozowa. Powodowana przez nią uciążliwość skłaniała do wykluczenia jej ze Śródmieścia i jednocześnie do rozwoju obszarów sąsiednich. Aby rozwiązać ten problem, postulowano wprowadzenie modelu przesiadkowo-przeładunkowego, podobnie jak w krajach zachodnich. Po wybudowaniu rozległego pierścienia kolei obwodowych – północnej i południowej – z licznymi stacjami kolejki dojazdowe miały docierać do wyznaczonych punktów, gdzie dzięki odpowiednim urządzeniom możliwe byłoby sprawne przeładowywanie towarów o dużej masie i objętości do wagonów kolejowych. W ten sposób towary mogłyby być dostarczane do kluczowych punktów w mieście, takich jak stacje, składy, hale targowe czy fabryki, do których wagony kolejowe docierałyby bocznkami.

W projekcie regulacji dzielnicy fabrycznej przewidziano ulokowanie jej na prawym brzegu Wisły, na Pradze. Ponieważ rozwój przemysłu jest ściśle powiązany z dogodną infrastrukturą transportową, a sama kolej obwodowa nie byłaby w stanie w pełni zaspokoić potrzeb wielkiego przemysłu, planiści zwrócili uwagę na konieczność utworzenia szlaku wodnego.

Główne drogi wodne, oprócz Wisły, miały obejmować m.in. przyszły kanał węglowy prowadzący z Zagłębia Dąbrowskiego do Warszawy, którego ujście planowano pod Bielanami, oraz kanał łączący Wisłę z Narwią. Ten ostatni miałby swój początek na Pelcowiznie, niemal naprzeciwko Bielan, a następnie omijałby Pragę od północy. Z tego względu ujście kanału obwodowego na Pradze zaplanowano na Żeraniu, gdzie miałby on łączyć się z kanałem Wisła–Narew i wspólną trasą prowadzić aż do wsi Białotęka. W efekcie kanał Praski, stanowiący odnogę kanału Wisła–Narew, stałby się kluczowym połączeniem najważniejszych dróg wodnych w Polsce z przemysłowym centrum stolicy.

Kanał obwodowy brałby początek w okolicach wsi Las, niemal naprzeciwko Siekierok, a następnie szerokim łukiem otaczałby Pragę, osiągając długość 15 km, by w końcu uchodzić do kanału Wisła–Narew na terenach wsi Białotęka. Projekt zakładał jego przystosowanie do transportu barek o pojemności do 1000 ton.

Dzięki tak korzystnym warunkom komunikacyjnym można było oczekiwać, że większe kompleksy fabryczne powstawałyby wzdłuż całej trasy kanału obwodowego. Zakłady te miały dysponować własnymi odnogami kanałowymi z przystaniami dostosowanymi do transportu surowców, a potem gotowych już produktów. Po wybudowaniu kanału obwodowego oraz kanału Wisła–Narew, istniejący kanał Bródnowski zostałby uregulowany i pełniłby funkcję odwadniającą, odprowadzając wody do kanału Wisła–Narew.

Budowa tych szlaków wodnych była ściśle związana z projektem wielkiego portu na Wiśle. Za najdogodniejszą jego lokalizację uznano Żerań. Port miałby obejmować cztery baseny dostosowane do obsługi dużej liczby jednostek pływających oraz nowoczesne zaplecze magazynowe. Połączenie portu z pobliską praską stacją towarową zapewniłoby

8 W oparciu o zebrany materiał Biuro do spraw regulacji i zabudowania miasta sporządziło w 1920 r. plan regulacyjny w skali 1 : 10 000, a dwa lata później szkieletowy plan zabudowania strefowego.

9 Cz. Rudnicki, *Regulacja Warszawy w okresie wieku XIX i początku XX*, „Architektura i Budownictwo. Plany regulacyjne Warszawy dawnej i nowej” 1928, z. 11, s. 408.

sprawny transport kolejowy. Port w Żeraniu byłby przeznaczony głównie do obsługi ładunków masowych, takich jak surowce, materiały budowlane, zboże czy nafta. Towary te mogłyby być rozprawdane kanałem obwodowym do zakładów przemysłowych na Pradze lub przeładowywane na kolej węzła warszawskiego i dostarczane do innych części miasta oraz dalej w głąb kraju¹⁰.

Regulacyjny plan miasta z 1923 r., choć pod względem koncepcyjnym wciąż zakorzeniony w XIX-wiecznych realiach, odegrał istotną rolę – wprowadzał bowiem gradację typów zakładów przemysłowych, definiując m.in. przemysł uciążliwy wskazując jego docelową lokalizację na prawym brzegu Wisły, m.in. na Żeraniu¹¹, co postulowano już szkicowo w 1916 r.:

Jako luźny pomysł rzucony jest projekt przekopania kanału spławnego, rozpoczynającego się z południa u brzegów Goćławskich, obiegającego Pragę przez dzielnice przemysłowe i znajdującego ujście do Wisły przez port przeładunkowy pod Żeraniem. Urzeczywistnienie tego kanału stworzyłoby dogodną i taną komunikację fabryk ze składami towarowymi i węglowymi miejscowymi i dałoby możliwość bezpośredniego transportu wodą. Przystanie dla ruchu osobowego ciągną się wzdłuż brzegu warszawskiego od mostu Kierbedzia do mostu kolejowego pod Cytadłą. Położenie portu głównego, obu portów mniejszych oraz przystani osobowych uważa Koło Architektów za najodpowiedniejsze, niezależnie od zmian, jakie zajść mogą w rozplanowaniu ogólnym¹².

Lata trzydzieste XX w.

Warszawa, której po odzyskaniu przez Polskę niepodległości przywrócono funkcje stołeczne, spełniała ważną rolę w planach gospodarczych Drugiej Rzeczypospolitej. Szybko przystąpiono więc do rozbudowy i rekonstrukcji stołecznego ośrodka przemysłowego. Państwo zaczęło wykupować dawne zakłady i modernizować je, zmieniając jednocześnie profil produkcji. Budowano też nowe fabryki. Wyraźnie określona koncepcja rozwojowa preferowała przemysł maszynowy, precyzyjny, lotniczy, wreszcie chemiczny. Wspólnym, niejako nadrzędnym czynnikiem decydującym o rozwoju tych właśnie przemysłów było ich znaczenie obronne¹³.

Aby ujednoczyć przepisy na poziomie ogólnopaństwowym oraz wyeliminować przestarzałe regulacje pozaborcze i prowizoryczne przepisy wprowadzone po I wojnie światowej, 16 lutego 1928 r. ogłoszono rozporządzenie Prezydenta RP o prawie budowlanym i zabudowaniu osiedli.¹⁴ Nowe przepisy w istotny sposób zmieniły zasady sporządzania planów ogólnych, co miało szczególne znaczenie dla Warszawy oraz obszarów dawnego

10 *Projekt regulacji miasta stoł. Warszawy*, s. 298–299.

11 *Projekt regulacji miasta stoł. Warszawy. Według referatu Biura regulacji i Pomiarów Magistratu* [dokończenie], „Przegląd Techniczny” 1924, nr 31, s. 367.

12 *Koło Architektów w Warszawie. Uwagi do szkicu wstępnego planu regulacyjnego miasta stołecznego Warszawy*, Warszawa 1916, s. 31, na prawach rękopisu [1.12.1916 r.].

13 W. Śmiałowski, *Co i jak będziemy produkować*, [w:] *Jaka będziesz Warszawo?*, oprac. L. Wyszacki, Warszawa 1976, s. 140.

14 Dz.U. 1928, Nr 23, poz. 202 Rozporządzenie Prezydenta Rzeczypospolitej z dnia 16 lutego 1928 r. o prawie budowlanym i zabudowaniu osiedli. Rozporządzenie z 16.02.1928 zostało znowelizowane w 1936 r., dodano wówczas rozdział ustalający zasady planowania regionalnego oraz planowania i budowy osiedli. Więcej zob. A. Kuncewicz, *Zasady sporządzania planów zabudowania*, Warszawa 1937.

zaboru rosyjskiego. Ustawa ta przyznawała władzom miejskim prawo do wyznaczania terenów budowlanych, regulowała zasady ich nabywania, użytkowania i parcelacji, a także utrzymania terenów rolnych i leśnych, których granice miały być wyznaczane w ramach miejskich planów zabudowy¹⁵.

Zmiany w strukturze urbanistycznej Warszawy, oparte m.in. na nowym ustawodawstwie, zostały zarysowane w planie regulacyjnym opracowanym w latach 1928–1931¹⁶. Prace nad jego założeniami trwały dwa lata, a autorzy przeanalizowali funkcje Warszawy w kontekście międzynarodowym, krajowym i regionalnym.

Warszawa, leżąca na szlaku wielkich linii komunikacyjnych wiążących uprzemysłowiony Zachód Europy ze Wschodem, staje się międzynarodowemu centrum handlu i przemysłu przetwórczego. Jako stolica jest ośrodkiem życia gospodarczego kraju, siedzibą naczelnych władz i urzędów. Jako wielkie miasto jest warsztatem pracy swych mieszkańców, a również ludności, zamieszkałej w aglomeracji,

pisał Stanisław Różański, jeden z twórców planu¹⁷. W wyniku przyjętych założeń powstał koncentryczny model strukturalny miasta, oparty na funkcjonalnym podziale dzielnic. Fundamentem koncepcji przyszłego układu urbanistycznego było pozostawienie w jego strukturze terenów niezabudowanych – tzw. rezerw rozwojowych – umożliwiających elastyczne dostosowywanie kolejnych etapów rozwoju miasta do zmieniających się w czasie potrzeb i funkcji. Zaproponowany w planie model strefowy był zgodny z ówczesnymi tendencjami urbanistycznymi obecnymi w krajach zachodnich¹⁸. Duży nacisk kładziono na odpowiednie rozplanowanie dzielnic przemysłowych, które celowo lokalizowano w oddaleniu od terenów mieszkaniowych. Na Woli, w sąsiedztwie linii średnicowej i dworców towarowych, a także na Grochowie – głównie w rejonie rozwidleń linii kolejowych w kierunku Siedlec i Dębina – sytuowano przemysł o mniejszym stopniu uciążliwości. W obrębie tych stref oraz wzdłuż kolei obwodowej wyznaczono również tereny przeznaczone pod funkcje magazynowo-składowe. Jednocześnie w granicach dzielnic mieszkaniowych dopuszczano lokalizację drobnych zakładów rzemieślniczych i warsztatów¹⁹. Natomiast dla przemysłu ciężkiego zlokalizowano miejsce obok portu rzeczno- i specjalnego kanału przemysłowego Żerań-Bug.

Dzielnica przemysłu ciężkiego, szkodliwego dla zdrowia, projektuje się na północny miasto, w pobliżu stacji towarowo-rozrządowej na Gołędzinowie, przy głównym porcie na Żeraniu, na terenach piaszczystych o niskiej kulturze rolnej. Przeważający kierunek południowo-zachodnich wiatrów, oddzielenie szerokimi klinami zieleni od dzielnic mieszkalnych, położenie przy dolnym biegu Wisły (ścieki fabryczne) tworzą dostateczną izolację tej dzielnicy pod względem higieny – natomiast połączenie jej z portem, kolejną i miastem wiąże ją dostatecznie pod względem eksploatacyjnym²⁰,

argumentowali autorzy planu.

15 T. Kotaszewicz, *Międzywojenny okres planistyczny*, [w:] *Atlas historyczny Warszawy*, t. 2, *Plany zagospodarowania przestrzennego z lat 1916–2002*, red. J.M. Chmielewski, Warszawa 2004, s. 22.

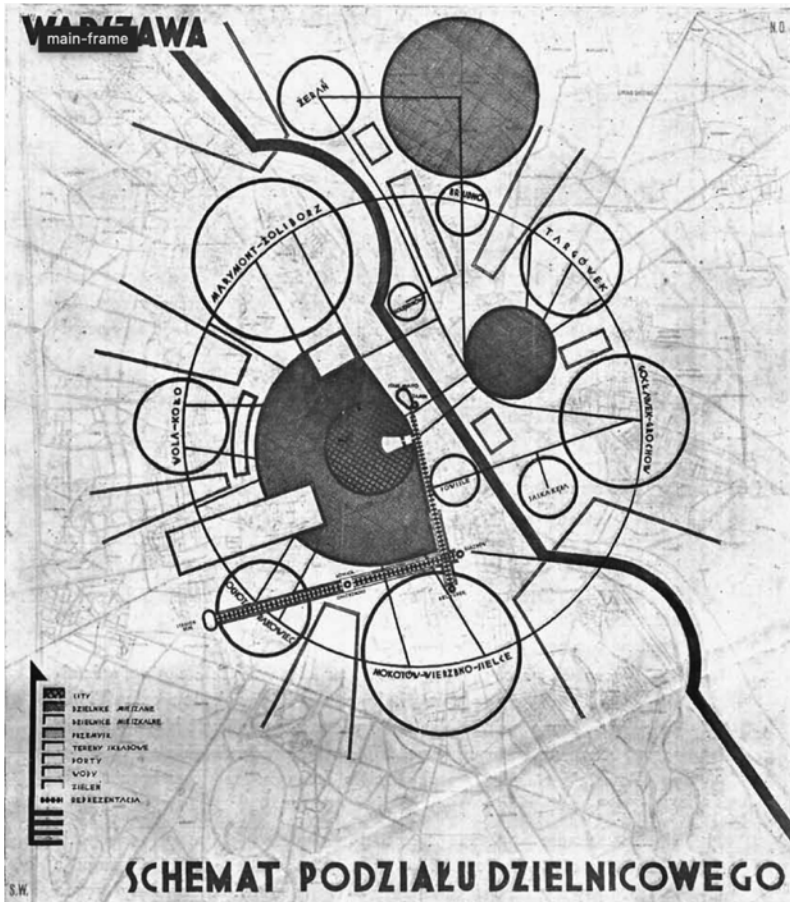
16 Opracowany został w Pracowni Planu Ogólnego, funkcjonującej od połowy 1928 r. w ramach IX Działu Regulacji i Pomiarów Wydziału Technicznego Magistratu m.st. Warszawy. Zespołem Pracowni kierował Stanisław Różański.

17 S. Różański, *Plan Ogólny Wielkiej Warszawy*, „Architektura i Budownictwo” 1928, nr 11, s. 416.

18 T. Kotaszewicz, *Międzywojenny okres planistyczny*, s. 28.

19 S. Filipkowski, *Dzielnice pracy*, „Architektura i Budownictwo” 1928, nr 11, s. 419–420.

20 Ibidem.



Ryc. 1. Schemat podziału dzielnicowego według Planu Ogólnego Warszawy (1928–1931) (źródło: „Architektura i Budownictwo” 1928, nr 11)

W okresie opracowywania założeń planu regulacyjnego (koniec lat dwudziestych XX w.) historia industrializacji Pragi – zwłaszcza na tle Powiśla i Woli – była stosunkowo krótka, bo datowana dopiero od momentu upadku powstania styczniowego. Czynnikiem sprzyjającym rozwojowi przemysłu były bez wątpienia uwarunkowania transportowe. Awans trzech głównych dzielnic przemysłowych Warszawy w XIX w. był ściśle związany z ich położeniem w pobliżu kluczowych szlaków komunikacyjnych. W przypadku Powiśla rolę tę odegrała żegluga wiślana, natomiast rozwój przemysłowy Woli i Pragi był konsekwencją powstania warszawskiego węzła kolejowego wraz z siecią dworców towarowych²¹. Dzięki temu Warszawa mogła przekształcić się w kluczowy węzeł komunikacyjny na trasie handlowej łączącej zachód ze wschodem, a Praga – jako istotny obszar koncentracji zakładów przemysłowych – odegrała w tym procesie znaczącą rolę. W przeciwieństwie do Woli i Powiśla Praga dysponowała większą swobodą w lokowaniu zakładów przemysłowych

21 Szczególnie istotne było usytuowanie na prawym brzegu Wisły dworców: Petersburskiego (Wileńskiego) w 1862 r., Terespolskiego (Wschodniego) w 1867 r. i Nadwiślańskiego (Praga) w 1877 r. oraz otwarcie drogi obwodowej; R. Kołodziejczyk, *Przemysł i rzemiosło praskie przed 1939 r.*, [w:] *Dzieje Pragi*, red. J. Kazimierski, Warszawa 1970, s. 191.

w bezpośrednim sąsiedztwie dworców kolejowych, co wynikało z dostępności rozległych, jeszcze niezabudowanych terenów. Dlatego, jeszcze przed 1914 r., na Pragę przenoszono z lewego brzegu zakłady przemysłowe. Wydarzeniem przełomowym było ujednoczenie w okresie I wojny światowej szerokości torów kolejowych po obu stronach Wisły i uruchomienie w 1933 r. drugiego mostu kolejowego²². W okresie międzywojennym połowa całego przyrostu zatrudnienia w przemyśle warszawskim skupiła się na Pradze²³. Dominującą gałęzią przemysłu praskiego był przemysł metalowy²⁴.

Plan Ogólny m.st. Warszawy, opracowany pod kierunkiem Różańskiego został uchwalony przez Radę Miejską w kwietniu 1930 r. i zatwierdzony przez Ministerstwo Robót Publicznych w sierpniu 1931 r. Była to koncepcja „dynamicznego rozwoju”, w ramach której znaczną część nowej zabudowy planowano ulokować na obszarze Pragi, co miało sprawić, że jej powierzchnia osiągnie około 70% wielkości lewobrzeżnej Warszawy. Otwarcie tych terenów rezerwowych stanowiło istotny element intensyfikacji przestrzennego rozwoju miasta²⁵. Plan Ogólny był pierwszym w historii Warszawy dokumentem planistycznym, który integrował koncepcję odbudowy i rozwoju miasta zgodnie z ówczesnym stanem wiedzy urbanistycznej²⁶. Znacząca uwaga poświęcana terenom przemysłowym była konsekwencją przekształceń struktury społecznej, związanych z malejącym udziałem ludności pracującej w rolnictwie i rosnącą urbanizacją kraju.

Jednym z istotnych problemów, którego Plan Ogólny nie rozwiązywał, była chaotyczna zabudowa oraz niekontrolowana parcelacja gruntów budowlanych na obrzeżach Warszawy, szczególnie widoczna na terenie powiatu warszawskiego. Działania te, nierzadko motywowane względami spekulacyjnymi, prowadziły do nieuporządkowanego rozwoju przestrzennego stref podmiejskich. W odpowiedzi na te zjawiska Różański i Józef Jankowski, architekt i urbanista, rozpoczęli już w 1929 r. prace nad koncepcją regionalnego planu zagospodarowania przestrzennego.

W ich opracowaniu obszary przeznaczone pod parcelację i zabudowę mieszkaniową zostały rozmieszczone wzdłuż głównych ciągów transportowych – linii kolejowych i dróg – w formie pasm, z których najważniejsze biegnęły równoległe do koryta Wisły oraz w układzie prostopadłym względem rzeki. W ten sposób po raz pierwszy w Polsce zaproponowano tzw. układ pasmowo-węzłowy, będący nowatorską próbą uporządkowania rozwoju przestrzennego aglomeracji.

Szkic planu regionalnego obejmował obszar w promieniu około 60 kilometrów od centrum miasta, o łącznej powierzchni blisko 12 tys. kilometrów kwadratowych i populacji sięgającej 150 tys. mieszkańców, co stanowiło około 45% ówczesnej aglomeracji warszawskiej²⁷. Prace nad ogólnym studium planu regionalnego zakończono w 1932 r.

22 „Wychodzący z kryzysu przemysł domagał się nowych połączeń kolejowych i przeładunkowych. W tym celu rozbudowano i unowocześniono stacje towarowo-rozrządową na Bródnie, połączoną zmodernizowanym mostem przy Cytadeli z węzłami towarowymi zachodniej i północnej części miasta”, M. Spychalski, *Warszawa architekta. Wspomnienia pierwszego powojennego prezydenta stolicy*, Warszawa 2015, s. 10.

23 St. Misztal, *Rozwój przemysłu Pragi w 25-leciu*, [w:] *Dzieje Pragi*, s. 300.

24 Ibidem, s. 195.

25 S. Gzell, *Warszawa dzisiejsza jako rezultat planowania przestrzennego w Polsce Ludowej*, [w:] *Warszawa odbudowana czy przebudowana? Planowanie przestrzenne w Polsce Ludowej 1945–1989. Materiały pokonferencyjne*, red. J.M. Chmielewski, Warszawa 2006, s. 37.

26 M. Spychalski, *Warszawa architekta*, s. 46.

27 S. Różański, *Kierunki planowania przestrzennego Warszawy*, [w:] *Warszawa współczesna. Geneza i rozwój*, red. J. Kazimierski, Warszawa 1981, s. 188–189.

Kwestie rozwoju miasta w kontekście regionalnym zostały ujęte także w tzw. Karcie Ateńskiej²⁸, której postulaty znalazły polskie odzwierciedlenie w teoretycznym opracowaniu Jana Chmielewskiego i Szymona Syrkusa *Warszawa Funkcjonalna – przyczynek do urbanizacji regionu Warszawy*²⁹, opublikowanym w 1934 r. Autorzy, opierając się na materiałach analitycznych przygotowanych przez powołane w 1930 r. Biuro Planu Regionalnego Warszawy, zaprezentowali wizję miasta zdekoncentrowanego, podzielonego na strefy o zróżnicowanym przeznaczeniu i intensywności zabudowy. Koncepcja ta miała na celu powiązanie struktur miejskich z szerszym kontekstem regionalnym.

Planowano utworzenie szerokiego pasa terenów przemysłowych, który miał skupiać całość warszawskiego przemysłu i być obsługiwany przez specjalnie wytyczone magistrale transportu towarowego. Rozwiązanie to miało na celu pełne oddzielenie strefy produkcyjnej od obszarów mieszkaniowych. Między ramionami krzyżowego układu aglomeracji warszawskiej pozostawiono rozległe przestrzenie w stanie naturalnym, które – zgodnie z zasadą funkcjonalnego podziału miasta – miały pełnić funkcje rekreacyjne i środowiskowe, oddzielając strefy pracy od stref zamieszkania i wypoczynku. Choć urbanistyczna koncepcja Warszawy Funkcjonalnej była interesująca pod względem ideowym, wykazywała cechy utopijne i ograniczoną możliwość realizacji. Jej sztywna struktura przestrzenna utrudniała wdrożenie etapowego planowania i byłaby nierealna nawet w warunkach powojennej gospodarki centralnie sterowanej³⁰.

Pomimo uchwalonego w 1931 r. Planu Ogólnego rozwój przestrzenny Warszawy charakteryzował się znaczną rozbieżnością między założeniami, a ich realizacją. Brakowało centralnego ośrodka koordynującego rozbudowę miasta, a działania poszczególnych ministerstw i urzędów były niespójne i często sprzeczne z założeniami urbanistycznymi. Choć miasto dysponowało dużymi rezerwami terenowymi poza przegęszczonym śródmieściem, jego rozwój przebiegał chaotycznie. Słabość instytucjonalna władz miejskich oraz podporządkowanie interesu publicznego logice inwestycji prywatnych sprzyjały fragmentarycznej i niekontrolowanej rozbudowie³¹. W 1935 r. w Magistracie m.st. Warszawy utworzono samodzielny Wydział Planowania, którego zadaniem było opracowanie aktualizacji obowiązującego od 1931 r. planu ogólnego. Bezpośrednim impulsem do działania była decyzja Rządu RP o lokalizacji w Warszawie Powszechnej Wystawy Krajowej w 1944 r. na terenie Saskiej Kępy. „Nowoczesność i technika stały się motorem napędowym zmian w architekturze i w życiu publicznym”³².

Pod wpływem presji urbanistów władze centralne i miejskie podjęły decyzję o przyspieszeniu stopniowego przesuwania funkcji przemysłowych z centralnych i zachodnich obszarów Warszawy na prawobrzeżne tereny miasta, przede wszystkim Żerania, Kamion-

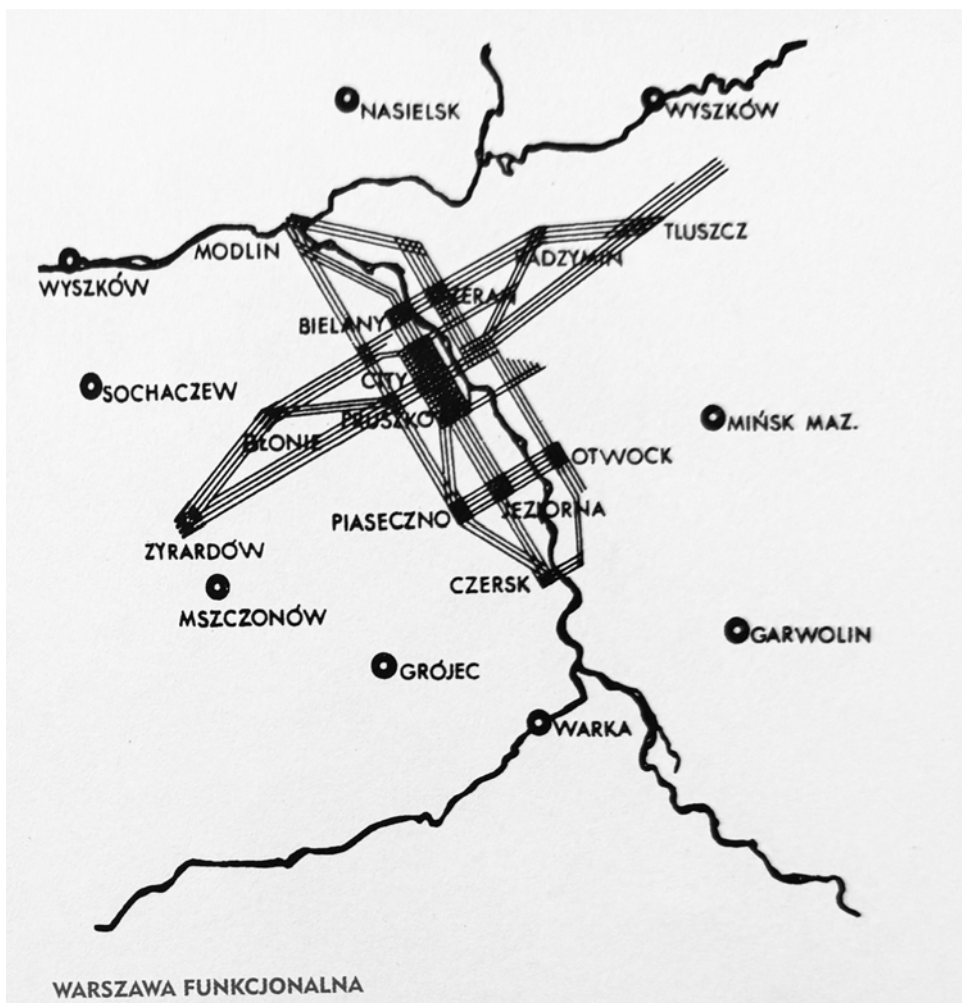
28 Karta Ateńska to dokument opracowany w 1933 r. przez członków Międzynarodowego Kongresu Architektury Nowoczesnej (CIAM), będący manifestem zasad modernistycznego planowania miast. Zakładała funkcjonalny podział przestrzeni miejskiej na cztery podstawowe strefy: mieszkalnictwa, pracy, wypoczynku i transportu, postulując racjonalność, higienę i standaryzację jako fundamenty nowoczesnego urbanizmu. Choć formalnie opublikowana dopiero w 1943 r. przez Le Corbusiera, miała istotny wpływ na powojenną urbanistykę, w tym także plany odbudowy europejskich miast.

29 J. Chmielewski, S. Syrkus, *Warszawa funkcjonalna. Przyczynek do urbanizacji regionu warszawskiego*, Warszawa 1934. Opracowanie to doczekało się naukowej edycji: J. Chmielewski, S. Syrkus, *Warszawa funkcjonalna. Przyczynek do urbanizacji regionu warszawskiego*, wstęp M. Czeredys, M. Kuciewicz, J. Porębska-Srebrna, Warszawa 2013.

30 M. Spychalski, *Warszawa architektka*, s. 102.

31 S. Różański, *Kierunki planowania przestrzennego Warszawy*, s. 191.

32 M. Spychalski, *Warszawa architektka*, s. 11.



Ryc. 2. Schemat układu pasmowego według opracowania „Warszawa funkcjonalna” (1934 r.); (źródło: J. Chmielewski, S. Syrkus, Warszawa funkcjonalna. Przyczynek do urbanizacji regionu warszawskiego, Warszawa 1934)

ka i Grochowa³³. Momentem przełomowym była decyzja podjęta przez Radę Miejską o wykupieniu elektrowni powiślańskiej, co dało dostęp do tańszej energii elektrycznej³⁴. Docelowym zadaniem w zakresie infrastruktury było stworzenie miejskiej sieci ciepłowniczej, umożliwiającej odejście od indywidualnego ogrzewania mieszkań piecami na rzecz centralnego systemu grzewczego opartego na obiegu wodnym. Z uwagi na dynamicznie rosnące zużycie energii – szczególnie w drugiej połowie lat trzydziestych XX w. – oraz narastające zagrożenie konfliktem zbrojnym nie było możliwe oczekiwanie na realizację ogólnokrajowego systemu energetycznego. Czynniki te przyczyniły się do przyspieszenia decyzji o budowie nowoczesnej, wielkoskalowej elektrowni, zdolnej do zaspokojenia

33 Ibidem, s. 17–18.

34 J. Piłatowicz, *Dzieje elektryfikacji Warszawy*, Warszawa 1984, s. 102.

przyszłego zapotrzebowania rozwijającej się Warszawy³⁵. Decyzję tę podjęto w 1937 r., wskazując Żerań jako lokalizację inwestycji nowej elektrowni, ale także gazowni i rzeźni miejskiej³⁶. O wyborze tego miejsca zdecydowało nie tylko sąsiedztwo stacji kolejowej Warszawa-Praga, lecz także planowana budowa portu, która stwarzała możliwość ekonomicznego transportu węgla drogą wodną.

W 1938 r. dokonano przejęcia państwowych³⁷ i wykupu prywatnych³⁸ posesji żerańskich o ogólnej powierzchni 317 546 m³. Następnie rozpoczęto prace przygotowawcze, obejmujące pogłębienie koryta Wisły w tym rejonie, budowę wału przeciwpowodziowego i nasypu przybrzeżnego, wykonanie ujęcia wodnego, bocznic kolejowej oraz dróg dojazdowych³⁹. Złożono także zamówienie na turbiny. Realizacji właściwych robót budowlanych nie zdążono jednak rozpocząć przed wybuchem wojny.

Przemysłowe przeznaczenie Żerania zostało potwierdzone w kwietniu 1938 r. w referacie wygłoszonym przez Mariana Spychalskiego, kierownika pracowni Planu Ogólnego w Dziale Regulacji i Pomiarów Zarządu Miejskiego m.st. Warszawy:

Dla przemysłu większych rozmiarów jak również szkodliwego dla zdrowia mieszkańców i uciążliwego, zarezerwowano tereny na Woli, Grochowie i Żeraniu, o ogólnej powierzchni ok. 1100 hektarów i ogólnej ilości pracujących – 97 tys. (z czego 82 tys. robotników i 15 tys. pracowników umysłowych). Poprzednio [w planie z 1931 r. – przyp. A.S.] 1150 hektarów. Dzielnice przemysłowe pomyślane są jako przeznaczone całkowicie na cele rozwoju przemysłu i dlatego budynki mieszkalne względnie pomieszczenia mieszkalne mogą tu się znajdować tylko w wypadkach wyjątkowych, gdy chodzi o dostarczenie mieszkań dla niezbędnej obsługi, dozoru itd. Na Woli utrwała się właściwie stan istniejącej zabudowy przemysłowej z możliwościami niewielkiej stosunkowo rozbudowy – jako terenu leżącego w stosunku do obszarów mieszkalnych niekorzystnie. Natomiast tereny na Grochowie i Żeraniu przeznaczone są, przy odpowiednim zaopatrzeniu ich w inwestycje pomocnicze (koleje, kanały itp.) na nieskrępowany rozwój przemysłu zdolnego rozwijać się w granicach wielkiego miasta stołecznego. [...] Dla potrzeb przemysłu na prawym brzegu Wisły przewiduje się kanał obwodowy w nawiązaniu do dawniej projektowanego i portu na Żeraniu⁴⁰.

Przywołany referat stanowił rezultat prac nad aktualizacją Planu Ogólnego z 1931 r. Decyzję o jego rewizji podjęto w 1936 r, a w kwietniu 1938 r. opracowano nową wersję projektu w skali 1 : 10 000, przygotowaną do przedłożenia władzom centralnym.

35 Ibidem, s. 176–177.

36 M. Spychalski, *Warszawa architekta*, s. 105–106. Przeniesienie miejskich elektrowni i gazowni postulowano już w 1916 r.: „O elektrowni i gazowni można by powiedzieć, że położenie ich na mieszkalnym i spacerowym wybrzeżu Wisły nie jest odpowiednie; bardziej stosownymi byłyby tereny w przemysłowej dzielnicy Pragi, lecz przeniesienie jest nie do urzeczywistnienia”, *Koło Architektów w Warszawie*, s. 40. Na temat rzeźni miejskiej zob. *Potrzeby Warszawy. Opracował inż., Zygmunt Słomiński, Prezydent Warszawy*, Warszawa 1929, s. 85–92.

37 Archiwum Państwowe w Warszawie [APW], Elektrownia Warszawska [EW], 110, k. 1, Pismo naczelnego dyrektora elektrowni do Ministerstwa Komunikacji z dnia 18 maja 1939 r.

38 APW, EW, 111, k. 1, Spis posesji zakupionych na Żeraniu [1938 r.].

39 APW, EW, 168, k. 1, Program robót dla budowy ujęcia wody Wisły dla Elektrowni Miejskiej na Żeraniu [28.06.1938 r.]; APW, EW, 174, k. 1, Pismo naczelnego dyrektora elektrowni do Dyrekcji Okręgowej Polskich Kolei Państwowych [Wydział Drogowy] z dnia 14 czerwca 1939 r.

40 *Zasady budowy Warszawy* [1938 r.]. Referat Mariana Spychalskiego na I konferencję w sprawie ogólnego planu zabudowania [04.1938 r.], mps, s. 28–29, 35.

Choć dokument ten nie został uchwalony przed wybuchem II wojny światowej, a jego plansze, załączniki oraz tekst referatu przetrwały – zabezpieczone przez kierownictwo Wydziału Planowania – i odegrały istotną rolę w pracach powojennego Biura Odbudowy Stolicy.

Bibliografia

Źródła archiwalne

Archiwum Państwowe w Warszawie [APW], Elektrownia Warszawska [EW], 110, 111, 168, 174.

Źródła drukowane

Chmielewski J., Syrkus S., *Warszawa funkcjonalna. Przyczynek do urbanizacji regionu warszawskiego*, Warszawa 1934.

Chmielewski J., Syrkus S., *Warszawa funkcjonalna. Przyczynek do urbanizacji regionu warszawskiego*, wstęp M. Czeredys, M. Kuciewicz, J. Porębska-Srebrna, Warszawa 2013.

Dz.U. 1928, Nr 23, poz. 202 Rozporządzenie Prezydenta Rzeczypospolitej z dnia 16 lutego 1928 r. o prawie budowlanem i zabudowaniu osiedli.

Koło Architektów w Warszawie. Uwagi do szkicu wstępnego planu regulacyjnego miasta stołecznego Warszawy, Warszawa 1916, na prawach rękopisu [1.12.1916 r.].

Kuncewicz A., *Zasady sporządzania planów zabudowania*, Warszawa 1937.

Potrzeby Warszawy. Opracował inż., Zygmunt Słomiński, Prezydent Warszawy, Warszawa 1929.

Projekt regulacji miasta stoł. Warszawy. Według referatu Biura regulacji i Pomiarów Magistratu, „Przegląd Techniczny” 1924, nr 26, s. 297–301.

Projekt regulacji miasta stoł. Warszawy. Według referatu Biura regulacji i Pomiarów Magistratu [dokończenie], „Przegląd Techniczny” 1924, nr 31, s. 366–368.

Różański S., *Plan Ogólny Wielkiej Warszawy*, „Architektura i Budownictwo” 1928, nr 11, s. 410–416

Rudnicki Cz., *Regulacja Warszawy w okresie wieku XIX i początku XX*, „Architektura i Budownictwo. Plany regulacyjne Warszawy dawnej i nowej” 1928, z. 11, s. 404–409.

Spychalski M., *Warszawa architekta. Wspomnienia pierwszego powojennego prezydenta stolicy*, Warszawa 2015;

Śmiałowski W., *Co i jak będziemy produkować [w:] Jaka będziesz Warszawo?*, oprac. L. Wyszynacki, Warszawa 1976, s. 139–148.

Zasady budowy Warszawy [1938 r.]. Referat Mariana Spychalskiego na I konferencję w sprawie ogólnego planu zabudowania [04.1938 r.], mps.

Literatura przedmiotu

Skibniewski Z., *Przestrzenny rozwój Warszawy [w:] Warszawa. Stolica Polski*, red. J. Kazimierski, Warszawa 1980, s. 305–320.

Gawryszewski A., *Ludność Warszawy w XX wieku*, Warszawa 2009.

Gzell S., *Warszawa dzisiejsza jako rezultat planowania przestrzennego w Polsce Ludowej*, [w:] *Warszawa odbudowana czy przebudowana? Planowanie przestrzenne w Polsce*

Ludowej 1945–1989. Materiały pokonferencyjne, red. J.M. Chmielewski, Warszawa 2006, s. 35–42.

Kołodziejczyk R., *Przemysł i rzemiosło praskie przed 1939 r.*, [w:] *Dzieje Pragi*, red. J. Kazimierski, Warszawa 1970, s. 189–201.

Kotaszewicz T., *Międzywojenny okres planistyczny*, [w:] *Atlas historyczny Warszawy*, t. 2, *Plany zagospodarowania przestrzennego z lat 1916–2002*, red. J.M. Chmielewski, Warszawa 2004, s. 17–54.

Lijewski T., *Uprzemysłowienie Polski 1945–1975*, Warszawa 1978.

Misztal St., *Rozwój przemysłu Pragi w 25-leciu*, [w:] *Dzieje Pragi*, red. J. Kazimierski, Warszawa 1970, s. 299–311.

Piłatowicz J., *Dzieje elektryfikacji Warszawy*, Warszawa 1984.

Pruss W., *Ludność i przemysł Warszawy*, [w:] *Warszawa. Stolica Polski*, red. J. Kazimierski, Warszawa 1980, s. 49–62.

Różański S., *Kierunki planowania przestrzennego Warszawy*, [w:] *Warszawa współczesna. Geneza i rozwój*, red. J. Kazimierski, Warszawa 1981, s. 179–200.

Żelichowski R., *W setną rocznicę rozporządzenia o inkorporacji przedmieść i utworzeniu Wielkiej Warszawy*, „Kronika Warszawy” 2016, nr 2, s. 68–84.

Finansowanie

Artykuł powstał w ramach projektu badawczego dotyczącego dzielnicy przemysłowo-portowej Żerań prowadzonego w Narodowym Instytucie Architektury i Urbanistyki.

dr **Andrzej Skalimowski** – historyk specjalizujący się w dziejach społecznych i historii architektury, pracuje w Instytucie Historii Nauki im. L. i A. Birkenmajerów PAN i Narodowym Instytucie Architektury i Urbanistyki. Członek redakcji miesięcznika „Nowe Książki”.

e-mail: askalimowski@ihnpn.pl

Data zgłoszenia artykułu: 30 maja 2025

Data przyjęcia do druku: 17 września 2025