

**A. MISTEWICZ, Z. TUCHOLSKI, *WIŚLANE PORTY
WARSZAWY. HISTORIA INFRASTRUKTURY
ŻEGLUGI ŚRÓDLĄDOWEJ STOLICY*, URZĄD MIASTA
STOŁECZNEGO WARSZAWY, BIURO STOŁECZNEGO
KONSERWATORA ZABYTKÓW, WARSZAWA 2017,
SS. 177.**

Rok 2017 upłynął w Warszawie pod hasłem Wisły. Wiązało się to z obchodami 550. rocznicy pierwszego wolnego flisu na Wiśle, na które złożyły się liczne wydarzenia organizowane we wszystkich województwach położonych nad rzeką. Biuro Stołecznego Konserwatora Zabytków włączyło się w obchody we wrześniu wystawą dotyczącą warszawskich portów wiślanych. Autorami koncepcji ekspozycji była Anna Mistewicz z Muzeum Narodowego i Zbigniew Tucholski z Instytutu Historii Nauki PAN. Równoległe ukazało się drukiem naukowe opracowanie tej tematyki autorstwa dwojga wspomnianych historyków. Odtworzyli oni historię żeglugi śródlądowej w Warszawie od połowy XIX wieku aż po rok 1989.

Książka ma klarowną kompozycję. Część główną poprzedza wstęp, wieńczy ją podsumowanie i streszczenie w języku angielskim. Zabrakło bibliografii, co w pracy naukowej jest całkowicie niezrozumiałe. W czterech rozdziałach zostały szczegółowo opisane dzieje portów: Czerniakowskiego, handlowego na Saskiej Kępie (Port Praski na Wilczej Wyspie) i Żerańskiego. Przedstawiono sylwetki inwestorów i inżynierów na tle epoki. Dużo uwagi poświęcono samej żegludze, najpierw tej parowej, z czasem – spalinowej. Czytelników powinny zainteresować zwłaszcza dzieje Portu Żerańskiego, ponieważ dotychczas niewiele było o nim wiadomo. Jego historia zaczęła się już w II Rzeczpospolitej,

kiedy władze odrodzonego państwa polskiego postanowiły urządzić w stolicy nowoczesny port handlowy. „Projektowany kanał – piszą autorzy – 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 równocześnie skracając drogę wodną z Modlina do stolicy o 43 km”¹.

Idea ta, przerwana przez wybuch wojny, zmaterializowała się w postaci jednej ze sztandarowych budowli stalinowskiego planu 6-letniego. Z wielkiej inwestycji zrealizowano wprawdzie tylko fragmenty, ale autorzy dotarli do szczegółowych planów urbanistycznych i architektonicznych z lat pięćdziesiątych XX wieku. Wynika z nich, że na Żeraniu zamierzano stworzyć ogromne osiedle mieszkaniowe, a port miał mieć ogólnopolskie znaczenie tranzytowe. W lipcu 1950 roku na V Plenum KC PZPR wiceprezes Rady Ministrów Hilary Minc referował: „Umożliwi on [port] przewóz drogą wodną rudy [...] do 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, obejmującej okres 6-letniego Planu [1950–1955] zostanie zapewniona żeglowność dla barek o pojemności 250 t. W następnych etapach podjęte zostaną prace, zapewniające uzyskanie żeglowności dla barek o pojemności 1000 t”². Jak wszystko wówczas, także ta koncepcja była szczegółowo konsultowana ze stroną sowiecką. Kopiując przedwojenne plany, specjaliści Państwowej Komisji Planowania Gospodarczego przewidzieli lokalizację w pobliżu portu, oprócz wspomnianego już osiedla, także wielu zakładów przemysłowych, między innymi elektrociepłowni (zrealizowanej), fabryki elementów betonowych oraz zakładu przemiału cementu. Wysokogatunkowa ruda przybywająca w barkach z ZSRR miała być docelowo dostarczana do Huty „Warszawa”³. Plany te pokrzyżowała śmierć Stalina i następująca po niej odwilż polityczna, która pociągnęła za sobą reorientację priorytetów ekonomicznych z przemysłu ciężkiego na lekki. Jednakże zgodnie z ideologicznymi postulatami socjalistycznej industrializacji pierwszej połowy lat pięćdziesiątych krajobraz warszawskich brzegów wiślanych miał być spowity gęstym przemysłowym dymem. To wizja równie upiorna co fascynująca, o czym świadczą odszukane przez autorów i zreprodukowane w książce wizje architektoniczne. Gdyby udało się je wszystkie zmaterializować, historycy realizmu socjalistycznego w architekturze polskiej mieliby dzisiaj wiele pracy.

Ikonografia zamieszczona w książce nie ustępuje w niczym treści. Ponad setka wykorzystanych, w większości niepublikowanych wcześniej, zdjęć

1 A. Mistewicz, Z. Tucholski, *Wiślane Porty Warszawy. Historia infrastruktury żeglugi śródlądowej stolicy*, Warszawa 2017, s. 128.

2 Tamże, s. 136.

3 Tamże, s. 137.

i planów robi wrażenie. Obok przedstawień kartograficznych znalazły się fragmenty informatorów, pocztówek, a nawet znaczków pocztowych. To efekt szerokiej kwerendy autorów, którzy dotarli między innymi do zasobów archiwów państwowych, miejskich, muzealnych i prywatnych. Wydobyli dokumenty z Archiwum Akt Nowych, Wydziału Archiwum Biura Organizacji Urzędu m.st. Warszawy, Archiwum Państwowego w Warszawie, Narodowego Archiwum Cyfrowego. Zbigniew Tucholski, największy chyba znawca historii kolejnictwa, słynie z dociekliwości i umiejętności docierania do świadków historii. Potrafi też z nimi rozmawiać i uzyskać informacje, których próżno szukać w materiałach archiwalnych. Pisząc książkę dotyczącą żeglugi, potwierdził renomę wszechstronnego historyka techniki, obdarzonego wyczuciem zagadnień politycznych i społecznych. Ponowna współpraca z Anną Mistewicz⁴, która na co dzień pracuje w Pracowni Konserwacji Ceramiki, Szkła i Metalu Muzeum Narodowego w Warszawie, a naukowo zajmuje się badaniem historii warszawskich mostów, dała w efekcie książkę przynoszącą nowe ustalenia, zasobną w odniesienia źródłowe i napisaną przystępnym językiem.

Andrzej Skalimowski

4 W 2014 roku ukazała się książka A. Mistewicz i Z. Tucholskiego pt. *Dwa mosty Warszawy. 150 lat Mostu Kierbedzia i 100 lat Mostu Poniatowskiego* wydana przez Biuro Stołecznego Konserwatora Zabytków.