

## Building Achievements of Municipal Enterprises of Interwar Warsaw

**Keywords:** Warsaw, Interwar period, municipal enterprises

### Summary

Warsaw Municipality was not able to develop its enterprises until much later than other major European cities. In 1914 most were in the hands of licensed societies. This included gas, electricity, and tramway enterprises. Others – including waterworks, slaughterhouses, open markets and market halls, sawmills, and concrete production plants – were only administered by Warsaw authorities as were wholly dependent on St. Petersburg. It was only after 1918 that the city attained the right to gradually take over and transform existing local government enterprises as well as create and develop new ones. Nevertheless, not much could be accomplished over the first years of Polish independence when battles were still raging over establishment of state borders and inflation paralyzed City Hall's efforts. Thus, investments on the part of local authorities were made after 1925. It was then that, in addition to the modernization and expansion of existing facilities, the Praga slaughterhouse, municipal brickworks, municipal mechanized bakery, Rakowiec tram depot, and ZOM City Sanitation Department facilities were built. A modern office building for the management of Warsaw's Water and Sewage Company was also erected on Starynkiewicza Square. However, this period of lively investment ended with the economic downturn in 1930s. It was not until around 1934 that the city authorities could get back to planning investments in enterprises that were key to the functioning and development of Warsaw. Keeping in mind the need to maintain municipal enterprises on an appropriate technical level, the city authorities launched and implemented various renovation works and other investments. It was over the years (from 1934-35 to 1938-39) that they intensified efforts at expanding and modernizing the gas network and gasworks in Wola District and started the con-

struction of a modern gas meter factory on Ludna Street. Water and sewage networks were also vigorously expanded. A facility for the repair and checking of water meters was put into operation and work was commenced on the design of a municipal sewage treatment plant. Immediately upon taking over the Warsaw Electricity Generating Plant in 1936, City Hall undertook an expansion of the city's electricity network as well as the modernization of the old Powiśle Power Plant. It started preparations for the building of a new steam – driven generating plant planned for completion in 1941, near the industrial port in Żerań that was under construction. Over the years 1937-1939, the city built a modern administrative building at the intersection of the Kościuszkowski Waterfront and Tamka Street for the power plant. It was over those same years that the MPTiA Municipal Tram and Bus Company not only significantly expanded its tram and bus networks, but also acquired new rolling stock, established the MCWS Central Municipal Car Workshops, built two tramway rectifier substations, and started work on a bus depot on Żoliborska Street. At the same time, City Hall made efforts to properly organize the municipal provision system. To this end they expanded the Praga slaughterhouse and started construction of the modern Central Slaughterhouse in Żerań, which was to at the same time completed in 1942. Seven new markets were also established. Construction of a modern market hall in Marymont was started while preparations for the construction of a market hall in Leszno were also made.

Although only a few of the facilities encompassed by the draft Four-Year Investment Plan for the Capital City of Warsaw for the years from 1938-39 to 1941-42 were started, some of them were completed after 1945, such as Marymoncka Hall that serves the inhabitants of Warsaw to this day. ■

**Małgorzata Rozbicka**, Prof. Dr. Hab. Eng. in Architecture, head of the Unit of Polish Architecture at the Faculty of Architecture Warsaw University of Technology. Member of the Polish National Committee of ICOMOS. Author of many scientific and research papers, expert analyses and projects in the field of Polish Architecture and the protection of cultural heritage. Contact: [malgorzata.rozbicka@pw.edu.pl](mailto:malgorzata.rozbicka@pw.edu.pl); Nr ORCID: 0000-0003-1311-4835

Małgorzata Rozbicka  
Wydział Architektury Politechniki Warszawskiej, Polska

## Dorobek budowlany przedsiębiorstw miejskich międzywojennej Warszawy

**Słowa kluczowe:** Warszawa, okres międzywojenny, przedsiębiorstwa komunalne

Warszawa znacznie później niż inne wielkie miasta europejskie miała możliwość przystąpić do budowy i rozbudowy własnych przedsiębiorstw o charakterze gospodarczym. W 1914 r. większość z nich, jak gazownia, elektrownie, tramwaje znajdowała się bowiem albo w rękach koncesjonowanych towarzystw lub też była jak np. wodociągi, rzeźnie, hale targowe, czy betoniarnia jedynie administrowana przez jej władze zależne od Petersburga. Możliwość stopniowego przejmowania i przeobrażania istniejących oraz tworzenia i rozwijania nowych samorządowych przedsiębiorstw Miasto zyskało dopiero po 1918 r.

### Lata 1918-1924

#### – „okres jakby odrętwienia”

W pierwszych kilku latach niepodległości, kiedy trwała jeszcze walka o ustalenie granic i paraliżująca działania stołecznego Magistratu inflacja, w zakresie realizacji większych inwestycji budowlanych poza ich planowaniem niewiele więcej można było dokonać. Stąd też władze Warszawy, działające od 1916 r. w obrębie znacznie poszerzonych granic miasta, początkowo przystąpiły jedynie do modernizacji lub budowy obiektów najistotniejszych dla jego sprawnego funkcjonowania. Do takich należały m.in. budynki związane z obsługą miejskiej komunikacji.

W 1918 r. Warszawa dysponowała trzema zajezdniami tramwajowymi – na Woli przy ul. Młynarskiej, na Mokotowie przy ul. Puławskiej i na Muranowie przy ul. Sierakowskiej. Wszystkie one, mieszcząc w sumie 186 wozów, posiadały jednego typu murowane hale garażowe kryte wspartym na żelaznych podporach dwuspadowym dachem o konstrukcji drewnianej z biegnącym środkiem wyższym świetlikiem<sup>1</sup>. Zasadniczo ujednolicona była również ceglana architektura ich osiowo zakomponowanych elewacji czołowych – w dolnej partii przeprutych bramami wjazdowymi, w szczycie ozdobionych pasem tynkowanych blend i sterczynami. Podobnie gotycyzującą, ceglano-tynkową szatę architektoniczną otrzymały wzniesione w 1908 roku przy ul. Przyokopowej budynki elektrowni

tramwajowej i zbudowany w roku 1907 przy ul. Młynarskiej biurowiec dyrekcji Zakładu Tramwajów Miejskich. Klasycyzującą, wręcz pałacową formę nadano natomiast zaprojektowanym w 1912 r. przez Mikołaja i Tadeusza Tołwińskich, w roku 1918 jeszcze nieukończonym, gmachom zakładowej ochrony i szkoły<sup>2</sup>.

W związku z pilną koniecznością uruchomienia miejskiej komunikacji autobusowej, wcześniej w Warszawie nieistniejącej, a teraz niezbędnej do obsługi mieszkańców rozległych przedmieść, utworzony w 1919 r. Zakład Tramwajów Miejskich m. st. Warszawy w pierwszym rządzie musiał zadbać o stworzenie garażowo-warsztatowego zaplecza autobusowego. Dlatego też już wówczas przystąpił do budowy warsztatów autobusowych na terenie remizy na Woli i przebudowy na garaże dawnych stajni w zajezdni na Muranowie, a po sfinalizowaniu tych prac w 1921 r. do adaptacji na zajezdnię autobusową dawnej praskiej remizy tramwajów konnych przy ul. Inżynierskiej. Tamże, w dawnym domu mieszkalnym rozbudowanym w 1925 r. w duchu historyzmu zapewne według projektu Juliusza Dzierżanowskiego, zostały także ulokowane biura i mieszkania służbowe pracowników utworzonego w 1920 r. Wydziału Ruchu Autobusowego<sup>3</sup>.

To stworzone w latach 1919-1925 szczupłe garażowo-warsztatowe zaplecze autobusowe dopiero w 1930 r., już po przekształceniu w 1928 r. Zakładu w przedsiębiorstwo Tramwaje i Autobusy m. st. Warszawy, zostało uzupełnione o kolejny obiekt – zaadaptowany przez władze miasta dla 30 autobusów zespół historyzujących budynków dawnej Zajezdni Samochodowej Miejskich Zakładów Zaopatrzenia Warszawy, przypuszczalnie około 1928 r. wzniesionych przy ul. Łazienkowskiej, również według projektu J. Dzierżanowskiego<sup>4</sup>.

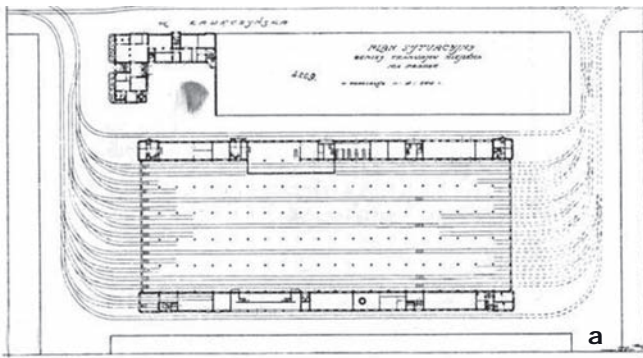
Od początku swego istnienia Zakład Tramwajów Miejskich równolegle starał się unowocześniać i rozbudowywać infrastrukturę i zaplecze linii tramwajowych.

1. R. Podoski, *Tabor i budynki tramwajów miejskich w Warszawie*, „Przeгляд Techniczny”, 1913, nr 19, s. 259-262.

2. A. Mirowski, *Gmachy szkolne Tramwajów Miejskich w Warszawie*, „Kronika Warszawy”, 1925, nr 3, s. 4-8; *Tramwaje i autobusy miejskie 1908-1933 w Warszawie*, Warszawa 1933, s. 62, 73.

3. *Tramwaje i autobusy...*, op. cit., s. 73, 76-77, 92; Por. też J. Zieliński, *Atlas dawnej architektury Warszawy*, t. 5, Warszawa 1999, s. 29-30.

4. *Tramwaje i autobusy...*, op. cit., s. 92.



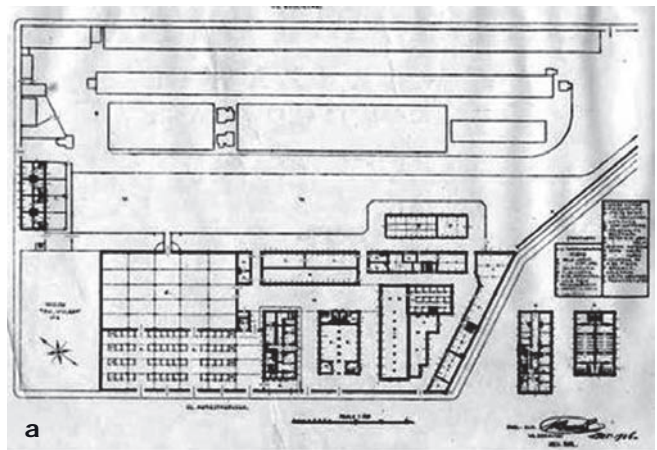
1. Warszawa, zespół zajezdni tramwajowej Zakładów Tramwajów Miejskich przy ul. Kawęczyńskiej na Pradze składający się z budynku garażowego (1923-1926) i tzw. budynku stacyjnego (1925-1931), proj. J. Dzierżanowski i P. Wędziągolski: a. plan sytuacyjny; b. widok elewacji czołowej budynku garażowego (źródło: *Zarys historyczny i opis techniczny tramwajów miejskich i autobusów m. st. Warszawy, Warszawa 1933*)

1. Warsaw, tram depot complex of the Municipal Tram Plant at Kawęczyńska Street in Praga, consisted of a garage building (1923-1926) and the so-called station building (1925-1931), design by J. Dzierżanowski and P. Wędziągolski: a. situational plan; b. view of the front façade of the garage building (source: *Zarys historyczny i opis techniczny tramwajów miejskich i autobusów m. st. Warszawy, Warszawa 1933*)

Prowadził prace budowlane i modernizacyjne m.in. w elektrowni przy ul. Przykoppowej, a także w zajezdniach na Muranowie i Mokotowie oraz na Woli, gdzie w latach 1919-1925 finalizował też budowę wspomnianych gmachów zakładowej ochrony i szkoły<sup>5</sup>.

Budowę nowej zajezdni tramwajowej na 212 wozów przy ul. Kawęczyńskiej na Pradze Zarząd Miasta rozpoczął dopiero w 1923 r. (il. 1). Jej główny budynek, zaprojektowany przez J. Dzierżanowskiego i Pawła Wędziągolskiego, składał się z oddanej do użytku w 1925 r. żelbetowej hali garażowej, podzielonej czterema rzędami filarów wspierających dwuspadowy stropodach z poprzecznymi świetlikami, oraz z oddanych do użytku w 1926 r. jednoraktowych, piętrowych przybudówek mieszczących warsztaty, składy i kotłownię. Przybudówki te zakończono w narożnikach, wyższymi, kwadratowymi w planie i nakrytymi dachami mansardowymi pawilonami biurowo-administracyjnymi. Na sposób barokowy flankowały one czołowe elewacje hali, zwieńczone rozciągniętym trójkątnym szczytem z oknem termalnym i kartuszem z wyobrażeniem syrenki warszawskiej. W latach 1925-1931 w linii zabudowy ul. Kawęczyńskiej dodatkowo został też wzniesiony nowoczesny wyposażony, czterokondygnacyjny budynek biurowo-mieszkalny (tzw. dom stacyjny), zaprojektowany

5. *Tramwaje i autobusy...*, op. cit., s. 73-77.



2. Warszawa, Rzeźnia Miejska przy ul. Namiestnikowskiej (ob. J. Sierakowskiego) na Pradze, proj. W. Borawski (1925-1926): a. plan sytuacyjny (źródło: *Budowa Rzeźni Miejskiej w Warszawie ul. Namiestnikowska 1925-1926*, [Warszawa ok. 1926]); b. elewacja budynku wielofunkcyjnego od strony ul. Namiestnikowskiej (źródło: *Narodowe Archiwum Cyfrowe (dalej NAC), sygn. 1-G-2048-4*)

2. Warsaw, Municipal Slaughterhouse at Namiestnikowska Street (today Sierakowskiego St.) in Praga, design by W. Borawski (1925-1926): a. situational plan (source: *Budowa Rzeźni Miejskiej w Warszawie ul. Namiestnikowska 1925-1926*, [Warszawa ca. 1926]); b. façade of a multifunctional building from Namiestnikowska Street (source: *National Digital Archives NAC, file no. 1-G-2048-4*)

przez J. Dzierżanowskiego również z wykorzystaniem form historycznych, tym jednak razem nie tylko barokowych, ale też klasycystycznych<sup>6</sup>.

### Lata 1926-1930 – „okres wysokiej koniunktury gospodarczej”

Nadrabiać zacofanie i zaniedbania okresu zaborów oraz przystosowywać Warszawę do roli stolicy 30-milionowego państwa władze samorządowe na szerszą skalę mogły zacząć dopiero w warunkach poprawy koniunktury, tj. od około 1925 roku<sup>7</sup>.

Spośród zaplanowanych obiektów bodaj najwcześniej przystąpiono do budowy Rzeźni Centralnej, którą Miasto zamierzało wznieść w okolicach Pelcowizny pod Żeraniem. Wobec jednak przeciągającego się sporu o wybrany teren tę nie cierpiącą zwłoki miejską

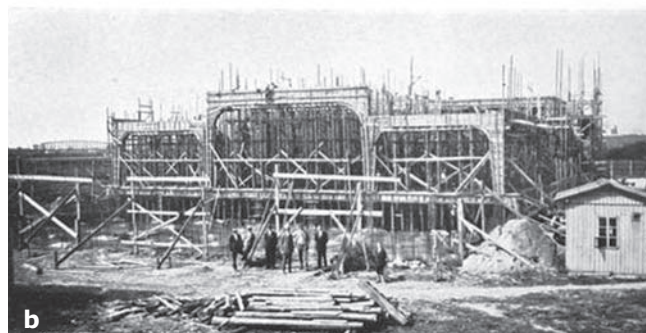
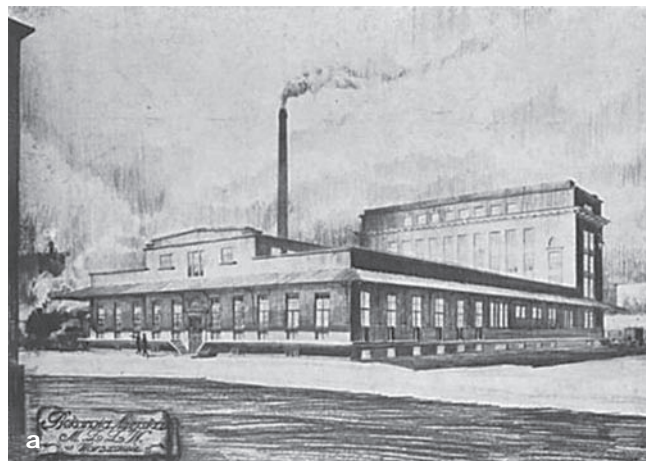
6. J. Zieliński, *Atlas...*, op. cit., s. 344-347; *Nowy gmach tramwajowy na Pradze*, „Polski Przemysł Budowlany” 1928, nr 12, s. 488.

7. *Sny piękne o rozbudowie*, „Polski Przemysł Budowlany”, 1925, nr 5, s. 11.

inwestycję ostatecznie zdecydowano się zlokalizować na Pradze przy ul. Namiestnikowskiej (ob. J. Sierakowskiego), na korzystnie położonej działce dawnej fabryki „Wulkan” (il. 2). Projekt i kierownictwo trwającej od 1925 do 1926 roku budowy Magistrat powierzył architektowi Władysławowi Borawskiemu<sup>8</sup>, który usytuował zespół zasadniczych obiektów produkcyjno-biurowych nowej Rzeźni wzdłuż ul. Namiestnikowskiej. Składały się nań zaprojektowane funkcjonalnie z zastosowaniem konstrukcji żelaznej i przesuwnych ścianek hale uboju i hurtu, a także szeroki korytarz łączący je z chłodnią i flaczarnią oraz piętrowymi częściami administracyjno-mieszkalnymi. Ten nakryty jednym dachem zespół projektant „zintegrował” architektonicznie od strony ulicy jednolitą ceglana elewacją, której skromny modernizujący wystrój stanowiły proste betonowe opaski drzwiowe i okienne oraz podokapowy fryz arkadkowy. Pozostała zabudowa Rzeźni Centralnej – a więc wolnostojące budynki kotłowni i konfiskatorni oraz czworak dla pracowników dozoru – zostały zlokalizowane w głębi posesji<sup>9</sup>.

Magistrat chcąc zaspokoić zapotrzebowanie Warszawiaków na tanie, higienicznie wypiekane pieczywo przystąpił w maju 1927 r. do budowy planowanej już od kilku lat nowoczesnej, największej w Polsce piekarni mechanicznej. Powstała ona z udziałem państwowego kredytu<sup>10</sup>, na parceli zakupionej na Woli przy ul. Prądzyńskiego (il. 3). Wykonanie projektu i nadzór nad budową Miasto powierzyło inż. Wacławowi Paszkowskiemu, który zaprojektował piekarnię jako funkcjonalny budynek o konstrukcji żelbetowej, złożony z dwóch części. Pierwszą była czteropiętrowa część „wieżowa”, przeznaczona do przygotowywania mąki, wyrabiania i formowania ciasta; natomiast drugą parterową, wzniesioną w konstrukcji ramowej i otoczona rampami załadowniczymi część „bazylikowa”, która mieściła halę „kamer” fermentacyjnych i pieców oraz pomieszczenia biurowe, socjalne i ekspedycyjne<sup>11</sup>. Budowę piekarni, której produkcja dzienna miała pokryć około 25% zapotrzebowania stolicy ukończono jesienią 1928 r.<sup>12</sup>. Pomimo, że jej architektura zasadniczo już wynikała z żelbetowej konstrukcji i potrzeb użytkowo-technologicznych, projektant wprowadził do niej jednak także szereg elementów i motywów inspirowanych architektoniczną tradycją. Było wśród nich ukształtowane na podobieństwo attykowego fryzu, wydzielone wydatnym gzymsem najwyższe piętro części „wieżowej”, a także uproszczony tympanon i murki attykowe, wieńczące symetrycznie zakomponowaną elewację frontową parterowej części budynku.

Mając na uwadze rosnące w warunkach koniunktury zapotrzebowanie miasta na materiały budowlane staraniem władz państwowych i miejskich



3. Warszawa, Piekarnia Miejska przy ul. Prądzyńskiego na Woli, proj. inż. W. Paszkowski (1927-1928): a. projektowy rysunek perspektywiczny (źródło: Zbiory Biblioteki Narodowej); b. część parterowa budynku w trakcie budowy (źródło: Tow. Akc. Zakładów Przemysłowo-Budowlanych Fr. Martens i AD. Daab w Warszawie, Warszawa 1929)

3. Warsaw, Municipal Bakery at Prądzyński Street in Wola, design by W. Paszkowski (1927-1928): a. perspective drawing of design (source: Collection of the National Library); b. one-storey part of the building under construction (source: Tow. Akc. Zakładów Przemysłowo-Budowlanych Fr. Martens i AD. Daab w Warszawie, Warszawa 1929)

w lipcu 1927 r., w okolicy ul. Włociańskiej na gruntach dawnej wsi Buraków w 1916 r. włączonej w granice Warszawy, rozpoczęto według projektu inż. Juliana Rakowskiego<sup>13</sup> budowę wzorcowej, największej w Polsce, w pełni zmechanizowanej cegielni<sup>14</sup>. Zwarty kompleks jej zróżnicowanych kubaturowo budynków o mieszanej, żelbetowo-murowej konstrukcji docelowo miał się składać z sześciu obiektów produkcyjnych (il. 4). Cztery główne z nich, tj. kotłownia, warsztaty, budynek motorowy oraz budynek pras i maszyn ceglarskich zostały ukończone w 1928 roku. Wówczas też oddano do użytku silosy na węgiel, żelbetową pochylnię do przewożenia gliny, wierconą studnię i bocznicę kolejową, a także trzy zaprojektowane przez architekta Witolda Matuszewskiego, tradycyjne w formie budynki biurowo-socjalno-mieszkalne<sup>15</sup>. Drugi zespół obiektów produkcyjnych, złożony z formiarni i budynku piecowo-suszarnianego ukończono w 1929 roku<sup>16</sup>. Choć i w tym przypadku forma architektoniczna kompleksu budynków fabrycznych zasadniczo wynikała już z technologii i konstrukcji, to jednak symetrycz-

8. Rzeźnia Miejska przy ul. Namiestnikowskiej Nr 2/4 w Warszawie, [Warszawa lipiec 1926], s. 10.

9. Rzeźnia Miejska..., op. cit., s. 3-8.

10. Piekarnia miejska w Warszawie, „Polski Przemysł Budowlany” 1927, nr 3-4, s. 72.

11. Budowa piekarni miejskiej w Warszawie, [w:] Krótki rys działalności Magistratu m. st. Warszawy w okresie 10. VII 1927 – 10. VII 1928 r., Warszawa 1928, s. 35; Miejska Piekarnia Mechaniczna, „Tygodnik Ilustrowany” 1929 nr 9, s. 175-176.

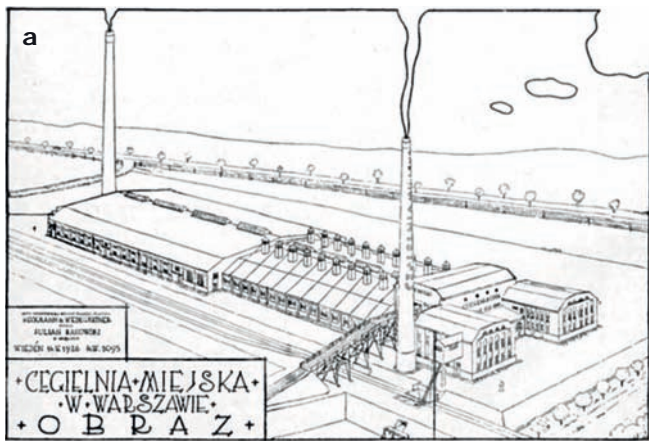
12. Piekarnia mechaniczna, „Polski Przemysł Budowlany”, 1928, nr 8, s. 389.

13. Tow. Akc. Zakładów Przemysłowo-Budowlanych Fr. Martens i AD. Daab w Warszawie, Warszawa 1929, s. 60.

14. J.N. Potrzeba budowy Cegielni Miejskiej w Warszawie, „Kronika Warszawy”, 1928, nr 2-3, s. 2-3.

15. Biuro Budowlane T. Czosnowski i S-ka, „Przegląd Budowlany”, 1930, nr 1, s. 92.

16. W. Grycner, Budowa Cegielni Miejskiej na Burakowie, „Kronika Warszawy”, 1928, nr 2-3, s. 9. Krótki rys działalności magistratu m. st. Warszawy w okresie 10.VII 1927 – 10. VII 1928, Warszawa 1928, s. 35-36.



4. Warszawa, Cegielnia Miejska przy ul. Włociańskiej na Burakowie, proj. inż. J. Rakowski (1927-1929): a. projektowy rysunek perspektywiczny; b. widok zespołu zbudowań produkcyjnych (źródło: „Kronika Warszawy”, 1928, nr 2-3)

4. Warsaw, Municipal Brickworks at Włociańska Street in Buraków, design by J. Rakowski (1927-1929): a. perspective drawing of design; b. view of the production building complex (source: „Kronika Warszawy” 1928, nr 2-3)

no-osioły sposób zakomponowania zespołu, a także wykrój niektórych otworów okiennych bez wątpienia wciąż jeszcze nawiązywał do wzorów historycznych.

Podobnie dyskretnie historyzujący, wczesno modernistyczny kształt architektoniczny otrzymała hala garażowa dla dużych samochodów, która została wzniesiona w 1927 roku na Mokotowie przy ul. Madalińskiego, w związku z podjętą przez Radę Miejską uchwałą o mechanicznym oczyszczaniu miasta. Jej bazylikowa, zrealizowana w ramowej konstrukcji żelbetonowej część środkowa przekryta została cienką paraboliczną płytą łukową, od frontu zwieńczoną uproszczonym tympanonem. Projekt i kierownictwo budowy zespołu garażowego, który poza wspomnianą halą z zapleczem warsztatowym składał się z kotłowni i budynku administracyjno-socjalnego zostały powierzone inż. Tadeuszowi Emmelowi<sup>17</sup>.

Ten trwający zaledwie kilka lat okres koniunktury budowlanej w polskiej architekturze zaznaczył się stopniowym upowszechnianiem podporządkowanej prostocie i celowości estetyki modernistycznej. W dziedzinie komunikacji miejskiej w Warszawie zaowocował przede wszystkim budową w latach 1928-1930 nowej zajezdni tramwajowej przy ul. Opaczewskiej na Rakowcu oraz realizacją w latach 1929-1931 na Woli m.in. lakierni i nowoczesnych Warsztatów Tramwajów przy ul. Karolkowej.

Zajezdnię tramwajową „Rakowiec” przy ul. Opaczewskiej (il. 5) – podobnie jak omówioną powyżej za-

jezdnia na Pradze przy ul. Kawęczyńskiej - zaprojektował Juliusz Dzierżanowski<sup>18</sup>. Dlatego zapewne została ona rozplanowana na podobnym jak tamta schemacie, z tą jednak różnicą, że prostokątna w planie hala garażowa przy ul. Opaczewskiej, a także obustronnie flankujące ją biurowo-warsztatowo-socjalne dobudówki otrzymały już formę architektoniczną w sposób prosty i szczerzy odwzorowującą ich funkcję i nowoczesną żelbetonową konstrukcję słupowo-ramową<sup>19</sup>.

Spośród wielu budynków warsztatowych zrealizowanych w latach 1925-1931 przy ul. Karolkowej na terenie zajezdni tramwajowej na Woli, nowoczesnością formy, konstrukcji i programu funkcjonalnego bezsprzecznie wyróżniał się wzniesiony w latach 1929-1931 budynek Warsztatów Tramwajów m. st. Warszawy (il. 6). Obiekt składał się z doświetlanej wzdłużnymi i poprzecznymi świetlikami trzynawowej hali warsztatowej o żelbetonowej konstrukcji ramowo-wspornikowej oraz przybudowanej do niej części mieszczącej pomieszczenia magazynowe oraz funkcjonalnie zaprojektowane pokoje biurowe i socjalne<sup>20</sup>.

Ważny element infrastruktury miejskiej stanowiła również gazownia, którą władze państwowe przekazały na własność Gminie m. st. Warszawy we wrześniu 1925 r. Aby to miejskie przedsiębiorstwo złożone z dwóch Zakładów – na Woli i na Powiślu – postawić na należytym poziomie technicznym i zrealizować zamiar skoncentrowania całej jego produkcji na Woli Magistrat niezwłocznie przystąpił do prac modernizacyjnych i budowlanych. Spośród obiektów kubaturowych zrealizowanych w latach 1925-1930 w Zakładzie wolskim do najważniejszych należały: nowa kotłownia centralna, piecownia „Glover West”, benzolownia oraz oczyszczalnia i laboratorium ze stacją doświadczalną. Natomiast w Zakładzie przy ul. Ludnej na Powiślu, w którym po zaprzestaniu w grudniu 1930 r. produkcji gazu miały mieścić się Wydział Sieci i Stacja Zbiornikowa, wybudowano stację regulatorów<sup>21</sup>. Wiele spośród nowych obiektów zrealizowanych przez Gazownię Miejską na Woli, jak przykładowo piecownia „Glover West”, oczyszczalnia i kotłownia centralna były to w pełni podporządkowane wymogom technologicznym budowle inżynierskie, wzniesione z wykorzystaniem wypełnionego cegłą cementową stalowego szkieletu. Inaczej rzecz się miała w przypadku budynków nie związanych bezpośrednio z produkcją, jak wzniesione na Woli benzolownia i laboratorium ze stacją doświadczalną, czy też wybudowana przy ul. Ludnej stacja regulatorów. Ich architektura, mimo daleko idących uproszczeń ramowej artykulacji fasady czy detali takich jak tympanony i murki attykowe, nadal odwoływała się do form z przeszłości (il. 7).

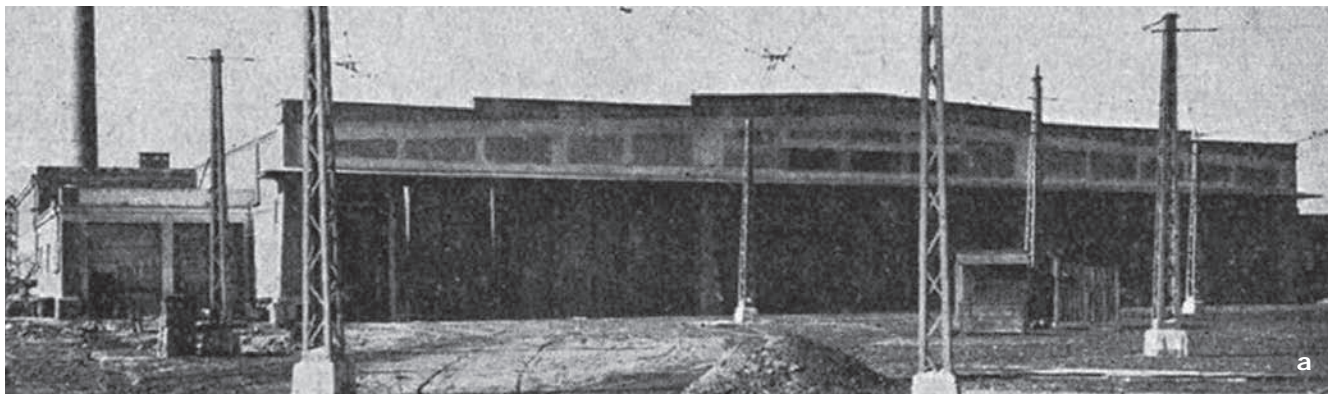
Podstawowe znaczenie dla miasta miała oczywiście także infrastruktura wodociągowo-kanalizacyjna.

18. <https://juliusz-dzierzanowski.weebly.com/biografia.html> (dostęp 10.07.2021)  
19. H. Sienkiewicz, *Rakowiec*, Warszawa 2011, s. 71-72; J.W., *Otwarcie nowej remizy tramwajowej na Rakowcu*, „Świat”, 1930, nr 27, s. 31.

20. *Tramwaje i autobusy...*, op. cit., s. 42, 69-72.

21. Por. m.in. *Gazownia Miejska m. st. Warszawy. Rozbudowa fabryki 1923-1931*, Warszawa [1931]; B. Roga, *Rozbudowa Warszawskiej Gazowni Miejskiej*, „Przegląd Techniczny”, 1938, nr 24-25, s. 916-917 i B. Roga, *Rozbudowa Gazowni Miejskiej w Warszawie w okresie 1934-1938*, „Kronika Warszawy”, 1938, nr 1, s. 16.

17. *Warszawa – dziś*, „Polski Przemysł Budowlany”, 1927, nr 11-12, s. 282; *Garaż miejski przy ul. Madalińskiego (Mokotów) w Warszawie*, Zakłady Przemysłowo-budowlane B-cia Horn i Rupiewicz S.A., [Warszawa] 1927, bns.



5. Warszawa, zajezdnia tramwajowa „Rakowiec” przy ul. Opaczewskiej na Ochocie, proj. J. Dzierżanowski (1928-1930): a. widok elewacji czołowej budynku garażowego (źródło: „Świat”, 1930 nr 27); b. wnętrze hali garażowej w trakcie budowy (źródło: Tow. Akc. Zakładów Przemysłowo-Budowlanych Fr. Martens i AD. Daab w Warszawie, Warszawa 1929); c. ukończone wnętrze hali garażowej (źródło: „Kronika Warszawy” 1930, nr 6)

5. Warsaw, tram depot "Rakowiec" at Opaczewska Street in Ochota, design by J. Dzierżanowski (1928-1930): a. view of the front façade of the garage building (source: „Świat”, 1930 nr 27); b. interior of the garage hall under construction (source: Tow. Akc. Zakładów Przemysłowo-Budowlanych Fr. Martens i AD. Daab w Warszawie, Warszawa 1929); c. completed interior of the garage hall (source: „Kronika Warszawy” 1930, nr 6)

Podjęta w 1924 r. decyzja o przekształceniu wodociągów i kanalizacji w stołeczne Przedsiębiorstwo Wodociągów i Kanalizacji (PWİK) nadała wreszcie szybsze tempo również ich modernizacji i rozbudowie<sup>22</sup>. Zaowocowała także budową przy placu Starynkiewicza okazałego gmachu dyrekcji nowego przedsiębiorstwa. Jego pierwsza wersja z 1927 r. zaprojektowana była jeszcze w stylistyce klasycyzmu akademickiego przez Stefana Szyllera; po katastrofie budowlanej w latach 1928-1930 ostatecznie gmach zrealizowano w duchu klasycyzującego modernizmu według projektu i pod nadzorem Romualda Millera<sup>23</sup>.

Poza rozbudową i modernizacją sieci wodociągowo-kanalizacyjnej oraz Stacji Pomp Rzecznych na Czerniakowie i Filtrów przy ul. Koszykowej warszawskie Przedsiębiorstwo Wodociągów i Kanalizacji około 1930 roku zrealizowało także m.in. prowizoryczną stację pomp przy ul. Potockiej, złożoną z trzech niewielkich budynków o dość konserwatywnej architekturze autorstwa inż. Włodzimierza Świdierskiego<sup>24</sup>.

Ponieważ dla potrzeb tzw. Wielkiej Warszawy wydajność Stacji Filtrów przy ul. Koszykowej pomimo dobudowania w latach 1924-1926 nowych tzw. „filtrów powolnych” nadal była niewystarczająca,

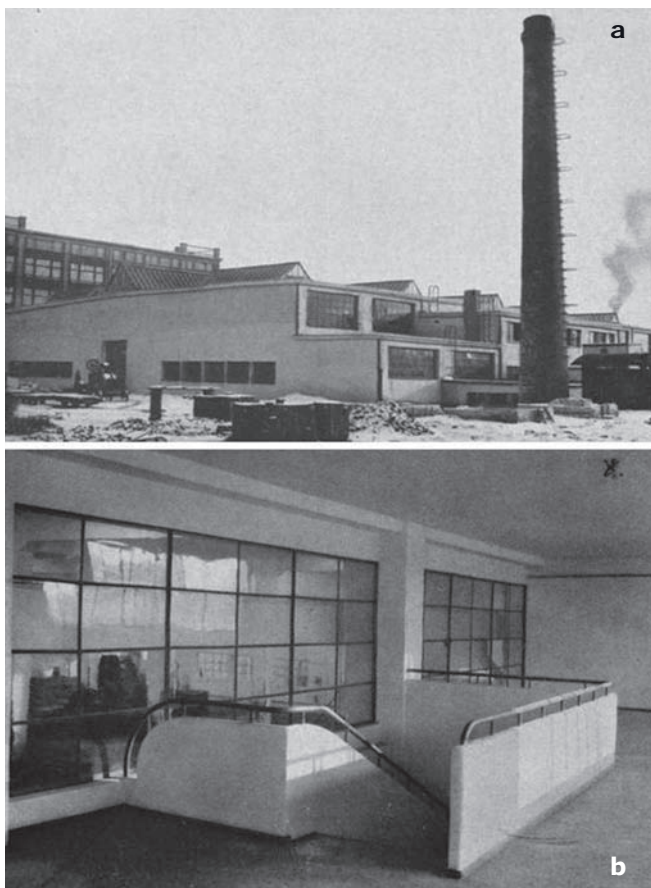
w roku 1929 Magistrat rozpoczął budowę tzw. „filtrów pospiesznych” (il. 8). Wykonanie projektu generalnego inwestycji powierzono inż. Zygmuntowi Wendrowskiemu, projekt techniczny filtrów i pomp zlecono kanadyjskim inżynierom – C. Desbaillets’owi i C. Morssen’owi, a projekt architektoniczny Antoniemu Jawornickiemu<sup>25</sup>. Budowę największego tego rodzaju obiektu w ówczesnej Europie, mimo pogłębiającego się od początku lat trzydziestych kryzysu gospodarczego, ukończono w marcu 1933 r. Posadowiony na płycie żelbetowej budynek filtrów pospiesznych obejmował siedmionawową, żelbetową halę filtrów i przylegający do niej od zachodu, wyższy segment zawierający jednoprzestrzenną halę pomp, obustronnie flankowaną rozmieszczonymi na dwóch kondygnacjach pomieszczeniami biurowymi i laboratoryjnymi. Zgodnie z projektem A. Jawornickiego dyskretnie historyzujące elewacje gmachu zostały wykończone ceglana licówką i płytami piaskowca. Szczególnie starannie została opracowana jego elewacja frontowa z centralnie umieszczonym płytkim ryzalitem, ozdobionym wykonanymi przez Jana Polińskiego figuralnymi płaskorzeźbami przedstawiającymi alegorie Pragnienia i Czystości<sup>26</sup>.

22. J. J. Kozłowski, *Dorobek Warszawy w ciągu 20 lat niepodległości w dziedzinie wodociągów i kanalizacji*, „Przegląd Techniczny”, 1938, nr 24-25, s. 911.  
23. M. Dudkowski, *Architekt Romuald Miller – życie i twórczość* (mpis w zbiorach Biblioteki Wydziału Architektury Politechniki Warszawskiej), Warszawa 2020, s. 194-200.

24. *Wodociągi i kanalizacja m. st. Warszawy 1886-1936*, Warszawa 1937, s. 474-477; <https://zabytki.um.warszawa.pl> (dostęp 10.07.2021)

25. W. Rabczewski, *50-lecie działania wodociągów i kanalizacji miasta Warszawy* [odbitka z „Gaz i Woda”, 1936 nr 11], s. 212, 275.

26. W. Rabczewski, *Budowa Zakładu Filtrów Pospiesznych w Warszawie*, [odbitka z „Gaz i Woda”, 1933, nr 2], s. 6-11; *Wodociągi i Kanalizacja m. st. Warszawy 1886-1936*, red. W. Rabczewski, Warszawa 1937. Por. też m.in. J. Zieliński, *Atlas dawnej architektury Warszawy*, t. 6, Warszawa 2000, s. 207-209.



6. Warszawa, Warsztaty Tramwajów m. st. Warszawy przy ul. Karolkowej na Woli (1929-1931): a. widok ogólny hali warsztatowej; b. widok wnętrza części biurowo-socjalnej budynku (źródło: Warszawskie Przedsiębiorstwo Budowlane Sp. Akc., [Warszawa 1933])

6. Warsaw, Tram Workshops of the Capital City of Warsaw at Karolkowa Street in Wola (1929-1931): a. general view of the workshop building; b. interior of the office-social part of the building (source: Warszawskie Przedsiębiorstwo Budowlane Sp. Akc., [Warszawa 1933])

### Lata 1934-1939

#### – „okres powolnej lecz stałej poprawy gospodarczej”

Okres ożywienia inwestycyjnego niestety zakończył się wraz z załamaniem koniunktury w 1930 roku<sup>27</sup>. Do planowania i podejmowania nowych prac o charakterze porządkowym, renowacyjnym i inwestycyjnym Zarząd Miasta mógł powrócić dopiero w 1934 roku. Przy czym, jak pisał Stefan Starzyński „rok pierwszy 1934 był jeszcze dość ubogi w inwestycje, bowiem był to rok, w którym trzeba było likwidować deficyty, równoważyć budżet, porządkować finanse”<sup>28</sup>. Tempo inwestycji znacząco zatem wzrosło dopiero w roku 1935.

Stołeczne Przedsiębiorstwo Wodociągów i Kanalizacji (PWiK) energicznie przystąpiło wówczas do rozbudowy sieci wodociągowej i kanalizacyjnej. Uruchomiło też wzniesiony w latach 1933-1935 przy ul. Niemcewicza Zakład Sprawdzania i Naprawy Wodomierzy oraz rozpoczęło prace nad projektem miejskiej oczyszczalni ścieków<sup>29</sup>.

27. Por. Z. Słomiński, *Gospodarka Warszawy w dobie kryzysu 1930-1934*, Warszawa 1935.

28. S. Starzyński, *Rozwój Stolicy*, Warszawa 1938, s. 76.

29. J. Kozłowski, S. Sandomierski, *Inwestycje wodociągowo-kanalizacyjne w okresie 1934-1938*, „Kronika Warszawy”, 1938, nr 1, s. 23.

Po przejściu w 1936 r. przez Miasto na własność wysłużonej elektrowni na Powiślu niezwłocznie przystąpiono również do jej modernizacji i rozbudowy (il. 9). W 1937 roku rozpoczęto budowę stalowego szkieletu nowej kotłowni III<sup>30</sup>. W związku z elektryfikacją warszawskiego węzła kolejowego nieopodal rozdzielni centralnej wybudowano też nową rozdzielnię 35 kV, o funkcjonalnej, wynikającej z technologii i wymiarów urządzeń formie architektonicznej, którą ożywiały rozmieszczone ponad rzędem wrót do kabin transformatorów prostopadłościennie szachty wentylacyjne oraz półkoliste ryzalit klatki schodowej<sup>31</sup>. Na przejętym terenie elektrowni poza wyburzeniem szpetnego komina planowano także przeprojektować według koncepcji architekta Jana P. Tokarzewskiego (1902-1952) budynki produkcyjne zlokalizowane na rogu ul. Leszczyńskiej i Wyrbrzeża Kościuszkowskiego, a *vis a vis* na zakupionym placu wzniesić wielką nowoczesną podstację<sup>32</sup>.

30. W. Szwander, *Uroczystość poświęcenia fundamentów nowego gmachu administracji oraz uruchomienia nowego turbozespołu w elektrowni miejskiej w Warszawie*, „Przegląd Elektrotechniczny”, 1937, nr 21, s. 1024-1025; *Elektrownia Warszawska. Krótki opis urządzeń technicznych*, „Przegląd Elektrotechniczny”, 1937, nr 5, s. VII.

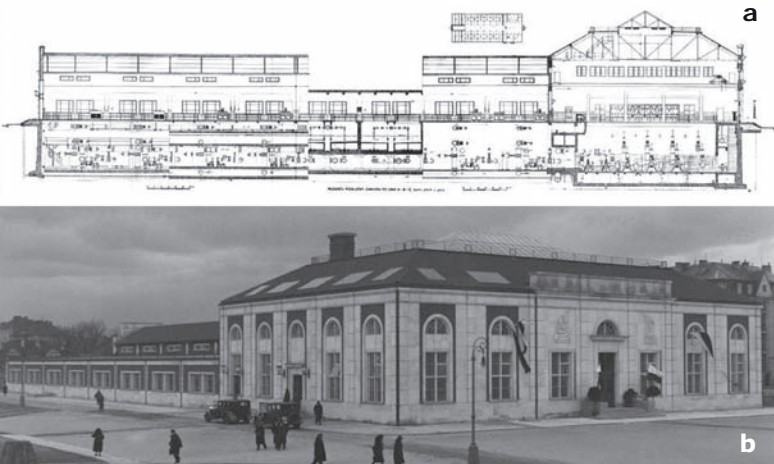
31. W. Szwander, *Nowa rozdzielnia 35 kV w Elektrowni Miejskiej w Warszawie*, „Przegląd Elektrotechniczny” 1937, nr 8, s. 530-533, 536; *Elektrownia Warszawska. Krótki opis...*, op. cit., s. VIII.

32. St. W., *Zagadnienia elektryfikacyjne Warszawy*, „Świat”, 1938 nr 48-49, s. 29.

7. Warszawa, Gazownia Miejska m. st. Warszawy: a. budynek Benzolowni w Zakładzie przy ul. Dworskiej na Woli, ok. 1928 r.; b. Stacja Regulatorów w Zakładzie przy ul. Ludnej na Solcu, ok. 1928 r. (źródło: Gazownia Miejska m. st. Warszawy. *Rozbudowa fabryki 1923-1931*, Warszawa [1931])

7. Warsaw, Municipal Gas Plant of the Capital City of Warsaw: a. Benzolownia building in the Plant at Dworska Street in Wola, ca. 1928; b. Regulators Station building in the Plant at Ludna Street in Solec, ca. 1928 (source: *Gazownia Miejska m. st. Warszawy. Rozbudowa fabryki 1923-1931*, Warszawa [1931])





**8.** Warszawa, Zakład Filtrów Pospiesznych na Stacji Filtrów Przedsiębiorstwa Wodociągów i Kanalizacji m. st. Warszawy, proj. arch. A. Jawornicki (1929-1933): **a.** przekrój przez halę filtrów i halę pomp (źródło: wg Wodociągi i kanalizacja m. st. Warszawy 1886-1939, Warszawa 1937); **b.** widok budynku od zachodu (źródło: NAC, sygn. 1-G-6621-1)

**8.** Warsaw, Fast Filters Plant at the Filter Station of the Water and Sewerage Company of the Capital City of Warsaw, design by A. Jawornicki (1929-1933): **a.** filter hall and pump hall section (source: wg Wodociągi i kanalizacja m. st. Warszawy 1886-1939, Warszawa 1937); **b.** view of the building from the west (source: NAC, sygn. 1-G-6621-1)

W latach 1937-1939, u zbiegu ul. Tamka oraz uporządkowanego już i wyasfaltowanego Wybrzeża Kościuszkowskiego (które teraz stać się miało częścią tworzonej od 1935 roku wzdłuż Wisły nadbrzeżnej arterii i bulwarów) Miasto przystąpiło do realizacji dla administracji Elektrowni Miejskiej m. st. Warszawy zaprojektowanego przez Czesława Jabłońskiego i Józefa Korszyńskiego nowoczesnego modernistycznego gmachu biurowego<sup>33</sup>. Planując ze względów urbanistycznych ograniczenie rozwoju elektrowni na Powiślu i przekształcenie jej w tzw. zakład szczytowy już w 1938 roku Magistrat przystąpił też do realizacji w pobliżu budującego się portu przemysłowego na Żeraniu nowej elektrowni parowej, którą przewidywał uruchomić w 1941 roku<sup>34</sup>.

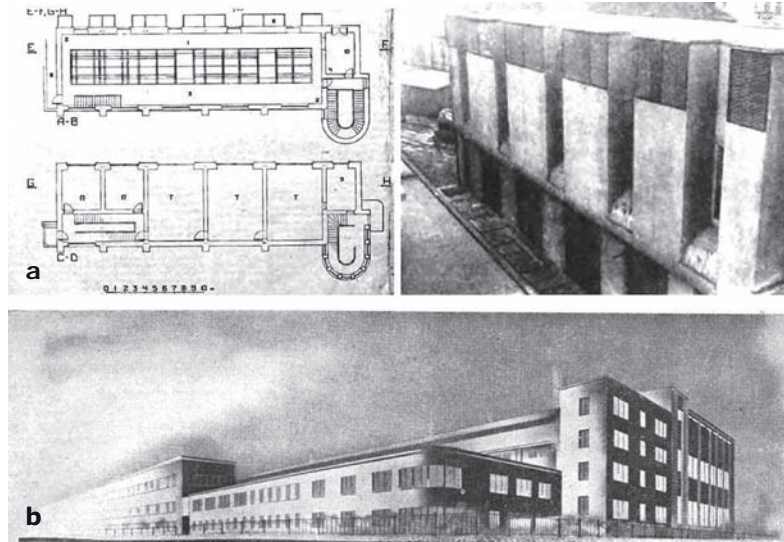
W latach 1934-1939 Miasto zintensyfikowało również prace modernizacyjne i budowlane w Zakładzie Gazowni Miejskiej na Woli, gdzie zamierzano zrealizować funkcjonalny budynek mieszczący aparaturę do „odtruwania gazu”<sup>35</sup> i piecownię tzw. periodyczną, ujętą w opracowanym przez Wydział Finansowy Magistratu projekcie Czteroletniego planu inwestycji m. st. Warszawy na lata 1938/39-1941/42<sup>36</sup>. Natomiast na terenie Zakładu przy ul. Ludnej na Solcu, w ramach porządkowania tego rejonu miasta zgodnie z planem regulacyjnym, po rozebraniu w 1938 roku zużytych oraz zbędnych budynków i urzędzeń przystąpiono do wytyczania nowych ulic. Przy jednej z nich rozpoczęto

33. W. Szwander, *Uroczystość poświęcenia...*, op. cit., s. 1023-1024; S. Starzyński, *Rozwój Stolicy*, Warszawa 1938, s. 64; F. Burno, *Frontem do Wisły. Architektura Wybrzeża Kościuszkowskiego i środkowej części warszawskiego Powiśla w latach 1910-1939*, „Kwartalnik Architektury i Urbanistyki”, 2005, nr 3, s. 48-49.

34. St. W., *Zagadnienia...*, op. cit., s. 29; S. Starzyński, *Rozwój...*, op. cit., s. 47. Por. też *Czteroletni plan inwestycyjny Miasta Stołecznego Warszawy 1938/39 - 1941/42. Projekt Wydziału Finansowego*, oprac. M. Gąsiorowski (mpis w zbiorach Biblioteki Publicznej m. st. Warszawy), bd., s. 92-93.

35. *Warszawa wczoraj, dziś i jutro. Przewodnik i plan Wystawy*, Warszawa 1938, s. 37.

36. *Czteroletni plan...*, op. cit., s. 79.



**9.** Warszawa, Elektrownia Miejska m. st. Warszawy na Powiślu: **a.** plan przyziemia i piętra oraz widok elewacji rozdzielni 35 kV, 1937 r. (źródło: „Przegląd Elektrotechniczny”, 1937, nr 8); **b.** projektowy rysunek perspektywiczny modernizacji zabudowy Elektrowni u zbiegu Wybrzeża Kościuszkowskiego i ul. Leszczyńskiej, proj. J. P. Tokarzewski, ok. 1938 r. (źródło: „Świat” 1938, nr 48-49)

**9.** Warsaw, Municipal Power Plant of the Capital City of Warsaw in Powiśle: **a.** ground and first floor plans and view of the façade of the 35 kV switchboard, 1937 (źródło: „Przegląd Elektrotechniczny”, 1937, nr 8); **b.** perspective drawing of design for the modernization of the power plant buildings at the intersection of the Kościuszkowski Waterfront and Leszczyńska Street, design by J. P. Tokarzewski, ca. 1938 (źródło: „Świat” 1938, nr 48-49)

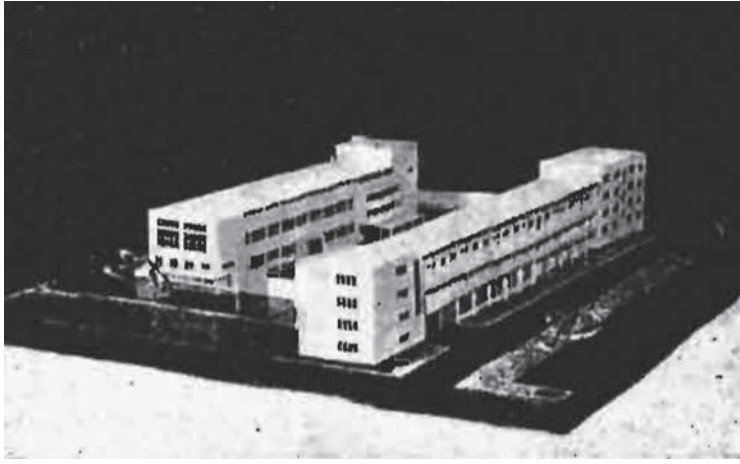
wówczas realizację według projektu Romualda Gutta nowoczesnego, funkcjonalnego gmachu Warsztatów, Centrali i Cechowni Gazomierzy (il. 10). W dalszej kolejności w tej samej lokalizacji planowano też zbudować dom mieszkalny dla pracowników<sup>37</sup>.

Przedsiębiorstwo Tramwajów i Autobusów m. st. Warszawy w drugiej połowie lat trzydziestych nie tylko znacznie rozbudowało trakcje tramwajowe i linie autobusowe oraz zwiększyło liczebność taboru, ale także wybudowało dwie podstacje prostowników i przystąpiło do etapowej realizacji nowoczesnych Centralnych Warsztatów Samochodowych Miejskich (CWSM). Prace rozpoczęto w 1932 r. od adaptacji budynków produkcyjnych uznanej za nierentowną, wspomnianej miejskiej cegielni na Burakowie, rozpoczynając je zapewne od przebudowy dawnej suszarni<sup>38</sup>. W kolejnych latach do zabudowań dawnej cegielni od zachodu dobudowano dwie równoległe, powiązane piętrowymi łącznikami nowoczesne żelbetowe hale warsztatowe (il. 11). Prace postępowały według projektów miejskiego Biura Budowy Tramwajów, wspieranego merytorycznie przez słynnego konstruktora Stanisława Hempla. Zgodnie z duchem modernizmu w architekту-

37. *Nowe warsztaty Gazowni Miejskiej*, „Dziennik Zarządu Miejskiego w m. st. Warszawie”, 1938, nr 67-68, s. 14-15; B. Roga, *Rozbudowa...*, op. cit., s. 918-919 oraz B. Roga, *Rozbudowa Gazowni Miejskiej...*, op. cit., s. 19. Przed wybuchem wojny został zrealizowany w stanie surowym tylko jeden z dwóch równoległych, powiązanych łącznikami skrzydeł gmachu. Budynek ten po wojnie pod adresem ul. Kruczkowskiego 2 był przez Gazownię Miejską użytkowany do około 2009 roku, a potem rozebrany (por. <http://warsawid.blogspot.com/2020/05/wrzesniowa-zomownia.html?m=1> (dostęp 22.07. 2021)

38. Por. m.in. T. Dziekoński, A. Vertuim, *Projekt przebudowy części Cegielni Miejskiej na Burakowie na warsztaty autobusowe Dyrekcji Tramwajów i Autobusów Miejskich w Warszawie*, Archiwum Akt Nowych, Zb. Ministerstwa Spraw Wewnętrznych, sygn. 2/9/0/5.51/1 3693.





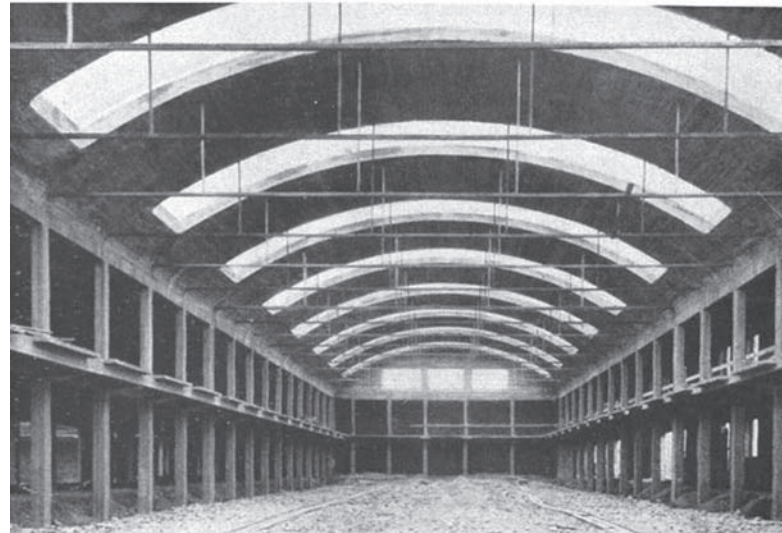
10. Warszawa, Gazownia Miejska m. st. Warszawy przy ul. Ludnej na Solcu - model gmachu Warsztatów, Centrali i Cechownia Gazomierzy, proj. R. Gutt, 1938 r. (źródło: „Przegląd Techniczny” 1938, nr 24-25)

10. Warsaw, Municipal Gas Plant of the Capital City of Warsaw at Ludna Street in Solec - model of the Workshops, Head Office and Pithead of Gas Meters building, design by R. Gutt, 1938 (source: „Przegląd Techniczny” 1938, nr 24-25)

rze nowych hal całkiem już świadomie wyeksponowane zostały strukturalne elementy słupowej konstrukcji i forma ocieplonych celolitem, przeciętych poprzecznymi świetlikami, łukowych stropodachów<sup>39</sup>.

W związku z planowanym trzykrotnym wzrostem liczebności miejskiego taboru autobusowego i przewidzianą likwidacją starych garaży autobusowych przy ul. Łazienkowskiej i ul. Inżynierskiej we wspomnianym projekcie Czteroletniego planu inwestycji m. st. Warszawy na lata 1938/39-1941/42 znaczne środki zostały też zarezerwowane na rozbudowę autobusowego zaplecza garażowego. Poza kontynuacją rozpoczętej zapewne około 1938 r. budowy mających pomieścić 165 autobusów funkcjonalnych, żelbetonowych hal zajezdni przy ul. Żoliborskiej na Muranowie na lata 1940-1942 została także zaplanowana budowa równie dużej zajezdni autobusowej na Wierzbnie<sup>40</sup>.

Równolegle Magistrat starał się należycie zorganizować i usprawnić miejski system aprowizacyjny. W tym celu m.in. rozbudowano Rzeźnię Miejską na Pradze i przystąpiono do realizacji od dawna planowanej nowoczesnej Rzeźni Centralnej na Żeraniu<sup>41</sup>. Mając na uwadze konieczność rozwoju i uporządkowania miejskiego handlu, zwłaszcza w dynamicznie rozwijających się nowopowstałych dzielnicach, od około 1934 r. przystąpiono też do tworzenia nowych, estetycznie wyposażonych targowisk miejskich, m. in. na Żoliborzu, Mokotowie i Czerniakowie. Targowiska te miały czasowo zastąpić dzielnicowe hale targowe, których program realizacji ze względów finansowych na razie został ograniczony zaledwie do rozpoczętej zapewne w 1938 r. budowy według projektu Stefana Marzyńskiego i inż. Wincentego Michniewicza hali targowej



11. Warszawa, Centralne Warsztaty Samochodowe Miejskie (CWSM) przy ul. Włociańskiej na Burakowie: a. widok hal warsztatowych dobudowanych do adaptowanych budynków d. Cegielni Miejskiej, ok. 1938 r. (źródło: <http://omni-bus.waw.pl/archiwum>); b. wnętrze jednej z nowych hal warsztatowych, 1933 r. (źródło: Warszawskie Przedsiębiorstwo Budowlane Sp. Akc., [Warszawa 1933])

11. Warsaw, Central Municipal Car Workshops (CWSM) at Włociańska Street in Buraków: a. view of the workshop halls added to the adapted buildings of the former Municipal Brickwork, ca. 1938 (source: <http://omni-bus.waw.pl/archiwum>); b. interior of one of the new workshop halls, 1933 (source: Warszawskie Przedsiębiorstwo Budowlane Sp. Akc., [Warszawa 1933])

przy ul. Słowackiego na Marymoncie oraz podjęcia przygotowań do realizacji hali na Lesznie<sup>42</sup>.

Choć z oczywistych względów, przed wybuchem wojny nie udało się zakończyć budowy większości spośród rozpoczętych obiektów ujętych we wspomnianym już projekcie Czteroletniego Planu Inwestycyjnego m. st. Warszawy na lata 1938/39-1941/42 to po 1945 r. niektóre z nich, przynajmniej te mniej zniszczone podczas wojny jak np. Centralne Warsztaty Samochodowe, biurowiec Elektrowni, czy Hala Marymoncka, z czasem zostały jednak ukończone i choć przy tej okazji architektura niektórych z nich uległa znacznemu przekształceniu, to do dziś istnieją i z powodzeniem, w taki czy inny sposób służą mieszkańcom miasta.

42. Czteroletni plan..., op. cit., s. 104, 108.

39. Czteroletni plan..., op. cit., s. 60.

40. Czteroletni plan..., op. cit., s. 60; por też: [https:// tramwar.pl/tw-z02.html](https://tramwar.pl/tw-z02.html) (dostęp 9.08.2021), [https:// warszawa.wyborcza.pl/warszawa/7,97596,5063889.html](https://warszawa.wyborcza.pl/warszawa/7,97596,5063889.html) (dostęp 15.07.2021)

41. W. K. Henneberg, *Nowa Rzeźnia w Warszawie*, „Przegląd Techniczny” 1938, nr 24-25, s. 923-927; Czteroletni plan..., op. cit., s. 103.

## Bibliografia

- *Biuro Budowlane T. Czosnowski i S-ka*, „Przegląd Budowlany”, 1930, z. 1, s. 91-93
- *Budowa piekarni miejskiej w Warszawie*, [w:] *Krótki rys działalności Magistratu m. st. Warszawy w okresie 10. VII 1927 – 10. VII 1928 r.*, Warszawa 1928, s. 35
- F. Burno, *Frontem do Wisły. Architektura Wybrzeża Kościuszkowskiego i środkowej części warszawskiego Powiśla w latach 1910–1939*, „Kwartalnik Architektury i Urbanistyki”, 2005, nr 3, s. 31-55
- *Czteroletni plan inwestycyjny Miasta Stołecznego Warszawy 1938/39 – 1941/42*, oprac. Gąsiorowski M. (mpis w zbiorach Biblioteki Publicznej m. st. Warszawy), bd.
- M. Dudkowski, *Architekt Romuald Miller – życie i twórczość*, Warszawa 2020, (mpis w zbiorach Biblioteki Wydziału Architektury Politechniki Warszawskiej)
- T. Dziekoński, Vertuim A., *Projekt przebudowy części Cegielni Miejskiej na Burakowie na warsztaty autobusowe Dyrekcji Tramwajów i Autobusów Miejskich w Warszawie*, Archiwum Akt Nowych, Zb. Ministerstwa Spraw Wewnętrznych, sygn. 2/9/0/5.51/I 3693
- *Elektrownia Warszawska. Krótki opis urządzeń technicznych*, „Przegląd Elektrotechniczny”, 1937, nr 5, s. VI-VIII.
- *Garaż miejski przy ul. Madalińskiego (Mokotów) w Warszawie*, [Warszawa]: Zakłady Przemysłowo-budowlane B-cia Horn i Rupiewicz S.A., 1927.
- *Gazownia Miejska m. st. Warszawy. Rozbudowa fabryki 1923-1931*, Warszawa [1931]
- W. Grycner, *Budowa Cegielni Miejskiej na Burakowie*, „Kronika Warszawy”, 1928, nr 2-3, s. 8-10
- W. K. Henneberg, *Nowa Rzeźnia w Warszawie*, „Przegląd Techniczny”, 1938, nr 24-25, s. 923-927
- J.N., *Potrzeba budowy Cegielni Miejskiej w Warszawie*, „Kronika Warszawy”, 1928, nr 2-3, s. 2-6
- J.W., *Otwarcie nowej remizy tramwajowej na Rakowcu*, „Świat”, 1930 nr 27, s. 31
- J. J. Kozłowski, *Dorobek Warszawy w ciągu 20 lat niepodległości w dziedzinie wodociągów i kanalizacji*, „Przegląd Techniczny”, 1938, nr 24-25, s. 911-915
- J. Kozłowski, Sandomierski S., *Inwestycje wodociągowo-kanalizacyjne w okresie 1934-1938*, „Kronika Warszawy”, 1938 z. 1, s. 20-26
- *Krótki rys działalności magistratu m. st. Warszawy w okresie 10.VII 1927 – 10. VII 1928*, Warszawa 1928
- *Miejska Piekarnia Mechaniczna*, „Tygodnik Ilustrowany”, 1929, nr 9, s. 175-176
- A. Mirowski, *Gmachy szkolne Tramwajów Miejskich w Warszawie*, „Kronika Warszawy”, 1925, nr 3, s. 4-8
- *Nowe warsztaty Gazowni Miejskiej*, „Dziennik Zarządu Miejskiego w m. st. Warszawie”, 1938, nr 67-68, s. 14-15
- *Nowy gmach tramwajowy na Pradze*, „Polski Przemysł Budowlany”, 1928, nr 12, s. 488
- *Piekarnia miejska w Warszawie*, „Polski Przemysł Budowlany”, 1927, nr 3-4, s. 72
- *Piekarnia mechaniczna*, „Polski Przemysł Budowlany”, 1928, nr 8, s. 389
- R. Podoski, *Tabor i budynki tramwajów miejskich w Warszawie*, „Przegląd Techniczny”, 1913, nr 19, s. 259-262
- W. Rabczewski, *Budowa Zakładu Filtrów Pospiesznych w Warszawie*, [odbitka z „Gaz i Woda” 1933, nr 2].
- W. Rabczewski, *50-lecie działania wodociągów i kanalizacji miasta Warszawy*, [odbitka z „Gaz i Woda”, 1936, nr 1]
- B. Roga, *Rozbudowa Warszawskiej Gazowni Miejskiej*, „Przegląd Techniczny”, 1938, nr 24-25, s. 915-920
- B. Roga, *Rozbudowa Gazowni Miejskiej w Warszawie w okresie 1934-1938*, „Kronika Warszawy” 1938, nr. 1, s. 15-20.
- *Rzeźnia Miejska przy ul. Namiestnikowskiej Nr 2/4 w Warszawie*, Warszawa [1926]
- H. Sienkiewicz, *Rakowiec*, Warszawa 2011
- Z. Słomiński, *Gospodarka Warszawy w dobie kryzysu 1930-1934*, Warszawa 1935
- *Sny piękne o rozbudowie*, „Polski Przemysł Budowlany”, 1925, nr 5, s. 9-12
- St. W., *Zagadnienia elektryfikacyjne Warszawy*, „Świat”, 1938, nr 48-49, s. 29
- S. Starzyński, *Rozwój Stolicy*, Warszawa 1938
- W. Szwander, *Uroczystość poświęcenia fundamentów nowego gmachu administracji oraz uruchomienia nowego turbozespołu w elektrowni miejskiej w Warszawie*, „Przegląd Elektrotechniczny”, 1937, nr 21, s. 1023-1026
- W. Szwander, *Nowa rozdzielnia 35 kV w Elektrowni Miejskiej w Warszawie*, „Przegląd Elektrotechniczny” 1937, nr 8, s. 530-542
- *Tow. Akc. Zakładów Przemysłowo-Budowlanych Fr. Martens i AD. Daab w Warszawie*, Warszawa 1929
- *Tramwaje i autobusy miejskie 1908-1933 w Warszawie*, Warszawa 1933
- *Warszawa – dziś*, „Polski Przemysł Budowlany”, 1927, nr 11-12, s. 235-282
- *Warszawa wczoraj, dziś i jutro. Przewodnik i plan Wystawy*, Warszawa 1938
- *Wodociągi i kanalizacja m. st. Warszawy 1886-1936*, red. Rabczewski W., Warszawa 1937
- J. Zieliński, *Atlas dawnej architektury Warszawy*, t. 5, Warszawa 1999
- J. Zieliński, *Atlas dawnej architektury Warszawy*, t. 6, Warszawa 2000



**Małgorzata Rozbicka**, prof. dr hab. inż. arch., kierownik Zakładu Architektury Polskiej na Wydziale Architektury Politechniki Warszawskiej, członek PKN ICOMOS. Autorka wielu publikacji naukowych i ekspertyz z zakresu historii i badań architektury polskiej oraz ochrony dziedzictwa kulturowego. Kontakt: [malgorzata.rozbicka@pw.edu.pl](mailto:malgorzata.rozbicka@pw.edu.pl)