

Marcin Dziubiński
Warszawa

Historia zabudowań zajezdni przy ulicy Łazienkowskiej 8 w latach 1920–1975

The History of the Depot Buildings at 8 Łazienkowska Street (Warsaw) in the Years 1920–1975

As a result of World War I, the Polish lands were severely destroyed, and the population was poor. The widespread poverty, supply problems, and high prices led to the establishment of the Warsaw Municipal Supply Facilities (*Miejskie Zakłady Zaopatrzenia Warszawy/MZZW*). The task of the MZZW fleet was to ensure the supply of food and essential goods to the poorest social groups. Thus, the municipality bypassed intermediaries and their high margins. The articles were distributed through a network of municipal stores.

The article describes the history of the buildings at 8 Łazienkowska Street, erected over a hundred years ago, now no longer extant. It was one of the first facilities built by the Capital City of Warsaw shortly after regaining independence. The described complex of buildings was designed from scratch, as the first such facility in Warsaw, meant only for trucks and not for horse traction vehicles. The second owner of the described development was the Municipal Tram and Bus Company, which took over the depot along with the rolling stock. The change of ownership was caused by the seemingly unrelated crash of the New York Stock Exchange. Before the war, Warsaw buses were parked there, the fleet of which was growing rapidly. The defensive war in September 1939 and the occupation removed buses from the streets of Warsaw. After the war, the depot – destroyed in 45% during the Warsaw Uprising – was rebuilt, becoming a symbol of the new socialist Poland. Following the example of the cities of Soviet Russia, with the help of their specialists and trolleybuses, the same service was launched in Warsaw. The depot became the first public transport base to be rebuilt after the war. A trolleybus network plan for the city of Lublin was created within its walls. Before the buildings were demolished, it was once again briefly a bus depot, and, in the end, it played a somewhat important role in the construction of the Łazienkowska Route, becoming the construction base No. 5 for the aforementioned investment.

Keywords: Warsaw Municipal Supply Facilities, Municipal Trams and Buses, Municipal Transport Facilities, Municipal Transport Company, Municipal Bus Company, Warsaw buses, Warsaw trolleybuses, Bus and trolleybus depots

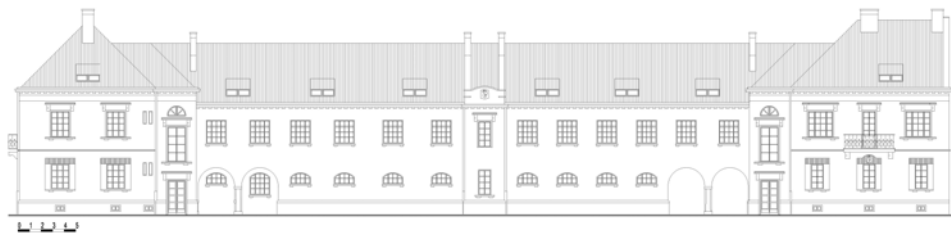
Słowa kluczowe: Miejskie Zakłady Zaopatrzenia Warszawy, Tramwaje i Autobusy Miejskie, Miejskie Zakłady Komunikacyjne, Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne, Miejskie Przedsiębiorstwo Autobusowe, autobusy warszawskie, trolejbusy warszawskie. Zajezdnie autobusowe i trolejbusowe

W 2020 r. kolejny stołeczny środek transportu obchodził setne urodziny. Jubilatem były warszawskie autobusy i z tej okazji przywołuję zapomnianą historię zabudowań spod nr 8 przy ulicy Łazienkowskiej. Ulica ta przez większość rdzennych warszawiaków kojarzona jest bardziej z obiektami sportowymi CWKS Legia i Torwarem, niż z komunikacją miejską¹. Artykułem tym postaram się wydobyć z zapomnienia dzieje dwóch posesji położonych po parzystej (północnej) stronie ulicy Łazienkowskiej związanych z transportem publicznym tak przed wojną, jak i po wojnie. Zajezdnia „Łazienkowska” zastąpiła najbardziej tym, że po zniszczeniach wojennych stała się pierwszą bazą warszawskich trolejbusów rodem ze Związku Radzieckiego². Przyczyna rozpoczęcia budowy opisywanej zabudowy nie była związana z komunikacją miejską, lecz z zaopatrzeniem w różne produkty uboższych warstw społeczeństwa w pierwszych latach niepodległości. Mowa tu o Miejskich Zakładach Zaopatrywania Warszawy (MZZW)³. Architektem zabudowy służącej wyłącznie ciężarówkom i mniejszym samochodom, np. dostawczym⁴, był warszawski architekt Juliusz Dzierżanowski⁵, znany także m.in. z nowoczesnej zajezdni tramwajowej „Rakowiec” na Rakowcu⁶.

Właściciele zajezdni 1920–1974

1 kwietnia 1930 r. przedsiębiorstwo Tramwaje i Autobusy Miejskie (TiAM), a konkretnie Wydział Autobusowy, weszło w posiadanie parceli z zabudową po byłej Zajezdni Samochodów MZZW. W okresie 40 lat służył dla samej tylko komunikacji miejskiej pod nu-

- 1 *Encyklopedia Warszawy*, red. B. Petrozolin-Skowrońska, Warszawa 1994, s. 450, podaje: „po wojnie w d. pomieszczeniach fabr. urządzono zajezdnię trolejbusów, później autobusów”. Zawarta informacja w *Encyklopedii Warszawy* została zaczerpnięta bez weryfikacji z książki Eugeniusza Szwanowskiego, *Ulice i place Warszawy*, Warszawa 1970, s. 109. Także w książce Jerzego Kasprzyckiego, *Warszawa sprzed lat (1900–1939)*, Warszawa 1989, trudno znaleźć choćby jakkolwiek wzmiankę o tym budynku w związku z opisywanym kościołem powstającym obok zajezdni.
- 2 M. Dziubiński, *Pierwszy warszawski trolejbus*, „Kronika Warszawy” 2017, nr 1 (155), s. 112–126.
- 3 *Zarys historyczny i opis techniczny Tramwajów miejskich i autobusów m.st. Warszawy wydany przez Dyрекcję Tramwajów Miejskich w Warszawie dla upamiętnienia 25-lecia Tramwajów Elektrycznych w Warszawie 1908–1933 XXV*, Warszawa 1933, s. 97. MZZW to początkowo prężna i bogata magistracka firma datująca swój początek z czasów I wojny światowej. Oficjalna definicja tego autonomicznego przedsiębiorstwa miejskiego – zamieszczona w „Dzienniku Urzędowym m.st. Warszawy” z 24.08.1927 r., nr 86–90, s. 7 – brzmi: „1.) Zaopatrzenie ludności miasta oraz wydziałów i instytucji miejskich w artykuły codziennego użytku, 2.) Prowadzenie wszelkiego rodzaju przedsiębiorstw o charakterze handlowym, 3.) Wykonywanie na warunkach w granicach ustalonych przez Magistrat czynności w zakresie spraw poruczonych miastu przez władze państwowe w dziedzinie apro wizacji ludności”.
- 4 Tabor konny ulokowany był w zabudowaniach przy ul. Żelaznej 58a. *Kalendarz Techniczno-Budowlany na 1928 rok*, Warszawa [b.r.w.], s. 425.
- 5 Juliuszowi Dzierżanowskiemu autorstwo przypisuje strona juliusz-dzierzanowski.weebly.com [dostęp 28.09.2020], stworzona przez syna architekta, Andrzeja Marię Dzierżanowskiego, który z kolei powołuje się na spisany ręką swego ojca życiorys ze stycznia 1937 r., wymieniający wśród różnych wzniesionych gmachów i tę budowlę. Korespondencja z dnia 23.10.2019 r. z p. A.M. Dzierżanowskim, w moim posiadaniu.
- 6 M. Dziubiński, *Elektrownia Tramwajów Miejskich*, [w:] *Warszawskie tramwaje elektryczne, 100 lat elektryfikacji tramwajów w Warszawie*, t. 4, red. A. Bojanowski, Warszawa 2008, s. 204.



Ryc. 1. Zajezdnia Samochodów Miejskich Zakładów Zaopatrzenia Warszawy ok. 1920 r. (rys. arch. inż. Anna Bojakowska).



Ryc. 2. Widok na zabudowania zajezdni z kortów tenisowych CWK „Legia”, widoczne podwójne bramy zakończone lukami, kwiecień 1935 r. (fot. NAC syg. 1-5-3203.6).

merem 8 (następnie 6/8, 8/10) przy ulicy Łazienkowskiej znajdowały się: zajezdnia Autobusów Miejskich w okresie 1930–1939/40⁷, zajezdnia Wydziału Trolejbusowego Miejskich Zakładów Komunikacyjnych (MZK) od 1945 r. do 31 grudnia 1952 r., następnie Miejskiego Przedsiębiorstwa Komunikacji (MPK) od 1 stycznia 1953 r. do 31 grudnia 1963 r. oraz zajezdnia autobusowa Miejskiego Przedsiębiorstwa Autobusowego (MPA) i MZK od 1 stycznia 1964 do 1970 r.⁸ Gdy mury zajezdni opuściły ostatnie pojazdy MZK i wydawało się, że zabudowania ostatecznie znikną, obiekt ten odegrał ostatnią rolę w dziejach stolicy. Stał się Zapleczem nr 5 budowanej Trasy Łazienkowskiej.

Pierwszy właściciel – Miejskie Zakłady Zaopatrzenia Warszawy, 1920–1930

Miejskie Zakłady Zaopatrzenia Warszawy, w strukturach miasta opisane jako Wydział XVIII, są właściwie zapomniane w literaturze dotyczącej Warszawy. Była to instytucja, która

7 Nazwa TiAM obowiązywała od 7.06.1927 r., wcześniej przedsiębiorstwo nosiło nazwę Tramwaje Miejskie. „Dziennik Zarządu m.st. Warszawy”, 27.02.1939 r., nr 14–17, s. 2. Nazwa przetrwała do 1.07.1941 r., kiedy władze okupacyjne zastąpiły ją nazwą Miejskie Zakłady Komunikacyjne.

8 *Trakcja elektryczna w miejskich przedsiębiorstwach komunikacyjnych*, [w:] *Historia Elektryki Polskiej, Stowarzyszenie Elektryków Polskich, Trakcja elektryczna*, t. 5, red. J. Podolski, Warszawa 1971, s. 49. Przy nazwach przedsiębiorstw podano daty istnienia w danej strukturze zajezdni. W strukturach komunikacji „Pierwsze trolejbusy” podlegały tramwajom, dopiero „drugie”, te z 1983 r., autobusom. Powojenne MZK rozdzielono na MPK i MPA, by je ponownie scalić w 1964 r. Z MZK pożegnano się ostatecznie w 1991 r. Powstały wówczas Miejskie Zakłady Autobusowe oraz Tramwaje Warszawskie, do których potem dołączyło Metro Warszawskie.

powstała wraz z nadejściem kłopotów zaopatrzeniowych podczas I wojny światowej. Powołano ją do życia po pojawieniu się okupanta niemieckiego, który wprowadził pewne rozwiązania zrzucające na barki polskich, miejskich instytucji sprawy m.in. aprowizacji. Niewątpliwie w pewnym stopniu ufatwiło to życie codzienne mieszkańców i dało podwaliny pod działalność samorządową. Warszawa była bodajże ostatnim tak dużym europejskim miastem, które musiało stworzyć przedsiębiorstwa miejskie w celu zaspokojenia wszystkich potrzeb życiowych mieszkańców, na dodatek dopiero w czasie wojny. „Dziennik Zarządu m.st. Warszawy” przytacza fragment sprawozdania wygłoszonego 25 września 1924 r. przez ówczesnego prezydenta miasta Władysława Jabłońskiego:

Wszędzie tam, gdzie normalne zarządzanie prawodawcze, administracyjne, polityka celna i komunikacja nie były wystarczające do zwalczania drożyzny, spekulacji, nadmiernego pośrednictwa w handlu, braku na rynku towarów, tam gmina podejmowała prowadzenie we własnym zarządzie przedsiębiorstwo dla handlu, a nawet dla produkcji artykułów spożywczych i pierwszej potrzeby i stwarzała na ten cel własne zakłady miejskie. [...] Charakter prawie wyłącznie rozdzielił jaki posiada Wydział Zaopatrzenia, minął wraz z likwidacją wojennej gospodarki aprowizacji Państwa⁹.

Kompleks lub część budynków tworzących zajezdnię został oddany do użytku zapewne pod koniec 1920 r. Świadczy o tym umieszczenie po raz pierwszy numeru telefonu i adresu w „Dzienniku Zarządu” z 31 stycznia 1921 r., obok stajni i wozowni spod adresu ul. Żelazna 58A¹⁰. Jednak jego dalsza rozbudowa w kolejnych latach wcale nie jest wykluczona, o czym świadczą przytoczone poniżej informacje. Budowlę i jej przeznaczenie tak opisywał w swoim wystąpieniu sprawozdawczym wspomniany prezydent miasta:

Wydatnie powiększa majątek miejski wybudowana przez Wydział wzorowa i według ostatnich wymagań techniki urządzona Zajezdnia Samochodowa z wielką halą remontową, gdzie znajdują się samochody ciężarowe i warsztaty reparacyjne Wydziału¹¹.

Jaki był koszt tej inwestycji, powstającej razem z innymi w czasie błyskawicznego spadku wartości pieniądza, trudno stwierdzić, gdyż w referacie Przewodniczącego Komisji Finansowo-Budżetowej, opublikowanym na koniec roku w „Dzienniku Zarządu m.st. Warszawy”, wymienione są trzy połączone inwestycje MZZW (oprócz zajezdni także tartak i piekarnia miejska). Ponadto napisano tam: „przyczem cyfry podane są bez przerechnowania, t.j. reprezentują o wiele większą wartość”. Podana suma to 4.218 miliona mk (marek polskich)¹². Trudności związane z przeliczaniem marek na złote były powszechne. 17 grudnia 1923 r. przyjęto przelicznik 1 złoty za 629 000 mk. Wyjątek stanowił przelicznik ustalony dla Wydziału XVII Opieki Społecznej i Szpitalnictwa, gdzie 1 złoty rów-

9 „Dziennik Zarządu m.st. Warszawy” 10.10.1924 r., nr 69–71, s. 15, artykuł *Stan finansów i gospodarka miejska*.

10 „Dziennik Zarządu m.st. Warszawy” 31.01.1921 r., nr 10–11, s. 18. Zabudowania służące trakcji konnej po likwidacji MZZW przejęło Warszawskie Towarzystwo Cyklistów.

11 *Ibid.*, s. 16.

12 „Dziennik Zarządu m.st. Warszawy” 15.12.1924 r., nr 86–89, s. 8.



Ryc. 3. Widok całego budynku biurowo-mieszkalno-garażowego zajezdni autobusów miejskich przy ulicy Łazienkowskiej 8. Na pierwszym planie parkan posesji nr 6, w tle fasada kościoła pw. Świętej Trójcy. Zdjęcie wykonane na zlecenie Zarządu Miejskiego podczas akcji inwentaryzacji zabudowy poszczególnych ulic, wrzesień 1938 r. (APW Zb. Gabarytów, sygn. 4398).

ny był 1 800 000 mk¹³. Dzięki nowemu zapleczu pozwolono MZZW m.in. na zakup za 100 000 zł nowych samochodów dla zajezdni samochodowej¹⁴. Dostępne mi źródła niestety milczą, ile ich kupiono i od jakiego producenta. Można jednak się domyślać, że chodzi o wozy marki Daimler, gdyż dwanaście lat później TiAM wystawiło je na licytację¹⁵. W prasie i dziennikach urzędowych bardzo często publikowano informacje o zakupach i licytacjach magistrackich samochodów, ale nie zawsze podawano ich markę i liczbę. Utrudnia to precyzyjne określenie ówczesnych zakupów. Planowano też doposażyć zajezdnię w narzędzia o wartości 5 tysięcy złotych, lecz propozycja ta przepadła¹⁶. Przejęcie przez TiAM zabudowy tak nowej i – wydawać by się mogło – prężnie działającej miejskiej firmy nastąpiło w wyniku podjętych działań oszczędnościowych związanych z kryzysem światowym. Władze miasta postanowiły uprzedzić rozwój wypadków i planując budżet na okres 1930/1931 już w styczniu 1930 r. podjęły stosowne kroki zapobiegawcze. W momencie stwierdzenia deficytu w zamknięciu budżetowym za okres 1930/1931 zlikwidowano trzy duże przedsiębiorstwa miejskie: Teatry Miejskie, Elewatory Zbożowe i MZZW¹⁷. Dało to oszczędność w kasie miejskiej w wysokości około 2 milionów złotych. W okresie urzędowania MZZW przy ul. Łazienkowskiej 8, przypisane im były dwa numery telefonów – 203-16 i 209-30¹⁸.

13 „Dziennik Zarządu m.st. Warszawy” 12.07.1924 r., nr 48, s. 1.

14 „Dziennik Zarządu m.st. Warszawy” 10.05.1926 r., nr 35–36, s. 4.

15 „Dziennik Zarządu m.st. Warszawy” 23.10.1936 r., nr 70, s. 3.

16 „Dziennik Zarządu m.st. Warszawy” 04.02.1926 r., nr 9–10, s. 8.

17 F.P. *Obraz statystyczny dochodów i wydatków Warszawy w okresie 1928–1933*, „Kronika Warszawy” r. 11, 1935, s. 33, „Jedynie w 1929/30 poważny deficyt wykazały też Zakłady Oczyszczania Miasta [...]”; wpisano również do wykonania budżetu niedobór Miejskich Zakładów Zaopatrzenia z roku 1927/8 w sumie 698.5 tys. zł.”

18 *Kalendarz Techniczno-Budowlany na 1928 rok*, s. 425.



Ryc. 4. Kontynuacja poprzedniego zdjęcia z fragmentem budynku zajezdni autobusów miejskich przy ulicy Łazienkowskiej 8. Na pierwszym planie widoczny zachodni wyjazd z zajezdni, wrzesień 1938 r. (APW Zb. Gabarytów, sygn. 4395).

Zajezdnia w służbie przedsiębiorstwa Tramwaje i Autobusy Miejskie, 1930–1940

Dzięki wyżej opisanym zabiegom TiAM weszło w posiadanie zajezdni MZZW z całym dobrodziejstwem inwentarza¹⁹. Według sprawozdania TiAM z 31 marca 1932 r. za rok budżetowy 1931/1932 po przejściu zabudowań przy ul. Łazienkowskiej dokonano niezbędnych adaptacji, ale też w dziale III Rozbudowa ogólnie zaznaczono, że: „wskutek braku kredytów na nowe inwestycje, musiano się ograniczyć do wykończenia robót rozpoczętych w poprzednich latach i do uzupełnień istniejących instalacji”. Wspomniano również o tym, że „Wydział Budynków przeprowadził cały szereg [...] przeróbek i uzupełnień własnymi siłami, oraz przez przedsiębiorców”²⁰.

W owym okresie autobusy miejskie posiadały jedną remizę autobusową na Pradze, w dawnych zabudowaniach remizowych po tramwaju konnym przy ulicy Inżynierskiej 6, z budynkiem frontowym nadbudowanym także według projektu Dzierżanowskiego²¹. Ponowny rozwój komunikacji autobusowej po 1928 r. (pierwsze autobusy pojawiły się w 1920 r.)²² wymógł utworzenie przejściowej bazy parkingowej i zaplecza, zwłaszcza, że poprzednią bazę techniczną, usytuowaną na Muranowie²³ i Woli, ponownie zajęły tramwaje lub sprzęt samochodów specjalistycznych. Jedynie wspomniana praska zajezdnia przy ul. Inżynierskiej wróciła do swej roli z lat 1920–1925.

19 Z. Słomiński, *Prace oszczędnościowe zarządu miasta*, „Kronika Warszawy” 1933, nr 1, s. 6–7, 10.

20 *Magistrat m.st. Warszawy, Tramwaje i Autobusy m.st. Warszawy, sprawozdanie za 1931/1932 rok budżetowy*, s. 5, 7.

21 „Dziennik Zarządu m.st. Warszawy” 27.02.1926 r., nr 16, s. 3.

22 *Zarys historyczny i opis techniczny Tramwajów miejskich i autobusów*, s. 92, 95; „Dziennik Zarządu m.st. Warszawy” 3.02.1922 r., nr 11, s. 4 oraz 19.02.1922 r., nr 16, s. 7.

23 M. Dziubiński, *Historia zajezdni tramwajowej „Muranów” przy ul. Sierakowskiej 7 i przy ulicy Żoliborskiej 3/5*, [w:] *Warszawskie tramwaje elektryczne, 100 lat elektryfikacji*, s. 28–29.



Ryc. 5. Ciężarówka TiAM, parkująca zapewne od 1930 r. w zajezdni „Łazienkowska”, przebudowana z autobusu piętrowego marki Saurer (nr rej. W 18459, nr tab. /?/2), podczas prac związanych z usuwaniem śniegu z ulic Warszawy. Zrzut śniegu do burzowca w Alejach Ujazdowskich. Za ciężarówką z lewej kamienica spod numeru policyjnego 41, z prawej Wilcza 2/4. Widoczni bezrobotni zatrudnieni do rozładunku oraz kierowcy z TiAM i pracownicy Wodociągów. Przy barierkach powiewa proporzec z logo „Wodociągów Warszawskich”, styczeń 1927 r. (fot. NAC syg. 1-G-6684).

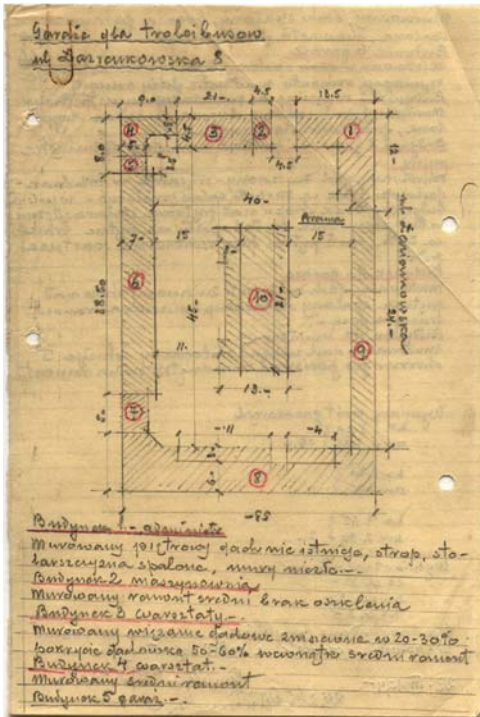
Do posiadanych przez TiAM dwóch ciężarówek (przebudowanych z autobusów piętrowych marki Saurer) doszło trzydzieści osiem wozów z MZZW²⁴. W grupie pozyskanych ciężarówek wielu marek znalazły się najprawdopodobniej również trzy podwozia „Somua” takiego samego typu, jak autobusowe, które po pewnym czasie zaopatrzone w nadwozia autobusowe w praskich zakładach PZInz (nadając im numery boczne 31, 32 i 33).²⁵ Warto dodać, że MZZW w 1930 r. nie straciły wszystkich samochodów, gdyż posiadały jeszcze jedną bazę samochodową przy ul. Stawki 4/6/8²⁶.

Tak duża liczba ciężarówek spowodowała, że samochodowy transport towarowy zaczęła odgrywać ważną rolę w przychodach TiAM. Przyczynił się wraz z rezygnacją z dostaw węgla do Gazowni i Elektrowni Miejskiej tramwajami towarowymi do marginalizacji tego typu transportu przewozów na terenie miasta. Ciężarówki były zatrudniane do takich prac w mieście, jak wywóz śniegu do miejsca zrzutu do burzowców lub do Wisty, dostarczanie zaopatrzenia (żywności), przewóz materiałów budowlanych, pomoc przy pracach rozbiórkowych (za czasów istnienia MZZW), np. prawosławnego soboru na placu Saskim czy pomoc w walce z powodzią w 1934 r., kiedy to ciężarówki woziły budulec do umacniania wałów przeciwpowodziowych. W porównaniu z rokiem sprawozdawczym 1929/1930, kiedy wpły-

24 *Magistrat m.st. Warszawy, Tramwaje i Autobusy m.st. Warszawy. Sprawozdanie za 1930/1931 rok budżetowy*, s. 7.

25 M. Dziubiński, *Warszawskie autobusy miejskie w dwudziestolecu międzywojennym. Lata 1928-1939 cz. II*, „Wiadomości techniczne” r. 31, 1998, nr 11–12 (713–714), s. 12–14.

26 „Dziennik Zarządu m.st. Warszawy” 4.02.1926 r., nr 9–10, s. 4, „Dziennik Zarządu m.st. Warszawy” 24.01.1939 r., nr 5/6, s. 4.



Ryc. 6. Fragment opisu zabudowy zajezdźni wraz z szkicem wykonany przez rachmistrza Biura Odbudowy Stolicy Stanisława Troińskiego 23.03.1945 r. (APW, BOS IZ 5702, k. 66v).

Zabudowa zajezdźni

W owym czasie w zajezdźni było trzydzieści pięć zadaszonych stanowisk i ulokowane centralnie warsztaty mechaniczne. Pod placem usytuowano zbiornik paliwa o pojemności 26 000 litrów systemu „Martini i Huencke” (pozostałe zajezdźnie autobusowe miały stacje benzynowe systemu „Dabeg”), a na powierzchni pompę paliwową.

Zajezdźnia ta posiadała kubaturę 16 766,39 m³²⁸. Pierwszym budynkiem murowanym, ukończonym najprawdopodobniej już w 1920 r., na terenie o powierzchni 6 635,57 m² i opisanym w hipotece warszawskiej pod numerem 6598, był dwukondygnacyjny obiekt, którego południowa fasada frontowa miała długość 80,57 m²⁹. Opisany budynek przy ul. Łazienkowskiej powstał nieco wcześniej od nowoczesnych zabudowań sportowych Centralnego Klubu Wojskowego (CKW) „Legia”. Obie inwestycje odmieniły okolicę, zastępując drewnianą zabudowę byłych koszar armii rosyjskiej i nieużytki³⁰.

27 *Magistrat m.st. Warszawy, Tramwaje i Autobusy m.st. Warszawy. Sprawozdanie za 1930/1931 rok budżetowy*, s. 8.

28 *Zarys historyczny i opis techniczny Tramwajów miejskich i autobusów*, s. 98.

29 Archiwum Państwowe w Warszawie [APW], zespół Biura Odbudowy Stolicy [BOS], Zespół nr 25, sygn. 5702, k. 67 i 68.

30 *Legionisci.com*, legionisci.com [dostęp 26.06.2019], zdjęcia okolic stadionu, widoczna ulica i zajezdźnia.

Budynek frontowy

Zabudowa zajezdni powstała jeszcze w klasycznym układzie z przełomu wieków, czyli na parceli po linii granicy hipoteki, pomiędzy innymi placami oraz frontem do ulicy, zasłaniając wnętrze przestrzeni parkingowej z bezpośrednim wyjazdem na ulicę. Był to zgrabny gmach o dwudziestu jeden osiach z dwoma narożnikami. Dwa z nich – te najbardziej eksponowane – posiadały po jednym balkonie. Architekt złamał zasadę symetrii i umieścił balkony w następujący sposób: w południowo-zachodnim narożniku graniczącym z kościołem balkon wychodził na zachód, na wschodnią ścianę świątyni, natomiast w narożniku południowo-wschodnim balkon skierowany był na ulicę Łazienkowską, na południe. Obydwa narożniki mieściły na pierwszym piętrze mieszkania służbowe. Niewykluczone, że także na parterze były mieszkania służbowe. Na piętrze znajdował się wspomniany balkon, zabezpieczony typowymi dla owego okresu żeliwnymi balustradami, rozpowszechnionymi w kamienicach czynszowych stolicy. Narożniki posiadały swoje własne klatki schodowe z drzwiami od ulicy, prowadzące bezpośrednio do mieszkań służbowych. Północne fasady narożników różniły się między sobą kształtem dachu i oknami. Występował podział na dwanaście i szesnaście tafli szyb w oknach. Studiując zdjęcia i plany, można zauważyć, że wschodni narożnik był przygotowany na dołączenie do niego w przyszłości innego budynku, tak aby zabudowa ulicy stanowiła logiczny i estetyczny ciąg. Jednak od wschodniej strony do czasu wybuchu wojny nie powstał żaden godny uwagi obiekt.

Wyznacznikiem środka fasady był klatka schodowa szeroka na 3,45 m, wysunięta na około metr. Występ muru wykorzystano do poprowadzenia rynien³¹. Budynek frontowy posiadał trzy klatki schodowe, natomiast budynek zachodni od strony kościoła – jedną. Zadbano o ozdobne detale pod masywnymi parapetami i zgrabne półokrągłe okna na parterze, gdzie umiejscowione były garaże.

Pierwotnie od strony zachodniej, od ulicy Myśliwieckiej budynek nie posiadał bram, tylko zaślepione dwie wnęki, różniące się między sobą wielkością okien z możliwością udrożnienia jednej z nich. Od frontu, w prawej wnęcie usytuowana była klatka schodowa. Wjazd na podwórze wiódł przez podwójną bramę wjazdową, która była umiejscowiona od wschodu. Posiadała ona bliźniaczy kształt względem zamurowanych wnęk, przedzielonych ścianą nośną. Oba podwójne półtuki, wschodni i zachodni, zwieńczone były od frontu ozdobną kolumną ze zgrubieniem przed samym kapitelem. Kolumny nawiązywały stylem do drewnianych i murowanych, pękatych kolumn z ganków dworów szlacheckich.

Pomiędzy latem 1936 r.³² a wrześniem 1938 r. (zapewne w 1938 r.) przebito za wschodnią przybudówką prostokątną bramę wjazdową szerokości 5 m, zamykaną stalowymi dwuskrzydłowymi wierzajami ze zwykłej blachy, niszcząc tym samym pierwotne założenie architektoniczne. Zmiana dotknęła także zachodni, lewy, zaślepiony pierwotnie półtutek, który udrożniono. Była to druga zmiana w tym miejscu na przestrzeni paru lat. Pierwsza

31 Opisy zabudowań zostały poparte przeze mnie kwerendą zdjęć w zasobach APW, NAC, MPW 1944, Karta i danymi z: *Zarys historyczny i opis techniczny Tramwajów miejskich i autobusów*.

32 Na podstawie filmu *Jadzia* z lata 1936 r. Ujęcia trwające na początku filmu, mają łącznie nie więcej jak 5–6 s i są prawdopodobnie jedynym znanym tak wyraźnym zapisem filmowym tego fragmentu ul. Łazienkowskiej z kościołem i zajezdnią (przed 1939 r.). Film znajduje się w zasobie archiwalnym FilMOTEKI Narodowej – Instytutu Audiowizualnego pod sygn. K-13429.



Ryc. 7. Jedyne znane mi zdjęcie przedstawiające z bliska detale architektoniczne narożnika zachodnio-północnego, z widocznymi zamurowanymi półłukami i ozdobną kolumną między nimi. Na oryginalnym zdjęciu brak nazwisk, moim zdaniem najprawdopodobniej są to kierownicy czterech działów Magistratu podczas dnia pracownika umysłowego 25.09.1933 r., od lewej; dyrektor Przedsiębiorstwa wodno-kanalizacyjnego E. Szenfeld, dyrektor Gazowni Miejskiej Cz. Świerczyński lub dyrektor Rzeźni i Targowisk Zwierzęcych P. Schönborn, dyrektor MZZW H. Wyczółkowski i p.o. nacz. Wydziału VII Technicznego inż. J. Chmielewski (fot. NAC, sygn. 1-P-1188.1).



Ryc. 8. Fotograf uchwycił narożnik południowo-zachodni zajezdni podczas corocznych obchodów Dnia Dobroci dla Zwierząt Domowych 4 października 1936 r. Nad oknem, pod balkonem zarys herbu Warszawy. Pomiędzy kolumnami podtrzymującymi portyk kościoła, widoczna blenda, a obok niej dwie śruby kotw spinających ściany budynku zajezdni (fot. NAC, sygn. 1-P-3662.2).

przebudowa polegała na usunięciu okna i wstawieniu drzwi. Następnie poszerzono otwór tworząc bramę wjazdową lub szersze przejście piesze.

Jak przystało na budynek miejski, najprawdopodobniej nad oknem parteru, powyżej którego znajdował się balkon, w nadprożu okiennym był umieszczony herb Warszawy (zapewne żeliwny), świadczący o magistrackim pochodzeniu budynku.

Skrzydło zachodnie

Zachodnią pierzeję tworzyło skrzydło przylegające do południowo-zachodniego narożnika, które było także dwukondygnacyjne, o długości 61,58 m (długość razem z narożnikami). Kończyło się na narożniku północno-zachodnim i tu stykało się z rzędem parterowych garaży. Całość fasady posiadała otwory okienne za częścią biurową na parterze i na piętrze, reszta okien była blendami. Blendy i nieliczne okna na parterze były wzorem pierzei od ulicy zwieńczone półłukiem, ale o wymiarze normalnego dużego okna. Zadbano jednak i tu o ozdobne ościeża. Zapewne po oddaniu budynku do eksploatacji nastąpiły spęknięcia ścian, czemu zaradzono wzmacniając budynek powyżej linii ościeży okiennych za pomocą naciągów na stalowych, kwadratowych kotwach, co widoczne jest na zachowanych zdjęciach. Kotwy te są widoczne tak od zachodu, jak i od południa. Przyczyną mógł być brak piwnic pod częścią garażowo-biurową, budowa nowego kościoła i – być może – ciężar dachu.

Dziedziniec zajezdni

Dziedziniec zajezdni otaczała z czterech stron zabudowa o różnym przeznaczeniu. Skrzydło południowe miało fasadę trzynastoosiową (z narożnikami – siedemnastoosiową) z klatką pośrodku. Od frontu wewnątrz dzieliły drzwi garażowe i pierwotnie cztery półłuki, o których mowa była uprzednio. Dwa półłuki wschodnie zamieniono na prostokątną bramę, jeden z półłuków zachodnich przebito i udroźniono. Od podwórza długość muru wynosiła 75,98 m. Po odjęciu długości ścian narożników i bram na garaże i klatkę schodową przypadało 22,54 m. Zachodnie skrzydło od podwórza, podobnie jak to, z którym stykało się przez narożnik, było częściową kopią poprzedniego. Na jedenastoosiowej fasadzie z klatką pośrodku, mieściły się wjazdy (bramy) dziesięciu garaży. Na piętrze od strony fasady usytuowane były pomieszczenia biurowe. Zarówno garaże, jak i pomieszczenia biurowe miały jednakowy podział, co potwierdza dokumentacja powojenna. W budynku południowym było dwanaście pomieszczeń biurowych, a w zachodnim dziesięć³³. Garaże musiały być nieco węższe od pomieszczeń zajmujących pierwsze piętro, co z powodu grubości murów zawsze występuje w budownictwie opartym na cegle – im niżej, tym grubiej. Zachowane dane, ukazujące podział od narożnika południowego, podają szerokość garaży 3,60 m, a za klatką schodową szerokość 2,54 m. Na pierwszym piętrze obydwu części – południowej i wschodniej – istniał korytarz od strony podwórza. Rozwiązanie to

33 APW, BOS, sygn. 113, s. 336.



Ryc. 9. Front murowanej hali i sfotografowana część ściany z początków istnienia zajezdni, widoczny francuski trolejbus marki Vepra nr tab. 34 (z linii 54), obok fragment radzieckiego JaT B-2. Na placu widoczny cień z oczodołami okien wypalonego budynku administracyjnego. Zdjęcie wykonane w latach 1948–1949 (fot. *Dyrekcja Miejskich Zakładów Komunikacyjnych. Sprawozdanie za okres 1945–1949*).



Ryc. 10. Nad dachem remontowanego trolejbusu JaT B-2 widoczna więźba dachowa murowanej hali, wzmocnienia wewnętrzne murów i okna od północy. Na ujęciu widoczni podczas pracy trzech pracownicy zaplecza technicznego. Około 1948 r. (fot. NAC, sygn. 3-654.10).

przypominało ciągi komunikacyjne w zajezdni tramwajowej „Praga”, autorstwa tego samego architekta. Skrzydło południowe i zachodnie oraz narożniki kryte były dachówką. Na dachu znajdowały się małe mansardy o prostokątnych dwudzielnych oknach (1,90 na 0,48 m).³⁴ Reszta zabudowy była kryta papą.

Zachowany plan zajezdni w Archiwum Państwowym m.st. Warszawy z 1 czerwca 1945 r. dostarcza nam bardzo dużo informacji o samej zabudowie z końcowego okresu funkcjonowania zajezdni przed 1939 r. Na planie naniesione są linie przy zachodnich garażach od strony placu manewrowego. W odręcznym opisie widnieje adnotacja „rozbiórka zewnętrznej części garaży”. W połączeniu ze zdjęciem lotniczym z 1945 r. uzyskujemy informację o dobudowaniu zadaszeń w skrzydle zachodnim od podwórza, na głębokość około 3,6 m w głąb placu. Dzięki temu zabiegowi zwiększono w dziesięciu garażach głębokość zapewne do około 10,5 m, gdyż należy odliczyć grubość murów.

Hala napraw

Pośrodku dziedzińca ustawiono halę napraw. Murowana hala posiadała od południa sześć dużych okien zwieńczonych półłukiem w stalowych ramach, które stanowiły 3/5 wysokości fasady. Budynek miał 28,84 m długości i 16,86 m szerokości. Od północnej strony wstawiono jedynie małe okna w tej samej liczbie, jednakże dzielone na trzy części, mniej więcej na grubość cegły, i o wysokości około 1,5 m. Okna były krótsze z racji wybudowania przy tej ścianie pomieszczenia z jednospadowym dachem o szerokości 3,14 m. Hala posiadała na pewno jeden kanał rewizyjny po środku. Co znajdowało się w pomieszczeniach na ścianie północnej, możemy się tylko domyślać, choć pewna odpowiedź została zwarta w projekcie przebudowy zajezdni z 1945 r.

Mimo wieloletniej kwerendy archiwalnej w momencie oddawania artykułu do druku znane mi jest tylko jedno zdjęcie przedwojennego wnętrza zajezdni. Dzięki niemu wiemy, że 12 sierpnia 1931 r. w zajezdni pojawiły się dwa autobusy marki „Saurer” z Miejskiego Towarzystwa Komunikacyjnego w Gdyni. Sprowadzono je do stolicy celem zaprezentowania ich dyrekcji TiAM. Pojazdy te odbyły próbne jazdy na trasie ul. Łazienkowska – plac Teatralny. Ponieważ dysponujemy tylko jedną fotografią i to fragmentu tej hali z 1931 r. oraz kilkoma zdjęciami lotniczymi, możemy jedynie w przybliżeniu opisać ściany z wjazdami do hali od zachodu i wschodu. Nad trzema bramami z obu stron hali o wysokości około 3,5 m³⁵ umiejscowione były symetrycznie, w dwóch parach, po trzy wysokie i wąskie okna zakończone półłukiem nad bramami skrajnymi, nad środkową zaś znajdowało się jedno duże okno doświetlające halę.

34 APW, BOS, sygn. 5702, k. 61–65.

35 APW, BOS, sygn. 5702, s. 66. Rachmistrz BOS St. Troiński opisał co prawda, że posesję liczył krokami, ale wymiary drzwi musiał wymierzyć najprawdopodobniej metrówką, gdyż podał je zbyt dokładnie, a mianowicie: 16 szt. o wymiarach wys. 3,30 m, szer. 3,35 m, 11 szt. – wys. 3,30 m, szer. 2,95 m, 7 szt. – wys. 3,65 m, szer. 2,80 m.



Ryc. 11. Autobusy marki „Saurer” (PM-54 163 i PM 54-157?) sprowadzone na próbne jazdy z MTK w Gdyni. Teren zajezdni przy ulicy Łazienkowskiej 8. Widoczne garaże w głębi podwórka, detale drzwi i pierwotny kształt hali warsztatowej z prawej strony. Zdjęcie wykonane 12 sierpnia 1931 r. przez fotoreportera J. Binka z Ilustrowanego Kuriera Codziennego. Niestety podpisano tylko jedną osobę, niejakiego pana Rubli (pierwszego z lewej). Mężczyzna w kapeluszu i płaszczu to być może inż. Lutze-Birk (fot. NAC, sygn. 1-G-3850).

Zabudowa garażowa, strona północna

Garaże usytuowane od północy były obliczone na typowe gabaryty wozu ciężarowego tamtej epoki, toteż autobusy mieściły się tam z trudem. Wszystkie drzwi – nie tylko w opisywanych garażach – miały elegancko wykonane skrzydła z desek ułożonych w formie rombów. Nad każdą bramą wiodącą do boksów garażowych znajdowało się osiem małych szybek, a nad nimi prostokątna emaliowana tabliczka z numerem pomieszczenia. Dach jednospadowy, kryty papą, o spadku w stronę dziedzińca, posiadał centralnie nad każdym garażem świetlik w kształcie szklanego dwuspadowego daszku. Według zdjęcia lotniczego z 1935 r. nad boksami było 17 świetlików, czyli tyle samo, ile garaży. Dwa skrajne, zachodnie boksy były krótsze i tam zapewne garażowano samochody osobowe lub małe ciężarówki. Cała pierzeja północna miała długość 87,03 m, z czego na garaże przypadało 62,93 m.

Można jednak założyć na podstawie tego planu, że pierwotna szerokość garaży wynosiła od 3,70 m do 3,80 m, a ich głębokość 11,75 m, poza trzema płytszymi i mniejszymi garażami, które miały po 4, 3,18 i 3,80 m szerokości, głębokości zaś – 8,60 m. Były to garaże skrajne cofnięte względem linii zabudowy, tak by umożliwić stworzenie dogodnych wejść do klatek schodowych narożników zachodnio-północnego i północno-wschodniego.



Ryc. 12. Ocalałe w najlepszym stanie po pożodze wojennej skrzydło zachodnie, widoczna ściana wschodnia, stan z początków kwietnia 1948 r. Za pracownikami zajezdni i przygotowanym do eksploatacji nowym trolejbusem marki Vetra dawny garaż, zamieniony na pomieszczenie warsztatowe. Widoczne przedwojenne detale architektoniczne, takie jak świetlik dachowy i okno, zachowane w niezmienionym kształcie (fot. NAC, sygn. 3-651.5).

Na planie zaznaczono podział pomieszczeń, który tylko częściowo pokrywa się ze zdjęciem lotniczym z lata 1945 r. Zachowane wymiary przytaczam od zachodu z pominięciem dwóch pierwszych małych garaży. Z powojennych zdjęć dokumentujących zniszczenia boksów wynika, że zapewne około 1938 r. z niektórych z nich usunięto ściany działowe, tworząc podwójne pomieszczenia. W ten sposób powstało pięć pomieszczeń o szerokości 7,40 m. Pierwsze z nich znajdowało się na wysokości narożnika hali warsztatowej, za trzecim były dwa wąskie garaże, które zachowały dawny podział, a dalej jeszcze dwa duże i jeden mały skrajny.

Jak wspomniano, przed wojną w związku ze zwiększającą się gwałtownie ilością taboru, zajezdnię zaadaptowano dla potrzeb także autobusów. Należy domniemywać, że nadmiar ciężarówek i autobusów rozlokowano na pozostałym terenie tej posesji, parkując je wzdłuż zabudowy.

O zabudowie zamykającej czworobok zajezdni od wschodu wiemy niewiele. Były tam pomieszczenia warsztatowe i magazynowe, budynki posiadały jednospadowy dach kryty papą i nietynkowaną ścianę od wschodu. Wyjątek stanowił tył narożnika południowo-wschodniego. W nim znajdowała się cofnięta wnęka o wymiarach 3,42 m na 2,20 m. Na ścianę wschodnią narożnika przypadało 20,9 m. Na kolejne trzy budynki przypadało 38,33 m, a na część zabudowy, którą można nazwać umownie narożnikiem południowo-wschodnim – 8,92 m. Wszystkie zabudowania tworzyły odcinek długości 68,15 m.



Ryc. 13. Zajezdni autobusowa Tramwajów i Autobusów Miejskich m.st. Warszawy ok. 1938 r. Widoczny jest udrożniony zachodni lewy półłuk i przebita duża prostokątna brama (rys. arch. inż. Anna Bojakowska).



Ryc. 14. Za dwa tygodnie wybuchnie wojna. Widoczna fasada po przebicciu pojedynczej prostokątnej bramy wjazdowej, 14 sierpnia 1939 r. (fot. NAC syg. 1-S-3162.8).

Zajezdnia w strukturach TiAM

Od 1 grudnia 1935 r. obie zajezdnie autobusowe zostały w strukturze TiAM przydzielone do Wydziału IV Warsztatów i Zajezdni przy ulicy Młynarskiej 2. Z kolei 1 kwietnia 1937 r. zajezdnie przydzielono do Wydziału Centralnych Warsztatów Samochodów Miejskich (CWSM), które rozpoczęły funkcjonować 15 października 1935 r.³⁶ W maju 1937 r. w zajezdni przy ul. Łazienkowskiej były trzydzieści dwa wozy (na Pradze 20), w naprawach znajdowało się 5 z obu zajezdni³⁷. Zajezdnia Łazienkowska pracowała na jedną zmianę nocną, od 23:00 do 7:00 i dzienną od 7:15 do 15:45. Wiązało się to z tym, że wszystkie naprawy (z wyjątkiem niewielkich, mało czasochłonnych) odbywały się w tej zajezdni³⁸. Przedsiębiorstwo TiAM ulokowało w zajezdni Pogotowie Autobusowe i warsztaty. Kierownik tego działu nazywany był garażowym lub garażystą³⁹ i od niego zależała decyzja, co dalej należy czynić z uszkodzonym pojazdem. W owych garażach parkowanie było wysoce niewygodne i mało praktyczne, ale większe niedo-

36 „Dziennik Zarządu m.st. Warszawy” 27.02.1939 r., nr 14–17, s. 37.

37 Ibid., s. 38. W 1937 r. TiAM eksploatowało 43 benzynowe francuskie i francusko-polskie Somua, 1 węgierski, dieslowski Ganz i 13 także z silnikiem wysokoprężnym, polskie na licencji szwajcarskiego Saurera, Zawraty PZińz 153.

38 Ibid., s. 25.

39 *Instrukcja dla pracowników służby ruchu Tramwajów i Autobusów m.st. Warszawy*, Warszawa 1936, s. 168.

godności panowały przy ul. Inżynierskiej. Od obsługi wymagało to dużych umiejętności i siły. Nawierzchnię placu stanowiła kostka brukowa (mała), a ówczesne samochody nie posiadały wspomagania kierownicy.

Ciekawostką jest informacja z roku sprawozdawczego 1934/35 o zakupie pięciu autobusów na zamianę⁴⁰ oraz o zbudowaniu we własnych warsztatach pięciu autobusów, w większości z własnych środków i materiałów krajowych. Podobną informację pozyskałem od inż. Leśniewskiego⁴¹, który z kolei otrzymał ją od nieżyjącego już wówczas inż. Zawadzkiego. Ten ostatni pracował w zajezdni przy ulicy Łazienkowskiej i twierdził, że z Francji sprowadzono piętnaście sztuk „Somua”, a resztę zbudowano na Łazienkowskiej, kupując tylko silniki i niektóre podzespoły. Wiadomość ta jest prawdopodobnie przeinaczona, ale potwierdza oficjalne dane. Chodzi tu raczej o odbudowanie od podstaw najstarszych modeli „Somua”, być może m.in. numeru 16, który w znacznym stopniu spłonął na placu Zamkowym w maju 1937 r. Wypadek, a właściwie akcja dogaszania, uwieczniła ekipa przedwojennej kroniki filmowej Polskiej Agencji Telegraficznej⁴². Informację inż. Zawadzkiego potwierdza niejako sprawozdanie opublikowane w „Dzienniku Zarządu m.st. Warszawy”⁴³, w którym jest mowa o pełnym wyeksploatowaniu starych autobusów marki Somua – w 1937 r. prawie nie nadawały się już do ruchu. Ponadto tuż przed samą wojną w związku z dużymi zamówieniami nowych Chevroletów mówiono o wycofaniu francuskich weteranów z ruchu i sprzedaży⁴⁴.

Do końca 1939 r. łączność telefoniczną zapewniały dwa numery telefonów: pierwszy (9-03-16) do kierownika zajezdni autobusowych oraz do majstra zajezdni i drugi (7-04-90) do Pogotowia Technicznego⁴⁵. Należy domniemywać, że drugi numer był umieszczony w kabinie kierowcy wszystkich autobusów i ciężarówek należących do TiAM.

Na dziewięć miesięcy przed wybuchem wojny usprawniono komunikację i dzięki zakupom nowych autobusów Chevrolet FS 183 „Bielany” oraz otwarciu przejazdu pod Sądami na placu Krasińskich (po uprzednim oddaniu wiaduktu nad dworcem Gdańskim) od 14 grudnia 1938 r. w okolice zajezdni docierała linia autobusowa oznaczona literą Ł. Przebieg linii był następujący: Łazienkowska (od Czerniakowskiej) – Myśliwiecka – Wiejska – Szpitalna – Wierzbowa – Długa – Bonifratska – Mickiewiczza – Pl. Wilsona⁴⁶.

Kończąc opis okresu przedwojennego, warto dodać, że pracownicy zajezdni, podobnie jak liczni mieszkańcy stolicy, realizowali hasło „Warszawa w kwiatkach”. W części mieszkalnej z narożników balkonów, na linkach idących nad drzwiami balkonowymi ku górze pięty się pnącza, a w doniczkach rosły bujne kwiaty. Co pewien czas dekorowano budynek, jak w kwietniu 1935 r., kiedy to umieszczono centralnie nad podwójnymi bramami wjaz-

40 „Dziennik Zarządu m.st. Warszawy” 27.02.1939 r., 14–17, s. 52.

41 List z 30.05.1998 r. w moim posiadaniu.

42 Kronika Polskiej Agencji Telegraficznej, sygn. MF.607, znajduje się w zasobie FilMOTEKI Narodowej – Instytutu Audiowizualnego.

43 „Dziennik Zarządu m.st. Warszawy” 27.02.1939 r., nr 14–17, s. 38.

44 M. Dziubiński, *Warszawskie autobusy miejskie w latach 1917, 1920-1925 i 1928-1939*, „Kronika Warszawy” 2000, nr 1/2 (116/117), s. 37–63.

45 *Spis Abonentów Warszawskiej Sieci telefonów Polskiej Akcyjnej Spółki Telefonicznej i P.P.T.T. Rok 1939/40*, Warszawa 1939, s. 457.

46 M. Dziubiński, *Rozwój przedsiębiorstwa „Tramwaje i Autobusy m.st. Warszawy” za prezydentury Stefana Staryńskiego 1934-1939*, „Kronika Warszawy” 2004, nr 4 (123), s. 40; zob. także K. Wagner, *Przebiecie arterii Śródmieście – Żoliborz*, „Kronika Warszawy” r. 14, 1938, z. 4, s. 289.

dowymi herb Warszawy, zapewne w wersji TiAM, a na szerokość bram po obu stronach rozciągnięto ozdobny pas z jedliny. Powody umieszczenia tego herbu nie są znane. Była to dekoracja tymczasowa, zarejestrowana przez fotografa IKC przy okazji meczu tenisowego na kortach „Legii”⁴⁷.

Zajezdnia „Łazienkowska” była uważana już przed wojną za rozwiązanie tymczasowe. Jako baza naprawcza autobusów straciłaby znaczenie po oddaniu do pełnej eksploatacji CWSM przy ulicy Włociańskiej 52 oraz Centralnego Garażu Autobusów Miejskich przy ulicy Żoliborskiej. Prezydent Stefan Starzyński wraz z Zarządem Miejskim dążyli do rozwoju bazy autobusowej, gdyż w ówczesnej Warszawie powstawały korki tramwajowe, a metro było dopiero na etapie badań gruntu i planowania⁴⁸. Zagrożeniem dla zajezdni były też plany Wielkiej Warszawy.

Bezpośrednie otoczenie zajezdni

Pierwszym budynkiem sąsiadującym z zajezdnią od zachodu była wybudowana w latach 1907–1908 drewniana kaplica pod późniejszym numerem policyjnym Łazienkowska 10. Po piętnastu latach (w 1923 r., czyli tuż po powstaniu zajezdni) rozpoczęto budowę kościoła pw. Św. Ładysława (Władysława) w stylu neoklasycystycznym, o potężnym założeniu architektonicznym według projektu inż. Hugona Kudery. Najprawdopodobniej ta sakralna budowla przyczyniła się do zamurowania większości okien zajezdni od zachodu. Obok budynku zajezdni wzniesiono nieistniejący obecnie portyk kościoła, który w odróżnieniu od dzisiejszej budowli sakralnej, usytuowanej na szczątkach dawnej świątyni, dodawał okolicy neoklasycystycznego piękna. Dwukondygnacyjny budynek zajezdni, przypominający obiekt o przeznaczeniu militarnym z przełomu XVIII/XIX w., niczym Arsenał warszawski, ze swoim czerwonym dachem razem z kościołem tworzył zgrabną całość. Zadbano o wygląd i charakter ulicy Łazienkowskiej instalując m.in. nowego typu latarnie miejskie, gazowe, model 1927 (ośmiopalnikowe), takie same, jak na ulicach Nowego Miasta czy na Żoliborzu. Dwa tego typu zachowane egzemplarze prezentowane były przez wiele lat przed wejściem do Muzeum Techniki. Ponadto zostały położone szerokie chodniki (6,5 m od krawężnika ulicy do ściany budynku). Na nich to stworzono minimum siedem azyli dla nasadzeń drzew i należy domniemywać, że obecnie rosnące drzewa korzystają z tych samych miejsc, co przed stoma laty. Resztę dopełniła porządna asfaltowa nawierzchnia ulicy.

Pewną ciekawostką jest fakt, że choć od strony kościoła tynk był położony porządnie, nie malowano go tak często, jak czyniono to od ulicy i we wnętrzu zajezdni. Rusztowania ustawione pomiędzy zajezdnią a kościołem zarejestrował operator filmu pt. *Jadzia* w lecie 1936 r. Podobną zasadę przyjęła parafia, w której również malowano co jakiś czas tylko fronton świątyni.

47 Narodowe Archiwum Cyfrowe [NAC], zbiór 1 Ilustrowanego Kuriera Codziennego [IKC], sygn. 1-S-3203/6.

48 J. Kulski, *Stefan Starzyński w mojej pamięci*, Warszawa 1990, s. 85.

Torowisko i bocznic obok zajezdni

Warszawę przedwojenną i okupacyjną przecinały w wielu miejscach bocznic tramwajowe wybudowane w celach militarnych, gospodarczych, a po wojnie stworzone tymczasowo w celu wywozu gruzu⁴⁹. W ulicę Łazienkowską wchodziła bocznic tramwajowa, chyba jedyna w swoim rodzaju do obsługi widowisk „masowych” – tory odstawkowe, bo tak chyba można to torowisko określić w dzisiejszej terminologii. Szyny i słupy trakcyjne osadzono po południowej stronie ulicy Łazienkowskiej. Słupy rurowe stanęły pomiędzy jezdnią a torami. Torowisko pierwotnie doprowadzono do wejścia prowadzącego na baseny „Legii”, a następnie dobudowano tor, który kończył się za kościołem i być może docierał do Domu Harcerza przed skrzyżowaniem z ulicą Myśliwiecką (choć to tylko hipoteza). Bocznic mogła jedynie przypadkowo spełniać rolę gospodarczą dla opisywanej zajezdni. Na obecnym etapie badań możemy jedynie stwierdzić, że torowisko na wysokości zabudowań basenu „Legii” wybudowano pomiędzy 31 marca 1934 r. a lipcem 1936 r. Przedłużenie nastąpiło tuż przed samą wojną, po wrześniu 1938 r., do opisanej wyżej długości. Metraż ten gwarantował ustawienie wielu składów w konfiguracji wjazdu tyłem – wóz doczepny plus wóz silnikowy – a następnie, w miarę zapełniania wagonów pasażerami, szybkie ruszanie kolejnych, podstawionych pociągów tramwajowych po zakończeniu imprez na stadionie „Legii” lub przyległych terenach⁵⁰. Podczas okupacji nastąpił jednak demontaż tego torowiska do pierwotnej długości, jeszcze zapewne przed atakiem na ZSSR, jak wynika ze zdjęcia wykonanego przez Niemców i datowanego na 1940 r.⁵¹ Nie wiemy, czy było to związane z planowaną już rozbudową bocznic szpitalnych i towarowych dla ruchu specjalnych tramwajów, czy też działaniami dyrekcji TiAM w celu zabezpieczenia zapasu szyn niezbędnego do napraw torowisk, czy też może była to niedokończona inwestycja⁵². Na temat samej bocznic i jej używania wiadomo niewiele. Dla przykładu można podać, że od 3 lipca do 26 sierpnia 1936 r. korzystały z niej wozy linii 2A, od 17 marca do 23 marca 1940 r.⁵³ wagony linii 2, od 1 lutego 1942 r. zawracały na niej m.in. wagony linii tramwajowej nr 15, od 19 listopada jeździły natomiast wozy oznaczone tablicą z napisem „Sonderwagen für Deutsche”, a pierwszy wagon linii dochodzącej do pl. Teatralnego ruszał o 6:40. 1 grudnia 1943 r. zaczynała tam swój bieg linia nr 15. Na tablicach kierunkowych umieszczano nazwę „Stadion” lub „Am Sportplatz”. Dzięki niemieckim zdjęciom lotniczym z 30 sierpnia 1944 r., odnalezionym w National Archives College Park w Stanach Zjednoczonych przez badacza dziejów okupowanej Warszawy pana Zygmunta Walkowskiego, możemy zobaczyć zarys skróconej bocznic oraz rozjazd na skrzyżowaniu ulicy Łazienkowskiej z Czerniakowską.

49 M. Dziubiński, A. Katuszewski, *Tramwajowy ruch towarowy, sanitarny, militarny i specjalny*, [w:] *Warszawskie tramwaje elektryczne, 100 lat elektryfikacji*, s. 213–234; M. Dziubiński, *Wykorzystanie wagonów towarowych tramwajowych przez Społeczne Przedsiębiorstwo Budownictwa przy wywozie gruzu z Warszawy w świetle zachowanej dokumentacji Biura Odbudowy Stolicy*, [w:] *Archiwum Biura Odbudowy Stolicy*, red. J. Lewińska, Warszawa 2011, s. 35–47.

50 Informacja oparta na zdjęciu ze zbiorów Muzeum Powstania Warszawskiego 1944 [MPW], sygn. MPW-IP/6358.

51 Zdjęcie na warszawa.fotopolska.eu/1130167,foto.html?o=b84102 [dostęp 09.09.2019].

52 M. Dziubiński, A. Katuszewski, op. cit., s. 220, 221.

53 Daty uruchomienia lub likwidacji połączenia z okresu okupacji pochodzą z gazety „Warschauer Zeitung”, strony poświęconej trasom komunikacji miejskiej w Warszawie www.trasbus.com [dostęp 30.06.2021] oraz pracy: J. Sawicki, *Kronika Linii*, [w:] *Warszawskie Tramwaje*, t. 2, red. A. Bojanowski, Warszawa 1998, s. 58.



Ryc. 15. Październik 1939 r., żołnierze niemieccy przy kuchni polowej, w tle zajezdnia, widoczna uszkodzona dachówka, pozbawione szyb okna, na kościele ślady ostrzału i bezpośrednie trafienie. Widoczne słupy trakcyjne tramwajowe. Na pierwszym planie groby (fot. MPW, sygn. MPW-IP.6358).

Obrona Warszawy i okupacja 1939–1945

W trakcie obrony Warszawy 21 września 1939 r. niemieckie pociski padły na zajezdnię autobusową przy ulicy Łazienkowskiej 8. Był to efekt ostrzału prowadzonego ze stanowisk niemieckich zza linii okrążenia od południowego wschodu, zza Wisły. Jeden z pocisków wbił się między oknami w masywną bryłę kościoła. Inne musiały eksplodować nad lub przed budynkiem, o czym świadczą potacie uszkodzonej dachówki i pozbawione w części budynku okna szyb, a także odstrzelony maszt odgromnika. Zniszczenia te są widoczne doskonale na wspomnianym zdjęciu z października 1939 r. w zbiorach Muzeum Powstania Warszawskiego. Z zachowanej dokumentacji fotograficznej z okresu okupacji można stwierdzić, że uszkodzeniu uległa głównie część biurowo-mieszkalna przy południowo-zachodnim narożniku. Ślady remontu dachu widoczne były w pierwszych latach okupacji⁵⁴. Odłamki trafiły bezpośrednio w dach tuż nad zachodnią bramą wyjazdową. Zniszczenia były jednak niewielkie. Nieznane są straty w autobusach, o ile jakiegokolwiek w owym czasie stacjonowały w zajezdni. Większość bowiem sprawnych autobusów (około 80 pojazdów) opuściła Warszawę w nocy z 6 na 7 września po niefortunnym apelu płk. Romana Umiastowskiego, wywożąc z miasta na wschód młodych mężczyzn zdolnych do noszenia broni, prosto w ręce Rosjan⁵⁵. Dowódca 21 pułku piechoty „Dzieci Warszawy”, Stanisław Sosabowski, przyszedł dowódca polskich spadochroniarzy spod Arnheim, 28 lub 29 września nakazał przekazać

54 NAC, zbiór 2 Ilustrowanego Kuriera Polskiego [IKP], sygn. 2-11860.

55 J. Kulski, op. cit., s. 94.



Ryc. 16. Ostatnie chwile istnienia zabudowy przy Łazienkowskiej 8. Niemiecki zwiad lotniczy utrzymał ten obiekt w obiektywie aparatu 30 sierpnia 1944 r. Pusty teren po lewej stronie wygradzony murem stanie się po wojnie terenem zajezdni trolejbusowej (fot. National Archives College Park, USA).

Zarządowi Miejskich Autobusów pozostałe po walkach środki transportu, co mogło, choć nie musiało koniecznie, nastąpić na terenie zajezdni Łazienkowskiej lub obok niej⁵⁶. Okres okupacji na tym terenie jest w zasadzie nieznany. Wspomnień pracowników autobusów zachowało się o wiele mniej, niż w przypadku tramwajarzy. Było to spowodowane małym odsetkiem tej grupy pracowników w TiAM, gdyż Wydział Autobusów tak naprawdę dopiero się rozwijał w ostatnim okresie przed wojną. W okupacyjnych książkach telefonicznych z lat 1941 i 1942 opisywana zajezdnia nie figuruje w wykazie budynków

przedsiębiorstwa komunikacyjnego⁵⁷. Na wspomnianym zdjęciu z torowiskiem pomieszczenia mieszkań służbowych wyglądają na opuszczone, balkony są pozbawione donic i zieleni, tak bujnej rok wcześniej. Ślady po walkach obronnych widoczne są jeszcze podczas okupacji. Widać np. okna parteru pozbawione częściowo oszklenia⁵⁸. Może to sugerować, że budynek trzymano w rezerwie Zarządu Miejskiego, lecz nie był on wykorzystywany.

W lecie 1944 r. na posesji Łazienkowska 6, na której już w 1942 r. mieściła się firma „Auto-Express” Józef Lopaciński (Józef Łopaciński)⁵⁹ stacjonowało kilkadziesiąt niemieckich ciężarówek wojskowych. Zdały one zapewne przed wybuchem powstania opuścić Warszawę.

Powstanie Warszawskie. Zniszczenie zabudowy

Nieznany jest także dokładny przebieg Powstania Warszawskiego na terenie zajezdni. Więcej informacji dotyczy okolicznych zabudowań. Niemcy od 1 sierpnia trzymali ulicę w szachu dzięki broni maszynowej, ustawionej na stadionie. Pewne światło rzuca książka Stanisława Nałęcz-Komornickiego *Na barykadach Warszawy* (Warszawa 1981), lecz autor opisuje walkę na posesji Łazienkowska 2. Z jego relacji wynika jednak, że cały teren do ulicy Przemysłowej (obecnie częściowo pas ziemi pod trasą Łazienkowską) był dokładnie bombardowany przez bombowce nurkujące Ju-87. Zachowały się zdjęcia i informacja o zbombardowaniu 11 września przez niemieckie samoloty kościoła⁶⁰, w którym zginęło

56 St. Sosabowski, *Droga wiodła ugiem. Wspomnienia*, Kraków 1990, s. 77. Zdanie pojazdów Wydziałowi Autobusów wynikało z tego, że stworzonemu podczas obrony miasta przez prezydenta Starzyńskiego Oddziałowi IV Kwatermistrzostwa podlegał Dział trzeci Warsztatów Samochodowych, nad którymi pieczę sprawował kierownik Centralnych Warsztatów Samochodowych (TiAM) inż. Aleksander Lutze-Birk. Zob. warszawa.ap.gov.pl/1939/image/01-09.htm [dostęp 06.09.2018].

57 *Amtliches Fernsprechbuch für das Generalgouvernement*, 1941, s. 28; *Amtliches Fernsprechbuch für das Generalgouvernement*, 1942, s. 167.

58 NAC IKP, sygn. 2-4640.

59 *Amtliches Fernsprechbuch für das Generalgouvernement*, 1942, s. 17.

60 L.M. Bartelski, *Powstanie warszawskie*, Warszawa 1969, s. 193–195. Ofiarami lotników Luftwaffe w kościele byli m.in. ozdrowieńcy z innych powstańczych szpitali.

kilkadziesiąt osób. Jeżeli i w tych zabudowaniach schronili się ludzie, mogły osiągnąć ich pociski lub odłamki⁶¹. Według innych źródeł bombardowania i ostrzał trwały już dzień wcześniej. Żołnierze ze zgrupowania gen. majora Günthera Rohra dokonali natarcia rozpoznawczego⁶². Wskutek ostrzału artyleryjskiego, który miał za zadanie zmieknąć pozycje obronne powstańców oraz w wyniku ataku sił niemieckich, powstańcy ze zgrupowania kpt. „Krysa” opuścili 12 września parzystą stronę ulicy, a więc i zajezdnię, jeżeli była jeszcze w ich rękach. Należy też przyjąć hipotetycznie 11 lub 12 września za datę spalenia zabudowań frontowych zajezdni⁶³. Przyglądając się zniszczeniom, można wysnuć dwa wnioski. Płonący budynek frontowy być może ugasili częściowo ludzie z obrony przeciwlotniczej, znajdujący się w szeregach powstańców lub Niemcy po zdobyciu zabudowań (ze względu na ich przydatność militarną na zapleczu frontu). Gaszenie frontowego budynku przez Polaków uniemożliwił ostrzał prowadzony ze stadionu. Od wschodu do środkowej klatki schodowej budynek palił się i raczej nie był ratowany, o czym świadczą ślady na fasadzie po przepalonym tynku nad oknami. Ślady na dalszej części budynku do bramy zachodniej mogą świadczyć, że spłonął dach, ale pożar trwał krótko i spustoszył doszczętnie pierwsze piętro. Osłonięty masywem kościelnej bryły ocalał spory fragment zachodniego skrzydła wraz z dachem. To, że w ugaszeniu ognia musiał tu mieć udział czynnik ludzki, raczej nie budzi wątpliwości. Ogień zatrzymał się na brandmurach, czyli murach ogniowych przecinających dach w kilku miejscach. Jednak żeby to zabezpieczenie przy drewnianej więźbie dachowej spełniło zadanie, potrzeba było wody i piachu. Rejonu od Ludnej po Łazienkowską broniło około 1100 ludzi. Wspomniane bataliony „Kryski” nie miały prawie amunicji i były słabo uzbrojone⁶⁴. Następną linią obrony stała się zabudowa ulicy Fabrycznej, którą objął batalion „Czata”.

Początek odbudowy zajezdni, ocena skali zniszczeń

Po powstaniu dawna zajezdnia autobusów miejskich była częściowo spalona i zrujnowana, lecz niektóre obiekty stały po gzymsy. Jak wspomniałem, spłonął frontowy gmach mieszkalno-biurowy, a według danych powojennych zajezdnia była zniszczona „tylko” w 45%, a więc w znacznie większym stopniu niż najmniej zniszczona, bo tylko w 20%, zajezdnia z ulicy Inżynierskiej 6. W ogólnej skali zniszczeń zabudowy służącej komunikacji miejskiej obie te zajezdnie uznawano za cudem „ocalone”⁶⁵. Po wkroczeniu do Warsza-

61 J. Kasprzycki, *Warszawa sprzed lat (1900–1939)*. Warszawa 1989, s. 61: „Niemieckie dowództwo nie uszanowało jednak ani sakralnego charakteru budowli, ani widocznego z daleka znaku Czerwonego Krzyża”. Na zdjęciach lotniczych wykonanych przez niemieckich lotników takiego znaku na kościele nie widać. Co istotne, w pierwszej dekadzie sierpnia zakazano oznakowywania flagami obiektów szpitalnych, a na zdjęciach z czasu Powstania ich po prostu nie ma. Powołuję się tu na wybitnego badacza powstania warszawskiego Zygmunta Walkowskiego. Natomiast umieszczenie takich informacji dodaje dramatyzmu, tak jak w innym artykule Kasprzyckiego z „Życia Warszawy”, 1978, nr 418, gdzie pisze o Elekrowni Tramwajów Miejskich jako o „Reducie Powstańczej”, co także mija się z prawdą.

62 J. Kirchmayer, *Powstanie Warszawskie*, Warszawa 1959, s. 384.

63 Ibid., s. 386. Meldunek sytuacyjny nr 53 z godz. 20:00 dn. 12.09.1944 r. w którym czytamy „Natarcie npla z rejonu pływalni na Łazienkowskiej doprowadziło do zajęcia całej ul. Łazienkowskiej”.

64 L.M. Bartelski, op. cit.

65 J. Fudakowski, *Dzieje Miejskich Zakładów Komunikacyjnych podczas wojny i okupacji w latach 1939–1945*, maszynopis w posiadaniu Archiwum m.st. Warszawy (RKPS-70), s. 57.

wy lewobrzeżnej oddziałów radzieckich i Ludowego Wojska Polskiego pracownicy MZK przybyli z zajezdni tramwajowej „Praga” zaraz za posuwającym się wojskiem oraz saperami i zabezpieczyli teren przy ulicy Łazienkowskiej. Tramwajarzy następnie wyposażono w broń palną, aby strzegli majątku przed szabrownikami i dezertarami⁶⁶. Była to część pracowników zrzeszona w Radach Zakładowych powoływanych wspólnie z kierownictwem MZK, m.in. z dyrektorem Bednarskim⁶⁷.

Jak we wszystkich obiektach MZK, tak i w zajezdni przystąpiono do prowizorycznej odbudowy poprzedzonej zwiadem saperskim i odgruzowaniem. 23 marca oględzin zabudowań dokonał z ramienia Biura Odbudowy Stolicy (BOS) rachmistrz Stanisław Troiński. Dzięki jego notatkom i odręcznemu rysunkowi mamy udokumentowany przedwojenny zarys zajezdni ciężarówek i autobusów miejskich. Jak zresztą podał sam opisujący, teren i wymiary budowli liczył krokami, a nie taśmą metryczną. Rysunek upraszczał także kształt parceli, tworząc z niej idealny prostokąt. Cenne jest opisanie roli, jaką pełniły poszczególne budynki przed ich zniszczeniem. Opisując zabudowę ruchem przeciwnym do kierunku wskazówek zegara, poczynając od bramy przebitej w latach trzydziestych, opisał stan zachowania i oszacował wstępnie potrzeby remontowe. Nowością z okresu 1944–1945 był przejazd o szerokości 4,5 m, wybity od wschodu, zapewne przez Niemców. Zestawienie zawiera Tabela 1.

Tabela 1. Opis zabudowy zajezdni „Łazienkowska”, 23 marca 1945 r.

Nr	Przeznaczenie budynku	Pierzeja	Stan techniczny	Wymiary (m)
1	Budynek administracyjny narożnik pld.-wsch.	PLD.-WSCH.	Murowany, piętrowy, brak dachu, strop, stolarka okienna* spalone, mury w dobrym stanie.	13,84 x 20,9 x 5,92 x (8,0) x 8,52 x (13,3)
1a	Budynek rozebrany o nieznanym przeznaczeniu (przebito tu wjazd).	WSCH.	Murowany (?), kryty papą, dach jednospadowy.	(5,0) x (5,20)
2	Budynek maszynowni (rozebrany w 1945 r.).	WSCH.	Murowany, remont średni, brak oszklenia.	(7,0) x (6,1)
3	Budynki warsztatowe.	WSCH.	Murowany, wiązanie dachowe zniszczone w 20–30%, pokrycie dachówką 50–60%, wewnątrz średni remont.	(23,25) x (7,6)
3a	Część budynku nr 4 (rozebrana w 1945 r.).	WSCH.	Murowany, dach jednospadowy.	(5,5) x (5,7) x (4,6) x (5,7)
4	Warsztat.	PLN.-WSCH.	Murowany, średni remont.	9,82 x 5,76 x 8,6, x 2,86 x (5,5)

66 M. Dziubiński, *Życie codzienne, pracowników zajezdni tramwajowych*, [w:] *Warszawskie tramwaje elektryczne, 100 lat elektryfikacji*, s. 21.

67 J. Kubalski, *Sprawozdanie z odbudowy z odbudowy MZK, 1945–1946*, maszynopis z 05.1946 r, wersja na powielaczu spirytusowym, sygnowane pieczętką i podpisem ówczesnego naczelnego dyrektora MZK, inż. Jana Kubalskiego, egzemplarz ze zbiorów Politechniki Warszawskiej, s. 32.

5	Garaż.	PŁN.	Murowany, dach spalony, brama garażowa spalona, wewnątrz remont generalny*.	3,8 x 8,6
6	Garáže (podzielone na 8 części po adaptacji przez TiAM).	PŁN.	Murowany, dach spalony, bramy żelazne istnieją, wymagają remontu, wewnątrz remont generalny.	51,95 x 11,75
7	Budynek piętrowy na parterze garaże (dwa małe garaże).	PŁN.	Murowany, dach spalony, brama garażowa wypalona, wewnątrz remont generalny.	7,18 x 8,6
8	Budynek piętrowy garażowo administracyjny narożnik płn.-zach.	PŁN.-ZACH.	Murowany, dach zniszczony, wiązania w 40%, brak dachówki ca. 50–60% całość do przełożenia, w całości budynku brak stropu nad piętrem, brak stolarki okiennej ca. 50% w budynku, brak podłóg na piętrze ca. 50%. Remont generalny na I piętrze, średni na parterze.	8,6 x 8,35 x 8,6 x 8,35 x 1,46
8a	Budynek piętrowy garażowo administracyjny, posiadający 10 garaży i jedną klatkę schodową z dobudowanymi przez TiAM zadaszeniami i przedłużeniami garaży, następnie rozebranymi w 1945 r.	ZACH.		39,69 x 8,35
8b	Budynek piętrowy mieszkalno-administracyjny narożnik płd.-zach. Budynek częściowo w 1945 r. wyburzony na wyjazd.	PŁD.-ZACH.	Murowany, dach w około 80%–90% zniszczony, strop nad piętrem spalony, stolarka zniszczona, remont generalny wnętrza.	13,29 x (15,33) x (9) x (3,4) x (4,55) x 11,93
9	Garáže (dawny administracyjny), budynek rozebrany nad dawną bramą wyjazdową w 1945 r.	PŁD.		93,9 x (9) x 50,85 x (9)
10	Budynek montażowy (hala napraw).	PO-ŚRODKU	Murowany, dach żelazny szalowany, pięć przestrzezin po pociskach artyleryjskich, wewnątrz średni remont.	Hala 28,84 x 13,72. Wymiary dołączonej części zaplecza hali: 28,18 x 3,37 x 8,9 x 0,9 x 9,52 x 0,9 x 8,9 x 3,37 (wystające elementy fasady) całość 28,84 x 18,09

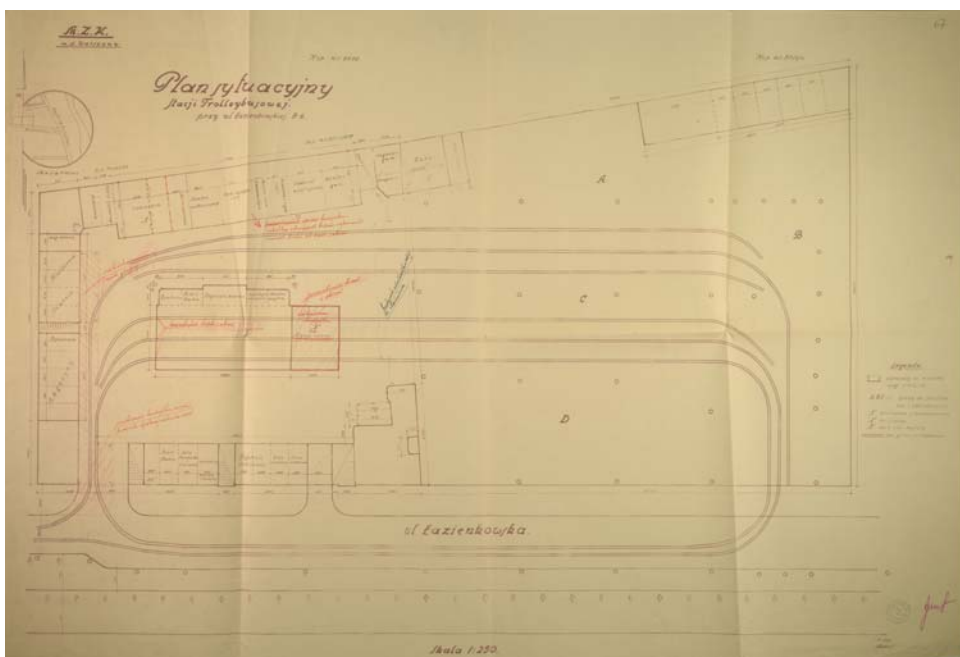
Źródło: APW, BOS 5702, k. 66r–66v.

* Zwroty oryginalne zastąpiłem: „stolarszczyzna” przez „stolarka okienna”, a „duży remont” przez „remont generalny”. W nawiasach podałem przybliżone wymiary obliczone przeze mnie na podstawie planu APW, BOS, sygn. 5702, k. 67 i 68.

Po wizycie Troińskiego, 26 marca 1945 r. Społeczne Przedsiębiorstwo Budowlane (SPB) otrzymało zlecenie na oczyszczenie terenu z gruzu i spalenizny, jak wówczas pisano. MZK zapłaciło z kasy miasta ryczałtem⁶⁸. Oczyszczenie z gruzu nastąpiło przed 26 czerwca 1945 r. Prace wykonał Wydział Robót Rozbiórkowych SPB za 675 951 zł⁶⁹.

Projektowana lokalizacja wydziałów w odbudowanej zajezdni

Ryc. 17. zawiera różne działy zaplanowane przed przystąpieniem do przebudowy zajezdni do pełnienia funkcji roli bazy trolejbusów. Opis projektowanych lokalizacji zaczynam od pierzei północnej i postępuję zgodnie z kierunkiem przeciwnym do ruchu wskazówek zegara. Dwa wychodzące poza przedwojenny teren zajezdni budynki miały pełnić rolę spawalni i kuźni z obróbką termiczną (na planie naniesiono cyfrę 2), następnie w narożniku północno-zachodnim miał znajdować się kompresor i magazyn gum (opon i dętek).



Ryc. 17. Plan sytuacyjny stacji trolleybusowej przy ul. Łazienkowskiej 8-6. Naniesione na plan z 1 czerwca 1945 r. przedstawiający stan przedwojennej zabudowy, projektowane dobudowy, wyburzenia, przebieg drutu jezdnego oraz osadzenie słupów trakcyjnych utrzymujących sieć. Komentarze ołówkiem (APW, BOS, 5703, k. 68).

Do nich miały przylegać w byłych pomieszczeniach garaży: wulkanizacja, montaż gum, oddział elektryczny, rozbiór zużytych części, montaż hamulców pneumatycznych, mechaniczno-maszynowy, montaż mechaniczny, akumulatornia, lakiernia (która faktycznie tam powstała, na planie naniesiono cyfrę 1) i w krótszych garażach oddział gospodarczy

68 APW, BOS, sygn. 3651.

69 APW, BOS, sygn. 5330/26.

i kotłownia. Skrzydło zachodnie na parterze miało mieścić: magazyn żelaza (jeden garaż), blacharnia (dwa garaże), stolarnia (również dwa), za klatką schodową rymarnia miała zajmować jedno pomieszczenie, a magazyn ostatnie trzy. W fasadzie południowej od ulicy Łazienkowskiej zaplanowano: toaletę, pomieszczenie kierownika ruchu, salę konдукtorską i kierowców oraz pomieszczenie instruktorów z wydzielonym pod oknem od ulicy magazynkiem narzędzi kierowców. Za klatką schodową planowano ulokować w dwóch pomieszczeniach pogotowie techniczne, w kolejnym wóz wieżowy i straż pożarną. Resztę pomieszczeń na planie pozostawiono nieopisaną. Miejsce znalazła tam potem podstacja „Łazienkowska”. Opis pomieszczeń przylegających do hali montażowej/warsztatowej podano poniżej.

Budowa zajezdni trolejbusowej MZK

Według protokołu sporządzonego przed 9 czerwca podczas konferencji technicznej przedstawicieli misji ekonomicznej ZSRR w Polsce w składzie: Kaprałow, Kubasow, Istratow, Tofimow, a ze strony polskiej: Kubalski, Kulczycki, Gil, Lipiński, Danielewicz i Jaworek, wyznaczono wówczas miejsce lokalizacji bazy trolejbusowej. Ustalono nawet datę wykonania prac – do 15 lipca 1945 r.⁷⁰ Jeszcze tego samego dnia po zakończeniu porządkowania zajezdni MZK wystosowało pismo do BOS o przekazanie na własność graniczących z zajezdnią posesji, a konkretnie tej spod nr 6. BOS odpowiedziało, że nie ono dysponuje gruntami prywatnymi i MZK powinno konsultować zakup z właścicielem. Co ciekawe, w odpowiedzi zaznaczono też, że użytkowanie garaży pod adresem Łazienkowska 8 jest czasowe, gdyż według zamierzeń urbanistycznych BOS tereny Powiśla są przewidziane na zieleni użyteczności publicznej⁷¹. Nie bacząc na te zastrzeżenia Wydziału Urbanistyki i Wydziału Nadzoru i Zleceń (dalej WNiZ) BOS, do zajezdni właściwej MZK dołączyło posesję spod numeru Łazienkowska 6 o numerze hipotecznym 3005/6⁷².

Dołączony zachodni fragment tego terenu stanowił wcześniej całość parceli, a następnie, w okresie okupacji, został podzielony wysokim murem (po wojnie wschodnią część zajęto pod budowę lodowiska Torwar). Według mapy K I 124/20 zachowanej w zbiorach Archiwum Państwowego w Warszawie obszar ten wynosił 22 301,28 m². Początkowe plany budowy wielkiej zajezdni były jednak o wiele śmielsze. Według zachowanego protokołu z posiedzenia Misji Ekonomicznej ZSRR proponowano:

Uzyskanie do M.Z.K. przyległego terenu niezabudowanej posesji Łazienkowska 6 / hip. nr.3005/6/, o powierzchni około 8000 m² dla parkowania trolleybusów, oraz przyległych od północy hip. Nr. 5202-5199, ok. 12.000 m² w celu uzyskania terenu z wyjściem przelotnym na sąsiednią ulicę Przemysłową⁷³.

70 Biuro Administracyjno-Gospodarcze Urzędu m.st. Warszawy d. Archiwum Wojewody Warszawskiego [BAG-AWW], teczka 2340 d. sygn. Ł4-8. Kiedy korzystałem ze zbioru, strony nie posiadały nadanej paginacji, stąd l.dz. lub data pisma. Pismo z 09.06.1945 r.

71 BAG-AWW, dwa pisma BOS, jedno Wydziału Urbanistyki z 05.07.1945 r. nr U/870/45/4018 i drugie Wydziału Nadzoru i Zleceń nr 2812/45. IB.396.

72 Teren dokooptowany do zajętego już przed wojną terenu zajezdni MZK otrzymało bez ponoszenia zapewne jakichkolwiek kosztów związanych z wejściem w życie tzw. Dekretu Bieruta z 26.10.1945 r., patrz: A. Poczobutt-Odlaniecki, *Gospodarka terenami w Warszawie*, Warszawa 1979, s. 73.

73 BAG-AWW, bez sygnatury, częściowo zachowany protokół.

Jednocześnie wysłano do Moskwy pracowników na przeszkolenie w zakresie prowadzenia i obsługi nowego typu trakcji komunikacyjnej w Warszawie. Warto wspomnieć, że Moskwa posiadała ponad 500 km linii trolejbusowych. Napędzane prądem były także ciężarowe pojazdy, co w okresie wojny nie było bez znaczenia.

Na przeszkolenie zostali wysłani między innymi następujący pracownicy: inż. Józef Szafrąński, inż. Jerzy Szejman, Mieczysław Radwański, Konstanty Rajza, Mieczysław Dobrowolski, Michał Krawczykowski, Paweł Asendy, Józef Musiałek i Ludwik Liberski⁷⁴. Po zakończeniu szkolenia w Moskwie pracownicy zamienili się w instruktorów i podzielili się na trzy grupy. Pierwsza szkoliła kierowców, druga mechaników i elektryków, a trzecia, reprezentująca Wydział Sieci pod kierownictwem inż. Szejmana, rozpoczęła budowę sieci trolejbusowej przy użyciu m.in. wozów wieżowych wypożyczonych przez misję radziecką w okupowanym Berlinie⁷⁵. Ulice miasta również przygotowano do ruchu trolejbusowego. Wiedząc z doświadczenia tramwajarzy, że pod wpływem drgań lin uszkodzone mury wypalonych domów waliły się na ulice, miasto wydało na ich wysadzenie i rozbiórkę wzdłuż planowanych linii 56 475 705,01 złotych⁷⁶.

11 kwietnia w sprawozdaniu Kierownika Działu Sprawozdawczego WNiZ BOS w pozycji 4 „Garáže na ul. Łazienkowskiej” podano informację, że odbudowę prowadzi SPB: „Wykonywane są remonty hal garaży” ale też: „uprzedni projekt zużytkowania garaży dla trolleybusów odpadł, gdyż wozy te są za duże, przeto roboty nieco osłabły. Termin ukończenia 15.V.br.”⁷⁷. Dowodem jest m.in. korespondencja WNiZ BOS, w której zwracał się on do Zarządu Miejskiego (ZM) i do Resortu Komunikacji o przestanie kopii protokołu uzasadniającego potrzebę zburzenia jednego z budynków warsztatowych (strona wschodnia) na terenie zajezdni⁷⁸. W końcu czerwca MKZ zwraca się do BOS o zlecenie wykonania instalacji elektrycznej w budynku biurowo-garażowym na I piętrze, w skrzydle zachodnim. Patrząc od zachodu, od klatki schodowej znajdowało się pięć pokoi biurowych i korytarz. Kosztorys opiewał na sumę 7 130 zł. Przy okazji zachowała się informacja o tym, że przetrwała tablica rozdzielcza w klatce schodowej⁷⁹. Zachował się rachunek wystawiony MKZ przez BOS 28 czerwca 1945 r.⁸⁰ Rachunek zawiera pełną listę prac, jakie musiano wykonać, aby przywrócić budynki do ich pierwotnej roli. W rachunku wymieniane są pozycje związane z naprawą stropów, stolarki okiennej, wybudowaniem dwóch bram stalowych, dachów, kominów, rynien i świetlików, długość dachu (29,57 mb.). W rachunku

74 K. Arent, *MZK Historia R-9 „Chelmska”*, 1974, maszynopis w zbiorach dyrekcji MZA, s. 7.

75 M. Dziubiński, *Historia wozów wieżowych w warszawskich tramwajach i trolejbusach*. [w:] *Warszawskie tramwaje elektryczne, 100 lat elektryfikacji*, s. 263–264.

76 O wielkości planowanych wyburzeń dowiadujemy się z cytowanego protokołu z posiedzenia z doradcami radzieckimi (BAG-AWW, bez sygnatury). W punkcie 4 podpunkt b. czytamy: „Zlecić ostateczne czyszczenie jezdni, chodników, oraz przeprowadzenie koniecznych wyburzeń /pod względem bezpieczeństwa ruchu/ na wskazanej wyżej trasie 7,5 km od Dw. Gdańskiego do Pl. Unii, a mając na względzie to, że Królewskiej do Brackiej zamiast przez Kredytową, Jasną i zgoda trasa ustala się w następstwie, Mazowiecka, przez Pl. Napoleona, Szpitalna, należy jednocześnie przeprowadzić oczyszczenie i tych ulic, wreszcie winny być oczyszczone ulice dojazdowe do Zajezdni i Warsztatów a mianowicie; Piusa IX od Al. Marsz. Stalina, Górnośląska, Myśliwiecka i Łazienkowska. Podpunkt d. Zlecić ścięcie narożnika kamienicy przy zbiegu Królewskiej nr 8/ z placem Marsz. Piłsudskiego w celu zapewnienia bezpieczeństwa ruchu na skrzyżowaniu trasy trolleybusów z ul. Królewska i wjeździe na plac Marsz. Piłsudskiego”.

77 APW, BOS, sygn. 5702, k. 7.

78 APW, BOS, sygn. 5702, k. 55 i 56.

79 APW, BOS, sygn. 113, k. 335–337.

80 APW, BOS, sygn. 5702, k. 61–65.



Ryc. 18. Murowana hala warsztatowa, ściana południowa. Widoczne za przygotowanymi do eksploatacji trolejbusami francuskimi marki Vetra trzy okna dobudowane po 1945 r. Przy drugim trolejbusie znajduje się zakryty blachami kanał rewizyjny. Zdjęcie wykonane najprawdopodobniej ok. 7 kwietnia 1948 r. (fot. NAC, sygn. 3-651.3).

wspomniane jest odzyskiwanie cegły, a także rozbieranie dachów z dachówek (919,45m²) i powtórne wykorzystanie tego pokrycia (518,23 m²). Koszt tych napraw i budowy wyniósł 675 951 zł. Kolejne rachunki z 24, 25 i 27 września opiewały na 316 792,80 zł. Prace budowlane na terenie zajezdni prowadziła firma budowlana K. Rurkiewicz z Warszawy⁸¹, dwa rachunki z 1 i 3 października 1945 r. mówią o robotach budowlanych na łączną sumę 230 143,29 zł⁸². Być może w tych sumach mieści się też hala murowana, którą poddano przebudowie. Odbudowano łącznie 17 000 m³ budynków⁸³, czyli pod względem kubatury osiągnięto stan z 1930 r. Już w 1949 r. zaznaczono jednak, że jest to zajezdnia prowizoryczna, co w polskich realiach oznaczało w tym konkretnym przypadku dwadzieścia lat trwania. „Łazienkowska” stała się dzięki darowi radzieckiemu pierwszą w całości odbudowaną właściwą zajezdnią komunikacji miejskiej po wojnie. Nie można tu co prawda pominąć trwających w tym samym czasie przebudowy Hali Mirowskiej⁸⁴, adaptacji dawnej fabryki przy ul. Stępińskiej 25 na bazę autobusów i terenu pod Mostem Poniatowskiego na zajezdnię tramwajową, czy innych podobnych, doraźnych rozwiązań. Po dwóch latach koszt odbudowy garaży MZK przy ulicy Łazienkowskiej 8 wyniósł 1 231 525,56 zł⁸⁵.

81 APW, BOS, sygn. 113, k. 387.

82 APW, BOS, sygn. 113, k. 386.

83 *Dyrekcja Miejskich Zakładów Komunikacyjnych. Sprawozdanie za okres 1945, 1946, 1947, 1948 i 1949 rok*, Warszawa 1949, maszynopis odbity na powielaczu spirytusowym z 47 fotografiami wklejonymi w tekście, s. 13.

84 M. Dziubiński, *Tymczasowa zajezdnia autobusów MZK – „Hala Mirowska” przy placu Żelaznej bramy w latach 1947–1952*, „Kronika Warszawy” 2020, nr 1–2 (161–162), s. 99–109.

85 APW, BOS, sygn. 5334.

Cała zajezdnia przedstawiała się faktycznie jak „prowizorka”. Budynek murowany odbudowany lub wzniesione od podstaw wykonane były z cegły rozbiórkowej i w wielu wypadkach nieotynkowane, a co gorsza nie uzupełniono dziur w tynku przedwojennym, co sprawiało, że zajezdnia, choć utrzymywana w czystości, szpeciła okolicę eleganckiego kompleksu basenów i stadionu W.K.S. „Legia”.

Hala montażowa/warsztatowa – przebudowa, inne obiekty

Budynek ten został wydłużony od wschodu o 10 m, dzięki czemu uzyskał 38,84 m długości, co dawało możliwość jednoczesnego przyjęcia do przeglądu 9 trolejbusów na trzech równoległych, potrójnych stanowiskach. Od wschodu musiano zburzyć ścianę, zbudować nowy wschodni front, a od zachodu przebić wyższe wrota i zainstalować trzy okna, dwa trójkątne i jedno prostokątne. Ten układ powtórzono także w ścianie wschodniej. Do kształtu tych okien nawiązano w budynku opisanym na planach jako Lakiernia. Jej budynek był usytuowany lekko na prawo, na wprost wyjazdu z zajezdni⁸⁶. Według projektu ustalonego zapewne podczas narady z radzieckimi doradcami na plan zajezdni naniesiono lokalizację poszczególnych działów i urzędzeń. Na ścianie północnej hali znajdowały się od zachodu: Kontrola, Biuro Ruchu, Magazyn podręczny, Wypożyczalnia narzędzi i Kantor majstra. Zainstalowano podnośnik do podnoszenia trolejbusów w hali montażowej. Zbudowano dwie wieże (pomosty) do przeglądu urządzeń mechanicznych i elektrycznych umieszczonych na dachu pojazdu. Zaprojektowano i wykonano stół probierczy do badania kompresorów po naprawie. Elektrycy doprowadzili i zainstalowali energię elektryczną, siłę i oświetlenie w warsztatach, hali montażowej i pomieszczeniach biur. W tym samym czasie uruchomiono kuchnię i stołówkę zakładową, uruchomiono magazyn podręczny, warsztat stolarski, kuźnię, spawalnię elektryczną i acetylenową, warsztat ślusarski, mechaniczny i wypożyczalnię narzędzi. Zainstalowano kompresor i montownię opon, akumulatornię i warsztat elektryczny⁸⁷.

Budynek frontowy – zmiana przeznaczenia

Podczas przystosowywania zabudowań do pełnienia funkcji zajezdni trolejbusowej zburzono w jednej trzeciej zachodni narożnik budynku frontowego zajezdni na odcinku około 7,60 m od okna do bramy wyjazdowej. Wykorzystując ten wyłom zrobiono wyjazd z zajezdni zamykany początkowo drewnianą, a następnie stalową bramą. Nie można było wykorzystać dużej bramy przebitej w budynku w końcu lat trzydziestych z trzech powodów – wysokości zawieszenia trakcji, pozyskania sąsiedniej parceli, a co za tym idzie zmiany lokalizacji wyjazdu.

86 „Stolica” 13.03.1949 r., nr 11 (122), s. 7

87 J. Kubalski, op. cit., s. 12.



Ryc. 19. Zajezdnia trolejbusowa, a potem autobusowa R-8 „Łazienkowska” po 1961 r. Fasada po wielu przeróbkach i adaptacjach, przejazd przebity przez zachodni narożnik, powiększone okna parteru, oczodoly wypalonego pierwszego pietra, zamurowana część okien i brama (rys. arch. inż. Anna Bojakowska).

Początkowo postanowiono częściowo przynajmniej odbudować zabudowania budynku frontowego, w którym ulokowano biura i zapewne część socjalną. Ponieważ budynek był w części wypalony i bez dachu, sposobem gospodarczym lub z pomocą firm zewnętrznych odbudowano kalenice, równając uszkodzony pożarem więźby dachowej mur, następnie zabezpieczono pomieszczenia na parterze, czyniąc ze stropu dach. W miejscu zamurowanej prostokątnej bramy wjazdowej powstała pierwotnie ściana z dwoma oknami zamurowano (podobnie jak wszystkie potem okna parteru od klatki schodowej na wschód), robiąc to szybko i byle jak. Zamurując okna pozostawiono uszkodzone stalowe ramy okienne, odkształcone w wyniku pożaru i ostrzału. Parterową część podzielono na pokoje, zamurowano pierwotny układ bram od podwórza. Na zachowanym zdjęciu w zbiorach Centralnej Agencji Fotograficznej od ulicy Łazienkowskiej widoczne jest zamurowane drugie okno od bramy zachodniej, z trzeciego zaś wystaje długa rura od piecyka, tzw. „kozy”. Wykorzystanie tych pomieszczeń potwierdza dokumentacja BOS zawierająca plan odbudowanego biura. Osłabione mury wzmocniono stalowymi rurami wbitymi w nawierzchnię zajezdni od podwórza i zakotwione w ścianach. Rury spełniały też inne zadanie, podtrzymywały ściany, w których umocowane były uchwyty do podtrzymania trakcji. Mniej więcej na wysokości dawnej zachodniej bramy ustawiono kotłownię, kuźnię lub jakieś inne palenisko, o czym świadczy prostokątny komin, wystający znad ruin frontowego budynku.

Podstacja „Łazienkowska”

Oficjalne oddanie do eksploatacji zajezdni „Łazienkowska” nastąpiło 2 listopada 1945 r. Dzięki wysiłkom ekip inż. Jerzego Szejmana już w grudniu 1945 r. odbyła się próbna jazda po mieście. Poznaniacy przekazali do Warszawy w zamian za część drutu jezdniowego, jaki otrzymała stolica w darze od Moskwy w ilości 100 t, jedną małą podstację firmy Brown-Boveri o mocy 175 kW. Została ona zamontowana w podstacji „Łazienkowska” na terenie zajezdni, ale pod adresem Łazienkowska 6. Najprawdopodobniej wchodzący w skład wyposażenia prostownik pochodził z 1924 r. i wcześniej był zainstalowany przy ul. Gajowej w Poznaniu, wśród czterech takich samych żelaznych prostowników ręciowych o mocy 175 kW. Przejść tę podstację zamierzano już od wiosny 1945 r., o czym świadczy wzmianka w protokole z posiedzenia misji ekonomicznej ZSRR⁸⁸.

88 BAG-AWW, bez sygnatury.

Jak wspomniano, bez podstacji uruchomienie komunikacji trolejbusowej byłoby niemożliwe. Inż. Sztejman pisał:

Zespół prostownikowy f. Brown-Boveri o mocy 175 kW z Poznania był naszą pierwszą „zdobyczą” dla zasilania sieci trakcyjnej w Warszawie lewobrzeżnej [...], stację zmontowaliśmy na terenie nowo budowanej zajezdni trolejbusowej przy ulicy Łazienkowskiej. [...] W ten sposób miał być odciążony właściwy i jedyny punkt zasilający sieć trolejbusową w tym rejonie miasta „Rozbrat” – zasilany z podstacji „Wola”, a jednocześnie podstacja „Łazienkowska” miała przejąć na siebie, a tym samym zlokalizować, częste wyłączenia, spowodowane różnymi próbami, przeprowadzanymi na terenie zajezdni. Wyposażenie tej podstacji składało się z 1-go prostownika rtęciowego /żelaznego, pompowego/ o mocy 175 kW, transformatora prostownikowego o mocy 250 kVA, transformatora własnych potrzeb o mocy 8,75 kVA oraz wyłącznika olejowego. Oba w/w transformatory musiały być przerabiane w fabryce maszyn elektrycznych w Żychlinie z napięcia pierwotnego 6000 V, na którym pracowały w MPK-Poznań na napięcie 5000 V, którym już w tym czasie dysponowała Elektrownia Warszawska. Ze względu na trudności eksploatacyjne, które stwarzał nam ten stary prostownik pompowy, MZK sprowadziły w 1946 r. ze Szczecina dwie szafy prostowników f. Siemens wraz z lampami i pełnym wyposażeniem⁸⁹.

Oczywiście był to typowy przykład oficjalnego szabru z Ziem Zachodnich, zwłaszcza że w Szczecinie wojnę przetrwała jedna podstacja prostownikowa z sześciu⁹⁰.

Prostowniki te zamontowane zostały w miejsce prostownika żelaznego, który odstąpiony został z kolei do MPK-Toruń. Wspomniane wcześniej dwie lampy prostownikowe f. Siemens o mocy 185 kW każda, które przybyły ze Szczecina w 1946 r. do podstacji „Łazienkowska”, usprawniły znacznie zasilanie tej zajezdni, ale już w 1949 r. z powodu zużycia musiały być wymienione na lampy firmy Nevelin o mocy 180 kW. Z uwagi na moc transformatora obie lampy nie mogły być równocześnie w pełni wykorzystywane i dlatego moc dyspozycyjna tej podstacji uwarunkowana była zawsze mocą podstacji i transformatora prostownikowego. Według danych z 31 lipca 1949 r. podstacja miała moc 370 kW. Według danych z tego samego okresu w zajezdni było rozpiętych 1,18 km drutu trakcyjnego⁹¹.

Powiększanie i zwiększanie pomieszczeń podstacji trwało jeszcze w lecie 1948 r. Na podstawie dokumentu Wydziału Inspekcji Budowlanej (WIB) z 7 sierpnia 1948 r. możemy wywnioskować o zamurowaniu okien i remoncie dachu: „W oficynie lewej bocznej, parter oraz frontowy budynek pierwsze piętro zabezpieczenie transformatorowni”.

Jest to cenny dokument, który znajduje potwierdzenie w dokumentacji fotograficznej z tamtego okresu:

Budynek murowany częściowo rozebrany i pokryto w pomieszczeniach parteru dachem drewnianym wg. ob. Makimowicza [?] dla zabezpieczenia transformatorni, niektóre otwory wejściowe i okienne zamurowano. W budynku frontowym I pię-

89 Sztejman J., *Kronika XXX-to lecia Miejskich Zakładów Komunikacyjnych w m.st. Warszawie*, Warszawa 1974, maszynopis (kserokopia), s. 42 (numer naniesiony odręcznie).

90 *Trakcja w miejskich przedsiębiorstwach komunikacyjnych*, s. 114 i 121.

91 *Dyrekcja Miejskich Zakładów Komunikacyjnych. Sprawozdanie za okres 1945, 1946, 1947, 1948 i 1949 rok*, s. 16 i 18.

Miejskie Zakłady Komunikacyjne
m.st. Warszawy
Tramwaje i Trolleybusy
L.Dz.10/1155./45

Warszawa, dnia 28.6.1945 r.

Z a ś w i a d c z e n i e .

Zaświadczamy, że ob.inż. SZTEJMAN Jerzy, pracownik Miejskich Zakładów Komunikacyjnych, udaje się dnia 1 lipca 1945r. służbowo do Poznania dla załatwienia sprawy odbioru i demontażu podstacji prostowniczych Poznańskich Kolei Elektrycznych, przeznaczonych dla Tramwajów i Trolleybusów w m.st. Warszawie.

Ob. inż. Szejman Jerzy udaje się samochodem Zarządu Miejskiego w Warszawie w towarzystwie 10 ludzi i upoważniony jest do zabrania części powyższych podstacji dla przewiezienia ich na miejsce przeznaczenia w Warszawie.

Władze Wojskowe i Cywilne uprasza się o udzielenie mu wszelkiej potrzebnej pomocy.



Dyrektor Miejskich Zakładów Komunik.

[Signature]
/inż. Jan Kubalski/

ZARZĄD MIEJSKI w m. st. WARSZAWIE
MIEJSKIE ZAKŁADY KOMUNIKACYJNE

Warszawa, dn. - 4. IX 1946

l. dz. 10/102/E-II/653/46

D E L E G A C J A

Niniejszym deleguję ob.inż. Szejmana Jerzego - kierownika Działu Podstacji w Miejskich Zakładach Komunikacyjnych w Warszawie do Szczecina, celem skompletowania 2 zespołów prostowniczych odstajonowych przez Centralny Zarząd Energetyki przy Ministerstwie Przemysłu dla H.Z.K. w Warszawie.

Ob.inż. Szejman Jerzy upoważniony jest do wzięcia udziału z ramienia Miejskich Zakładów Komunikacyjnych przy ewentualnym oszacowaniu wartości obu zespołów.



Dyrektor Techniczny

[Signature]
10 02 011

MZK. 5a (187-VII.4610.000)

Ryc. 20 a i b. Zaświadczenia wydane przez MZK dla inż. Jerzego Szejmana w celu pozyskania z Poznania i Szczecina zespołów prostowniczkowych niezbędnych do uruchomienia podstacji „Łazienkowska” z 28.06.1945 r. i 04.09.1946 r. (źródło: Szejman J., *Kronika XXX-to lecia Miejskich Zakładów Komunikacyjnych w m.st. Warszawie*, Warszawa 1974, maszynopis (kserokopia), s. 45 (numer naniesiony odręcznie)).

trowym zamurujemy się otwory okienne. Roboty prowadzone są bez porozumienia [?] z dzielnicą śródmieście WIB.

W piśmie nadmieniono, że Biuro Budowy znajduje się w gmachu przy Przyokopowej 28⁹².

Jazdy próbne, uruchomienie komunikacji trolejbusowej

Próbne jazdy odbyły się po 8 grudnia 1945 r., kiedy uruchomiono podstację „Łazienkowska”, ale tylko na jej terenie. Podczas próbnych jazd testowano zarówno sieć, jak i same trolejbusy. Próby musiano dostrzec, bo 13 grudnia tłumaczył się z nich przed dziennikarzem „Życia Warszawy” dyrektor Gill. Oprócz mrozu budowę sieci ograniczały niedostateczne dostawy bolców izolacyjnych produkowanych w małych fabryczkach na Mokotowie i w Rembertowie⁹³.

Natomiast na koniec roku, 31 grudnia, o czym wspomina inż. Sztejman, oddano do użytku podstację do obsługi linii trolejbusowych w zabudowaniach byłej Elektrowni tramwajowej przy ul. Przyokopowej 28 (była Elektrownia Tramwajów Miejskich, obecnie Muzeum Powstania Warszawskiego 1944)⁹⁴. W grudniu zajezdnię opuścili też radzieccy doradcy, zapewne uznawszy, że polska obsługa już sama sobie poradzi⁹⁵.

5 stycznia 1946 r. nastąpiło oficjalne otwarcie stacji „Trolleybusy”⁹⁶. Trolejbusy uruchomiono najpierw na linii A, a potem na linii B. Ruch jednak był początkowo symboliczny. Po trasie linii A o długości 4 km (pl. Unii Lubelskiej – ul. Trębacka) kursowało pięć trolejbusów, a po trasie linii B (ul. Łazienkowska – ul. Trębacka) o długości także 4 km – trzy pojazdy. 15 marca, gdy uporano się z budową trasy przez morze gruzów na Muranowie, uruchomiono linię C z pl. Unii Lubelskiej na dworzec Gdański na odcinku długości 6,5 km, wykorzystującą sześć radzieckich trolejbusów. Zgodnie z danymi z 10 maja 1946 r. przyrost pojazdów na trasach wynosił w poszczególnych okresach od 5 stycznia do 7 lutego – 8, od 8 lutego do 14 marca – 10, od 15 marca do 10 maja – 12/13. Powiększanie taboru obejmowało początkowo jedynie linię A – na przełomie lutego i marca jej tabor urósł do 7 wozów. Po powstaniu linii C na linii A pozostały tylko trzy trolejbusy. Od 13 kwietnia linii A dodano czwarty wóz.

Radziecki tabor trolejbusowy i amerykańskie pojazdy techniczne

W cytowanym sprawozdaniu z odbudowy MZK z lat 1945–1946, w wykresach obejmujących okres od 5 stycznia do 10 maja 1946 r. znajduje się potwierdzenie informacji

92 BAG-AWW, pismo L.dz. 321/BS48 z 7.08.1948 r.

93 *Dzień odbudowy. Próbne jazdy trolejbusów*, „Życie Warszawy” 13.12.1945 r., nr 344 (413), s. 1.

94 M. Dziubiński, *Elektrownia Tramwajów Miejskich 1907–1944, Podstacja „Centralna” (Wola I i Wola II) 1945–1969*, [w:] *Warszawskie tramwaje elektryczne, 100 lat elektryfikacji*, s. 205–206.

95 J. Kubalski, op. cit., s. 12.

96 *Ibid.*, s. 18; pojawia się nazwa nie „zajezdnia”, lecz „stacja”, i nie „Łazienkowska”, lecz „Trolleybusy”, i najwciśniej ta nazwa musiała funkcjonować minimum pół roku.

o prawdziwej walce załogi z materia, jaką były zmęczone już wówczas minimum 8-letnią służbą w ZSSR i losami wojennymi „trajlusie”, jak je czule nazywała „warszawska ulica”. Warto wspomnieć, że jesienią 1945 r., jeszcze przed uruchomieniem nowej traktacji, zajęto się także radzieckimi trolejbusami typu JaT B-2, które stały na terenie zajezdni „Praga” (zanim przetransportowano je na Łazienkowską, też na niezadaszony plac), przez co ich stan techniczny znacznie się pogorszył⁹⁷. W pierwszym rządzie dokonano przeglądów urządzeń, tak mechanicznych, jak i elektrycznych, wzmocniono dachy w siedmiu trolejbusach i polakierowano dwadzieścia jeden pojazdów przed oddaniem ich do eksploatacji⁹⁸. We wspomnianym okresie samych awarii mechanicznych było 75, 36 uszkodzeń elektrycznych, 69 stłuczonych szyb i 66 kolizji z innymi użytkownikami dróg. Poważniejszych awarii typu „na uszkodzenia elektryczne”, gdy trolejbus sprowadzono z trasy, odnotowano 141 przypadków, a „na uszkodzenia mechaniczne” – 268 przypadków⁹⁹.

W związku z uruchomieniem nowego rodzaju traktacji w Warszawie, do jego obsługi przydzielono pomocniczy tabor samochodowy, który służył też tramwajom. Składał się on z trzech samochodów gospodarczych, dwóch ciężkich samochodów do holowania trolejbusów (a także wagonów tramwajowych), czyli tzw. pogotowia, jednego samochodu-dźwigu do podnoszenia pojazdów komunikacji miejskiej, jednego ciągnika z przyczepą, opisanego jako pogotowie, do przewożenia ciężkich podnośników i do przeciągania oraz jednego samochodu specjalnego¹⁰⁰. Na podstawie zachowanych zdjęć z tamtego okresu można stwierdzić, że w MZK w eksploatacji znajdowały się amerykańskie dźwigi z demobilu: ciągnik ewakuacyjny Diamond T model 969, lekki wóz ratowniczy Ford model F60S 4x4 i być może Chevrolet 3T¹⁰¹.

Batalia z urzędami o nową halę

Drewniana rama pudła radzieckiego trolejbusu, elektryka narażona na wilgoć oraz plany zakupowe nowego taboru zaowocowały po pierwszych adaptacjach zabudowań koniecznością powstania dużej hali postojowej. Zaprojektowano wzniesienie drewnianej hali z dwuspadowym dachem i dużymi oknami ciągnącymi się na całej długości budynku, na wysokości dachów trolejbusów. Budowla ta w świetle zachowanej dokumentacji, wchodzącej w zasób archiwalny Archiwum Urzędu m.st. Warszawy (dawne Archiwum Wojewody Warszawskiego) okazała się „samowolą budowlaną”. Pierwsze pismo, jakie udało mi się odnaleźć w tej sprawie, datowane jest na 30 stycznia 1948 r. WIB przy ZM, Dzielnica Śródmieście zwraca się do MZK: „Zarządzeniem wstrzymania robót budowlanych”, jak na miejscu ustalono „dotychczas zabetonowano fundamenty pod słupy żelazne i ustawienie słupów żelaznych”. Pod dokumentem podpisał się inż. Czesław Ostachewicz,

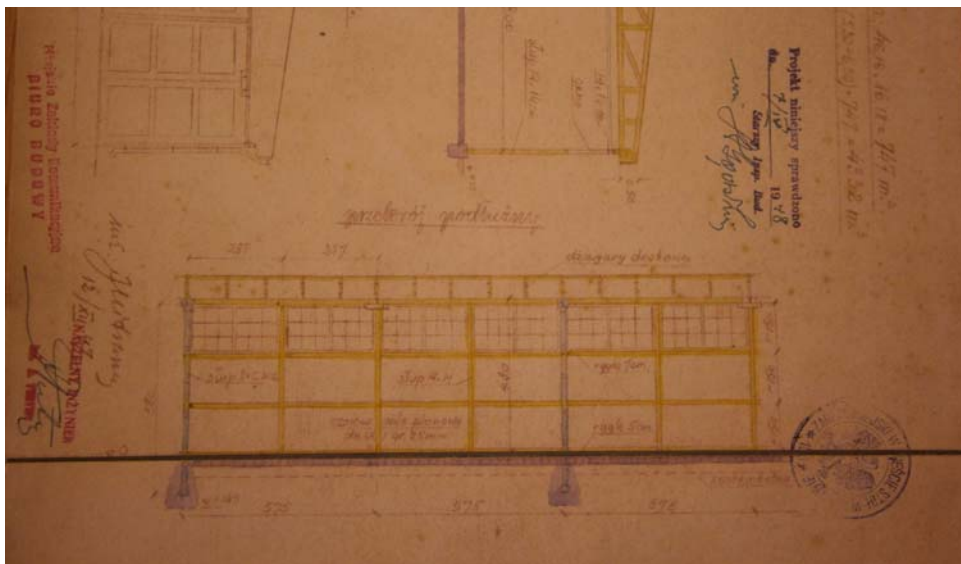
97 M. Dziubiński, *Historia zajezdni tramwajowej R-2 „Praga” przy ul. Kawęczyńskiej 16*, [w:] *Warszawskie tramwaje elektryczne, 100 lat elektryfikacji*, s. 59.

98 M. Dziubiński, *Pierwszy warszawski trolejbus*, s. 118; trolejbusy dotarły w takim malowaniu, w jakim je przekazano w formie daru z Moskwy i Leningradu.

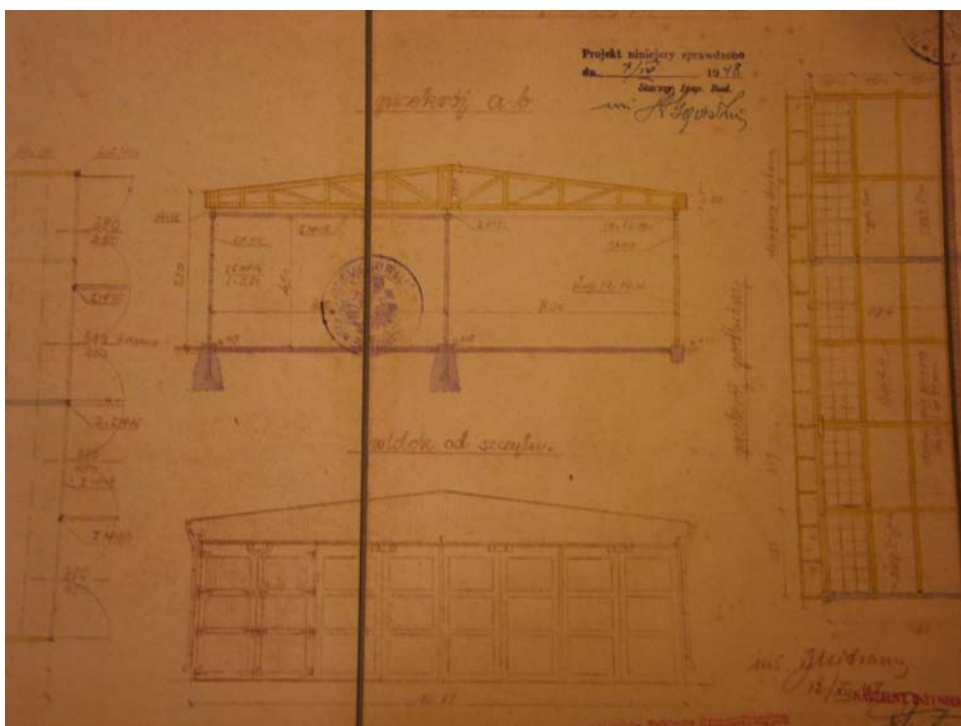
99 J. Kubalski, op. cit., s. 13.

100 Ibid.

101 A.A. Kamiński, T. Szczerbicki, *Pojazdy Polskich Sił Zbrojnych na Zachodzie 1939–1947*, Gdańsk 2008, s. 231–238.



Ryc. 21. Projekt hali tymczasowej, widok boku, 1947 r. (BAG-AWW, sygn. 2340).



Ryc. 22. Projekt hali tymczasowej, widok frontu i przekrój konstrukcji, 1947 r. (BAG-AWW, sygn. 2340).



Ryc. 23. Budowa hali postojowej, o szkieletcie stalowym, o pojemności 30 trolejbusów. Na pierwszym planie zatapiane w beton słupy stalowe. Szalunek podpierany tzw. „kostką żerańską”. W tle osiem wraków radzieckich trolejbusów odstawionych do remontu (fot. NAC, sygn. 3-654.5).

inspektor budowlany VII rejonu. Zarządzenie otrzymał i pokwitował kierownik budowy z ramienia MZK inż. (?) Marynowski¹⁰².

W piśmie z 7 lutego 1948 r. WIB przy ZM, Dzielnica Śródmieście zwraca się do swojej Centrali przy ulicy Narbutta 20

celem spowodowania interwencji, ponieważ teren, na którym jest stawiana hala, jest przeznaczony na budowę Stadionu WKS „Legia”. – Legia już przystąpiła do wykonywania rozbiórek na przydzielonym jej terenie¹⁰³.

Pierwszy cytowany dokument zapewne uruchomił lawinę pism, w tym to z 13 lutego 1948 r. z prośbą Centrali WIB do wiceprezydenta miasta inż. Borysa Jaszczuka o interwencję w sprawie zatrzymania inwestycji MZK¹⁰⁴. Można przypuszczać, że kierownictwo MZK postanowiło wybudować niezbędne pomieszczenie garażowe bez czyjejkolwiek zgody, metodą drobnych kroków, stosując zwłokę i – co ciekawe – odnajdując chyba cichych sojuszników w Zarządzie Miejskim. Przykładem jest pismo z 11 sierpnia 1948 r., kiedy hala już stała, w którym WIB informuje klub „Legia”, że: „inicjatywa zwołania konferencji z Dyrekcją Miejskich Zakł. Komunikacyjnych w sprawie przejścia terenów zajezdni

102 BAG-AWW, pismo L.dz.034/1461/VII-98/48 z 30.01.1948 r.; pod tym numerem i datą są trzy odrębne pisma: Protokół, Zarządzenie i Sprawozdanie.

103 BAG-AWW, pismo L.dz 98/-VII-78/48 z dn. 07.02.1948 r.

104 BAG-AWW, pismo L.dz. IU/789/48 z dn. 25.03.1948 r.

trolleybusowej przy ul. Łazienkowskiej winna wyjść ze strony Zarządu Klubu jako instytucji głównie zainteresowanej”. Dalej są informacje, co zrobiono z samowolą budowlaną, jakie pisma napisano i że WIB „gotów jest zawsze do współpracy z Zarządem Klubu w sprawach budowlanych leżących w kompetencji Wydziału”. Podpis złożył Naczelnik WIB, inż. arch. Stanisław Serejko¹⁰⁵. I faktycznie, dyrekcja MZK zdawała sobie sprawę, że zyskuje na czasie, a ponadto nie stadion był tak potrzebny, jak komunikacja w zrujnowanym mieście. Nie zwracając uwagi na krążące pisma, budowano dalej halę. 20 lutego, jak donosiło Sprawozdanie WIB, stan robót był następujący: „Ustawiono szkielet oraz założono konstrukcję dachową tzw. wiązary kratowe drewniane”¹⁰⁶.

25 lutego MZK, nie bacząc na protesty urzędników, wystosowało do ZM WIB projekt prowizorycznej szopy na trolejbusy wraz z odpisem pisma Dyrekcji Planowania Przestrzennego BOS. Pod pismem widnieje podpis inż. A. Vertuna oraz adnotacja Jerzego Okońskiego, że obliczenia statyczne do projektu zostaną złożone w ciągu 7 dni¹⁰⁷. Wraz z cytowanym pismem zostało złożone podanie nr 2024 do ZM WIB o zatwierdzenie projektu i wydanie pozwolenia na budowę, wniesiono opłatę 8 770 zł. Następnie projekt wysłano 11 marca do DPP¹⁰⁸. MZK nie próżnowało i dalej budowało halę, Informacje o ruchach inwestycyjnych płynęły do WIB zapewne z przeciwnej posesji, gdyż jak ukazuje korespondencja, prawo do prowadzenia inwestycji na całym tym terenie miało wojsko, które było właścicielem „Legii”. Nie należy się temu dziwić, skoro klubowi wyznaczono budowę nowego stadionu i obiektów sportowych właśnie na tym obszarze. Po przebadaniu źródeł okazało się, że nowa władza chciała prawdopodobnie zatrzeć ślady „kapitalistycznego miasta”, m.in. wyburzając stadion „Legii” (*sic!*)¹⁰⁹. Planowano, co ujawniają akta w zbiorze arch. Józefa Sigalina, przesunąć teren W.K.S. „Legia” od ulicy Czerniakowskiej, aż po kościół. W tym momencie nasuwa się refleksja, dlaczego nie odbudowano budynku frontowego zajezdni. skoro w latach 1945–1946 pierwsze piętro nadawało się jeszcze do odbudowy. Opis zawarty w Inwentaryzacji Zniszczeń BOS pokazuje, że MZK, otrzymując sygnały o tymczasowości tego miejsca, zaniechało remontu i zadaszenia budynku od ulicy Łazienkowskiej. Warunki pogodowe doprowadzały powoli do destrukcji ceglanych murów. W pewnym momencie trudności gospodarcze lub nowe wytyczne spowodowały, że stadion „Legii” pozostał na swoim miejscu, tyły zajezdni zaś zajęły budynki gospodarcze i pomocnicze służące kompleksowi stadionu pomiędzy ulicą Przemysłową a Łazienkowską, tereny sportowe zajęte pod boiska, basen, strzelnica (widoczne do dziś wały kulochwytyw przy ul. Agrykola) i baraki sportowe, rozrzucone od ulicy Łazienkowskiej po Agrykolę¹¹⁰.

25 marca 1948 r. BOS Dyrekcja Planowania Przestrzennego skierowała pismo do ZM WIB z informacją, że przesyła trzy projekty i zawiadania, że podtrzymuje swoją opinię z 21 lutego i nie sprzeciwia się zatwierdzeniu załączonego projektu, szopa zaś może

105 BAG-AWW, pismo L.dz. 034/3908 z 11.08.1948 r.

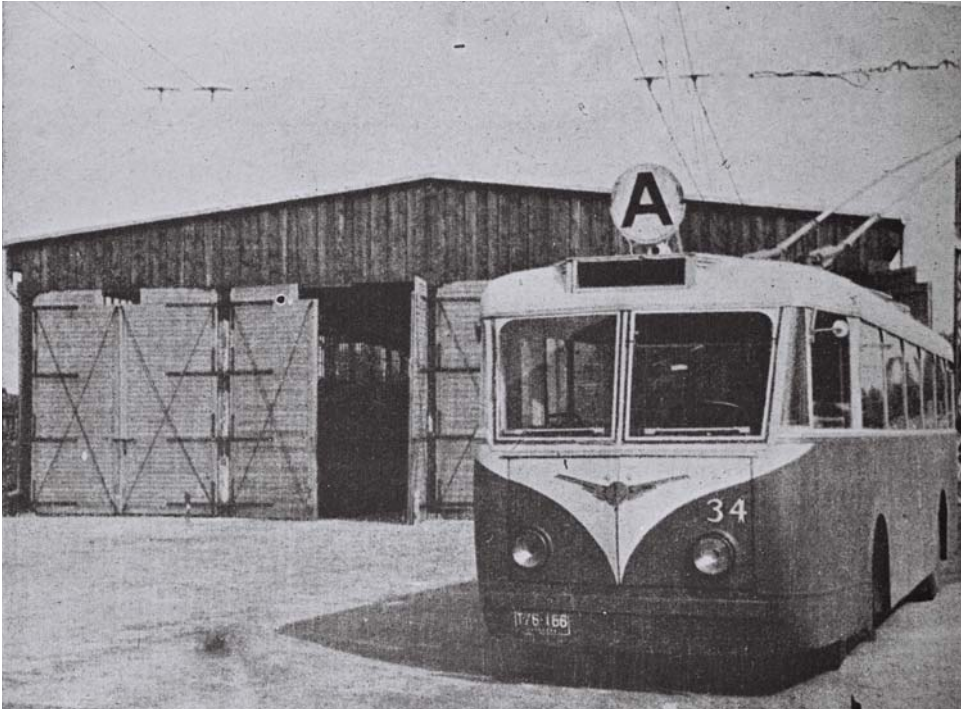
106 BAG-AWW, pismu nie nadano nr dziennika, 20.02.1948 r.

107 BAG-AWW, pismo L.dz. 10/101/IBB/2700/48 z 25.02.1948 r.

108 BAG-AWW, pismo L.dz 034-2931.

109 BAG-AWW, pismo L.dz. 321/BS48 z 7.08.1948 r. skierowane do Wydziału Inspekcji Budowlanej ZM podpisane przez inż. J. Brzezińskiego ze stemplem o treści: W.K.S. „Legia” Kierownictwo Budowy Stadionu.

110 Mój ojciec, Andrzej Dziubiński był zawodnikiem klubu CWKS „Legia” w sekcji szermierczej w latach 1953–1956, nieliczne treningi odbywały się wtedy m.in. w drewnianym baraku położonym poniżej wysadzonego wówczas Zamku Ujazdowskiego.



Ryc. 24. Trolejbus Vetra nr tab. 34 na tle drewnianej hali (fot. „Stolica” r. 3, 1948, nr 39, s. 8).

być użytkowana do końca 1951 r. Pod pismem podpisała się dyr. inż. arch. Jadwiga Odynec¹¹¹. Ostatecznie MZK udało się uzyskać zgodę i 14 kwietnia zostało wydane pozwolenie na kontynuowanie budowy szopy i jej użytkowanie do grudnia 1951 r. Podkreślono, że budowa dokonana została na terenie W.K.S. „Legia”. Pozwolenie podpisał inż. J. Janicki, zastępca kierownika Dzielnic. Projekt szopy/hali został ukończony 15 grudnia 1947 r., a zatwierdzony dopiero 9 kwietnia 1949 r. Pod projektami swój podpis złożył Naczelny inżynier MZK Adolf Vertun. Projektowany koszt miał wynieść 4 938 270 zł. plus kanały rewizyjne 405 310 zł i elektryka 1 210 000 zł. Budowę prowizorycznej hali rozpoczęto 5 stycznia, a zakończono 1 kwietnia 1948 r. Kolaudacja odbyła się 3 września 1948 r. Niepewność dotyczącą daty ukończenia hali wprowadzają wspomnienia jej budowy w maszynopisie opisującym historię zajezdni „Chełmska”. Wynika z nich, że jeszcze w styczniu 1950 r. nie oddano jej do użytku. Przeczy temu Sprawozdanie MZK Biura Budowy z 30 czerwca 1948 r., określając stan budowy szopy na 100%. Ale wybudowanie budynku nie oznaczało być może gotowości do przyjęcia pracowników i taboru. Pewnym potwierdzeniem tej hipotezy może być to, że dopiero 13 marca rozpoczęto budowę kanałów rewizyjnych, zapewne w nowej hali (dokumentacja tego nie precyzuje), a zakończono 21 kwietnia 1949 r. Elektrykę rozpoczęto instalować 24 maja 1948 r. Oprócz instalacji elektrycznej resztę prac wykonały przedsiębiorstwa miejskie¹¹². Sama budowa musiała ruszyć w IV kwartale 1947 r. Przemawiają za tym dwie daty: pierwsza

¹¹¹ BAG-AWW, pismo L.dz. IU/789/48 z 25.03.1948 r.

¹¹² APW, BOS, sygn. 2849, k. 26.

to widniejąca na planie data 12 grudnia 1947 r., druga to 30 stycznia 1948 r. na nakazie wstrzymania budowy¹¹³.

Nowa hala warsztatowo-postojowa B

Hala była drugim dużym budynkiem pełniącym rolę garażu i warsztatu, wzniesionym na terenie zajezdni, ale już na parceli pod numerem Łazienkowska 6. Dzięki zachowanemu projektowi architektonicznemu w Archiwum Biura Administracyjno-Gospodarczego Urzędu m.st. Warszawy możemy dokładnie opisać ten obiekt. W projekcie podano powierzchnię zabudowy 747 m² i kubaturę 4332 m³. Hala miała pomieścić szesnaście trolejbusów. Drewniana szopa, nazwijmy ją „halą B”, była oddalona o 15 m od przedwojennej wschodniej linii zabudowy zajezdni. Sam budynek hali B miał długość 46,16 m, a szerokość 16,18 m. Do wnętrza tej prostej hali wiodły cztery pary dwuskrzydłowych drzwi o szerokości 3,80 m. Szczyt dachu kończył się 5,30 m nad gruntem. Była to hala typu przelotowego, dwukierunkowa, w której obowiązywał zasadniczo kierunek wschód – zachód¹¹⁴. Stawiając drewniany budynek na stalowym szkielecie, wykorzystano odzysk z rumowisk zajezdni tramwajowych¹¹⁵. W hali wykorzystano wzór drzwi identycznych, jak w hali murowanej. Wielkie drewniane wrota wzmocniono śrubami rzymskimi. Według danych z 1955 r. w owym czasie warsztaty trolejbusowe mieściły w hali 22 trolejbusy. Hala ta służyła jako warsztat. Dokonywano tam napraw głównych, remontów i przeglądów bieżących¹¹⁶.

113 BAG-AWW, teczka (Ł4-8 13/56), sygn. 2340. Teczka z dokumentacją budowlaną zawierającą rysunki i obliczenia statyczne.

114 Konstrukcja ta została wybudowana w sposób następujący: po wykopaniu dołu fundamentowego na 160 cm i ustawieniu szalunku, osadzono stalowe słupy nitowane typu „2 [№16” oznaczone na planie małą literą „a”, 105 cm w betonowym postumencie o podstawie 100 x 100 cm. Nad ziemię postument wystawał zaledwie 15 cm. Tych słupów osadzono w hali B dziewiętnaście sztuk w trzech rzędach. Po stronach zewnętrznych budynku ustawiono po pięć słupów, a po środku dziewięć sztuk. Słupy „a” uzupełniały po bokach słupy drewniane oznaczone małą literą „b” o wymiarach 14 x 14 cm, ustawione pomiędzy nimi w ilości trzech sztuk. Zatapiano je w wykopie 40 x 40 cm na głębokości 45 cm w 80 cm szalunku. Słupów tych osadzono łącznie dwadzieścia cztery. Na frontach hali dodano łącznie cztery słupy „c” stalowe typu „I №20” w fundamencie o podstawie 70 x 70 cm. Ich zadaniem było utrzymywanie skrzydeł bram. Nad środkowym rzędem słupów „a” ułożono belkę stalową typu „I №22”, a po bokach belki drewniane o wymiarach 14 x 16 cm. Na tym rusztowaniu osadzono dźwigary deskowe w ilości czterdziestu sztuk. Dźwigar miał 16 x 18 x 50 cm. Następnie całość konstrukcji stalowo-drewnianej obłożono deskami. Słupy, co potwierdzają dokumenty, były odzyskane z rumowiska zajezdni tramwajowej elektrycznych, typu wznoszonego w latach 1905–1908; wówczas prace rozbiórkowe były najbardziej zaawansowane na Muranowie i Woli. Podłogę hali pomiędzy słupami i kanałami rewizyjnymi stanowiła wylewka betonowa na utwardzonym podłożu albo trylinka zwana od miejsca wytwarzania „kostką żerańską”. Okna, które umieszczone były pod sufitem hali, składały się z segmentu podzielonego na 18 szklanych tafli w sześciu pionowych ramach i trzech podłużnych. Każdy segment oddzielony był od drugiego połową szerokości deski. Okna miały 150 cm wysokości i na przemian 287 i 288 cm długości. Pod każdym oknem mieściło się od 8 do 9 desek. Deska ta maskowała na wysokości 3 m elementy konstrukcyjne hali. Bramy wiodące do i z hali B miały wysokość 450 cm z otworem na drut jezdny. Nad bramami ułożono belkę stalową typu „I №18”. Aby konstrukcję drewnianą ochronić przed opadami deszczu, wyprowadzono długi drewniany szeroki gzyms zakończony rynną z odpływami wzdłuż fasady budynku. Drewniane poszycie budynku zostało zaimpregnowane ciemną substancją, zapewne środkiem tego typu, jaki używano wówczas przy zabezpieczaniu słupów telegraficznych lub podkładów kolejowych.

115 M. Dziubiński, *Historia zajezdni tramwajowej R-1 „Wola” przy ul. Młynarskiej 2 i Historia zajezdni tramwajowej „Muranów” przy ulicy Sierakowskiej 7 i przy ulicy Żoliborskiej 3/5*, [w:] *Warszawskie tramwaje elektryczne, 100 lat elektryfikacji*, s. 35, 77–78.

116 K. Arent, op. cit., s. 9.

Mniej więcej w tym samym czasie wykonano projekty na prace budowlane, w tym na wykończenie warsztatów, lakierni, szatni i umywalki. Kolejne zaprojektowane prace budowlane zrealizowano 8 maja 1948 r., koszt planowany wyniósł 1 585 228 złotych. Warto zaznaczyć, że zlecenie prac projektowych wydano już w 1947 r. Projekt drugi, dotyczący prac wodno-kanalizacyjnych, sporządzono 9 maja 1948 r., a projektowany koszt obliczono na 169 122 zł. Wydanie zlecenia nastąpiło 20 marca 1948 r. W obu wypadkach roboty wykonali we własnym zakresie pracownicy MZK. 16 lutego 1948 r. wydano zlecenie projektu budowy prowizorycznego dachu nad garażami i transformatorem, budowę ukończono w kwietniu 1948 r. Prace te były jednak prowadzone bez zezwolenia, jak wynika z pisma Wydziału Inspekcji Budowlanej z dnia 19 marca 1948 r. Frontowy budynek opisano jako częściowo rozebrany i pokryty w pomieszczeniach parteru dachem drewnianym. Jak wspomniano, dla zabezpieczenia transformatora zamurowano część otworów okiennych i wyjściowych¹¹⁷. Dzień po tej inspekcji (*sic!*) bez projektu rozpoczęto budowę szatni i umywalni dla pracowników i 9 maja zatwierdzono jedynie kosztorys na sumę 169 122 zł. Prace wykonali pracownicy MZK W 1947 r. rozpoczęto budowę lakierni na terenie garaży położonych po północnej stronie, obok narożnika zachodnio-północnego. Projekt nosił datę 8 maja 1948 r., a pracę wyceniono na 1 585 228 zł. Do tej sumy włączono prace zabezpieczające pomieszczenie transformatora. Remont i przebudowę wykonano we własnym zakresie¹¹⁸. W okresie odbudowy powojennej, w miejscu wypalonych parterowych garaży autobusowych od strony północnej, wybudowano częściowo w oparciu o zachowane mury i cegłę rozbiórkową nowe budynki warsztatowe i magazynowe. W tym ciągu znalazły się też budynki z sąsiedniej przyłączonej parceli, oczywiście także przystosowane i przebudowane do nowych celów. Pomieszczenia z przedwojennej zajezdni przestały pełnić rolę garaży.

Codienne prace i obowiązki załogi zajezdni trolejbusowej

Jak wynika ze sprawozdań i wspomnień, początkowy okres eksploatacji trolejbusów był bardzo trudny ze względu na złe warunki terenowe, brak odpowiednich pomieszczeń nie tylko remontowo-przeglądowych, lecz także socjalnych. Do tego wszystkiego dochodził brak ciepłej odzieży ochronnej dla pracowników oraz niedobór narzędzi i osprzętu technicznego. Same spracowane trolejbusy bez części zamiennych niezbędnych do właściwej konserwacji i napraw były największym zmartwieniem załogi. Jak napisano w masywnym poświęconym historii tego zakładu:

ambicją załogi i kierownictwa w tym okresie było utrzymanie jak największej ilości wozów w ruchu. Część załogi niejednokrotnie pracowała po 16 godzin na dobę. W tym okresie na szczególne wyróżnienie zasłużyli tacy pracownicy jak: Marjanowski Feliks, Włodarski Stefan, Szlaski Stanisław, Piotrowski Wacław, Kmit Henryk, Borówek Jan¹¹⁹.

117 BAG-AWW, 2340 d. sygn. t4-8.

118 APW, BOS, sygn. 2849, k. 27, akta MZK Biuro odbudowy.

119 K. Arent, op. cit., s. 9.



Ryc. 25. Radziecki trolejbus w trakcie generalnego remontu, lśniący nowym lakierem. Wyposażanie pojazdu. Zapomniany i niedoceniany, okres pełen poświęcenia pracowników przedsiębiorstw komunikacyjnych w powojennej biedzie i nowej komunistycznej rzeczywistości. Pod trolejbusem widoczny kanał (fot. NAC, sygn. 3-651.6).

Gdy mróz odpuścił, robotnicy SPB dokończyli układać trylinkę na placach postojowych i manewrowych. Dzięki fotografiom można przybliżyć wygląd wnętrza sali położonej przy kasie w budynku biurowym w marcu 1954 r., podczas II Zjazdu PZPR. W sali z lewej strony od drzwi nr 15, wiodących do wnętrza kasy, stały drewniane szafki z małymi schowkami zaopatrzonymi w numery, pośrodku pomieszczenia stał wielki stół służący do rozliczeń z utargu za bilety dla konduktorów, a przy nim dwie ławy. Mogło tam zasiąść jednorazowo dziesięć osób. Pod czujnym okiem towarzysza Bolesława Bieruta, godła państwowego i marszałka Polski Konstantego Rokossowskiego konduktorzy rozkładali na dużych tacach (takich jak z baru mlecznego) niewykorzystane bilety w bloczkach połączone gumką recepturką, monety oraz banknoty w odpowiednich polach, a na banknotach kładziono pasek papieru z opisem utargu. Następnie tak przygotowany zarobek przekazywano do kasy. Obok kasy mieściło się małe okienko bileterni. Wówczas każda wolna przestrzeń służyła propagandzie i utrwaleniu zdobyczy młodego państwa socjalistycznego. Po lewej stronie kasy, na drzwiach wejściowych rozpięty był duży plakat W.R.Z.Z. (Warszawska Rada Związków Zawodowych?), informujący o pracy racjonalizatorów, bez wysiłku których wyeksploatowane pojazdy miałyby przestać jeździć (w tym także z zajezdni przy ul. Łazienkowskiej). Pomieszczenie pomalowane było typowo dla tej epoki: do wysokości około 1,5 m pokryte było lamperią oddzieloną od farby klejowej ozdobnym pasem. Przedwojenna podłoga wykonana z dwukolorowych płytek ceramicznych była w idealnym stanie. Nie najlepiej prezentowały się pomieszczenia biurowe i dyrekcji. Z powodu braku ogrzewania centralnego wszędzie stały piecyki węglowe, tzw. „kozy”. Na zdjęciach z bileterni, biura konstrukcyjnego i gabinetu dyrekcji wszędzie widoczni są

pracownicy ubrani w wiele warstw ubrań. W halach A i B warsztatów panowały jeszcze gorsze warunki pracy, niż w budynkach biurowych. Brak centralnego ogrzewania zastępowały koksowniki, które były podstawą ogrzewania hal naprawczych i kanałów. Oprócz niewielkiej wydajności grzewczej były niebezpieczne ze względu na dużą ilość smarów i drewna oraz ustawiczne podtruwanie pracowników dwutlenkiem węgla¹²⁰.

Według sprawozdania za II kwartał 1948 r., datowanego na 30 czerwca zajezdnia „Łazienkowska” liczyła 59 pracowników umysłowych i 215 fizycznych. Długość sieci na terenie zajezdni wynosiła 1000 mb.¹²¹ W tabeli przedstawiono prace objęte planem.

Tabela 2. Prace wykonane w II kwartale 1948 r.

L.p.	Rodzaj pracy objętej planem	Planowano	Wykonano
1.	Conocne przeglądy wozów trolleybusowych	25	27
2.	Naprawa wozów zderzeniowych	6	5
3.	Rewizje miesięczne	25	11
4.	Rewizje kwartalne	6	21
5.	Rewizje główne	2	2
6.	Naprawy wozów sprowadzonych z linii	160	58
7.	Naprawy na uszkodzenia mechaniczne	70	23
8.	Naprawy na uszkodzenia elektryczne	9	9
9.	Przegląd i naprawy silników trakcyjnych	8	8
10.	Przegląd i naprawy silników kompresora	20	20
11.	Naprawa resorów	12	12
12.	Stała konserwacja i drobne naprawy pojazdów mech.	12	12
13.	Stała konserwacja urządzeń na zajezdni i w warsztatach	-	-

Źródło: APW, BOS, sygn. 2849, k. 46.

Ponadto pracownicy zajezdni zrealizowali następujące prace mechaniczne nieobjęte planem: wykonali 50 sztuk klinów do przegubu wału kardana, 20 sztuk ramek do oprawienia schematów połączeń elektrycznych w wozach typu Vetra, 20 sztuk cybantów do resorów, 50 sztuk tulejek gumowych do kompresorów, 10 sztuk dźwigni do pedałów rozrusznika, warsztat dla zajezdni, naprawę dźwigu elektrycznego w zajezdni i dźwigu do podnoszenia kół. Wyremontowano samochód marki „FIAT”, naprawiono przyrząd do ściągania łożysk. Warsztatowcy przeprowadzili także nieobjęte planem prace elektryczne: wykonano 100 przepływów do przełączników, naprawiono wentylator wyciągowy ze spawalni, wiertarkę elektryczną ręczną, przerobiono odbłyski i dorobiono zaciski do żarówek paluszkowych według wymagań ruchu kołowego (30 sztuk), naprawiono części wyposażenia elektrycznego trolejbusów (np. prądnice, regulatory, oporniki, instalacje). Wykonano remont kapitalny 4 trolejbusów radzieckich – stan zaawansowania robót określono na ok. 30%. Pogotowie wyjeżdżało do wypadków na mieście 126 razy. Trolejbusy krążyły wówczas po trzech liniach, których długość wynosiła 14 325 m¹²². Wzorem Wydziału

120 K. Arent, op. cit., s. 9.

121 APW, BOS, sygn. 2849, k. 37, 38, 46–47.

122 APW, BOS, sygn. 2849, k. 49.

Tramwajowego trolejbusy posiadały też swoją linię pasażersko-służbową, na której jeden wóz był w dyspozycji „stacji trolleybusów”. Służył on do przywożenia i odwożenia pracowników, ale też najprawdopodobniej i pasażerów, skoro robili to wozy tramwajowe. Nie mamy poza tą informacją żadnych danych, ale należy domniemywać, że docierał we wszystkie miejsca na trasie trakcji trolejbusowej¹²³.

W tym miejscu warto wyjaśnić informacje zawarte w suchej statystyce. W okresie powojennym, w rzeczywistości siermiężnego komunizmu, w koszmarnych warunkach zaopiecznia, komunikacja – w tym także trolejbusowa – borykała się z wieloma problemami. Pojazdy, zarówno stare, jak i nowe przemieszczały się po ulicach pełnych dziur i nierówności. Nocowały w większości na placach bez zadaszenia, kiedy w powszechnym użyciu w ich konstrukcji było jeszcze drewno. Trasy wiele razy zmieniano z powodu odbudowy podziemnej infrastruktury, jak wodociągi czy tunel średnicowy. Przy niedoświetleniu miasta, pojazdach wyposażonych w ówczesne ogumienie i hamulce, wszędziebylskich furmanek, torowiskach tramwajowych w jezdni i ludziach zaciągniętych do odbudowy stolicy z głębokiej prowincji, powszechnego pijaństwa w społeczeństwie, dochodziło do ciągłych stłuczek i groźnych wypadków. Druga sprawa to opisany przeze mnie w odrębnym artykule pierwszy warszawski trolejbus produkcji radzieckiej. Ich trzydzieści egzemplarzy miało tyle wojennych przygód, co warszawskie tramwaje – leżały na barykadach, ostrzeliwano je i lata ich świetności były już za nimi. Wymieniona rzemieślnicza produkcja zajezdni dotyczyła praktycznie wyłącznie ich potrzeb w roku 1948 r. Francuskie Vetry zaczęły się psuć nieco później, bo nie zapewniono im dostaw części zamiennych z za „żelaznej kurtyny”¹²⁴. Podane w Tabeli 2. planowane naprawy w ilości 160 pochodziły z czasów dominacji radzieckiego taboru. Po wprowadzeniu do ruchu francuskich pojazdów, kiedy w kwietniu średnio kursowało 17 trolejbusów dwóch typów, a w maju i czerwcu 19, udział ilościowy radzieckiego sprzętu spadł o połowę i stąd mniejsza awaryjność, co przedstawia Tabela 3.

Tabela 3. Porównanie awaryjności trolejbusów JaT B-2 i Vetra VBR h.

	JaT B-2 (radzieckie)	Vetra VBR h (francuskie)
W eksploatacji	13	13
W rewizji głównej	6	–
W rewizji kwartalnej	2	1
Odstawione do rewizji głównej	6	–
Odstawione do uzupełnienia części i rewizji głównej	3*	–
W naprawie po zderzeniu	–	1
RAZEM	30	15

Źródło: APW, BOS, sygn. 2849, k. 47, pkt 5.

* Możliwe, że trzy trolejbusy radzieckie JaT B-2, które najprawdopodobniej nigdy na ulice Warszawy nie wyjechały, ale ze względów propagandowych uparcie wpisywano je w statystyki i sprawozdania, miały przypisane numery taborowe 28, 29 i 30.

123 J. Kubalski, op. cit., s. 20.

124 APW, BOS, sygn. 2849, k. 47, „W dniu 7.IV.48 r. otrzymano z Francji dalsze 2 trolleybusy marki «Vetra». W ten sposób nadeszły wszystkie zamówione trolleybusy tej marki w liczbie 15”. Były to zapewne wozy o późniejszych nr 44 i 45.

30 kwietnia 1949 r. w zajezdni, tak jak rok wcześniej, pracowało 59 pracowników umysłowych i 215 fizycznych. Zajezdnia posiadała wówczas oficjalnie 45 trolejbusów, a w rzeczywistości sprawnych było jedynie 36 wozów. Warsztaty trolejbusowe pod koniec lipca 1949 r. wykonywały w ciągu miesiąca jedną naprawę główną, piętnaście napraw średnich i 75 napraw drobnych przy stanie 5 obrabiarek. Dziennie po mieście krążyły 24 pojazdy, garażowały na 16 stanowiskach krytych i 26 odkrytych¹²⁵.

Dzięki ruchowi racjonalizatorskiemu załoga zmodernizowała najbardziej newralgiczny etap remontów, jakim była lakiernia, w której w okresie zimowym z powodu temperatury powietrza wolnoschnąca farba opóźniała remonty wozów. Zbudowano specjalny piec z lampami na podczerwień, co przyspieszyło remont trolejbusów i zwiększyło liczbę sprawnych wozów na ulicach miasta. Gdy dla oszczędności wprowadzono drut aluminiowo-stalowy zamiast miedzianego, a w odbierakach prądu wkładki grafitowe zastąpiono żeliwnymi, wówczas w pomieszczeniu, w którym produkowano takie wkładki, rozchodził się niebezpieczny dla zdrowia pył. Dlatego załoga zbudowała przy szlifierce wyciąg. Gdy po naprawie silników trakcyjnych musiano wycinać mikę w komutatorach ręcznie, wykonano we własnym zakresie przyrząd, który w połączeniu z tokarką zastąpił pracę ręczną. Podobną nakładkę wykonano do frezowania i wiercenia sworzni do dźwigni hamulca, sporządzono dokumentację techniczną wykonania nowych kolektorów do silników trakcyjnych oraz przyrząd do ich produkcji. Tylko dzięki fachowości pracowników zapleczka warszawiacy mogli liczyć na trolejbusy.

Inż. Adam Fryś był jednym z najzdolniejszych i najwybitniejszych pracowników zajezdni. Między pracownikami zajezdni znany był z projektu i budowy przegubowego, dwuczłonowego, czteroosiowego trolejbusu na bazie Škody i Vetry, a w latach siedemdziesiątych trolejbusu na bazie Jelcza-Berlieta PR100¹²⁶. Swój staż zawodowy rozpoczął w 1945 r. właśnie przy ul. Łazienkowskiej jako ślusarz-mechanik. Wspomagali go tacy monterzy-mechanicy, jak Stefan Włodarski czy ślusarz Stanisław Szlaski.

Tabela 4. Stan zatrudnienia w latach 1946–1959 w zajezdni „Łazienkowska”.

Rok	Pracownicy	Rok	Pracownicy	Rok	Pracownicy
1945	b.d.	1950	366	1955	440
1946	215	1951	366	1956	540
1947	270	1952	432	1957	575
1948	337	1953	432	1958	583
1949	362	1954	432	1959	590

Źródło: K. Arent, *Historia R-9 „Chełmska”*, 1974.

¹²⁵ Dyrekcja Miejskich Zakładów Komunikacyjnych. *Sprawozdanie za okres 1945, 1946, 1947, 1948 i 1949 rok*, s. 18.

¹²⁶ M. Dziubiński, *20 lat temu trolejbusem do Piaseczna*, „Kronika Warszawy” 2003, nr 1–2 (116–117), s. 102. Ów trolejbus przebudowano, wykorzystując liniowy autobus Berliet Jelcz PR100, nr tab. 3207, któremu w CWS nadano nr 12-1. 12 oznaczało być może nr zajezdni R-12 „Piaseczno” a 1 – pierwszy pojazd. Trolejbus ten otrzymał pomocniczy silnik Ursus i po próbach w Warszawie służył aż do złomowania w 1984 r. w Gdyni pod nr 10102. Dokładniejszy opis tego pojazdu zob. J. Pudło, *Trolejbusy w Polsce*, Łódź 2011, s. 135.

Granice posesji – ogrodzenia i mury

Wjazd na teren zajezdni prowadził przez parcelę nr 6 od wschodu, tuż pod wspomnianym otynkowanym ceglany murem (długości 88 m). Przy murze stała drewniana budka portierni ze spadzistym dachem i z oknami (po jednym na ścianie południowej i zachodniej). Wjazd oświetlała wielka lampa umocowana na typowym rurowym słupie tramwajowym osadzonym w miejsce pierwotnie wkopanych prowizorycznych słupów drewnianych. Teren zajezdni od ulicy Łazienkowskiej został ogrodzony siatką. Mur wschodni, który powstał podczas okupacji, odgradzał zajezdnię od późniejszego „Torwaru”. Był to mur ceglany, tynkowany, z nabitym szkłem na górze. Dochodził do bramy wjazdowej wschodniej. Wjazd zamykano dwuskrzydłową bramą wykonaną z siatki w stalowych ramach. Za dwuskrzydłową bramą rozciągnięta była na stalowych rurach siatka druciana. Siatka ta dochodziła do na wpół zrujnowanego budynku frontowego zajezdni, a dodatkowe zabezpieczenie stanowiło około 7 rzędów drutu kolczastego rozpiętego nad tym ogrodzeniem. Wspomniany tynkowany ceglany mur był swego rodzaju „ścianą płaczu” radzieckich trolejbusów. Stały tu wozy-„dawcy” części, z których ostatecznie trzech nigdy nie uruchomiono w Warszawie. Resztę parceli odgradzały od północy siatka do linii zabudowy i stalowa dwuskrzydłowa brama zachodnia.

Nowy tabor – nowe problemy i nowe trasy

W listopadzie 1947 r. przybywają do warszawskiego MZK pierwsze trolejbusy francuskiej firmy Vetra. Ich dostawy trwają do 7 kwietnia 1948 r. Zakupiono ich 15 sztuk (nr tab. 31–45)¹²⁷. Wówczas stosunek ilościowy obu typów pojazdów przedstawiał się 15 do 25. Pojawienie się nowego taboru produkcji francuskiej zmusiło kierownictwo do intensywnego szkolenia kierowców i pracowników zaplecza. Tabor ten tak znacznie odbiegał od dotychczasowego ze względu na nowoczesne urządzenia elektryczne i pneumatyczne, że wymagało to od często byłych techników i elektryków tramwajowych dużo większej wiedzy fachowej. Podobna sytuacja wystąpiła w MZK w latach 1973–1975 po wprowadzeniu do ruchu nowoczesnych autobusów Jelcz-Berliet PR100 na licencji francuskiej.

Pojawienie się nowego taboru wywołało nowe trudności z częściami zamiennymi. Wprowadzono na polecenie dyrekcji regenerację części zamiennych w celu zapewnienia sprawności wszystkich nowych pojazdów. Wówczas uruchomiono drugą linię, nr 52, z ulicy Łazienkowskiej na plac Zawiszy, o długości 15,5 km. Dzięki zachowanemu schematowi komunikacji miejskiej datowanemu na 22 lipca 1947 r. wiadomo, że z pętli przy ul. Łazienkowskiej pierwszy wóz linii nr 52 ruszał o 5:21 (w święta 5:30) a ostatni o 22:52 (22:53). Wóz wracał z placu Zawiszy do zajezdni o 23:10, czyli około 23:30 był już na Łazienkowskiej. Linia 53 ruszała na dworzec Gdański o 5:20 (5:40) i 22:47, a wracała z dworca o 23:16.

W połowie 1949 r. MZK dysponowało 32 trolejbusami w ruchu, przy czym sprawnych wozów radzieckich pozostało już tylko 16. Z okazji 22 lipca stolica otrzymała 10 kolejnych, nowych francuskich trolejbusów marki Vetra (nr. boczne 46–55). Maszynopis o historii

127 APW, BOS, sygn. 2849.



Ryc. 26. Nowoczesny trolejbus Vetra VBR h produkcji francuskiej. Pojazd ten uratował komunikację trolejbusową w Warszawie. Obok kanał rewizyjny przykryty blachami. Zdjęcie wykonane ok. 7 kwietnia 1948 r. (fot. NAC, sygn. 3-654.1).

zakładu R-9 „Chełmska”, w którym ujęto dzieje poprzedniczki z ulicy Łazienkowskiej mówi zaś o 7 sztukach¹²⁸. Różnica w liczbie dostarczonych sztuk może wynikać z uproszczenia po latach dat tej dostawy. Wspomniana dostawa pozwoliła na uruchomienie trzeciej linii trolejbusowej z ulicy Łazienkowskiej 2 października. Linia otrzymała numer 55 i kursowała do pętli przy Parku Dreszera w ciągu ulicy Kazimierzowskiej¹²⁹, jeżdżąc od strony ulicy Odyńca, a opuszczając ją przez ulicę Ursynowską (dziś bez wylotu na aleję Niepodległości). W tym samym czasie przenumerowano oznaczenia linii z cyfr na linie nr 54, 53 i 51. Zmiana z liter na cyfry i wyznaczenie przedziałów liczb dla poszczególnych typów komunikacji miejskiej było pomysłem naczelnego dyrektora MZK, prof. Stanisława Guzickiego¹³⁰.

Także dzięki przypadkowi w dokumentacji Biura Administracyjno-Gospodarczego Urzędu m.st. Warszawy zachował się rodzaj oznaczenia pierwotnie stosowanego w trolejbusach MPK wzorem tramwajów, czyli literowy. Trolejbusy Vetra, czyli wozy produkcji francuskiej, określano jako typ „F”, zapewne więc wozy radzieckie były oznaczone literą „R” (rosyjskie, radzieckie) lub „S” (sowieckie)¹³¹. Ułatwiała to określanie asortymentu części zamiennych i opis wozów.

128 K. Arent, op. cit.

129 Niestety relikw w postaci dwóch słupów trakcyjnych na rogu z ulicą Odyńca i Kazimierzowskiej zniknął podczas rewitalizacji skrzyżowania około 2015 r.

130 W wydanej przez dyrekcję MPK publikacji: W. Danielewicz, M. Iwanowski, J. Ławicki, J. Szafrński, S. Zygałto, *50 lat warszawskich tramwajów elektrycznych 1908–1958*, Warszawa 1958, oprócz opublikowania kilku zdjęć trolejbusów i hali, podkreślono w podpisie tymczasowość zajezdni. Podano, że: „Zajezdnia i warsztaty znajdują się przy ul. Łazienkowskiej na miejscu dawnej zajezdni autobusowej. W hali mieszczącej 22 wozy odbywają się remonty i przeglądy bieżące. Reszta taboru stacjonuje na placu o betonowej nawierzchni”, s. 38–41.

131 Gdyby nie pewien wypadek, spowodowany zapewne awarią układu kierowniczego w trolejbusie Vetra nr 36 linii 51 dnia 28.08.1956 r., w wyniku którego został staranowany parkan posesji Łazienkowska 16, ta informacja o sposobie oznaczania typu trolejbusów nie dotrwałaby do naszych czasów.

Od 1950 r. wycofano radzieckie trolejbusy, zostawiając jeden jako wóz techniczny. Służył on do nakładania smaru na druty trakcyjne aluminiowo-stalowe¹³². W latach 1950–1951 nie było większych zmian w taborze. W zajezdni stacjonowały 43 wozy, natomiast do Wałbrzycha przekazano trzy Vetry¹³³ (według innych danych w 1953 r.)¹³⁴. Nowinką techniczną był zakup dwóch wschodnioniemieckich trolejbusów marki Lowa W601 (nr 56–57) najprawdopodobniej w grudniu 1951 r. W 1952 r. następuje uzupełnienie taboru i rozwój linii trolejbusowych dzięki zakupieniu partii aż 30 sztuk trolejbusu Lowa W602 (nr tab. 58–87). Ich dostawy nastąpiły na samym początku roku, w styczniu i lutym. Pomimo początkowych zachwyków, pojazd ten nie miał nic wspólnego pod względem wykonania ze zdobytymi chociażby w Gdyni niemieckimi trolejbusami marki Henschel AEG. Pojazdy te w krótkim czasie stały się zmartwieniem mechaników przy Łazienkowskiej. Mechanicy MZK musieli unowocześnić wschodnioniemiecki produkt i usunąć jego wady fabryczne¹³⁵. W odróżnieniu od tramwajów tabor trolejbusów nie był bardzo zróżnicowany, pochodził zasadniczo od dwóch producentów zagranicznych, a mimo to odczuwano brak części zamiennych, takich jak koła zębate, łożyska toczne, bębny hamulcowe, zawieszania itp. Posiadano wówczas cztery typy pojazdów, nie licząc jedyne zachowanego JaT B-2 i kilku remontowanych dla Lublina.

Jak podaje cytowany maszynopis opisujący historię zakładu R-9¹³⁶, eksploatowano wówczas cztery typy trolejbusów. Choć Vetra była typu VBR h, zaplecze techniczne różniło w owym czasie dwa jej modele – Vetra VBR (Serwo) i Vetra VBR4 (pneumatic). Oprócz tego wykorzystywano Lowa W601 i Lowa W602. Poszczególne pojazdy na pierwszy rzut oka różniły się jedynie obudową lub jej brakiem na dachu (Vetra) i długością (Lowa). Z powodu wielu typów pojazdów prowadzono ciągłe szkolenia załogi. Brak części i możliwości ich sprowadzenia kierownictwo nadrabiało wyszukiwaniem kooperantów na terenie kraju. Prawdopodobnie sytuację ratowały spółdzielnie pracy i zakłady rzemieślnicze. Rok 1952 zamknięto liczbą 52 jednostek taborowych.

19 grudnia 1954 r. z zajezdni na ulice Warszawy wyjechał trolejbus z przyczepą. Przyczepa była produkcji węgierskiej, najprawdopodobniej był to pojazd zbudowany z podzespołów Ikarusa typ 60 i 30 dla trolejbusu Ikarus 60T w budapesztańskiej fabryce Fővárosi Autóbusz Üzem – FAÜ¹³⁷. Była to eksploatacja próbna w celu przetestowania jej w ruchu warszawskim. Z niewiadomych przyczyn nie zainteresowano się tym popularnym w NRD, na Węgrzech i w Czechosłowacji sposobem zmniejszenia tłoku.

„Trybuna Ludu” z 5 lutego 1955 r. donosiła, że próby przechodzi czechosłowacka Skoda 7Tr4 (nr tab. 88), która zabierała 80 pasażerów, ale miała tylko 19 miejsc siedzących. Był to jeden wóz z partii 11 sztuk kupionych do Polski przed 13 stycznia w Czechosłowacji.

132 M. Dziubiński, *Pierwszy warszawski trolejbus*, s. 121.

133 K. Arent, op. cit., s. 11.

134 polska-org.pl/3848326,Tabor_walbrzyskich_trolejbusow.html [dostęp 30.06.2021].

135 Ibid., s. 24–27. Niemcy stosowali pewne oszczędnościowe rozwiązania, typowe jeszcze dla czasu wojny. Kierownice nie były łożyskowane, zamocowano łożyska. Nagminnie występowały uszkodzenia (pożary) aparatury elektrycznej. W 1957 r. dodano dodatkowe przekaźniki do nastawnika, uzyskano łagodniejszą płynność ruchu pojazdu i bezpieczeństwo eksploatacyjne. Kolejnym wadliwym elementem były strzałki kierunkowe (kierunkowskazy). Zastąpiono je światłami migowymi. Następny defekt znajdował się w układzie hamulcowym tylnych kół, występował podczas używania hamulca ręcznego. Materiał był tak marnej jakości, że musiano usunąć oryginalne części i całość zastąpić własnymi elementami wykonanymi w warsztatach. Wymieniono też światła ostrzegawcze na gabarytowe, aby zwiększyć bezpieczeństwo jazdy.

136 K. Arent, op. cit., s. 12.

137 Ikarus 60T, hu.wikipedia.org/wiki/Ikarus_60T [dostęp 23.08.2020].

Pozostałe dziesięć sztuk trafiło do Poznania (4) i Lublina (6). Ponieważ próbne jazdy modelu 7Tr4 zdały egzamin, zakupiono wersje rozwojowe oznaczone jako Skoda 7Tr6 w ilości 6 sztuk (nr tab. 89–94) i nowy model Skody typ 8Tr3 w ilości 9 sztuk (95–103). Od tej pory rozpoczęto wymianę taboru na sprzęt czeskosłowacki, pozbywając się pojazdów francuskich i ernerdowskich, w pierwszym rzędzie tych ostatnich.

W 1957 r. nastąpiła dostawa 6 trolejbusów typu Skoda 8Tr4 (104–109), uzupełniona w 1958 r. dwoma takimi samymi trolejbusami (110–111)¹³⁸.

Zajezdnia Łazienkowska miejscem narodzin trakcji trolejbusowej w Lublinie

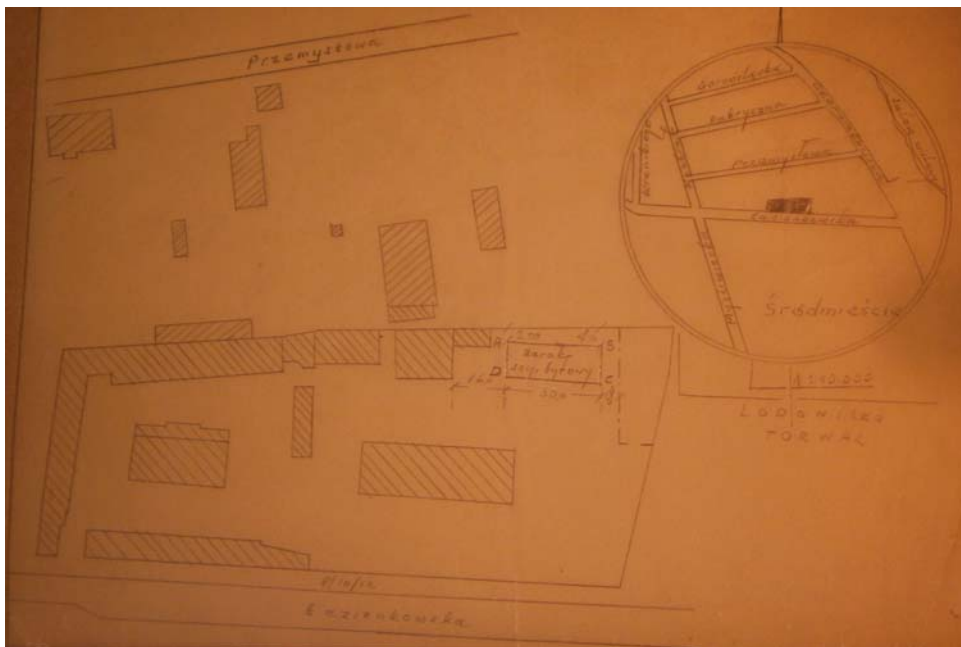
Mniej więcej od 1951 r. prowadzono remonty radzieckich trolejbusów-weteranów. Po tem sukcesywnie przekazano je po generalnym remoncie przy ul. Łazienkowskiej do Lublina – razem dziesięć sztuk. Warto wspomnieć, że trolejbusy w znacznym stopniu udoskonalono i dopieszczono estetycznie. Wiele rozwiązań zaczerpnięto z francuskich wozów, włącznie z ozdobnym malowaniem przodów w charakterystyczny biały klin schodzący się centralnie na czerwonej masce. Jednocześnie szkolono kadrę lubelskich kierowców i pracowników zaplecza. Dawne radziecko-warszawskie trolejbusy ruszyły na ulice Lublina 22 lipca 1953 r. i tym samym rozpoczęły tam trwającą do dzień pracę tego typu transportu miejskiego. Trzeba pamiętać, że projekt wstępny i techniczny komunikacji trolejbusowej w tym mieście został opracowany przez pracowników zajezdni „Łazienkowska”. Warszawskie MKZ przejęło opiekę tzw. „patronacką” nad rozwojem komunikacji trolejbusowej w Lublinie. Twórcami projektów sieci i zasilania byli mgr inż. Zygmunt Rawski i mgr inż. Tadeusz Moliński. Prace projektowe prowadzono w latach 1950–1952.

Barak bytowo-socjalny

Ostatnim dużym obiektem, jaki wzniesiono na terenie zajezdni, był barak bytowo-socjalny, standardowy typ ET, drewniany z elementów rozbieralnych, prefabrykowanych. Zanim do tego doszło, pomiędzy urzędami i instytucjami trwała wymiana pism. Ponieważ dokumentacja jest niepełna, wiemy tylko, że jedno z pierwszych pism w tej sprawie wpłynęło na wiosnę 1954 r. We wrześniu 1954 r. Prezydium Rady Narodowej (PRN), Komisja Planowania Gospodarczego w piśmie do MPK wyraziła zgodę na budowę baraku, zaznaczając, że lokalizacja będzie uzgodniona z Biurem Urbanistycznym Warszawy¹³⁹. Taka opinia/zaświadczenie – zaświadczenie lokalizacyjne czasowe Nr 3202 – wraz planem sytuacyjnym w skali 1:1000 została wydana 6 grudnia 1954 r. z adnotacją „poufne”, co obecnie może brzmieć śmiesznie, zwłaszcza w połączeniu tego słowa z nietrwałym barakiem. Koniec użytkowania baraku przewidziano na grudzień 1958 r. Ponieważ w adresach zainteresowanych stron nie występuje klub „Legia”, należy uznać, że wówczas wycofa-

¹³⁸ K. Arent, op. cit., s. 10–11.

¹³⁹ BAG-AWW, pismo PI.II-0 /99/ 4/. Pismo z brakiem daty dziennej oraz niekompletnym nr dziennika z racji najprawdopodobniej marnej jakości tuszu/atramentu.



Ryc. 27. Plan zajezdni z naniesionym projektowanym barakiem bytowo-socjalnym typu ET, 6 grudnia 1954 r. (BAG-AWW, sygn. 2340).

no się z budowy nowego stadionu¹⁴⁰. 2 grudnia 1955 r. wpłynęło pismo z MPK do WIB PRN z informacją o przesłaniu projektu opisywanego baraku, opracowanego przez Biuro Projektów Budownictwa Komunalnego „Stolica”. Pod pismem podpisał się ówczesny Naczelnny inżynier Inwestycji MPK, inż. B. Domański. Na dokumencie widnieje adnotacja świadcząca, że urzędnicy zapamiętali nagminne łamanie przepisów przez pracowników „Łazienkowskiej” i, jak ukazują przytaczane poniżej dokumenty, mieli rację spodziewając się, że sytuacja się powtórzy. Jedno z pierwszych pism zawiera znamieny cytat: „Inż. Lemański, w wypadku samowoli roboty wstrzymać!”¹⁴¹.

28 listopada 1955 r. MPK Biuro Inwestycji zwróciło się do WIB PRN z wnioskiem nr 3056 o zatwierdzenie projektu i wydanie pozwolenia na budowę, wnosząc opłatę 1 448 zł¹⁴². Faktycznie okazało się, że 24 lipca 1956 r. prace już szły pełną parą bez zgody Działu Nadzoru Budowlanego. Prowadzono roboty ziemne, wyprowadzono mury fundamentowe na ponad pół metra nad grunt i przystąpiono do montowania elementów drewnianych¹⁴³. 10 sierpnia 1956 r. MPK złożyło wniosek nr 195 do PRN w sprawie budowy. Z dokumentów wynika, że budowę powierzono inż. Stanisławowi Wysockiemu. Prace wykonał Dział Remontów MPK, choć dopiero po ośmiu dniach PRN wydało zgodę na tę budowę¹⁴⁴.

140 BAG-AWW, pismo znak: II-8588/54. W zastępstwie kierownika Oddziału Planowania Miasta Chrapowickiej, podpis złożył inż. Arch. Wiesław Syfert.

141 BAG-AWW, pismo znak: MPK/I/1931/55.

142 BAG-AWW, Wniosek nr 3056 z 25.11.1955 r.

143 BAG-AWW, pismo znak: Sb.II.Srd/80/56.

144 BAG-AWW, pismo znak: Sb.IISrd/91/56.

Trolejbusy opuszczają zajezdnię

Od wakacji 1959 r. załoga pomimo zadań codziennych zaczynała planować i przygotowywać operację przeprowadzki do nowej siedziby. Przygotowano park maszynowy do przetransportowania do nowej zajezdni. Choć przeprowadzka biura pod koniec grudnia nie sprawiła większych problemów, to transport zaplecza technicznego musiał zadziwiać. Wykorzystując grubą warstwę śniegu, zalegającą wówczas peryferyjną ulicę Czerniakowską, wyruszał codziennie przez kilka dni przedziwny kulig na zbitych z desek prowizorycznych płozach, ciągnięty z ulicy Łazienkowskiej do nowej zajezdni na ulicy Chełmskiej przez spracowaną, pamiętającą czasy wojny ciężarówkę marki GMC. Ekipa pracowników od razu instalowała park maszynowy w nowych, przestronnych, ogrzanych i widnych budynkach zajezdni „Chełmska”. Zadziwia fakt, że nie zwrócono się z prośbą o pomoc do wojska czy jakiegokolwiek firmy budowlanej, która posiadała lawety i dźwigi. W 1945 r. znad Wisły w podobny sposób ciągnięto podstację na ulicę Kawęczyńską do zajezdni „Praga”. Wówczas użyto samochodu terenowego i stracono na to trzy dni¹⁴⁵.

Wreszcie po wielu latach oczekiwań 16 stycznia 1960 r. 78 trolejbusów różnych marek zaczęło zjeżdżać do nowej przekazanej do eksploatacji zajezdni „Chełmska” przy ulicy Chełmskiej 1/3 (następnie 1/5). Kierownikiem budowy był inż. Władysław Ferency¹⁴⁶.

Powrót autobusów na Łazienkowską

Około 20 grudnia 1960 r., po dwudziestojednolietniej przerwie trwającej od 1939 r., do zwolnionej przez trolejbusy zajezdni „Łazienkowska” wróciły po niezbędnych adaptacjach pierwsze autobusy. Były to Ikarusy serii 620 i, jak podaje Marcin Stiasny:

Prawdopodobnie uruchomiono je tuż po świętach na liniach podmiejskich (201, 202 i 203), a od stycznia weszły do regularnego ruchu. Ich normalna eksploatacja trwała do grudnia 1968 roku, po czym cały tabor przekazano innym miastom. Ostatnie sześć sztuk skreślono w marcu 1969 roku (m.in. wozy nr 732, 763, 779)¹⁴⁷.

Zarówno zajezdnię, jak i całą komunikację miejską z czasem zdominowały wozy marki Jelcz MEX 272.

Wraz z wyprowadzką taboru trolejbusowego w zajezdni zlikwidowano podstację i sieć trakcyjną na jej terenie, która mogła w 1959 r. mieć już ponad 1,2 km długości.

Nim zajezdnia w roku 1969 r. otrzymała symbol R-8, 28 maja 1968 r. PRN, Wydział Gospodarki Komunalnej i Mieszkaniowej przesłał do MKK pismo informujące, że prawo użytkowania terenu wygasa 31 grudnia 1970 r. w związku z budową Trasy Łazienkowskiej. W uzasadnieniu dodano, że parcela na cele tej inwestycji zostanie przeznaczona dla Zarządu Dróg i Mostów PRN m.st. Warszawy¹⁴⁸. Wyprowadzka taboru nastąpiła jednak dopiero

145 M. Dziubiński, *Historia zajezdni tramwajowej R-2 „Praga”*, s. 94.

146 „Stolica” 5.04.1959, nr 14 (590), s. 9 oraz informacje od córki pani Ewy Ferency-Łuniewskiej.

147 M. Stiasny, *Saga o numerach*, „Biuletyn KMKM” 1997, nr 6, s. 3–4.

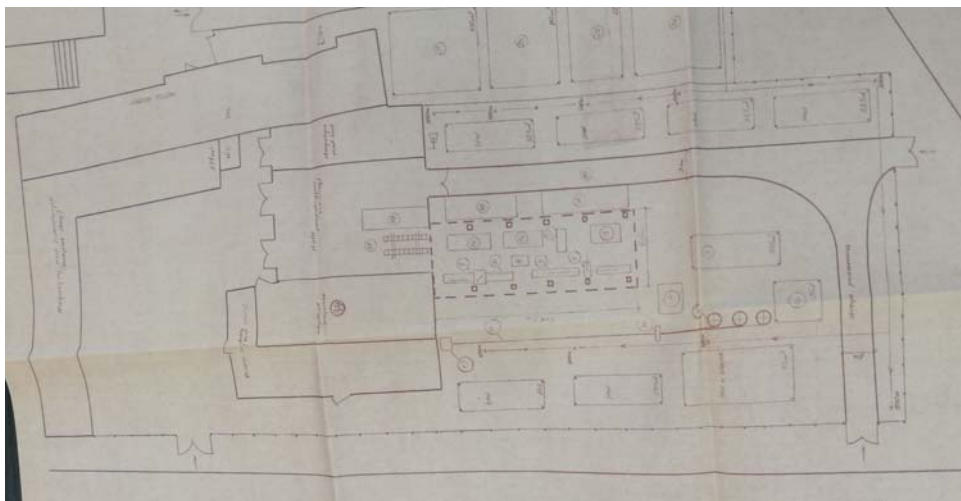
148 APW, Zbiór Sigalina, nr zespolu 1559, sygn. 636, k. 65, Decyzja GKM.VI/25/28/64/25/68, podpisana przez zastępcę kierownika wydziału Andrzeja Odlenieckiego.

w kwietniu 1970 r. Autobusy rozdysponowano pomiędzy dwie zajezdnie: R-9 „Chetmska” i R-10 „Ostrobramska”. Tuż przed likwidacją w zajezdni parkowało 146 autobusów Jelcz MEX 272 o nr taborowych: 191–223, 225–276, 278–307, 355–374, 620, 1401–1410¹⁴⁹. Numer R-8 przejęła następnie zajezdnia autobusowa MZK „Pożarowa”, istniejąca w latach 1972–1995 przy ul. Staniewickiej 3. W powojennym okresie istnienia zajezdni „Łazienkowska”, w latach 1945–1970, kierownikami byli: Jan Mularczyk, Adam Grodner (1 maja 1953–31 lipca 1956), Józef Szafrąński, Stanisław Siemieński, Adam Fryś, Jan Kabański, ponownie Adam Fryś, Mieczysław Flegiel, Kazimierz Arent (prawdopodobnie od 1 września 1966)¹⁵⁰.

Budowa zaplecza przyszłej trasy „Ł” przeciągała się i jeszcze w 1971 r. działał tam Dział Administracyjno-Gospodarczy MZK.

Kres zajezdni

Kiedy dokładnie Płockie Przedsiębiorstwo Robót Mostowych z Zapleczem nr 5 budowanej Trasy Łazienkowskiej wprowadziło się na teren byłych zabudowań komunikacyjnych, można domniemywać na podstawie zachowanych planów. Prawdopodobnie było to 1 września 1971 r., a użytkowanie trwało przynajmniej do 1 września 1974 r. Na terenie byłej zajezdni zaadaptowano ocalałe przedwojenne skrzydło zachodnie, częściowo budynki dobudowane w miejsce parterowych garaży, powojenną halę oraz inne fragmenty zabudowy i ustawiono hale, najprawdopodobniej stalowe. Ponadto stworzono na wolnym powietrzu składowisko prefabrykatów¹⁵¹.



Ryc. 28. Zaplecze budowy trasy Łazienkowskiej nr 5 ulokowane na terenie dawnej zajezdni, marzec 1972 r. (APW, Zbiór Sigalina, nr zespołu 1559, sygn. 499, k. 5).

149 M. Stiasny, op. cit., s. 3–4.

150 W styczniu 2010 r. na moją prośbę ówczesna dyrekcja APW wystosowała dwa pisma do Tramwajów Warszawskich i MZA z zapytaniem, czy znane są dokładne daty pracy kierowników. TW przysłało odpowiedź dotyczącą Adama Grodnera, niestety MZA odpowiedzi nigdy nie udzieliło, stąd brak dat. W przypadku kier. Arenta to data zakończenia przez niego kierowania zajezdnią R-5 „Inflancka”.

151 APW, Zbiór Sigalina, nr zespołu 1559, sygn. 499, k. 58.



Ryc. 29. Pozostałość po zajezdni w postaci wyjazdu z kamienia polnego gładzonego oraz czarnej kostki bazaltowej, stan z 21 sierpnia 2009 r. (fot. M. Dziubiński).

Podczas budowy wiaduktów dojazdowych do mostu na „Węzle Rozbrat” w pierwszym etapie zakładano przełożenie sieci trolejbusowej w marcu 1972 r., ale wycofano się z tego. W etapie II zakładano takie prace dla podziemnej części traktacji (110 mb), jak i napowietrznej trolejbusowej (200 mb) na przełomie sierpnia i września 1973 r.¹⁵² Stało się jednak inaczej, 30 czerwca „pierwsze” warszawskie trolejbusy przeszły do historii. Ostatniego dnia jedyna już linia nr 52 przewoziła pasażerów za darmo na trasie plac Zawiszy – ul. Koszykowa – ul. Piękna – ul. Łazienkowska – ul. Czerniakowska – ul. Chełmska przy zajezdni R-9 „Chełmska”¹⁵³. Kres reliktom po dawnej zajezdni MZZW, TiAM, MZK, MPA i powtórnie MZK położyła budowa Trasy Łazienkowskiej, a następnie porządkowanie otoczenia. Pierwsza zajezdnia warszawskich trolejbusów etapami ulegała likwidacji. Jedną z dwóch pamiątek po trolejbusach zniknęła około dwanaście lat temu. Były nią ażurowe słupy trakcyjne typu tramwajowego, przeniesione z innych części miasta. Jedyną istniejącą do dziś pozostałością po zajezdni trolejbusowej jest wyjazd na teren parkingowy strzeżonego w postaci czarnej kostki bazaltowej przy wschodnim narożniku kościoła. Zupełnie przypadkowo w latach 1994–1995 na placu po zajezdni ustawiono sporne Ikarusy typ 280.37, mocno wyeksploatowane po odebraniu ich przez Gminę Centrum (jako jej własność) z rąk prywatnego przewoźnika – firmy AKPOL z Kielc, pierwszego prywatnego operatora komunikacji autobusowej w Warszawie. Autobusy te głównie kursowały na linii 117, potem po kolei wróciły z powrotem do baz MZA.

152 APW, Zbiór Sigalina, nr zespołu 1559, sygn. 481, k. 11.

153 M. Rataj, *Miejska Trakcja Elektryczna 1965–1993*, [w:] *Zeszyt Historyczny nr 5* (Stowarzyszenie Elektryków Polskich), Warszawa 1995, s. 153. M. Gajewski, *Urządzenia komunalne Warszawy, Zarys historyczny*, Warszawa 1979, s. 304.

Bibliografia

Źródła archiwalne

Archiwum Państwowe w Warszawie [APW]:

- Zespół Biura Odbudowy Stolicy [BOS], Zespół nr 25, sygn. 113, sygn. 2849, sygn. 3651, sygn. 5330/26, sygn. 5334, sygn. 5702, sygn. 5703,
- Zbiór Archiwum architekta J. Sigalina, nr zespołu 1559, sygn. 481, sygn. 499, sygn. 636.

Biuro Administracyjno-Gospodarcze Urzędu m.st. Warszawy, zbiór: Dawne Archiwum Wojewody Warszawskiego, [BAG-AWW]. teczka 2340 (d. sygn. Ł4-8, 13/56).

Muzeum Powstania Warszawskiego [MPW], Fototeka, sygn. MPW-IP/6358.

Narodowe Archiwum Cyfrowe (d. Archiwum Dokumentacji Mechanicznej) [NAC]:

- zbiór nr 1 Ilustrowanego Kuriera Codziennego [IKC], sygn. 1-S-3203/6.
- zbiór nr 2 Ilustrowanego Kuriera Polskiego [IKP], sygn. 2-11860.

National Archives College Park, USA.

Zbiór zdobycznych niemieckich zdjęć lotniczych z okresu Powstania Warszawskiego, udostępnione mi przez pana Zygmunta Walkowskiego.

Źródła prasowe

„Dziennik Urzędowy m.st. Warszawy” 31.01.1921 r., nr 10–11; 3.02.1922 r., nr 11; 19.02.1922 r., nr 16; 12.07.1924 r., nr 48; 10.10.1924 r., nr 69–71; 15.12.1924 r., nr 86–89; 4.02.1926 r., nr 9–10; 27.02.1926 r., nr 16; 10.05.1926 r., nr 35–36; 24.08.1927 r., nr 86–90; 23.10.1936 r., nr 70; 24.01.1939 r., nr 5/6; 27.02.1939 r., nr 14–17.

„Ilustrowany Kurier Codzienny” 19.12.1938 r., nr 350.

„Kronika Warszawy” r. 14, 1938, z. 4.

„Stolica” 13.03.1949 r., nr 11 (122).

„Trybuna Ludu” 13.01.1955 r.; 5.02.1955 r.

„Warschauer Zeitung” 1939–1944.

„Życie Warszawy” 13.12.1945 r., nr 344 (413).

Źródła filmowe

Materiały filmowe z FINA – Filmoteka Narodowa – Instytut Audiowizualny:

- film *Jadzia*, 1936 r., reż. M. Krawicz, sygn. K-13429,
- Kronika Polskiej Agencji Telegraficznej, wyd. z 05.1937, sygn. MF.607.

Maszynopisy

Arent K., *Historia R-9 „Chełmska”*, wrzesień 1974, maszynopis w zbiorach archiwum MZA.

Dyrekcja Miejskich Zakładów Komunikacyjnych. *Sprawozdanie za okres 1945, 1946, 1947, 1948 i 1949 rok*, Warszawa 1949, maszynopis odbity na powielaczu spirytusowym z 47 fotografiami wklejonymi w tekście.

- Fudakowski F., *Dzieje Miejskich Zakładów Komunikacyjnych podczas wojny i okupacji w latach 1939–1945*, maszynopis w posiadaniu Archiwum m.st. Warszawy.
- Sztejman J., *Kronika XXX-to lecia Miejskich Zakładów Komunikacyjnych w m.st. Warszawie*, Warszawa 1974, maszynopis (kserokopia).
- Kubalski J., *Sprawozdanie z odbudowy i odbudowy MZK, 1945–1946*, maszynopis z maja 1946 r., wersja na powielaczu spirytusowym, sygnowane pieczętką i podpisem ówczesnego naczelnego dyrektora MZK, inż. Jana Kubalskiego, egzemplarz ze zbiorów Politechniki Warszawskiej.

Książki telefoniczne

- Spis Abonentów Warszawskiej Sieci telefonów Polskiej Akcyjnej Spółki Telefonicznej i P.P.T.T. Rok 1939/40*, Warszawa 1939.
- Amtliches Fernsprechbuch für das Generalgouvernement*, 1941.
- Amtliches Fernsprechbuch für das Generalgouvernement*, 1942.

Inne źródła

- F.P., *Obraz statystyczny dochodów i wydatków Warszawy w okresie 1928–1933*, „Kronika Warszawy” r. 11, 1935, s. 33.
- Instrukcja dla pracowników służby ruchu Tramwajów i Autobusów m.st. Warszawy*, Warszawa 1936.
- Kalendarz Techniczno-Budowlany na 1928 rok*, Warszawa [b.r.w.].
- Magistrat m.st. Warszawy, Tramwaje i Autobusy m.st. Warszawy. Sprawozdanie za 1930/1931 rok budżetowy*.
- Magistrat m.st. Warszawy, Tramwaje i Autobusy m.st. Warszawy, sprawozdanie za 1931/1932 rok budżetowy*.
- Słomiński Z., *Prace oszczędnościowe zarządu miasta*, „Kronika Warszawy” 1933, nr 1, s. 6–7, 10.
- Zarys historyczny i opis techniczny Tramwajów miejskich i autobusów m.st. Warszawy wydany przez Dyрекcję Tramwajów Miejskich w Warszawie dla upamiętnienia 25-lecia Tramwajów Elektrycznych w Warszawie 1908–1933 XXV*, Warszawa 1933.

Literatura przedmiotu

- Bartelski L.M., *Powstanie warszawskie*, Warszawa 1969.
- Danielewicz W., Iwanowski M., Ławicki J., Szafrąński J., Zygałto S., *50 lat Warszawskich Tramwajów Elektrycznych 1908–1958*, Warszawa 1958.
- Dziubiński M., *20 lat temu trolejbusem do Piaseczna*, „Kronika Warszawy” 2003, nr 1–2 (116–117), s. 102.
- Dziubiński M., *Elektrownia Tramwajów Miejskich 1907–1944, Podstacja „Centralna” (Wola I i Wola II) 1945–1969*, [w:] *Warszawskie tramwaje elektryczne, 100 lat elektryfikacji tramwajów w Warszawie*, t. 4, red. A. Bojanowski, Warszawa 2008, s. 179–210.
- Dziubiński M., *Historia wozów wieżowych w warszawskich tramwajach i trolejbusach*, [w:] *Warszawskie tramwaje elektryczne, 100 lat elektryfikacji tramwajów w Warszawie*, t. 4, red. A. Bojanowski, Warszawa 2008, s. 257–278.
- Dziubiński M., *Historia zajezdni tramwajowej „Muranów” przy ul. Sierakowskiej 7 i przy ulicy Żoliborskiej 3/5*, [w:] *Warszawskie tramwaje elektryczne, 100 lat elektryfikacji tramwajów w Warszawie*, t. 4, red. A. Bojanowski, Warszawa 2008, s. 25–35.

- Dziubiński M., *Historia zajezdni tramwajowej R-1 „Wola” przy ul. Młynarskiej 2*, [w:] *Warszawskie tramwaje elektryczne, 100 lat elektryfikacji tramwajów w Warszawie*, t. 4, red. A. Bojanowski, Warszawa 2008, s. 68–86.
- Dziubiński M., *Historia zajezdni tramwajowej R-2 „Praga” przy ul. Kawęczyńskiej 16*, [w:] *Warszawskie tramwaje elektryczne, 100 lat elektryfikacji tramwajów w Warszawie*, t. 4, red. A. Bojanowski, Warszawa 2008, s. 87–105.
- Dziubiński M., *Pierwszy warszawski trolejbus*, „Kronika Warszawy” 2017, nr 1 (155), s. 112–126.
- Dziubiński M., *Rozwój przedsiębiorstwa „Tramwaje i Autobusy m.st. Warszawy” za prezydentury Stefana Starzyńskiego 1934–1939*, „Kronika Warszawy” 2004, nr 4 (123), s. 40.
- Dziubiński M., *Tymczasowa zajezdnia autobusów MZK – „Hala Mirowska” przy placu Żelaznej bramy w latach 1947–1952*, „Kronika Warszawy” 2020, nr 1–2 (161–162), s. 99–109.
- Dziubiński M., *Warszawskie autobusy miejskie w dwudziestoleciu międzywojennym. Lata 1928–1939 cz. II*, „Wiadomości techniczne” r. 31, 1998, nr 11–12 (713–714), s. 12–14.
- Dziubiński M., *Wykorzystanie wagonów towarowych tramwajowych przez Społeczne Przedsiębiorstwo Budownictwa przy wywozie gruzu z Warszawy w świetle zachowanej dokumentacji Biura Odbudowy Stolicy*, [w:] *Archiwum Biura Odbudowy Stolicy*, red. J. Lewińska, Warszawa 2011, s. 35–47.
- Dziubiński M., *Życie codzienne, pracowników zajezdni tramwajowych*, [w:] *Warszawskie tramwaje elektryczne, 100 lat elektryfikacji tramwajów w Warszawie*, t. 4, red. A. Bojanowski, Warszawa 2008, s. 3–24.
- Dziubiński M., Katuszewski A., *Tramwajowy ruch towarowy, sanitarny, militarny i specjalny*, [w:] *Warszawskie tramwaje elektryczne, 100 lat elektryfikacji tramwajów w Warszawie*, t. 4, red. A. Bojanowski, Warszawa 2008, s. 213–234.
- Encyklopedia Warszawy*, red. B. Petrozolin-Skowrońska, Warszawa 1994.
- Gajewski M., *Urządzenia komunalne Warszawy, Zarys historyczny*, Warszawa 1979.
- Kamiński A.A., Szczerbinki T., *Pojazdy Polskich Sił Zbrojnych na Zachodzie 1939–1947*, Gdańsk 2008.
- Kasprzycki J., *Warszawa sprzed lat (1900–1939)*, Warszawa 1989.
- Kirchmayer J., *Powstanie Warszawskie*, Warszawa 1959.
- Kulski J., *Stefan Starzyński w mojej pamięci*, Warszawa 1990.
- Mazurek T., Kubalski J., *Komunikacja Miejska*, Warszawa 1968.
- Nałęcz-Komornicki St., *Na barykadach Warszawy*, Warszawa 1981.
- Poczobutt-Odlaniecki A., *Gospodarka terenami w Warszawie*, Warszawa 1979.
- Pudło J., *Trolejbusy w Polsce*, Łódź 2011.
- Rataj M., *Miejska Trakcja Elektryczna 1965–1993*, [w:] *Zeszyt Historyczny nr 5* (Stowarzyszenie Elektryków Polskich), Warszawa 1995, s. 153.
- Sawicki J., *Kronika Linii*, [w:] *Warszawskie tramwaje elektryczne, 90 lat elektryfikacji tramwajów w Warszawie*, t. 2, red. A. Bojanowski, Warszawa 1998, s. 58.
- Sosabowski St., *Droga wiodła ugorem. Wspomnienia*, Kraków 1990.
- Stiasny M., *Saga o numerach*, „Biuletyn KMKM” (Klubu Miłośników Komunikacji Miejskiej) 1997, nr 6, s. 1–4.
- Szwankowski E., *Ulice i place Warszawy*, Warszawa 1970.

Trakcja w miejskich przedsiębiorstwach komunikacyjnych, [w:] *Historia Elektryki Polskiej Stowarzyszenie Elektryków Polskich Trakcja elektryczna*, t. 5, red. J. Podoski, Warszawa 1971, s. 114 i 121.

Strony internetowe

Juliusz Dzierżanowski, juliusz-dzierzanowski.weebly.com [dostęp 28.09.2020].

Ikarus 60T, hu.wikipedia.org/wiki/Ikarus_60T [dostęp 23.08.2020].

Legionisci.com, legionisci.com [dostęp 26.06.2019].

Historia warszawskiej komunikacji, www.trasbus.com [dostęp 30.06.2021].

Podziękowania

Składam serdeczne podziękowanie za wykonanie rysunków technicznych zajezdni na podstawie moich szkiców pani Annie Bojakowskiej. Za udostępnienie materiałów historycznych MZK dziękuję panu dyr. Zbigniewowi Adamskiemu z Miejskich Zakładów Autobusowych. Za pomoc przy tworzeniu artykułu dziękuję panu Mariuszowi Reymanowi z Narodowego Instytutu Dziedzictwa, pani Małgorzacie Sikorskiej i panu Maciejowi Aleksiejukowi z Archiwum Państwowego m.st. Warszawy, paniom Renacie Jankowskiej i Joannie Aderek-Wiśniewskiej z Narodowego Archiwum Cyfrowego, pani Halinie Wójcikowskiej z UM BAG (Archiwum) oraz panu Jerzemu Grabińskiemu z FINA. Panu Zygmuntowi Walkowskiemu dziękuję za zdjęcia lotnicze Warszawy z sierpnia 1944 r., pani Iwonie Flis za uwagi odnośnie do tekstu. Składam także podziękowania wszystkim osobom, które w jakikolwiek sposób przyczyniły się do powstania tego artykułu.

mgr **Marcin Dziubiński** jest absolwentem historii na Uniwersytecie Warszawskim (1995 r.). Autor kilkadziesiątu artykułów o tematyce poświęconych głównie historii komunikacji miejskiej w Warszawie. Stworzył pierwszą stronę internetową poświęconą historii warszawskiej komunikacji, która przez ponad 15 lat od 2000 r. była umieszczona na serwerze Zarządu Transportu Miejskiego. Od czasu zakończenia studiów pracuje jako archiwista audiowizualny, obecnie jako kierownik Zespołu Przechowywania Zasobu w FilMOTECE Narodowej – Instytucie Audiowizualnym.
e-mail: dziubins@poczta.onet.pl

Data zgłoszenia artykułu: 28 września 2020

Data przyjęcia do druku: 30 czerwca 2021