



Kolejowa

Dzielnice: Wola

Osiedla: Czyste

Atrybuty: Nazwy pochodzące od wyrazów pospolitych Nazwy kulturowe

Rok utworzenia nazwy: 1832

Opis

Kolej - lądowy środek transportu osób i ładunków za pośrednictwem pojazdów poruszających się po wyznaczonych drogach (torach). Nazwa ulicy charakteryzuje jej usytuowanie w przestrzeni miejskiej, bowiem ta biegnie wzdłuż torów kolejowych.

Przed wojną tak nazywała się dzisiejsza ul. Młoda, do 1954.04.12 ulice: Piwoniowa, Soplicka oraz Wyspiarska, do 1954.05.20 ulice: Drukarzy i Kaczeńca a do 1960.05.05 ulice: Parowozowa (wówczas z "1" w nawiasie), Podkładowa (z "2") i Semaforowa (z "3").a

Ciekawostki

Powstała przed 1875 u stóp wału obok torów Kolei Warszawsko-Wiedeńskiej. Początkowo nazywała się Zaokopowa, gdyż biegła na linii dawnych okopów i wałów miejskich. Jej kształt wyznaczyły tory kolejowe. Obecna nazwa powstała w 1901. Zabudowana była fabryczkami, pomiędzy którymi stały małe domki z ogródkami. Do końca wojny miała kształt litery T. Poza dwoma domami mieszkalnymi pracowników kolei, nie mieszkał tu nikt. Po wojnie Bumar-Waryński wchłonął część ulicy, skasowanej oficjalnie w latach 80 XX w.

Stan obecny:

Nr 8\10: Zespół budynków kolejowych. Kompleks budynków kolei Warszawsko-Wiedeńskiej, powstały w latach 1896-1930.

Budynek mieszkalny zachodni. Powstał po 1896 na planie litery H. Jest to parterowy budynek z dwuosiowym segmentem pośrodku. Na ścianach bocznych werandy.

Budynek mieszkalny wschodni. Powstał ok. 1930, licowany szarą cegłą cementową, o nieregularnym

gabarycie.

Pawilon warsztatowy. Obok pawilonu wschodniego, silnie przekształcony, licowany podobną cegłą co wyżej, na planie kłamy otwartej ku ulicy.

Północno-wschodni zespół magazynów kolejowych. Powstawał etapami na przeł. XIX i XX w. W części zachodniej mieściły się warsztaty pochodzi ona z ok. 1930. Segment środkowy mieścił prawdopodobnie administrację, powstał po 1896. Dwuosiowa partia dobudowana została ok. 1939. W segmencie wschodnim umieszczono magazyny, pochodzi on z ok. 1915.

Południowo zachodni zespół magazynów kolejowych. Powstał przed 1896, część wschodnia została dobudowana później. Segment zachodni, administracyjny ma elewacje ceglane i dach spadowy. Garaż dostawiono później. W segmencie zachodnim mieścił się warsztat. Segment zachodni stanowił magazyn, a jego część przeznaczono na funkcje mieszkalne (część niższa i węższa, pięcioprzesłowa). Część mieszkalna powstała ok. 1920.

Nr 9\11: Zabudowania magazynowo-warsztatowe. Powstały w latach 20 XX w. W 1929 należały do Mieczysława Zagajskiego. Przed wojną mieścił się tu sklep Bolesława Moczydłowskiego. Po 1945 dobudowano garaże.

Nr 27: Budynki Administracyjne Górnośląskiego Koncernu Węglowego ROBUR (drugi adres Zwrotnicza 1).

Nr 33: Przed wojną mieścił się tu sklep Heleny Zaliwskiej.

Nr 37\39: Odlewnia Żelaza i Metali Władysława Ambrożewicza. Firma powstała w 1904, ale hala została wybudowana w 1912, podzielona na dwa działy: żelazny (produkcja kół, części transmisyjnych...) i metalowy (produkcja pieców tyglowych inż. Musiola). W 1910 pracowało tu 110 robotników.

Zachodnia oficyna produkcyjno-administracyjna. Powstała ok. 1904, składa się z 3 segmentów.

Warsztaty. Parterowe, powstały ok. 1904.

Zachodnia hala odlewni. Powstała w 1904, składa się z 2 segmentów.

Łącznik między halami odlewni. Powstał w latach 30 XX w.

Wschodnia hala odlewni. Powstała w 1912. W 1999 właściciel zniszczył fasadę i wstawił w nią przód parowozu. Na fasadzie można znaleźć datę i nazwisko właściciela.

Nr 41: Przed wojną mieścił się tu sklep Marianny Kopiczyńskiej.

Nr 51: Fabryka Narzędzi do Obróbki Metali Józefa Dziewulskiego i W. Hauszylda.

Nr 57: Zakłady im. Waryńskiego. Fabryka powstała w 1888 jako Warsztat Kociński Sebastiana Bańkowskiego, przekształcony w 1907 w Fabrykę Metalurgiczną Borman Szwede. Firma rozwinęła się do tego stopnia, że był to jeden z największych zakładów w Polsce z ponad 700 pracownikami produkcji rocznej 1.500.000 rubli. W 1900 zakłady otrzymały Grand Prix w Paryżu, a w 1911 w Turynie, jednak po wybuchu I wojny Rosjanie wywieźli fabrykę na Ukrainę i zakład przestał istnieć, a w 1918 umieszczono tu zakłady wojskowe. W 1920 kapitał włosko-belgijski założył Warszawską Spółkę Akcyjną Budowy Parowozów, tzw. Czerwony Parowóz, gdzie budowano parowozy i silniki wysokoprężne. W okresie kryzysu fabrykę przejęła S.A. Wielkich Pieców i Zakładów Ostrowieckich,

wprowadzając produkcję zbrojeniową i silniki wysokoprężne, wagony, dźwigi, suwnice, sprężarki, wyrzutnie torped. Eksport szedł do ZSRR i do Turcji. W 1938 pracowało tu aż 1187 robotników. W czasie II wojny produkcję przekształcono na całkowicie zbrojeniową a w 1944 zniszczono doszczętnie. Po wojnie powstały obecne zakłady, rozpoczynając działalność w 1953 jako Warszawskie Zakłady Urządzeń Pneumatycznych im. L. Waryńskiego. Pozostałe hale II, III i VII wraz z oficyną północną zaadaptowano do nowych warunków.

Hala wschodnia. Powstała po 1925, obecnie częściowo otynkowana na granatowo. Fasadę zdobi wieżyczka z ostrym hełmem.

Hale zachodnie. Obie hale powstały ok. 1920, po 1945 obudowano je pozostałymi halami.

Budynki produkcyjno-administracyjne. Powstały ok. 1914 na miejscu kotłarni Bańkowskiego.

Pomnik Ludwika Waryńskiego. Odsłonięty 27.07.1974, wykonane w brązie przez Gustawa Zemłę. Zniesiony wraz z prywatyzacją firmy Waryński.

Skład drewna Silemin.

Skład drewna Szymankiewicza.

Nr 67\69: Zakłady Przemysłowe Wyrobu Drożdży. Powstały w latach 20 XX w. na terenach Bronisława Goldfedera. W 1936 miała tu powstać hala wg proj. Stanisława Hempla, ale nie wiadomo czy doszło do jej realizacji.

Bruk. Bazaltowa kostka i polne kamienie z pocz. XX w.

Tory kolejowe. Pozostałości po kolei Warszawsko-Wiedeńskiej z 1845.

Data nadania nazwy: 1832 rok
