

PAPIEROWA METROPOLIA?
PROJEKTY REGULACYJNE DLA WARSZAWY
NA PRZEŁOMIE XIX I XX WIEKU:
REKONESANS BADAWCZY

WPROWADZENIE

Prezentowany tekst wpisuje się w podejmowane przez młode pokolenie badaczek i badaczy próby rozpoznania nowych perspektyw studiów nad tematyką planowania rozbudowy i regulacji urbanistycznej miast ziem polskich przełomu XIX i XX w., dotycząc stolicy general-gubernatorstwa warszawskiego¹. Moim celem jest przede wszystkim postawienie wstępnych pytań badawczych, które – jak sądzę – mogą być przydatne dla przyszłych prac monograficznych

¹ Zob. artykuły w poprzednim tomie *Architektura w mieście, architektura dla miasta. Społeczne i kulturowe aspekty funkcjonowania architektury na ziemiach polskich lat 1815–1914*, red. M. Getka-Kenig, A. Łupienko (Warszawa 2017), szczególnie Emilii Kiecko, *O kilku problemach u początków nowoczesnej „budowy miast” na ziemiach polskich*, s. 29–55 i Aleksandra Łupienki, *Wkład ruchu higienicznego w polską myśl urbanistyczną (1850–1914)*, s. 57–70. Zob. B. Arciszewska, M. Górzyński, *Urban Narratives in the Age of Revolutions: Early 20th century Ideas to Modernize Warsaw*, „Artium Quaestiones” 2015, vol. 26, s. 101–147; M. Górzyński, *Królestwo Polskie i jego papierowe metropolie. Dwa plany regulacyjne miast z około 1900 roku: rekonesans badawczy*, „Zeszyty Kaliskiego Towarzystwa Przyjaciół Nauk” 2017, nr 17: *W kręgu kaliskich badań nad sztuką i kulturą artystyczną 2*, red. I. Barańska, s. 164–232, <http://zeszytyktpn.wixsite.com/zeszytyktpn>; *idem*, *Urban Planning and Municipal Governance in a Period of Rapid Change*, „Journal of the Society of Architectural Historians” 2017, vol. 76, no. 3, s. 303–326. Niniejszy tekst, nawiązujący tematycznie do mojego artykułu o planach regulacyjnych Częstochowy i Kalisza, powstał na bazie wykładu otwartego „Papierowa metropolia. Projekty regulacyjne dla Warszawy na przełomie XIX–XX wieku: rekonesans badawczy”, wygłoszonego w Oddziale Warszawskim Stowarzyszenia Historyków Sztuki, Warszawa, 30 stycznia 2018 oraz na seminarium naukowym „Urbanistyka w Polsce (1)”, w Pracowni Badań nad Urbanistyką i Architekturą Nowoczesną Instytutu Historii Sztuki Uniwersytetu Wrocławskiego, kierowanej przez prof. A. Zablocką-Kos, 5 lutego 2018. Chciałbym bardzo serdecznie podziękować wszystkim uczestniczkom i uczestnikom dyskusji w ramach tych spotkań, szczególnie prof. Agnieszce Zablockiej-Kos i dr. Aleksandrowi Łupience za zaproszenie do napisania tego artykułu i cenne uwagi oraz zachętę do dalszych badań.

czy komparatystycznych odnoszących się do tego zagadnienia na gruncie historii architektury i urbanistyki. Uważam, że dotąd w polskiej historii sztuki nowoczesnej niewiele miejsca poświęcono kwestii podstaw prawnych i technicznych oraz specyfice warsztatowej czy szeroko rozumianym czynnikiem społeczno-kulturowym warunkującym kierunki planowania miast ok. 1900 r. w zaborze rosyjskim. Truizmem będzie stwierdzenie, że zdecydowanie więcej miejsca poświęcono okresowi autonomicznemu Królestwa i dziejom inicjatyw regulacyjnych oraz planistycznych do połowy stulecia, a szczególnie wielkiej przebudowie Warszawy przed powstaniem listopadowym czy Komitetowi Regulacyjnemu i jego działalności w połowie wieku. Sprawa planów regulacyjnych w Warszawie postyczniowej, mimo wstępnych rozpoznań międzywojennych, prac Eugeniusza Szwanowskiego, Krzysztofa Dumały, Jadwigi Roguskiej czy Liliany Grabiszewskiej, stanowi chyba częściej przedmiot zainteresowań badaczy kartografii historycznej miasta, w tym ostatnich prac przygotowanych przez Muzeum Warszawy². Oficjalne projekty urbanistyczne sporządzane przez magistrat i stosunek do regulacji miasta różnych władz, w tym generał-gubernatorstwa warszawskiego w okresie postyczniowym, nie stały się jak dotąd przedmiotem pogłębionych analiz historyków architektury, mimo ożywienia badawczego dotyczącego Warszawy dziewiętnastowiecznej³. Wzmianki na ten

² *Regulacja i zabudowa m.st. Warszawy. Szkic historyczny*, oprac. F. Klein, Cz. Rudnicki, Warszawa 1928; E. Szwanowski, *Warszawa. Rozwój urbanistyczny i architektoniczny*, Warszawa 1952; K. Dumała, *Przemiany przestrzenne miast i rozwój osiedli przemysłowych w Królestwie Polskim w latach 1831–1869*, Wrocław 1974; *idem, Z badań nad rozwojem przestrzennym i budowlanym Warszawy w latach 1831–1867*, w: *Warszawa XIX wieku. 1795–1918*, red. R. Kołodziejczyk, J. Kosim, J. Leskiewiczowa, z. 3, Warszawa 1974, s. 127–152; J. Roguska, *Wpływ przepisów na kształtowanie zabudowy Warszawy w drugiej połowie XIX i na początku XX wieku*, „Kwartalnik Architektury i Urbanistyki” 1980, t. 25, z. 3–4, s. 275–299; L. Grabiszewska, *Działalność urbanistyczna i przepisy budowlane Królestwa Polskiego (1815–1915) w planach regulacji warszawskiej Pragi*, „Kwartalnik Architektury i Urbanistyki” 2013, t. 58, z. 3, s. 67–85. Z zakresu prac kartograficznych zob. A. Bartoszewicz, *Kartografia miast Mazowsza i ziemi dobrzyńskiej do końca XIX wieku*, Warszawa 2012; H. Bartoszewicz, *Rozwój przestrzenny Warszawy w latach 1800–1914 w świetle źródeł kartograficznych*, „Kronika Warszawy” 2003, nr 1–2, s. 55–78 oraz nieco inna wersja w: „Mazowieckie Studia Humanistyczne” 2003, nr 1–2, s. 165–187; *Atlas historyczny Warszawy. Wybrane źródła kartograficzne*, red. A. Jankiewicz, P.E. Weszpiński, M. Witecki, Warszawa 1999; R. Żelichowski, P.E. Weszpiński, *William Heerlein Lindley. Plan niwelacyjny miasta Warszawy. Zdjęcie pod kierunkiem Głównego Inżyniera W.H. Lindleya*, Warszawa 2016, gdzie dalsza bibliografia.

³ Zob. m.in.: P.J. Martyn, *Przedwojenny układ zabudowy śródmieścia Warszawy w świetle rezultatów spisu nieruchomości i mieszkań z 1919 roku*, Warszawa 1999; L. Królikowski, *Twierdza Warszawa*, Warszawa 2002; Th.R. Weeks, *A City of Three Nations: Fin-de-Siècle Warsaw*, „The Polish Review” 2004, vol. 49, no. 2, s. 747–766; L. Królikowski,

temat znaleźć można na marginesach ukształtowanego w XX w. kanonu przedstawiania historii polskiej urbanistyki. Oficjalne plany regulacyjne powstałe w Królestwie Polskim przełomu wieków najczęściej pojawiają się jako przykłady zaprzeczenia zasad nowoczesnego planowania miast i dowodów cywilizacyjnego zapóźnienia. Sytuacja ta jest w mojej ocenie warunkowana nie tylko przyjęciem tradycji rozumienia urbanistyki na gruncie głównie niemieckich i brytyjskich doświadczeń jako sztuki budowy miast i samodzielnej dyscypliny naukowej, wykształconej na przełomie XIX i XX w., ale i uprzedzenia politycznego, z wyraźną tezą o zapóźnieniu cywilizacyjnym Warszawy pod rosyjskimi rządami o kolonialnym charakterze⁴.

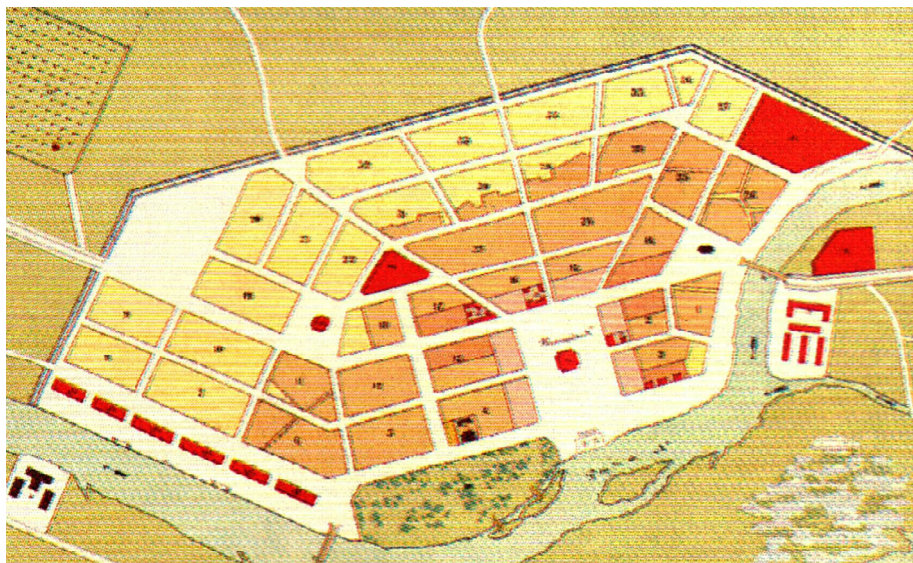
M. Ostrowski, *Rozwój przestrzenny Warszawy*, Warszawa 2009; W.K. Pessel, *Antropologia nieczystości. Studia z kultury sanitarnej Warszawy*, Warszawa 2010; P. Martyn, *Enigmatyczna wielkomięjskość Warszawy pocz. XX w. na tle ówczesnego rozkwitu cywilizacji zwanej „metropolitalną” i jej nadchodzącego zaniku*, w: *Kultura artystyczna Warszawy XVII–XXI w.*, red. Z. Michalczyk, A. Pieńkos, M. Wardzyński, Warszawa 2010, s. 295–311; M. Rolf, *Imperiale Herrschaft im städtischen Raum. Zarische Beamte und urbane Öffentlichkeit in Warschau (1870–1914)*, w: *Russlands imperiale Macht. Integrationsstrategien und ihre Reichweite in transnationaler Perspektive*, Hrsg. B. Pietrow-Ennker, Köln 2012, s. 123–153; R. Marcinkowski, *Ilustrowany atlas dawnej Warszawy*, wyd. 4, Warszawa 2013; S. Muthesius, *Warsaw’s Poniatowski Viaduct: The World’s First Elevated Urban Expressway*, „Journal of the Society of Architectural Historians” 2013, vol. 72, no. 2, s. 205–220; B. Brzostek, *Paryże Innej Europy. Warszawa i Bukareszt, XIX i XX wiek*, Warszawa 2015; A. Łupienko, *Kamienice czynszowe Warszawy 1864–1914*, Warszawa 2015; M. Rolf, *Rządy imperialne w Kraju Nadwiślańskim. Królestwo Polskie i cesarstwo rosyjskie (1864–1915)*, tłum. W. Włoskiewicz, Warszawa 2016; wyd. oryg. niem., 2014). Zob. też: J. Zieliński, *Atlas dawnej architektury ulic i placów Warszawy*, t. 1–15, Warszawa 1995–2011; J.S. Majewski, *Warszawa nieodbudowana. Metropolia belle époque*, Warszawa 2003; M.M. Drozdowski, A. Sołtan, A. Zahorski, *Historia Warszawy. Dzieje miasta i problemy jego współczesności*, Warszawa 2017.

⁴ O nowoczesnej urbanistyce zob. W. Sonne, *Urbanity and Density in 20th Century Urban Design*, transl. G. Steinherz, Berlin 2017 (wyd. oryg. niem., 2014); G. Piccinato, *Städtebau in Deutschland 1871–1914. Genese einer wissenschaftlichen Disziplin*, Braunschweig 1983; B. Ladd, *Urban Planning and Civic Order in Germany, 1860–1914*, Cambridge (Mass.) 1990; *Kult und Krise des Grossen Plans im Städtebau*, Hrsg. H. Bodenschatz, C. Kress, Petersberg 2017. Tradycje historiograficzne urbanistyki nowoczesnej w Polsce zob. K. Pawłowski, *Ochrona wvalorów zabytkowych miast a geneza polskiej nowoczesnej szkoły urbanistycznej*, w: *Przeszłość a jutro miasta. Szkice urbanistyczne*, red. K. Pawłowski, T. Zarębska, Warszawa 1977, s. 163–198; W. Kalinowski, *Badania nad historią budowy miast polskich w trzydziestoleciu*, „Kwartalnik Architektury i Urbanistyki” 1975, t. 20, z. 2, s. 101–128; M. Nowakowski, współpr. B. Bańkowska, *Sto lat planowania przestrzeni polskich miast (1910–2010)*, Warszawa 2013; T. Kotaszewicz, *Tadeusz Tołwiński 1887–1951. Architekt, urbanista, twórca Polskiej Szkoły Urbanistyki*, Warszawa 2016. Wokół dyskusji o kolonializmie w realiach Królestwa Polskiego szczególnie

Okres późnego Cesarstwa Rosyjskiego zwykło się w historii urbanistyki na ziemiach polskich oceniać bardzo negatywnie, jako moment chaotycznego rozwoju miast przemysłowych, w tym powstania tak później krytykowanej zabudowy śródmieścia i przedmieść Warszawy. Jak na szybki rozwój przestrzenny reagowały władze? Jaką politykę urbanistyczną prowadziły? Jakie były zamysły, projekty i możliwości ich realizacji? Kto je formułował i co świadczyło o ówczesnym warsztacie projektowym? Wreszcie, co na ich podstawie można sądzić o ambicjach władz Warszawy przełomu XIX i XX w., o prognozach rozwoju miasta, pożądanym kierunkach ekspansji przestrzennej czy rozumieniu potrzeb, w tym reprezentacyjnych, w kształtowaniu przestrzeni miejskiej? Celem mojego tekstu jest wstępne rozpoznanie tego, w jakich okolicznościach i w jaki sposób władze gubernialnego miasta Warszawy sporządzały plany regulacyjne na przełomie XIX i XX w. z myślą o dalszym rozwoju miasta, przebudowie jego układu urbanistycznego, w tym kształtowaniu nowych przestrzeni publicznych. Poprzez analizę jedyne kompleksowego planu ogólnego miasta powstałego w tym czasie chciałbym przybliżyć się do odpowiedzi na te pytania i zachęcić do postawienia kolejnych i rozwoju studiów szczegółowych, opartych na archiwaliach polskich i zagranicznych, dających możliwość zweryfikowania przyjętych w literaturze sądów. Jest to moim zdaniem szczególnie potrzebne wobec przyrostu wiedzy na temat planowania miast w innych zaborach i w środkowoeuropejskim kontekście, w którym sytuacja Królestwa Polskiego pozostawała do niedawna niemal nieobecna w analizach⁵.

zob. J. Kieniewicz, *Polski los w imperium rosyjskim jako sytuacja kolonialna*, w: *idem, Ekspansja, kolonializm, cywilizacja*, Warszawa 2008, s. 244–262.

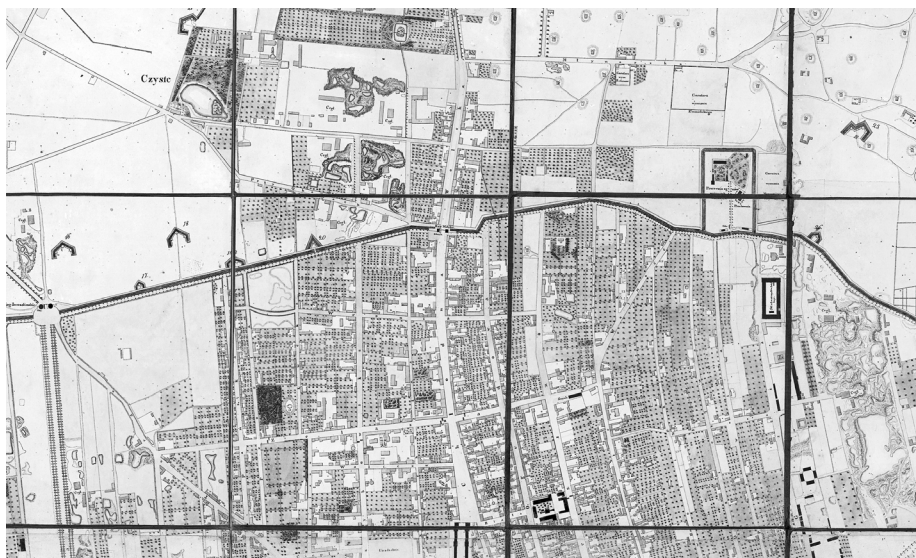
⁵ Por. np.: J. Lewicki, *Regulacja i odbudowa miast Galicji jako źródło nowoczesnej teorii urbanistycznej w Europie Środkowej*, w: *Odbudowy i modernizacje miast historycznych w pierwszej połowie dwudziestego wieku w Europie. Naród, polityka, społeczeństwo*, red. I. Barańska, M. Górzyński, Kalisz 2016, s. 107–140; E. Kiecko, *op. cit.*; *Architektura i urbanistyka Poznania w XX wieku*, red. T. Jakimowicz, Poznań 2005; J. Purchla, *Jak powstał nowoczesny Kraków*, Kraków 1990; N.D. Wood, *Becoming Metropolitan. Urban Selfhood and the Making of Modern Cracow*, DeKalb 2010; *Wielki Kraków. Materiały z sesji naukowej odbytej 24 kwietnia 2010 roku*, red. M. Bochenek, Kraków 2011. O palącej potrzebie nowych studiów do celów porównawczych i umiędzynarodowienia ich wyników zaświadcza też przypadek nieobecności analizy architektury i urbanistyki Warszawy w antologii *Capital Cities in the Aftermath of Empires. Planning in Central and Southeastern Europe*, ed. E. Gunzburger Makaš, T. Damjanović Conley, London–New York 2015, gdzie w artykule Patrice M. Dabrowski, *Cracow and Warsaw*, Warszawie poświęcono niecałe 7 stron bardzo ogólnego zarysu, w tym 2,5 na okres dziewiętnastowieczny; zob. s. 200–206.



1. „Plan projektowanego położenia miasta N” – załącznik do instrukcji Komitetu Techniczno-Budowlanego MSW z 1868–1870, jedna z wersji będących w obiegu w administracji budowlanej Cesarstwa Rosyjskiego do kresu jego istnienia. Kolorem białym oznaczono układ ulic i placów; brązowym – kwartały zabudowy murowanej, żółtym – drewnianej; czerwonym – obiekty i tereny publiczne; reprodukcja za: *Gradostroitel'stvo Rossii serdeiny XIX-načala XX veka*, t. 1: *Obščaja charakteristika i teoretičeskie problemy*, red. J. Kiričenko, Moskwa 2001.

PLANOWANIE REGULACJI I ROZBUDOWY W WARSZAWIE DRUGIEJ POŁOWY XIX W.: PODSTAWOWE INFORMACJE

Używam sformułowania „plan regulacyjny”, nawiązując do określenia najczęściej występującego w badanych źródłach i stosowanego także w aktach prawnych. W wypadku Królestwa Polskiego oznacza ono naniesiony na kartograficzną osnowę projekt przebudowy i/bądź powiększenia granic oraz zagospodarowania nowych części miasta, wyznaczający przebieg sieci ulicznej, linie regulacyjne obowiązującej/ nieprzekraczalnej zabudowy ulic, proponowany układ placów i terenów publicznych oraz infrastruktury, lokalizację obiektów użyteczności publicznej, kształt kwartałów budowlanych. Plany regulacyjne obejmowały zarówno obszary już zurbanizowane – jako projekty przekształcenia kierunków, poszerzenia ulic czy przebić nowych lub komasacji kwartałów zabudowy – jak i przedmieścia czy tereny planowane do przyłączenia. Miały pokrywać całe miasto. W praktyce składały się ze szczegółowych opracowań dla jego różnych części, nanoszonych później na plan zbiorczy. W Królestwie Polskim obowiązywały nadal przepisy z okresu autonomicznego, z podstawową rolą „Przepisów ogólnych Policji budowlanej dla miast w Królestwie Polskim”



2. *Plan Miasta Warszawy. Plan von der Stadt Warschau*, Korpus Inżynierów Wojskowych, Warszawa, wydanie 1829, ok. 1 : 4800, litografia kolorowana w zbiorach Archiwum Państwowego w Warszawie, Kolekcja I map i planów Warszawy (1762–1988) 72/1004, sygn. K I 37, skan – fragment zachodniej części miasta wzdłuż ulic Chłodnej i Wolskiej, wedle oryginalnej orientacji zachodniej. Jedna z wersji tzw. planu Koriota z 1822 r., przedstawiającego dokładnie kształt sieci ulicznej, zabudowy oraz podziałów gruntowych miasta i przedmieść. Plan ten był aktualizowany przez Korpus, a następnie Sztab Generalny armii rosyjskiej do 1859 r. Na podstawie wersji z 1846 r. wydział budowlany magistratu przeprowadził aktualizację w latach 1880 i 1885, służącą do prac projektowych planu regulacyjnego; reprodukcja za repozytorium: *Mapster. Mapy archiwalne Polski i Europy Środkowej*, <http://igrek.amzp.pl/details.php?id=1755279> (dostęp: 23 II 2018).

z 1820 r., na mocy których wprowadzono obowiązek zabudowy miast zgodnie z ogólnymi planami regulacyjnymi i wyznaczanie linii zabudowy (regulacyjnych) dla budownictwa prywatnego, jak i szereg rozporządzeń późniejszych, m.in. w przedmiocie szerokości ulic czy preferowanego kształtowania wnętrza urbanistycznych⁶. Sprawą kluczowej wagi dla praktyki urbanistycznej Królestwa Polskiego było, w ramach inicjatywy carskiej, zatrzymanie sporządzania planów

⁶ Cz. Krawczak, *Prawo budowlane na ziemiach polskich od połowy XVIII wieku do 1939 roku*, Poznań 1975; G. Szymkiewicz, *Ustawy i rozporządzenia z dziedziny budownictwa obowiązujące w Państwie Polskim*, Warszawa 1923; J. Roguska, *op. cit.* oraz ostatnio także, w szerokim aspekcie porównawczym, A. Łupienko, *Kamienice czynszowe Warszawy...*, s. 122–130. Zob. też: *Zbiór przepisów administracyjnych Królestwa Polskiego. Wydział Spraw Wewnętrznych i Duchownych, cz. 1: Gospodarstwo miejskie, t. 2*, Warszawa 1866.

regulacyjnych w 1848 r. i ich anulowanie, a następnie przysłanie w 1852 r. projektu wzorcowego z Petersburga (plan miasta Krasnego autorstwa W. Hastiego z początku stulecia) i obowiązek jego zastosowania przy sporządzaniu projektów miast małych i średnich raz jeszcze. Szczegółowo to zagadnienie przeanalizował Dumała, przedstawiając sprawę planu wzorcowego jako przykład rosyjskiej polityki kolonialnej, zmierzającej do zunifikowania miast polskich poprzez szablonową przebudowę⁷. Komisja Rządowa Spraw Wewnętrznych i Duchownych wydała też wówczas nową instrukcję dotyczącą sporządzania projektów regulacyjnych miast poprzez prace kolegialnych komitetów złożonych z reprezentantów władz, mieszkańców i specjalistów – mierniczych i inżynierów architektów pracujących w administracji rządowej⁸. To właśnie na bazie tych przepisów w Warszawie funkcjonował tzw. Komitet Regulacyjny (1856–1864, oficjalnie rozwiązany w 1870), a następnie specjalne delegacje do robót inżynierskich magistratu (do 1870). Okres ten jest zazwyczaj wymieniany w historiografii Warszawy jako ważny moment planowania przebudowy i rozbudowy miasta⁹. Zasadą Komitetu, którego celem miało być wyznaczenie linii regulacyjnych ulic i sporządzenie planu całej Warszawy, pozostają zaprojektowanie takich ciągów urbanistycznych, jak pl. Zielony, ulice Kredytowa czy Niecała, aktualizacja projektu regulacji Pragi (1864) czy projekt placów w rejonie rogatek jerozolimskich i wolskich, powstałych do 1870 r. (nieistniejące już place Kazimierza Wielkiego i Józefa Kercelego, ten ostatni nigdy nieukończony)¹⁰. W działaniach Komitetu kierowano się troską o prawidłową pod względem komunikacyjnym sieć drogową miasta, starając się poszerzać i prostować ulice, nadając nowym ciągom szerokość ok. 17 m (8 sążni rosyjskich), czy projektować symetryczne, rozległe place prostokątne, przyszłe targowe rynki dzielnicowe. „Dążenia regulacyjne Komitetu cechowała, z małymi wyjątkami, narzucona mu zgóry obawa przed zbyt wielkimi wydatkami”¹¹

⁷ K. Dumała, *Przemiany...*, s. 89–121. Należy zaznaczyć, że plan ten nie miał charakteru wzorcowego dla Warszawy jako miasta znacznej wielkości.

⁸ *Ibidem*, s. 99–102.

⁹ *Ibidem*, rozdz. „Działalność urbanistyczna i budowlana w Warszawie w latach pięćdziesiątych i sześćdziesiątych XIX w.”, s. 132–172; K. Dumała, *Z badań nad rozwojem przestrzennym...* Zob. też: E. Szwanowski, *op. cit.*, s. 188–190; A.K. Olszewski, *Architektura w latach 1830–1890*, w: *Sztuka Warszawy*, red. M. Karpowicz, Warszawa 1986, s. 291–321 (jedynie krótko wspomina o tym zagadnieniu); J. Sawicki, *Kształty warszawskich ulic a kartografia*, w: *Wnętrze warszawskiej ulicy*, red. B. Wierzbicka, Warszawa 2002, s. 214; O. Sosnowski, *Powstanie, układ i cechy charakterystyczne sieci ulicznej na obszarze wielkiej Warszawy*, Warszawa 1930.

¹⁰ W tekście stosuję obecne nazwy ulic i placów, a w razie nieistniejących obiektów – ostatnie nazwy przedwojenne.

¹¹ *Regulacja i zabudowa...*, s. 14.

– komentowano w międzywojniu, co potwierdza opinia z 1879 r., iż „niedostatni stan finansowy Miasta, który przy konieczności zaspokojenia mnóstwa pilniejszych potrzeb, nie dozwalał stosowania haussmanowskiego systematu”¹².

O ile druga połowa XIX w. to okres dynamicznego rozwoju demograficznego i gospodarczego Warszawy, moment ekspansji przestrzennej zwarto zabudowanych kwartałów miasta i postępującego zagęszczenia jego zabudowy – o tyle w zakresie planowania urbanistycznego czas ten cechował się niesprzyjającymi dla magistratu realiami administracyjnymi i prawnymi. Po reformach Komitetu Urządzącego ds. Królestwa Polskiego, od 1870 r. zarząd administracyjny miasta, w tym ustrój jego władz budowlanych, został podporządkowany bezpośrednio petersburskiemu Ministerstwu Spraw Wewnętrznych (MSW) i ustawodawstwu rosyjskiemu, w tym zbiorowi praw ustawy budowlanej wydanej w 1857 r. Przy czym dotychczasowe polskie regulacje budowlane zachowano w mocy, o ile nie kolidowały z normą ogólnopanąstwową, co rodzić musiało chaos prawny. W praktyce działania administracji pokazały możliwości rozbieżnych interpretacji i stosowania jako prawa miejscowego ustaw budowlanych Petersburga czy innych miast rosyjskich. Warszawa, jako ośrodek pozbawiony samorządu (ustawa samorządowa obowiązywała w Rosji od 1870, z wyłączeniem Królestwa Polskiego), nie mogła samodzielnie określić własnego kodeksu budowlanego, w tym polityki urbanistycznej. Nadzór prawny nad nowym budownictwem rozdzielono między policję rosyjską (kontrola wykonywania przepisów budowlanych), wydział budowlany magistratu pod zarządem starszego inżyniera (inwestycje i infrastruktura miejska) oraz wydział budowlany urzędu gubernialnego warszawskiego, gdzie zwracano się z wnioskami o pozwolenie na budowę lub remonty i który miał czuwać nad zadaniami regulacyjnymi¹³.

¹² S. Modliński, *Kronika ruchu konstrukcyjnego w kraju. Warszawa 31 maja 1879 r.*, „Inżynieria i Budownictwo” 1879, nr 14, s. 123.

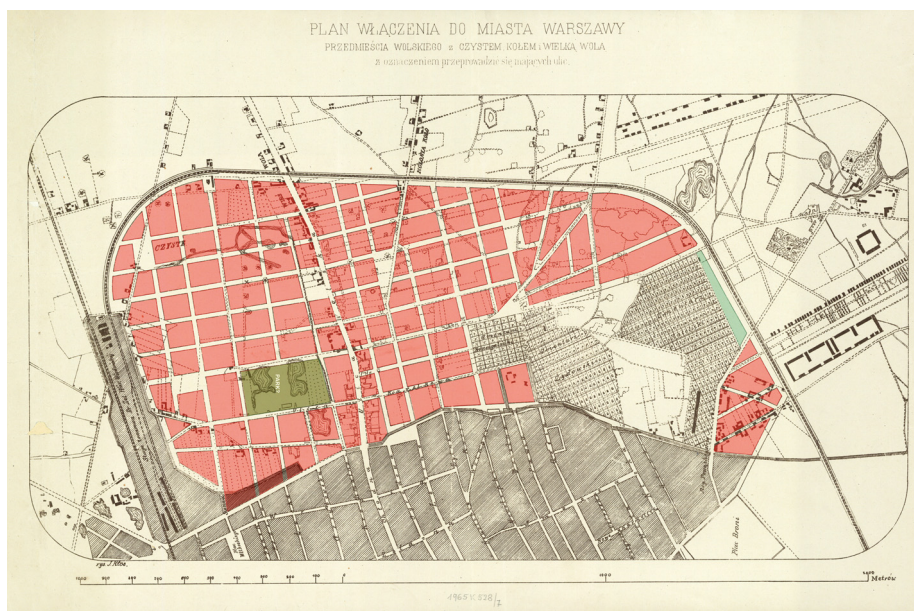
¹³ Por. J. Roguska, *op. cit.*, s. 275–278; *Regulacja i zabudowa...*, s. 14–15; M.M. Matiuszkin, *Sokrašennyj svod policejskich, administrativnyh i sudebnyh postanovlenij, dlâ domovladělcov i obyvatel' goroda Varšavy, s priloženiem tarifa domov goroda i adresov bolěe izvēstnyh firm togovykh i promyšlennykh / Treściwy zbiór przepisów policyjnych, administracyjnych i sądowych dla właścicieli domów i mieszkańców m. Warszawy, z dołączeniem taryfy domów i adresów znaczniejszych firm handlowych i przemysłowych*, Varšava 1883. Zob. też: „Przepisy w przedmiocie wydawania pozwoleń na wznoszenie budowli prywatnych tudzież zatwierdzania planów i elewacji w osiedlach miejskich, na które nie została rozciągnięta ustawa o samorządzie miejskim” (Załącznik do art. 185 Ustawy Budowlanej b. cesarstwa rosyjskiego wyd. 1900 r.), za: G. Szymkiewicz, *op. cit.*, s. 68–69. O skutkach ustawy dla miasta zob. A. Suligowski, *Warszawa i jej przedsiębiorstwa miejskie*, Warszawa 1903; S. Gorski, *Gospodarka finansowa miasta Warszawy*, Warszawa–Kraków 1906, s. 18–19; J. Polak, *Wykład higieny miast z uwzględnieniem stanu zdrowotnego i potrzeb miast polskich*, Warszawa 1908. O władzach Warszawy



3. План г. Варшавы исправлен и пополнен Городскою Инженерною Службою / Plan m. Warszawy poprawiony i dopełniony przez Służbę Inżynierską Miasta, wyd. Służba Inżynierska Miasta, Litografia Artystyczna Władysław Głowczewski, Warszawa 1879, 1 : 16 800, skan, fragment; Archiwum Państwowe w Warszawie, Kolekcja I map i planów Warszawy (1762–1988) 72/1004, sygn. K I 61, reprodukcja za repozytorium: *Mapster. Mapy archiwalne Polski i Europy Środkowej*, <http://igrek.amzp.pl/1755260> (dostęp: 23 II 2018).

W odniesieniu do planów regulacyjnych – których obowiązek sporządzenia nakładała na władze gubernialne i miejskie również ustawa budowlana rosyjska – problematyczny okazał się podział kompetencji między tymi ostatnimi dwoma organami. Wedle prawa rosyjskiego to wydziały budowlane rządów gubernialnych miały wykonywać projekty urbanistyczne dla miast, działając w porozumieniu lub na wniosek administracji miejskiej, która przyjmowała je jako akty prawa miejscowego. Zasady opracowania pomiarowego i przygotowania dokumentów kartograficznych – planów „istniejącego i projektowanego położenia miasta” – określała specjalna instrukcja rozesłana w latach 60. i 70. do administracji terenowej w całym cesarstwie. Sporządził ją specjalistyczny

zob. M. Nietyksza, *Miasto pod zaborami. Władze Warszawy w XIX wieku, próba syntezy*, „Rocznik Warszawski” 2008, t. 36, s. 247–260; M. Rolf, *Rządy imperialne...*, rozdz. „Imperium i metropolia. Kazus Warszawy”, s. 187–277; R. Żelichowski, *Między uciskiem narodowym a rozwojem gospodarczym. Warszawa Lindleyów 1875–1917*, w: *Wiliam Heerlein Lindley...*, s. 11–112.



4. Plan włączenia do miasta Warszawy Przedmieścia Wolskiego z Czystym, Kołem i Wielką Wolą z oznaczeniem przeprowadzić się mających ulic, „Inżynierja i Budownictwo” R. 4, 1882, nr 5, plansza nr 8, litografia na podstawie rysunku J. Kłosa, drukarnia J. Noskowskiego, orientacja zachodnia, ok. 1 : 8500, skan, dopełniony przez autora o ucztylnienie układu kwartałów zabudowy oraz terenów zieleni publicznej; Biblioteka Narodowa, zbiory kartograficzne, ZZK 6597, reprodukcja za: Polona, <https://polona.pl/item/plan-wlaczzenia-do-miasta-warszawy-przedmiescia-wolskiego-z-czystym-kolem-i-wielka-wola,MzI1MDczODM/0/#info:metadata> (dostęp: 23 II 2018).

Komitet Techniczno-Budowlany MSW, działający jako organ korygujący i opiniujący publiczne projekty budowlane i regulacyjne w całym imperium¹⁴. Instrukcja (zob. Aneks) precyzowała zakres informacji podawanych na planach, sposób ich przygotowania i zredagowania, z wytyczeniem sieci ulicznej i terenów publicznych oraz układu istniejących i projektowanych kwartałów zabudowy, z podziałem na murowane i drewniane¹⁵. Zawierała też przykładowy

¹⁴ Zob. *Gradostroitel'stvo Rossii serdeiny XIX-načala XX veka*, t. 1: *Obščaja charakteristika i teoretičeskie problemy*, red. J. Kiričenko, Moskwa 2001; M. Wiraszka, *Rozwój przestrzenny i zabudowa miast guberni podolskiej w czasach Imperium Rosyjskiego*, Warszawa 2008.

¹⁵ „Instrukcja w sprawie sporządzania planów miast i o zasadach sporządzania dokumentacji i rysunków planów do urzędowego zatwierdzenia dla miast powiatowych, gubernialnych i innych”, tłum. J. Danik, MSW, Komitet Techniczno-Budowlany, 1868, zatwierdzona w lutym 1870, nr 55 – zob. Aneks; K. Dumała, *Rosyjski urzędowy wzorzec urbanistyczny z 1870 roku w Królestwie Polskim*, „Kwartalnik Historii Kultury

plan wzorcowy „miasta N”, obrazujący sposób, w jaki należało interpretować wytyczne. Nie miał on jednak statusu planu wzorcowego w rozumieniu planu Krasnego. Ponadto do dokumentacji planistycznej dołączano poprzednio zatwierdzony projekt regulacyjny (o ile istniał), opisy topograficzne terenów przeznaczonych do przyłączenia i zagospodarowania oraz ich okolic, opis rozwiązań zawartych w planie z uzasadnieniem inkorporacji obszarów z gmin sąsiednich i informacje statystyczne o liczbie działek zabudowanych, liczbie domów i ludności oraz profile niwelacyjne ulic. Tym samym, zgodnie z obowiązującym prawem, instrukcja nakazywała sporządzanie planów ogólnych, nie precyzując samego charakteru rozwiązań w zakresie warsztatu urbanistycznego. Załączony plan wzorcowy zawierał dość tradycyjny katalog placów i ulic o osiowych, promienistych rozwiązaniach, z centralnie lokowanymi budowlami publicznymi czy terenami parkowymi. Dokumenty te, po zatwierdzeniu na miejscu, przesyłano do zaopiniowania we wspomnianym Komitecie, stąd miały charakter znormalizowanych schematów bez wykazania granic działek obiektów prywatnych. Jednak w miastach pozbawionych samorządu, takich jak Warszawa, oprócz zaopiniowania w administracji MSW, aby „plan projektowanego położenia” z rozszerzeniem granic miasta i projektem zagospodarowania stał się obowiązującym prawem, konieczne było jeszcze zatwierdzenie go przez cara.

PLAN POWIĘKSZENIA GRANIC WARSZAWY I PRACE NAD REGULACJĄ NOWYCH DZIELNIC NA PRZEŁOMIE LAT 70. I 80.: CASUS WOLI

Dysfunkcjonalność ustroju Warszawy jako ośrodka gubernialnego na specjalnych prawach ujawniła się szczególnie mocno po roku 1870. Wobec rosnących cen gruntów i potrzeb miasta limity wydatków na cele wykupu działek pod ulice i place szybko okazały się dalece niewystarczające. Poważnym problemem stała się ścisła i przewlekła procedura kontroli budżetu przez władze rządowe, niechętnie większym wydatkom i prowadzące politykę finansowej eksploatacji miast polskich¹⁶. Rozbieżności w interpretacji prawa ujawniły się także

Materialnej” R. 40, 1992, nr 4, s. 383–397; *Gradostroitel'stvo Rossii serdeiny...*, s. 252–253 oraz rozdz. V. Zob. też: M. Górczyński, *Królestwo Polskie...*, s. 172–175.

¹⁶ Limity wydatków regulacyjnych magistratu wnoszonych do budżetu rocznego wynosiły od 1869 r. 9 tys. rubli, zaś inwestycje i inne wydatki przekraczające 30 tys. rubli wymagały zgody MSW. Por. *Regulacja i zabudowa...*, s. 15. O budżecie Warszawy i jej gospodarce miejskiej por. opinie z epoki: S. Gorski, *op. cit.*; A. Suligowski, *op. cit.*; E. Strasburger, *Gospodarka naszych wielkich miast. Warszawa, Łódź, Kraków, Lwów,*

w sporze między magistratem a władzami gubernialnymi o to, kto ma sporządzić plan urbanistyczny miasta. Rozstrzygnięcie na korzyść administracji miejskiej kierowanej przez ambitnego prezydenta Sokratesa Starynkiewicza (1820–1902; urzędował w latach 1875–1892) zapadło dopiero w 1876 r. Wówczas to generał-gubernator warszawski Paweł Kotzebue (1801–1884) polecił wydziałowi budowlanemu magistratu sporządzenie planu regulacyjnego Warszawy¹⁷. Opracowanie tego dokumentu było tym bardziej priorytetowe, że na mocy umowy ratusza z Williamem Lindleyem (1808–1900) z tego samego roku trwały prace projektowe nad nowoczesnym systemem wodociągowo-kanalizacyjnym Warszawy i Pragi, nadzorowane z ramienia miasta przez inżyniera komunikacji i urządzeń wodnych Alfonsa Grotowskiego (1833–1922), od 1877 r. kierującego administracją budowlaną magistratu. Projekt wodociągów i kanalizacji z 1878 r. uzyskał aprobatę Komitetu Techniczno-Budowlanego MSW w 1880 r., a pozwolenie na budowę wydano w roku następnym¹⁸.

Z tym wielkim przedsięwzięciem administracji Starynkiewicza wiąże się projekt powiększenia granic Warszawy i zaprojektowania korekt istniejącej sieci ulicznej oraz uregulowania przedmieść, co miało umożliwić ich sprawną urbanizację i rozbudowę infrastruktury wodociągowo-kanalizacyjnej w przyszłości. Już podczas pobytu Lindleya w Warszawie i jego współpracy z administracją miejską, szczególnie Grotowskim, powstawały założenia planu regulacyjnego Warszawy, niezbędne dla zaprojektowania sieci kanałów i wodociągów. W ramach prac nad projektem urbanistycznym wydział budowlany przeprowadził inwentaryzację terenową i aktualizację pomiarową, zbierając informacje o istniejącej zabudowie miasta i przedmieść. Jako podkład dla projektu finalnego wybrano, używany już w pracach Komitetu Regulacyjnego z lat 50.,

Poznań. Na podstawie budżetu na rok 1911 w porównaniu z latami poprzednimi, Kraków 1913; B. Markowski, *Finanse miast Królestwa Polskiego*, Kielce 1913; S. Dzielwski, H. Radziszewski, *Warszawa*, t. 2: H. Radziszewski, *Gospodarstwo miejskie*, Warszawa 1915.

¹⁷ S. Modliński, *op. cit.*, s. 124; *Regulacja i zabudowa...*, s. 15. „Przywłaszczenie” przez wydział budowlany urzędu gubernialnego spraw regulacyjnych miasta Czesław Rudnicki, architekt pracujący w miejskim wydziale budowlanym na początku XX w., skomentował jako swoistą okazję do „nadetatowych dochodów”.

¹⁸ Zob. W.H. Lindley, *Projekt kanalizacji i wodociągów w mieście Warszawie*, cz. 1–2, przedmowa S. Starynkiewicza, Warszawa 1879; *Kanalizacja, wodociągi i pomiary miasta Warszawy wykonane podług projektu i pod głównym kierownictwem W.H. Lindley’a*, oprac. A. Grotowski, Warszawa 1911; A. Słoniowa, *Początki nowoczesnej infrastruktury Warszawy*, Warszawa 1978; R. Żelichowski, *Lindleyowie. Warszawskie boje o higienę*, red. H. Żelichowska, Warszawa 1996; R. Żelichowski, *Lindleyowie. Dzieje inżynierskiego rodu*, Warszawa 2002; W. Pessel, *op. cit.*; P.E. Wespiański, *Plany Lindleyów*, w: *William Heerlein Lindley...*, s. 121–213.

aktualizowany wielokrotnie plan Warszawy autorstwa korpusu inżynierów wojskowych z 1819 r. w wersji uzupełnionej w 1846 r.¹⁹ Założono poszerzenie granic Warszawy o przedmieścia: fragmenty Sielc i Mokotowa oraz obszary wydzielone z Wielkiej Woli, Koła i Powązek, od zachodu przylegające do dawnej granicy miejskiej w postaci okopów Lubomirskiego, a od zachodu ograniczone linią kolei obwodowej z 1877 r. Ponadto zaprojektowano przyłączenie do Pragi części Kamionka. Na szczegółowym planie miano nanieść projektowane przebiecia i korekty układu ulic, nowe place i ulice, zmiany kształtu kwartałów oraz proponowaną przez miasto regulację Wisły, z ogólną lokalizacją portów rzecznych na obu brzegach. Ponadto, jak pisano w 1879 r., informując o toczących się pracach projektowych: „[...] na częściach przestrzeni mających się włączyć w przyszły obręb miasta, projektują się nowe kwartały poprzecinane systematycznie ulicami 10 sążeniowej szerokości, placami i ogrodami”²⁰.

W 1882 r., w związku z planami przyłączenia przedmieść Wolskiego i Powązkowskiego do miasta i kreślonymi przed tą przyszłą wielką dzielnicą śmiałymi planami, w „Inżynierii i Budownictwie” ukazał się wstępny szkic regulacji tego obszaru²¹. Granice opracowania wyznaczały ulice Towarowa i Okopowa, Powązki i obwodnica kolejowa aż do stacji towarowej Kolei Warszawsko-Wiedeńskiej, zajmującej tereny w rejonie Towarowej i przecinającej dawną Drogę Królewską na zachodnim przedłużeniu tzw. osi stanisławowskiej. Na obszarze przedmieść zwarta zabudowa murowana i drewniana była wówczas głównie wzdłuż szosy kaliskiej – ul. Wolskiej jako przedłużenia Chłodnej – oraz w rejonie Młynarskiej, Obozowej czy Powązkowskiej. Poza cmentarzami na terenie przedmieść znajdował się kościół św. Stanisława przy ul. Dworskiej, po którego zachodniej stronie poprowadzono tor kolei obwodowej²². Rejon miał przeważnie charakter rolniczy, postawiono tu także cegielnie i liczne wiatraki. Stąd niezabudowany płaskowyż, „odcięty” od gmin Czyste i Koło przez obwodnicę kolejową, stanowił atrakcyjny teren dla ekspansji miasta w kierunku zachodnim.

¹⁹ H. Bartoszewicz, P.E. Weszpiński, *Korpus Inżynierów Wojskowych. Plan Miasta Stołecznego Warszawy wymierzony przez Officerów Korpusu Inżynierów w latach 1818 i 1819 i litografowany przez tychże w roku 1822*, Warszawa 2017.

²⁰ S. Modliński, *op. cit.*, s. 124.

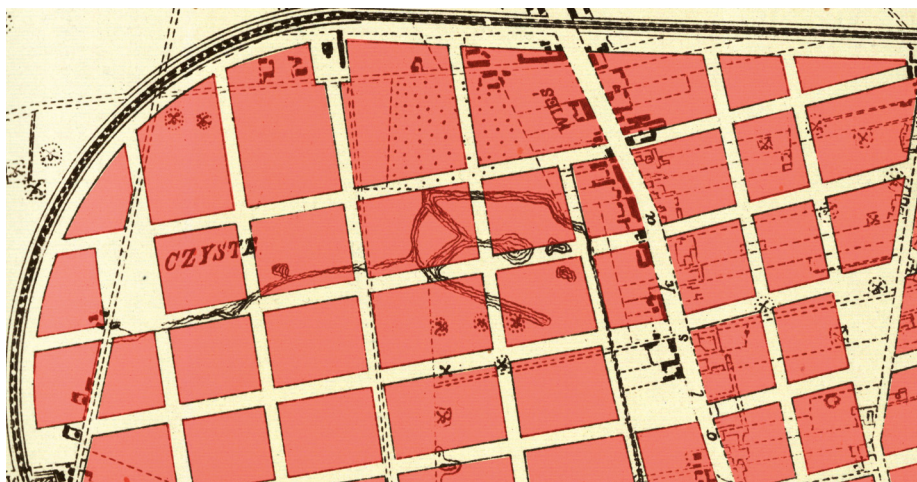
²¹ *Plan włączenia do miasta Warszawy Przedmieścia Wolskiego z Czystym, Kołem i Wielką Wolą z oznaczeniem przeprowadzić się mających ulic*, „Inżynieria i Budownictwo” 1882, nr 5, plansza nr 8, litografia na podstawie rysunku J. Kłosa, drukarnia J. Noskowskiego, orientacja zachodnia, ok. 1 : 8500 oraz objaśnienie do ryciny, nr 7–8, s. 54 tamże. Zob. też: J.J., *Za rogatką Wolską*, „Kurier Warszawski” 1880, nr 223, s. 2. Z opracowań: *Dzieje Woli*, red. J. Kazimierski et al., Warszawa 1974; *Historia Woli*, red. K. Móraski, Warszawa 2000; „Zeszyty Wolskie”, numery 1–9 z lat 1999–2007.

²² Zob. M.I. Kwiatkowska, M. Kwiatkowski, *Kościół przy Bema*, w: *idem, Historia Warszawy XVII–XX wieku. Architektura i rzeźba*, Warszawa 2006, s. 205–214.

Wedle wstępnego projektu przyłączone do Warszawy obszary miały utworzyć wielką, nową dzielnicę o strukturze podporządkowanej modularnej, szachownicowej sieci południkowych i równoleżnikowych ulic z wyodrębnieniem punktów węzłowych w postaci prostokątnych i trójkątnych placów. Sieć uliczna powstałaby poprzez przedłużenie istniejących ciągów Mirowa i Muranowa – Siennej (z przecięciem bocznym towarowych przy ul. Towarowej), Prostej, Krochmalnej, Ogrodowej, Leszna czy Żytniej, krzyżujących się z uregulowanymi drogami północ-południe, takimi jak poszerzona po stronie zachodniej Młynarska czy Karolkowa lub też zupełnie nowymi ulicami. Jako podstawową szerokość pasa drogowego między liniami regulacyjnymi dla zabudowy frontowej działek przyjęto minimalną normę rosyjską dla nowych ulic (10 sążni – ok. 22 m)²³. Wszystkie nowe i istniejące ulice dostosowano do tej szerokości, zbliżonej do przekroju ówczesnej Marszałkowskiej i odpowiadającej wysokości czteropiętrowej kamienicy²⁴. Ponadto niektóre ulice, takie jak Młynarska, miałyby status arterii przelotowych o jeszcze większej szerokości, zbliżonej do istniejącej szosy wolskiej (ok. 35–40 m). Wzdłuż granic dzielnicy od południa i zachodu, równoległe do linii kolejowej, zaprojektowano obwodnicę o szerokości zbliżonej do przekroju Alei Jerozolimskich (ok. 44 m). Na Przedmieściu Powązkowskim przecinałaby ona cmentarz tatarski i dochodziłaby do skrzyżowania Okopowej i przedłużenia Dzikiej w pobliżu pl. Broni. Ponadto także Okopowa zostałaby uregulowana i poszerzona, z likwidacją odkrytego kanału ściekowego wiodącego od stacji towarowej w stronę Cytadeli. Przewidziano też dokończenie tworzenia pl. Kercelego, z wykupem brakujących działek i wyburzeniami, aby nadać mu formę prostokąta. Tereny publiczne dzielnicy wedle projektu szkicowego obejmowałyby cztery rozległe place prostokątne (190 x 170 m i podobne) – dwa w rejonie jej południowych krańców, jeden przy ul. Wolskiej pomiędzy obecnymi ulicami Płocką i Skierniewicką i jeden w części północnej, w rejonie obecnej ul. Radziwie. Ponadto zaprojektowano dwa place trójkątne, utworzone z adaptacji elementów istniejącego układu drogowego i chęci wyeliminowania nieregularnych, niewielkich kwartałów budowlanych. Jeden z nich powstać miał na osi przedłużonej ul. Leszno, przy skrzyżowaniu z Górczewską, zaś drugi na historycznym polu elekcyjnym na Woli, gdzie w klinie między ulicami Obózową i Młynarską zaprojektowano wykupienie części istniejącej zabudowy i jej usunięcie aż do obecnej ul. Sołtyka. Przewidziano też stworzenie kilku

²³ Według ustawy rosyjskiej w wydaniu z 1857 r. szerokość ulic nowych dla miast wynosić miała od 21,3 do 32 m, o ile pozwalały na to warunki miejscowe. Zob. też: *Polnoe sobranie zakonov Rossijskoj imperii (PSZRI)*, cz. 6, t. 12: *Ustavy gosudarstvennogo blagoustrojstva. Stroitel'nyj ustav*, Sankt Petersburg 1900.

²⁴ S. Herbst, *Ulica Marszałkowska*, Warszawa 1998.



5. Fragment planu z 1882 r., ukazujący południowo-zachodnią część Przemyskiego Przedmieścia Wolskiego, ul. Wolska po prawej, na górze i po lewej kolejowa linia obwodowa. Widoczna sieć uliczna i kwartały zabudowy oraz oś przedłużenia ul. Siennej do kościoła św. Stanisława; zob. il. 4.

mniejszych placów, m.in. w rejonie krańców zachodnich stacji towarowej czy też większych skrzyżowań ulic zbiegających się pod kątami ostrymi na Kole. Także obszar wokół kościoła św. Stanisława miał pełnić funkcję placu i znaleźć się na osi projektowanego przedłużenia ul. Siennej, tym samym stanowiąc – w razie jego rozbudowy – potencjalne zamknięcie wydłużonej (ok. 1800 m) perspektywy widokowej. W planie utrzymano lokalizację cmentarza Powązkowskiego, za wyjątkiem należącego do niego cmentarza tatarskiego, i przewidziano możliwość jego powiększenia. Na opublikowanej wersji brak oznaczeń innych terenów publicznych, w tym wspomnianych w artykule z 1879 r. parków.

Kwartały zabudowy murowanej szczelnie wypełniłyby tę nową, wielką dzielnicę, otrzymując zróżnicowane rozmiary. Wszystkie byłyby jednakże ukształtowane na siatce regularnych bloków prostokątnych i kwadratowych, o większym zróżnicowaniu przy krańcach dzielnicy i w jej części północnej. Przedstawiony plan nie doczekał się niestety fachowego komentarza – o ile można sądzić ze wstępnego rozpoznania – w prasie specjalistycznej²⁵. Prezentował

²⁵ Zob. *Objaśnienie rycin. Plan włączenia do miasta Warszawy Przemyskiego Przedmieścia Wolskiego z Czystym, Kołem i Wielką Wolą z oznaczeniem przeprowadzić się mających ulic*, „Inżynieria i Budownictwo” 1882, nr 7–8, gdzie zapowiedziano obszerniejsze omówienie projektu. Niestety nie odnalazłem go w kolejnych numerach periodyku; należy przeprowadzić rozległą kwerendę w ówczesnej prasie fachowej i codziennej. Dla dalszych badań niezmiernie istotne będą kolejne tomy *Bibliografii Warszawy* oraz tom warszawski



6. Szkicowa symulacja potencjalnej zabudowy zaproponowanych w planie z 1882 r. kwartałów Przedmieścia Wolskiego wedle orientacji zachodniej, rejon południowego przedłużenia ulic Młynarskiej (na górze) i Karolkowej (na dole), projektowanego parku publicznego oraz placu w rejonie obecnej ul. Szarych Szeregów. Zabudowa w typie wielkomiejskim – kamienice czynszowe; opracowanie autora.

wizję wielkiej, gęsto zurbanizowanej dzielnicy, precyzując przyszły, uporządkowany rozwój Warszawy w kierunku zachodnim. Przewidziano, w miarę możliwości, wygodną obwodnicę drogową i arterie główne, jak i zastosowano powszechny w planowaniu rozbudowy miast tego czasu schemat regularnej szachownicy jako podstawę, z nanizaniem na siatkę foremnych, obszernych placów lub z adaptacją do warunków miejscowych i istniejącego układu drogowego, którego ważniejsze elementy zamierzano wykorzystać w przyszłej urbanizacji. W odróżnieniu od Mirowsa czy Muranowa, a także południowej dzielnicy Warszawy wzdłuż ul. Marszałkowskiej, pod dostatkiem byłyby tu więc dużych, zapewne wielofunkcyjnych placów, dla których powstałyby z czasem oddzielne projekty szczegółowe. Pomieściłyby zapewne hale targowe albo budynki publiczne. Powiększenie placu w miejscu skrzyżowania traktów w rejonie dawnego pola elekcyjnego zasługuje na uwagę – być może było motywowane nie tylko względami utylitarnymi i funkcjonalnymi, ale chęcią wyekspozowania wartości historycznych tego elementu topografii przedmieścia. W planie zwracają uwagę szerokie, w razie realizacji niewątpliwie zadrzewione, ulice o gęstej sieci rozprowadzającej ruch we wszystkich kierunkach. Nanizanie sieci komunikacyjnej na osie istniejących już ulic w zachodnich

Polskiej Bibliografii Sztuki. Zob. *Bibliografia Warszawy*, t. 3: *Wydawnictwa ciągłe 1864–1903*, red. Cz. Bezegowa, J. Durko, Wrocław 1971; *Polska bibliografia sztuki 1801–1944*, t. 4: *Architektura*, cz. 4: *Topografia Warszawa*, red. H. Faryna-Paszkievicz, T. Grygiel, A. Marcinkowska, Warszawa 2008.

dzielnicach miasta miało zapewne służyć sprawnemu „zrośnięciu” się nowych części z istniejącą strukturą Warszawy. Duża liczba kwartałów o skali pozwalającej na racjonalną parcelację działek budowlanych, przeznaczonych pod duże kamienice czynszowe czy obiekty usługowe, jak i przemysłowe, kontrastuje z wydłużoną siecią kwartałów Mirowa czy Muranowa, wskazując być może na zamiar przeciwdziałania parcelacji, w wyniku której pojawiłyby się nadmiernie wydłużone, gęsto zabudowane działki²⁶.

Brak jednakże, przynajmniej w omawianym schemacie, aspiracji do tworzenia założeń reprezentacyjnych, np. placów gwiaździstych czy kolistych, sugerujących koherentny plan lokowania w ich rejonie obiektów użyteczności publicznej czy tworzenia punktów ciężenia, mających funkcje centralne dla całej dzielnicy. Sieć uliczna została tak skonstruowana, aby długiej perspektywy pierzei zabudowy nic nie zakłócało, co wskazuje na prymat myślenia o sprawnej, jak na ówczesne warunki, komunikacji drogowej w projektowaniu. Brak też takich rozwiązań placów, aby potencjalne budowle publiczne mogły zamykać perspektywy uliczne i organizować przestrzeń wokół węzłowych dominant. Plan, stworzony przez administrację o bardzo ograniczonych kompetencjach i możliwościach kreowania architektury publicznej i funkcji reprezentacyjnych, miał za priorytetowy cel stworzenie racjonalnej siatki przestrzennej dla nowej zabudowy i wyraźne rozgraniczenie terenów publicznych i prywatnych. Ingerencja władz miasta ograniczałyby się do stworzenia funkcjonalnej z ówczesnego punktu widzenia, gęstej sieci szerokich ulic i arterii oraz placów i zapewne terenów parkowych. Zgodnie z prawem, ale i praktyką rozbudowy miast oraz zapatrywaniami władz planiści pozostawili wolnorynkowej urbanizacji kwestie zabudowy działek i estetyki nowych budowli, których kształt warunkowały regulacje dotyczące ogniotrwałości, minimalnych wielkości podwórzy, prawa własności czy przepisów przemysłowych. Warsztat projektowy planu wskazywał na inżynierski, techniczny charakter planowanej regulacji: dominację systemu komunikacji i racjonalnej unifikacji inkorporowanego terenu regularną siecią kwartałów, z prawidłowymi dla intensywnego rozwoju miasta szerokościami i kierunkami ulic oraz regionalnymi centrami w postaci placów dzielnicowych²⁷.

²⁶ Zob. P. Martyn, *Wielkomięjski układ zabudowy...*; A. Łupienko, *Kamienice Warszawy...*, s. 96–99 i n.

²⁷ R. Baumeister, *Stadterweiterungen in technischer, baupolizeilicher, und wirtschaftlicher Beziehung*, Berlin 1879. Zob. też: B. Ladd, *op. cit.*, s. 36–110 (rozdz. „Public Health and Public Works” oraz „City Extension Planning”).

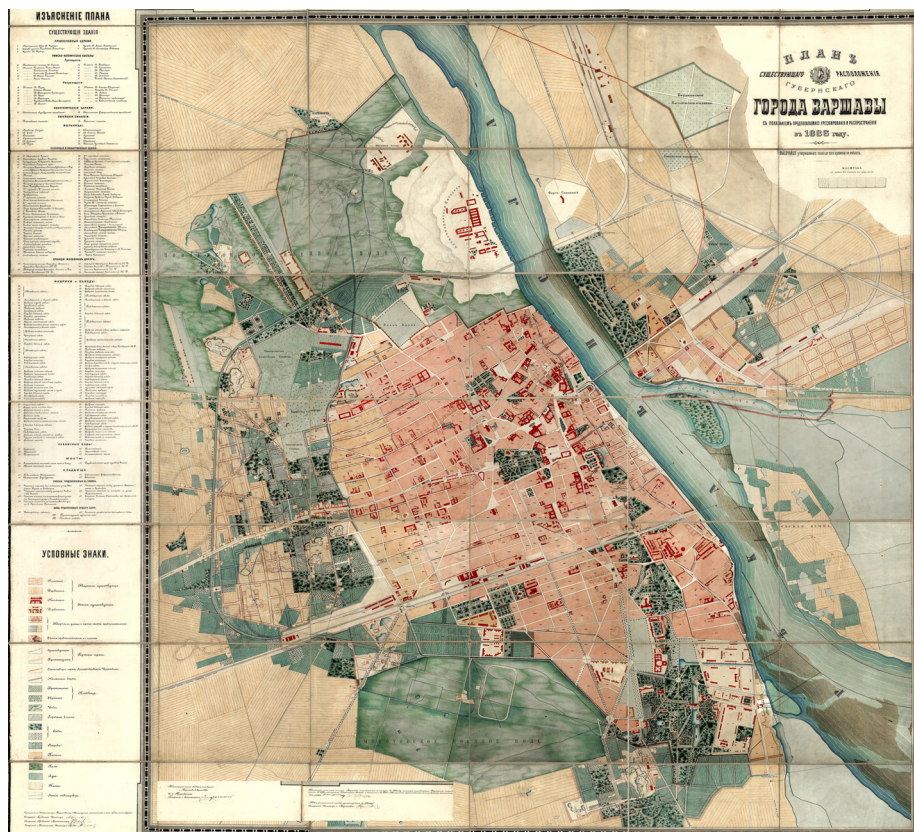
PLAN REGULACYJNY Z 1885 R.: INŻYNIERSKA WIZJA WIELKIEGO MIASTA

Plan nowej dzielnicy zachodniej z roku 1882 jako opracowanie wstępne stanowił podstawę projektu regulacyjnego, naniesionego wraz z opracowaniami pozostałych przedmieść i istniejącego miasta na ogólnym planie całej Warszawy. Wstępne rozpoznanie pozwala stwierdzić, że do dziś zachowały się dwa końcowe plany oficjalne w skali 1 : 4200, wymagane instrukcją regulacyjną – „istniejącego i projektowanego położenia miasta gubernialnego Warszawy” z 1886 r., sporządzone w 1885 r. wedle zasad wspomnianej instrukcji MSW. Generalnym projektantem był starszy inżynier miejski, wspomniany już Alfons Grotowski, a współpracownikami – starszy architekt miejski Walery Kostrzębski i pomocnik inżyniera miejskiego Żyliński. Dokument opracowano w ramach prac wydziału budowlanego przy udziale kolegium magistratu pod kierunkiem Starynkiewicza, który zaaprobował go w marcu 1886 r.²⁸

W założeniach dla Woli zaszło kilka istotnych zmian polegających na uwzględnieniu w większym niż dotąd stopniu istniejącej sieci dróg narolnych i wiejskich, m.in. obecnej ul. Bema czy też przebiegu ul. Przyokopowej. W północnej części dzielnicy postanowiono wykorzystać poprzeczny bieg drogi od ul. Górczewskiej do Obozowej, zamieniając ją na szeroką, załamującą się wielokrotnie arterię z południowego zachodu na północny zachód, dzielącą projektowane kwartały na kilka mniejszych, nieregularnych założeń. Budowa nowego zakładu gazowego w rejonie ul. Dworskiej spowodowała konieczność przeprojektowania południowo-zachodniego układu siatki kwartałów, w tym likwidację jednego z placów²⁹. Zrezygnowano także z przebijania obwodnicy przez

²⁸ *Plan istniejącego położenia gubernialnego miasta Warszawy z pokazaniem projektowanego uregulowania i powiększenia w roku 1886*, [tytuł tłum. z jęz. ros.], na podstawie aktualizacji *Planu Miasta Warszawy* Korpusu Inżynierów Wojskowych ze zmianami Sztabu Generalnego w wersji z 1846 r., z uzupełnieniami z 1880 i 1885 r., oprac. i regulację projektował A. Grotowski, W. Kostrzębski, Żyliński, zatwierdził S. Starynkiewicz, rękopis barwny, 1886 r., 1 : 4200, ze zbiorów fragment, Kolekcja I map i planów Warszawy (1762–1988) 72/1004, sygn. K-I-67 oraz *Plan projektowanego położenia gubernialnego miasta Warszawy w roku 1886*, [tytuł tłumaczony z języka rosyjskiego], na podstawie aktualizacji *Planu Miasta Warszawy* Korpusu Inżynierów Wojskowych ze zmianami Sztabu Generalnego w wersji z 1846 r., z uzupełnieniami z 1880 i 1885 r., oprac. i regulację projektował A. Grotowski, W. Kostrzębski, Żyliński, zatwierdził S. Starynkiewicz, rękopis barwny, 1886 r., 1 : 4200, skan łączony na podstawie skanów ze zbiorów APW, fragment, Kolekcja I map i planów Warszawy (1762–1988) 72/1004, sygn. K-I-66.

²⁹ Należy zaznaczyć, że drugi plac w południowej części dzielnicy został odnotowany w projekcie regulacyjnym, ale – być może z racji przeoczenia – nie znalazł się na rysunku finalnym.



7. Plan istniejącego położenia gubernialnego miasta Warszawy z pokazaniem projektowanego uregulowania i powiększenia w roku 1886 [tytuł tłumaczony z języka rosyjskiego], na podstawie aktualizacji Planu Miasta Warszawy Korpusu Inżynierów Wojskowych ze zmianami Sztabu Generalnego w wersji z 1846 r., z uzupełnieniami z 1880 i 1885 r., oprac. i regulację projektował A. Grotowski, W. Kostrzębski, Żyliński, zatwierdził S. Starynkiewicz, rękopis barwny, 1886, 1 : 4200, skan łączony na podstawie skanów ze zbiorów Archiwum Państwowego w Warszawie, fragment, Kolekcja I map i planów Warszawy (1762–1988) 72/1004, sygn. K-I-67.

teren cmentarza tatarskiego. Nowością był też kolejny plac w rejonie obecnych ulic Szlenkierów i Tyszkiewicza. Miało to być założenie zbliżone do kwadratu i nanizane na oś przedłużenia ul. Leszno, połączone z dawniej projektowanym placem trójkątnym od zachodu. Na środku chciano w przyszłości postawić drugą wieżę ciśnieni powstającego systemu wodociągów lindleyowskich³⁰.

³⁰ Na rysunku *Planu projektowanego położenia...* ze zbiorów APW plac ten został w późniejszym okresie zakreślony ołówkiem, co stanowi ślad zmiany koncepcji. Był to tzw. wodociąg zapasowy, projektowany przez Lindleya już w operacie z 1878 r. dla

Ponadto nieco bardziej zróżnicowano wielkości kwartałów i ich skalę oraz przedstawiono teren nowego parku publicznego o powierzchni nieco większej od Ogrodu Saskiego, wpisano w prostokątny obszar między ulicami Młynarską a Karolkową na południe od Wolskiej, na obszarze glinianek i cegielni. Na terenie Woli dopuszczono wyłącznie zabudowę murowaną.

Kolejnym przedmieściem, które planowano przyłączyć, była Ochota w granicach obecnych ulic Niemcewicza (dawna Droga Królewska), Kaliskiej, Grójeckiej, rejonu Akademickiej i Nowowiejskiej, wówczas wyznaczającej jeszcze południową granicę budowanego zespołu stacji filtrów wodociągowych, później rozbudowanych o osadniki³¹. Na tym obszarze zespół projektowy przewidział uregulowanie placu rogatki Jerozolimskich, przedłużenie Alei Jerozolimskich do Drogi Królewskiej w rejonie torowisk i dalej, przejazdem w stronę Przedmieścia Wolskiego, poszerzenie Grójeckiej i wytyczenie nowych kwartałów wyłącznie murowanej zabudowy, z dwoma trójkątnymi placykami w rejonie poprzecznej ulicy łączącej Grójecką i Nowowiejską. Kolejnym przeznaczonym do inkorporacji obszarem były tereny dawnego folwarku Sielce i fragmenty Mokotowa między Łazienkami Królewskimi a parkiem dawnej osiemnastowiecznej rezydencji księżnej Izabeli z Czartoryskich Lubomirskiej w Mokotowie przy szosie lubelskiej (ul. Puławska), wówczas podmiejskim letniskiem i ogrodem rozrywkowym w rękach rodziny Szustrów (obecnie parki Morskie Oko i Promenada) oraz ulicami Spacerową i Belwederską. Zaprojektowano tam szereg rozległych kwartałów zabudowy murowanej na górnym i dolnym tarasie skarpy wraz z szeroką ulicą obwodową łączącą Belwederską i Czerniakowską. Bloki budowlane w tym rejonie, rozplanowane pomiędzy zielonymi enklawami ogrodów publicznych i Mokotowskim polem Wojennym z torem wyścigów konnych, być może zostały zaproponowane z myślą o zabudowie willowej i inwestorach gotowych wykupić i rozparcelować w jednolity sposób duże obszary w prestiżowej lokalizacji, nawiązując do rezydencjonalnych załączków zabudowy tego przedmieścia³². Natomiast na prawym brzegu Wisły planiści przewidzieli rozbudowę Pragi o tereny między dworcem terespolskim i stacją tej kolei, łącznicą kolejową kolei nadwiślańskich i terespolskiej na wschodzie oraz ulicami Żąbkowską i Kawęczyńską na północy. Kolejne założenie regularne miało powstać po południowej stronie stacji, na Kamionku, sięgając obecnych ulic Mińskiej i Podskarbińskiej³³. Regularne i monotonne

Przedmieścia Wolskiego. Zob. W.H. Lindley, *op. cit.*; F. Kucharzewski, *Wodociąg i kanalizacja w Warszawie. Projekty dawniejsze – projekt Lindley’a*, Warszawa 1879, s. 53–54.

³¹ *Dzieje Ochoty*, red. J. Kazimierski et al., Warszawa 1973.

³² M.I. Kwiatkowska, M. Kwiatkowski, *Sielce*, w: *iidem*, *Historia Warszawy...*, s. 139–146.

³³ *Dzieje Pragi*, red. J. Kazimierski et al., Warszawa 1970; *Odkrywanie warszawskiej Pragi. 360-lecie nadania praw miejskich*, red. Z. Michalczyk, Warszawa 2008.



8. Plan projektowanego położenia gubernialnego miasta Warszawy w roku 1886 [tytuł tłumaczony z języka rosyjskiego], na podstawie aktualizacji Planu Miasta Warszawy Korpusu Inżynierów Wojskowych ze zmianami Sztabu Generalnego w wersji z 1846 r., z uzupełnieniami z 1880 i 1885 r., oprac. i regulację projektował A. Grotowski, W. Kostrzębski, Żyliński, zatwierdził S. Starynkiewicz, rękopis barwny, 1886, 1 : 4200, skan łączony na podstawie skanów ze zbiorów Archiwum Państwowego w Warszawie, fragment, Kolekcja I map i planów Warszawy (1762–1988) 72/1004, sygn. K-I-66.

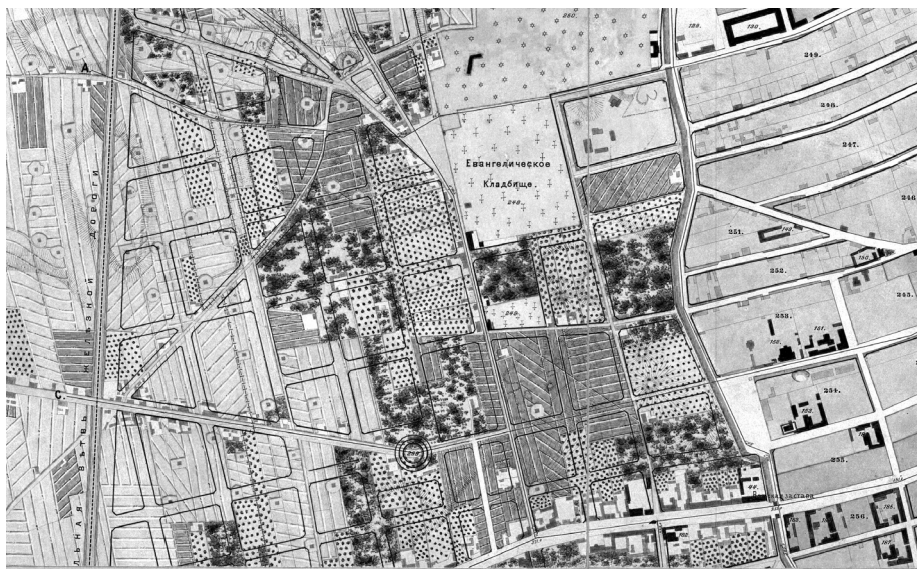
sieci prostokątnych kwartałów zabudowy (z dopuszczeniem obiektów drewnianych) dzieliłyby ten rejon na dużą dzielnicę wschodnią, pozbawioną jednakże placów czy nowych terenów parkowych. Na koniec należy dodać, że we wszystkich nowych dzielnicach-przedmieściach podstawowa szerokość

ulic to 22 m, a obwodnic – 35–45 m. Warto też zwrócić uwagę na przyjętą konsekwentnie zasadę ścinania narożników kwartałów w celu stworzenia lepszej komunikacji i atrakcyjnych do zabudowy czynszowej działek narożnych.

Jakie zmiany przewidziano w obszarze już istniejącej zabudowy i sieci ulicznej dzielnic Warszawy i Pragi? Choć plan regulacyjny z 1885 r. czeka na monograficzną analizę, tak dla celów ogólnej prezentacji warto zwrócić uwagę na kilka istotnych i interesujących projektów. Na obszarze Starej Warszawy magistrat zaproponował poszerzenie niektórych ulic i przebicia komunikacyjne, m.in. Rycerskiej, Szerokiego Dunaju w stronę Podwała, regulację Rybaków, jak i wyburzenia na Mariensztacie celem powiększenia rynku mariensztackiego. Ponadto na planie zaznaczono projekt pociągający za sobą wykup i wyburzenie kwartału kamienic Piwna – Zapiecek – Świętojańska – pl. Zamkowy i fragmentu strony południowej bloku przyrynkowego na ich osi. Powstałyby reprezentacyjny, prostokątny plac, otwierający widoki z pl. Zamkowego na Rynek Starego Miasta i najważniejsze kościoły zabytkowe centrum Warszawy średniowiecznej i nowożytnej, jak i usprawniający komunikację w tym rejonie. Uwzględnienie tego pomysłu oraz przebicia Szerokiego Dunaju było czytelnym nawiązaniem do projektów ówczesnego naczelnika rządu cywilnego, Aleksandra Wielopolskiego (1803–1877) z 1862 r., czyli budowy trasy Belweder–Cytadela, z przebicciem arterii komunikacyjnej przez Stare Miasto³⁴. Warto też wziąć pod uwagę możliwość nawiązania do pomysłów jeszcze z pierwszej połowy stulecia, szczególnie planów Adama Idźkowskiego (1798–1879) dotyczących przekształcenia okolic zamku, pełniącego funkcję rezydencji namiestnika, a wówczas już generała-gubernatora warszawskiego. Realizacja tej koncepcji, już w latach 60. nierealna z punktu widzenia budżetu Warszawy, odbyłaby się kosztem znacznej ingerencji w zabytkowy układ urbanistyczny. Obecność tego projektu w planie jest o tyle zastanawiająca, że prowokuje pytania o zainteresowanie ówczesnego generała-gubernatora warszawskiego Iosifa Hurki (1828–1901, urzędował w latach 1883–1894) projektami ewentualnej sanacji gęstej zabudowy podopadającej dzielnicy staromiejskiej i przebudowy najbliższego otoczenia jego siedziby. Kwestia ta otwiera również perspektywę dla analiz ewentualnych celów politycznych kreowania nowej przestrzeni mającej znaczny potencjał reprezentacyjny, a tworzącej zupełnie nową sytuację – zespół placów na zakończeniu Traktu Królewskiego, wiodącego w ówczesnej sytuacji z rezydencji reprezentanta cara do Belwederu i Łazienek jako rezydencji cesarskiej³⁵.

³⁴ K. Dumała, *Przemiany...*, s. 146–149; S. Kieniewicz, *Pomysły urbanistyczne margrabiego Wielopolskiego z 1862 roku*, „Prace IUA” 1953, z. 3; A. Szczypiorski, *Regulacja Krakowskiego Przedmieścia w latach 1863–1865*, „Rocznik Warszawski” 1965, t. 4, s. 178–185.

³⁵ Wyburzenie bloku Piwna – Zapiecek – Świętojańska to pomysł z XIX w., podniesiony przez Idźkowskiego w czasie kierowanej przezeń przebudowy (1842–1843) katedry pw.



9. Fragment *Plan istniejącego położenia gubernialnego miasta Warszawy z pokazaniem projektowanego uregulowania i powiększenia w roku 1886*, ukazujący projektowaną regulację Przedmieścia Wolskiego w części północnej, w rejonie przedłużenia ulic Leszno i Górczewskiej oraz ulic Młynarskiej i Obozowej, a także cmentarzy ewangelickiego i żydowskiego. Widoczne poszerzenie ul. Młynarskiej i plac z wieżą ciśnień na osi ul. Leszno oraz plac na polu elekcyjnym z arterią poprzeczną od strony Górczewskiej; ze zbiorów Archiwum Państwowego w Warszawie, fragment, Kolekcja I map i planów Warszawy (1762–1988) 72/1004, sygn. K-I-67.

Ponadto w projekcie przewidziano kompleksowe uporządkowanie Powiśla, powiązane z niezbędną dla rozwoju miasta regulacją Wisły³⁶, lokalizację przyszłych portów czerniakowskiego i praskiego oraz ulepszenie połączeń między górnym a dolnym tarasem skarpy wiślanej poprzez poszerzenie ulic Karowej, Oboznej i Mariensztatu. Na Powiślu zaplanowano sieć prostokątnych kwartałów murowanej zabudowy między ulicami Browarną, Dobrą i projektowanym

Ścięcia św. Jana Chrzciciela i opublikowany w słynnych *Planach budowli, obejmujące rozmaite rodzaje domów, mieszkań wiejskich różnej wielkości, kościołów, gmachów publicznych, mostów, ogrodów, monumentów i tym podobnych szczegółów w rozmaitych stylach architektury*. Por. M.I. Kwiatkowska, *Katedra św. Jana*, Warszawa 1978, s. 164–181, 204–206; W. Topolski, *Projekty Adama Idźkowskiego przebudowy Katedry św. Jana i Zamku Królewskiego oraz nowego kształtu Placu Zamkowego*, praca magisterska napisana pod kierunkiem prof. T.S. Jaroszewskiego w Instytucie Historii Sztuki UW, Warszawa 1976.

³⁶ Sprawa ta stała się palącą szczególnie po powodzi w 1884 r., gdy Wisła zagroziła smokom wodociągowym. O Powiślu zob. A. Suligowski, *op. cit.*, s. 67–86; W. Koleżak, *Powiśle Warszawy. Przeszłość, teraźniejszość i przyszłość Powiśla*, Warszawa 1901. Z ostatnich opracowań zob. S. Muthesius, *op. cit.*, szczególnie s. 215–217.

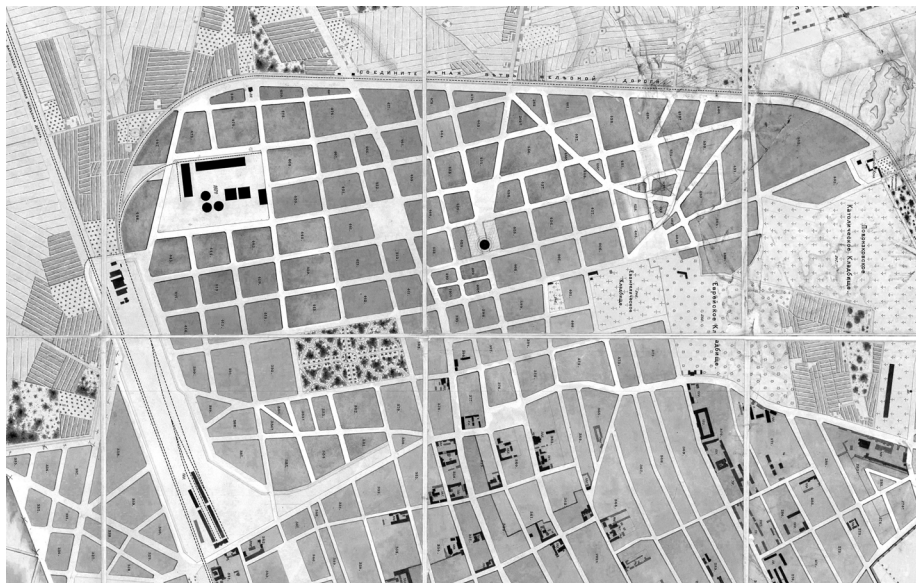
bulwarem o szerokości od ok. 40 do ponad 100 m, dla którego powstałyby niewątpliwie osobne projekty zagospodarowania. Niewielki stopień ingerencji cechował natomiast korekty dotyczące ówczesnego centrum Warszawy w rejonie pl. Teatralnego, Muranova, Mirowa czy Grzybowa, gdzie zaznaczono tylko kilka przebić nowych ulic lub wyznaczono poszerzone linie regulacyjne dla zabudowanych już ciągów istniejących. W praktyce takie projekty miały niewielkie możliwości realizacji poprzez poszerzenie czy przebudowę już istniejącej, zwartej zabudowy frontowej. Zmiany, częściowo naniesione być może na bazie wcześniej już zaprojektowanych i zatwierdzonych przez władze przebić³⁷, dotyczyłyby m.in. połączenia ulic Miodowej i Krakowskiego Przedmieścia, poszerzenia Daniłowiczowskiej, Krochmalnej czy Wareckiej lub przedłużenia Białej do Żytniej. Nie projektowano przekształcenia istniejących placów, a zmiany w zakresie sieci ulicznej, naniesione na plan, należy uznać za niewielkie korekty. Ich charakter wynikał z realnego oszacowania kosztów wykupu i wyburzeń istniejącej już, murowanej zabudowy. Tam gdzie miasto posiadało tereny niezabudowane, skala ingerencji była większa, czego przykład stanowi założenie zespołów filtrów i wieży ciśnień, która miała stać się częścią osi widokowej szerokiej ulicy wiodącej do Alei Jerozolimskich i skrzyżowania z Żelazną, gdzie zaprojektowano rondo. Obecny pl. Starynkiewicza, podobnie jak tereny późniejszego kompleksu nowej siedziby Szpitala Dzieciątka Jezus, przeznaczono na kwartały budowlane, jedynie w północnej części projektując niewielki skwer. Na wschód od filtrów i zespołu koszarowego, na osi ul. Koszykowej przy skrzyżowaniu ulic Emilii Plater, Pięknej i Noakowskiego, na terenie miejskim zaprojektowano prostokątny plac o wymiarach ok. 260 na 150 m oraz dwie wychodzące z niego ulice, łączące się z Nowowiejską i tworzące kolejny kwartał budowlany (na tym terenie znajduje się obecnie kampus Politechniki Warszawskiej). Były to jedyny nowy plac na obszarze istniejącej zabudowy Warszawy, zapewne mający charakter rynku handlowego dla rozwijającej się szybko południowej dzielnicy poza Alejami Jerozolimskimi. Istniejące tu założenia ogrodowe, takie jak Ogród Pomologiczny, zieleniec na obszarze dawnego cmentarza przy kościele św. Barbary czy ogrody przy kompleksie wojskowym między nowym placem a filtrami, uznano za zespół zieleni publicznej, nie projektując nowych parków. To samo dotyczy dzielnic zachodnich, gdzie nie zaproponowano żadnego nowego terenu zieleni publicznej, pomimo szybko postępującej zabudowy i rosnącej gęstości zaludnienia. Większe zmiany w sieci ulicznej przewidziano na Pradze, gdzie częściowo

³⁷ Jak pisał Czesław Rudnicki w *Regulacji i zabudowie miasta stołecznego Warszawy*, „Plan ten odtwarzał regulacje, zatwierdzone przez b. Komisję Rządową, lub przez naczelnika kraju i inne władze rosyjskie w obrębie ówczesnych granic miasta”. Niestety autor nie podał szczegółów. Zob. *Regulacja i zabudowa...*, s. 15.

nawiązano do projektu regulacji dzielnicy z 1864 r. przy formowaniu linii regulacyjnych obecnego pl. Weteranów 1863 r. na osi ówczesnej, znacznie poszerzonej Aleksandrowskiej (al. Solidarności). Plan zakładał też wytyczenie nowych ulic równoległych i prostopadłych do Żąbkowskiej, polepszających komunikację w tym rejonie i dzielących istniejące już kwartały budowlane na nieco mniejsze. Nowa sieć uliczna zapewniałaby też lepszą komunikację z dworcem terespolskim, przy placu przeddworcowym znalazłby się bowiem wylot nowych ciągów na granicy między kwartałami zabudowy murowanej a dzielnicy wschodniej, gdzie dopuszczono by zabudowę drewnianą.

Patrząc na arkusz „Planu projektowanego położenia miasta gubernialnego Warszawy” wedle projektu z 1885 r., przedstawiający stan docelowy struktury miasta po wprowadzeniu w życie wszystkich zapisów regulacyjnych z „Planu istniejącego położenia...”, należy zwrócić uwagę na niezmiernie obszerną, jak na ówczesne położenie administracyjne i polityczne niespełna 400-tysięcznej Warszawy, skalę projektowanej rozbudowy i uporządkowania miasta. Przede wszystkim miało ono zyskać zupełnie nowe, rozległe dzielnice: Wolę, Ochotę, Sielce, Kamionek, z dominującą rolą tej pierwszej. Istniejące zespoły urbanistyczne wzdłuż ul. Marszałkowskiej i placów gwiazdzystych z czasów staniśławowskich na południu zyskiwały po słabo dotąd zurbanizowanej stronie zachodniej wielkie założenie nowoczesnych filtrów wodociągowych, z osiowo umiejscowioną wieżą ciśnień, a drugi taki obiekt planowano na osi przedłużonej ul. Leszno. Obszerny plac przy Koszykowej i cała dzielnica południowa miały zyskać dogodne połączenie z nowymi kwartałami Ochoty i następnie z Wolą jako przyszłą dzielnicą śródmiejską o zapewne wielkomiejskiej skali zabudowy w części centralnej i północnej i być może kwartałami przemysłowymi od południa, w sąsiedztwie linii kolejowej i stacji towarowej. Tereny na południe od Łazienek mogłyby otrzymać nowoczesną sieć uliczną i podobnie jak Wola, częściową, ale szeroką obwodnicę łączącą szosę lubelską z Czerniakowską, a dalej z bulwarem nadwiślańskim. Miał on bieć wzdłuż Czerniakowa i przekształconego, zmodernizowanego Powiśla, sięgając przedpoła Cytadeli. Rewolucyjne zmiany czekałyby rejon pl. Zamkowego, z uporządkowaniem Mariensztatu i stworzeniem nowego centrum reprezentacyjnego na Starym Mieście. Na Pradze częściowej materializacji doczekałyby się dawniejsze zamierzenia regulacyjne, wytyczono by także rozległe kwartały dla nowej zabudowy.

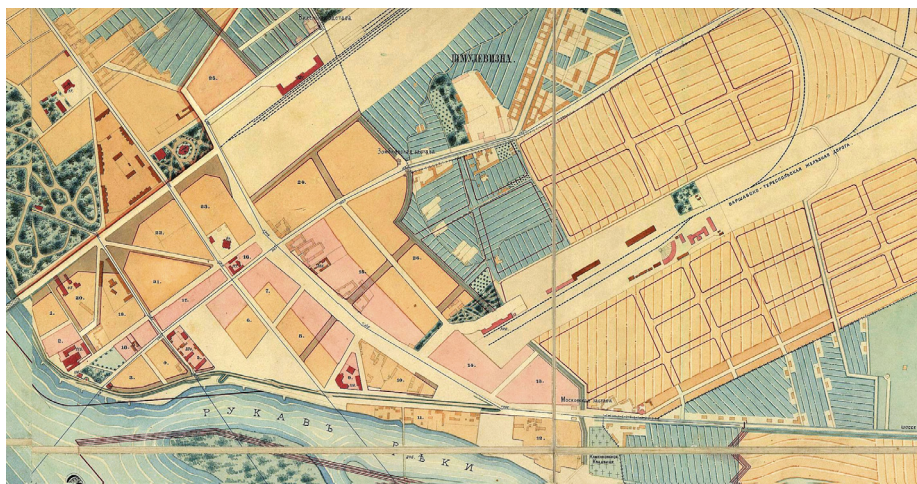
Rosyjskie normatywy szerokości ulic i rozległe, prostokątne czy trójkątne place przyjęto za podstawowe rozwiązania dla nowej sieci ulicznej przedmieść. Jednak wobec istniejącej już struktury urbanistycznej planiści miejscy zachowali daleko idącą ostrożność, zakładając tylko minimalne ingerencje. W nowych dzielnicach nie zdefiniowano, poza Wolą, lokalizacji żadnych terenów zieleni publicznej o dużej skali, przyjmując dość zachowawczą postawę. Skala ingerencji miasta i kosztów budowy ulic i placów oraz uzbrojenia terenów



10. Fragment *Planu projektowanego położenia gubernialnego miasta Warszawy w roku 1886*, ukazujący regulację Przedmieścia Wolskiego – stan docelowy, orientacja zachodnia; ze zbiorów Archiwum Państwowego w Warszawie, fragment, Kolekcja I map i planów Warszawy (1762–1988) 72/1004, sygn. K-I-66.



11. Wycinek z *Planu projektowanego położenia gubernialnego miasta Warszawy w roku 1886*, rejon Siel i Mokotowa po wykonaniu regulacji. Widoczne późniejsze naniesienia (korekty granic Mokotowskiego Pola Wojennego i parku łaźienkowskiego [?]) ołówkiem; ze zbiorów Archiwum Państwowego w Warszawie, fragment, Kolekcja I map i planów Warszawy (1762–1988) 72/1004, sygn. K-I-66.



12. Praga i Kamionek wedle *Plan istniejącego położenia gubernialnego miasta Warszawy z pokazaniem projektowanego uregulowania i powiększenia w roku 1886* z regulacją naniesioną karminem oraz zamalowaniami tuszem. Widoczne przebiecia ulic oraz sieć nowych kwartałów w części wschodniej. Na dole fragment regulacji Wisły – port praski; ze zbiorów Archiwum Państwowego w Warszawie, fragment, Kolekcja I map i planów Warszawy (1762–1988) 72/1004, sygn. K-I-67.



13. Stara Warszawa wedle *Plan istniejącego położenia gubernialnego miasta Warszawy z pokazaniem projektowanego uregulowania i powiększenia w roku 1886*, widoczne zamiary regulacyjne – poszerzenia i przebiecia ulic oraz wyburzenia w obrębie pl. Zamkowy–Rynek Starego Miasta oraz na Mariensztacie, a także ul. Nowomiodowa, łącząca Krakowskie Przedmieście i Miodową; ze zbiorów Archiwum Państwowego w Warszawie, fragment, Kolekcja I map i planów Warszawy (1762–1988) 72/1004, sygn. K-I-67.

przyłączanych przedmieść i tak byłaby ogromna, nawet przy założeniu etapowania prowadzonych prac regulacyjnych czy przebudowy koryta Wisły. Poza częściowymi obwodnicami i bulwarami lewobrzeżnymi nie zaprojektowano kompleksowego rozwiązania problemów komunikacyjnych miasta, ostrożnie unikając kolizji z władzami spółek kolejowych i administracją rządową w sprawie przebudowy węzła kolejowego czy nowych mostów na Wiśle. Te ostatnie zagadnienia zresztą nie należały do kompetencji miasta, nie było też w ich sprawie wypracowanych decyzji, stąd plan zwyczajnie nie mógł ich zawierać.

Projekt Grotowskiego i wydziału budowlanego cechuje nowoczesne, „inżynierskie” podejście do przestrzeni miejskiej postrzeganej jako obszar spłotu interesów publicznych i prywatnych oraz przedmiot działania racjonalnej administracji, zapewniającej umożliwiającą rozwój gospodarczy infrastrukturę i podstawowe usługi komunalne. W warsztacie projektowym dominują zagadnienia prawidłowej komunikacji, cyrkulacji towarów i dóbr między dzielnicami, zapewnienia szerokich ulic i możliwości ich właściwego uzbrojenia w infrastrukturę. Widoczna jest dążność do scalenia organizmu miejskiego za pomocą powtarzalnej, umiarowej sieci regularnych kwartałów i szerokich ulic zapewniających dostęp do działek, których przeznaczenia funkcjonalnego plan nie mógł, wedle ówczesnego prawa, definiować. Ale wprowadzenie szerokich ulic zwiększało, przy ówczesnej praktyce władz budowlanych, możliwości podwyższenia ich dopuszczalnej zabudowy³⁸. Nowe przedmieścia, daleko idące przekształcenia Wisły, budowa bulwarów, obwodnic świadczą jednak o znacznych ambicjach kierowanego przez Starynkiewicza magistratu oraz rozumieniu konieczności powiększenia granic Warszawy daleko poza okopy Lubomirskiego. Jak wspominałem, brak spektakularnych, nowych założeń urbanistycznych o prestiżowym charakterze nie dziwi, jeżeli uzna się zarówno astronomiczne koszty wykupu zabudowy, jak i gubernialny status Warszawy, gdzie istniejące założenia reprezentacyjne w centrum miasta, takie jak place Teatralny, Bankowy czy Saski, spełniały nadal swoje funkcje i nie zamierzano tego – jak sądzę – zmieniać. Plan zestawiony w 1885 r. przez Grotowskiego można by z powodzeniem porównać do ówczesnej praktyki kształtowania przestrzeni zurbanizowanej i regulacji miast w państwach europejskich i amerykańskich, by wymienić słynny plan Jamesa Hobrechta

³⁸ Na temat uzależniania dopuszczalnej wysokości domów od szerokości przekroju ulicy szczególnie zob. J. Roguska, *op. cit.*; A. Łupienko, *Kamienice czynszowe Warszawy...*, s. 125–128. W Warszawie od 1901 r. nie stosowano ograniczeń wysokościowych (wcześniej egzekwowanych przez władze budowlane na podstawie norm petersburskich, jednak bezprawnie) wskutek opinii Komitetu Techniczno-Budowlanego i orzeczenia Senatu Rządzącego. Zob. P.T., *W sprawie wysokości domów w Warszawie*, „Przegląd Techniczny” 1901, nr 41, s. 403–404.

dla Berlina z lat 60., projekty rozbudowy Rzymu z lat 70. i 80., plany regulacyjne Wrocławia z tego czasu czy też praktykę urbanistyczną przyjętą w całym Cesarstwie Rosyjskim³⁹.

PAPIEROWA METROPOLIA:
PLAN REGULACYJNY W MEANDRACH BIUROKRACJI IMPERIALNEJ
NAD WISŁĄ I W PÓŹNIEJSZYCH OCENACH

Jakie były losy tego projektu? Na bardzo wstępnym etapie badawczym można stwierdzić, że nie został on nigdy zatwierdzony ani nawet najprawdopodobniej wysłany do konsultacji w Komitecie Techniczno-Budowlanym MSW. Jak pisał Czesław Rudnicki, przed 1914 r. pracujący w administracji budowlanej Warszawy, „Plan ten po drodze utknął w kancelarii generał-gubernatora i został miastu zwrócony, co należy uznać jako rezultat pomyślny”⁴⁰. Krótka notatka, jaką poświęcili tej sprawie autorzy międzywojennej publikacji – prezentujący historię rozwoju urbanistycznego Warszawy i retrospektywę działań regulacyjnych w XIX w. jako tło projektowanego planu regulacyjnego z lat 20. XX stulecia – nie może obecnie wystarczać za miarodajne źródło. Jej krytyczny ton wynika z przyjętych punktów odniesień: założeń urbanistyki w wersji z początku XX w., jak i odrzucenia okresu rządów rosyjskich nad Wisłą. Mowa o samodzielnej dyscyplinie, dalekosiężnych aspiracjach ingerencji w strukturę miast, „sztuce budowy miast”, w teorii integrującej wiedzę inżynierską z artystycznym projektowaniem krajobrazu zurbanizowanego, przy uwzględnieniu

³⁹ Zob. B. Ladd, *op. cit.*; G. Piccinato, *op. cit.*; J. Kiričenko, *op. cit.*; M. Wiraszka, *op. cit.*; *Kult und Krise...* Ponadto o planach regulacyjnych przedmieść Wrocławia z lat 70. i 80., sporządzanych przez miejskiego radcę budownictwa Alexandra Kaumanna i geometrę Augusta Hoffmanna, zestawionych w formie planu ogólnego w 1888 r., zob. prace Wandy Kononowicz: *Przemiany formy urbanistycznej Wrocławia w XIX i na pocz. XX wieku*, praca doktorska, Wrocław 1974, mps w Bibliotece Instytutu Historii Sztuki i Techniki, Wydział Architektury Politechniki Wrocławskiej; *Przedmieście Południowe (Süd-Vorstadt) – kształtowanie się wielkomiejskiej dzielnicy Wrocławia*, w: *Przedmieście Świdnickie we Wrocławiu*, red. H. Okólska, H. Górską, Wrocław 2012, s. 42–50; *Przedmieście Odrzańskie i Piaskowe – przeobrażenia urbanistyczne w XIX i pierwszym trzydziestolecu XX wieku*, w: *Przedmieście Odrzańskie we Wrocławiu*, red. H. Okólska, T. Głowiński, Wrocław 2014, s. 21–32. Zob. też: R. Makała, *Między prowincją a metropolią. Architektura Szczecina w latach 1891–1918*, Szczecin 2011, s. 38–41; B. Kozińska, *Rozwój przestrzenny Szczecina od początku XIX wieku do II wojny światowej*, Szczecin 2002, na temat planu rozbudowy Szczecina z 1874 r., autorstwa komisji miejskiej i Konrada Kruhla, szefa miejskiej Deputacji Budowlanej.

⁴⁰ *Regulacja i zabudowa...*, s. 15.

daleko idących ingerencji w strukturę własności (strefowanie funkcjonalne zabudowy, wywłaszczenia, sprawny aparat administracyjny) i późniejszych koncepcji, takich jak miasta ogrody⁴¹. Rudnicki skomentował, że projekty przedmieść w omawianym planie sporządzono bez wiedzy o strukturze działek, bez uwzględnienia „istotnych potrzeb tych obszarów. Ma się wrażenie, że uczyniono to po prostu dla wypełnienia pustych miejsc na danej powierzchni papieru”⁴². Ocena ta jest tendencyjna. Na oficjalnych projektach planu regulacyjnego dla całego miasta po prostu nie nanoszono granic działek, choć w warszawskim wypadku wbrew instrukcji zaznaczono je, wraz z istniejącą zabudową, na obszarze projektowanych ulic czy poszerzeń. Analizy i szkice projektowe wykonywano w oparciu o wizje lokalne i materiały inwentaryzacyjne, pozwalające np. dostosować przebieg projektowanych ulic do istniejących dróg narolnych. Projektanci i władze doskonale zdawali sobie sprawę ze zmian, jakie wprowadzanie projektu w życie wymusi w istniejących sposobach zagospodarowania terenu, w tym z konieczności wykupu zabudowy pod poszerzone ulice. Wracając zaś do losów planu, to należałoby dokonać próby ich dokładnej rekonstrukcji. Z gazetowego komentarza z 1897 r. wynika, że „[...] projekt nie uzyskał aprobaty władz wyższych, albowiem nie uwzględniono w nim dostatecznie potrzeb ruchu, a nadomiar naruszono granice pól wojennych od strony Powązek i Mokotowa, co wywołało protest ze strony władzy wojskowej”⁴³.

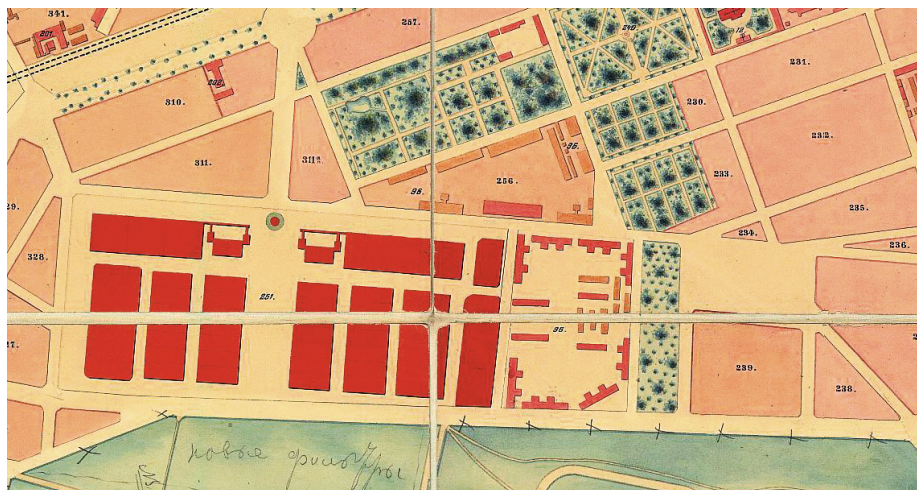
Mowa tu prawdopodobnie o braku całościowych rozwiązań w zakresie postulowanej i projektowanej przebudowy węzła kolejowego czy wskazania miejsca dla nowych przepraw przez Wisłę. Konflikt z władzami Warszawskiego Okręgu Wojennego w okresie budowy nowoczesnego systemu pasma fortecznego twierdzy warszawskiej (1883–1890) również musiał być przeszkodą dla miasta, jak dowodzą rozmaite spory odnoszące się do możliwości zabudowania obrzeży pól wojennych⁴⁴. Przy czym należy zaznaczyć, że w świetle

⁴¹ Zob. B. Ladd, *op. cit.*; W. Sonne, *op. cit.*; A. Czyżewski, *Trzewia Lewiatana. Miasta-ogrody i narodziny przedmieścia kulturalnego* / E. Howard, *Miasta ogrody przyszłości*, tłum. P. Borman, Warszawa 2009; E. Barucka, *W szkatułach zieleni. Europejski ruch miast ogrodów 1903–1930*, Warszawa 2014.

⁴² *Regulacja i zabudowa...*, s. 15; K. Dumała, *Przemiany...*, s. 170–172; E. Szwankowski, *op. cit.*, s. 279, nazywa plan Grotowskiego „mechanistycznym”, zestawiając go z planem „Wielkiej Warszawy” z 1916 r. jako „doniosłym krokiem naprzód”.

⁴³ K.W., *Regulacja Warszawy*, „Kurier Warszawski” 1897, nr 120, s. 2.

⁴⁴ Spory z wojskiem dotyczyły m.in. projektowanej budowy rzeźni centralnej na Kole, a więc w obszarze pasma fortecznego. Por. *Regulacja i zabudowa...*, s. 18; W. Dubeltowicz, *O rzeźniach miejskich*, w: *Sprawy miejskie. Pamiętnik Stowarzyszenia Właścicieli Nieruchomości m. Warszawy*, Warszawa 1911, s. 269–289. O wpływie budowy fortów na miasto zob. też: L. Królikowski, M. Ostrowski, *op. cit.*, s. 92–111; L. Królikowski, *Warszawa. Dzieje fortyfikacji*, Warszawa 2011, s. 184–185.



14. Stacja filtrów i wieża ciśnień wodociągów warszawskich z nową aleją zakończoną rondem na osi Alei Jeruzolimskich i ul. Żelaznej oraz plac na osi ul. Koszykowej i skrzyżowania z Piękną, Emilii Plater i Noakowskiego, wedle *Planu projektowanego położenia gubernialnego miasta Warszawy w roku 1886*; ze zbiorów Archiwum Państwowego w Warszawie, fragment, Kolekcja I map i planów Warszawy (1762–1988) 72/1004, sygn. K-I-66.

opublikowanych przepisów dotyczących ograniczeń praw własności i obostrzeń budowlanych w obszarze linii ognia cytadeli i fortów (1886/1888) Wola, Czyste, Mokotów czy Sielce znalazły się w tzw. obrębie miejskim, gdzie dopuszczono budowę wszystkich typów budynków, wprowadzając konieczność uzgodnienia projektów z dowódcą twierdzy. Oznacza to, że wbrew obiegowemu przekonaniu rozwój Warszawy nie został zupełnie zamknięty pasmem fortocznym. Między zurbanizowanymi już terenami a strefą wyłączoną z zabudowy w sąsiedztwie fortów istniały niezagospodarowane przedmieścia objęte inicjatywą planistyczną miasta i zamiarem inkorporacji⁴⁵. Na fiasku planu mogło zaważyć, że to ostatnie zagadnienie nie doczekało się realizacji, gdyż w latach 80. władze rządowe wydały pozwolenie na przyłączenie tylko niewielkich fragmentów Woli. Zaś z inicjatywy Rządu Gubernialnego Warszawskiego miasto wcieliło w swoje granice Nową Pragę, Szmulowiznę i Kamionek (1889) jako szybko rozwijające się, bezładnie zabudowywane przedmieścia w obrębie bocznic i linii kolejowych na prawym brzegu. Spowodowało to konieczność wydatkowania przez magistrat znacznych sum na ich uporządkowanie⁴⁶.

⁴⁵ Zob. E.W., *Cyrkularz do rejentów*, „Kurier Warszawski” 1888, nr 101, s. 2; E.W., *W sprawie cyrkularza do rejentów*, „Kurier Warszawski” 1888, nr 104, s. 1–2.

⁴⁶ *Regulacja i zabudowa...*, s. 16; H. Bartoszewicz, *Rozwój przestrzenny Warszawy...*, s. 55–78.

Aby prowadzić skuteczną politykę urbanizacyjną i realizować plan zatwierdzony przez Starynkiewicza w 1886 r., w Warszawie musiałyby istnieć silnie umocowane w administracji państwowej magistrat dysponujący samodzielnie znacznym budżetem na cele wykupu gruntów i uzbrojenia terenów, mający wsparcie władz rządowych i narzędzia prawne pozwalające na wywłaszczenia, blokowanie zabudowy na terenie przyszłych ulic i placów czy obiektów użyteczności publicznej. Samo zatwierdzenie przez cara Aleksandra III projektu regulacyjnego nie wystarczyłoby w istniejących realiach, choć niewątpliwie ułatwiłoby wywłaszczenia i zatrzymało zabudowę wychodzącą poza linie regulacyjne ustalone projektem. Jednak ani niedofinansowany wydział budowlany magistratu, ani same władze miasta, ani agendy rządowe w Warszawie nie miały do dyspozycji narzędzia w rodzaju niemieckiej *Fluchtliniengesetz* z 1875 r., pozwalającej prowadzić o wiele bardziej skuteczną politykę budowlaną w starciu z interesami właścicieli gruntów⁴⁷. Sytuacja byłaby lepsza, gdyby w Warszawie wprowadzono zmodyfikowaną rosyjską ustawę samorządową z 1870 r., dającą radom miejskim i magistratom jako organom wykonawczym możliwość doszczegółowienia ustawy budowlanej na własny użytek, jak w przypadku stolic cesarstwa czy innych dużych ośrodków⁴⁸. Ponadto zważywszy na fakt, że omawiany plan miał być projektem ogólnym dla całego miasta, jego zatwierdzenie przez władze rządowe w przypadku tak dużego i strategicznego ośrodka musiały poprzedzać żmudne i kosztowne uzgodnienia z różnymi agendami i interesariuszami, od ministerstw petersburskich, władz wojskowych czy spółek kolejowych oraz właścicieli nieruchomości. Jak wiadomo, kontakty między nimi a magistratem były w przypadku modernizacji miasta polem zakulisowych negocjacji, sporów i otwartych konfliktów⁴⁹. Wreszcie, szczególnie sprawa budżetu Warszawy i dostępnych magistratowi w tym czasie limitów wydatków na cele wykupu gruntów pod nowe ulice czy rezerwy terenowe spowodowała, że bez strukturalnych reform administracja Starynkiewicza w przypadku kompleksowego zamiaru regulacji bez wsparcia i zainteresowania władz rządowych projektem skazana była na porażkę. Wobec priorytetowych wydatków i starań magistratu o budowę, a następnie rozbudowę wodociągów i kanalizacji w latach 80. kwestia regulacji Woli czy Sielc nie była

⁴⁷ *Preussisches Gesetz vom Juli 1875 betreffend die Anlegung von Veränderung von Strassen und Plätzen in Städten und ländlichen Ortschaften*, 2 lipca 1875, Berlin, edycja online: www.berlin.de/.../preussisches_fluchtliniengesetz_1875_gs.pdf (dostęp: 8 XII 2017). Zob. B. Ladd, *op. cit.*, rozdz. „City Extension Planing”, s. 77–110.

⁴⁸ J. Roguska, *op. cit.*; J. Kiriczenko, *op. cit.*

⁴⁹ M. Rolf, *Rządy imperialne...*, s. 203–264; *Regulacja i zabudowa...*, s. 17–21. Zob. też: S. Starynkiewicz, *Dziennik 1887–1897*, tłum. R. Śliwowski, red. A. Lipska, Warszawa 2005.

pałaca. Tym bardziej że w obrębie istniejących peryferii dzielnic zachodnich czy południowych istniało nadal sporo działek budowlanych i wolnych terenów.

Nie sądzę jednak, żeby projekt z 1886 r. był przez magistrat traktowany jako „plan bez znaczenia”, realizacja kancelaryjnego obowiązku sporządzania planu regulacyjnego, z „zakreskowaniem pustego miejsca od linijki”. Za inicjatywą sporządzenia tego projektu stało szerokie myślenie perspektywiczne i technokratyczne, powiązane z przygotowaniem racjonalnego ładu urbanistycznego dla przyszłych dzielnic Warszawy, umożliwiające objęcie ich systemem wodociągowym i kanalizacyjnym, a także zapewnienie, poprzez brukowanie szerokich ulic i budowę placów, odpowiednich warunków minimalnych dla rozwoju nowoczesnego miasta oraz ekspansji kapitalistycznych stosunków renty gruntowej i spekulacyjnej gospodarki terenowej w nowych dzielnicach. Plan gdyby został zatwierdzony, być może zostałyby częściowo lub w całości opublikowany i omówiony, stając się narzędziem gry o atrakcyjnych inwestorów w nowych dzielnicach i przyczyniając się do wzrostu znaczenia Warszawy. Jednak realia były zupełnie inne, a fiskalizm władz i obciążanie miasta wydatkami czy powinnościami na rzecz imperialnej administracji, mające znamiona polityki kolonialnej, przyczyniły się – przynajmniej wedle wspomnień samego prezydenta – do rezygnacji Starynkiewicza z urzędu w 1892 r.⁵⁰

Na tym etapie badań wydaje się prawdopodobne, że w związku z przeciągającymi się negocjacjami między administracją generała-gubernatora warszawskiego a magistratem plan uległ zdezaktualizowaniu wobec postępów rozbudowy miasta i systemu fortecznego. Jego zapisy nie zostały wcielone w życie, choć do niektórych pomysłów zapewne odwoływano się podczas regulacji Powiśla, fragmentów Woli czy Sielc w kolejnych dziesięcioleciach. W działaniach magistratu przełomu wieków widać jednakże, że nawet wtedy, gdy władze miejskie wchodziły w posiadanie znacznych gruntów na Przedmieściu Wolskim i teoretycznie mogłyby realizować projekt z lat 80., pierwszeństwo miało wykorzystanie terenów dla kluczowych inwestycji, jak w wypadku zajezdni tramwajowej przy ul. Młynarskiej, powstałej częściowo na miejscu projektowanego niegdyś parku⁵¹.

⁵⁰ S. Starynkiewicz, *op. cit.*, s. 83–86.

⁵¹ Zob. *Wielkomiejski rozwój Warszawy do 1918 r.*, red. I. Pietrzak-Pawłowska, Warszawa 1973; A. Słoniowa, *op. cit.*; *Dzieje Woli...*, s. 123.

NIEDOSTATKI PLANÓW MAGISTRACKICH
Z PERSPEKTYWY METROPOLITALNYCH INSPIRACJI
I NOWEGO DYSKURSU URBANISTYCZNEGO NAD WISŁĄ

Chciałbym zwrócić uwagę na jeszcze jedną kwestię, która mogła być istotna dla fiaska projektu regulacyjnego administracji Starynkiewicza. O ile w latach 80. plan Grotowskiego nie odbiegał od innych tego typu projektów rozbudowy miast, o tyle już 10 lat później z perspektywy europejskich doświadczeń urbanistycznych, szczególnie zaś rozbudowy największych miast niemieckich, jak i rozwoju teorii oraz propozycji „sztuki budowy miast”, musiał uchodzić za rozwiązanie nazbyt schematyczne i anachroniczne. „Jak twierdzą zresztą świadomi rzeczy, projekt ów, pod wieloma względami stał się już anachronizmem, a częściowe jego uzupełnienie, przy obecnym rozroście miasta, całkiem chybiałoby celu” – stwierdzano w „Kurierze Warszawskim” w 1897 r. Anonimowy autor tego artykułu krytykował, że z braku środków „Projekt tedy regulacji ogólnej znów leży odłogiem...” Znamienny jest cytat z podręcznika jednego z czołowych niemieckich urbanistów, Hermanna Josepha Stübgena (1845–1936), przedstawionego jako „znawca gospodarki miejskiej”: „Uporządkowanie bowiem dzielnic staromiejskich i wytworzenie warunków odpowiednich dla terytorjalnego rozwoju miasta [...] stanowi ważną częśćkę składową wszelkich reform społecznych”⁵². Kluczowe wydaje mi się tu rozumienie niemieckiego systemu zarządu miast i planowania regulacyjnego jako narzędzia modernizacji społecznej, na czym miasta Królestwa winny się wzorować. Przełom wieków to nad Wisłą moment dynamicznego rozwoju dyskursu nowego podejścia do planowania miast, w tym działań promującego zachodnioeuropejską orientację członków warszawskiego ruchu higienicznego i środowisk technicznych⁵³. To także okres coraz silniejszego wyrażania ambicji samorządnego zreformowania zarządu Warszawy i nadania rozwojowi miasta kierunków świadczących o metropolitalnej randze dawnej polskiej stolicy w imperium carów⁵⁴. Czy władze Warszawy, od 1892 r. kierowane przez gen. Mikołaja Bibikowa (1842–1923, urzędował

⁵² E.W., *Regulacja Warszawy...*, s. 2.

⁵³ Swoistą sumę tych poglądów i aspiracji wyrażoną w książce uważanej za jeden z pierwszych polskich podręczników nowej urbanistyki i planowania miast zob. J. Polak, *op. cit.* Na temat tych dyskursów i procesów z ostatnich publikacji zob. S. Muthesius, *op. cit.*; B. Arciszewska, M. Górzyński, *op. cit.*; E. Kiecko, *op. cit.*; A. Łupienko, *Wkład ruchu higienicznego...*

⁵⁴ Tu za szczególnie istotny należy uznać prasowy manifest modernizacji i wielką wizję Warszawy jako stolicy Królestwa Polskiego w sfederalizowanym Imperium Rosyjskim, opublikowany na początku 1906 r., w gorącym okresie rewolucji lat 1905–1907, mającej kluczowe znaczenie dla formowania się polskich dyskursów miejskich w Królestwie. Zob. B. Arciszewska, M. Górzyński, *op. cit.*, gdzie dalsza bibliografia.

15. Kształtowanie kwartałów i przyszłych wnętrz ulicznych o podstawowej szerokości 10 sążni (ok. 22 m), ze ściętymi narożnikami bloków zabudowy. Fragment planu Przedmieścia Wolskiego wedle *Planu projektowanego położenia gubernialnego miasta Warszawy w roku 1886*; ze zbiorów Archiwum Państwowego w Warszawie, fragment, Kolekcja I map i planów Warszawy (1762–1988) 72/1004, sygn. K-I-66.



w latach 1892–1906), były w stanie – lub zamierzały – odpowiedzieć na tego rodzaju aspiracje poprzez politykę planistyczną i nowe, ambitne projekty?

Gdy ok. 1900 r. ważyły się losy przebudowy warszawskiego węzła kolejowego – w tym budowy linii średnicowej, dworca centralnego na miejscu dworca Kolei Warszawsko-Wiedeńskiej i innych projektów kolejowych – kluczowa okazała się sprawa nowego, trzeciego mostu. Wobec tego, że realizacja przebudowy systemu komunikacji kolejowej (zatwierdzonego w 1903) została odłożona w czasie, administracja miejska przyjęła projekt budowy przeprawy na osi Alei Jeruzolimskich, połączonych z górnym miastem wiaduktem. Przedłużona przez most aleja miała wieść na Saską Kępę, wówczas poza granicami Warszawy⁵⁵. Projekt ten, poza względami strategicznymi i komunikacyjnymi, przybliżał realizację wielkiego ogrodu publicznego na pastwiskach miejskich w obszarze łągów skaryszewskich. Park Skaryszewski zaś, projektowany przez Franciszka Szaniora (1853–1945) dla Komitetu Plantacyjnego przy magistracie, był częścią koncepcji otoczenia Warszawy systemem rozległych parków ludowych, wysuniętej przez Edmunda Jankowskiego (1849–1938) w ramach działań Komitetu⁵⁶.

⁵⁵ O moście zob. S. Muthesius, *op. cit.*; *Dwa mosty Warszawy. 150 lat Mostu Kierbedzia i 100 lat Mostu Poniatowskiego*, Warszawa 2014; M. Omilanowska, *Most i wiadukt księcia Józefa Poniatowskiego*, Warszawa 1991. O sprawie węzła kolejowego zob. ze źródeł: β, *Projekt węzła kolejowego w Warszawie*, „Przegląd Techniczny” 1901, nr 40, s. 389–391; W. Koleżak, *op. cit.*; A. Borkowski, *Most średnicowy w Warszawie*, Warszawa 2014, s. 11–15; M. Krajewski, *Dzieje głównego dworca kolejowego w Warszawie*, Warszawa 1971.

⁵⁶ Zob. E. Jankowska, *Przyszłe parki*, „Kurier Warszawski” 1902, nr 68, s. 2–3; *Najpilniejsze roboty publiczne w Warszawie i na prowincyi*, Warszawa 1905. O Komitecie Plantacyjnym powstałym w 1889 r. zob. M. Jankowska, *Rola Komitetu Plantacyjnego w rozwoju zieleni miejskiej w Warszawie na przełomie XIX i XX wieku*, w: *Sztuka*

Wejście obu tych zamierzeń w fazę realizacji dzięki wielkiej pożyczce inwestycyjnej z 1903 r.⁵⁷ postawiło na porządku dziennym dawniej już podnoszoną w magistracie perspektywę przyłączenia do Warszawy Saskiej Kępy. Dyskutowano nad możliwością jej wykupu oraz zabezpieczenia przeciwpowodziowego, a następnie budowy wielkiej dzielnicy mieszkaniowej w drodze sterowanego przez miasto projektu komercyjnego⁵⁸.

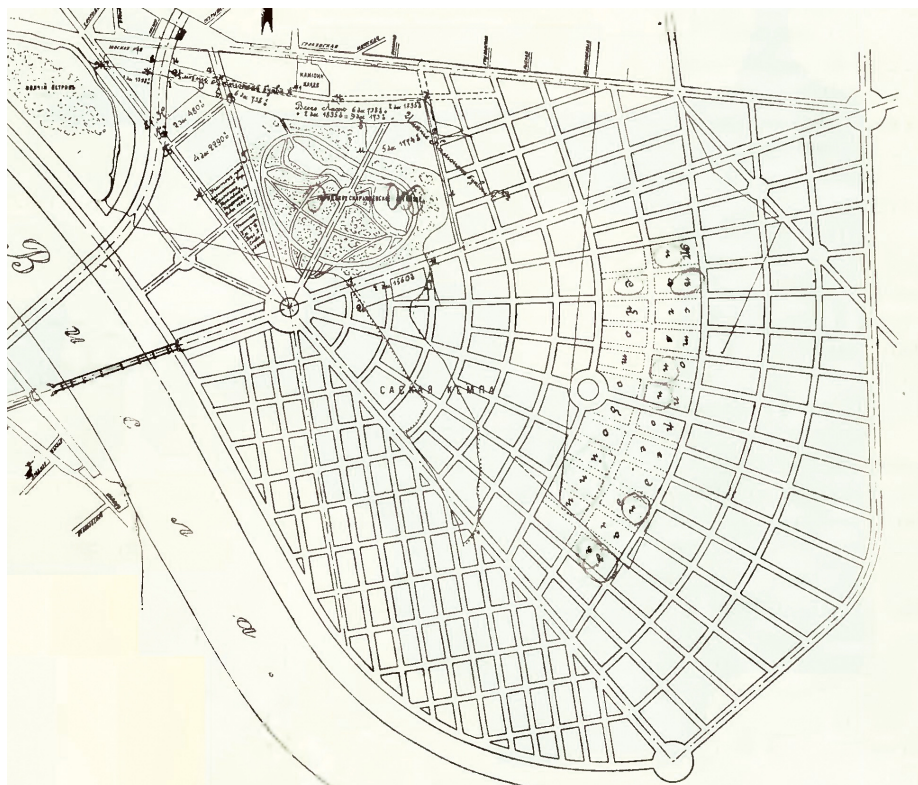
W początkach XX w. w wydziale budowlanym magistratu, kierowanym przez inżyniera komunikacji Kajetana Mościckiego (1855–1933, urzędował w latach 1889–1909 jako następca emerytowanego Grotowskiego), powstały nowe projekty regulacji przedmieść Warszawy, w tym także Saskiej Kępy⁵⁹. W ogólnych zarysach projekt dla nowej dzielnicy prawobrzeżnej zakładał stworzenie wielkiej arterii (o przekroju ok. 60 m) na przedłużeniu Alei Jerozolimskich, sięgającej szosy grochowskiej, gdzie miałyby powstać rondo i gdzie dochodziłaby też obwodnica południowa Saskiej Kępy, sięgająca zakola rzeki na południu i dobiegająca do powstającego mostu. Od strony ulic Jagiellońskiej i Targowej do projektowanej osi komunikacyjnej wpadałyby dwie nowe arterie, a od strony projektowanego portu praskiego i nasypu linii średnicowej kolejna. Na ich przecięciu znalazłoby się wielkie rondo o średnicy ok. 220 m, centrum układu promieniście rozchodzących się ulic, sąsiadujące z parkiem Skaryszewskim. Między głównymi arteriami zaprojektowano sieć promieniście rozchodzących się ulic spiętych łukowatymi przecznicami, a bliżej rzeki sieć kwartałów prostokątnych, z wprowadzeniem kilku kolejnych rond oraz zarezerwowaniem części terenów Saskiej Kępy i Kamionka pod inwestycje publiczne. Przewidywano tu także wariantową lokalizację

a natura. Materiały XXVIII Sesji Naukowej Stowarzyszenia Historyków Sztuki przeprowadzonej 23–25 listopada 1989 roku w Katowicach, red. E. Chojecka, Katowice 1991, s. 389–398.

⁵⁷ O pożyczce zob. S. Gorski, *op. cit.*, s. 39.

⁵⁸ Na taki tok myślenia naprowadza wzmianka podana przez Władysława Koleżaka (*op. cit.*, s. 60) wspominającego, że już w 1900 r. w magistracie pojawił się pomysł wykupu Saskiej Kępy i budowy infrastruktury pozwalającej na stworzenie wielkiej dzielnicy mieszkaniowej z zyskiem ze sprzedaży gruntów. Magistrat w tym czasie testował możliwości przeprowadzania takich operacji i występowania w roli dewelopera w przypadku gruntów burzonych obiektów starej siedziby Szpitala Dzieciątka Jezus w śródmieściu, które wykupiono ok. 1901 r. za 1,4 mln rubli, a następnie zrealizowano nowe ulice wedle projektu Edwarda Lilpopa i sprzedano działki budowlane. Zob. *Regulacja i zabudowa...*, s. 19; E. Szwankowski, *op. cit.*, s. 228–229.

⁵⁹ Znanie mi są dwie opublikowane wersje – jedna w tomie J. Polaka *op. cit.* (rys. 10) oraz nieco inna w szczegółach, w 1911 r. na łamach „Wiadomości Budowlanych”. *Plan projektowanej regulacji Saskiej Kępy*, „Wiadomości Budowlane” 1911, nr 3, s. 39. Odwołuję się tutaj do tej drogiej, bardziej dopracowanej koncepcji.



16. Szkic regulacji Saskiej Kępy oraz pastwisk skaryszewskich i kamionkowskich, wykonany przez wydział budowlany magistratu pod kierunkiem inż. Kajetana Mościckiego ok. 1903–1905. Widoczny tzw. III most i sieć arterii głównych – przedłużenie Alei Jerozolimskich do rogatki grochowskiej, połączenia z Pragą, nowa sieć uliczna z bulwarami i rondami oraz obwodnicą na wale wiślanym. Zaznaczona projektowana linia kolei centralnej, Park Skaryszewski oraz rezerwa terenowa pod rzeźnię centralną i inne obiekty publiczne, reprodukcja za zmniejszeniem litografii opublikowanym w: *Plan projektowanej regulacji Saskiej Kępy*, „Wiadomości Budowlane” 1911, nr 3, s. 39, skan.

wielkiej rzeźni centralnej, której miasto, wskutek zatargu z władzami wojskowymi, nie mogło budować na Kole. Omawiany projekt znany ze szkiców w dwóch wersjach opublikowanych najprawdopodobniej dopiero w 1908 i po 1910 r. Pomimo ogromnej skali i metropolitalnego założenia z bulwarami i wielkim rondem, łączącego metody planowania inżynierskiego i inspiracje paryskie, był to prawdopodobnie jedynie szkic, wstępna ocena możliwości intensywnego zagospodarowania Saskiej Kępy. Miasto nie miało podstaw prawnych ani środków finansowych na wprowadzenie go w życie i następnie komercyjną sprzedaż tak ogromnego obszaru. Sama decyzja magistratu o lokalizacji w centrum założenia rzeźni miejskiej (podjęta w styczniu 1906)

czekała na gruntowną analizę, była ona jednakże – jak sądzę – częścią gry między władzami miasta a administracją rządową wokół lokalizacji na Kole, dla której sporządzono projekt realizacyjny⁶⁰. W kontekście tej sprawy oraz szacunków dotyczących potencjalnych kosztów urbanizacji i możliwości zysków ze sprzedaży działek można by rozpatrywać powstanie planu. Ponadto budowa trzeciego mostu spowodowała, że inkorporacja Saskiej Kępy do Warszawy stawała się możliwa w ciągu dekady, a sam projekt regulacyjny, zaświadcający o potencjale rozwojowym prawego brzegu, mógł być jednym z narzędzi w negocjacjach o wydanie zgody na pożyczki inwestycyjne przez władze wyższe⁶¹.

Schematyzm projektu Saskiej Kępy niewątpliwie nie mógł zyskać uznania w zainteresowanych „sztuką budowy miast” kołach polskich polityków i działaczy miejskich oraz architektów czy higienistów rozwijających teorię urbanistyki zorientowanej na wzorce zachodnioeuropejskie. Z tej perspektywy szachownicowe, regularne sieci ulic i kwartałów stały się ok. 1910 r. wręcz symbolem zaprzeczenia zasad nowoczesnego planowania i poza krytyką ich anachronicznego zdaniem wielu autorów charakteru, typowego dla „miast amerykańskich”, nie wspomniano zupełnie o rosyjskich wzorcach urbanistycznych⁶². Ponadto zamierzenia regulacyjne władz były często utrzymywane w tajemnicy i nie poddawano ich dyskusji publicznej. A ta w pierwszej dekadzie XX w. już bardzo żywo toczyła się w prasie fachowej i codziennej wokół rozmaitych potrzeb Warszawy i metropolitalnych oczekiwań czy perspektyw. Nową urbanistykę postrzegano jako narzędzie dyskursu o politycznej modernizacji i samostanowieniu o sobie⁶³. Co więcej, miasto nie traktowało nawet projektu dla Saskiej Kępy – poza siecią głównych arterii⁶⁴ – jako materiału

⁶⁰ O sprawie rzeźni i planach budowy jej na Kole zob. rozbieżne w szczegółach relacje: W. Dubeltowicz, *op. cit.*; A. Suligowski, *op. cit.*, s. 59–66; S. Dziewulski, H. Radziszewski, *op. cit.*, s. 162–180.

⁶¹ W. Dubeltowicz, *op. cit.*, s. 288; Varsoviensis, *Z rozmów i wrażeń. Saska Kępa wobec ostatnich projektów*, „Kraj” 1904, nr 5, s. 14–15; A. Gravier, *Zarys normalnego rozwoju miast*, „Przegląd Techniczny” 1907, nr 37, s. 439–440; nr 38, s. 451–452; nr 39, s. 463–464; *idem*, *O normalnym rozwoju miast, odpowiedź p. inżynierowi R. Niewiadomskiemu*, „Przegląd Techniczny” 1907, nr 43, s. 520.

⁶² T. Tołwiński, *Budowa miast. Referat ze zjazdu lekarzy i higienistów we Włocławku*, „Zdrowie” 1912, s. 235; J. Holewiński, *Przyszły rozwój Warszawy*, Warszawa 1911, s. 8; W. Krzyżanowski, *Nowoczesne prądy w sztuce budowania miast*, „Świat” 1912, nr 36, s. 4.

⁶³ Zob. S. Muthesius, *op. cit.*; B. Arciszewska, M. Górzyński, *op. cit.*; Z. Kalinowski, *Regulacja dzielnic Warszawy*, „Wiadomości Budowlane” 1911, nr 3, s. 39–40; *Rozwój miast polskich. Rozwój Warszawy*, „Świat” 1912, nr 36, s. 11–14.

⁶⁴ Z zamierzeń zawartych w projekcie w kolejnych dekadach, w tym w okresie międzywojennym, zrealizowano obecne rondo Waszyngtona (ale o nieco mniejszej od

realizacyjnego. Gdy został w formie szkicu opublikowany i skrytykowany, był już nieaktualny⁶⁵.

Administracja ostatniego rosyjskiego prezydenta Warszawy, szambelana Aleksandra Millera (1862–1923; urzędował w latach 1909–1915), zamierzała bowiem skutecznie zreformować wadliwe limity stałych kredytów regulacyjnych z 9 tys. do 150 tys. rubli rocznie (jednak z wyceną rzeczywistych potrzeb na 500 tys.) i znacząco powiększyć granice miasta. Przygotowywano także konkursy na plany przedmieść i projekt „Wielkiej Warszawy” uwzględniający wszechstronne potrzeby komunikacyjne, zdrowotne, ekonomiczne, techniczne i nowoczesne prądy urbanistyczne⁶⁶. Ówczesny wydział budowlany, kierowany przez inż. Augusta Załuskiego miał, przy pomocy komitetów eksperckich, sporządzić szkice i wstępne warunki planu „Wielkiej Warszawy”, wykorzystując nowoczesne pomiary miasta sporządzone w trakcie prac wodociągowo-kanalizacyjnych⁶⁷. Wydawało się, że możliwości wcielenia w życie takich inicjatyw dawało zniesienie w 1911 r. ograniczeń pasma fortecznego, jak i wzrost budżetu Warszawy oraz postępująca modernizacja gospodarki miejskiej. Nadal jednakże nie istniały warunki prawne, aby poza doraźnymi regulacjami i delikatną sprawą współpracy polubownej z właścicielami działek czy też skupieniem się na największych inwestycjach, takich jak rozbudowa sieci wodno-kanalizacyjnej, tramwajowej, nowy most i regulacja Powiśla, miasto mogło rozwinąć samodzielną politykę urbanistyczną na szerszą skalę. A już tym bardziej odpowiedzieć na pojawiające się w sferze publicznej aspiracje nadania Warszawie cech właściwych polskiej, ponadzaborowej metropolii o stołecznym statusie, konkurującej z innymi stolicami

pierwotnego projektu średnicy), al. Waszyngtona, al. Zieleniecką czy też ul. Francuską oraz rondo Wiatraczna, a także Wał Miedzeszyński.

⁶⁵ Zob. *Różne. Warszawa*, „Wiadomości Budowlane” 1912, nr 5, s. 108–109 – wzmianka o posiedzeniu specjalnej komisji w magistracie, opracowującej warunki konkursu na plan regulacyjny Saskiej Kępy.

⁶⁶ O.G., *Powiększenie granic Warszawy*, „Wiadomości Budowlane” 1912, nr 2, s. 30; *Różne. Warszawa. Regulacja Mokotowa*, „Wiadomości Budowlane” 1912, nr 45, s. 748; *Różne. Warszawa. Przygotowania do sporządzenia planu Wielkiej Warszawy*, „Wiadomości Budowlane” 1912, nr 52, s. 858; I. Chabielski, „O Wielką Warszawę”. *Dziennik Magistratu m. Warszawy no 318 z dnia 18 września 1912*, „Wiadomości Budowlane” 1913, nr 2, s. 21–24; *Projekty miejskie*, „Wiadomości Budowlane” 1914, nr 27, s. 243–246; *Plan regulacyjny Warszawy (Referat Starszego Inż. Miejskiego p. A. Załuskiego)*, „Wiadomości Budowlane” 1914, nr 30, s. 270–273; *Regulacja i zabudowa...*, s. 24. Zob. też: M. Dienstl, *Przyszłość Mokotowa (Przyczynek do dziejów podmieścia Warszawy)*, „Świat” 1913, nr 48, s. 14–16.

⁶⁷ O kartografii Warszawy przełomu XIX i XX w. zob. P.E. Wespiański, *William Heerlein Lindley...*, gdzie również dalsza bibliografia.

europejskimi⁶⁸. Wszystkie te działania, jak i współpraca władz miasta ze środowiskami Warszawskiego Towarzystwa Higienicznego, Stowarzyszenia Techników czy Kołem Architektów, mająca w latach Wielkiej Wojny bezpośrednie przełożenie na plan „Wielkiej Warszawy” z 1916 r., który winno się postrzegać jako kontynuację prac „Wielkiej Warszawy” sprzed 1914 r.⁶⁹ – wymagają jednak dopiero wszechstronnego, gruntownego zbadania.

PODSUMOWANIE: ARCHIWUM PAPIEROWEJ METROPOLII MIĘDZY WIZJONERSTWEM A RZECZYWISTOŚCIĄ BIUROKRACJI?

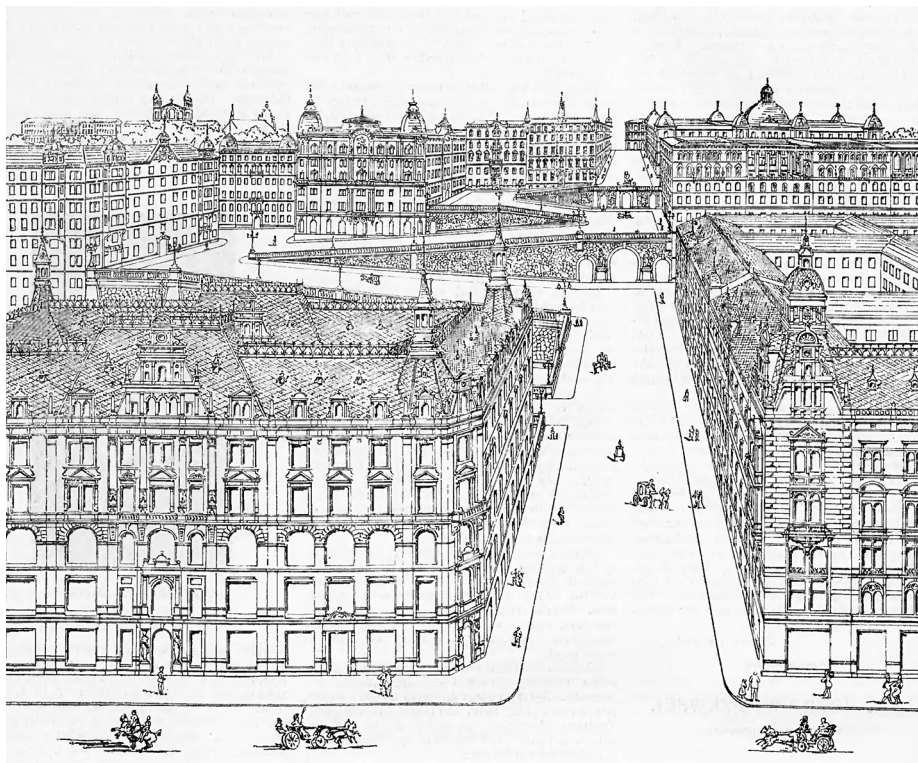
Przedstawiony w niniejszym tekście plan z 1886 r. nie doczekał się nigdy realizacji, choć niektóre z zarysowanych w nim zadań inwestycyjnych, takich jak regulacja rzeki, porty, bulwary czy inkorporacja przedmieść, były przedmiotem polityki inwestycyjnej kolejnych magistratów przed 1915 r. i zostały częściowo zmaterializowane. Projekt można więc widzieć jako swoistą sumę zadań, jakie stały przed magistratem kierowanym przez Sokratesa Starynkiewicza, i reprezentację dalekosiężnych ambicji. Nawiązując do pamiętnika tego prezydenta, można jednak stwierdzić, że w specyficznym starciu o interesy miasta z agendami imperialnej biurokracji poniósł on ostatecznie klęskę, składając dymisję wobec braku kontroli nad finansami i budżetem Warszawy. Chociaż udało mu się przeforsować i rozpocząć inwestycje o fundamentalnym dla miasta znaczeniu, odchodził w poczuciu porażki. Budowa systemu wodociągowo-kanalizacyjnego i inne działania lat 80. były na tyle kosztowne, że administracja generała-gubernatora warszawskiego mogła patrzeć więcej niż powściągliwie na projekt powiększenia miasta i jego przebudowy, nie wspominając o innych, może nawet istotniejszych rozbieżnościach w pojmowaniu przestrzeni Warszawy i jej potrzeb przez różne szczeble cesarskiej biurokracji nad Wisłą i w Petersburgu⁷⁰.

Powyższe rozważania traktuję jako zaproszenie do dyskusji. Opisując plan regulacyjny z lat 80., starałem się przynajmniej ogólnie wskazać specyfikę

⁶⁸ B. Arciszewska, M. Górzyński, *op. cit.*

⁶⁹ *Regulacja i zabudowa...*, s. 24. Rudnicki podał, że w 1915 r. magistrat rozpoczął stałą współpracę z Kołem Architektów w sprawie „Wielkiej Warszawy”, ale na podstawie publikowanych w „Wiadomościach Budowlanych” informacji można sądzić, że stało się to już zdecydowanie wcześniej, ok. 1910 r. Wobec realiów wojennych zrezygnowano z konkursu urbanistycznego na rzecz zamkniętego zaproszenia dla Koła Architektów celem wypracowania szkicu regulacji dla miasta w nowych granicach. Stało się to jeszcze przed wejściem do Warszawy wojsk niemieckich. Por. przypis 66.

⁷⁰ M. Rolf, *Rządy imperialne...*, *passim*.



17. Królestwo Polskie i jego papierowe metropolie. Rysunek wizualizacyjny proponowanej zabudowy oraz sposobu rozwiązania połączenia górnego miasta i Powiśla w rejonie ul. Karowej w Warszawie, niezrealizowany. Architekci Władysław Kozłowski, Czesław Rudnicki, 1895; reprodukcja za: „Tygodnik Ilustrowany” 1895, nr 50, s. 438, skan.

przyjętych w nim rozwiązań, ale samo zagadnienie zasługuje na monograficzne i komparatystyczne ujęcie. Archiwum papierowej metropolii – pomimo drugowojennego zniszczenia akt magistratu czy kancelarii generała-gubernatora warszawskiego – dopiero czeka na swoje przebadanie w archiwach i bibliotekach polskich i rosyjskich oraz wysunięcie interpretacji czy pytań, uwzględniających nowoczesne metody historii architektury i wielostronną analizę planów regulacyjnych, także jako przedmiotów i potencjałów ich „działania” w kancelaryjnym obiegu, ich sprawczości i funkcji w komunikacji między agendami władzy.

Brak możliwości prowadzenia szerzej zakrojonej polityki terenowej i urbanistycznej w Warszawie postyczniowej spowodował, szczególnie w początkach XX w., dramatyczne kontrasty między gęsto zaludnionymi i uzbrojonymi w media dzielnicami centralnymi lewego brzegu a pozbawionymi miejskich wygód przedmieściami – w tym Wolą czy Targówkiem – jako

dzielnicami robotniczymi, rejonami nędzy i wykluczenia. Na ten problem zwrócił uwagę Peter Martyn, dyskutując z rozpowszechnionym przekonaniem o nadzwyczajnym w skali europejskiej zagęszczeniu ludności w Warszawie przełomu stuleci⁷¹. Nieco prowokacyjnie można zauważyć, że projekt regulacyjny z 1886 r., zakładający powiększenie miasta i intensywne zagospodarowanie przedmieść, miałby – w razie stopniowego wcielenia w życie – szansę zniwelować te kontrasty, na mniejszą skalę istniejące już wcześniej. Jako opracowanie kompleksowe w ówczesnych realiach plan był jednakże prawdopodobnie „skazany” na porażkę zarówno z powodu braku środków i mechanizmów wykonawczych, jak i ze względu na akcje zbyt wielu aktorów administracyjnych i społecznych zainteresowanych jego zapisami i zgłaszających zastrzeżenia, jak też opieszałość biurokratycznych kancelarii. Pozostając w gabinetach i biurach, nie stał się narzędziem komunikacji między władzami a społecznościami zamieszkującymi Warszawę. Dla architektów, higienistów czy polityków zainteresowanych modernizacją miasta i budowaniem polskiego dyskursu o urbanistyce zaś nie stanowił nawet punktu odniesienia do dalszych prac. W dyskursie wyznaczanym celami polskiej polityki emancypacyjnej plan z 1886 r. okazał się przykładem anachronicznej wizji rozwoju Warszawy gubernialnej, wskazującej na zapóźnienie i nieudolność rządów rosyjskich nad Wisłą.

PAPER METROPOLIS? REGULATION PROJECTS
FOR WARSAW AT THE TURN OF THE TWENTIETH CENTURY –
A RESEARCH RECONNAISSANCE

ABSTRACT

Generally, the rule of the late Russian Empire in Warsaw has been assessed with some ambivalence in the history of urban planning and the history of the city itself as a period of growth in chaotic and excessively dense urban fabric; with quarters supersaturated with tenement blocks and yards that were too narrow; and devoid of public greeneries with chaotic suburbs and numerous developmental problems (weakness in the municipal authorities, political and legal realities, the ring of fortresses surrounding the city, etc.). In my opinion, however, the literature on the subject has not attempted a comprehensive presentation of the planning initiatives undertaken in Warsaw at that time, when it was the capital city of the Russian governorate in the Polish Kingdom. The purpose of my study is to question whether, and in what way, the Municipality of Warsaw managed the urban planning of the city and commissioned urbanistic (land regulation) projects at the end of the nineteenth and in the early twentieth centuries for the future growth of the city and reconstruction of its layout, including public spaces and their relationship with private quarters dominated by tenement buildings. I focus mainly on an analysis of a land regulation plan for the entire city from the 1880, and

⁷¹ P. Martyn, *Przedwojenny układ zabudowy...*, s. 45–47.

ask questions about the possibilities to implement it. I also suggest preliminary answers to the question regarding what Warsaw Municipality's projects could tell us about ambitions and aspirations of the Warsaw authorities at the turn of the twentieth century, and about the contemporary urban planning techniques and methods, and suggest an understanding of the part played by municipal public spaces.

Keywords: urban planning, Warsaw, Polish Kingdom, municipalities, architecture.

ANEKS

Instrukcja MSW dla administracji rządowej, precyzująca zasady sporządzania planów nowej zabudowy i regulacji miast oraz aktualizacji istniejących projektów, obowiązująca w latach 1870-1917 w Cesarstwie Rosyjskim. Tłumaczenie z języka rosyjskiego i redakcja: Justyna Danik, 2018. Zachowano oryginalny układ graficzny i numerację. Na podstawie drukowanej wersji instrukcji ze zbiorów Archiwum Państwowego w Łodzi, Rząd Gubernialny Kaliski, sygn. 4052a., k. 15–17rv.

Dokument zatwierdzono do kierowania się nim i wypełnienia. Sankt-Petersburg, 25 lutego 1870 r.

Podpisał Minister Spraw Wewnętrznych, Generał-Adiutant Tymašev”.

INSTRUKCJA

dla Wydziałów Budowlanych Urzędów Gubernialnych i Powiatowych dla kierowania się nią przy kreśleniu planów nowej zabudowy miast i przy zmianach dotyczących istniejących planów regulacyjnych miast, posiadających NAJWYŻSZE zatwierdzenie (sporządzona przez Komisję Techniczno-Budowlaną Ministerstwa Spraw Wewnętrznych na podstawie uwag do punktu 4 str. 40 Ustawy Budowlanej, tom XII Zbioru Praw, wyd. 1868 r.).

Par. 1. Przedstawiane Ministerstwu Spraw Wewnętrznych pod rozpatrzenie, zgodnie z porządkiem, ustanowionym w 1 art. 2 uwadze Ustawy Budowlanej (wyd. 1868 r.), oraz pod NAJWYŻSZE zatwierdzenie, projektowane plany miast: dla nowej zabudowy miast zgodnie z art. 298 tej Ustawy oraz, zgodnie z art. 301, dla zmian posiadających NAJWYŻSZE zatwierdzenie w istniejących regulacjach, winny być sporządzane z dokładnym przestrzeganiem wszystkich postanowień, wyłożonych w Zbiorze Praw, w Ustawach: Budowlanej, O Gospodarce Miejskiej, w Ustawie Policyjnej, Medycznej i Pożarowej oraz

w oddzielnych zasadach, wydanych przez Ministerstwo Spraw Wewnętrznych i zamieszczonych w IX części tomu IV zbioru instrukcji i okólników tegoż Ministerstwa.

Par. 2. Przy projektowaniu planów, tak na nową regulację miast, jak i zmian w istniejących regulacjach, Naczelnicy Guberni, na podstawie wymienionych w poprzednim paragrafie postanowień, zobowiązani są przedstawić Ministerstwu Spraw Wewnętrznych:

- a) plan miasta, posiadający NAJWYŻSZE zatwierdzenie;
- b) plan istniejącego położenia miasta wraz z profilami niwelacyjnymi terenu, tak dla istniejących części miasta, jak i dla obszarów przeznaczonych pod jego rozprzestrzenienie;
- v) plan projektowanego położenia miasta;
- g) informację o liczbie działek, znajdujących się na nich domów oraz o liczbie mieszkańców miasta obojga płci;
- d) szczegółowy opis topograficzny terenu oddawanego pod projektowaną część miasta, a także otaczających go ziem na obszarze od 250 sążni do 1 wiorsty, wraz z uwzględnieniem podstawowych przyczyn, skłaniających do zmiany istniejącego położenia miasta.

Par. 3. Niniejsza instrukcja, mówiąc ściśle, stanowi wytyczne dla zagadnień technicznych sporządzania i wykańczania planów, szkiców i kopii, zarówno ogólnych, jak i szczegółowych, a załączone wzorce szkiców o numerach 1, 2, 3 i 4, powinny służyć jako graficzne wyjaśnienie wyłożonych tu wskazań.

Par. 4. Zgodnie z powyższym, lokalna administracja powinna wypełnić [poniższe zalecenia]:

I. Dla planów zatwierdzonych

Par. 5. Należy przedstawić oryginalny plan posiadający NAJWYŻSZE zatwierdzenie proponowany do zmiany lub jego potwierdzoną kopię. Jeśli dla planu danego miasta nie było wydane takie zatwierdzenie, to na planie istniejącego położenia miasta należy umieścić adnotację: „Plan posiadający NAJWYŻSZE zatwierdzenie jak do tej pory nie istnieje”.

II. Dla planów istniejącego położenia miasta

Par. 6. Plan ten powinien zostać sporządzony z natury lub skopiowany z możliwie wiernego planu miasta.

Par. 7. Skala przyjęta dla tego planu powinna wynosić 50 sążni na cal angielski; skalę można zwiększyć w miarę potrzeb, ale w żadnym wypadku nie powinna być ona mniejsza.

Par. 8. Plan należy rozrysować na papierze tak, aby północna jego część była zwrócona ku górze; oprócz tego należy narysować strzałkę, wskazującą północ.

Par. 9. Na planie należy zaznaczyć:

a) zarys miasta, miejskie pastwisko, sady, ogrody, lasy, pola, grunty orne, piaski, wzniesienia terenu (powinny być zaznaczone delikatnie, żeby nie zaciemniać planu), drogi pocztowe i inne, rzeki, strumienie i kanały z zaznaczeniem ich kierunku, stawy, jeziora, błota, obszary zalewowe oraz studnie;

b) istniejące kwartały zabudowane domami murowanymi i drewnianymi – bez oznaczenia działek należących do osób prywatnych, za wyjątkiem działek i budynków znajdujących się poza granicami kwartałów, zarówno w granicach miasta, jak i poza nimi; te działki i budynki powinny być zaznaczone na planie;

v) istniejące i na nowo proponowane działki, budynki i obszary rządowe i użyteczności publicznej, należące do: skarbu, cerkwi, klasztorów, wspólnoty miejskiej i różnych innych wspólnot oraz instytucji, a także mosty, śluzy, przystanie rzeczne, stacje kolejowe, fabryki, zakłady, młyny, kuźnie, rzeźnie, cmentarze i inne;

g) na sporządzonym zgodnie z powyższym planie należy zaznaczyć czerwonym kolorem (karminem) jeno sam zarys proponowanych w celu uregulowania miasta zmian: w kwartałach, na działkach, ulicach, placach, w budynkach rządowych i użyteczności publicznej, w kierunku pocztowych i innych dróg, w zarysie miasta, na cmentarzach i innych.

Par. 10. Na profilach niwelacyjnych terenu należy wykazać:

a) podłużne i poprzeczne profile (niwelacja powinna mieć odniesienie do jednego wspólnego horyzontu; profile powinny biec wzdłuż ulic przez główne nierówności terenu, w odległości nie większej niż 100 sążni, odległość między ściankami powinna wynosić 30 sążni lub mniej, tam gdzie teren jest prześwietlony), wysokości i spadki wzniesień, głębokości i spadki wąwozów i dolin, tak na terenie istniejącego miasta, jak i na obszarach ponownie proponowanych pod rozprzestrzenienie jego części, jak również głębokość rzek, kanałów i strumieni, poziom wysokich i niskich wód; linie niwelacyjne należy oznaczać czerwonymi literami;

b) skala dla horyzontalnych wymiarów profili powinna być taka sama jak dla planów, tj. 50 sążni na cal angielski; dla wymiarów wertykalnych należy przyjąć skalę 20 razy większą niż dla wymiarów horyzontalnych;

v) profile niwelacyjne powinny być nakreślone na osobnych arkuszach, aby mogły zostać załączone zarówno do planu istniejącego położenia, jak i do planu projektowanego położenia miasta.

Par. 11. Kolorystyka oznaczenia części planu:

a) dla rozróżnienia części murowanych od drewnianych na planach należy przyjąć: dla murowanych – jasny i jaskrawy czerwony kolor, dla drewnianych – jasny i ciemny żółty kolor;

b) murowane kwartały i osobno położone działki należy pokryć jasnoczerwonym kolorem – jasnym karminem;

v) istniejące murowane budynki rządowe i użyteczności publicznej należy pokryć ciemnym karminem;

g) na nowo proponowane murowane budynki rządowe i użyteczności publicznej należy pokryć jasnoczerwonym kolorem – czerwinią żelazową;

d) drewniane kwartały i osobno położone działki należy pokryć jasnożółtym kolorem – jasną sjeną paloną;

e) istniejące drewniane budynki rządowe i użyteczności publicznej należy pokryć ciemnożółtym kolorem – ciemną sjeną paloną;

ż) na nowo proponowane drewniane budynki rządowe i użyteczności publicznej należy pokryć jaskrawożółtym kolorem – gęstą gumigutą.

Pozostałe elementy, takie jak rzeki, błota, lasy, piaski, ogrody i inne należy oznaczyć właściwymi dla nich znakami i kolorami, ogólnie przyjętymi dla planów topograficznych.

Uwaga: kwartały, budynki i inne elementy lub ich części, przeznaczone do wyburzenia na planie istniejącego położenia miasta należy pokryć całkowicie jasnym tuszem.

Par. 12. Objaśnienia do planu:

a) na planie należy ponumerować kwartały, a także budynki rządowe i użyteczności publicznej, wskazane w par. 9 niniejszej instrukcji – kwartały arabskimi cyframi czcionki drukarskiej, budynki – również arabskimi cyframi, lecz drobnymi i pochyłymi;

b) na planie należy wpisać nazwy rzek, strumieni, jezior, kanałów i dróg.

Uwaga: nazwy części miasta, placów, ulic itd. należy oznaczać tylko wtedy, jeśli jest to niezbędne dla jasności przedstawionej na planie propozycji;

v) na marginesach planu sporządzić należy opis budynków rządowych i użyteczności publicznej, wskazanych wyżej w par. 9 podpunkt v) instrukcji, oznaczając najpierw istniejące budynki, następnie te proponowane do wyburzenia, a później te, które mają powstać; pozostałe elementy, wskazane w par. 9, należy oznaczać umownymi znakami.

Par. 11. [sic] O nagłówkach, podpisach i poświadczeniach na planie i profilach:

a) nagłówki powinny objaśniać cel sporządzenia planu: regulację lub rozprzestrzenienie, lub jedno i drugie itd. Jeżeli do tej pory nie istnieje plan posiadający NAJWYŻSZE zatwierdzenie, to powinno to zostać wyjaśnione w nagłówku w następujący sposób:

PLAN istniejącego położenia gubernialnego / powiatowego / zwykłego miasta NN guberni N ze wskazaniem proponowanej regulacji i rozprzestrzenienia w 18.. roku.

Plan posiadający NAJWYŻSZE zatwierdzenie jak do tej pory nie istnieje.

PROFIL podłużny lub poprzeczny między punktami NN terenu gubernialnego / powiatowego / zwykłego miasta N guberni N w 18.. roku.

b) u dołu planu powinny się znajdować podpisy technika sporządzającego plan z natury z zaznaczeniem roku wykonania oraz technika projektującego nowe położenie. Na profilach powinien znajdować się podpis technika przeprowadzającego niwelację z zaznaczeniem roku jej wykonania;

v) plan istniejącego położenia miasta i załączone do niego profile powinny zostać zatwierdzone przez Naczelnika Guberni oraz członków Wydziału Budowlanego Urzędu Gubernialnego lub Okręgowego.

III. O planie projektowanego położenia miasta

Par. 12. Projektowany plan powinien zostać sporządzony we wszystkich aspektach zgodnie z planem istniejącego położenia miasta, z zaznaczeniem części pozostających bez zmian oraz nowych propozycji. Części przeznaczone do wyburzenia (pokryte tuszem na planie istniejącym) nie powinny w ogóle być zaznaczone na planie projektowanym.

Par. 13. Wszystkie elementy na projektowanym planie powinny być oznaczone takimi samymi kolorami, jak elementy zaznaczone na planie istniejącego położenia miasta, za wyjątkiem wyznaczanych na nowo kwartałów, które, w celu odróżnienia ich od istniejących, należy oznaczyć: istniejące murowane kolorem jasnoczerwonym, murowane proponowane – jasną czerwieńią żelazową, istniejące drewniane – jasnożółtym, drewniane proponowane – jasną gumigutą.

Par. 14. Objaśnienia planu:

a) numeracja na planie projektowanym powinna być zgodna z systemem przyjętym na planie istniejącego położenia miasta, za wyjątkiem obiektów przeznaczonych do rozbiórki i nadania nowych numerów kwartałom w [nowej] kolejności na całym obszarze miasta, nie zwracając uwagi na istniejącą numerację;

b) nazwy obiektów na projektowanym planie powinny być takie same, jak na planie istniejącego położenia miasta;

v) na marginesach projektowanego planu należy sporządzić opis budynków i działek rządowych i użyteczności publicznej, wspomnianych wyżej w par. 9 instrukcji, w kolejności przyjętej w opisie na planie istniejącego położenia miasta; budynków przeznaczonych do rozbiórki nie należy wykazywać na planie.

Par. 15. O nagłówkach, podpisach i poświadczeniach na planie:

a) nagłówki powinny być następujące:

PLAN projektowanego położenia gubernialnego / powiatowego / zwykłego miasta N guberni N w 18.. roku.;

b) na dole powinien znajdować się podpis osoby projektującej nowe położenie;

v) Projektowany plan, tak jak inne szkice, powinien zostać poświadczony przez Naczelnika Guberni oraz członków Wydziału Budowlanego Urzędu Gubernialnego lub Okręgowego.

IV. O kopiach planów miejskich

Par. 16. Przy sporządzaniu kopii jakiegokolwiek części miasta należy spełnić te wszystkie warunki, które wskazano w niniejszej instrukcji dla sporządzenia nowych planów, przy czym jeśli proponowano by odkryć na nowo lub zabudować czy zlikwidować ulicę, plac, drogę, zjazd, przystań czy inny podobny obiekt, to w tym wypadku należy dołączyć do kopii plany niwelacyjne terenu.

Par. 17. O sporządzaniu szkiców.

a) szkice powinny być bezwzględnie rozrysowane na formatach posiadających poniższe wymiary: długość około 13 cali, szerokość około 8 cali; powinny być naklejone na perkal lub inną tkaninę tak, aby szkice w wygodny sposób można było składać do oznaczonego formatu;

b) na wierzchniej stronie perkalu dla każdego szkicu powinna być naklejona niewielka etykieta z odpowiednim podpisem;

v) przy przesyłaniu szkiców pocztą powinny być one starannie zapakowane w celu ochrony ich przed zniszczeniem oraz uniknięcia ponownego ich kreślenia.

Niniejsza instrukcja uzyskała aprobatę Komisji Techniczno-Budowlanej w dzienniku z 24 lutego 1870 roku nr 55.

Podpisał: Przewodniczący Konstantin” Marčenko

Członkowie: Ivan” Černik”, Karl” Maevskij, Ęrnest” Žiber”, Anton” Štutenberg”, Hristian” Grejfan”, Konstantin” Kokovcev”

Prowadzący Sprawę Suworov”