

KRÓLESTWO POLSKIE I JEGO PAPIEROWE METROPOLIE. DWA PLANY REGULACYJNE MIAST Z OKOŁO 1900 ROKU: REKONESANS BADAWCZY¹

WPROWADZENIE

W ciągu wieku XIX-go system sztuczny, t.j. typ szachownicy panował prawie niepodzielnie w całym świecie. Ogromna większość miast amerykańskich i europejskich, nie wyłączając naszej Warszawy i miast prowincjonalnych (o ile te w ogóle były planowane), zabudowały się bez uwzględnienia absolutnie żadnych potrzeb mieszkańców. Ani higiena, ani sztuka, ani komunikacja nie miały prawa głosu. Tereny, na których miały powstawać nowe dzielnice, kratkowano po prostu przy linii i ekierce².

¹ Powstanie tego artykułu w obecnej formie nie byłoby możliwe gdyby nie pomoc i zainteresowanie tematem ze strony wielu osób. Porównawczo oba plany prezentowałem po raz pierwszy na seminarium magistersko-doktoranckim prof. Agnieszki Zabłockiej-Kos w Instytucie Historii Sztuki UW w roku 2015. Materiały dotyczące planu regulacyjnego Kalisza z 1905-1906 roku omawiałem latem 2016 roku na posiedzeniu Pracowni Historii Sztuki i Kultury Artystycznej Kaliskiego Towarzystwa Przyjaciół Nauk, a zagadnienia dotyczące planu Częstochowy z 1900-1901 roku na konferencji rocznej Society of Architectural Historians w Glasgow w czerwcu 2017 roku. Bardzo dziękuję wszystkim uczestnikom dyskusji towarzyszących tym wystąpieniom za cenne wskazówki i uwagi. Za wnikliwą lekturę tekstu i cenne uwagi dziękuję Kamilowi Śmiechowskiemu. Moja praca nie byłaby efektywna bez wsparcia archiwistów, muzealników i historyków w Kaliszu, Częstochowie i Łodzi. Szczególnie chciałbym podziękować pracownikom Ośrodka Dokumentacji Dziejów Częstochowy Muzeum Częstochowskiego, Archiwum Państwowego w Częstochowie, Kaliszu i Łodzi oraz koleżankom i kolegom z KTPN. Justynie Danik i Michałowi Rabendzie dziękuję za prace nad tłumaczeniami archiwaliów z języka rosyjskiego, a Iwonie Barańskiej za pracę redakcyjną nad tym esejem.

² Tadeusz Tołwiński, „Budowa miast. Referat ze zjazdu lekarzy i higienistów we Włocławku”, *Zdrowie* 4 (1912): 221-230, tu 225.

Tymi słowami dwudziestopięcioletni architekt i niebawem ceniony urbanista Tadeusz Tołwiński (1887-1951) rozprawił się w 1912 roku ze skomplikowanym zagadnieniem planowania przestrzennego w dziewiętnastym stuleciu. Z perspektywy nowej *sztuki budowy miast*, jak przedstawiano promowany przez Tołwińskiego wariant urbanistyki o rozległych ambicjach kompleksowego i eksperckiego kształtowania przestrzeni miejskiej, jako formy organizowania i sterowania życiem społecznym³, miasta Królestwa Polskiego nadawały się idealnie na cel ataku.

Żywiłowo urbanizujące się ośrodki takie jak Łódź, Częstochowa, Lublin, Warszawa czy Kalisz stawały się na początku dwudziestego wieku, a już szczególnie w trakcie i po rewolucji 1905-1907 roku, przedmiotem dyskursów o deficycie modernizacji, o ułomności cywilizacji nad Wisłą. Zasadniczym punktem odniesienia dla wielu osób biorących udział w tej debacie były osiągnięcia urbanistyki i jej teorie rozwijane w obrębie najwyższej uprzemysłowionych imperiów. Głównie Wielkiej Brytanii, Francji, a szczególnie Niemiec, gdzie miasta cieszyły się samorządnością, posiadały w wydziałach swoich magistratów etatowych planistów i miały silną pozycję w strukturze lokalnych władz⁴. Sądzę, iż żywiłowy rozwój dyskursu o problemach urbanizacji i szerzej, życia miejskiego w Królestwie Polskim początku XX wieku warto analizować, jako część konfliktów politycznych pomiędzy interesami różnych władz Cesarstwa Rosyjskiego a lokalnych elit, z polskim ruchem narodowym i postulatami reform imperialnego zarządu nad Wisłą, jako istotnym punktem odniesienia⁵. Podobnie jak wielu autorów nowych polskich prac o polityce i roli miasta w niej w tym czasie uważam, że przestrzeń miejska i o niej pisanie, mówienie oraz działanie w celu sterowania kierunkami urbanistycznego rozwoju to jedno z centralnych zagadnień polityki w Królestwie Polskim przełomu stuleci⁶. W mojej opinii, rozwój polskiego dyskursu urbanistycznego przed I wojną

³ Tą perspektywę przyjmuję za Brianem Laddem, por. tenże, *Urban Planning and Civic Order in Germany, 1860-1914* (Cambridge, Mass.: Harvard University Press, 1990). Ladd bardzo wnikliwie i sugestywnie przedstawia powody, dla których to właśnie kraje niemieckie stały się rejonem powszechnie wówczas cenionych doświadczeń i rozwiązań administracyjnych, prawnych oraz urbanistycznych w planowaniu miast.

⁴ Tamże.

⁵ Por. Malte Rolf, *Rządy imperialne w Kraju Nadwiślańskim. Królestwo Polskie i cesarstwo rosyjskie (1864-1915)*, tłum. Wojciech Włoskiewicz (Warszawa: Wydawnictwo Uniwersytetu Warszawskiego, 2016) [wyd. niem. oryg. 2014].

⁶ O przemianach w dyskursach miejskich – szczególnie w związku z rewolucją 1905-1907 – por. m. in. Kamil Piskała, Wiktor Marzec, *Rewolucja 1905: przewodnik Krytyki Politycznej* (Warszawa: Krytyka Polityczna, 2013); Kamil Śmiechowski, „Searching for the Better City: An Urban Discourse during the Revolution of 1905 in the Kingdom of Poland”, *Praktyka Teoretyczna* 13 (2014): 71-95; Agata Zysiak “The Desire for Fulness. The Fantasmatic Logic of Modernization Discourses in the Turn of the 19th Century Łódź”, *Praktyka Teoretyczna* 13 (2014): 41-69; Kamil Śmiechowski, Wiktor Marzec, „Pathogenesis of the Polish Public Sphere. The Intelligentsia and the Popular Unrest during and after the 1905 Revolution”, *Polish Sociological Review*, 4 (2016): 437-457; o znaczeniu rewolucji ostatnio także Rolf, *Rządy*, 345-206, tamże obszerna bibliografia.

światową i późniejszy sukces zawodowy i opiniotwórcza rola Tołwińskiego (autora znakomitych, międzywojennych prac o historii i teorii urbanistyki)⁷, w równej mierze jak działalność teoretyczna i praktyczna związanych z Galicją Romana Felińskiego (1886-1953), Artura Kühnela (1874-1925), Ignacego Drexlera (1878-1930) i innych⁸, spowodowały być może, że polska historia architektury niewiele uwagi poświęciła owym *kratkowanym przy linii i ekierce* projektom, powstającym dla miast Królestwa Polskiego.

Mam w tym wypadku na myśli urzędowe plany regulacyjne, licznie sporządzane pod kierunkiem i wedle wymogów rosyjskiej administracji oraz magistratów miast polskich między okresem postyczniowym a Wielką Wojną. Poza wnikliwym studium Krzysztofa Dumały o planowaniu miast przemysłowych Królestwa w XIX wieku czy równie interesującej pracy Marty Wiraszki o miastach w guberni podolskiej⁹ – cennej komparatystycznie – tym zagadnieniom poświęcano w mniejszym lub większym stopniu uwagę także w monografiach architektury i urbanistyki poszczególnych ośrodków, by wymienić przykładowo tom pod redakcją Wojciecha Kalinowskiego o Radomiu, książkę Krzysztofa Stefańskiego o Łodzi czy opracowanie Małgorzaty Dolistowskiej o Białymstoku¹⁰. Ale chyba utrzymała się zdecydowanie negatywna opinia Dumały o charakterze interesujących mnie projektów: *Analiza wykonanych w drugiej połowie XIX w. planów regulacyjnych świadczy o miernych na ogół umiejętnościach projektantów i niezbyt wysokim poziomie sztuki urbanistycznej*

⁷ Por. przeglądowy zarys biograficzny Tołwińskiego: Teresa Kotaszewicz, *Tadeusz Tołwiński 1887-1951. Architekt, urbanista, Twórca Polskiej Szkoły Urbanistyki* (Warszawa: Oficyna Wydawnicza Politechniki Warszawskiej, 2016).

⁸ Jakub 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. Iwona Barańska, Makary Górczyński (Kalisz: Kaliskie Towarzystwo Przyjaciół Nauk, 2016), 107-140. Tamże bogata bibliografia dotycząca działalności wzmiankowanych autorów i powiązanych instytucji.

⁹ Krzysztof Dumała, *Przemiany przestrzenne miast i osiedli przemysłowych w Królestwie Polskim w latach 1831-1869* (Wrocław-Warszawa-Kraków Gdańsk: Zakład Narodowy imienia Ossolińskich, Wydawnictwo PWN, 1974); tenże, „Rosyjski urzędowy wzorzec urbanistyczny z 1870 roku w Królestwie Polskim”, *Kwartalnik Historii Kultury Materialnej* 40 (1992): 383-397; Marta Wiraszka, *Rozwój przestrzenny i zabudowa miast guberni podolskiej w czasach Imperium Rosyjskiego* (Warszawa: Neriton, 2008). Ponadto zob. Liliana Grabiszewska, „Działalność urbanistyczna i przepisy budowlane Królestwa Polskiego (1815-1915) w planach regulacji warszawskiej Pragi”, *Kwartalnik Architektury i Urbanistyki. Teoria i historia* 58 (2013): 67-85.

¹⁰ *Urbanistyka i architektura Radomia*, red. Wojciech Kalinowski (Lublin: Wydawnictwo Lubelskie, 1979); Krzysztof Stefański, *Narodziny miasta. Rozwój przestrzenny i architektura Łodzi do 1914 roku* (Łódź: Kusiński Książki o Łodzi, 2016) wyd. 2; Małgorzata Dolistowska, *W poszukiwaniu tożsamości miasta. Architektura i urbanistyka Białegostoku w latach 1795-1939* (Białystok: Oficyna Wydawnicza Politechniki Białostockiej, 2009).

okresu¹¹. W przekrojowych opracowaniach historii regulacji rozwoju miast i później urbanistyki na ziemiach polskich zagadnienie to nie jest chyba nawet specjalnie dostrzegane¹². Zaryzykuję opinię, że jest obecnie raczej przedmiotem zainteresowania historyków kartografii, niż historyków architektury związanych z uniwersytecką/akademicką historią sztuki czy politechnicznymi katedrami architektury¹³. Samo zagadnienie kształtowania się dyskursów urbanistycznych i kulturowego uwarunkowania jak i znaczenia poglądów na planowanie miast na ziemiach polskich na przełomie XIX-XX wieku dopiero ostatnio staje się tematem nowych, interesujących studiów młodego pokolenia badaczek i badaczy. Dotykają one między innymi problemów planowania jako formy polityki miejskiej czy związków urbanistyki i ruchu higienicznego, ale nadal brak pogłębionej analizy samych projektów regulacyjnych¹⁴.

W niniejszym artykule chciałbym podjąć próbę rekonesansu badawczego z perspektywy historii architektury, postrzegając miejskie plany regulacyjne drugiej połowy XIX wieku jako istotne źródła do badania procesów historii społecznej, politycznej, gospodarczej. Uważam je również za próbę stworzenia narzędzi dla przestrzennego kształtowania stosunków społecznych w Królestwie Polskim. Interesują mnie pytania o realia prawne i administracyjne sporządzania takich dokumentów, cele projektowanych regulacji wedle różnych szczebli administracji, grupy interesów zainteresowane planowaniem. Także, kim byli ich autorzy i w jaki sposób pracowali? Plany traktuję jako pewnego rodzaju probierze wyobrażeń o potencjałach i dynamice rozwojowej danych ośrodków. Choć obowiązujące

¹¹ Dumała, *Przemiany*, 129.

¹² Maciej Nowakowski, wsp. Barbara Bańkowska, *Sto lat planowania przestrzeni polskich miast (1910-2010)* (Warszawa: Oficyna Naukowa, 2013), 45-47. Por. też klasyczne prace Krzysztofa Pawłowskiego np. „Ochrona walorów zabytkowych miast a geneza polskiej nowoczesnej szkoły urbanistycznej”, w: *Przeszłość a jutro miasta. Szkice urbanistyczne*, red. Krzysztof Pawłowski, Teresa Zarębska (Warszawa: PWN, 1977), 163-198; Wojciech Kalinowski, „Badania nad historią budowy miast polskich w trzydziestoleciu”, *Kwartalnik Architektury i Urbanistyki* 20 (1975): 101-128; Teresa Zarębska, „Wojciech Kalinowski jako autor syntezy dziejów urbanistyki polskiej”, *Kwartalnik Architektury i Urbanistyki* 43 (1998):17-22.

¹³ Por. Agnieszka Bartoszewicz, Henryk Bartoszewicz, „Dzieje kartografii miast polskich do końca XIX wieku. Zarys problematyki”, *Polski Przegląd Kartograficzny* 45 (2013): 236-255; Agnieszka Bartoszewicz, *Kartografia miast Mazowsza i ziemi dobrzyńskiej do końca XIX wieku* (Warszawa: Naczelna Dyrekcja Archiwów Państwowych, 2012), wyd. 2. Tamże dalsza bibliografia przekrojowa. Maria Lewandowska, Mieczysław Stelmach, Andrzej Tomczak, *Plany miast w polskich archiwach państwowych. Katalog* (Warszawa: NDAP, 1996).

¹⁴ Zob. prace w tomie *Architektura w mieście, architektura dla miasta. Społeczne i kulturowe aspekty funkcjonowania architektury na ziemiach polskich lat 1815-1914*, red. Mikołaj Getka-Keniga, Aleksander Łupienko (Warszawa: Instytut Historii PAN, 2017), szczególnie Emilii Kiecko, „O kilku problemach u początków nowoczesnej „budowy miast” na ziemiach polskich”, 29-55; Aleksandra Łupienki, „Wkład ruchu higienicznego w polską myśl urbanistyczną (1850-1914)”, 57-70.

w imperium rosyjskim prawo nakładało na administrację obowiązek sporządzania kompleksowych projektów dla wszystkich miast, sądzę, że konkretne przykłady mogą wiele powiedzieć o wyobrażeniach władz, autorów i aktorów społecznych o przyszłości danego ośrodka. Posiadają swoją specyfikę uchwytą przy mikrohistorycznej analizie¹⁵.

Proponuję porównawcze studium przypadku dwóch projektów regulacyjnych: dla Częstochowy (1901-1902) i Kalisza (1905-1906)¹⁶. Pozostają one obecnie nieznanne z dokładnych rysunków czy ich reprodukcji. Zachowała się natomiast częściowa, opisowa dokumentacja archiwalna oraz wiele źródeł pośrednich, takich jak historyczne materiały kartograficzne i architektoniczne, umożliwiające próbę rekonstrukcji. Postaram się wstępnie przeprowadzić ich opis, ilustrowany wykonanymi wcześniej rekonstrukcjami schematycznymi samych rysunków planów¹⁷. Zabieg ten winien zostać poprzedzony przesłaniem działań administracji i poszczególnych aktorów społecznych. Oba plany powstały w zbliżonym czasie, jeden dla szybko rozwijającego się, powiatowego miasta przemysłowego w guberni piotrkowskiej, drugi zaś dla stojącej przed obiecującymi perspektywami rozwojowymi stolicy guberni, do której w 1902 roku doprowadzono szerokotorową linię kolejową Warszawa-Łódź-Kalisz, w 1906 roku połączoną z siecią kolei niemieckich. Zarówno Częstochowa, jak i Kalisz były ośrodkami nadgranicznymi o dużym potencjale rozwojowym. Z perspektywy poszczególnych aktorów życia miejskiego, dla efektywnego zarządzania ich wzrostem konieczne stało się wprowadzenie nowoczesnych technik gospodarstwa miejskiego, w tym planowania przestrzeni. Kto i w jaki sposób przygotował oba plany? Jakie rozwiązania zaproponowano? Co mogą one powiedzieć o oczekiwaniach, możliwościach, intencjach władz? Porównując projekty chciałbym też zasygnalizować ich późniejsze losy i potencjalny wpływ na kształt obu miast przed 1914 rokiem, szczególnie w przypadku powstania nowych dzielnic.

Konieczne jest też postawienie pytania o to, czy urzędowe plany regulacyjne miały szansę zostać wcielone w życie w ówczesnych realiach zarządzania miastami Królestwa? A to w mojej ocenie wiąże się ściśle z zasugerowanym wyżej problemem: rozdźwiękiem między oficjalnym planowaniem a rozwijającym się wówczas dyskursem ‘nowej urbanistyki’ w środowisku polskim. Mówiąc o ‘papierowych

¹⁵ Zob. też Bohdan Jałowiecki, *Spoleczne wytwarzanie przestrzeni* (Warszawa: Wydawnictwo Naukowe Scholar, 2010), wyd. 2, 43: *Planowanie przestrzenne jest w rękach władzy instrumentem regulacji, który służy do kontroli władania i wytwarzania przestrzeni, doktryny urbanistyczne są natomiast ideologiczną nadbudową i racjonalizacją stosowanych mechanizmów tej regulacji i kontroli.*

¹⁶ Podane tu daty oznaczają zasadniczy okres sporządzenia planów, są ramowe; w obu wypadkach dokumenty te były korygowane i rozszerzane aż do 1914 roku.

¹⁷ Zob. opracowanie rekonstrukcyjne obuplanów – tuczęściowo reprodukowane – wykonane przez autora i dostępne online, <https://uw.academia.edu/MakaryG%C3%B3rzy%C5%84ski>, sekcja *Teaching Documents* (dostęp 4 czerwca 2017).

metropoliach’ sugeruję, że sporządzane w okresie ‘późnego’ zaboru rosyjskiego plany regulacyjne nawet, jeśli oferowały wręcz metropolitalne kontury przyszłości dla rozwijających się miast Królestwa¹⁸, to pozostawały głównie w postaci urzędowej dokumentacji, dla której nie było sprawnych narzędzi wykonawczych. Z racji skomplikowanych realiów prawno-politycznych gospodarstwa miejskiego nad Wisłą owe ‘papierowe metropolie’ pozostają zapomniane – a funkcje, charakter i kulisy powstania takich projektów – wymagają pogłębionych studiów. Niniejszy artykuł jest tu jedynie próbą rozpoznania tematyki i postawienia zagadnień badawczych. Sądzę, że niezmiernie interesujących – mowa bowiem o okresie, w którym także polityka uprawiana na ziemiach polskich staje się polityką miejską, wobec rewolucyjnych przemian cywilizacyjnych wieku dziewiętnastego: wynikających z nich możliwości, jak i deficytów, szans i konfliktów¹⁹.

REGULACJA MIAST W KRÓLESTWIE POLSKIM W DRUGIEJ POŁOWIE XIX WIEKU – REALIA PRAWNE, INSTYTUCJE, WYBRANE PRZYKŁADY

Polityki i inicjatywy administracyjnej regulacji i planowania rozwoju miast w okresie konstytucyjnym i/lub polistopadowym w dziejach Królestwa Polskiego mają swoje klasyczne, dwudziestowieczne opracowania przekrojowe pióra Wacława Ostrowskiego, Wojciecha Kalinowskiego, a szczególnie Krzysztofa Dumale²⁰. Dziś zagadnienia te wymagają nowych studiów i interpretacji, a wielu podjętych przez wspomnianych autorów problemów dotąd na gruncie historii architektury w Polsce nie rozwinięto. Krzysztofowi Dumale zawdzięczamy także wnikliwe przedstawienie realiów prawnych i planów wzorcowych, kluczowych dla inicjatyw regulacji w drugiej połowie stulecia²¹.

¹⁸ Maria Nietyksza, *Rozwój miast i aglomeracji miejsko-przemysłowych w Królestwie Polskim 1865-1914* (Warszawa: PWN, 1986); Wiesław Puś, *Przemysł Królestwa Polskiego w latach 1870-1914. Problemy struktury i koncentracji* (Łódź: Wydawnictwo Uniwersytetu Łódzkiego, 1984); tenże, *Rozwój przemysłu w Królestwie Polskim 1870-1914* (Łódź: Wydawnictwo Uniwersytetu Łódzkiego, 1997).

¹⁹ Śmiechowski, „Searching for the better”; Rolf, *Rządy*. Zob. też serię wydawniczą *Historie Polski w XIX wieku* pod redakcją Andrzeja Nowaka, tom 1: Tadeusz Epsztein, Magdalena Gawin, Bogusław Dopart, *Kominy, ludzie i obłoki: modernizacja i kultura* (Warszawa: DiG, 2013).

²⁰ Wacław Ostrowski, *Świetna karta z dziejów planowania w Polsce 1815-1830* (Warszawa: Towarzystwo Urbanistów Polskich, 1949); Wojciech Kalinowski, Stanisław Trawkowski, „Uwagi o urbanistyce i architekturze miejskiej Królestwa Polskiego w pierwszej połowie XIX wieku”, *Studia i materiały do teorii i historii architektury i urbanistyki* 1 (1956): 59-153; Wojciech Kalinowski, *Zarys historii budowy miast w Polsce do połowy XIX wieku* (Toruń: Wydawnictwo Uniwersytetu im. M. Kopernika, 1966); Dumala, *Przemiany*. W przekroju i skrócie por. też Adam Miłobędzki, *Zarys dziejów architektury w Polsce* (Warszawa: Wiedza Powszechna, 1988), wyd. 4.

²¹ Dumala, „Rosyjski”.

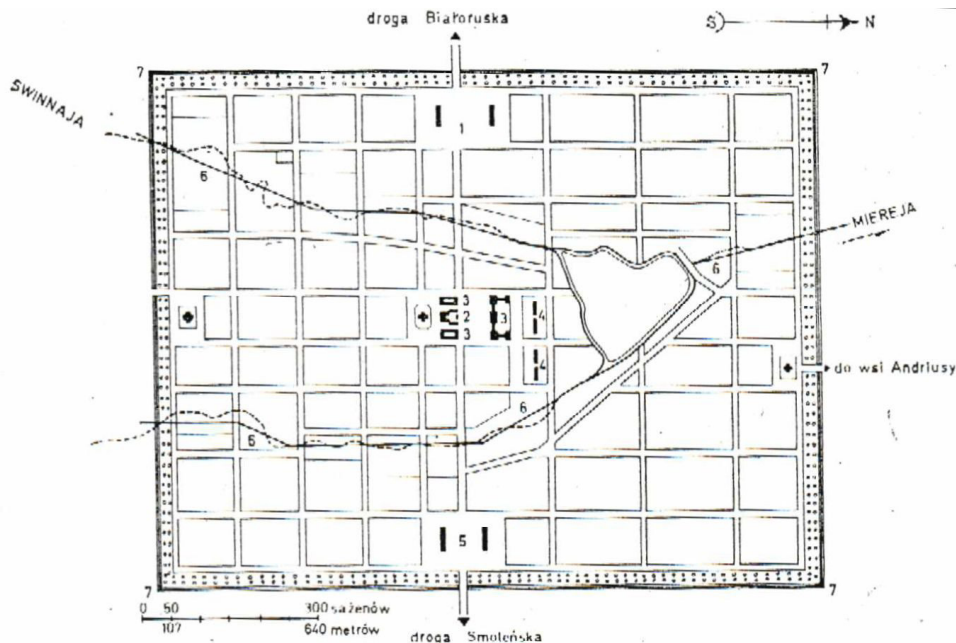
W 1848 roku władze w Warszawie zatrzymały dotychczasową akcję sporządzania planów regulacji miast²², którą rozpoczęto na mocy Przepisów Ogólnych Policji Budowniczej dla Miast Królestwa Polskiego z roku 1820, wprowadzających obowiązkowe linie zabudowy i plany ogólne regulacji obok wielu innych, rewolucyjnych przepisów²³. Wskutek zaskakującego nieporozumienia, opisanego szczegółowo przez Dumałę, w 1848 roku na polecenie cara Mikołaja I Rada Administracyjna Królestwa nakazała Komisji Rządowej Spraw Wewnętrznych sporządzenie od nowa *planów regulacyjnych wszystkich miast Królestwa, podług prawideł w Cesarstwie przyjętych*. Jednocześnie, formalnie anulowano dotąd sporządzone dokumenty planistyczne, których w 1854 było już 306 na 456 ośrodków mających prawa miejskie²⁴. W 1852 roku do Warszawy przysłano z Petersburga wzorzec urbanistyczny – plan miasta Krasnego w obwodzie Smoleńskim z 1815 roku, sporządzony przez Williama Hastiego (1761-1832). Ten niezwykle regularny projekt budowy miasta średniej wielkości, operujący prostokątną, regularną siecią kwartałów i systemem centralnych placów prostokątnych, otrzymał charakter dokumentu wzorcowego dla sporządzenia nowych planów ośrodków Królestwa Polskiego. KRSW rozesłała go wszystkim władz gubernialnych w latach 1852-1854.

Jednocześnie sporządzono nowe instrukcje miernicze i wytyczne szczegółowe do rysowania planów oraz sprecyzowano tryb opracowywania projektów. Miały się tym zadaniem zająć specjalne komitety, złożone z burmistrzów wraz z radnymi magistratów, władz powiatów, inżynierów powiatowych i gubernialnych, oraz wskazanej przez naczelnika powiatu lub gubernatora delegacji ważniejszych mieszkańców (zależnie od statusu miasta), co precyzowało rozporządzenie z 1854 roku. Projekty miały zawierać siatkę uliczną z liniami regulacyjnymi dla zabudowy, projekty placów, lokalizację obiektów użyteczności publicznej oraz kontury granic miejskich. Ich ostateczne zatwierdzenie po korekcie specjalistów KRSW w Warszawie miało już należeć od cara. Dumała ocenia bardzo krytycznie tę biurokratyczną akcję – szczególnie, że dotychczas sporządzone plany zostały dość bezpardonowo sprowadzone do roli podkładów geodezyjnych pod nowe projekty, zrezygnowano też ze szczegółowej skali obowiązującej w Królestwie od 1817 roku (1:1500) na rzecz zobrazowań schematycznych (1:4200, 1:8400, 1:12

²² Wówczas 306 miast posiadało plany pomiarowe i regulacyjne, czyli 67% wszystkich ośrodków mających prawa miejskie w Królestwie Polskim; Dumała, *Przemiany*, 100.

²³ Czesław Krawczak, *Prawo budowlane na ziemiach polskich od połowy XVIII wieku do 1939 roku* (Poznań: Wydawnictwo Naukowe UAM, 1975); także Gustaw Szymkiewicz, *Ustawy i rozporządzenia z dziedziny budownictwa obowiązujące w Państwie Polskiem* (Warszawa: E. Wende, 1923). Zob. też Jadwiga Roguska, „Wpływ przepisów na kształtowanie zabudowy Warszawy w 2 połowie XIX i na początku XX wieku”, *Kwartalnik Architektury i Urbanistyki* 25 (1980): 275-299; Aleksander Łupienko, *Kamienice czynszowe Warszawy 1864-1914* (Warszawa: Instytut Historii PAN, 2015), 122-130.

²⁴ Dumała, *Przemiany*, 89-100 i n.



Ryc. 47. Krasne. Projekt miasta z 1817 r.

1 — plac zbożowy; 2 — urzędy; 3 — sklepy i kramy; 4 — składy; 5 — plac opalowy; 6 — kanały melioracyjne; 7 — wal i rów otaczające miasto. Wg: *Petnoje sobranije zakonow-- 1839*, k. 324. Przerys.

Plan wzorcowy miasta Krasnego autorstwa Williama Hastiego z 1815-1817 roku, przysłany do Królestwa Polskiego z Petersburga w 1852 roku. Przerys Krzysztofa Dumęły. Reprodukacja za Krzysztof Dumęła, *Przemiany przestrzenne miast i osiedli przemysłowych w Królestwie Polskim w latach 1831-1869* (Wrocław-Warszawa-Kraków Gdańsk: Zakład Narodowy imienia Ossolińskich, Wydawnictwo PWN, 1974)

600)²⁵. Badacz zaproponował nadal bardzo interesujące rozpoznanie: eksportując wzorzec 'wojskowo-policyjnego', scentralizowanego planu Krasnego do Królestwa Polskiego, władze w Petersburgu kierowały się kolonialnymi intencjami narzucenia miastom polskim biurokratycznego katalogu rozwiązań wzorcowych, z których część była niezgodna z dotychczasową praktyką urbanistyczną rządu w Warszawie (jak choćby lokalizacja budynków publicznych pośrodku placów). Jednocześnie, ewentualny zamysł dotyczył chyba wyłącznie praktyki administracyjnej, bowiem akcja planowej przebudowy miast wiernie wedle tegoż projektu była niemożliwa

²⁵ Tamże, 101. Skale te były zależne od wielkości miasta. Dumęła ironicznie podkreśla fiksję biurokracji – aby plany zmieściły się na 'przepisowym' arkuszu papieru i były dogodne do prezentowania cesarzowi. To zagadnienie – charakter planów regulacyjnych wedle tych rozporządzeń, ich rola w systemie administracyjnym, czy filozofii władzy – czeka chyba dopiero na swoje opracowanie.

do wykonania i właściwie nie była realizowana²⁶. Podobnie stało się w praktyce z wieloma rozporządzeniami szczegółowymi władz warszawskich z tego czasu, precyzującymi m. in. wzorcowe szerokości ulic w miastach, czy pożądane sposoby kształtowania wnętrz ulicznych²⁷.

Na mocy uchwały Komitetu Urządzającego do spraw Królestwa Polskiego z roku 1870 ustawę budowlaną Cesarstwa Rosyjskiego (wydanie z 1857 roku) – jako zestawiony zbiór praw z różnych okresów – rozciągnięto jedynie na Warszawę. Jednakże, po likwidacji odrębnych urzędów warszawskich, w tym Rady Ogólnej Budowniczej, na generał-gubernatorstwo warszawskie rozciągnięto ostatecznie ogólnokrajowy system władz budowlanych podlegających rosyjskiej administracji gubernialnej i centralnej. Nie anulowano dotąd wydanych regulacji prawnych dla Królestwa Polskiego w przedmiocie budownictwa i regulacji miast, ale w praktyce administracyjnej i prawnej interpretacji przepisów szybko powstał chaos, wynikający z niezbornego stosowania przepisów rosyjskich i polskich²⁸. Komitet Techniczno-Budowlany (będący agendą Ministerstwa Spraw Wewnętrznych w Petersburgu)²⁹ stał się wówczas naczelną instytucją kontrolną i opiniodawczą w zakresie spraw budowlanych i technicznych oraz projektów regulacyjnych także dla guberni Królestwa. Wskutek nowelizacji rosyjskiego prawa budowlanego z 1868 roku, wydziałom budowlanym urzędów gubernialnych przyznano kompetencję sporządzania zmian lub przygotowywania nowych projektów regulacji miast, ale nadal przy centralnym systemie zaopiniowania projektów przez Komitet. Aktem wykonawczym stała się opracowana przez jego członków specjalna instrukcja, której zadaniem było wprowadzenie ogólnych wytycznych i zasad, jakimi kierować mieli się architekci-inżynierowie gubernialni i władze sporządzające dokumentację

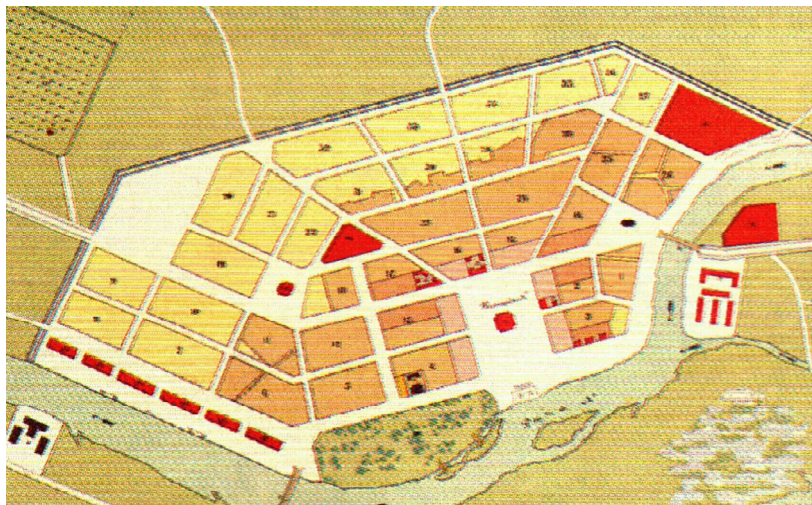
²⁶ Tamże, 97-99; 103-121. Tenże, „Rosyjski”.

²⁷ Dumala, *Przemiany*, 104. Ulice główne: 17,1, boczne: 12,8 metrów. *Przepisanie warunków odbudowania zgorzałych i stawiania nowych domów po miastach, oraz innych środków do zachowania należytego bezpieczeństwa od ognia*, 24 czerwca (6 lipca) 1858, dopuszczające odbudowę domów jako drewnianych ale przy spełnieniu warunków szczególnych; ponadto w tym dokumencie regulowano szerokości ulic głównych i bocznych dla miast odbudowywanych po pożarze i tych *gdzie tego zachodzić będzie potrzeba i gdzie miejscowe położenie na to pozwoli* oraz wykonywanie sieni przelotowych lub bram przejazdowych w kamienicach o minimalnej szerokości 1,82 metra, ustalono też podwórza domów o wymiarach minimalnych 9,14 metra boku kwadratu, ze wskazaniem, że *starac się należy o większe*. W tym samym rozporządzeniu znalazło się zalecenie aby właściciele domów zakładali przedogródki celem *oczyszczenia powietrza i zapobieganiu szerzenia się pożarów*, za: Szymkiewicz, *Prawo budowlane*, 22-23. Z kolei przegląd regulacji prawnych w przedmiocie planowania miast w Rosji por. Wiraszka, *Rozwój*, 27-63.

²⁸ Por. Roguska, „Wpływ przepisów...”, 275-278; Jewgienia Kiričenko, red., *Gradostroitel'stvo Rossii serdeiny XIX-načala XX veka*, t. 1, Obščaja charakteristika i teoretičeskie problemy (Moskwa: Progress-Tradicija, 2001), szczeg. rozdział 6.

²⁹ Wiraszka, *Rozwój*, 48. Po reorganizacji w latach 1864-1865 Komitet ten pełnił funkcję kontrolno-opiniodawczą w zakresie budownictwa cywilnego i planowania miast dla obszarów całego imperium.

opisową oraz znormalizowany zestaw rysunków pomiarowych i projektowych. Dokument ten otrzymał oficjalną sankcję w roku 1870, ale już wcześniej jego tekst i załączniki graficzne zostały rozesłane władzom w terenie³⁰.



„Plan projektowanego położenia miasta N” – załącznik do instrukcji MSW z 1868-1870 roku, jedna z wersji, będących w obiegu w administracji budowlanej Cesarstwa Rosyjskiego do kresu jego istnienia. Plany te znajdowały się również w urzędach gubernialnych w Kaliszu i Piotrkowie. Kolorem białym oznaczono układ ulic i placów. Najciemniejsze wypełnienie kwartałów – objekty i tereny publiczne. Reprodukacja za Jewgienia Kiričenko, red., *Gradostroitel'stvo Rossii serdeiny XIX-načala XX veka, t. 1, Obščaja charakteristika i teoretičeskie problemy* (Moskwa: Progress-Tradicija, 2001)

Instrukcja nakazywała zestawienie części planistycznej wniosku w postaci istniejącego planu regulacji, planu pomiarowego ze szkicem regulacji, nowych kwartałów i poszerzenia miasta (*plan istniejącego położenia miasta*) wraz z profilami niwelacyjnymi dla obszaru zabudowanego i obszaru projektowanego powiększenia granic miejskich, a także planu po rozszerzeniu obrębu miasta wraz z projektowanym, docelowym układem zagospodarowania (*plan projektowanego położenia miasta*). W części opisowej miały się znaleźć informacje dotyczące liczby budynków, działek, statystyki ludnościowe i dokładne opisy topograficzne terenów miasta i obszarów projektowanych do przyłączenia wraz z uzasadnieniem inkorporacji i opisem przyjętych rozwiązań regulacyjnych. Jako skalę obowiązującą

³⁰ Dumala, „Rosyjski”, 387-394. Kiričenko red., *Gradostroitel'stvo*, 252-253 oraz rozdział 5 tamże.

przyjęto 1:4200 lub większą, określając szczegółowo zakres informacji i sposób opracowania graficznego dokumentów kartograficznych. Pomiarzy miały zawierać granice miejskie, elementy ukształtowania terenu, dane topograficzne i fizjograficzne, typy i klasy dróg, zabudowę z podziałem na obiekty drewniane i murowane oraz obiekty publiczne (wraz z podpisami w legendzie; bez ukazania granic działek, za wyjątkiem obiektów publicznych), budowle wojskowe, kościoły, synagogi, cerkwie, infrastrukturę, tereny zielone. Już na arkuszu pomiarowym zalecono nanieść konturowo proponowane zmiany kształtu kwartałów, placów, działek budowli publicznych czy sieci komunikacyjnej. Na planszy zawierającej projekt należało uwidocznic stan docelowy: zmiany istniejącej struktury miasta i sposób podziału na kwartały budowlane terenów przyłączanych, nowe place i tereny publiczne, lokalizację budowli użyteczności publicznej, podział kwartałów na zabudowę murowaną i drewnianą wraz z podaniem ich numeracji. Krzysztof Dumała ocenił instrukcję bardzo krytycznie:

Wskutek małej skali i ubóstwa treści rosyjskie plany miast, określone ową instrukcją, były planami ogólnymi i nie nadawały się jako podkłady do projektowanej prawidłowej regulacji czy rozbudowy miasta. Programowo nie uwzględniając zabudowy mieszkalnej nie mogły liczyć się z zabudową istniejącą przy tworzeniu i późniejszej realizacji wizji nowego układu przestrzennego miasta. Świadczy to o niesłychanej urzędowej arogancji wobec budowlanego dorobku mieszkańców miast rosyjskich³¹.

Ocena ta jest nazbyt krytyczną. W praktyce, przy wykonywaniu planów pomiarowych służących jako podkłady pod projekty regulacyjne sporządzano bowiem rejestry gruntowe i wyrysowywano kształty działek oraz całą istniejącą zabudowę i formy zagospodarowania. Dopiero na takich pomiarach wykonywano prace projektowe. Fakt, że ten stopień szczegółowości nie dotyczył znormalizowanych, uproszczonych schematów projektowych wysyłanych do stolicy imperium Romanowów wynikał być może z pragmatyzmu autorów instrukcji i chęci oddania większego pola do działania administracji budowlanej w terenie, pozostawiając agencji MSW w stolicy – zgodne zresztą z nowelizacją z roku 1868 – ogólne kompetencje kontrolno-opiniotwórcze. Do instrukcji dołączono powstałe w 1862 roku rysunki wzorcowe, występujące w kilku nieznacznie różniących się wariantach. Funkcjonowały one jako przykład zrealizowania wytycznych instrukcji i katalog rozwiązań urbanistycznych. Oznaczono je jako plany położonego nad rzeką *miasta N*. Nie przedstawiały żadnego konkretnego ośrodka, a raczej przykładową 'symulację' opartą o układ kilku typów siatek kwartałów z promienistym i szachownicowym systemem ulic, centralnym placem reprezentacyjnym z gmachem cerkwi, ponadto

³¹ Dumała, „Rosyjski”, 388.

kilkoma placami o różnych funkcjach, obiektami użyteczności publicznej, terenami parkowymi. Wydziały budowlane rządów gubernialnych miały traktować ten plan jako pomoc przy opracowywaniu projektów w poszczególnych rejonach imperium. Instrukcja oraz plany wzorcowe obowiązywały do końca istnienia Cesarstwa Rosyjskiego. Dumala uznaje załączony projekt za rozwiązanie anachroniczne, nieprecyzyjne m. in. rozwiązania dworca kolejowego i linii dróg żelaznych, infrastruktury wodociągowo-kanalizacyjnej, o ograniczonym katalogu budowy publicznych i przestarzałych źródeł rozwiązań kompozycyjnych. Zgadając się z tymi zarzutami można zauważyć, że był to przede wszystkim przykładowy wzorzec wyjaśniający sposób funkcjonowania samej instrukcji w praktyce, nie zaś narzucone i obowiązujące rozwiązanie urbanistyczne w takim sensie, w jakim miał funkcjonować wcześniej w Królestwie Polskim plan Krasnego czy wcześniej w Rosji katalogi wzorcowych projektów miast³².

W Cesarstwie Rosyjskim po reformach 1868 roku oraz wprowadzeniu ustaw samorządowych od 1870 roku plany regulacyjne miast miały być sporządzane przez inżynierów-architektów pracujących w administracji gubernialnej (w Wydziałach Budowlanych albo w ramach samodzielnych stanowisk inżynierów-architektów gubernialnych³³), w porozumieniu z administracją miast, która miała tu oddzielne i szerokie kompetencje nadane na mocy reformy samorządowej. Dumy miejskie posiadały odtąd znacznie szerszy zakres kompetencji niż magistraty w Królestwie (nawet po ograniczeniu ich samodzielności w 1892 roku): nowelizacja lub sporządzenie planów regulacyjnych nie było już zależne od akceptacji Petersburga, a od *Dumy i jej uznania*³⁴. Należy tu podkreślić, że w efekcie reform i represji postycziowych w Królestwie Polskim miasta nie posiadały samorządu, a istniejące magistraty, ściśle podporządkowane rosyjskim władzom powiatowym lub gubernialnym miały niewielkie możliwości prowadzenia samodzielnej polityki inwestycyjnej czy terenowej i projektowania przebudowy przestrzeni. W zakresie sporządzania planów regulacyjnych w okresie postycziowym ośrodki Królestwa nadal opierały się na wytycznych nieistniejącej już KRSWiD z 1854 roku oraz na instrukcji Komitetu z 1868-1870 roku. Sporządzone plany pomiarowe i projekty regulacyjne, w wersji finalnej spełniającej wymagania instrukcji Komitetu, po akceptacji przez inżynierów-architektów gubernialnych i gubernatorów oraz po ostatecznym zaopiniowaniu przez Komitet Techniczno-Budowlany musiały zostać przesłane do stolicy. Aby uzyskać sankcję prawnie obowiązujących dokumentów planistycznych musiały one uzyskać zatwierdzenie cesarskie.

³² Dumala, *Przemiany*; Wiraszka, *Rozwój*, 27-63, tamże dalsza bibliografia. Por. Kiričenko, *Gradostroitel'stvo Rossii*, rozdziały 5-8, 180-327.

³³ O praktyce wyodrębniania w strukturach rządów gubernialnych wydziałów budowlanych (w Królestwie Polskim) zob. Artur Górak, *Kancelaria Gubernatora i Rząd Gubernialny Lubelski (1867-1918). Studium administratywistyczne i prozopograficzne* (Lublin-Radzyń Podlaski: Radzyńskie Stowarzyszenie Inicjatyw Lokalnych, Instytut Badawczy „Libra”, 2006), 127-130.

³⁴ Kiričenko, red., *Gradostroitel'stvo Rossii...*; Wiraszka, *Rozwój*, 128-129.

Szczególnym problemem w miastach szybko rozwijających okazała się niebawem skromna polityka terenowa władz, które właściwie nie dysponowały sprawnymi narzędziami prawnymi do wywłaszczeń czy wykupu gruntów pod cele publiczne. Istniejące limity wydatków na cele regulacyjne były stanowczo zbyt niskie wobec wysokich cen nieruchomości i szybko rozwijających się rynków deweloperskich – zjawiska 'spekulacji' nieruchomościami. Prawodawstwo budowlane i dotyczące planowania miast tak w Rosji, jak i w Królestwie było tu niezmiernie liberalne, a do tego niesamorzadne i ograniczone w swych kompetencjach magistraty miast polskich były w niełatwej sytuacji, funkcjonując jako jedno z najsłabszych ogniw imperialnego systemu zarządzania nad Wisłą. W zasadzie brak też było w okresie postyczniowym rządowej polityki urbanizacyjnej na obszarze Królestwa Polskiego, poza inwestycjami publicznymi w obiekty związane z polityką samodzielną, budowle reprezentacyjne i o znaczeniu politycznym takie jak cerkwie czy kompleksy wojskowe³⁵. Porównawczo: prawodawstwo niemieckie, by wspomnieć tylko *Fluchtliniengesetz* z 1875 roku, dawało szerokie kompetencje do tworzenia aktów prawa miejscowego przez władze municypalne, wprowadzono zakaz budowy domów przy ulicach nieurządzonych, nakaz budowania wyłącznie w liniach regulacyjnych, a przede wszystkim możliwość prowadzenia własnej polityki rozwoju urbanistycznego przez władze miejskie, co miało miejsce również w państwie austro-węgierskim³⁶.

Spośród projektów urbanistycznych dla miast sporządzonych po reorganizacji systemu zarządu imperialnego nad Wisłą w latach sześćdziesiątych Krzysztof Dumała wymienia kilkanaście (Łódź 1873; Łomża 1876; Częstochowa 1877 i inne),

³⁵ Oczywiście, zagadnienia urbanistyczne są przedmiotem zainteresowania historyków badających np. inwestycje o oficjalnym znaczeniu dla reprezentacji polityki państwa, problemy 'rusyfikacji' przestrzeni, krajobrazu kulturowego; por. np. Wiesława Krauze red., *Architektura i urbanistyka w krajobrazie historycznym Królestwa Polskiego 1815-1914. Materiały sesji naukowej zorganizowanej przez Stowarzyszenie Konserwatorów Zabytków w Radziejowicach w dniach od 6 do 8 maja 1989* (Warszawa: SKZ, 1992); *Kultura i polityka. Wpływ polityki rusyfikacyjnej na kulturę zachodnich rubieży Imperium Rosyjskiego (1772-1915)*, red. Dariusz Konstantynow, Piotr Paszkiewicz (Warszawa: Instytut Sztuki PAN, 1994); Paulina Cynalewska-Kuczma, *Architektura cerkiewna Królestwa Polskiego narzędziem integracji z Imperium Rosyjskim* (Poznań: Wydawnictwo Naukowe UAM, 2004); Kirył Sokoł i Aleksander Sosna, *Cerkwie w centralnej Polsce 1815-1915* (Białystok: Fundacja Sąsiedzi, 2011). O różnicach w postrzeganiu przestrzeni miejskiej między organami administracji lokalnej i centralnej na przykładzie Warszawy przełomu XIX-XX wieku por. Rolf, *Rządy*, 187-278.

³⁶ Ladd, *Urban Planning*; Giorgio Piccinato, *Städtebau in Deutschland 1871-1914. Genese einer wissenschaftlichen Disziplin* (Braunschweig: BIRKHÄUSER, 1983); por. np. Reinhard Baumeister, *Stadterweiterungen in technischer, baupolizeilicher, und wirtschaftlicher Beziehung* (Berlin: Verlag von Ernst und Korn, 1879). Por. też Kazimierz Władysław Kumaniecki, *Zarys austriackiego prawa budowlanego ze szczególnym uwzględnieniem galicyjskiego ustawodawstwa* (Kraków: nakł. aut., 1914). O planach miast w Galicji por. Lewicki, „Regulacja”.

wskazując na przyspieszenie ich sporządzania po 1869 roku. Jednocześnie analizuje krytycznie głównie projekty dla Będzina i Hrubieszowa, wytykając także wobec innych planów nieliczenie się z warunkami lokalnej topografii, schematyczność, monotonię szachownicowych siatek ulic i nierealność wielu rozwiązań. Mimo zatwierdzenia wspomnianych dwóch projektów przez cara nie zostały one nigdy w pełni wprowadzone w życie³⁷. W odniesieniu do miast gubernialnych lub też rozwijających się ośrodków przemysłowych warto jedynie bardzo wstępnie zestawić niektóre informacje o inicjatywach regulacyjnych. O procesie przygotowania każdej z nich należałoby jednak opracować oddzielnie materiały archiwalne i literaturę, a tekst niniejszy ma tu jedynie charakter rozpoznawczy.

Po ustanowieniu w Siedlcach stolicy guberni do 1870 roku zaprojektowano nową dzielnicę miasta z centralnym placem na przecięciu 4 ulic alejowych (późniejsza lokalizacja cerkwi) i ulicami obwodowymi; obszar ten był stopniowo zabudowywany do I wojny światowej³⁸. Podobna sytuacja miała miejsce w Kielcach. Na podstawie projektu z 1872 roku wytyczono nową dzielnicę tego ośrodka gubernialnego (wówczas miasta o 8-tysięcznej populacji), z obszernym placem Bazarowym (Nowy Rynek; późniejszym miejscem lokalizacji hali targowej) i szachownicą kwartałów wokół niego. Jedna z wybiegających z placu ulic utworzyła niebawem oś z nowopowstałą cerkwią na wzgórzu zamkowym³⁹. W 1874 roku na polecenie władz Lublina opracowano propozycję wytyczenia nowych ulic i rozwoju miasta⁴⁰. Z kolei plany pomiarowe i regulacyjne dla Łodzi powstawały zarówno w latach siedemdziesiątych, jak i osiemdziesiątych, choć część

³⁷ Dumala, *Przemiany*, 129.

³⁸ Wanda Węch-Tchórzewska, *Plany Siedlec 1780-1912. Katalog* (Siedlce: Archiwum Państwowe, 1998); *Siedlce 1448-2007*, red. Edward Kospath-Pawłowski (Siedlce: Wydawnictwo Akademii Podlaskiej, 2007), wyd. 2.

³⁹ Prace pomiarowe na terenie miasta w latach 1866-1872 przeprowadził Witold Krassowski. Na podstawie rozrysowanego przezeń zdjęcia pomiarowego opracowano plan regulacyjny. Nową dzielnicę, pomyślaną jako obszar dla nowoczesnej zabudowy z mieszkaniami dla urzędników i rejonem lokalizacji koszar, interesująco powiązano z centrum administracyjnym guberni na wzgórzu zamkowym poprzez osiową perspektywę na nowy gmach soboru (1868-1870). Centralny, prostokątny Plac Bazarowy był największym placem miasta gubernialnego. Por. wnikliwe i bogate informacyjnie i analitycznie studium Anny Adamczyk, „Powstanie i zabudowa „Nowego Miasta”, dzielnicy gubernialnych Kielc: cz. 1 do 1895 r.”, *Studia Muzealno-Historyczne* 2 (2010): 25-54; „cz. 2, lata 1895-1918”, *Studia Muzealno-Historyczne* 3 (2011): 205-236; Jan Leszek Adamczyk, *Rynek w Kielcach. Przekształcenia przestrzenne i zabudowa mieszczańska Kielc lokacyjnych w XVII-XIX wieku. Studium historyczne* (Kielce: Wydawnictwo „Jedność”, 2005), wyd. 2; *Kielce przez stulecia*, red. Jan Główką i in. (Kielce: Muzeum Historii Kielc, Wydawnictwo „Jedność”, 2014).

⁴⁰ Jerzy Żywicki, *Urzednicy: architekci, budowniczowie, inzynierowie cywilni... Ludzie architektury i budownictwa w województwie lubelskim oraz guberni lubelskiej w Królestwie Polskim w latach 1815-1915* (Lublin: Wydawnictwo Uniwersytetu Marii Curie-Skłodowskiej), 354; *Plany i widoki Lublina XVII-XXI wiek*, red. Marian Harasimiuk, Dagmara Kociuba, Piotr Dymmel i in. (Lublin: PTTK. Oddział Miejski, 2007).

z nich nie została ukończona ze względu na niskie kwalifikacje mierniczych. Warto wymienić szachownicową sieć kwartałów i parcelacji nowej dzielnicy zachodniej z rynkiem Wiązowym (obecnie plac Barlickiego), projekty obwodnicy kolejowej, czy stopniową rozbudowę i przebiecia regularnej sieci ulicznej rozbudowywanego się miasta (z których część powstawała jako inicjatywy prywatne, m. in. Pasaż Meyera czy łódzka promenada, ulica Spacerowa). Powiatowa Łódź nie miała jednak kompleksowego planu ogólnego⁴¹. Z kolei plan dla gubernialnej Łomży z lat 1876-1879 miał charakter urzędowego, zatwierdzonego przez cara Aleksandra III *planu projektowanego położenia miasta*, a więc ogólnego projektu regulacyjnego⁴². Zaś dla stolicy szybko rozwijającej się przemysłowej guberni piotrkowskiej na przełomie lat siedemdziesiątych i osiemdziesiątych sporządzono plan regulacyjny w istniejących granicach. Zakładał on powstanie nowej dzielnicy południowej Piotrkowa, z rozległym placem, szerokimi ulicami, parkiem miejskim i bulwarem alejowym; został zatwierdzony w 1884 roku⁴³. W 1878 roku również Częstochowa otrzymała projekt urbanistyczny w obowiązujących granicach terytorialnych, z siecią prostopadłych do Alei Najświętszej Marii Panny ulic i rozległymi kwartałami⁴⁴. Także władze Kalisza w latach siedemdziesiątych, w porozumieniu z administracją guberni, zamówiły kompleksowy pomiar miasta, ale na jego podstawie nie powstał ostatecznie zatwierdzony projekt zagospodarowania niezabudowanych dotąd terenów⁴⁵.

⁴¹ Maciej Janik, Jacek Kusiński, Mariusz Stępniewski, Zdzisław Szambelan, *Łódź na mapach 1793-1939* (Łódź-Warszawa: Wydawnictwo Jacek Kusiński, 2012), 88-93 (plan Rudolfa Micińskiego z 1873 roku, nieukończony), 94-97 (plan Rudolfa Micińskiego dla Karola Scheiblera, 1877), 102-105 (plan Zdzisława Kułakowskiego, 1887, nieukończony), 106-109 (plan Hilarego Majewskiego, 1889, z projektem obwodnicy kolejowej i bocznic fabrycznych). Por. też Stefański, *Narodziny miasta*, 208-222.

⁴² Por. Donata Godlewska, oprac., *Katalog archiwalnych planów miasta Łomży 1619-1914* (Warszawa: PWN, 1975); Adam Dobroński, *Łomża w latach 1866-1918* (Łomża-Białystok: Łomżyńskie Towarzystwo Naukowe im. Wągów, Towarzystwo Przyjaciół Ziemi Łomżyńskiej, 1993).

⁴³ O przekształceniach architektury i przestrzeni miasta w tym czasie por. Kazimierz Głowacki, *Urbanistyka Piotrkowa Trybunalskiego* (Piotrków-Kielce: Towarzystwo Przyjaciół Piotrkowa Trybunalskiego, Biuro Badań i Dokumentacji Zabytków w Piotrkowie, Kielecki Oddział Pracowni Konserwacji Zabytków, 1984). Rekonstrukcja schematyczna planu, połączona ze szkicem projektu regulacji z ok. 1910 roku, por. <https://uw.academia.edu/MakaryG%C3%B3rzy%C5%84ski>, sekcja *Teaching Documents* (dostęp 4.06.2017).

⁴⁴ Archiwum Państwowe w Łodzi (dalej: APŁ), Rząd Gubernialny Piotrkowski (dalej: RGP), sygn. 916, O sporządzeniu planu regulacyjnego Częstochowy. Cz. 2, 1872-1898 (oryg. w języku rosyjskim, tu podaję polską wersję tytułu tomu akt); APŁ, zbiór kartograficzny, sygn. 219; Archiwum Państwowe w Częstochowie (dalej: APCZ), Zbiór map i planów; Instytut Sztuki PAN w Warszawie, fototeka, hasło „Częstochowa” (w teczce znajdują się fotografie planu pomiarowego oraz wersji regulacyjnej po aktualizacji, z lat 90. XIX wieku, przed anulowaniem całej procedury przez władze w Piotrkowie i przystąpieniem do prac nad nowym projektem).

⁴⁵ *Plan Miasta Kalisza. Sekcja I. Według kopji mappy jeometry Politalskiego z r. 1785.*

W latach osiemdziesiątych powstał z kolei pomiar Radomia, związany z nową perspektywą rozwojową regionu wobec otwarcia kolei iwanogrodzko-dąbrowskiej (1881-1887), łączącej Warszawę poprzez kolej nadwiślańską z Radomiem, Kielcami, zagłębiem staropolskim i częstochowsko-sosnowickim (dąbrowskim)⁴⁶. Wspomniana inwestycja komunikacyjna wpłynęła też na rozwój Kielc, dla których w 1888 powstał plan regulacyjny z szachownicowo rozrysowaną nową siecią uliczną, dzielnicą przydworcową i szeroką obwodnicą projektowaną po linii ówczesnych granic miasta⁴⁷. W 1886 roku zamknięto prace nad planem regulacyjnym gubernialnej Warszawy, zawierającym wiele interesujących projektów zmian w obrębie miasta oraz układ sieci ulic i placów dla przedmieść, z których największy dotyczył regulacji Woli na obszarze do obwodnicy kolejowej z lat siedemdziesiątych. Plan ten nie został jednak zatwierdzony⁴⁸. Na przełomie lat dziewięćdziesiątych i pierwszej dekady XX wieku powstały pomiary a następnie plany regulacyjne dla Płocka (1898)⁴⁹

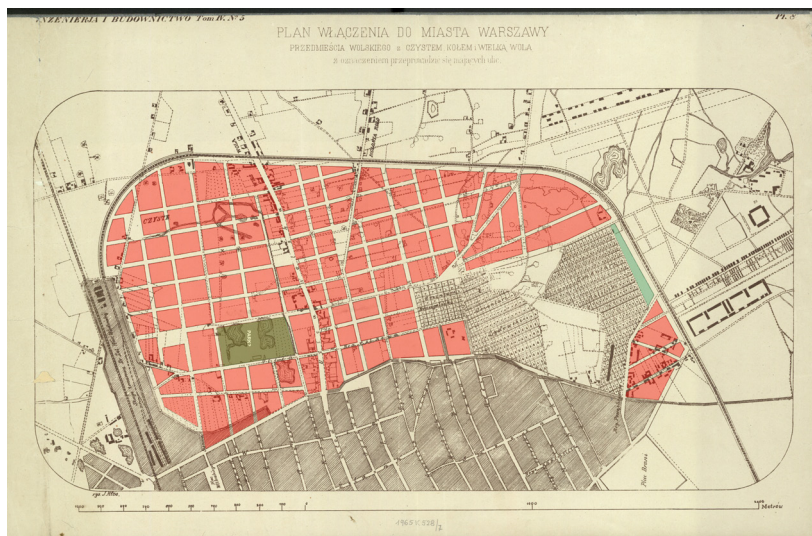
Przerysował i wydał Ottomar Wolle Jeometra przysięgły, Kalisz 1878, online, Polona, <https://polona.pl/item/31025166/0/> (dostęp 25.05.2017).

⁴⁶ W 1883 roku magistrat zlecił sporządzenie pomiaru Kazimierzowi Skupniewskiemu, który wywiązał się z zadania do 1884 roku. Plan regulacyjny wraz z koncepcją wodociągów i kanalizacji rozrysowano prawdopodobnie dopiero 1900-1901 na nowym, zaktualizowanym podkładzie (plan inżyniera Ignacego Pauli) wedle projektu architekta miejskiego Stefana Lamparskiego i inżyniera-architekta gubernialnego, przy współpracy komitetu miejskiego powołanego przez magistrat. Projekt był gotowy wiosną 1901 roku. Por. Kalinowski red., *Architektura i urbanistyka Radomia*; Helena Kisiel, Urszula Pietrzak, „Wpływ budowy kolei Dęblińsko-Dąbrowskiej na rozwój Radomia”, w: *Architektura i urbanistyka*, red. Krauze, 123-133. Niektóre z rozwiązań tego projektu podjęto w okresie międzywojennym (m. in. dzielnica Planty). Zob. też Stefan Witkowski red., *Radom. Dzieje miasta w XIX i XX w.* (Warszawa: PWN, 1985), 118-125.

⁴⁷ O tym planie por. Adamczyk, „Powstanie”, cz. 1, 38-39 oraz Emilia Paciura, „Rozwój przestrzenny i zabudowa Kielc w latach 1919-1939. Dzielnica przydworcową”, w: *Architektura pierwszych dziesięcioleci XX wieku w Kielcach. Europejskie Dni Dziedzictwa 1998. Materiały z sesji naukowej, Kielce 19 września 1998*, red. Jan Leszek Adamczyk (Kielce: Regionalny Ośrodek Studiów i Ochrony Środowiska Kulturowego, 1999), 9-72.

⁴⁸ Franciszek Klein, Czesław Rudnicki, Włodzimierz Rabczewski, *Regulacja i zabudowa m. st. Warszawy* (Warszawa: Magistrat m. st. Warszawy, Dział Regulacji i Pomiarów, 1928), 13-15; Eugeniusz Szwankowski, *Warszawa. Rozwój urbanistyczny i architektoniczny* (Warszawa: Państwowe Wydawnictwa Techniczne, 1952), 223-245; Dumala, *Przemiany*, 170-172. Plan ten znajduje się w zbiorach Archiwum Państwowego w Warszawie.

⁴⁹ Plan ten zachował się w kopii w zbiorach Biblioteki im. Zielińskich przy Towarzystwie Naukowym Płockim i został wydany w reprimie, ISBN 978-83-60348-79-6. *Plan projektowanego położenia gubernialnego miasta Płocka płockiej guberni, 1898 rok*, Płock 1898. Projekt sporządził inżynier-architekt gubernialny Stanisław Oraczewski i jego następca Bolesław Zienkiewicz. Miasto miało zostać powiększone w stosunku do linii granicznej – wyznaczonej od pierwszej połowy wieku przez bulwar alejowy (obecne Aleje Jana Kilińskiego, Stanisława Jachowicza, Floriana Kobylińskiego i ulicę Topolową) o zespoły koszarowe od wschodu i pas kwartałów od północy (głębokości ok. 120 metrów), z wyznaczeniem nowej linii miejskiej w postaci wału granicznego. Łącznie Płock podzielono na 56 kwartałów różnej wielkości, projektowano nowe przebiecia ulic lub poszerzenia



Wstępne opracowanie reprodukcji projektu regulacji przedmieścia wolskiego w Warszawie z 1882 roku, zakładającego włączenie do Warszawy terenów Wielkiej Woli w obrębie obwodnicy kolejowej i wytyczenie nowej sieci ulicznej o szerokości standardowej ok. 20 metrów i szerszym przekroju arterii głównych takich jak Wolska czy Młynarska. Projekt niezrealizowany. Opracowanie autora na podkładzie publikowanej, szkicowej wersji planu za „Inżynierja i Budownictwo” 1882, t. 4, nr 5 wedle reprodukcji z repozytorium cyfrowego Biblioteki Narodowej, Polona

oraz Radomia (1900-1901, powiązany z projektem wodociągów i kanalizacji)⁵⁰. Na przełomie wieków aktualizowano albo zamawiano pomiary z myślą o nowych planach ogólnych, między innymi w Łomży⁵¹. Oddzielnym zagadnieniem badawczym są słabo dotąd naświetlone działania władz w największych metropoliach przemysłowo-handlowych Królestwa zmagających się na przełomie wieków z problemami żywiolowej urbanizacji: Łodzi⁵² oraz w Warszawie, gdzie sporządzano oddzielne

istniejących i rozszerzenie Nowego Rynku. Cmentarze katolicki i żydowski przewidziano do zamknięcia, zaprojektowano je jako przyszłe parki publiczne. Plan został podpisany przez władze techniczne guberni i gubernatora, ale nie został wysłany do zatwierdzenia cesarskiego. Jego rysunki wykonał Kazimierz Staszewski mierniczy przysięgły, który w latach 1904-1906 wykonał aktualizację pomiaru miasta wraz z rejestrem gruntów. Por. tenże, *Plany i pomiary miasta Płocka oraz gruntów podmiejskich od roku 1793 do lat ostatnich* (Płock: Towarzystwo Naukowe Płockie, 1938), 13-14.

⁵⁰ Kisiel, Pietrzak, „Wpływ budowy”, 128-131. Por. przypis nr 44.

⁵¹ Por. przypis nr 39.

⁵² Plan pomiarowy Łodzi geometry Janarego Władysława Starzyńskiego, 1894-1898, połączony z aktualizacją granic miasta. Janik, Kusiński, Stępniewski, Szambelan, *Łódź*, 110-117. W 1900 roku „Rozwój” informował, że przygotowywany jest na jego podstawie projekt regulacyjny, który zamierzano wysłać do Petersburga, por. *Plan Łodzi*, „Rozwój” 67



„Plan projektowanego położenia miasta gubernialnego Płocka” z 1898 roku, fragment. Wedle reprintu wydanego przez Bibliotekę Towarzystwa Naukowego Płockiego

projekty dla przedmieść, w tym dla Saskiej Kępy i Mokotowa. Około 1910 roku rozpoczęto prace wstępne nad kompleksowym, nowoczesnym w założeniach planem ogólnym przebudowy i rozbudowy Warszawy, połączone z inicjatywą przyłączenia przedmieść i stworzenia Wielkiej Warszawy⁵³. W obu metropoliach zasadniczym zagadnieniem była też koordynacja przedsięwzięć urbanistycznych z rozbudową lub budową infrastruktury podziemnej (np. plany pomiarowe tzw. Lindleyowskie w Warszawie), przebudowami węzłów kolejowych i sieci transportowych⁵⁴. Także

(1900): 1. O rozwoju miasta, w tym inkorporacji terytorialnej z 1906 roku, por. Stefański, *Narodziny*, 305-326. Plan ten w jednej z wersji dostępny jest online: <http://gis2.mapa.lodz.pl/MapyHistoryczne/> (dostęp 4.06.2017).

⁵³ Klein, Rudnicki, Rabczewski, *Regulacja*, 17-27. Por. też roczniki „Wiadomości Budowlanych” z tego okresu. O różnych projektach reformy prawa budowlanego i planowaniu przestrzennym dla Warszawy wcześniej por. Józef Polak, *Wykład higieny miast z uwzględnieniem stanu zdrowotnego i potrzeb miast polskich* (Warszawa: Wydział Urzędzeń Zdrowotnych Użyteczności Publicznej przy Stow. Techników, 1908), 136-139. Także: Stefan Muthesius, „Warsaw’s Poniatowski Viaduct: The World’s First Elevated Urban Expressway”, *Journal of the Society of Architectural Historians (JSAH)* 72 (2013): 205-220; Barbara Arciszewska i Makary Górzyński, “Urban Narratives in the Age of Revolutions: Early 20th century Ideas to Modernize Warsaw”, *Artium Quaestiones* 26 (2015): 101-147.

⁵⁴ Por. Arkadiusz Borkowski, *Most średnicowy w Warszawie* (Warszawa: Diametra, 2014);

na przełomie wieków władze powiatowej Częstochowy i gubernialnego Kalisza rozpoczęły starania o powiększenie granic i wykonanie pomiarów tych rozwijających się miast i ich okolic, a następnie nowych planów regulacyjnych. O okolicznościach ich powstania, procedurach, rozwiązaniach urbanistycznych i celach tych projektów traktują poniższe studia przypadków.

CZĘSTOCHOWA: METROPOLIA ZAGŁĘBIA CZĘSTOCHOWSKO-SOSNOWIECKIEGO?⁵⁵

Wprowadzenie: Częstochowa na przełomie wieków i inicjatywa planistyczna

Po wprowadzeniu przez Rosję protekcyjnej polityki celnej w latach siedemdziesiątych, jak i za sprawą rozwoju rynku wewnętrznego Królestwa w okresie powułaszczeniowym, korzystne położenie Częstochowy – przy kolei warszawsko-wiedeńskiej, nad Wartą, w pobliżu złóż surowców energetycznych, a także niemal dwadzieścia kilometrów od granicy z Rzeszą Niemiecką – zostało wykorzystane przez przemysłowców, w tym inwestorów francuskich, belgijskich i niemieckich. W ostatnim ćwierćwieczu dziewiętnastego wieku miasto stało się jednym z największych ośrodków fabrycznych Królestwa Polskiego w obrębie trzeciego z głównych okręgów przemysłowych kraju – częstochowsko-sosnowieckiego⁵⁶. W rejonie miasta i na południe od niego ulokowano wiele nowoczesnych zakładów przemysłowych, a tutejsza aglomeracja cechowała się różnorodnością struktury gałęziowej produkcji, od przemysłu włókienniczego, przez hutniczo-metalowy,

Mieczysław Krajewski, *Dzieje głównego dworca kolejowego w Warszawie* (Warszawa: PWN, 1971); Alfons Grotowski i in., *Kanalizacja, wodociągi i pomiary miasta Warszawy wykonane podług projektu i pod głównym kierownictwem W. H. Lindley'a* (Warszawa: nakładem inż. Edwarda Szenfelda, 1911); Janik, Kusiński, Stępniewski, Szambelan, *Łódź*, 142-149 (plany Lindleya).

⁵⁵ O architekturze i urbanistyce Częstochowy w zarysie por. Juliusz Braun, *Częstochowa. Urbanistyka i architektura* (Warszawa: Arkady, 1977); Zbigniew Jakubowski, *Architektura przełomu XIX i XX wieku w obrębie częstochowskich alei* (Częstochowa: Biuro Badań i Dokumentacji Zabytków, 1988); Eugeniusz Sitek, „Rozwój urbanistyczny Częstochowy w latach 1815-1914”, *Zeszyty Naukowe Politechniki Częstochowskiej 117, Nauki Społeczno-Ekonomiczne* 16 (1981): 55-74 a także materiały opracowywane w Ośrodku Dokumentacji Dziejów Częstochowy Muzeum Częstochowskiego do przyszłej Encyklopedii Częstochowy. Za konsultacje historyczne, interesujące dyskusje i podzielenie się ogromną wiedzą o dziejach miasta dziękuję pracownikom ODDC, szczególnie Panom Juliuszowi Sętowskiemu i Andrzejowi Kuśnierzcykowi.

⁵⁶ Franciszek Sobalski, *Przemysł częstochowski (1882-1914)* (Częstochowa: Muzeum Częstochowskie, 2009); Wiesław Puś, „Struktura gałęziowa przemysłu w okręgu sosnowiecko-częstochowskim w latach 1879-1913”, *Prace Naukowe Wyższej Szkoły Pedagogicznej w Częstochowie, Seria Zeszyty Historyczne* 1 (1993): 85-97. Por. też *Częstochowa. Dzieje miasta i klasztoru jasnogórskiego*, t. 2, *W okresie niewoli 1793-1918*, red. Ryszard Kołodziejczyk (Częstochowa: Urząd Miasta, 2005).

chemiczny, mineralny czy spożywczy. O ile w 1882 roku miasto liczyło 18 646 mieszkańców stałych i niestałych, o tyle w 1890 roku 28 391, a w 1900 roku już 51 103 osoby⁵⁷. W istniejących wówczas granicach Częstochowa składała się z gęsto zabudowanego i ciasnego miasta lokacyjnego nad rzeką Wartą, połączonego w pierwszej połowie XIX wieku szerokim bulwarem Alei Najświętszej Marii Panny ze wzgórzem jasnogórskim, z Nowym Rynkiem i Placem św. Jakuba na osi alei oraz terenami parkowymi poniżej klasztoru. Wokół niego znajdowały się mniejsze osady, w tym dawna Częstochówka z rozległym Rynkiem Wieluńskim od północy. W górze rzeki, na południe od miasta, wzdłuż traktów stradomskiego i krakowskiego rozwijała się dzielnica przemysłowa, ale największe z tutejszych zakładów, takie jak blisko 50-hektarowy teren fabryki wyrobów jutowych „Bleszno” (od 1885; następnie należący do zakładów żyrdowskich „Hille i Dietrich”, a od 1900 roku do francuskiego Towarzystwa Przędzalniczego „Częstochowianka”) czy też zbudowany w latach 1896-1902 kompleks huty „Częstochowa” Towarzystwa B. Hantke (wykupionego wówczas przez inwestorów z Górnego Śląska), znajdowały się na terenie osad Ostatni Grosz i Raków, gdzie rozwijały się osiedla fabryczne: zakładowe, jak i powstające spontanicznie⁵⁸. Z dynamicznymi przemianami miasta wiązały się duże projekty inwestycyjne lokalnych społeczności, jak synagoga z lat 1899-1909 przy ulicy Aleksandrowskiej róg Spadek (ob. T. Wilsona róg G. Garibaldiego, nie istnieje)⁵⁹ czy nowy kościół katolicki budowany przy ulicy Krakowskiej i Tylnej od 1900 roku, zaprojektowany z wyraźnymi ambicjami stworzenia tu monumentalnej katedry dominującej nad nowymi dzielnicami robotniczej Częstochowy⁶⁰.

W 1883 roku gubernator piotrkowski przesłał do MSW plan projektowanego położenia Częstochowy, sporządzony w 1878 roku na bazie pomiaru geometry Iwana Pilskiego z 1875 roku. Obejmował on jednakże wąski a wydłużony obszar w obrębie ówczesnych granic miasta, od Jasnej Góry i Częstochówki do starej Częstochowy nad Wartą, z prostokątnymi kwartałami projektowanymi po obu stronach Alei⁶¹.

⁵⁷ Sobalski, *Przemysł*, 24, tabela 5.

⁵⁸ Tamże, 82-94 („Częstochowianka”), 123-136 (huta na Rakowie).

⁵⁹ Była to synagoga reformowana. „Nowa synagoga w Częstochowie (ul Aleksandrowska, obecnie ul. Wilsona 16, nieistniejąca)”, hasło na portalu Wirtualny Sztetl, <http://www.sztetl.org.pl/pl/article/czestochowa/11,synagogi-domy-modlitwy-i-inne/252,nowa-synagoga-w-czestochowie-ul-aleksandrowska-obecnie-ul-wilsona-16-nieistniejaca/> (dostęp 13.06.2017).

⁶⁰ Alina Barczyk, „Katedra pod wezwaniem Świętej Rodziny w Częstochowie jako przykład stylu wiślano-bałtyckiego”, *Almanach Częstochowy* 2015, 15-36, tamże dalsza bibliografia.

⁶¹ Podstawowe znaczenie dla tego studium mają: APŁ, RGP, sygn. 2527, Akta o sporządzeniu nowego planu regulacyjnego Częstochowy, 1898-1910; APŁ, RGP, Akta o sporządzeniu planu regulacyjnego Częstochowy, cz. 2, 1872-1898; APCZ, AMCZ, sygn. 2148, Akta Magistratu miasta Częstochowa o sporządzeniu planu regulacyjnego miasta i należących do miasta ziem, założone w 1891 roku. Wersja litografowana planu miasta – z rysowanym schematycznym układem sieci regulacyjnej projektu – por. *Plan miasta Częstochowy guberni piotrkowskiej*, oprac. K. Brandtner, druk Kohn i Oderfeld



Budowa nowego kościoła katolickiego (filialnego kościoła parafii św. Zygmunta, obecnie katedra pw. Świętej Rodziny) przy ulicy Krakowskiej w Częstochowie, przed 1914 rokiem. Reprodukacja fotografii z albumu ze zbiorów Muzeum Częstochowskiego

Po przesłaniu przez MSW korekt do tego projektu, pozostawał on w administracji gubernialnej w Piotrkowie bez rozpatrzenia. W międzyczasie, wskutek dynamicznego rozwoju przemysłu i napływu nowych mieszkańców, zarówno do Petersburga, jak i do kierowanego przez Piotra Wnorowskiego (1836-1902) magistratu, wpłynęły podania o powiększenie granic Częstochowy. W początkach lat dziewięćdziesiątych władze miasta, naczelnik powiatu częstochowskiego, jak i administracja w Piotrkowie toczyli dyskusję na ten temat, dochodząc do przekonania, że istniejący plan uległ zdezaktualizowaniu. Wskazywano na szybki rozwój miasta i żywiołowe powstawanie zabudowy poza jego granicami, nad czym władze budowlane nie mogły sprawować należytego nadzoru. W 1895 roku gubernator Konstantin Miller (1836-1911) wystąpił do ministra spraw wewnętrznych z oficjalną prośbą o zgodę na powiększenie granic regulacyjnych i podatkowych ośrodka i rozpoczęcie prac nad aktualizacją pomiarów oraz sporządzeniem projektu zagospodarowania. Zgodę otrzymano, a powierzchnia Częstochowy zwiększyła się do aż 3103 hektarów, z czego zabudowa rozciągała się na tylko 481 hektarach⁶². Administracja gubernialna

w Częstochowie, luty 1902 (oryg. w języku rosyjskim, zapis przetłumaczony na język polski), egzemplarz w: AMCZ, Zbiór map i planów, sygn. 1.

⁶² Podaję za: Franciszek Sobalski, „Na przełomie stuleci. Dalszy rozwój gospodarczy i komunalny 1864-1914”, w: *Dzieje Częstochowy*, 351.

ogłosiła latem 1898 roku przetarg na wykonanie kompleksowych prac pomiarowych i sporządzenie podkładów do przyszłego planu regulacyjnego. Zlecenie to otrzymał geometra Karl Brandtner (zm. 1903), współpracujący z Gustawem Wilhelmem Ludwigiem von Struve (1858-1920) z Uniwersytetu Charkowskiego. W latach 1899-1901 Brandtner wraz z delegowanym przez miasto pomocnikiem sporządził pomiary i rozrysował obraz zdjęcia kartograficznego miasta i jego okolic. Zaprojektował też nową numerację policyjną nieruchomości i rozpoczął prace nad ich książkowym rejestrem pomiarowym. Prawidłowość techniki i opracowania pomiaru złożonego z 27 arkuszy w kilku egzemplarzach sprawdzali geometra miejski P. P. Mamontow, inżynierowie pracujący dla urzędu gubernialnego oraz geometra-inżynier Piotrkowskiemu Urzędu Gubernialnego ds. Ziemi M. M. Awerianow.

Wobec pozytywnej oceny przeprowadzonych prac, w okresie od lata 1900 roku do późnej wiosny 1901 roku władze miejskie przystąpiły do prac i dyskusji nad planem *projektowanego położenia miasta*. Działając na podstawie przepisów z 1854 roku magistrat utworzył komisję, złożoną z radnych i prezydenta, oddelegowanego z Piotrkowa ówczesnego p.o. inżyniera-architekta miejskiego Częstochowy Tadeusza Fijałkowskiego (1873-po1915; absolwenta Instytutu Inżynierów Cywilnych w Petersburgu⁶³) i inżyniera-architekta powiatowego Ernesta Lühra (1858-1906; absolwenta petersburskiej ASP⁶⁴), Brandtnera oraz naczelnika powiatu. Prace te trwały do maja-czerwca 1901 roku i zakończyły się ustaleniem projektu regulacji kolegiąlnie, z jego naniesieniem przez Brandtnera. Obejmował on zarówno tereny istniejącej zabudowy, jak i wszystkie inkorporowane obszary, z wyznaczeniem kwartałów budowlanych i terenów publicznych. Jednocześnie komisja podjęła decyzję, aby na obszarze całego miasta zakazać budowy domów drewnianych. Jeszcze latem 1900 roku przygotowano system nowej numeracji i nazewnictwa dla 54 ulic⁶⁵. Plan przesłano do Wydziału Budowlanego Rządu Gubernialnego Piotrkowskiego z prośbą o zaopiniowanie⁶⁶.

Plan projektowanego położenia miasta Częstochowy z 1900-1901 roku – rekonstrukcja

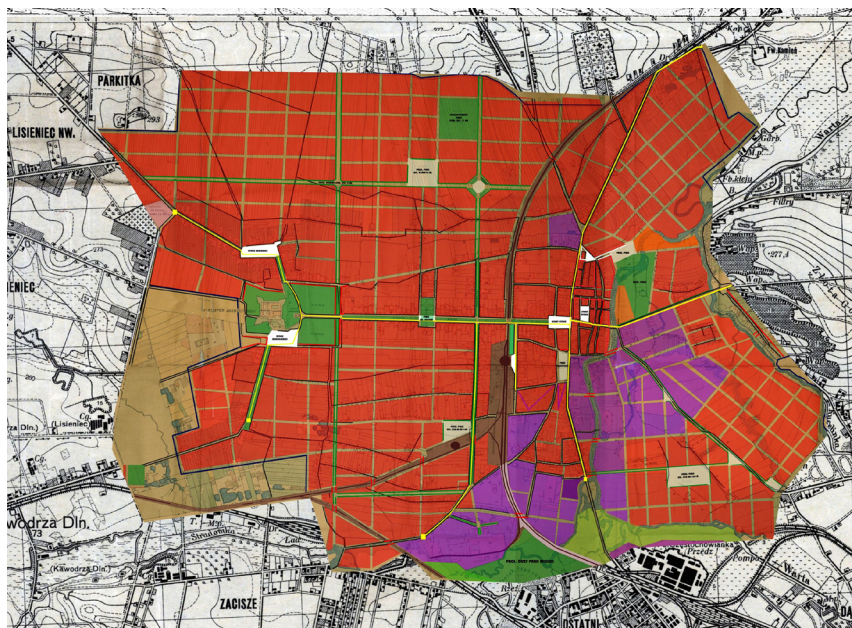
Przyjmując za zasadniczą podstawę rekonstrukcji opublikowaną wersję reklamową pomiaru Częstochowy uzupełnionego o szkic regulacji (1902) oraz

⁶³ „Fijałkowski Tadeusz Marian”, w: Jacek Strzałkowski, *Architekci i budowniczowie w Łodzi do 1944 roku* (Łódź: nakładem Autora, 1997) 57. Stanowisko inżyniera-architekta przy magistracie utworzono w 1901 roku.

⁶⁴ Por. biogramy w: Juliusz Sętowski, *Cmentarz ewangelicko-augsburski w Częstochowie. Przewodnik biograficzny* (Częstochowa: Muzeum Częstochowskie, 2006).

⁶⁵ APŁ, RGP, sygn. 2527, Projekt administracyjnej numeracji działek zabudowanych miasta Częstochowa według ulic i zaułków sporządzony przez Magistrat miasta Częstochowa przy udziale Powiatowego Inżyniera Architekta i Geometrii Brandtnera, Częstochowa, 31 sierpnia 1900.

⁶⁶ APCZ, AMCZ, sygn. 2148, dziennik z dnia 28 maja 1902.

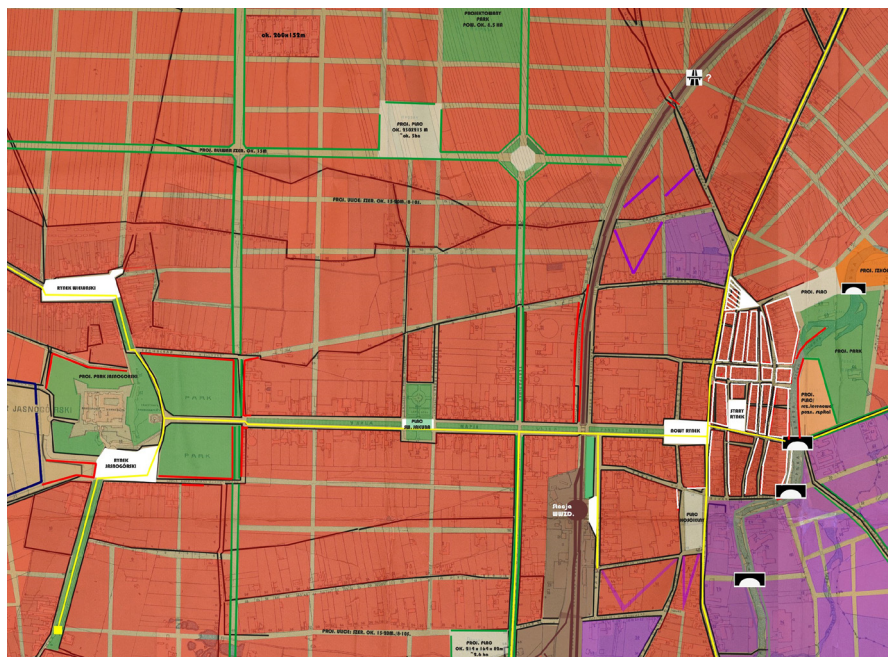


Schemat rekonstrukcji planu regulacyjnego Częstochowy z roku 1901-1902 na tle okolic miasta, opracował Makary Górzyński, 2017

dokumenty archiwalne, można spróbować odtworzyć w przybliżeniu ówczesną wersję projektu regulacyjnego, obecnie nieznanego z oryginalnych rysunków. Sporządzono go w odniesieniu do nowych granic miasta, od północy sięgających cmentarza katolickiego Kule przy linii kolejowej i folwarku Kamień na północnym-wschodzie, przez tereny rolnicze na rozległym płaskowyżu na zachodzie, rozciągające się do gruntów Parkitki i Lisińca. Po stronie zachodniej granice planu obejmowały tereny na zachód od Rynku Wieluńskiego do cmentarza św. Rocha, następnie załamując się linią graniczną na wschód sięgały wzgórza klasztorne i rozciągały się dalej na południe, zajmując obszary do kościoła św. Barbary i okolic. Tak zwana 'linia miejska' – projektowane granice miasta – także i tu tworzyła uskokowe wysunięcie na zachód. Na południu nowa Częstochowa sięgać miała projektowanej linii kolejowej (o napędzie elektrycznym) biegnącej z granicznych Herbów, z rozgałęzieniem do węzła w Blesznie i Rakowie. Linie obwodowe wyznaczono przy granicach z Zaczyszem, Stradomiem i Ostatnim Groszem, kierując się także biegiem Stradomki i obszarem łągów nadrzecznych jako wyraźną granicą między miastem a rozwijającymi się gminami fabrycznymi. W ten sposób największe z zakładów przemysłowych aglomeracji częstochowskiej – „Częstochowianka” i wielka huta na Rakowie – znajdowały się nadal poza miastem. Po stronie wschodniej granice oparto o bieg Kucelinki i rejon wapienników na Złotej Górze.

Dla tego rozległego obszaru o stosunkowo równinnym, ale zróżnicowanym

wysokościowo krajobrazie – zamykającego się w rozpiętościach około 3,5 kilometra w linii południkowej i około 5 kilometrów równoleżnikowej – komisja i architekci zaproponowali podział na blisko 300 różnej wielkości kwartałów zabudowy. Posłużono się przy tym schematem regularnych, prostokątnych układów dla nowej sieci ulicznej, używając kilku kombinacji siatek. Zasadnicza, o przebiegu południkowym i równoleżnikowym, miała rozciągać się po obu stronach Alei NMP, dzieląc się na mniejsze zespoły kwartałów, dostosowanych albo do istniejącej zabudowy, albo nowoprojektowanej infrastruktury kolejowej. Najbardziej regularna jej część miała wyznaczać prawdopodobne nowe śródmieście Częstochowy, zlokalizowane w rejonie oraz na północ od wspomnianej Alei i Placu św. Jakuba. Osiami urbanistycznymi tego układu byłyby aleje bulwarowe o szerokości wyznaczonej przez istniejącą od 1897 roku ulicę Teatralną, łączącą postępującą wzdłuż Alei NMP zabudowę z fabrykami „Peltzer” i „Stradom” – o około 35-40 metrowej rozpiętości. Dwie takie arterie miały posiadać południkowy przebieg – jedna znajdowałaby się na osi przejazdu na granicy parków jasnogórskich i zabudowy kwartałów przy Alei NMP, a druga składałaby się właśnie z Teatralnej i jej przedłużenia na północ do granic miasta oraz na południe, poprzez tereny fabryki „Peltzer”, zamykającej w nowej konfiguracji perspektywę załamującej się wcześniej alei. W układzie równoleżnikowym siatkę urbanistyczną tworzyłyby z kolei trzy aleje bulwarowe – środkowa, najszersza (istniejąca Aleja NMP); północna, od granicy z Lisińcem na północ od cmentarza św. Rocha, łącząca się z ulicą św. Rocha, a na wschodzie sięgająca wykopu kolei wiedeńskiej; południowa, najkrótsza, od zachodniej alei północ-południe między torami kolei herbskiej, do skrzyżowania z ulicami Stradomską i Teatralną. Między układem alei wytyczone miały zostać krzyżujące się pod kątem prostym ulice wyznaczające nowe kwartały lub korygujące kształt istniejących, o szerokości przeważnie 15-25 metrów (nie licząc już istniejących, szerszych dróg wylotowych). Funkcje centralnych placów publicznych, na których być może projektowano budowle sakralne – cerkwie – lub hale targowe i inne budowle użyteczności publicznej – pełniłyby: istniejący Plac św. Jakuba, nowoprojektowany plac przed dworcem herbskim (o powierzchni ok. 2,6 ha), a przede wszystkim wielki plac północny na linii bulwaru poprzecznego i na osi ulic wychodzących z Placu św. Jakuba (Szkolnej i Cerkiewnej). Został on zaprojektowany na rzucie zbliżonym do kwadratu i miał posiadać powierzchnię około 5 hektarów. W jego pobliżu zaprojektowano skrzyżowania bulwarów, z dodatkowym placem w formie rombu na przecięciu przedłużenia Teatralnej i bulwaru poprzecznego, zapewne z terenami zieleni w obrębie płyty placu. Kilkaset metrów na północ od tego układu wewnątrz publicznych zarezerwowano obszar przeznaczony na park miejski o powierzchni ok. 8,5 hektara, wrysowany w prostokąt. Na siatce planistycznej utworzono go z połączenia dwóch typowych kwartałów sąsiednich. Funkcje ośrodków dzielnicowych pełniłyby też dwa place po obu stronach Jasnej Góry: Rynek Wieluński, (którego kształtu nie zamierzano



Fragment schematu rekonstrukcji planu regulacyjnego Częstochowy, dzielnica centralna miasta między klasztorem jasnogórskim (po lewej), starym miastem (po prawej) a nowym śródmieściem aglomeracji częstochowskiej z placami i bulwarami oraz parkiem miejskim (na górze). Opracował Makary Górzyński, 2017

prawdopodobnie zmieniać) oraz Rynek Jasnogórski na południowym stoku wzgórza, na osi ulicy Siedmiu Kamienic i ulicy św. Barbary.

Utrzymano lokalizację parków jasnogórskich, jedynie od wschodu okrojonych przez przeprowadzenie wspomnianego bulwaru. Istniejącą sieć dróg narolnych zamierzano zlikwidować, a częściowo zabudowane ulice albo poszerzyć i włączyć w obręb planu, albo znieść. Dodatkowymi ciągami komunikacyjnymi projektujący podzielili obszar dawnej Częstochówki wokół Rynku Wieluńskiego. Przebiecia ulic, w tym prawdopodobnie szerszego traktu z wiaduktem nad koleją warszawsko-wiedeńską na osi zachód-wschód, planowano na terenach zdominowanych przez przemysł w południowej części miasta. Na jego skrajach, na łęgach nad Stradomką, zapisano informację o lokalizacji przyszłego parku miejskiego, dochodzącego zapewne do zabudowy Ostatniego Grosza.

Z kolei po wschodniej stronie dzielącej miasto kolei wiedeńskiej projektanci postanowili zmierzyć się z istniejącą zabudową starej Częstochowy, pełną niewielkich kwartałów i gęsto zabudowanych działek. O ile można to wnosić z dostępnych materiałów, w najstarszej części miasta zaplanowano poszerzenie szeregu traktów do ok. 15-18 metrów, głównie poprzez jednostronne wyznaczenie nowych linii

regulacyjnych – i w konsekwencji, wyburzenia wielu domów w przyszłości na ulicach takich jak Mostowa, Kozia, Spadek, Senatorska, Garncarska czy Nadrzeczna. Poszerzona po stronie wschodniej miała zostać także ulica Warszawska jako główna arteria północ-południe w tej części miasta (do ok. 20 metrów szerokości). Poprzez wyburzenie części zabudowy zamierzono powiększyć trójboczny plac przy ulicach Warszawskiej, Senatorskiej, Koziej, Nadrzecnej. Poprzez wyprostowaną i znacznie poszerzoną Jaskrowską miał on zostać połączony z nowym, rozległym placem po wschodniej stronie starej dzielnicy, na północ od Warty. Nad uregulowanymi brzegami rzeki po wschodniej stronie starej dzielnicy powstałaby bulwar. Inaczej niż w projektach regulacji powstałych dla Częstochowy na bazie pomiaru z lat siedemdziesiątych XIX wieku – w których również zakładano poszerzenia ulic – tym razem nie zdecydowano się prawdopodobnie na wyłączenie części kwartałów z zabudowy poprzez zamknięcie niektórych z wąskich uliczek⁶⁷.

W znacznej mierze zabudowane tereny między wykopem kolejowym a starym miastem i Wartą rozbito na dodatkowe, obszerne kwartały, w kilku miejscach (np. wzdłuż ulicy Krakowskiej, tereny fabryki „Motte i Co.”) wprowadzając nowe ulice lub poszerzając istniejące (np. ulice Kawia, Krótka). Wschodnie dzielnice Częstochowy zostały natomiast zaprojektowane na terenach rolniczych i stosunkowo słabo zabudowanych: na Zawodziu, na łęgach nadrzecznych. Wprowadzono tu układ trzech siatek złożonych z prostokątnych, regularnych kwartałów naniesionych na planie pod różnymi kątami względem istniejących szlaków wylotowych z miasta na północ (ulica Warszawska) i południowy-wschód (ulica Olsztyńska), które miały zostać poszerzone. Na wschód od starego miasta, na prawym brzegu Warty, przewidziano nowy park miejski, tereny publiczne (w tym prawdopodobnie szkoły miejskie, obsługujące parki i tereny zielone) oraz dwa place, z czego jeden na obszarze dotychczasowej rzeźni miejskiej, przewidzianej do likwidacji. Realizacja tych zamierzeń miała być połączona z regulacją brzegów Warty. Z kolei największym placem całego miasta miał być wielki, prostokątny plac na Zawodziu (w rejonie obecnych ulic Bratniej i Bystrej) o powierzchni około 7,5 hektara. Ponadto wzdłuż ulicy Olsztyńskiej – poszerzonej i uregulowanej – przewidziano mniejsze, trójkątne i prostokątne place, w tym przy granicy miasta.

Zapewne nowa sieć uliczna została by z czasem wyposażona w mosty nad rzeką i wiadukty ponad liniami kolejowymi, choć z dostępnego, szkicowego rysunku planu nie da się wysnuć zbyt wiele informacji na ten temat. Linia kolei warszawsko-wiedeńskiej została zresztą potraktowana jako wyraźna strefa graniczna, gdyż układ kwartałów po jej zachodniej stronie nie łączyłby się z dzielnicami po stronie wschodniej. Wzdłuż wykopu kolejowego, na górnym tarasie, miały zostać wytyczone wiodące po obu stronach ulice. Brak też informacji o lokalizacji budowli

⁶⁷ Zob. APŁ, RGP, sygn. 2527, Opis topograficzny powiatowego miasta Częstochowa, Zdzisław Krzyżewski (?), 1883.

publicznych, choć można sądzić, że największe z nowych placów przewidziano by na ogólnomiejskie/dzielnicowe hale targowe. W opublikowanej wersji planu znalazł się też schemat linii tramwajowych, łączących stare miasto z Jasną Górą poprzez Aleję NMP (z odgałęzieniami do cmentarza św. Rocha i kościoła św. Barbary), śródmieście z fabrykami „Motte i Co.” i Towarzystwa Akcyjnego Wyrobów Jutowych (poprzez ulice Teatralną i Stradomską) oraz wschodnią linię północ-południe, od granic miasta w rejonie cmentarza Kule do ulicy Krakowskiej w rejonie rozlewiska Stradomki i Warty. Dodatkowo, jedno z odgałęzień sięgałoby Złotej Góry w rejonie granic miasta (przez obecną ulicę Mirowską). Sam układ węzła wodnego w obrębie powiększonego miasta niewątpliwie podlegałyby daleko idącym przekształceniom wraz z realizacją powyższego planu generalnego, o czym jednak zbyt wcześnie spekulować. Otwartym pytaniem badawczym pozostaje też kwestia wprowadzenia w Częstochowie trzech klas stref przemysłowych, powiązanych z dopuszczalnymi stopniami uciążliwości zakładów fabrycznych, na mocy przepisów wykonawczych do rosyjskiej ustawy przemysłowej, wprowadzanej do Królestwa od 1891 roku⁶⁸.

Wobec tego, że prawodawstwo w Królestwie Polskim poza wspomnianą regulacją nie przewidywało precyzyjnych możliwości strefowania funkcjonalnego ani regulowania stopnia intensywności i wysokości zabudowy kwartałów (poza przepisami precyzującymi wymiary podwórzy i warunki bezpieczeństwa pożarowego), wydaje się, że z samej wielkości i lokalizacji sieci kwartałów można próbować wnioskować o możliwych intencjach projektodawców. Szczególnie obszary północne miasta i niektóre partie między bulwarami, jak i fragmenty dzielnic wschodnich, miały otrzymać regularne podziały umiłowymi blokami ulicznymi, nadającymi się do parcelacji foremnymi, prostokątnymi działkami i wprowadzenia zabudowy kalenicowo ustawionymi, wielkomiejskimi kamienicami czynszowymi z oficynami i 1-2 podwórzami, zgodnymi z obowiązującymi przepisami. Obszary kwartałów projektowane po obu stronach Alei NMP czy w rejonie Rynku Wieluńskiego zwracały uwagę swoimi wymiarami, pozwalającymi na parcelację długimi działkami prostokątnymi lub terenami o różnorodnym przeznaczeniu, nadającymi się też na lokalizację obiektów usługowych czy przemysłowych z racji dużej głębokości działek. Wydaje się jednak, że już istniejąca dzielnica fabryczna na południe od zwartej zabudowy Częstochowy miała wraz z przyległymi, nowymi obszarami stanowić zasadniczy rejon inwestycji tego rodzaju. Zagadnienia te wymagają jednakże szczegółowej analizy i tu zostały tylko zaznaczone.

Zaskakuje obraz przyszłości Częstochowy wyłaniający się z projektu, gdyż w powiększonych i zagospodarowanych zgodnie z jego zapisami granicach miasta pomieściłaby się, przyjmując wielkomiejską intensywność zabudowy, co najmniej półmilionowa metropolia. Warto zauważyć, że w nowych ramach regulacyjnych

⁶⁸ *Prawo fabryczne obowiązujące i ubezpieczenie robotników. Przepisy dotyczące się budownictwa fabrycznego z planem Warszawy, przepisy o kotłach parowych i oświetleniu elektrycznym* (Warszawa: Orgelbrand i Synowie, 1897), 143-144, 188-228.



Ulica Szkolna w Częstochowie, widok w kierunku północnym, ok. 1910. Perspektywę zamyka nieurbanizowany rejon, w planie z 1901-1902 roku przewidziany na wielki plac miejski przy bulwarze. Reprodukacja fotografii z albumu ze zbiorów Muzeum Częstochowskiego

Częstochowa liczyła ponad 3100 hektarów, a więc niewiele mniej niż ówczesna Warszawa⁶⁹. Zamiar podziału tego obszaru w całości regularnymi, ‘amerykańskimi’ kwartałami, z układami wydłużonych, geometrycznych ulic i bulwarów, z kilkoma nowymi placami i parkami publicznymi można widzieć jako próbę scalenia różnorodnych obszarów istniejącej aglomeracji miejsko-przemysłowej Częstochowy, dotąd słabo powiązanych i niezintegrowanych przestrzennie. Układ szerokich bulwarów miał pełnić zapewne funkcje komunikacyjno-reprezentacyjne, a projektowana sieć uliczna głównych partii miasta byłaby oparta na osiach widokowych z zachodu na wschód (w tym istniejącej, między klasztorem a miastem) oraz północ-południe (między nowym śródmieściem a dzielnicą przemysłową i dworcami kolejowymi). Zbyt mało jest w tym momencie informacji, by oceniać ten projekt kompleksowo, gdyż obraz zrekonstruowany powyżej był częścią procesu projektowania miasta, dla którego jak się okazuje, nigdy nie powstał przed

⁶⁹ Por. Peter J. Martyn, *Przedwojenny układ zabudowy śródmieścia Warszawy w świetle rezultatów spisu nieruchomości i mieszkań z 1919 roku* (Warszawa: Zamek Królewski, 1999), 13. Wedle danych magistratu z 1913 roku miasto miało 3273 hektary w obrębie Warszawy i Pragi, z czego 2073 zabudowane. W tych granicach żyło blisko 900 000 mieszkańców.

1914 rokiem finalny 'plan projektowanego położenia'. Nie da się ukryć, że jako całość, plan przygotowano przy użyciu schematów prostokątnych kwartałów jako narzędzia, po którym władze mogły spodziewać się unifikacji całej aglomeracji i stworzenia podstaw do wygodnej parcelacji terenów i umożliwienia właścicielom nieruchomości bardzo różnorodnych inwestycji, bez ograniczeń funkcjonalnych. Narzucenie geometrycznej siatki na niezagospodarowane tereny wokół miasta poprowadzono w sposób zakładający przyszłą, dalszą jeszcze ekspansję Częstochowy, z 'wycelowaniem' wielu ulic w nowe granice, niejako z domysłem możliwości ich dalszego przedłużenia. Byłoby to zapewne wielkie miasto przemysłowo-handlowe na granicy imperiów. Unifikacyjna i z ducha oświeceniowa, 'nowoczesna' w swej abstrakcyjności, racjonalizatorska sieć bulwarów, placów i kwartałów – mimo ograniczonego programu i niewyszukanych rozwiązań krajobrazowych – tworzyłaby potencjalną przestrzeń dla wielkich kamienic, banków, biurowców i finansowo-handlowego 'city' obsługującego handel i przemysł okręgu (i chyba nie tylko), 'city' rozpiętego między istniejącymi dotąd dominantami. Warto podkreślić, że plan przewidywał, obok istniejącej dominanty urbanistycznej osi Jasnej Góry, rozbudowę osi północ-południe, między dzielnicą przemysłową a prawdopodobnym, nowym centrum administracyjnym z gmachami cerkwi i budynkami urzędów imperialnej biurokracji, ale i zapewne nowego ratusza. Czy ta 'papierowa metropolia' z 1901 roku miała stać się głównym ośrodkiem miejskim południowego zagłębia przemysłowego Królestwa, sięgającego od Częstochowy do Sosnowca, Dąbrowy Górniczej i 'trójkąta trzech cesarzy'? Niewątpliwie, widać tu ambicję konkurowania z leżącymi po drugiej stronie granicy Katowicami. 'Trzecie miasto Królestwa', można by spekulować – trzecia aglomeracja miejska po Warszawie i Łodzi, również stolicach okręgów przemysłowych.

Schematyczność rozwiązań urbanistycznych zasługuje zapewne na krytykę, ale należy podkreślić, że z punktu widzenia magistratu, władz powiatowych i gubernialnych tego rodzaju projekt mógł być najprostszy do realizacji w istniejących warunkach prawnych i politycznych. Jako sposób organizacji przestrzeni miasta, odpowiadał wolnorynkowej i kapitalistycznej, leseferystycznej koncepcji roli państwa, ograniczając interwencję planistyczną władz do spraw regulacji systemu komunikacyjnego i zapewnienia minimum obiektów komunalnych. Choć jednocześnie, nie zaproponowano obwodnicy dla tak dużego zespołu miejskiego. Z kolei w warstwie reprezentacji i manifestacji władzy, bulwary wycelowane we wspomniane place zamykałyby zapewne monumentalne cerkwie, ale chyba ważniejsza byłaby 'racjonalna' struktura sieci ulicznej, pozwalająca oddziałom wojskowym na operowanie. Sama skala placów jako nowych przestrzeni publicznych pozwalałaby ich rozegranie jako potencjalnych wnętrz monumentalnych, a jednocześnie dogodnych z punktu widzenia policyjnego i wojskowego, na tyle rozległych, by tylko wielkie manifestacje mogły je w całości wypełnić. Placów, o dość niewyszukanych kształtach, nie byłoby w tym mieście

zbyt wiele, ale nie może to dziwić: zważywszy na pragmatyczność magistratu (cięcie kosztów wykupu gruntów) i same realia systemu politycznego w którym plan powstał – imperium, w którym miejska przestrzeń publiczna i aktywność w niej nie były specjalnie cenione w filozofii i praktyce władzy. Projekt świadczy niewątpliwie o ambicjach władz Częstochowy i jej mieszkańców, aby skorzystać z koniunktury przemysłowej i nadać miastu zupełnie nowy kształt i wielkomięską przyszłość, a przynajmniej – mieć ogólny tego kształtu zarys planistyczny. Opierając się na istniejących warunkach politycznych i społecznych, zaprojektowano wielkie miasto rozwijającego się nad Wisłą i Wartą kapitalizmu oraz międzynarodowego przemysłu, oparte na racjonalnym 'blokowym' systemie kwartałów, znanym przecież z wielu miast europejskich i amerykańskich XIX wieku.

Losy projektu 'papierowej metropolii' a polska inicjatywa modernizacyjna

Oczywiście, do realizacji takich zamierzeń władze różnych szczebli musiałyby prowadzić aktywną politykę terenową i inwestycyjną każdego roku od powstania planu, a do wcielenia go w życie potrzebne byłyby – w perspektywie dziesięcioleci – dziesiątki milionów rubli na infrastrukturę nadziemną i podziemną. Co więc działo się po roku 1902 z projektem? Inżynierowie gubernialni odesłali go do Częstochowy w listopadzie 1903 roku, prosząc o dołączenie szczegółowych objaśnień co do zasad jego sporządzenia i zapisanych w nim rozwiązań. Niestety, opis taki nie zachował się, nie jest też jasne, czy w ogóle powstał⁷⁰. Zimą 1904 roku magistrat, od czerwca 1902 roku kierowany przez Jana Głazka (1856-1938) wraz z miejskim architektem Fijałkowskim zdecydował się powiększyć jeszcze obszar projektowanej 'Wielkiej Częstochowy' o tereny między klasztorem jasnogórskim a granicami Lisińca, a także na południe od kościoła św. Barbary do toru kolei herbskiej. Decyzję motywowano szybką urbanizacją rejonu ulic św. Barbary i Humbertowskiej oraz koniecznością objęcia nadzorem uciążliwych dla mieszkańców cegielni zlokalizowanych w tym rejonie. Jednocześnie dokonano poszerzenia regulacji o nową sieć uliczną dla tego obszaru i kilku poprawek samego projektu, dostosowując się do postępującej zabudowy niektórych ulic⁷¹. W kwietniu 1904 roku piotrkowski Wydział Budowlany nakazał władzom Częstochowy naniesienie korekt do planu – niestety nieznanego pozostaje ich charakter, poza dość zaskakującą wątpliwością, czy *powinno się projektować na nowym planie regulacyjnym tak wiele i tak drobnych kwartałów miejskich*. Administracja gubernialna wniosowała także o uzupełnienie go o naniesienie około 300 nowych budynków, powstałych od wiosny 1902 roku w mieście⁷².

⁷⁰ APCZ, AM CZ, sygn. 2148, Piotrkowski Urząd Gubernialny Wydział Budowlany do Prezydenta Częstochowy, nr 1052, 12 listopada 1903 (daty według starego stylu).

⁷¹ APCZ, AM CZ, sygn. 2148, Protokół z posiedzenia magistratu, 14 stycznia 1904.

⁷² APCZ, AM CZ, sygn. 2148, Rząd Gubernialny Piotrkowski, Wydział Budowlany, do

W międzyczasie, zimą 1903 roku zmarł Karl Brandtner. Jeszcze przed śmiercią zdążył powierzyć dalsze prace nad rejestrem pomiarowym gruntów (blisko 3500 działek) swojemu synowi, geometrze Walerianowi Brandtnerowi. Jemu też polecono aktualizację planu regulacyjnego o nowopowstałą zabudowę⁷³. Niestety, władze Częstochowy znalazły się w niełatwej sytuacji, gdy geometrę powołano do wojska jesienią 1904 roku. Wedle magistratu, nie wrócił on już z wojny rosyjsko-japońskiej. Gdy w 1908 roku zlecenie miał przejąć Aleksander Dębicki, władze nie dysponowały środkami finansowymi na dokończenie prac⁷⁴. Nie da się ukryć, że ogólnoswiatowy kryzys przemysłowy lat 1900-1903, jak i późniejsza wojna rosyjsko-japońska i rewolucja 1905-1907⁷⁵ miały niewątpliwie wpływ na znaczące ograniczenie możliwości dalszych prac przy projekcie. Nie wprowadzano też dyskutowanej nieustannie ustawy samorządowej dla miast Królestwa Polskiego, na co być może w jakiejś mierze liczyli jego autorzy. Ale, wypadki te stawiają też pod znakiem zapytania realność działań projektodawców. Dojmujący jest kontrast między ambitnością zamierzeń planu a brakiem instytucji, które miałyby go realizować. Dość wspomnieć, że do prac nad projektem powinna w Częstochowie powstać nowoczesna inżynieria miejska z wydziałem pomiarów (jak w Warszawie, gdzie istniało biuro pomiarów pracujące na użytek prac kanalizacyjno-wodociągowych i współpracujące z władzami budowlanymi guberni) zatrudniająca na etatach co najmniej kilkanaście osób. Na to jednak nie było przede wszystkim warunków politycznych, które pozwoliłyby na uruchomienie kredytów inwestycyjnych, dodatkowych etatów czy rozwinięcie lokalnej inicjatywy magistratu.

Dynamiczny rozwój Częstochowy trwał. Jeśli w 1902 roku miasto miało 57 089 mieszkańców, to w 1910 już blisko 75 000. W momencie wybuchu wojny w 1914 roku, wraz z osadami fabrycznymi Częstochowa liczyła około 100 tysięcy osób. Budynków mieszkalnych, wedle magistratu, było w 1902 roku 2333, w 1908 2591, w 1913 – 2707⁷⁶. Tymczasem władze miejskie, skrzępowane szczupłym budżetem i machiną biurokratyczną stosowaną wobec ośrodków Królestwa Polskiego, nie były w stanie zrealizować nawet dokumentacji do monumentalnego projektu metropolitalnej – ale jak się okazywało, 'papierowej Częstochowy' z 1902 roku. Zaś władze gubernialne w Piotrkowie nie spieszyły bynajmniej z pomocą, nieustannie borykając się zresztą z problemami nadzoru technicznego, rozbudowy infrastruktury i planowania wobec największej aglomeracji przemysłowej na podległym im

Naczelnika Powiatu Częstochowskiego, N. 190, 6 kwietnia 1904.

⁷³ APŁ, RGP, sygn. 2527, Oświadczenie prywatnego geometry Walerego Brandtnera, syna Karla, do Piotrkowskiego Urzędu Gubernialnego, 13 marca 1903.

⁷⁴ APŁ, RGP, sygn. 2527, Naczelnik Powiatu Częstochowskiego do Piotrkowskiego Urzędu Gubernialnego, raport N 16933, 23/27 listopada 1910.

⁷⁵ Waldemar Palus, *Życie społeczno-polityczne w Częstochowie w latach rewolucji 1905-1907* (Częstochowa: Wydawnictwo Wyższej Szkoły Pedagogicznej w Częstochowie, 2003).

⁷⁶ Sobalski, *Przemysł*, 31, tabela 8.

obszarze – Łodzi⁷⁷. Udało się wcielić w życie tylko niektóre zapisy planu – pomimo braku jego oficjalnego zatwierdzenia – i to właściwie wyłącznie w rejonie wokół Alei NMP. W 1901 roku uregulowano i wybrukowano ulice wychodzące z Placu św. Jakuba, Szkolną (obecnie H. Dąbrowskiego) i Cerkiewną (J. Kilińskiego), z przedłużeniem ich na północ, poza ulicę Jasnogórską. W 1904 roku na południe przedłużono na osi Cerkiewnej ulicę Centralną (Śląska) do Zielonej (F. Focha). Równoleżnikowym elementem projektowanej siatki urbanistycznej tej części 'Wielkiej Częstochowy' miała być ulica Jasna (J. Waszyngtona) na przedłużeniu ulicy Siedmiu Kamienic, również powstała przed 1914 rokiem. Ale już dalej na południe, w rejonie kolei herbskiej otwartej w 1903 roku⁷⁸ magistrat nie był w stanie wcielić w życie racjonalnego układu ulic z istniejącego projektu, przez co ulice takie jak Zielona, Nowa, Dzika czy A. Mickiewicza były właściwie 6-7 metrowej szerokości błotnistymi przejazdami z żywiolowo powstającą zabudową. Odtwarzały one układ dróg narolnych powstałych przed 1900 rokiem wraz z parcelacją działek, stąd też miasto napotykało tu istotne trudności, dostosowując się w zasadzie do zaistniałej sytuacji. A projekt z 1901-1902 roku zakładał likwidację większości z nich, tak jak Humbertowskiej, którą miał zastąpić jeden z bulwarów północ-południe. Stan owych ulic i sposób ich zabudowy ostro krytykowano w prasie⁷⁹. Niektóre z pomysłów regulacyjnych, jak park na wschodniej ścianie starej Częstochowy, zrealizowano w innej formie i w zupełnie innych realiach politycznych i czasowych (po 1920 roku, dziś park im. Narutowicza). Inne zaś elementy planu, jak np. plac dworcowy przed stacją kolei herbskiej, nigdy nie powstały. Po oddaniu do użytku kolei Herby-Kielce w 1911 roku dotychczasowy dworzec w Częstochowie przestał funkcjonować jako stacja pasażerska. Na należącym do wojska terenie, gdzie wrysowano wspomniany plac, w latach 1912-1913 dla wielkiego księcia Michała Romanowa zbudowano pierwszy fragment ogromnego zespołu apartamentowców, projektowanych przez biuro Brunona E. Paprockiego, zwycięzcę zamkniętego konkursu architektonicznego⁸⁰.

⁷⁷ Strzałkowski, *Architekci*, 7-24.

⁷⁸ Por. *Droga Żelazna Warszawsko-Wiedeńska. 150 lat tradycji kolejnictwa w regionie częstochowskim*, (Częstochowa-Katowice: Wydawnictwo Wyższej Szkoły Pedagogicznej, 1998); Józef Andrzej Bossowski, *100 lat kolei Herby-Częstochowa* (Częstochowa: nakł. aut., 2003).

⁷⁹ Jarosław Kapsa, *Częstochowa. Życie codzienne i kryminalne w XX w.* (Częstochowa: Literackie Towarzystwo Wzajemnej Adoracji „Li-TWA”, 2015), 8.

⁸⁰ Gmach ten, dziś niestety w ruinie – a będący przecież pamiątką wielkomiejskich szans Częstochowy sprzed 1914 roku – znany jest obecnie jako „Dom Księcia”. Por. *Dom Księcia*, materiały do hasła w *Encyklopedii Dziejów Częstochowy*, udostępnione przez ODDCZ. Obecnie budynek ten – największa kamienica czynszowa dawnej Częstochowy – jest wykwaterowany, pozostając własnością miejską, niestety w błyskawicznym tempie ulegającą zagładzie.



Ulica Teatralna w Częstochowie, z widoczną kamienicą wielkiego księcia Michała Romanowa, wzniesioną na miejscu placu przed dworcem kolei herbskiej, projektowanej w planie z 1901-1902 roku, stanowiącej część większego założenia urbanistycznego, nieukończonego. Reprodukacja pocztówki ze zbiorów A. Biernackiego, w zbiorach Ośrodka Dokumentacji Dziejów Częstochowy przy Muzeum Częstochowskim

W częstochowskiej prasie polskiej – np. powstałym na fali przemian w okresie rewolucji *Gońcu Częstochowskim* – szybko zaczął się rozwijać ruch coraz ostrzejszej krytyki zaniechań władz w przedmiocie infrastruktury miejskiej, mimo takich inwestycji jak nowa rzeźnia czy budowa sieci oświetlenia elektrycznego. Częstochowę przedstawiano właściwie jako miasto w stanie upadku, lub najlepszym razie 'niedorozwinięcia'. O zacofaniu miały świadczyć realia takie jak Zawodzie – w planie regulacyjnym przecież mające stać się gęsto zurbanizowaną dzielnicą. Pisano o nim jako o miejscach karkołomnych wypraw mieszkańców Częstochowy w rejon *oceanów i mórz błota*⁸¹. Matecznikiem rozwijania konkurencyjnych względem działań władz projektów modernizacyjnych stał się oddział częstochowski Warszawskiego Towarzystwa Higienicznego, założony w 1902 roku⁸². Największym bodaj sukcesem lokalnego środowiska modernizatorów – architektów, inżynierów, polityków, lekarzy higienistów, ale i świata miejscowego biznesu – była teoretycznie gubernialna, a praktycznie ponadzaborowa w skali Wystawa Przemysłu i Rolnictwa

⁸¹ Por. zestawienie tego rodzaju źródeł, Kapsa, *Częstochowa*, rozdział I, 7-16.

⁸² Waldemar Tyras, „Towarzystwo Higieniczne w Częstochowie w latach 1902-1923”, *Archiwum Historii Medycyny* 29 (1966): 259-267.

w roku 1909. Dla jej urządzenia zaprojektowano u stóp Jasnej Góry spektakularną dzielnicę wystawową z obszernym parkiem publicznym⁸³. Czytając wspomnienia prezesa zarządu oddziału warszawskiej centrali środowiska higienistów (w latach 1907-1914) doktora Stanisława Nowaka (1874-1940) można zauważyć, że przydawał on temu wydarzeniu rangę manifestacji polskiego dyskursu o rozwoju Częstochowy, samą jej przestrzeń opisując jako eksterytorialną, polską enklawę:

Wystawa była urządzona naprawdę na modłę europejską i dawała przedsmak tego, czem właściwie powinna byłaby być Częstochowa; kontrast pomiędzy wystawą i pomiędzy miastem był zbyt wielki i zbyt rażący, by mógł ujść uwagi tych, którym leżał na sercu przyszły rozwój miasta i doprowadzenie go do europejskiego wyglądu⁸⁴.

Co znamienne, w jego wspomnieniach nie znalazłem wzmianki o planie regulacyjnym z 1900-1901 roku, choć przecież projekt musiał mu być znany przynajmniej z wersji opublikowanej w postaci szkicowego schematu na litografowanym planie miasta (nie przyjmował on udziału w pracach tworzącego go komitetu)⁸⁵. Nie jest to przypadek. Interesującym zagadnieniem badawczym jest sytuacja, którą wstępnie uznaję za celowe 'przemilczanie' oficjalnego projektu urbanistycznego powstałego dla Częstochowy przez środowisko reprezentujące dyskurs modernizacyjny zwrócony na 'zachodnią nowoczesność'. Nowak wprost zasugerował, że wystawa 1909 roku mogła być modelem miasta, wzorem dla jego rozwoju, jednocześnie określając te działania jako manifestujące polski dyskurs narodowy, nośny politycznie, demonstrujący gotowość do przejęcia steru władzy nad miastami i ich modernizacji. Wiele pytań pozostaje otwartych lub czeka na postawienie, tak jak monograficzne opracowanie projektu z 1901 roku, niewątpliwie potrzebne w ambitnym i niezmiernie interesującym planie badawczym nad Częstochową tego czasu, jaki zaproponował Andrzej Kuśnierczyk⁸⁶. Jakiego rodzaju 'przestrzeni wyobrażoną' był plan z początku dwudziestego wieku? Jakie i czyje nadzieje budził, jakie ogniskował ambicje? Jak został przyjęty przez administrację w Piotrkowie? Dlaczego w mediach polskich, o ile mi wiadomo, pozostał właściwie

⁸³ *Stulecie Wystawy Przemysłu i Rolnictwa w Częstochowie 1909*, red. Jarosław Kapsa (Częstochowa: Muzeum Częstochowskie, 2009); Bożena Kostuch, „Wystawa Przemysłu i Rolnictwa w Częstochowie na łamach krakowskich czasopism „Architekt” i „Przegląd Ceramiczny””, *Rocznik Muzeum Częstochowskiego* 10 (2010): 33-39; Dariusz Ziółkowski, *Wystawa Przemysłu i rolnictwa w Częstochowie 1909 roku w świetle prasy polskiej* (Częstochowa: Muzeum Częstochowskie, 2009).

⁸⁴ Stanisław Nowak, *Z moich wspomnień*, cz. 2, *Częstochowa (lipiec 1902-lipiec 1914)* (Częstochowa: W. Świątki i Ska, 1933), 153.

⁸⁵ Do Częstochowy przybył bowiem na stałe w czerwcu 1902 roku.

⁸⁶ Andrzej Kuśnierczyk, „Kulturowe aspekty przemian cywilizacyjnych w Częstochowie na przełomie XIX i XX wieku. Rozpoznanie problematyki”, *Rocznik Muzeum Częstochowskiego* 14 (2014): 92-117.

nieobecny? Co na jego podstawie można sądzić o sposobie postrzegania przez władze miasta jego przyszłości, albo samej 'miejskości' Częstochowy, dla której wielka sieć kwartałów łączących wszystkie dzielnice niewątpliwie byłaby narzędziem modernizacji i 'racjonalizacji' sposobu funkcjonowania mieszkańców, towarów i kapitałów? Jakie były jego wymiary społeczne: klasowe, etniczne, polityczne?

Jak pisał Jarosław Kapsa, *Częstochowa z przedmieściami przypominała archipelag wysp*, które często *dysponowały lepszą infrastrukturą niż centrum*⁸⁷. Nowoczesne zespoły fabryczne z osiedlami robotniczymi kontrastowały z chaotyczną zabudową przedmieść, ale i elegancją Teatralnej czy Alei NMP, albo gęstą zabudową spauperyzowanego i nieatrakcyjnego dla większych inwestycji Starego Miasta. Plan regulacyjny komisji magistrackiej miał być próbą unifikacji tego rozległego 'archipelagu' aglomeracji miejsko-przemysłowej i zapewnienia jej warunków do postrzeganego jako nowoczesny, uporządkowany i oparty o technologiczną racjonalność rozwój i rozbudowę infrastruktury. Jako projekt urbanistyczny odszedł on w zasadzie w niepamięć, bowiem zabrakło nawet środków na wykończenie pomiaru gruntów, nie mówiąc już o polityce urbanistycznej w realiach powiatowego miasta na polskich krańcach imperium Romanów.

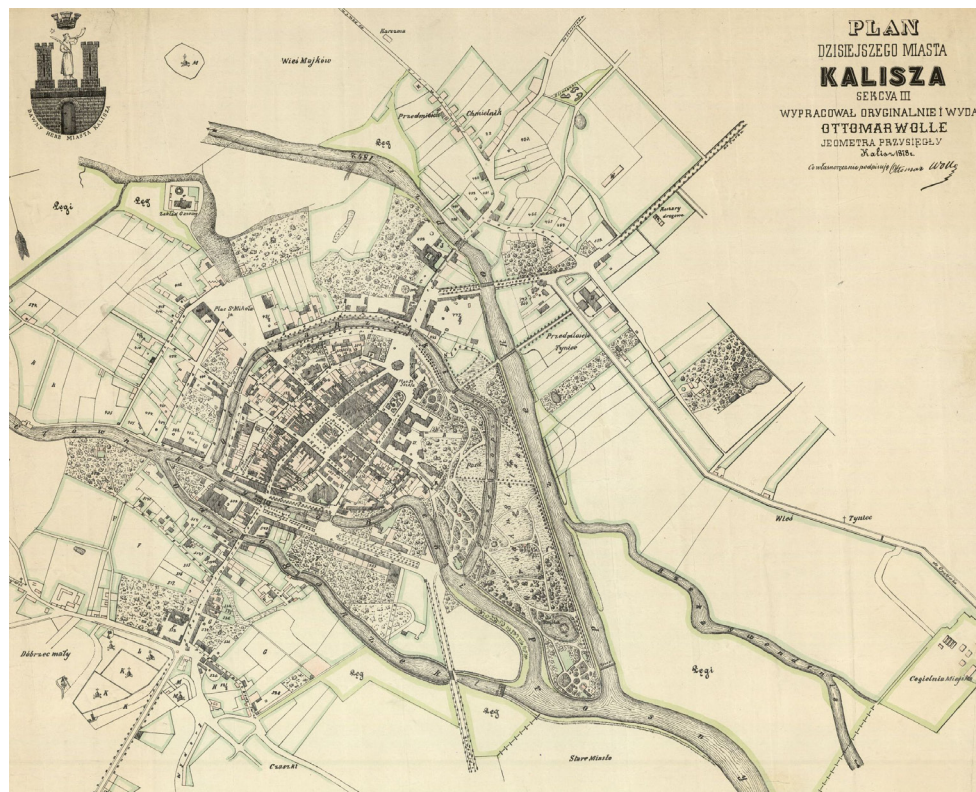
KALISZ: NADGRANICZNY 'TRZYSTUTYSIĘCZNIK'?⁸⁸

Wprowadzenie: sytuacja miasta, lokalna polityka inwestycyjna i inicjatywa sporządzenia nowego planu ogólnego

Uważa się, że pod koniec lat dziewięćdziesiątych dziewiętnastego wieku przed gubernialnym Kaliszem – miastem podobnie jak Częstochowa położonym na styku imperiów niemieckiego i rosyjskiego – otworzyły się szersze perspektywy. Niestety wcześniej, za sprawą braku połączeń kolejowych, niespławności Proсны i średnio rozwiniętego przemysłu, niewytrzymującego konkurencji z okręgiem łódzkim, Kalisz

⁸⁷ Kapsa, *Częstochowa*, 28

⁸⁸ O planie w kontekście problemów modernizacyjnych Kalisza tego czasu por. Makary Górczyński, "Urban Planning and Municipal Governance in a Period of Rapid Change: a Frontier Town in Russian Poland at the Turn of the Twentieth Century", *Journal of the Society of Architectural Historians* 76 (2017): 303-326. O planie regulacyjnym miasta, nazywanym „planem Bukowińskiego” wspominają jak dotąd: Feliks Hertz, „Siedemdziesiąt lat planowania przestrzennego w Kaliszu”, *Rocznik Kaliski* 5 (1972): 391-396; Andrzej Czyżewski, „Struktura przestrzenna, zabudowa i gospodarka komunalna”, w: *Dzieje Kalisza*, red. Władysław Rusiński (Poznań: Wydawnictwo Poznańskie, 1977), 326; Paweł Anders, *Atrakcje krajoznawcze Kalisza* (Kalisz: Towarzystwo Miłośników Kalisza, 1985), 13, uznający *amerykańską siatkę ulic* powstałą na jego bazie za zabytek urbanistyki. O sytuacji miasta w tym czasie, ze wzmiankami o planie, zob. też na marginesie opracowań Teresy Zarębskiej, „Sprawa odbudowy zabytkowego centrum Kalisza po zniszczeniu w 1914”, *Rocznik Kaliski* 10 (1977): 121-177; taż sama „Znaczenie odbudowy Kalisza po zniszczeniach 1914 r. dla rozwoju urbanistyki polskiej”, *Rocznik Kaliski* XXIV (1992-1993): 129-146.



Fragment planu miasta Kalisza, na podstawie i w opracowaniu pomiaru Ottomara Wolle, wersja opublikowana w 1878 roku. Repozytorium cyfrowe Biblioteki Narodowej w Warszawie, Polona

nie korzystał z potencjalnych atutów swojego położenia. Gdy po 1898 roku budowa nowoczesnej, szerokotorowej kolei Warszawa-Łódź-Kalisz stawała się faktem, w dwudziestotysięcznym mieście rozwijał się przemysł hafciarsko-koronkarski i garbarstwo⁸⁹. Lokalna, wieloetniczna społeczność złożona z mieszczaństwa, wąskiej grupy burżuazji oraz inteligencji korzystała z przychylności rządzącego od 1882 roku gubernią Michaiła Daragana (1834-po1917), zainteresowanego rozwojem Kalisza i popierającego inicjatywy modernizacyjne magistratu, jak i forsującego

⁸⁹ Jarosław Dolat, *Fabryki Kalisza i okolic 1815-1989* (Kalisz: Archiwum Państwowe w Kaliszu, Warszawa: Naczelna Dyrekcja Archiwów Państwowych, 2016). O mieście przelomu wieków zob. *Dzieje Kalisza*; Edward Polanowski, *W dawnym Kaliszu. Szkice z życia miasta 1850-1914* (Poznań: Wydawnictwo Poznańskie, 1979); Barbara Czechowska, *Kaliszkie Korso. Architektura i urbanistyka Alei Wolności w XIX i XX wieku* (Kalisz: Kaliskie Towarzystwo Przyjaciół Nauk, 2010); Anna Tabaka, Maciej Błachowicz, *Nowy Kaliszanie* (Kalisz: MBP im. Adama Asnyka, 2010).



Ulica Warszawska w śródmieściu Kalisza, widok od strony Głównego Rynku w stronę soboru św. Apostołów Piotra i Pawła, ok. 1890. Jedna z wąskich ulic centrum miasta, w planie regulacyjnym z 1905-1906 roku przewidziana do poszerzenia. Reprodukacja fotografii ze zbiorów fototeki Instytutu Sztuki PAN w Warszawie, teczka K17, poz. 12.17

własne projekty, interesująco powiązane z rosyjską polityką imperialną⁹⁰. Położone nad Prosną miasto składało się wówczas z oblanego kanałami Prozny, gęsto zurbanizowanego śródmieścia – o sieci ulicznej ukształtowanej w czasie średniowiecznej lokacji i zmodernizowanej w dziewiętnastym wieku podczas odbudowy grodu po pożarze z 1792 roku⁹¹, do którego od zachodu przylegała rozwijająca się dzielnica przemysłowo-handlowa Piskorzewie. Na południe od centrum miasta, na kolejnej wyspie znajdowała się reprezentacyjna Aleja Józefiny z gmachami publicznymi, a od wschodu rozległy park miejski w widłach rzeki. Dalej na południu i północy miasto posiadało mieszkalno-rzemieślniczo-rolnicze przedmieścia: Wrocławskie, Tyniec i Chmielnik.

Odpowiadając na zalecenie administracji Daragana, późnym latem 1901 roku magistrat Kalisza zwrócił się do władz gubernialnych z inicjatywą sporządzenia

⁹⁰ Makary Górzyński, *Dziewiętnastowieczny teatr w Kaliszu. Architektura i polityki kulturowe na peryferiach imperium* (Kalisz: Kaliskie Towarzystwo Przyjaciół Nauk, 2017). Tamże zestawienie bibliograficzne.

⁹¹ Iwona Barańska, *Architektura Kalisza w dobie Królestwa Kongresowego* (Kalisz: Kaliskie Towarzystwo Przyjaciół Nauk, 2002).



Wrocławskie Przedmieście w Kaliszu, widok w perspektywie ulicy Wrocławskiej w stronę północną, od strony rogatki wrocławskiej, około 1890 roku. Przedłużenie tej ulicy w kierunku południowym – rządowa szosa wrocławska – miało stanowić kręgosłup urbanistyczny nowej dzielnicy południowej wedle planu z 1905-1906 roku. Reprodukacja fotografii W. Borettiego ze zbiorów Instytutu Sztuki PAN w Warszawie

aktualizacji pochodzącego z 1878 roku planu pomiarowego miasta i jego przedmieść, zamierzając powierzyć to zadanie geometrze Bronisławowi Bukowińskiemu (1857-1928)⁹². Inicjatywę prezydenta Maksymiliana Opielińskiego (1840-1903) należy widzieć w kontekście szerszej polityki inwestycyjnej, jaką cieszące się poparciem gubernatora władze chciały przeprowadzić, przygotowując się do otwarcia budowanej linii kolejowej. Pomimo starań władz i elit miasta, stację pasażerską dla Kalisza zlokalizowano bardzo niekorzystnie: w Noskowie, około 2,5 kilometrów na południe od zwartej zabudowy, mimo wcześniejszych decyzji o jej umieszczeniu na Wrocławskim Przedmieściu (wariant 1899-1900). Pojawiła się więc konieczność zaprojektowania rozwoju miasta w tym kierunku, na rozległym płaskowyżu rolniczych terenów okolic Dobrzeca i Rypinka. Było to tym bardziej zasadne, że od 1900 roku na rynku budowlanym trwała spekulacyjna gorączka, a wzmożenie transakcji kapitałowych, parcelacji i inwestycji w kamienice czynszowe obserwowano właśnie na obszarach Wrocławskiego Przedmieścia, a także Piskorzewia.

⁹² APŁ, Rząd Gubernialny Kaliski (dalej: RGK), sygn. 4052a, Akta o kosztorysach i sporządzeniu planu regulacyjnego miasta Kalisza [1870] 1893-1910 [dalej jako: APŁ, RGK, sygn. 4052a].

Wiosną 1901 roku administracja Opielesińskiego przy pomocy architekta gubernialnego Józefa Chrzanoskiego (1844-po1912; absolwent petersburskiej Szkoły Budowlanej, czyli późniejszego Instytutu Inżynierów Cywilnych, urzędował 1875-1903) oraz władz policyjnych podzieliła obszar miasta na 3 strefy, precyzujące dopuszczalny charakter inwestycji przemysłowych. Wykonano tym samym rozporządzenia administracji centralnej związane z ustawą przemysłową⁹³. Obręb śródmiejski na wyspie miasta lokacyjnego miał być wolny od zakładów korzystających z maszyn parowych i kominów, dopuszczono jedynie wytwórczość ręczną; obręb istniejących przedmieść przeznaczono na potencjalną lokalizację wszystkich typów zakładów z wyłączeniem mydlarni, farbiarni, garbarni i innych silnie uciążliwych form wytwórczości, zaś obszary Piskorzewia poza miastem, położone w dole węzła rzeczno Prosny i Bernardynki, przeznaczono na budowę zakładów najbardziej szkodliwych dla ludzi i środowiska. Jednocześnie magistrat wyznaczył przyszłą trasę tramwaju elektrycznego (o koncesję starali się różni inwestorzy). Miała ona przecinać miasto z północy na południe, od Tyńca, ulicą Warszawską, dalej przez wiodące nad kanałem Babinki ulice i Wrocławskie Przedmieście, następnie szosą rządową (ob. ulica Górnośląska) aż do dworca kolejowego⁹⁴. Urzędnicy sporządzili też plan inwestycyjny dla Kalisza na lata 1901-1904, zakładający budowę dwóch nowych mostów żelbetonowych lub stalowych na głównych ulicach, remonty i modernizacje istniejącej infrastruktury i brukowanie szeregu ulic⁹⁵. Dyskutowane były też projekty budowy wodociągów i kanalizacji w systemie koncesji, które należały do palących potrzeb Kalisza⁹⁶. Niebawem, do obsługi rosnących potrzeb miasta rozpoczęto starania o utworzenie samodzielnego stanowiska architekta miejskiego, wzorując się zresztą na rozwiązaniach przyjętych w Częstochowie w roku 1901⁹⁷. Największą jednakże reformą miało być projektowane już w 1900-1901 roku powiększenie 'linii miejskiej' Kalisza o przedmieścia, części wsi podmiejskich i tereny niezabudowane. Było to ściśle związane z inicjatywą pomiaru zleconego Bukowińskiemu.

Ze swojego zadania tenże wywiązał się w latach 1902-1903, ale po rewizji pomiaru konieczne okazało się jego uzupełnienie, poprawienie i przerysowanie, wykonane przez Bukowińskiego do lutego 1905⁹⁸. Gdy administracja miejska

⁹³ Por. *Prawo fabryczne obowiązujące*.

⁹⁴ „W magistracie kaliskim”, *Gazeta Kaliska* 81 (1901): 1-2. Por. też Górzyński, „Urban Planning”.

⁹⁵ APŁ, Rząd Gubernialny Kaliski (dalej: RGK), sygn. 3842, Sprawy gospodarstwa miejskiego, 1901-1903.

⁹⁶ Por. Górzyński, „Urban Planning”. „Wodociągi w Kaliszu”, *Gazeta Kaliska* 7 (1899): 1; „Kalisz”, *Gazeta Kaliska* 108 (1902): 1-2.

⁹⁷ APŁ, RGK, sygn. 3929, O utworzeniu stanowiska architekta miejskiego w Kaliszu, 1903-1904.

⁹⁸ APŁ, RGK, sygn. 4052a, raport Prezydenta Kalisza dla Urzędu Gubernialnego, 22 września 1903 (daty starego stylu), nr 10520; korespondencja Oddziału Administracyjnego Magistratu Kalisza do Wydziału Administracyjnego RGK, 8 stycznia 1905, nr 187.

wreszcie otrzymała wieloarkuszowy plan, miasto znajdowało się już w zupełnie innej sytuacji. Od 1902 roku istniało połączenie kolejowe, którego przyłączenie przez stację graniczną z siecią kolei niemieckich właśnie finalizowano (otwarcie 1906), jednak ponownie bez uwzględnienia interesów Kalisza (stację celną umiejscowiono w granicznym Szczypiornie)⁹⁹. Po boomie inwestycyjnym z początku stulecia nie było już śladu. Zmieniły się władze i sytuacja polityczna. Od 1903 roku w ratuszu na Głównym Rynku pracował prezydent Leonard Boetticher (1855-1918; urzędował 1903-1911). Jego administracja, jak się wydaje, była pozbawiona protekcji gubernatora w sprawach inwestycyjnych. Daragana zastąpił bowiem Mikołaj Nowosilcow (urzędował 1903-1913), mniej zainteresowany kontynuacją dotychczasowej polityki rozwojowej. Nienajlepsza okazała się sytuacja budżetowa magistratu, zmagającego się też ze skutkami powodzi 1903 roku; wreszcie, w całym państwie rosyjskim trwały już wypadki rewolucyjne¹⁰⁰.

Następca architekta gubernialnego Chrzanowskiego, przybyły z Wilna inżynier-architekt Sergiusz Pinajew (1870-po1911; urzędował 1903-1911) w marcu 1906 roku informował władze gubernialne, że pomiar Bukowińskiego nadaje się do prac nad sporządzeniem planu regulacyjnego Kalisza zgodnie z wymogami instrukcji MSW z 1870 roku. Jednocześnie ten absolwent petersburskiego Instytutu Inżynierów Cywilnych, kierując się rosyjską ustawą budowlaną, stanął na stanowisku, że to wyłącznie na nim i jego pomocniku spoczywa sporządzenie projektu zagospodarowania miasta. Dokument taki był tym bardziej potrzebny, że w czerwcu 1906 roku władze w Petersburgu wydały zezwolenie na inkorporację do miasta blisko 325 hektarów złożonych z terenów Dobrzeca, Czaszek, Wydorów, Tyńca, Chmielnika, Ogrodów i części Rypinka; obszar Kalisza wynosił odtąd 605 hektarów. Niestety, między magistratem a gubernialnym inżynierem już jesienią 1905 roku powstał spór kompetencyjny o to, kto ma wykonać projekt regulacji. Władze miejskie na mocy rozporządzenia KRSWiD z 1854 roku – a więc analogicznie jak wcześniej w Częstochowie – powołały komisję, złożoną z prezydenta, radnych, inżynierów gubernialnych, architekta miejskiego i geodety sporządzającego pomiar, zapraszano też wicegubernatora. Jej celem miało być kolegialne opracowanie schematu regulacji istniejącego układu urbanistycznego i projekt dla nowych dzielnic miasta. Jednakże wobec sprzeciwu Pinajewa – kierującego się wyłącznie przepisami ogólnopaństwowymi z 1868 i instrukcją z 1870 roku – to właśnie jemu kompromisowo przekazano arkusze pomiarowe z prośbą o opracowanie

⁹⁹ Wiktor Leszkowicz, „Kolej kaliska. Budowa, eksploatacja, znaczenie dla przemysłowego rozwoju”, w: *Studia do dziejów kolei żelaznych w Królestwie Polskim, 1840-1914*, red. Ryszard Kołodziejczyk (Warszawa: PWN, 1970), 144-185. W tymże tomie M. Krzysica, „Rola czynników wojskowo-politycznych w budowie kolei żelaznych w Królestwie Polskim”, 9-44; APL, Kancelaria Gubernatora Kaliskiego, sygn. 650, O budowie kolei Warszawsko-Kaliskiej, 1897-1904.

¹⁰⁰ Paweł Korzec, „Kalisz w latach rewolucji 1905-1907”, w: *Osiemnaście wieków Kalisza*, t. 3, red. Aleksander Gieysztor (Poznań: Wydawnictwo Poznańskie, 1962), 357-396.



Fragment projektowanych zmian w sieci ulicznej i układzie kwartałów Piskorzewia w Kaliszu wedle niezachowanego planu regulacyjnego sprzed 1914 roku. Wedle fragmentu międzywojennej planszy powstałej w biurze architekta miejskiego, zawierającej szkicową rekonstrukcję tego planu. Archiwum Państwowe w Kaliszu, Wojewódzkie Biuro Planowania Przestrzennego w Kaliszu, sygn. 1159, Projekt regulacji miasta Kalisza do 1918 roku, fragment

projektów. Niespodziewanie, gdy latem 1906 roku Pinajew zwrócił je do ratusza bez jakiegokolwiek propozycji, magistrat samodzielnie nadał sprawie bieg. Na kilku posiedzeniach wspomnianej komisji, do której zresztą ponownie zaproszono Pinajewa, zajęto się *określeniem projektowanych regulacyjnych linii, biorąc pod uwagę ogólną zasadę projektowania możliwie szerokich ulic i prawidłowych kwartałów*¹⁰¹. W obrębie istniejących dzielnic przedyskutowano możliwości przebieg nowych ulic i poszerzenia istniejących. W październiku był już gotowy całościowy projekt, wykreślony przez Bukowińskiego i architekta miejskiego Józefa Szrajera (1860-po1914; absolwent petersburskiego Instytutu Inżynierów Cywilnych). Przekazano go wówczas urzędowi gubernialnemu do zaopiniowania.

Zgodnie z prawem zadanie to powierzono Pinajewowi, choć okazał się on być stronnicy i negatywnie nastawiony do inicjatywy miasta. W swoim raporcie dla władz guberni zarzucił zresztą wszystkim władzom indolencję, nieumiejętność

¹⁰¹ APŁ, RGK, sygn. 4052a, Korespondencja Prezydenta miasta Kalisza do Wydziału Administracyjnego RGK, 6 listopada 1906. Por. Aneks.

zapanowania nad tym, co nazwał *chaosem w zabudowie miasta*, nieznajomość przepisów prawa i próbę przywłaszczenia sobie kompetencji w zakresie projektowania planu przez magistrat¹⁰². Jesienią 1906 roku, podczas bardzo burzliwej debaty, administrację miejską poparł wicegubernator Aleksandr Pilc (1870-1944), zarzucając swojemu podwładnemu celowe opóźnianie kluczowego projektu oraz nieprofesjonalizm. Pilc uznał zasadność oparcia się administracji na przepisach z 1854 roku. Wydaje się, że powodem działań Pinajewa była jego ambicja występowania w roli generalnego projektanta 'Wielkiego Kalisza'. W tym nienajlepszym momencie, podczas debaty przedstawił on bowiem własny projekt przebudowy istniejącego miasta i rozplanowania przedmieść. Komisja i wicegubernator uznali go jednak za zbyt kosztowny w wykonaniu (szczególnie w zakresie daleko idącej i kosztownej przebudowy śródmieścia), podkreślając, że nie mogą pozwolić sobie na wizję Kalisza *jedynie na papierze*. Mimo starań prezydenta Boettichera, władze gubernialne usiłowały mediuować między efektami prac komisji regulacyjnej a propozycją Pinajewa, polecając mu ponownie zaopiniowanie projektu miejskiego latem 1907 roku¹⁰³.

Plan dla nowego Kalisza na wiek dwudziesty: projekt z 1905-1906 w przybliżonej rekonstrukcji¹⁰⁴

W chwili obecnej obie koncepcje regulacji miasta w powiększonych granicach pozostają nieznane. Projekt komisji miejskiej można rekonstruować jedynie ze źródeł pośrednich lub schematycznych odwzorowań późniejszych; należy podkreślić ryzyko błędów i nieścisłości. Propozycje Pinajewa pozostają natomiast

¹⁰² Tamże, Protokół z zebrania specjalnej komisji pod przewodnictwem wicegubernatora kaliskiego w RGK, 30 listopada 1906.

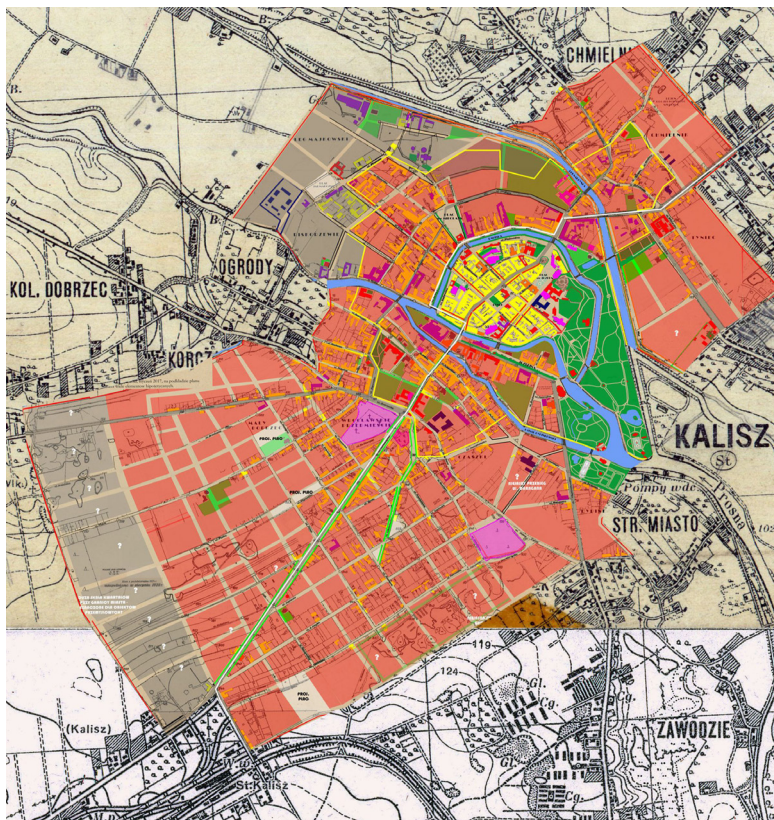
¹⁰³ Tamże.

¹⁰⁴ Za podstawowe materiały do rekonstrukcji graficznej zamierzeń planu posłużyły, oprócz wspomnianych już archiwaliów tekstowych oraz analizy kartografii historycznej, zdjęć lotniczych i topografii miasta Kalisza następujące materiały kartograficzne: Archiwum Państwowe w Kaliszu, Wojewódzkie Biuro Planowania Przestrzennego w Kaliszu, sygn. 1159, Projekt regulacji miasta Kalisza do 1918 roku (plansza rekonstrukcyjna schematu regulacji, bez naniesień szczegółów, wykonana zapewne w latach 1920-tych), APL, RGK, sygn. 8297 i in. (Projekty budynków składane do zatwierdzenia w administracji RGK, na mocy obowiązujących przepisów zawierające wypis z planu miasta z lokalizacją inwestycji, ze szkicami linii regulacyjnych i innych elementów planu 1905-1906 w wyrysach); B. Bukowiński, *Plan miasta Kalisza w roku 1908. Dodatek do Kalendarza na szkołę rzemiosł na rok 1908*, wersja drukowana planu miasta ze szkicem schematu regulacji; *Plan miasta Kalisza, 1914 rok*, załącznik do warunków konkursu Koła Architektów i Towarzystwa Kredytowego Miejskiego w Kaliszu na odbudowę i regulację miasta Kalisza, 1915 rok. Wszystkie te materiały, poddane porównaniom i analizie zawierają wiele wykluczających się i sprzecznych rozwiązań szczegółów projektu regulacyjnego, którego oryginały – lub zmienione wersje – zostały zapewne spalone w ratuszu kaliskim w 1914 roku, albo zaginęły w czasie ewakuacji władz gubernialnych z Kalisza i/lub później.

w ogóle nieznane. Jak w takim razie przedstawiała się koncepcja wypracowana przez miasto? W odniesieniu do zabudowy śródmieścia zlokalizowanego na wyspie oblanej kanałami rzeki Proсны, komisja zaproponowała poszerzenie głównych ulic – jednostronne Warszawskiej i Wrocławskiej poprzez przesunięcie linii regulacyjnej pierzei wschodnich o kilka metrów, Sukienniczej (obustronne), Łaziennej i Złotej (obu w pierzei północnej). Poszerzenie tej ostatniej ulicy przewidziano również na obszarze zachodniej dzielnicy – Piskorzewia – w obrębie jej przedłużenia i osi tej nowej wówczas części miasta, ulicy Nowej. Dla Piskorzewia plan przewidywał także poszerzenie linii regulacyjnych ulicy Ciasnej, uporządkowanie brzegów Proсны i Bernardynki oraz wytyczenie alei nadbrzeżnych, a także rozbudowę sieci ulicznej o nowe przebiecia i kwartały na zachodzie i północy, z połączeniem Placu św. Mikołaja z Przedmieściem Warszawskim przy klasztorze pobernardyńskim poprzez szeroką arterię odpowiadającą ulicy Nadwodnej. Rozległe kwartały w tej części miasta miały mieć przeznaczenie przemysłowe lub wielofunkcyjne. Za gazownią i rzeźnią miejską przewidziano wprowadzenie najbardziej uciążliwych form wytwórczości (garbarnie, farbiarnie itd.), zgodnie z przyjętą w 1901 roku klasyfikacją strefowania uciążliwości zakładów tego typu. Dla dzielnicy północnej – Tyńca i Chmielnika – przyjęto wprowadzenie ulic nadbrzeżnych, regulację i poszerzenia istniejących traktów. Zaprojektowano nowe kwartały na dolnym tarasie nad Bernardynką poniżej ulicy Łódzkiej, a na górnym tarasie skarpy nadrzecznej na Chmielniku – ‘amerykański’ układ kwartałów między dzisiejszymi ulicami Warszawską, Kaszubską a Pomorską. Być może na części łęgów tynieckich planowano lokalizację przyszłej rozbudowy parku miejskiego do rejonu szosy łódzkiej (ul. Łódzka).

W obszarze Przedmieścia Wrocławskiego plan przewidywał najprawdopodobniej uregulowanie kanału Rypinkowskiego na południe od wyspy „Rembowski” przebiecia i poszerzenie ulic Fabrycznej i Wiejskiej (obecnie K. Pułaskiego), parcelację terenów poreformackich między ulicami Nowoogrodowską (obecnie T. Kościuszki), Dobrzecką, Towarową i Wrocławską z wprowadzeniem nowych ulic, a także korektę powstałej przed przyłączeniem w 1906 roku sieci ulicznej Ogrodów – ulic Piaskowej i Podgórze, z ich poszerzeniem i otwarciem na ulicę Towarową. W części wschodniej, na obszarze Czaszek wprowadzono nowe, szerokie ulice łączące się z szosą rypinkowską i Aleją Józefiny, dochodzące do poszerzonego i przedłużonego w stronę Rypinka Nowego Światu.

Największą z nowych dzielnic miała być południowa, zaprojektowana między Wrocławskim Przedmieściem a dworcem. Pomiędzy istniejącymi traktami – dobrzeckim, szosą wrocławską i traktem rypinkowskim komisja zaproponowała budowę rozległej sieci (blisko 80) regularnych, prostokątnych kwartałów różnej wielkości, z szeregiem przecznicy ulicy Nowowrocławskiej (obecnie Górnośląskiej) jako głównej i najszerzej (ok. 26 metrów) arterii. Większość nowych lub docelowo poszerzonych ulic miała mieć około 15-20 metrową szerokość i krzyżować się pod kątem prostym, za wyjątkiem przebiegu adaptacji już istniejących traktów, jak ulicy



Rekonstrukcja planu regulacyjnego miasta Kalisza w wersji komisji magistrackiej z 1905-1906 roku, oprac. Makary Górzyński 2016-2017

Lipowej. Niejasne pozostaje wprowadzenie nowych placów w tej wielkiej dzielnicy, niewątpliwie nowym śródmieściu Kalisza. Z zachowanych materiałów wynika, że projektowano plac na rzucie zbliżonym do kwadratu na osi ulicy Widok a przy ulicy S. Staszica (o powierzchni około 1,5 hektara), a także drugi, mniejszy, w formie wydłużonego prostokąta ze skwerami, między ulicami Młynarską i Wąską, poniżej ulicy Staszica. Jednak najobszerniejszy z publicznych placów dzielnicy – zapewne główny ośrodek handlu i miejsce przyszłej lokalizacji hal targowych – znalazłby się w pobliżu dworca kolejowego, przyjmując formę prostokąta między dzisiejszymi ulicami Ostrowską i Szlakiem Bursztynowym, w rejonie Osiedla im. A. Asnyka (ok. 2,8 hektara). Szachownicowy układ ulic miał zapewne pozwolić na sprawne połączenie nowych dzielnic miasta między głównymi arteriami przelotowymi i wewnątrzmiastowymi trasami komunikacyjnymi z istniejącego centrum do dworca. Układ regularnych kwartałów po południowej i wschodniej stronie Nowowrocławskiej nadawał się na dogodną parcelację prostokątnymi działkami

pod zabudowę mieszkaniową. Rozleglejsze kwartały przy południowej granicy miasta po zachodniej stronie tej arterii, poprzecinane prawdopodobnie szerokimi trasami komunikacyjnymi, mogły zostać wyznaczone z myślą o nowej dzielnicy przemysłowej w bliskości kolei, z możliwością doprowadzenia bocznic fabrycznych. Brak niestety informacji o projektowanym położeniu nowych budynków i terenów publicznych, jak i o wielu innych szczegółach projektu, na przykład terenach parkowych w nowych dzielnicach.

Podobnie jak w przypadku planu Częstochowy, dostępne materiały planu 'Wielkiego Kalisza' pozwalają sądzić, że komisja zaproponowała projekt oparty o popularny schemat regularnych, prostokątnych kwartałów, stosowany powszechnie w imperium rosyjskim. Starano się rozbudować istniejącą sieć uliczną i dokonać jej korekty, łącząc istniejące dzielnice z nowoprojektowanymi założeniami, wprowadzając szersze arterie przelotowe i zróżnicowaną wielkość bloków przyszłej zabudowy. Stopniowe poszerzanie ulic w starym mieście uznawano za konieczne, ale zdawano sobie sprawę z kosztowności wykupu i wyburzeń wielu domów. Jednak wobec potencjalnej realizacji zapisów planu i zagospodarowania nowych dzielnic, działania te byłyby niezbędne z powodów komunikacyjnych, którym wiele uwagi poświęcono w projekcie z 1905-1906 roku. Monotonna szachownica ulic po obu stronach arterii wiodącej do dworca była zapewne rozwiązaniem pragmatycznym, dopasowanym do słabo zurbanizowanego płaskowyzu, oferującym prosty układ sieci komunikacyjnej rozwijającego się miasta – ale i wiele dogodnych do zabudowy kamienicami czynszowymi (w świetle istniejących przepisów budowlanych) działek. Ale, przy południowo-wschodniej granicy miasta układ tego rodzaju wymagałby likwidacji i niwelacji istniejących glinianek i cegielni. Także wprowadzenie regularnych bloków zwartej zabudowy na stokach skarpy nadrzecznej Chmielnika czy Tyńca napotkałoby niewątpliwie na trudności i okazałoby się pomysłem zdecydowanie niepraktycznym. Tak jak w przypadku planu Częstochowy, projekt dla Kalisza przewidywał pomyślny i szybki rozwój miasta, a jednocześnie precyzował – znowu podkreślę tu szkicowość rekonstrukcji – minimum polityki urbanistycznej, możliwej stopniowo do realizowania przez władze magistratu, przy założeniu wsparcia ze strony administracji gubernialnej.

Losy projektu a polski dyskurs modernizacyjny

W granicach z 1906 roku Kalisz oceniano na miasto mogące w przyszłości być domem dla 300 000 mieszkańców, choć nowa jednostka administracyjna liczyła nieco mniej niż 40 000 stałej i niestałej ludności¹⁰⁵. Odpowiadało to niewątpliwie ambicjom miejscowej inteligencji i elit oraz władz, ambicjom sformułowanym między innymi za czasów gubernatora Daragana, kiedy kreślono wizje przyszłości

¹⁰⁵ „Wielki Kalisz”, *Gazeta Kaliska* 202 (1906): 1.

Kalisza jako nadgranicznego ośrodka handlu i przemysłu mediującego między Niemcami i Rosją¹⁰⁶. W 1905-1906 roku sytuacja nie była już, jak wspominałem, tak korzystna, ale władze miasta czyniły starania, aby całościowy projekt zagospodarowania uzyskał zatwierdzenie cara Mikołaja II, umożliwiając prawidłową zabudowę przyłączonych przedmieść. Sankcja cesarza ułatwiałaby wykup gruntów lub wywłaszczenia oraz gwarantowała ochronę przyjętych linii regulacyjnych dla zabudowy ulic. A przynajmniej, chciano ograniczyć indywidualne parcelacje gruntów i przestrzenny chaos, którego niebezpieczny przykład widziano choćby na robotniczo-rzemieślniczych Ogrodach i w okolicach cmentarzy 'przy Rogatce', gdzie powstało wiele wąskich, de facto prywatnych ulic o budzącej krytykę zabudowie¹⁰⁷.

Jednakże, plan z 1905-1906 roku utknął na dobre w gmachu urzędu gubernialnego. Inżynier Pinajew postanowił bowiem torpedować działania magistratu, markując kolejną zwłokę w 1909 roku krytyką istniejącego projektu jako nieudolnego i *niezgodnego ze sztuką i instrukcją* z 1870 roku. Nie są jednak znane jakieś konkretne zarzuty względem rozwiązań urbanistycznych planu. Pinajew nieugięcie nalegał, aby władze guberni to jemu, *lub w ostateczności, Miejskiemu Architektowi* powierzyły zadanie sporządzenia finalnego planu regulacyjnego Kalisza. Argumentował, że dla właściwego technicznie opracowania niezbędna jest niezależność od ingerencji i przeszkód *osób postronnych*. Miał tu więc na myśli władze miasta i komisję magistracką, postulując oddanie spraw urbanistycznych w ręce eksperta, za jakiego sam się przedstawiał, a w każdym razie, w ręce wyłącznie architektów¹⁰⁸. I rzeczywiście, Pinajew i inżynier delegowany przez władze guberni jako architekt magistratu zastępujący Szrajera, Aleksander Herman (1880-po1920?) prowadzili prace nad takim projektem, bazując jednak na materiałach wypracowanych przez komisję miejską. Czy opracowali ponadto jakiś inny, autorski projekt dla Kalisza? Pozostaje to w tym momencie zagadką. Usiłowali też pozaprawnymi metodami zmusić właścicieli nieruchomości oraz geodetów zajmujących się podziałem działek do stosowania się do ich zaleceń i formalnie niezatwierdzonego przecież projektu miasta z 1905-1906 roku¹⁰⁹. Administracja magistracka i gubernialna, mimo istniejącego konfliktu kompetencyjnego, stosowała się do wytycznych aktualizowanego projektu z 1905-1906 roku przy zatwierdzaniu linii zabudowy

¹⁰⁶ Makary Górzyński, *Dziewiętnastowieczny ratusz w Kaliszu. Architektura i niezrealizowany projekt nowoczesności* (Kalisz: Kaliskie Towarzystwo Przyjaciół Nauk, 2014).

¹⁰⁷ Tenże, *Wczasy kaliskie 1911-1913. Obrazy z czasów transformacji* (Kalisz: Kaliskie Towarzystwo Przyjaciół Nauk, 2016).

¹⁰⁸ APŁ, RGK, sygn. 4052a, Raport Kaliskiego Inżyniera-Architekta Gubernialnego do Gubernatora Kaliskiego, 30 grudnia 1909, nr 750.

¹⁰⁹ O podobnych praktykach por. „Regulacja ulic w miastach”, *Wiadomości Budowlane* 50 (1912): 822-823. W odniesieniu do Warszawy bardzo interesująco na ten temat pisał Czesław Rudnicki, *Regulacja i zabudowa*, 17-23. Mowa między innymi o wstrzymywaniu wydawania numeracji hipotecznej w razie niepodporządkowania się projektowanym liniom regulacyjnym, co postulował także Pinajew w Kaliszu. Tamże, 19.



Jedna z ulic powstałych na podstawie planu przed 1914 rokiem, obecna S. Staszica. Fotografia z okresu powojennego, aut. L. Żaryna, ze zbiorów E. Żaryn, reprodukcja użyczona przez Annę Tabakę

dla nowych inwestycji na obszarze Kalisza. Przyniosło to rzeczywiste efekty w postaci wytyczenia zrębów sieci regularnych kwartałów w dzielnicy południowej, np. takich ulic jak Nowolipowa (Legionów), Daragana (A. Asnyka), Cmentarna, S. Staszica czy Polna. Szereg ulic wytyczono i brukowano właściwie w formie inwestycji prywatnych na drodze ugody między Wydziałem Budowlanym urzędu gubernialnego a właścicielami terenów (ulica Udziałowa, obecnie Graniczna, z 1912 roku, z zaprojektowanymi przecznicami honorującymi układ z planu). Z kolei na Piskorzewiu potrzebnych regulacji właściwie nie przeprowadzono, z drobnymi wyjątkami, m. in. w postaci obecnej ulicy 3 Maja. Nierealnym ze względów finansowych w przedmiocie zarządu miejskiego w Królestwie (ograniczone środki, niemożność zaciągnięcia kredytów inwestycyjnych) okazało się wcielenie większości tych zamierzeń w życie. Władze gubernialne ostatecznie latem 1910 roku poleciły wykonanie przewidzianych instrukcją z 1870 roku profili dla wszystkich nowoprojektowanych ulic, co też zostało wykonane do stycznia 1911 roku. Mimo to, projekt nie doczekał się oficjalnego zatwierdzenia¹¹⁰.

Problem planu i konflikt wokół niego przed 1914 rokiem rodził liczne kłopoty władz miasta i guberni, próbujących jednak rozmaitymi środkami nadzorować i ingerować w powstawanie nowych ulic i parcelację terenów budowlanych. Zastanawiające jest, dlaczego kolejni wicegubernatorzy i gubernatorzy nie rozstrzygnęli konfliktu między Pinajewem a administracją Boettichera, choć sami znaleźli się w ogniu

¹¹⁰ APŁ, RGK, sygn. 4052a, Korespondencja Magistratu do RGK, 31 grudnia 1910.

krytyki architekta. Być może, nie byli zainteresowani wprowadzeniem w mieście kosztownej z punktu widzenia imperialnej administracji polityki urbanistycznej. Tymczasem, analogicznie jak w Częstochowie, bardzo szybko w lokalnej prasie i dyskursie publicznym mieszkańcy i przedstawiciele kaliskiej inteligencji zaczęli rozwijać coraz ostrzejszą krytykę poczyną, a raczej zaniechań władz. Co znamienne, mimo początkowego zainteresowania nowym planem, *Gazeta Kaliska* ani *Kurjer Kaliski* najprawdopodobniej nie omówiły nigdy projektu regulacyjnego z 1905-1906 roku¹¹¹. Z drugiej zaś strony, z powodu zaistniałego konfliktu kompetencyjnego, funkcjonował on niejako 'w zawieszeniu' jako 'papierowe miasto'. Intrygująca jest natomiast sprawa rozwoju przed 1914 rokiem 'eksperckiego' dyskursu wokół potrzeb rozwojowych i inwestycyjnych Kalisza, z recepcją współczesnej teorii urbanistyki z niemieckiego i brytyjskiego kręgu kulturowego, między innymi przez środowisko założonego w 1903 roku oddziału Warszawskiego Towarzystwa Higienicznego. Znamienne, że jeden z współtwórców projektu z 1905-1906 roku, Józef Szrajser, w 1911 roku w publicznych odczytach o *sztuce planowania miast* niejako dołączył do krytycznych uwag Pinajewa, ale na innej płaszczyźnie. Przedstawiając różne systemy projektowania rozbudowy miast odrzucił on *męczącą jednostajność* szachownicowych układów miast XIX-wiecznych wyznaczanych przez *mało przygotowanych rysowników*. Zadziwiająco, że nie wspomniał nawet słowem o istniejącym projekcie dla Kalisza, który współtworzył¹¹².

Choć w 1911 roku Bronisław Bukowiński objął fotel prezydenta Kalisza, nie udało mu się doprowadzić sprawy projektu regulacji do końca. Wydaje się, że z jednej strony nie spełniał on już oczekiwań klasy średniej i polskiego środowiska politycznego zainteresowanego reformą samorządową jako propozycją autonomii dla Królestwa Polskiego; z drugiej strony napotykał prawdopodobnie nadal obstrukcję ze strony władz gubernialnych. W tym czasie kaliski krąg reformatorów i reformatorów skupiony był na recepcji zachodnioeuropejskich 'technologii miejskich nowoczesności', pominięciu dotąd wypracowanych koncepcji urbanistycznych jako powstających wedle rosyjskich 'zacończonych' wzorów i orientacji na dziedzictwo tzw. 'klasycyzmu Królestwa Kongresowego' w warstwie architektury i urbanistyki. Manifestowano w ten sposób dyskurs o okresie autonomicznej świetności Królestwa Polskiego lat 1815-1831 jako czytelną metaforę celów politycznych, wymierzonych w kolonialny system postycziowego, imperialnego zarządu 'Krajem Przywiślańskim' – w tym niemożność prowadzenia polityki urbanistycznej jako formy polityki sensu stricto. Z tej perspektywy, zarówno Zjazd Higieniczny w 1911 roku, jak i późniejsze inicjatywy dla Kalisza, uznawały istniejący – i przecież de facto wcielany w życie

¹¹¹ Por. „Plan miasta Kalisza”, *Gazeta Kaliska* 126 (1901): 1; „Sprawa planu”, *Gazeta Kaliska* 261 (1905): 2. Dziękuję w tym miejscu Kamilowi Śmiechowskiemu za sugestię, że być może prasa nie miała zgody na omówienie planu ze strony władz, ze względu na istniejący konflikt z inżynierem gubernialnym.

¹¹² Józef Szrajser (zapis nazwiska także jako Schrajser), „Planowanie miast”, *Gazeta Kaliska* 69 (1911), cz. 1: 1-2; cz. 2, nr 72: 1-2.

projekt regulacji – za niebyły, mimo, że także i ostatni przedwojenny prezydent miasta był jego współautorem¹¹³.

PODSUMOWANIE

Plany Częstochowy czy Kalisza nie odbiegały w sensie metody – preferowania modularnych, prostokątnych siatek kwartałów – od projektowania miast na terenach Cesarstwa Rosyjskiego w tym czasie. Interesująco zapowiadają się potencjalne porównania: zarówno z innymi projektami dla Królestwa Polskiego (zarówno w sensie procedur ich powstania, jak i przyjętych rozwiązań) jak i obszarów, gdzie wprowadzono ustawę samorządową. Warto jedynie wspomnieć miasta takie jak Białystok (plany z 1877-1880)¹¹⁴, czy ośrodki w guberni podolskiej, opisanej niezmiernie wnikliwie przez Martę Wiraszkę (m. in. plany Kamieńca Podolskiego z 1872 i 1913 roku)¹¹⁵. Ale krytykując uzależnienie tego typu propozycji od tradycji ‘wzorcowych’ projektów miast imperium rosyjskiego z pierwszej połowy XIX wieku, nie należy zapominać, że wygodne dla parcelacji, regularne systemy siatek kwartałów o kilku kombinacjach układów, z centralnymi placami, były popularne w XIX wieku właściwie w całej Europie i Stanach Zjednoczonych. Odchodzenie od takich rozwiązań i wzrost skomplikowania narzędzi planistycznych oraz regulacji prawnych wiązały się między innymi – oprócz wpływu czynników politycznych – z kumulacją doświadczeń zarządzania metropoliami i aglomeracjami miejskimi w krajach takich jak Rzesza Niemiecka, Austro-Węgry, Wielka Brytania czy Stany Zjednoczone. W odniesieniu do omówionych tu planów i działań władz, interesujące będzie w przyszłości porównanie z projektami urbanistycznymi w środkowoeuropejskim kontekście, szczególnie w perspektywie pograniczy¹¹⁶.

¹¹³ Górzyński, „Urban Planning”; tenże, *Wczasy kaliskie*. Postawa ta, jak i rozwinięte przed 1914 rokiem dyskursy, miały kluczowy wpływ na kształt koncepcyjny i realizację odbudowy miasta po zniszczeniach wojennych. O projekcie regulacyjnym miasta sprzed 1914 roku nie wspomniano ani słowem w warunkach konkursu Koła Architektów na odbudowę i plan regulacyjny Kalisza z 1915 roku, zignorowała go też okupacyjna administracja niemiecka. Por. *Odbudowy i modernizacje*, 279-335 (artykuły Małgorzaty Popiołek, Moniki Sobczak-Waliś i Joanny Bruś dotyczące Kalisza). Znamienna jest ta polityka zupełnego ‘zaczynania od nowa’. Porównanie planów sprzed 1914 roku z projektami międzywojennymi to interesująca, kolejna perspektywa badawcza.

¹¹⁴ Dolistowska, *W poszukiwaniu*, 118-119. Autorka ocenia, że ten projekt regulacyjny, oparty na dziewiętnastowiecznych rosyjskich projektach wzorcowych (nie został nigdy konsekwentnie zrealizowany), był rodzajem propozycji ‘idealnej wersji miasta’.

¹¹⁵ Wiraszka, *Rozwój*, 85-132; ilustracje 75, 77.

¹¹⁶ W przypadku Częstochowy – z Wrocławiem czy Katowicami. W przypadku Kalisza – z Ostrowem, Poznaniem, Wrocławiem, a może i Bydgoszczą czy Toruniem. Por np. różnice w opracowaniu planów przedmieść jako nowych dzielnic Wrocławia przełomu XIX-XX wieku (szczególnie między projektami z lat osiemdziesiątych, o rozwiązaniach zbliżonych do tych opisanych w niniejszym tekście, a podejściem do tych samych obszarów na początku XX wieku), omawiane przez Wandę Konowicz, „Przedmieście Południowe

Tymczasem w miastach prowincjonalnych Cesarstwa Rosyjskiego nierzadko bardzo ambitne projekty formułowano w realiach, w których dynamika rozwojowa daleko ustępowała założeniom 'papierowych metropolii'. A poza ośrodkami dużymi, takimi jak Warszawa, Ryga czy Petersburg, brak było silnych aktorów, którzy mogliby uczynić z nowych zasad urbanistyki narzędzia polityk rozwojowych i negocjacji między różnymi szczeblami władzy, przemysłem, ruchami społecznymi czy samym rynkiem deweloperskim.



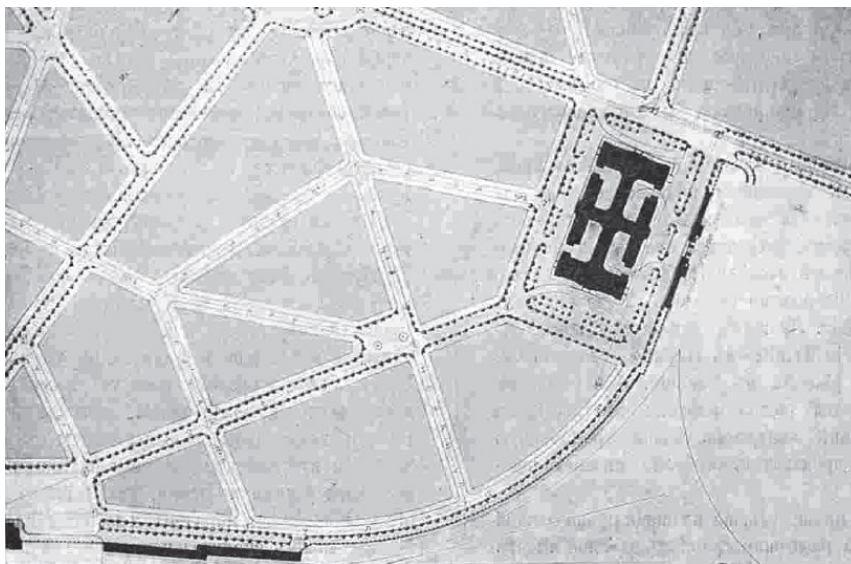
Plan generalny Dalnego, Kazimierz Skolimowski z zespołem, 1900-1903, częściowo zrealizowany. Reprodukacja za: Wikimedia Commons, dostęp 14 czerwca 2017

(Süd-Vorstadt) – kształtowanie się wielkomiejskiej dzielnicy Wrocławia”, w: *Przedmieście Świdnickie we Wrocławiu*, red. Halina Okólska, Hanna Górską (Wrocław: Muzeum Miejskie Wrocławia, Wydawnictwo GAJT, 2012), 42-50; taż sama, „Przedmieście Odrzańskie i Piaskowe – przeobrażenia urbanistyczne w XIX i pierwszym trzdziestolecu XX wieku”, w: *Przedmieście Odrzańskie we Wrocławiu*, red. Halina Okólska, Tomasz Głowiński (Wrocław: Muzeum Miejskie Wrocławia, Wydawnictwo GAJT, 2014), 21-32. O planach powstałych w obszarze horyzontów 'nowej urbanistyki' w Bydgoszczy przed 1914 rokiem – w większości niezrealizowanych – por. Daria Bręczewska-Kulesza, „Wpływ nowych koncepcji przestrzennych na plany zabudowy prowincjonalnych ośrodków miejskich na początku XX wieku na przykładzie Bydgoszczy”, w: *Polis-Urbs-Metropolis. Materiały LIX Ogólnopolskiej Sesji Naukowej Stowarzyszenia Historyków Sztuki. Lublin, 25-26 listopada 2010*, red. Lechosław Lameński, Elżbieta Błotnicka-Mazur (Warszawa: SHS, 2011), 175-190 i inne teksty w tymże tomie. Także Ladd, *Urban Planning*, gdzie dalsza bibliografia do takiej komparatyki.

Przykładem próby wprowadzenia takiej kompleksowej polityki był jeden z najbardziej spektakularnych projektów urbanistycznych powstałych w Cesarstwie Rosyjskim przełomu wieków: kolonialne miasto portowe Dalian (ob. Dalian, ros. Dalnij) nad Morzem Żółtym w północno-wschodnich Chinach, w pobliżu dzierzawionego przez Rosję Port-Artur. Zostało założone z inicjatywy ministra finansów Siergieja Wittego (1849-1915) w 1899 roku i ogniskowało jako projekt wielkie nadzieje, jakie władze w Petersburgu wiązały z potencjałem handlowym tego regionu: wschodniej bramy do imperium i 'centrum cywilizacji' nad Oceanem Spokojnym. Wraz z ogromnym portem handlowym i siecią kolejową rozpoczęto z funduszy państwowych budowę miasta jako swoistej ekspozytury handlu międzynarodowego Rosji i Ameryki¹¹⁷. W zespole projektowym na zaproszenie Aleksandra Pomierancewa (1849-1918) znalazł się architekt Kazimierz Skolimowski (1862-1923; absolwent petersburskiej ASP i Politechniki Monachijskiej), któremu powierzono wykonanie finalnego projektu dla Dalian. Jak zauważał Skolimowski w autorskim opisie przyjętej do realizacji propozycji, pierwszy projekt miasta nadesłany z Petersburga nie odpowiadał lokalnym warunkom terenowym, narzucając system regularnych kwartałów (nazywanych przezeń 'amerykańskimi') na górzysty obszar. Skolimowski podzielił aglomerację na trzy rozdzielone parkami lub terenami kolejowymi dzielnice, odpowiadające kolonialnemu planowi podporządkowywania sobie przez Rosję Mandżurii – miasto 'europejskie' (złożone z części handlowej, urzędowej i willowej), miasto 'chińskie' i centrum administracyjne z willową dzielnicą inżynierów i techników w rejonie północnego portu. Zarówno sam plan generalny dla Dalian – operujący kombinacją osiowych bulwarów, kolistych placów centralnych z radialnymi ulicami, ale i bardziej regularnymi kwartałami, umiejętnie dostosowanymi do walorów krajobrazowych terenu, ze strefowaniem zabudowy, licznymi alejami spacerowymi, terenami wystawowymi, wysyceniem miasta programem terenów i budynków publicznych oraz najnowocześniejszej infrastruktury – jak i autorski komentarz Skolimowskiego – pokazują jego rozległą wiedzę o historii i aktualnych trendach oraz problemach 'sztuki budowy miast' w Europie. Skolimowski i zespół projektowy, wykonując plan szczegółowy całego

¹¹⁷ O Dalian, utraconym przez Rosję w czasie wojny z Japonią, por. Christian A. Hess, *From colonial jewel to socialist metropolis: Dalian 1895-1955*, praca doktorska, wydział Historyczny Uniwersytetu Kalifornijskiego w San Diego, 2006, online, <https://escholarship.org/uc/item/2zb7n2x9>, (dostęp 14.06.2017). Niestety autor nie ma świadomości udziału Skolimowskiego w projekcie. O Skolimowskim: Svetlana S. Levoško, „Pol'sko-russkij arhitektor Kazimir Skolimovskij (1862-1923) na fone èpohi”, w: *Polscy i rosyjscy artyści i architekci w koloniach artystycznych zagranicą i na emigracji politycznej 1815-1990*, red. Jerzy Malinowski i in. (Warszawa: Polski Instytut Studiów nad Sztuką świata/Tako Publishing House, 2015), 139-144; Małgorzata Omilanowska, „Działalność polskich architektów w Cesarstwie Rosyjskim w XIX i początku XX w.”, w: tejsze, *Budowanie na obcej ziemi* (Kraków: Universitas, 2016), tu 38-39.

miasta w latach 1900-1903 korzystali m. in. z prac Josepha Stübgena (1845-1936)¹¹⁸ czy Hermanna Maertensa (1823-1898)¹¹⁹, jak i inspiracji konkretnymi rozwiązaniami historycznej urbanistyki we Francji czy Włoszech, podkreślając rangę rozwijającej się nowej ‘nauki o budowie miast’ i eksperymentalny charakter Dalnego. Wobec powszechnego w Rosji systemu ‘amerykańskiego’ o regularnych kwartałach Skolimowski stwierdzał na marginesie publikacji projektu z 1904 roku, że być może jest on ekonomiczny i właściwy do zastosowania na terenach równinnych, ale nie można go nadużywać jako gotowego rozwiązania w żadnych warunkach¹²⁰.



Plan dla Dalnego, projekt placu z halami targowymi obsługiwanymi przez kolej żelazną w dzielnicy europejskiej. Reprodukcja za „Zodcij” 1904

Wspominam o tym tak obszernie, bowiem tekst Skolimowskiego i projekty dla Dalnego były częścią szerszej debaty o potrzebach zmian w systemie prawodawstwa budowlanego i praktyce planowania miast w Cesarstwie Rosyjskim tego czasu, w tym szerokich horyzontów porównawczych w zakresie wzorców, które rosyjscy specjaliści znali i które komentowali, widząc w prawodawstwie budowlanym środek

¹¹⁸ Oliver Karnau, *Hermann Josef Stübgen. Städtebau 1876–1930* (Vieweg, Braunschweig Wiesbaden 1996).

¹¹⁹ Herman Maertens, *Optisches Maaß für den Städtebau* (Bonn: Cohen, 1890). Zob. Ladd, *Urban Planning*.

¹²⁰ Kazimierz Skolimowski, „O projektowaniu płana goroda Dalniego”, *Zodcij* 12 (1904), cz. 1: 141-141; cz. 2, 13: 153-155; cz. 3, 14: 161-166.

do przebudowy życia społecznego¹²¹. Podobnie było w Królestwie Polskim, ale debata w Warszawie, Kaliszu czy Częstochowie właściwie toczyła się w sposób dający wrażenie samodzielnego dyskursu eksperckiego, zorientowanego na rozwiązania zachodnioeuropejskie, w którym słowo 'Rosja' najczęściej nie padało. Warto się zastanowić, czy architekci pracujący w administracji gubernialnej w Kaliszu czy w Piotrkowie, nadzorującym powstający plan dla Częstochowy, nie znali tych nowych tendencji urbanistycznych i debat fachowych nad sposobami projektowania miast i nimi zarządzania. Tym bardziej, że przeważnie byli oni absolwentami tych samych uczelni petersburskich co Skolimowski, a wiedzę tego rodzaju mogli czerpać choćby z bogatej prasy fachowej. Czy ambicje inżyniera Pinajewa, próbującego podporządkować sobie sprawy planistyczne w Kaliszu, były poparte chęcią wystąpienia w podobnej, co Skolimowski roli – ale i wiedzą, którą autor planu Dalnego uzupełniał w czasie studiów w krajach niemieckich? Trudno też uznać, że władze obu miast nie miały żadnej świadomości zachodzących po sąsiedzku przemian w sposobie projektowania urbanistycznego jako kluczowej formy prowadzenia gospodarki komunalnej, zarówno w sensie polityki terenowej, infrastrukturalnej jak i potrzeb kreowania statusu miasta czy wartości nieruchomości reprezentacyjnymi przestrzeniami.

Zarówno Częstochowa, jak i Kalisz to przemysłowo-handlowe miasta o sporym potencjale rozwoju gospodarczego i rozmaitych kontaktach transgranicznych lokalnych elit. Oba projekty regulacyjne dowodzą, że wedle lokalnych ambicji – miały stać się metropoliami, kilkuset tysięcznymi zespołami miejskimi. Ale, czy w realiach znacznie ograniczonej samodzielności władz miejskich i ich indolencji biurokratycznej, równej zresztą często obojętności władz gubernialnych – lub po prostu, brakiem prawnych i politycznych możliwości prowadzenia polityki urbanistycznej – omawiane tu plany mogłyby powstać w innej formie, uwzględniającej bardziej kompleksowy warsztat rozwiązań urbanistycznych (np. krzywoliniowych ulic, dzielnic willowych, różnorodności terenów parkowych i publicznych)? Wydaje się, że o ile miały mieć one charakter urzędowych schematów zagospodarowania, to trudno byłoby oczekiwać od ich projektantów czegoś więcej niż pragmatyzmu połączonego z lokalnymi interesami posiadaczy nieruchomości i właścicieli podmiejskich gruntów. Trudno, aby spełniały one zasady najnowszych osiągnięć urbanistyki europejskiej, skoro wówczas niewątpliwie lokalne władze nie byłyby w stanie ich realizować nawet w ułamku, a prawodawstwo nie przewidywało możliwości strefowania zabudowy – jako ograniczenia formy własności prywatnej. Z drugiej jednak strony, losy obu planów – nawet mimo 'długiego trwania' niektórych

¹²¹ *Gradostroitel'stvo*, rozdziały 5-6; S. Frederick Starr, "The Revival and Schism of Urban Planning in Twentieth-Century Russia", w: *The City in Russian History*, red. Hamm (Lexington: University of Kentucky Press, 1976), 222-242; William C. Brumfield, "Anti-Modernism and the Neoclassical Revival in Russian Architecture, 1906-1916", *JSAH* 48 (1989): 371-386.

ich punktów w postaci zrealizowanych elementów sieci ulicznej – pokazują ogromny kontrast między lokalnymi ambicjami a możliwościami implementacji. Z tej perspektywy widzimy w zasadzie głównie kurz archiwów, kryjący 'papierowe metropolie' Królestwa Polskiego, ówczesne nadzieje, ale i frustracje.

Wracam w zakończeniu do cytowanego na początku Tadeusza Tołwińskiego, który wygłosił swój referat w maju 1912 roku przed gronem lekarzy, prawników, społeczników i inżynierów zgromadzonych na Zjeździe Lekarzy i Higienistów we Włocławku. Wydarzenie, to będące częścią większego cyklu podobnych spotkań, organizował lokalny oddział założonego w 1898 roku Warszawskiego Towarzystwa Higienicznego, które przed wybuchem Wielkiej Wojny stało się jedną z największych platform dla rozwoju polskiego dyskursu o planowaniu i modernizacji miast. Dyskursu, będącego częścią kampanii na rzecz przeprowadzenia reform zarządu miastami w Królestwie, które dałyby miejscowym społecznościom uprawnienia samorządowe i wpływ na prowadzoną politykę, opartą na szerszych niż dotąd kompetencjach magistratów, dbających wreszcie o stan miast. Tołwiński nakreślił obraz ośrodków polskich pod rosyjskim panowaniem jako pejzaż przestrzennego chaosu. Był to dlań efekt złego systemu administracyjnego i prawnego, a całość kreślił w barwach niezmiernie kontrastowych i bezpardonowo mówił o urbanistycznej katastrofie:

*Barbarzyńska chciwość spekulantów, nieuctwo i lenistwo techników i geometrów miejskich, brak wszelkich ustaw i pojęć kulturalnych kierują dziś rozwojem nowych miast i osad, kierują sprawami, które powinny się znaleźć w rękach ludzi najbardziej świątłych, kulturalnych i wszechstronnie fachowo wykształconych*¹²².

Milionowa Warszawa, z jej szybko rosnącymi przedmieściami, gęsto zabudowanym śródmieściem, 'nowymi dzielnicami kreślonymi od linijki', brakami infrastrukturalnymi i wystrzelającymi w górę wielopiętrowymi kamienicami i biurowcami obok niskiej zabudowy – to właśnie pochodzący z początku ubiegłego wieku obraz. Został on sugestywnie nakreślony i nadbudowany kampaniami higienistów, diagnozami lekarzy, analizami inżynierów i demografów, ale i falą gazetowych polemik, krytyk i ilustrowanych reportaży ukazujących kontrasty opisywane przeciwieństwami: bogactwa i biedy, wielkomiejskości i prowincjonalizmu, wyzysku i niezagospodarowania, chaosu lub monotonii nowej Warszawy i zaniedbania malowniczej, 'starej Warszawy' sprzed uprzemysłowienia, choć przecież w europejskim kontekście nie była ona wyjątkowym przykładem tego typu problemów¹²³. Mowa o szerokim zjawisku dyskursu urbanistycznego i widzenia

¹²² Tołwiński, „Budowa miast”, 229.

¹²³ Muthesius, „Warsaw's Poniatowski”; Arciszewska, Górzyński, „Urban Narratives”; Martyn, *Przedwojenny układ*.

w miastach centrów cywilizacji, budowania aspiracji polskiej translacji najnowszych teorii urbanistycznych. Mowa o procesie tworzenia w Królestwie Polskim bazy eksperckiej dla przyszłej reformy samorządowej, aby polscy specjaliści – higieniści, architekci, politycy – mogli przejąć ster rozwoju i zastosować doń ‘technologie nowoczesności’¹²⁴. Z tego punktu widzenia, stojące przed szansami rozwojowymi miasta takie jak Kalisz czy Częstochowa nie powinny już być *kratkowane przy linii i ekierce*. Nie powinny stać się *drugą Łodzią* – miastem, które mimo swego ogromnego sukcesu gospodarczego było przecież centrum ogromnych kontrastów i konfliktów, synonimem *złego miasta* (także w wymiarze przestrzennym) dla polskich reformatorów¹²⁵.

W swoim referacie, opublikowanym w oficjalnym piśmie WTH „Zdrowie” pod tytułem „Budowa miast”, Tołwiński odrzucając masowo stosowane, dziewiętnastowieczne metody projektowe jednocześnie proponował rozwiązania nowe, oparte na przekonaniu, że *żaden system nie może być bezwzględnie stosowany*. Urbanista, architekt w swej pracy musi brać przede wszystkim pod uwagę lokalne topografie terenowe, miejscowe warunki, nowoczesną infrastrukturę czy metody strefowania funkcjonalnego poszczególnych dzielnic i szczegółowego regulowania planami regulacyjnymi charakteru możliwej zabudowy. Prezentacja tego rodzaju spraw w fachowym piśmie środowiska lekarzy i higienistów nie powinna zaskakiwać, bowiem kwestia polityczna planowania przestrzeni miejskiej od samych początków poszerzania kompetencji i redefinicji urbanistyki na przełomie XIX-XX wieku była sprawą zdrowia publicznego i biopolityki¹²⁶. Dotyczyła zarówno prób rozwiązywania rzeczywistych problemów ryzyka epidemii w zatłoczonych dzielnicach, poprawy warunków życia, usuwania zanieczyszczeń i ich separowania od ludzi. Ale też, to nowe podejście z kręgu niemieckiego ‘Städtebau’, brytyjskiego ‘Garden City Movement’ czy amerykańskiego ‘City Beautiful Movement’ oznaczało zainteresowanie władz

¹²⁴ Por. np. Polak, *Wykład higieny miast*; Alfons Gravier, „Zarys normalnego rozwoju miast”, *Przegląd Techniczny* 37 (1907), cz. 1: 439-440; cz. 2, 38: 451-452; cz. 3, 39: 463-464; Józef Holewiński, „Ustawy i przepisy budowlane, obowiązujące w różnych państwach”, *Przegląd Techniczny* 3 (1910), cz. 1: 35; cz. 2, 4: 45; cz. 3, 5:63; Tenże, *Przyszły rozwój Warszawy* (Warszawa, 1911); Waclaw Krzyżanowski, „Nowoczesne prądy w sztuce budowania miast”, *Świat* 36 (1912): 4.

¹²⁵ Zygmunt Bartkiewicz, *Złe miasto. Obrazy z 1907 roku* (Warszawa: J. Czempinski, 1911); Stefan Gorski, *Łódź społeczna. Obrazki i szkice publicystyczne* (Lwów: Rychliński i Wagner., 1904); Władysław Stanisław Reymont, *Ziemia obiecana. Powieść* (Poznań: Kurpisz, 2000; 1 wyd. 1899); Zysiak, „The desire”; Śmiechowski, „Searching”. Ten stereotyp można odnaleźć w wielu tekstach kultury i dyskursach epoki, także w Kaliszu. Por. Górzyński, *Wczasy kaliskie*.

¹²⁶ Ladd, *Urban Planning*; Magdalena Gawin, *Rasa i nowoczesność: Historia polskiego ruchu eugenicznego (1880-1952)* (Warszawa: Neriton, 2003); Marius Turda, Paul Windling, „Blood and Homeland”: *Eugenics and Racial Nationalism in Central and Southeast Europe, 1900-1940* (Budapest: Central European University Press, 2007); Patrick Joyce, *The Rule of Freedom: Liberalism and the Modern City* (London-New York: Verso, 2003).

miast, biznesu, czy polityków urbanistyką jako narzędziem regulacji stosunków społecznych, segregacji etnicznej, rasowej czy polityki mocarstwowej lub narodowej poprzez architekturę. Tołwiński nieprzypadkowo nie wymienia nigdzie słowa „Rosja”, a *szachownicowy system ulic* krytykuje jako ‘amerykański’. Tak samo zresztą, jak rok wcześniej kaliski architekt Szrajer, występujący w podobnej co Tołwiński roli na kongresie higienistów w Kaliszu. Obaj proponowali szybką adaptację zachodnich teorii i tendencji urbanistycznych do miast polskich, prezentując ich aktualny portret jako *zapóźnionych cywilizacyjnie do Zachodu* za sprawą wadliwego systemu rządów. Ostatnie dziesięciolecie przekształceń urbanistycznych ostro krytykowali, jeśli nie wręcz jednoznacznie odrzucali jako wyraz nie tylko niekontrolowanego rozwoju wolnorynkowego kapitalizmu, ale może przede wszystkim – dziedzictwo okresu imperialnego panowania. Ale, jak pokazuje przykład Skolimowskiego¹²⁷ – który zresztą w porewolucyjnych realiach wrócił do Polski, ginąc tragicznie na budowie nowego ratusza kaliskiego w 1923 roku – imperium rosyjskie dawało polskim architektom zainteresowanym nową urbanistyką możliwości kariery, a także udziału w dyskursach kolonializmu na innych peryferiach cesarstwa.

ANEKS

Archiwum Państwowe w Łodzi, Rząd Gubernialny Piotrkowski, Wydział Administracyjny, sygn. 2527, Akta o sporządzeniu nowego planu regulacyjnego Częstochowy

Rozpoczęto 24 kwietnia 1898 roku, ukończono 23 listopada 1910 roku

Nr 50 z 1898 roku

k. 17-20

Opis topograficzny powiatowego miasta Częstochowa [załącznik do planu regulacji miasta]

[fragment – w tłumaczeniu Justyny Danik; wyboru dokonał Makary Górzyński, zapis ujednolicony, redakcja – Justyna Danik]

[...]

Ponieważ w rejonie całej okolicy przeznaczonej pod rozprzestrzenienie się miasta nie ma ani wąwozów nienadających się do położenia ulic, ani wysokich gór utrudniających zjazd, ani żadnych topograficznych przeszkód dla swobodnego rozprzestrzenienia ulic, to w wyniku możliwości nadania im najwygodniejszego kierunku wzięto pod uwagę poniższe warunki: 1. Kwartaly powinny mieć granice o kątach prostych i mieć wydłużony kształt, w jak największym stopniu odpowiadający równomiernemu i regularnemu położeniu działek budowlanych i wygodzie komunikacji; 2. Rozplanowanie nowych ulic powinno odpowiadać kierunkowi ulic już istniejących i w miarę możliwości nowe ulice powinny stanowić ich przedłużenie; 3. Kwartaly położone obok siebie powinny mieć tę samą szerokość i nie przerywać perspektywy ulicy; 4. Wydłużenie ulic nie powinno wymagać zniesienia

¹²⁷ Omilanowska, „Działalność”, 17-55 i inne prace w przywołanym tomie tej Autorki. Tamże dalsza bibliografia.

jakichkolwiek publicznych lub prywatnych budynków o znaczącej wartości. Liczba budynków, które znalazły się na trasie projektowanych ulic jest niewielka. Środkowa część miasta jest zabudowana jedynie pół-kwartalami wzdłuż jednej ulicy, dlatego też większość terenu przeznaczanego pod rozprzestrzenienie stanowią pola, nie mające wielkiej wartości. Co zaś tyczy się budowli, które znalazły się w miejscu projektowanego poszerzenia ulic, to jest ich dość znacząca liczba i znajdują się one głównie w nadrzecznej części miasta. Ale miara ta będzie realizowana powoli, stopniowo i ogranicza się jedynie do wskazania regulacyjnych linii przy stawianiu nowych budynków. 5. Wielkość kwartałów powinna sprzyjać wygodzie w sensie budowlanym; 6. Rozplanowanie miasta powinno spełniać wymagania estetyczne i nie zawierać bezużytecznych pustych miejsc i odcinków, nie mających swojego przeznaczenia; 7. Terytorialne położenie miasta powinno odpowiadać rzeczywistym potrzebom zabudowy i przedstawiać sobą zamkniętą całość w urzędowaniu.

Za podstawę wyznaczenia granic terytorialnego rozprzestrzenienia i urzędowania miasta zgodnie z projektowanym planem służyły poniższe dane:

1. Statystyka istniejących budowli i niepełnowymiarowych działek.
2. Informacje o populacji, a także ekonomiczne i gospodarcze uwarunkowania miasta.
3. Forma zewnętrznych granic istniejącej zabudowy.
4. Aktualne położenie ulic w różnych częściach miasta i inne uwarunkowania lokalne.

Sporządził w 1883 Przysięgły Geometra II Klasy Zdzisław Krzyżewski

Archiwum Państwowe w Łodzi, Rząd Gubernialny Kaliski, Wydział Administracyjny, sygn. 4052a, Akta o sporządzeniu i kosztorysach nowego planu regulacyjnego miasta Kalisza, [1870] 1893-1910

[fragment – w tłumaczeniu Justyny Danik; wyboru dokonał Makary Górzyński, zapis ujednolicony, redakcja – Justyna Danik]

Otrzymało 30 grudnia 1906 roku

Protokół z zebrania [komisji regulacyjnej z udziałem wicegubernatora] z 30 listopada 1906 roku

12 października b.r. Magistrat miasta Kalisza przedstawił Urzędowi Gubernialnemu sporządzony przez Przysięgłego Geometrę Bukowińskiego regulacyjny plan miasta Kalisza. Dalej został on niezwłocznie przekazany Gubernialnemu Inżynierowi do rozpatrzenia i 30 października b.r. zwrócony do Urzędu wraz z raportem Gubernialnego Inżyniera nr 485. Wspomniany plan i raport zostały przedstawione do rozpatrzenia przez specjalne zebranie pod przewodnictwem Naczelnika guberni w składzie: Wice-Gubernator, Radni, Gubernialny Architekt i jego Zastępca, Prezydent Miasta Kalisza i Miejski Architekt. Po wysłuchaniu raportu Gubernialnego Inżyniera, w którym wskazuje on między innymi, że: 1. Z punktu widzenia Urzędu Gubernialnego, mimo iż zwracał on na to uwagę Urzędowi Miasta, odnośnie zlikwidowania nieuporządkowanej zabudowy w mieście nic nie zostało przedsięwzięte, a nawet nie zostało w tej sprawie wystosowane zapytanie do warszawskiego Generała-Gubernatora odnośnie wydania należnych wskazań odnośnie sporządzenia planów regulacyjnych; 2. Sprawa sporządzenia planów regulacyjnych jest opóźniana wyłącznie poprzez nieznajomość zasad ich sporządzania; 3. Miasto obstaje przy swoim wyłącznym prawie do sporządzenia planów regulacyjnych, opierając się na przepisie nigdzie nie potwierdzonym przez prawo, a jedynie proponowanym na podstawie projektu przyszłego miejskiego samorządu, a zatem odsuwa od sporządzenia planów techników, na których spoczywa prawny obowiązek sporządzania projektów planów miast; 4. Magistrat nie tylko nie zwraca się ku współdziałowi techników, a wręcz odrzuca wszelką ingerencję w sprawy sporządzenia planów; Wice-Gubernator zgłosił sprzeciw i wyraził prośbę o wpisanie go do

protokołu zebrania. Sprzeciw ten zawiera się w następującym: 1. Stwierdzenie Gubernialnego Inżyniera, że Urząd Gubernialny w małym stopniu troszczy się o sporządzenie planu regulacyjnego nie odpowiada rzeczywistości położeniu sprawy, ponieważ sporządzenie takiego planu zostało zalecone przez Urząd Gubernialny miastu już w 1900 roku, to jest w tym czasie, kiedy jeszcze Gubernialny Inżynier Pinajew nie pełnił służby w Kaliskim Urzędzie Gubernialnym, a następnie wielokrotnie były wydawane nakazy, tak przez Naczelnika Guberni, jak i przez Wice-Gubernatora; 2. W związku z jasnymi wskazaniem prawnymi odnośnie tego, w jaki sposób powinny być sporządzane plany regulacyjne dla miast tutejszego kraju (Instrukcja zatwierdzona przez Ministerstwo Spraw Wewnętrznych z 25 lutego 1870 roku, rozesłana w okólniku nr 10 z 10 marca 1870 roku) nie istnieje żadna konieczność wystosowania zapytania do warszawskiego Generała-Gubernatora w tej sprawie; 3. Jeśli ta sprawa nie wydaje się jasna, to tylko i wyłącznie dla Gubernialnego Inżyniera, z czym członkowie niniejszego zebrania w pełni się zgodzili; 4. Sprawa sporządzenia planu regulacyjnego miasta niestety rzeczywiście się przeciąga, co zachodzi nie w wyniku nieznajomości przez Urząd Gubernialny tego jak powinny być sporządzane plany regulacyjne, a w wyniku powolności w wypełnieniu swoich prac przez geometrę, który to prace ukończył dopiero w listopadzie 1905 roku; 5. Od tej daty wszelkie opóźnienia w realizacji tej sprawy do dnia dzisiejszego zebrania, tj. do 30 listopada b.r. w całości są spowodowane przez Gubernialnego Inżyniera, któremu to, jak to jest wiadome wszystkim obecnym na zebraniu oraz jak to wynika z raportu Prezydenta Miasta nr 8438, sporządzony zgodnie z obowiązującym prawnym porządkiem plan był przekazany 5 grudnia 1905 roku i zwrócony przez niego do Urzędu Miasta dopiero 16 sierpnia 1906 roku bez naniesienia na nim jakichkolwiek osobistych propozycji regulacyjnych. W ten sposób p. Pinajew przetrzymywał u siebie plan przez 7 miesięcy bez żadnego rezultatu. 6. Opinia p. Pinajewa o tym, jakoby urząd miasta obstał przy swoim wyłącznym prawie do sporządzenia planu, nigdzie niewskazanym w przepisach prawa, świadczy o nieznajomości przez p. Pinajewa praw dotyczących sporządzania planów, w których (rozporządzenie byłego Zarządu Komisji ds. Wewnętrznych i Duchownych z 4 stycznia 1854 roku) jasno jest wskazany porządek sporządzania planów regulacyjnych; 7. Również całkowicie bezpodstawnie p. Pinajew twierdzi, jakoby technicy zostali odsunięci od tej sprawy, ponieważ p. Pinajew, jak to jest wymagane przez wspomniane wyżej prawo, był trzykrotnie zapraszany w skład posiedzeń Magistratu, który zgodnie z prawem sporządza propozycje regulacyjne, a na domiar tego p. Pinajew posługiwał się planem w ciągu 7 miesięcy i nie naniósł na niego jakichkolwiek swoich osobistych propozycji. Odnośnie części raportu p. Pinajewa, w której stwierdza on, że w związku z rozporządzeniem byłej Komisji Prawnej ds. Wewnętrznych z 26 września 1820 roku, zgodnie z którym każdy nowy budynek nie może być wznoszony inaczej, „niż jak tylko w linii ulicy i zgodnie z ogólnym planem regulacyjnym”, wszystkie wpływające obecnie projekty zabudowań w mieście i dołączonych do niego częściach, dla których regulacje nie istnieją, nie powinny być zatwierdzane, Radca Urzędu Gubernialnego p. Wojciechowski wyraził sprzeciw twierdząc, że zdanie p. Pinajewa jest oparte na niewłaściwym rozumieniu przez niego prawa, które może być stosowane wyłącznie wobec tych miast, które mają już zatwierdzone plany regulacyjne. Przechodząc następnie do rozpatrzenia istoty sprawy i do szkicu regulacji miasta Kalisza, naniesionego przez Gubernialnego Inżyniera na papier woskowy i biorąc pod uwagę, że został on przedstawiony po raz pierwszy przez Inżyniera Gubernialnego na zebraniu z 30 października i nie był rozpatrywany przez oddzielne ustanowione zgodnie z prawem zebranie Magistratu, a także ponieważ zrealizowanie regulacji starego miasta zgodnie z poprowadzonymi we wspomnianym szkicu Gubernialnego Inżyniera liniami powoduje znaczące zmiany w kierunku i szerokości istniejących ulic i budowli, co praktycznie rzecz biorąc bez zaangażowania ze strony miasta znaczących środków na

pozyskanie prywatnych nieruchomości leżących na linii regulacji jest zdecydowanie nie do zrealizowania, a przynajmniej nie w najbliższym czasie w związku z nieposiadaniem przez miasto koniecznych na to środków; z drugiej zaś strony biorąc pod uwagę, że kwestia regulacji dołączonych do miasta przedmieść, póki co jeszcze rzadko zabudowanych, nie napotyka ani od strony praktycznej, ani ekonomicznej, na przeszkody tak trudne do pokonania, jak te pojawiające się w przypadku regulacji starego miasta, zebrani 30 października, upewniwszy się, że rozstrzygać o prawidłowości projektowanej przez Gubernialnego Inżyniera regulacji tych przedmieść póki co nie można, ponieważ na plan przedmieść nie zostały naniesione istniejące tam obecnie budynki i nie zostały na nim zaznaczone granice prywatnych działek, postanowili zwrócić regulacyjny plan miasta wraz ze wszystkimi załącznikami do Magistratu, polecając Magistratowi nanieść na niego wszystkie istniejące na obszarze przedmieść budowle i prywatne włości oraz, po ustaleniu na zebraniu miejskim przy udziale techników linii regulacyjnych tak dla starego miasta, jak i szczególnie dla tych przedmieść, wystąpić w tej sprawie z należąną propozycją do Urzędu Gubernialnego.

[podpisy] Gubernator, Wice-Gubernator, Radni, Prezydent Miasta Kalisza, Gubernialny Architekt, Jego Zastępca, Miejski Architekt, Prowadzący Sprawę.

Oddzielna opinia Gubernialnego Architekta nie podlega załączeniu. Sekretarz [podpis]

Raport prezydenta Miasta Kalisza dla Wydziału Administracyjnego RGK, 6 listopada 1906

Zwracając do Wydziału Administracyjnego Gubernialnego Urzędu Kalisza bieżącą korespondencję, a dokładnie raport Magistratu z 12 października b.r. nr 7862, z kopią doradczego protokołu i z dwoma egzemplarzami ogólnego planu miasta Kalisza i dołączonych do niego okolic, a także autentyczne pismo Głównego Gubernialnego Inżyniera Pinajewa w imieniu Urzędu Gubernialnego z 30 października b.r. nr 485, mam zaszczyt oznajmić co następuje:

Jaki dokładnie cel przyświeca Głównemu Gubernialnemu Inżynierowi we wspomnianej jego opinii nr 485, ja przy całym moim pragnieniu zrozumienia dostatecznie tego pojąć nie mogę... W piśmie tym nie jest nijak wspomniane, na czym dokładnie polega uznanie planu miasta i planowanej jego regulacji za niezadawalające czy w skrajnym przypadku nawet za nieudolne. Zostało tylko wspomniane, że projektowana regulacja została zrobiona bez udziału Głównego Gubernialnego Inżyniera, co między innymi, jego zdaniem, odnosi się do niego, a także jest tam napisane ogólnie o tym, jak ważne jest dla miast mieć regulacyjne plany, co oczywiście rozumie się samo przez się i co skłoniło Urząd Gubernialny do posiadania regulacyjnego planu miasta Kalisza, zatwierdzonego w obowiązującym porządku prawnym. Przechodząc zatem do sedna tej sprawy, uważam za niezbędne wyjaśnić, że na sporządzenie ogólnego planu miasta Kalisza był podpisany przez Magistrat dnia 12 marca 1902 roku kontrakt z Przysięgłym Geodetą Bukowskim [sic!] na kwotę 800 rubli, za pozwoleniem Ministerstwa Spraw Wewnętrznych z 6 lutego tegoż 1902 roku nr 379, przy czym praca ta została ukończona przez p. Bukowskiego w przeciągu zaledwie siedmiu miesięcy licząc od dnia podpisania kontraktu. Niestety plan (w dwóch egzemplarzach) Magistrat otrzymał od p. Bukowskiego dopiero w listopadzie ubiegłego 1905 roku i wtedy został przez Magistrat zaproszony Główny Gubernialny Inżynier Pinajew, Pomocnik Gubernialnego Inżyniera Stachlewski, Miejski Architekt Szrajner, Geodeta Bukowski, a także wszyscy członkowie Magistratu w celu omówienia i naniesienia na ten plan regulacyjnych propozycji. Po długich rozważaniach, w których Główny Gubernialny Inżynier między innymi wypowiadał się, że naniesienie na plan regulacyjnych linii odnosi się tylko i wyłącznie osobiście do niego,

Cywilny Inżynier Pinajew zgodził się, że naniesie na plan projektowaną regulację miasta i że taka, sporządzona z jego uczestnictwem regulacja, rozstrzygnięta kolegiąlnie rozpatrzone przez Magistrat. W tym celu wtedy (5 grudnia 1905 roku) plany miasta zostały przekazane na ręce pana Pinajewa. W przeciągu kilku miesięcy plan ten znajdował się u Głównego Gubernialnego Inżyniera, który, na ile jest mi to wiadome od Inżyniera Szrajera, rozpoczął korespondencję (niestety nie wiem z kim) o wysyłce ogólnych projektów regulacji miast, po czym plan miasta Kalisza został wraz z pismem Inżyniera Pinajewa z 16 sierpnia b.r. nr 366 zwrócony do Magistratu bez naniesienia na niego jakichkolwiek regulacyjnych propozycji.

W związku z powyższym Magistrat, w pełnym składzie, z udziałem Gubernialnego Architekta i Geodety Bukowskiego, rozpatrywał ten plan w czasie trzech posiedzeń, w celu określenia projektowanych regulacyjnych linii, biorąc pod uwagę ogólną zasadę projektowania możliwie szerokich ulic i prawidłowych kwartałów, na tyle na ile w starej części miasta pozwalają na to miejscowe warunki, które również powinny być brane pod uwagę przy zestawianiu regulacyjnych planów, jak to jest kategorycznie przedstawione w rozporządzeniu Rządowej Komisji Do Spraw Wewnętrznych i Duchownych z 4 (16) stycznia 1854 roku nr 16812 (36171). Miasto Kalisz należy do najstarszych miast tutejszego kraju, które w centrum, to jest w granicach miejskich murów, ze względu na niedostatek miejsca, były zabudowywane budynkami stawianymi na małych ciasnych placach, tworząc pomiędzy sobą wąskie ulice. Miało to miejsce również i w Kaliszu, i w związku z tym projektowanie tu rozszerzenia wszystkich ulic jest niemożliwe. Taki projekt byłby jedynie projektem „na papierze”, niemożliwym do zrealizowania, a nie projektem do realnego wypełnienia. Nie jest możliwe wykupienie wszystkich domów w starej części miasta, wyburzenie ich i formowanie nowych, szerokich ulic; środki, nawet w dalszej przyszłości, na to nie pozwolą. Dlatego też Urząd Miasta planuje rozszerzenie w starej części miasta tylko głównych ulic, co można szybko zrealizować za pomocą wykupienia lub innych sposobów, choćby w ciągu kilkudziesięciu lat. Taki porządek regulacji jedynie głównych ulic w starych miastach praktykuje się powszechnie w Rosji i za granicą. W mniej zabudowanych częściach miasta, szczególnie w dołączonych do niego przedmieściach, projektuje się ulice nawet o maksymalnej szerokości, dlatego że miejscowe warunki nie stoją temu na przeszkodzie. Zgodnie z tymi wyobrażeniami Urzędu Miasta, obecny na posiedzeniach Magistratu Geodeta Bukowski, z udziałem Miejskiego Architekta Szrajera, naniósł na plan miasta regulacyjne propozycje, w szczególności te omawiane w czasie doradczych posiedzeń Magistratu. Udział w tym dziele członków Urzędu Miasta i Miejskiego Architekta nie tylko jest dopuszczalny, ale wręcz jest obowiązkowo wymagany zgodnie z wyżej wspomnianym rozporządzeniem Rządowej Komisji Do Spraw Wewnętrznych i Duchownych z 1854 roku, w myśl którego w dziele regulacji miasta powinny uczestniczyć nawet i co bardziej znamienici obywatele, których przedstawicielami w naszym wypadku byli wybrani honorowi Radni Magistratu. Sporządzony w tych warunkach projekt regulacji miasta był przedstawiony przez Magistrat wraz z raportem z 12 października b.r. nr 7862 Urzędowi Gubernialnemu, z dołączeniem drugiego egzemplarza ogólnego planu miasta bez naniesienia na niego regulacyjnych propozycji. Tym sposobem gubernialni technicy mają pełną możliwość albo zgodzić się z regulacyjnym projektem Urzędu Miasta, albo go poprawić i przedstawić to dzieło pod decyzję Gubernialnego Naczelnika.

Jeśli zajdzie taka potrzeba, zjawię się na pierwsze wezwanie, przy czym prosiłbym również o zaproszenie Geodety Bukowskiego.

Kalisz, 6 listopada 1906 roku, Prezydent, Radca Stanu, Boetticher

BIBLIOGRAFIA

ARCHIWALIA

Biblioteka Narodowa w Warszawie

Plan Miasta Kalisza. Sekcja I. Według kopji mapy jeometry Politalskiego z r. 1785. Przerysował i wydał Ottomar Wolle Jeometra przysięgły, Kalisz 1878, online, Polona, <https://polona.pl/item/31025166/0/> (dostęp 25.05.2017).

Archiwum Państwowe w Częstochowie

Akta Miasta Częstochowy

- sygn. 2148, Akta Magistratu miasta Częstochowa o sporządzeniu planu regulacyjnego miasta i należących do miasta ziem, założone w 1891 roku.

Zbiór map i planów.

- sygn. 1, *Plan miasta Częstochowy guberni piotrkowskiej*, oprac. K. Brandtner, druk Kohn i Oderfeld w Częstochowie, luty 1902, druk, litografia.

Archiwum Państwowe w Kaliszu

Wojewódzkie Biuro Planowania Przestrzennego w Kaliszu

- sygn. 1159, Projekt regulacji miasta Kalisza do 1918 roku.

Archiwum Państwowe w Łodzi

Rząd Gubernialny Kaliski

- sygn. 3842, Sprawy gospodarstwa miejskiego, 1901-1903.

- sygn. 3929, O utworzeniu stanowiska architekta miejskiego w Kaliszu, 1903-1904.

- sygn. 4052a, Akta o kosztorysach i sporządzeniu planu regulacyjnego miasta Kalisza [1870] 1893-1910.

Rząd Gubernialny Piotrkowski

- sygn. 916, O sporządzeniu planu regulacyjnego Częstochowy. Cz. 2, 1872-1898.

- sygn. 2527, Akta o sporządzeniu nowego planu regulacyjnego Częstochowy, 1898-1910.

Instytut Sztuki PAN w Warszawie

Zbiór fotografii i rysunków pomiarowych

- fototeka, hasła alfabetyczne „Częstochowa” i „Kalisz”.

ROCZNIKI CZASOPISM

Gazeta Kaliska (1900-1914).

Wiadomości Budowlane i Miejskie (1911-1914).

Zdrowie (1900-1914).

ŹRÓDŁA DRUKOWANE

Bartkiewicz, Zygmunt. 1911. *Złe miasto. Obrazy z 1907 roku*. Warszawa: J. Czempinski. Gravier, Alfons. „Zarys normalnego rozwoju miast”, *Przegląd Techniczny* 37 (1907), cz. 1: 439-440; cz. 2, 38: 451-452; cz. 3, 39: 463-464.

- Holewiński, Józef. „Ustawy i przepisy budowlane, obowiązujące w różnych państwach”, *Przegląd Techniczny* 3 (1910), cz. 1: 35; cz. 2, 4: 45; cz. 3, 5: 63.
- Holewiński, Józef. 1911. *Przyszły rozwój Warszawy*. Warszawa.
- Krzyżanowski, Wacław. „Nowoczesne prądy w sztuce budowania miast”, *Świat* 36 (1912): 4.
- Nowak, Stanisław. 1933. *Z moich wspomnień, cz. 2, Częstochowa (lipiec 1902-lipiec 1914)*. Częstochowa: W. Święcki i Ska.
- Skolimowski, Kazimierz. „O projektowaniu planu goroda Dalniego”, *Zodczij* 12 (1904), cz. 1: 141-141; cz. 2, 13: 153-155; cz. 3, 14: 161-166.
- Tołwiński, Tadeusz. „Budowa miast. Referat ze zjazdu lekarzy i higienistów we Włocławku”, *Zdrowie* 4 (1912): 221-230.

OPRACOWANIA

- Adamczyk, Anna. „Powstanie i zabudowa „Nowego Miasta”, dzielnicy gubernialnych Kielc: cz. 1 do 1895 r.”, *Studia Muzealno-Historyczne* 2 (2010): 25-54; cz. 2, „lata 1895-1918”, *Studia Muzealno-Historyczne* 3 (2011): 205-236.
- Adamczyk, Jan, Leszek, red. 1999. *Architektura pierwszych dziesięcioleci XX wieku w Kielcach. Europejskie Dni Dziedzictwa 1998. Materiały z sesji naukowej, Kielce 19 września 1998*. Kielce: Regionalny Ośrodek Studiów i Ochrony Środowiska Kulturowego.
- Adamczyk, Leszek, Jan. 2005. *Rynek w Kielcach. Przekształcenia przestrzenne i zabudowa mieszczańska Kielc lokacyjnych w XVII-XIX wieku. Studium historyczne*. Kielce: Wydawnictwo „Jedność”.
- Anders, Paweł. 1985. *Atrakcje krajoznawcze Kalisza*. Kalisz: Towarzystwo Miłośników Kalisza.
- Arciszewska, Barbara, Górzyński, Makary. “Urban Narratives in the Age of Revolutions: Early 20th century Ideas to Modernize Warsaw”, *Artium Quaestiones* 26 (2015): 101-147.
- Getka-Kenig, Mikołaj, Łupienko, Aleksander, red. 2017. *Architektura w mieście, architektura dla miasta. Społeczne i kulturowe aspekty funkcjonowania architektury na ziemiach polskich lat 1815-1914*. Warszawa: Instytut Historii PAN.
- Barańska, Iwona. 2002. *Architektura Kalisza w dobie Królestwa Kongresowego*. Kalisz: Kaliskie Towarzystwo Przyjaciół Nauk.
- Barczyk, Alina. „Katedra pod wezwaniem Świętej Rodziny w Częstochowie jako przykład stylu wiślano-bałtyckiego”, *Almanach Częstochowy* 2015: 15-36.
- Bartoszewicz, Agnieszka. 2012. *Kartografia miast Mazowsza i ziemi dobrzyńskiej do końca XIX wieku*. Warszawa: Naczelna Dyrekcja Archiwów Państwowych.
- Bartoszewicz, Agnieszka, Bartoszewicz, Henryk. „Dzieje kartografii miast polskich do końca XIX wieku. Zarys problematyki”, *Polski Przegląd Kartograficzny* 45 (2013): 236-255.
- Baumeister, Reinhard. 1879. *Stadterweiterungen in technischer, baupolizeilicher, und wirtschaftlicher Beziehung*. Berlin: Verlag von Ernst und Korn.
- Borkowski, Arkadiusz. 2014. *Most średnicowy w Warszawie*. Warszawa: Diametra.
- Bossowski, Józef, Andrzej. 2003. *100 lat kolei Herby-Częstochowa*. Częstochowa: nakł. aut.
- Braun, Juliusz. 1977. *Częstochowa. Urbanistyka i architektura*. Warszawa: Arkady.
- Bęczewska-Kulesza, Daria. 2011. „Wpływ nowych koncepcji przestrzennych na plany zabudowy prowincjonalnych ośrodków miejskich na początku XX wieku na przykładzie Bydgoszczy”. W: *Polis-Urbs-Metropolis. Materiały LIX Ogólnopolskiej Sesji Naukowej*

- Stowarzyszenia Historyków Sztuki. Lublin, 25-26 listopada 2010*, red. Lechosław Lameński, Elżbieta Błotnicka-Mazur, 175-190. Warszawa: SHS.
- Brumfield, William C. "Anti-Modernism and the Neoclassical Revival in Russian Architecture, 1906-1916", *JSAH* 48 (1989): 371-386.
- Cynałewska-Kuczma, Paulina. 2004. *Architektura cerkiewna Królestwa Polskiego narzędziem integracji z Imperium Rosyjskim*. Poznań: Wydawnictwo Naukowe UAM.
- Czechowska, Barbara. 2010. *Kaliskie Korso. Architektura i urbanistyka Alei Wolności w XIX i XX wieku*. Kalisz: Kaliskie Towarzystwo Przyjaciół Nauk.
- Dobroński, Adam. 1993. *Łomża w latach 1866-1918*. Łomża-Białystok: Łomżyńskie Towarzystwo Naukowe im. Wagów, Towarzystwo Przyjaciół Ziemi Łomżyńskiej.
- Dolat, Jarosław. 2016. *Fabryki Kalisza i okolic 1815-1989*. Kalisz: Archiwum Państwowe w Kaliszu, Warszawa: Naczelna Dyrekcja Archiwów Państwowych.
- Dolistowska, Małgorzata. 2009. *W poszukiwaniu tożsamości miasta. Architektura i urbanistyka Białegostoku w latach 1795-1939*. Białystok: Oficyna Wydawnicza Politechniki Białostockiej.
- Droga Żelazna Warszawsko-Wiedeńska. 150 lat tradycji kolejnictwa w regionie częstochowskim*. 1998. Częstochowa-Katowice: Wydawnictwo Wyższej Szkoły Pedagogicznej.
- Dumała, Krzysztof. 1974. *Przemiany przestrzenne miast i osiedli przemysłowych w Królestwie Polskim w latach 1831-1869*. Wrocław-Warszawa-Kraków Gdańsk: Zakład Narodowy imienia Ossolińskich, Wydawnictwo PWN.
- Dumała, Krzysztof. „Rosyjski urzędowy wzorzec urbanistyczny z 1870 roku w Królestwie Polskim”, *Kwartalnik Historii Kultury Materialnej* 40 (1992): 383-397.
- Gawin, Magdalena. 2003. *Rasa i nowoczesność: Historia polskiego ruchu eugenicznego (1880-1952)*. Warszawa: Neriton.
- Głowacki, Kazimierz. 1984. *Urbanistyka Piotrkowa Trybunalskiego*. Piotrków-Kielce: Towarzystwo Przyjaciół Piotrkowa Trybunalskiego, Biuro Badań i Dokumentacji Zabytków w Piotrkowie, Kielecki Oddział Pracowni Konserwacji Zabytków.
- Główka, Jan, i in., red. 2014. *Kielce przez stulecia*. Kielce: Muzeum Historii Kielc, Wydawnictwo „Jedność”.
- Godlewska, Donata. 1975. *Katalog archiwalnych planów miasta Łomży 1619-1914*. Warszawa: PWN.
- Gorski, Stefan. 1904. *Łódź społeczna. Obrazki i szkice publicystyczne*. Lwów: Rychliński i Wagner.
- Górak, Artur. 2006. *Kancelaria Gubernatora i Rząd Gubernialny Lubelski (1867-1918). Studium administratywistyczne i prozopograficzne*. Lublin-Radzyń Podlaski: Radzyńskie Stowarzyszenie Inicjatyw Lokalnych, Instytut Badawczy „Libra”.
- Górzyński, Makary. 2014. *Dziewiętnastowieczny ratusz w Kaliszu. Architektura i niezrealizowany projekt nowoczesności*. Kalisz: Kaliskie Towarzystwo Przyjaciół Nauk.
- Górzyński, Makary. 2016. *Wczasy kaliskie 1911-1913. Obrazy z czasów transformacji*. Kalisz: Kaliskie Towarzystwo Przyjaciół Nauk.
- Górzyński, Makary. 2017. *Dziewiętnastowieczny teatr w Kaliszu. Architektura i polityki kulturowe na peryferiach imperium*. Kalisz: Kaliskie Towarzystwo Przyjaciół Nauk.
- Górzyński, Makary. 2017. "Urban Planning and Municipal Governance in a Period of Rapid Change: a Frontier Town in Russian Poland at the Turn of the Twentieth Century", *Journal of the Society of Architectural Historians* 76: 303-326.

- Grabiszewska, Liliana. „Działalność urbanistyczna i przepisy budowlane Królestwa Polskiego (1815-1915) w planach regulacji warszawskiej Pragi”, *Kwartalnik Architektury i Urbanistyki. Teoria i historia* 58 (2013): 67-85.
- Grotowski, Alfons i in. 1911. *Kanalizacja, wodociągi i pomiary miasta Warszawy wykonane podług projektu i pod głównym kierownictwem W. H. Lindley'a*. Warszawa: nakładem inż. Edwarda Szenfelda.
- Harasimiuk, Marian. Kociuba, Dagmara. Dymmel, Piotr. 2007. *Plany i widoki Lublina XVII-XXI wiek*. Lublin: PTTK, Oddział Miejski.
- Hertz, Feliks. „Siedemdziesiąt lat planowania przestrzennego w Kaliszu”, *Rocznik Kaliski* 5 (1972): 391-396.
- Hess, Christian. 2006. *From colonial jewel to socialist metropolis: Dalian 1895-1955*, praca doktorska, wydział Historyczny Uniwersytetu Kalifornijskiego w San Diego. Online, <https://escholarship.org/uc/item/2zb7n2x9>, (dostęp 14.06.2017).
- Historie Polski w XIX wieku*. Red. serii Nowak, Andrzej. Tom 1. Autorzy: Epszstein, Tadeusz. Gawin, Magdalena. Dorpat, Bogusław. 2013. *Kominy, ludzie i obłoki: modernizacja i kultura*. Warszawa: DiG.
- Jakubowski, Zbigniew. 1988. *Architektura przełomu XIX i XX wieku w obrębie częstochowskich alei*. Częstochowa: Biuro Badań i Dokumentacji Zabytków.
- Jałowicki, Bohdan. 2010. *Spoleczne wytwarzanie przestrzeni*. Warszawa: Wydawnictwo Naukowe Scholar.
- Janik, Maciej, Jacek Kusiński, Mariusz Stępniewski, Zdzisław Szambelan. 2012. *Łódź na mapach 1793-1939*. Łódź-Warszawa: Wydawnictwo Jacek Kusiński.
- Joyce, Patrick. 2003. *The Rule of Freedom: Liberalism and the Modern City*. London-New York: Verso.
- Kalinowski, Wojciech, Stanisław Trawkowski. „Uwagi o urbanistyce i architekturze miejskiej Królestwa Polskiego w pierwszej połowie XIX wieku”, *Studia i materiały do teorii i historii architektury i urbanistyki* 1 (1956): 59-153.
- Kalinowski, Wojciech. 1966. *Zarys historii budowy miast w Polsce do połowy XIX wieku*. Toruń: Wydawnictwo Uniwersytetu im. M. Kopernika.
- Kalinowski, Wojciech. „Badania nad historią budowy miast polskich w trzydziestoleciu”, *Kwartalnik Architektury i Urbanistyki* 20 (1975): 101-128.
- Kalinowski, Wojciech, red. 1979. *Urbanistyka i architektura Radomia*. Lublin: Wydawnictwo Lubelskie.
- Kapsa, Jarosław, red. 2009. *Stulecie Wystawy Przemysłu i Rolnictwa w Częstochowie 1909*. Częstochowa: Muzeum Częstochowskie.
- Kapsa, Jarosław. 2015. *Częstochowa. Życie codzienne i kryminalne w XX w.* Częstochowa: Literackie Towarzystwo Wzajemnej Adoracji „Li-TWA”.
- Karnau, Oliver. 1996. *Hermann Josef Stübben. Städtebau 1876-1930*. Vieweg: Braunschweig-Wiesbaden.
- Kiecko, Emilia. 2017. „O kilku problemach u początków nowoczesnej „budowy miast” na ziemiach polskich”. W: *Architektura w mieście, architektura dla miasta. Społeczne i kulturowe aspekty funkcjonowania architektury na ziemiach polskich lat 1815-1914*, red. Mikołaj Getka-Kenig, Aleksander Łupienko, 29-55. Warszawa: Instytut Historii PAN.
- Kiričenko, Jewgienia, red. 2001. *Gradostroitel'stvo Rossii serdeiny XIX-načala XX veka*, t. 1, Obščaja charakteristika i teoretičeskie problemy. Moskwa: Progress-Tradicija.

- Klein, Franciszek, Czesław Rudnicki, Włodzimierz Rabczewski. 1928. *Regulacja i zabudowa m. st. Warszawy*. Warszawa: Magistrat m. st. Warszawy, Dział Regulacji i Pomiarów.
- Kononowicz, Wanda. 2012. „Przedmieście Południowe (Süd-Vorstadt) – kształtowanie się wielkomiejskiej dzielnicy Wrocławia”. W: *Przedmieście Świdnickie we Wrocławiu*, red. Halina Okólska, Hanna Górka, 42-50. Wrocław: Muzeum Miejskie Wrocławia, Wydawnictwo GAJT.
- Kononowicz, Wanda. 2014. „Przedmieście Odrzańskie i Piaskowe – przeobrażenia urbanistyczne w XIX i pierwszym trzydziestoleciu XX wieku”. W: *Przedmieście Odrzańskie we Wrocławiu*, red. Halina Okólska, Tomasz Głowiński, 21-32. Wrocław: Muzeum Miejskie Wrocławia, Wydawnictwo GAJT.
- Konstantynow, Dariusz, Piotr Paszkiewicz, red. 1994. *Kultura i polityka. Wpływ polityki rusyfikacyjnej na kulturę zachodnich rubieży Imperium Rosyjskiego (1772-1915)*. Warszawa: Instytut Sztuki PAN.
- Kołodziejczyk, Ryszard, red. 2005. *Częstochowa. Dzieje miasta i klasztoru jasnogórskiego*, t. 2, *W okresie niewoli 1793-1918*. Częstochowa: Urząd Miasta.
- Korzec, Paweł. 1962. „Kalisz w latach rewolucji 1905-1907”. W: *Osiemnaście wieków Kalisza*, t. 3, red. Aleksander Gieysztor, 357-396. Poznań: Wydawnictwo Poznańskie.
- Kospath-Pawłowski, Edward, red. 2007. *Siedlce 1448-2007*. Siedlce: Wydawnictwo Akademii Podlaskiej.
- Kostuch, Bożena. „Wystawa Przemysłu i Rolnictwa w Częstochowie na łamach krakowskich czasopism „Architekt” i „Przegląd Ceramiczny””, *Rocznik Muzeum Częstochowskiego* 10 (2010): 33-39.
- Kotaszewicz, Teresa. 2016. *Tadeusz Tołwiński 1887-1951. Architekt, urbanista, Twórca Polskiej Szkoły Urbanistyki*. Warszawa: Oficyna Wydawnicza Politechniki Warszawskiej.
- Krajewski, Mieczysław. 1971. *Dzieje głównego dworca kolejowego w Warszawie*. Warszawa: PWN.
- Krawczak, Czesław. 1975. *Prawo budowlane na ziemiach polskich od połowy XVIII wieku do 1939 roku*. Poznań: Wydawnictwo Naukowe UAM.
- Krauze, Wiesława, red. 1992. *Architektura i urbanistyka w krajobrazie historycznym Królestwa Polskiego 1815-1914. Materiały sesji naukowej zorganizowanej przez Stowarzyszenie Konserwatorów Zabytków w Radziejowicach w dniach od 6 do 8 maja 1989*. Warszawa: Stowarzyszenie Konserwatorów Zabytków.
- Kumaniecki, Władysław Kazimierz. 1914. *Zarys austriackiego prawa budowlanego ze szczególnym uwzględnieniem galicyjskiego ustawodawstwa*. Kraków: nakł. aut.
- Kuśnierczyk, Andrzej. „Kulturowe aspekty przemian cywilizacyjnych w Częstochowie na przełomie XIX i XX wieku. Rozpoznanie problematyki”, *Rocznik Muzeum Częstochowskiego* 14 (2014): 92-117.
- Ladd, Brian. 1990. *Urban Planning and Civic Order in Germany, 1860-1914*. Cambridge, Mass.: Harvard University Press.
- Levoško, Svetlana S. 2015. „Pol'sko-russkij arhitektor Kazimir Skolimovskij (1862-1923) na fone èpohi”. W: *Polscy i rosyjscy artyści i architekci w koloniach artystycznych zagranicą i na emigracji politycznej 1815-1990*, red. Jerzy Malinowski i in., 139-144. Warszawa: Polski Instytut Studiów nad Sztuką świata/Tako Publishing House.
- Leszkowicz, Wiktor. 1970. „Kolej kaliska. Budowa, eksploatacja, znaczenie dla przemysłowego rozwoju”. W: *Studia do dziejów kolei żelaznych w Królestwie Polskim, 1840-1914*, red. Ryszard Kołodziejczyk, 144-185. Warszawa: PWN.

- Lewandowska, Maria, Mieczysław Stelmach, Andrzej Tomczak. 1996. *Plany miast w polskich archiwach państwowych. Katalog*. Warszawa: Naczelna Dyrekcja Archiwów Państwowych.
- Lewicki, Jakub. 2016. „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. Iwona Barańska, Makary Górczyński, 107-140. Kalisz: Kaliskie Towarzystwo Przyjaciół Nauk.
- Łupienko, Aleksander. 2015. *Kamienice czynszowe Warszawy 1864-1914*. Warszawa: Instytut Historii PAN.
- Łupienko, Aleksander. 2017. „Wkład ruchu higienicznego w polską myśl urbanistyczną (1850-1914)”. W: *Architektura w mieście, architektura dla miasta. Społeczne i kulturowe aspekty funkcjonowania architektury na ziemiach polskich lat 1815-1914*, red. Mikołaj Getka-Kenig, Aleksander Łupienko, 57-70. Warszawa: Instytut Historii PAN.
- Maertens, Hermann. 1890. *Optisches Maaß für den Städtebau*. Bonn: Cohen.
- Martyn, Peter. 1999. *Przedwojenny układ zabudowy śródmieścia Warszawy w świetle rezultatów spisu nieruchomości i mieszkań z 1919 roku*. Warszawa: Zamek Królewski.
- Miłobędzki, Adam. 1988. *Zarys dziejów architektury w Polsce*. Warszawa: Wiedza Powszechna.
- Muthesius, Stefan. „Warsaw’s Poniatowski Viaduct: The World’s First Elevated Urban Expressway”, *Journal of the Society of Architectural Historians (JSAH)* 72 (2013): 205-220.
- Nietyksza, Maria. 1986. *Rozwój miast i aglomeracji miejsko-przemysłowych w Królestwie Polskim 1865-1914*. Warszawa: PWN.
- Nowakowski, Maciej, Barbara Bańkowska. 2013. *Sto lat planowania przestrzeni polskich miast (1910-2010)*. Warszawa: Oficyna Naukowa.
- Omilanowska, Małgorzata. 2016. „Działalność polskich architektów w Cesarstwie Rosyjskim w XIX i początku XX w.”. W: teże, *Budowanie na obcej ziemi*, 17-55. Kraków: Universitas.
- Ostrowski, Waław. 1949. *Świetna karta z dziejów planowania w Polsce 1815-1830*. Warszawa: Towarzystwo Urbanistów Polskich.
- Palus, Waldemar. 2003. *Życie społeczno-polityczne w Częstochowie w latach rewolucji 1905-1907*. Częstochowa: Wydawnictwo Wyższej Szkoły Pedagogicznej w Częstochowie.
- Pawłowski, Krzysztof. 1977. „Ochrona walorów zabytkowych miast a geneza polskiej nowoczesnej szkoły urbanistycznej”. W: *Przeszłość a jutro miasta. Szkice urbanistyczne*, red. Krzysztof Pawłowski, Teresa Zarębska, 163-198. Warszawa: PWN.
- Piccinato, Giorgio. 1983. *Städtebau in Deutschland 1871-1914. Genese einer wissenschaftlichen Disziplin*. Braunschweig: BIRKHÄUSER.
- Piskała, Kamil, Wiktor Marzec. 2013. *Rewolucja 1905: przewodnik Krytyki Politycznej*. Warszawa: Krytyka Polityczna.
- Polak, Józef. 1908. *Wykład higieny miast z uwzględnieniem stanu zdrowotnego i potrzeb miast polskich*. Warszawa: Wydział Urzędzeń Zdrowotnych Użyteczności Publicznej przy Stow. Techników.
- Polanowski, Edward. 1979. *W dawnym Kaliszu. Szkice z życia miasta 1850-1914*. Poznań: Wydawnictwo Poznańskie.
- Prawo fabryczne obowiązujące i ubezpieczenie robotników. Przepisy dotyczące się budownictwa fabrycznego z planem Warszawy, przepisy o kotłach parowych i oświetleniu elektrycznym*. 1897. Warszawa: Orgelbrand i Synowie.

- Puś, Wiesław. 1984. *Przemysł Królestwa Polskiego w latach 1870-1914. Problemy struktury i koncentracji*. Łódź: Wydawnictwo Uniwersytetu Łódzkiego.
- Puś, Wiesław. „Struktura gałęziowa przemysłu w okręgu sosnowiecko-częstochowskim w latach 1879-1913”, *Prace Naukowe Wyższej Szkoły Pedagogicznej w Częstochowie, Seria Zeszyty Historyczne* 1 (1993): 85-97.
- Puś, Wiesław. 1997. *Rozwój przemysłu w Królestwie Polskim 1870-1914*. Łódź: Wydawnictwo Uniwersytetu Łódzkiego.
- Reymont, Władysław Stanisław. 2000. *Ziemia obiecana. Powieść*. Poznań: Kurpisz.
- Roguska, Jadwiga. „Wpływ przepisów na kształtowanie zabudowy Warszawy w 2 połowie XIX i na początku XX wieku”, *Kwartalnik Architektury i Urbanistyki* 25 (1980): 275-299.
- Rolf, Malte. 2016. *Rządy imperialne w Kraju Nadwiślańskim. Królestwo Polskie i cesarstwo rosyjskie (1864-1915)*. Tłum. Wojciech Włoskowicz. Warszawa: Wydawnictwo Uniwersytetu Warszawskiego.
- Rusiński, Władysław, red. 1977. *Dzieje Kalisza*. Poznań: Wydawnictwo Poznańskie.
- Sętowski, Juliusz. 2006. *Cmentarz ewangelicko-augsburski w Częstochowie. Przewodnik biograficzny*. Częstochowa: Muzeum Częstochowskie.
- Sitek, Eugeniusz. „Rozwój urbanistyczny Częstochowy w latach 1815-1914”, *Zeszyty Naukowe Politechniki Częstochowskiej* 117, *Nauki Społeczno-Ekonomiczne* 16 (1981): 55-74.
- Sobalski, Franciszek. 2009. *Przemysł częstochowski (1882-1914)*. Częstochowa: Muzeum Częstochowskie.
- Sokoł, Kirył. Sosna, Aleksander. 2011. *Cerkwie w centralnej Polsce 1815-1915*. Białystok: Fundacja Sąsiedzi.
- Starr, Frederick. 1976. “The Revival and Schism of Urban Planning in Twentieth-Century Russia”. W: *The City in Russian History*, red. Michael F. Hamm, 222-242. Lexington: University of Kentucky Press.
- Staszewski, Kazimierz. 1938. *Plany i pomiary miasta Płocka oraz gruntów podmiejskich od roku 1793 do lat ostatnich*. Płock: Towarzystwo Naukowe Płockie.
- Stefański, Krzysztof. 2016. *Narodziny miasta. Rozwój przestrzenny i architektura Łodzi do 1914 roku*. Łódź: Kusiński Książki o Łodzi.
- Strzałkowski, Jacek. 1997. *Architekci i budowniczowie w Łodzi do 1944 roku*. Łódź: nakładem Autora.
- Szymkiewicz, Gustaw. 1923. *Ustawy i rozporządzenia z dziedziny budownictwa obowiązujące w Państwie Polskiem*. Warszawa: E. Wende.
- Szwankowski, Eugeniusz. 1952. *Warszawa. Rozwój urbanistyczny i architektoniczny*. Warszawa: Państwowe Wydawnictwa Techniczne.
- Śmiechowski, Kamil. „Searching for the Better City: An Urban Discourse during the Revolution of 1905 in the Kingdom of Poland”, *Praktyka Teoretyczna* 13 (2014): 71-95.
- Śmiechowski, Kamil, Wiktor Marzec. „Pathogenesis of the Polish Public Sphere. The Intelligentsia and the Popular Unrest during and after the 1905 Revolution”, *Polish Sociological Review*, 4 (2016): 437-457.
- Tabaka, Anna. Błachowicz, Maciej. 2010. *Nowy Kaliszanie*. Kalisz: Miejska Biblioteka Publiczna im. Adama Asnyka.
- Turda, Marius, Paul Windling. 2007. *„Blood and Homeland”: Eugenics and Racial Nationalism in Central and Southeast Europe, 1900-1940*. Budapest: Central European University Press.

- Tyras, Waldemar. „Towarzystwo Higieniczne w Częstochowie w latach 1902-1923”, *Archiwum Historii Medycyny* 29 (1966): 259-267.
- Więch-Tchórzewska, Wanda. 1998. *Plany Siedlec 1780-1912. Katalog*. Siedlce: Archiwum Państwowe.
- Wiraszka, Marta. 2008. *Rozwój przestrzenny i zabudowa miast guberni podolskiej w czasach Imperium Rosyjskiego*. Warszawa: Neriton.
- Witkowski, Stefan, red. *Radom. Dzieje miasta w XIX i XX w.* Warszawa: PWN, 1985.
- Zarębska, Teresa. „Sprawa odbudowy zabytkowego centrum Kalisza po zniszczeniu w 1914”, *Rocznik Kaliski* 10 (1977): 121-177.
- Zarębska, Teresa. „Wojciech Kalinowski jako autor syntezy dziejów urbanistyki polskiej”, *Kwaralnik Architektury i Urbanistyki* 43 (1998):17-22.
- Ziółkowski, Dariusz. 2009. *Wystawa Przemysłu i rolnictwa w Częstochowie 1909 roku w świetle prasy polskiej*. Częstochowa: Muzeum Częstochowskie.
- Zysiak, Agata. “The Desire for Fulness. The Fantasmatic Logic of Modernization Discourses in the Turn of the 19th Century Łódź”, *Praktyka Teoretyczna* 13 (2014): 41-69.
- Żywicki, Jerzy. 2015. *Urzednicy: architekci, budowniczy, inżynierowie cywilni... Ludzie architektury i budownictwa w województwie lubelskim oraz guberni lubelskiej w Królestwie Polskim w latach 1815-1915*. Lublin: Wydawnictwo Uniwersytetu Marii Curie-Skłodowskiej.

KRÓLESTWO POLSKIE I JEGO PAPIEROWE METROPOLIE. DWA PLANY REGULACYJNE MIAST Z OKOŁO 1900 ROKU. REKONESANS BADAWCZY

Słowa kluczowe

Urbanistyka, Królestwo Polskie, dziewiętnasty wiek, Częstochowa, Kalisz, polityka, modernizacja, historia miast

Przedmiotem artykułu jest rekonstrukcja dwóch planów urbanistycznych, powstałych w początkach dwudziestego wieku w Królestwie Polskim, przeznaczonych dla Częstochowy (1902) i Kalisza (1906). Tekst zawiera opis okoliczności zlecenia przez władze tych miast pomiarów kartograficznych i przedstawia kulisy sporządzenia projektów regulacyjnych (zagospodarowania), reakcje administracji rządowej i dzieje obu inicjatyw. Ambicją autora było przeprowadzenie rekonesansu badawczego: postawienie pytań o cele, charakter, metody i okoliczności projektowania rozbudowy miast Kongresówki w okresie postyczeniowym, a także zaproponowanie analizy obu zrekonstruowanych projektów i stwierdzenie, jakie wizje miast, ich rozwoju i przyszłości, w tym stosunków społecznych, wyłaniają się z tych dokumentów. Artykuł przedstawia kluczowe dla ówczesnej polityki imperialnego zarządu rosyjskiego nad Wisłą zagadnienia w relacji do ówczesnie obowiązującego prawa normującego kwestie zabudowy miast i planów regulacyjnych, jak i stara się odpowiedzieć na pytanie, co spowodowało fiasko realizacji obu projektów, rysujących metropolitalne wizje dla obu ośrodków. Autor stara się też zaproponować odpowiedzi na pytanie o to, jak na ich powstanie zareagowały środowiska zainteresowane rozwojem polskiego dyskursu urbanistycznego, chcące prowadzić politykę modernizacyjną Polski pod zaborami poprzez reformę samorządową w zaborze rosyjskim i konkurencyjny, kontestacyjny względem władz dyskurs o potrzebach miast.

THE KINGDOM OF POLAND AND ITS PAPER METROPOLIS.
TWO REGULATORY CITY PLANS FROM 1900:
RESEARCH RECONNAISSANCE

Keywords: Urban planning, the Kingdom of Poland, 19th century, Częstochowa, Kalisz, politics, modernization, history of cities

The subject of the article is the reconstruction of two urban plans, created in the early 20th century in the Kingdom of Poland, intended for Częstochowa (1902) and Kalisz (1906). The text contains a description of the circumstances of the commission of mapping ordered by the authorities of the cities as well as presents the backstage of preparing regulatory projects (development plans), reactions of the government administration and the history of both initiatives. The author's ambition was to perform a research reconnaissance: to ask questions about the objectives, nature, methods and circumstances of designing the development of the cities of Congress Poland in the period after the January Uprising, and to propose an analysis of both reconstructed projects and an answer to the question what visions of the cities, of their development and future, including social relations, emerge from these documents. The article presents key issues, essential for the Russian imperial policy in Poland in that time, related to the applicable law regulating urban development and regulatory plans. The article also tries to answer the question of what caused the failure of both projects of metropolitan visions for both centers. The author also tries to indicate how the environment interested in the development of the Polish urban discourse reacted to their creation, willing to conduct Poland's modernization policy through the self-government reform in the Russian partition and perform a discourse about the needs of the cities, against the Russian authorities.