

## KSZTAŁTOWANIE STREFY WEJŚCIOWEJ KAMIENIC WARSZAWSKICH W DRUGIEJ POŁOWIE XIX I NA POCZĄTKU XX WIEKU<sup>1</sup>

JADWIGA ROGUSKA

Schemat przestrzenny kamienicy warszawskiej w drugiej połowie XIX i na początku XX wieku odpowiada fazie intensyfikacji zabudowy, w której front domu zajmował całą szerokość działki, a zabudowa rozszerzała się w głąb parceli, obejmując z czasem jedno lub więcej wewnętrznych podwórz. Taki układ zabudowy kamienicy wymagał przejazdu bramnego, lokalizowanego wewnątrz struktury domu frontowego, a w przypadku większej niż jedno liczby podwórz także przejazdu w oficynach poprzecznych.

Przejazd bramny stanowił strefę wejściową kamienicy i był węzłowym elementem jej komunikacji. Łączył podwórze (podwórza) komunikacyjne wewnątrz działki z ulicą. Z przejazdu dostępne były schody główne domu frontowego, a za pośrednictwem podwórza przejazd dawał dostęp do klatek schodowych w oficynach. Od ulicy, zamykana na noc brama chroniła dom przed niepożądanymi gośćmi. Usytuowana przy przejeździe – pod schodami głównymi, lub przeciwnie – dozorówka umożliwiała kontrolę ruchu w węzłowym dla kamienicy miejscu – dostępu z ulicy do wnętrza domu. Zwy-

czaj lokowania przy przejeździe dozorówek rozwinął się w ostatnich dekadach XIX wieku, wraz ze wzrostem skali kamienic i liczby w nich mieszkań oraz z powodu przemian sprawowania funkcji właścicielskich, odchodzenia od bezpośredniego dozoru przez mających po kilka domów dochodowych właścicieli. Na przełomie XIX i XX wieku, coraz częściej, właściciele instytucjonalnych.

Formy przejazdów bramnych wynikały z funkcji przejazdu i z możliwości materiałowo-konstrukcyjnych jego przekrycia. W okresie XIX-wiecznego historyzmu stosowano przeważnie przekrycia sklepieniami ceglany, nawiązującymi do sklepień historycznych. Opracowanie architektoniczne strefy wejściowej odpowiadało zmieniającym się tendencjom artystycznym oraz lokalizacji kamienic, randze ulicy i dzielnicy. Było często wyrazem statusu ekonomicznego i społecznego właściciela, miało znaczenie ofertowe, adresowane do potencjalnych najemców.

W drugiej połowie XIX wieku wymagano, żeby przejazdy miały konstrukcję ogniotrwałą. Były niewralgicznym „wąskim gardłem” w przypadku po-

<sup>1</sup> Por. inne artykuły J. Roguskiej nt. detalu architektonicznego: *Przejazdy bramne i klatki schodowe kamienic warszawskich w drugiej połowie XIX i na początku XX wieku*, „Kwartalnik Architektury i Urbanistyki”, 1978, z. 1-2, s. 71-92; *Studnie warszawskich kamienic czynszowych*, „Mazowsze. Dziedzictwo Kulturowe”, 2001, nr 14, s. 61-70; *Drzwi w warszawskich kamienicach w drugiej połowie XIX i na początku XX wieku*, „Prace Naukowe Wydziału Architektury Politechniki Warszawskiej”, Warszawa 2003, T. III, s. 49-63; *Detal i dekoracja w architekturze Warszawy w drugiej połowie XIX i na początku XX wieku: wystrój schodów. Zarys typologii i ewolucji formy wybranych elementów*, „Kwartalnik Architektury i Urbanistyki”, T. LIII, 2008, z. 1, s. 65-68; *Detal architektoniczny kamienic warszawskich w drugiej połowie XIX i na początku XX wieku: bramy*, „Kwartalnik Architektury i Urbanistyki”, T. LIV, 2009, z. 2, s. 78-100. Podstawą

uchwycenia ewolucji form detalu jest możliwie precyzyjne datowanie obiektów. Do znacznej części obiektów została tu zastosowana metoda datowania wypracowana przez autorkę w latach 1978-1979 w ramach studium historycznego zabudowy w rejonie ulicy Nowogrodzkiej w Warszawie, wykonanym na zlecenie ówczesnego Konserwatora Zabytków m. st. Warszawy i Województwa Warszawskiego. Metoda ta w odniesieniu do pojedynczego obiektu została opisana: J. Roguska, *Warszawska interpretacja włoskiej willi wieżowej w XIX wieku...*, w: *In artium hortis*, Warszawa 1997, s. 199-202. W niniejszym artykule datowania obiektów z lat 1911-14 głównie na podstawie publikowanych w „Wiadomościach Budowlanych” wykazów budowli projektowanych i zatwierdzonych do budowy. Datowania w niniejszym artykule mogą różnić się od występujących w dotychczasowej literaturze, a pewna część obiektów została wydatowana po raz pierwszy.

trzeby ewakuacji, bądź wjazdu na podwórze straży ogniowej. Przepisy z 1858 r. wydane w związku z bezpieczeństwem przeciwpożarowym określały minimalną szerokość przejazdu – 6 stóp (182 cm)<sup>2</sup>. Był to wymiar wyprowadzony z wcześniejszych doświadczeń budowlanych i wzrastał sukcesywnie z powodów funkcjonalnych, bez bodźców ze strony tkwiących w stagnacji przepisów obowiązujących w Warszawie. Już w kamienicach z lat 60. XIX w. obserwuje się w Warszawie przejazdy o szerokości przeciętnie nieco ponad 2 metry, a w latach 80. – około 2,5 m., w latach 90. – około 2,7 m.; na początku XX wieku przeciętna szerokość przejazdów w domach frontowych przekraczała często 3 m.

Indywidualne parametry zależały od możliwości zastosowanej techniki budowlanej, ale też od klasy kamienicy i jej usytuowania. Przejazdy w kamienicach rezydencjalnych były szersze od przeciętnych lub rozszerzały się w okolicach wejścia na schody główne, tworząc okazałe westybule. Rosła także wysokość przejazdów, szczególnie w kamienicach mających w przyziemiu kondygnację handlową.

U wjazdu do bramy i przy wyjeździe na podwórze „światło” przejazdu zwężały przyścienne filary – ryzality, zamknięte u góry łukiem okrągłym, odcinkowym, koszowym lub belką prostą, ujmującymi szerokości i wysokości przejazdu. Ryzality wykorzystywano do zawieszenia wrót bramnych. Często przejazd miał fragmenty skrajne kształtowane odmiennie od środkowej części. Od strony ulicy wycofanie wrót bramy tworzyło rodzaj przedsionka. Segmenty przyuliczne ścian przejazdu bywały kształtowane odmiennie ze względu na wykładanie na nie skrzydeł bramy. Ukształtowanie fragmentu przyulicznego czasem powtarzano od strony podwórza.

W latach 90. XIX wieku upowszechniły się w przejazdach wąskie bankiety – chodniki, stanowiące zarazem stopień do wejścia na klatkę schodową, ograniczające szerokość przejazdu dla pojazdów kołowych i wydzielające przy ścianach przejścia dla pieszych. Wcześniej taka segregacja ruchu zdarzała się w wybitniejszych kamienicach i domach rezydencjalnych.

Od frontu przejazdy były zamykane bramami dwuskrzydłowymi, czasem z furtką, a w końcu

XIX i na początku XX wieku, często trzyskrzydłowymi<sup>3</sup>. Bramy wykonywano w drewnie i żelazie. Przed niszczeniem naroża przejazdu były chronione przez żeliwne bądź kamienne odboje.

Przejazd bramny, poza podstawową funkcją komunikacyjną, spełniał również rolę strefy recepcyjnej, przejściowej między publiczną przestrzenią ulicy a półprywatną i prywatną wnętrza domu. Rola „wizytówki” kamienicy, choć nie tak eksponowana, jak w przypadku fasady, narzucała konieczność możliwie atrakcyjnego kształtowania tego miejsca. Funkcje reprezentacyjne przejazdu, podkreślone bogatym wystrojem, rozwinęły się w warszawskich kamienicach dochodowych zwłaszcza w ostatnich dekadach XIX i na początku XX wieku, ale staranna aranżacja przejazdów już wcześniej obowiązywała zwłaszcza w domach rezydencjalnych.

Dla wyrazu estetycznego przejazdów duże znaczenie miało ukształtowanie przekrycia, podział ścian, dekoracja, elementy wyposażenia, jak wrota bramne, portale i drzwi wejściowe, posadzka, odboje, listy lokatorów itp.

Przejazdy przekrywano w drugiej połowie XIX wieku najczęściej ceglanyimi sklepieniami: kolebkowymi, żaglastymi, odcinkowymi, a przeciętnie od lat 70., 80. XIX w. również przekryciami płaskimi z użyciem belek żelaznych, a na początku XX w. – żelbetu.

W ciągu drugiej połowy XIX i na początku XX wieku przekrycia i wystrój przejazdów podlegały tendencjom artystycznym charakterystycznym dla czasu powstania kamienic. Istotna była zamożność inwestora i rejon wzniesienia, ranga ulicy, co pozostawało ze sobą w ścisłym związku. Rezydencjalne i reprezentacyjne kamienice lokowano w Warszawie w latach 60. 70. XIX w. w pobliżu centrum, ale w enklawach spokoju i zieleni, wokół Ogrodu Saskiego, przy ul. Królewskiej i Erywańskiej (dziś Kredytowej), przy placu Zielonym (dziś Dąbrowskiego), przy nowo przebitej na początku lat 70. XIX w. ulicy Nowo-Zielnej, wzdłuż ulic wiążących finansowo-bankowe centrum wokół Ogrodu Saskiego z elitarnymi Alejami Ujazdowskimi: Jasnej, Brackiej, Czackiego. Ciężenie warszawskiej zabudowy w kierunku południowym powodowało przesuwanie fali nowoczesnych, eleganckich kamienic

<sup>2</sup> G. Szymkiewicz, *Ustawy i rozporządzenia w dziedzinie budownictwa obowiązujące w Państwie Polskim (do dnia 1 czerwca 1923 r.)*, Warszawa 1923, s. 23.

<sup>3</sup> Por. J. Roguska, *Detal architektoniczny... bramy*, op.cit.

w tym samym kierunku. W latach 80., 90. XIX i na początku XX wieku zabudowa dobrej klasy kamienic rozprzestrzeniła się już na południe od Alej Jerozolimskich, wzdłuż Marszałkowskiej i przecznic. Na początku XX wieku wznoszenie nowoczesnych kamienic zaznaczyło się zwłaszcza w rejonie placu Zbawiciela i placu Unii Lubelskiej. To przesuwanie śródmiejskiej zabudowy Warszawy miało przełożenie na „geografię” występowania prezentowanych niżej w przekroju czasowym tendencji kształtowania przejazdów kamienic. Dla ich formy przestrzennej i wyrazu artystycznego podstawowe znaczenie miały przekrycia, rzutujące na artykulację ścian.

W kamienicach z około 1850 r., a takich zachowało się trochę w rejonie ulic Chmielnej, Brackiej (był to wtedy rejon nieco peryferyjny, ale przyciągający nowe kamienice po wzniesieniu na linii Alei Jerozolimskich dworca Kolei Wiedeńskiej w latach 1844-46) obserwuje się przekrycia pojazdów sklepieniem kolebkowym z lunetami, jak np. w neorenesansowej kamienicy Mikołaja Jaroszyńskiego przy ul. Brackiej 20 (il. 1) wzniesionej w 1848 r. wg projektu Henryka Marconiego.

Kolebka z lunetami, kontynuacja wcześniejszych przekryć przejazdów w kamienicach barokowo – klasycystycznych, była formą zanikającą w 2. połowie XIX wieku. Z modyfikacjami, w wersji bliskiej sklepieniom krzyżowym, można ją oglądać w kamienicy neorenesansowej Fuchsa przy ul. Brackiej 1 (Żurawia 2) wzniesionej w latach 1865-66 wg projektu Adolfa Wolińskiego, a także jeszcze w kamienicy z 1879 r. przy ul. Zgoda 5 wzniesionej przez budowniczego Mazurkiewicza (później nadbudowanej). Postępujące tendencje wyrażały się wtedy w artykulacji – jeszcze płaskiej i skromnej – ścian przejazdu, skoordynowanej z formami sklepienia. Część gurtów spływała – bez oddzielenia gzymsem – w płaskie lizeny dzielące ściany, a w polach ścian między lizenami pojawiły się płytkie wnęki zamknięte półkoliście w partii lunet. Kombinacje sklepień kolebkowo-lunetowych i krzyżowego (nad wejściami) można oglądać w rezydencjalnej kamienicy bankiera Janasza przy ul. Zielnej 49, wzniesionej w latach 1874-75, wg projektu Jana Heuricha starszego (il. 2).

Najpowszechniejszym rodzajem przekrycia przejazdów w latach 50., 60. 70. XIX w. a i później utrzymującym się długo w kamienicach, zwłaszcza skromniejszych i peryferyjnych, bądź w drugich przejazdach w oficynach poprzecznych, były sekwencje sklepień żaglastych na polach prostokąt-

nych, wspartych krótszą krawędzią półkoliście na ścianach, a dłuższą na łukach – gurtach, rozpiętych poprzecznie do osi przejazdu. Gurty urywały się na wysokości ścian (w rozwiązaniach przeciętnie wcześniejszych), jak w kamienicy hr. Starzyńskich przy ul. Mazowieckiej 9, wzniesionej przez Franciszka Lanciego zapewne w połowie lat 50. XIX w., albo spływały na ściany w postaci lizen – zgrubień ścian, wyznaczających rytmy ich podziałów, jak w kamienicy Mikołaja Wojno w Alejach Jerozolimskich 59 (il. 3), wzniesionej w latach 1859-60, przez budowniczego Kwiatkowskiego, nadbudowanej w latach 90. XX wieku. Z czasem lizeny były zastępowane przez pilastry, najpierw najskromniejsze toskańskie (lata 60. 70.), później też bardziej zdobne jońskie, korynckie i eklektycznie modyfikowane, zdławiane.

Prześłowy rytm ślepych arkad w ścianach przejazdów przerywały arkady otwarte, mieszczące wejścia do domu, z prostopadłe i stromo umieszczonymi schodami wyrównawczymi, przed odsuniętymi w głąb drzwiami wejściowymi na główne schody. Takie umieszczenie schodów wyrównawczych, wprost z przejazdu, cechuje rozwiązania wcześniejsze, np. w kamienicy z lat 1862-63 przy ul. Nowogrodzkiej 25 (il. 4) wg projektu arch. Rafała Krajewskiego. W późniejszych rozwiązaniach drzwi z przejazdów wiodące na schody główne lokowano w licu przejazdu, starannie je opracowując, a biegi wyrównawcze przesuwano do wnętrza klatki schodowej.

Odchodzenie od wzdłużnego sklepienia kolebkowego, przejście do systemu poprzecznie sytuowanych sklepień żaglastych na mniejszych rozpiętościach, było racjonalne i konstrukcyjnie bezpieczniejsze przy stale wzrastającej szerokości i wysokości przejazdów.

Wielka popularność, a nawet dominacja typu przejazdu przekrytego poprzecznie sklepieniami żaglastymi na gurtach, rozczłonkowanego przeszłowo, trwała po lata 80. XIX wieku. W opisanej postaci widzimy przejazdy m.in. w kamienicy przy ul. Żurawiej 45 (il. 5) z 1879 r. projektowanej przez Marcelego Berenta, ale zdarzały się jeszcze około 1900 r., np.: przy ul. Wspólnej 55, Chmielnej 126 i w bardziej zdobnej postaci w kamienicy arch. Artura Szpitzbarta przy ul. Foksal 15 (1900). Zauważalną w ciągu kilku dekad różnicą jest rozgęszczanie rytmu sklepień żaglastych, najpierw prostokątnych, o gęstym rytmie w połowie XIX wieku i rozrzedzonych, prawie kwadratowych około 1900 r., co należy





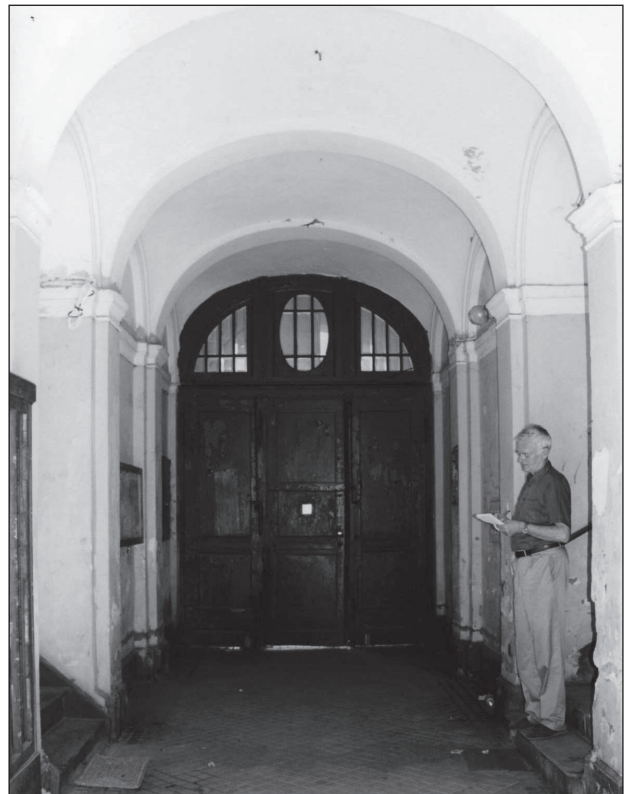
1. Warszawa, ul. Bracka 20, kamienica, przejazd bramny. Fot. Autorka 2003  
 1. Warsaw, 20 Bracka street, tenement house, gate passage. Photo: Author 2003



2. Warszawa, ul. Zielna 49, kamienica pałacowa, przejazd bramny. Fot. Autorka 2003  
 2. Warsaw, Zielna 49, tenement house, gate passage. Photo: Author 2003



3. Warszawa, Aleje Jerozolimskie 59, kamienica, przejazd bramny. Fot. Autorka 2003  
 3. Warsaw, 59 Aleje Jerozolimskie, tenement house, gate passage. Photo: Author 2003



4. Warszawa, ul. Nowogrodzka 25, kamienica, przejazd bramny. Fot. Autorka 2003  
 4. Warsaw, 25 Nowogrodzka, tenement house, gate passage. Photo: Author 2003



5. Warszawa, ul. Żurawia 45, kamienica, przejazd bramny. Fot. Autorka 2003

5. Warsaw, 45 Żurawia, tenement house, gate passage. Photo: Author 2003



6. Warszawa, ul. Jasna 17, kamienica, przejazd bramny. Fot. Autorka 2003

6. Warsaw, 17 Jasna, tenement house, gate passage. Photo: Author 2003

wiązać z większą pewnością konstrukcji i technologii wykonania sklepień z upływem czasu.

Ten typ przekrycia dawał rozliczne możliwości modyfikacji. Zdawajano gurty i pilastry, jak w kamienicy architekta Juliana Ankiewicza przy ul. Jasnej 17 (il. 6), wzniesionej wg jego projektu w latach 1864-65 i podobnie w kamienicy Franciszka Łapińskiego w Alejach Jerozolimskich 55 (il. 7, 7a) z lat 1880-1881 wg projektu arch. Witolda Lanciego<sup>4</sup>, w kamienicy przy ul. Szpitalnej 5 z 1884 r. wg projektu arch. Józefa Dziekońskiego oraz w kamienicy przy ul. Wilczej 45.

Około 1880 r. można zauważyć modyfikację omawianego typu przekrycia przejazdu polegającą na zastąpieniu gurtów i łuków półkolistych lub koszowych – odcinkowymi. Odpowiednio w oparciach przeszły na ścianach pojawiły się również łuki odcinkowe. Taką wersję prezentuje przejazd kamienicy przy ul. Hożej 74 z 1879 r. projektowanej przez Franciszka Braumana (il. 8), a w wersji ze zdwojonymi

gurtami i pilastrami – przejazd kamienicy przy ul. Wilczej 28 mniej więcej z tego samego czasu.

Przekrycia na gurtach odcinkowych miały również wersję ze sklepieniami przypominającymi krzyżowe, ale o niskiej strzałce wysokości, jakby z przecięcia sklepień odcinkowych. Takie rozwiązania zachowały się m.in. w kamienicach: przy ul. Poznańskiej 13 (il. 9) z 1885 r. wzniesionej przez arch. Mazurkiewicza (później przebudowanej), przy ul. Kruczej 3, zapewne z lat 1882-83 i w kamienicy przy ul. Próżnej 14 z 1898 roku.

Inny, nasilający się w 2 połowie XIX w. nurt przekrywania przejazdów wiązał się z upowszechnieniem w budownictwie żelaza. Około 1870 r. można odnotować w Warszawie zastosowanie w przejazdach ceglanych sklepień odcinkowych na belkach stalowych (dwuteowych), a później stropów płaskich Kleina na belkach stalowych. Szereg sklepień odcinkowych opartych na ścianach przejazdu, z odpowiadającą rytmowi sklepień artykulacją ścian

<sup>4</sup> J. Roguska, *Kamienice projektowane przez niego i ich rola w rozwoju warszawskiej zabudowy czynszowej w XIX wieku*,

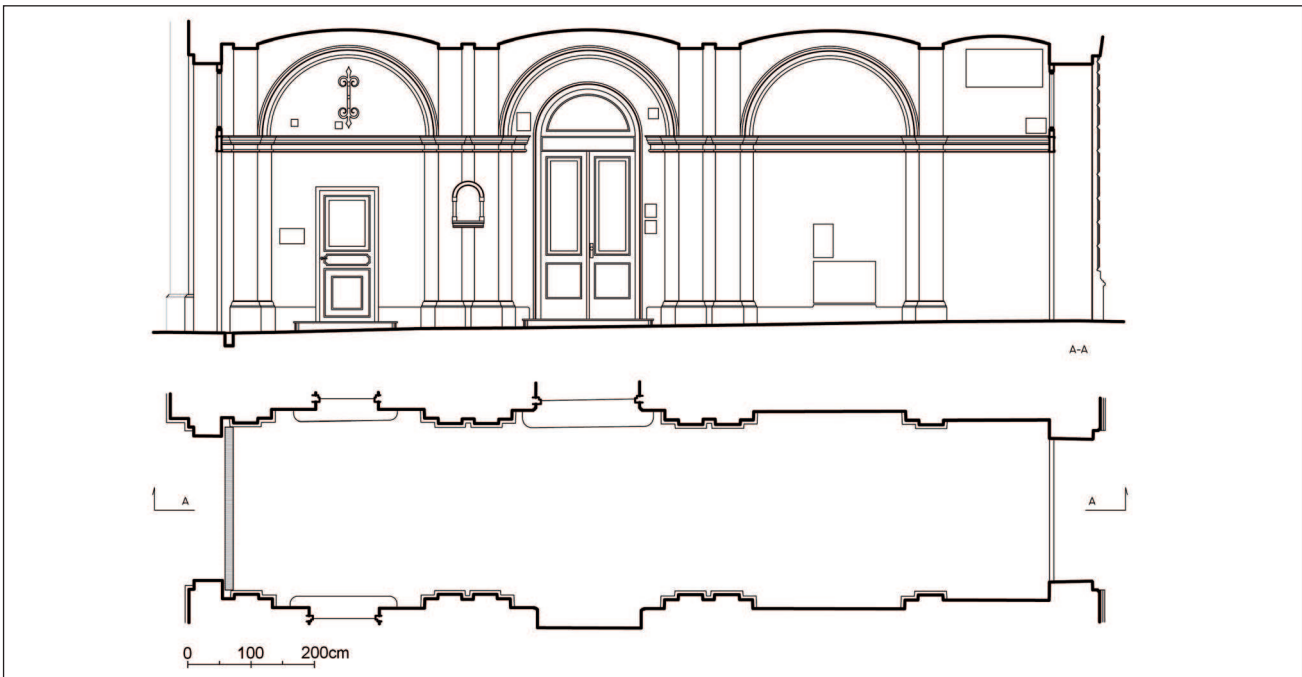
„Kwartalnik Architektury i Urbanistyki”, 1979, z. 1, s. 21-23.





7. Warszawa, Aleje Jerozolimskie 55, kamienica, przejazd bramny. Fot. Autorka 2009  
7. Warsaw, 55 Aleje Jerozolimskie, tenement house, gate passage. Photo: Author 2009

płaskimi lizenami i arkadowymi wnękami, prezentuje przejazd kamienicy przy ul. Nowogrodzkiej 23 (il. 10), wzniesionej w latach 1874-75 wg projektu arch. Franciszka Tournelle'a. Sklepienia odcinkowe rzadko pozostawały widoczne, jak w domu tylnym od strony ul. Mokotowskiej 58 (il. 11) kamienicy Monkiewicza z frontem od Alei Ujazdowskich 45, z 1878 r. wg projektu arch. Józefa Husa, również w kamienicy Rościszewskiego przy ul. Pięknej 44 z 1880 r. wg projektu arch. Karola Kozłowskiego oraz podobnie potraktowane przekrycie przejazdu kamienicy przy ul. Pankiewicza 3, także w przejeździe kamienicy przy ul. Koszykowej 69 z lat 1895-96, częściej doprowadzano je do płaskiej powierzchni szpałując krzywizny sklepień tj. wyrównując je do poziomu poprzez wypełnianie sklepień zaprawą i tynkiem oraz pokrywając tak uzyskane płaskie przekrycia dekoracją. Taką technikę obrazują przejazdy na drugie podwórza w kamienicach z 1901 r. przy ul. Mokotowskiej 57 i 59 (il. 12, 12a). Przykładem zastosowania przekrycia płaskiego w tej prawdopodobnie technice jest przejazd kamienicy Jana Wernera i Marii Lilpop przy ul. Zgoda 1 z lat 1874-75 wg projektu arch. Edwarda Lilpopa. Zdarzały się sklepienia odcinkowe o kierunku wzdłużnym oparte na ścianach przejazdu, jak w kamienicy przy ul. Marszałkowskiej 58 (dom frontowy) z 1878 r., zapewne częste wcześniej w przypadkach węższych przejazdów.



7a. Przejazd bramny kamienicy Aleje Jerozolimskie 55. Rzut i przekrój podłużny. Pomiar: Zakład Historii Architektury Powszechnej. Wydział Architektury Politechniki Warszawskiej (dalej: ZHAP WAPW) 2009  
7a. Gate passage of the tenement house at 55 Aleje Jerozolimskie. Longitudinal plan and section. Measurement: Department of the General Architecture History. Architecture Faculty of the Warsaw University of Technology (hereinafter: ZHAP WAPW) 2009



8. Warszawa, ul. Hoża 74, kamienica, przejazd bramny. Fot. Autorka 2003  
 8. Warsaw, 74 Hoża, tenement house, gate passage. Photo: Author 2003



9. Warszawa, ul. Poznańska 13, kamienica, przejazd bramny. Fot. Autorka 2003  
 9. Warsaw, 13 Poznańska, tenement house, gate passage. Photo: Author 2003



10. Warszawa, ul. Nowogrodzka 23, kamienica, przejazd bramny. Fot. Autorka 2003  
 10. Warsaw, 23 Nowogrodzka, tenement house, gate passage. Photo: Author 2003





11. Warszawa, ul. Mokotowska 58, kamienica, przejazd bramny.  
Fot. Autorka 2007  
11. Warsaw, 58 Mokotowska, tenement house, gate passage.  
Photo: Author 2007



12. Warszawa, ul. Mokotowska 57, przejazd bramny oficyny  
poprzecznej. Fragment pozbawiony tynku. Fot. Autorka 2005  
12. Warsaw, 57 Mokotowska, gate passage of the crosswise  
annex. Fragment with not plaster. Photo: Author 2005



12a. Warszawa, ul. Mokotowska 59, przejazd bramny oficyny  
poprzecznej. Fragment z zachowanym tynkiem. Fot. Autorka 2005  
12a. Warsaw, 59 Mokotowska, gate passage of the crosswise  
annex. Fragment with plaster. Photo: Author 2005



W latach 70. XIX w. pojawiają się przejazdy, w których występują płaskie przekrycia uzyskiwane w wyniku wyrównania do płaskiej powierzchni sklepień odcinkowych wspartych na poprzecznych ścianach przepartych wysoko łukami półokrągłymi lub odcinkowymi. Takie rozwiązania odnajdujemy w rezydencjalnych kamienicach i domach pałacowych zamożnych inwestorów, np. w domu senatora Karnickiego w Alejach Ujazdowskich 37 (il. 13) z 1877 r. wg projektu Jana Heuricha starszego, czy w kamienicy Klementyny Możdżeńkiej, przy ul. Hożej 57 (il. 14) z lat 1878-79, zakupionej w 1882 r. przez bankiera Markusa Lewiego.

W końcu lat 70. i w latach 80. przybywa przejazdów płasko przekrytych. Przekrycia niektórych dzielone są na pola przez potężne proste belki – podciąginy wynikające z technologii wykonania sklepień odcinkowych (il. 15), jak w kamienicy Władysława Umiastowskiego przy ul. Wilczej 2/4, na rogu ul. Mokotowskiej (il. 16) z lat 1878-80 wg projektu Jana Heuricha (starszego). Z rozmieszczeniem belek była tam skoordynowana artykulacja ścian jońskimi pilastrami.

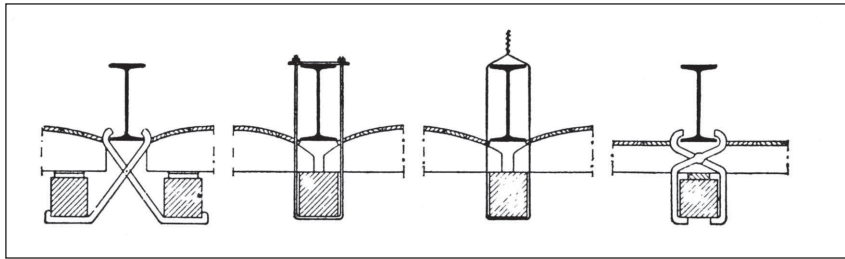
Typ przejazdu z płaskim przekryciem, dzielonym na pola belkami i o ścianach – odpowiednio do rytmu belek – rozczłonkowanych pilastrami, występuje w licznych kamienicach z lat 80. a potem 90. XIX



13. Warszawa, Aleje Ujazdowskie 39, kamienica pałacowa, przejazd bramny. Fot. Autorka 2005  
13. Warsaw, 39 Aleje Ujazdowskie, palace tenement house, gate passage. Photo: Author 2005



14. Warszawa, ul. Hoża 57, kamienica, przejazd bramny. Fot. Autorka 2003  
14. Warsaw, 57 Hoża, tenement house, gate passage. Photo: Author 2003



15. Szczegóły wykonawcze sklepień odcinkowych na belkach stalowych z wykorzystaniem rusztowań drewnianych. Wg Z. Mączyński, *Poradnik budowlany dla architektów*. Warszawa 1954, s. 243

15. Construction details of sprung-arch roof on steel beams using wooden scaffolding by Z. Mączyński, *Poradnik budowlany dla architektów*. Warsaw 1954, p. 243



16. Warszawa, ul. Wilcza 2/4, kamienica, przejazd bramny.  
Fot. Autorka 2003

16. Warsaw, 2/4 Wilcza, tenement house, gate passage, Photo:  
Author 2003

wieku. Można też w ostatnich dekadach XIX wieku obserwować rosnące bogactwo detalu, ornamentacji i podziałów ścian, coraz większe wysunięcie gzymsów, plastyczność modelunku, jak np. w kamienicy Puścikowskiego przy ul. Mokotowskiej 73 z 1883 r. wg projektu Pawła Wójcickiego, czy w kamienicy przy ul. Marszałkowskiej 60 z 1878 r. lub z lat 80. XIX w. W obu zwraca uwagę zastosowanie bogatej ornamentyki odlewanej z gipsu lub cementu i szablonowych dekoracji formowanych z blachy – np.

konsolowych głowic, a także wysokich belkowań i faset ukrywających krzywiznę sklepień i „ułatwiających” przejście do płaskich powierzchni. Bogate wersje opisywanego typu przejazdu spotkać można w kamienicach z lat 90. XIX w., jak w kamienicy przy ul. Marszałkowskiej 62 z 1896 r. z oryginalnie uformowanymi pilastrami w formie hermowych kariatyd (il. 17, 17a, 17b), i w kamienicy przy ul. Hożej 27 z 1897 r. z bogatymi nadprożami otworów i ślepych wnęk w arkadach między pilastrami (il. 18), bardzo powszechnym wtedy wzbogaceniem dekoracji przejazdu. Obie kamienice projektował arch. Karol Kozłowski. W latach 90. belki poprzeczne na ogół nie są już tak jak wcześniej potężne, np. w kamienicy Groszlika przy ul. Chmielnej 20 z 1890 r. wg projektu Fr. Braumana, czy przy ul. Pięknej 3 z 1893 r. wg projektu arch. Władysława Marconiego, w kamienicy Elbingera przy ul. Mokotowskiej 65 z 1896 roku.

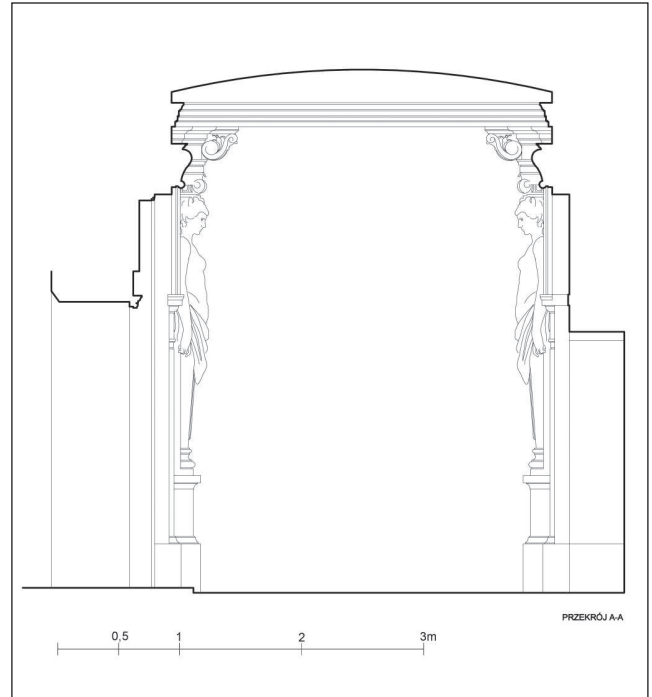
W latach 80. XIX w. można też odnotować przejazdy o płaskich, niedzielonych potężnymi belkami na pola przekryciach, rozcłonkowane w partii ścian pilastrami, płycinami, wnękami, jak w kamienicy przy Wilczej 65 – przejazd z pierwszej fazy z lat między 1882 a 1887, oraz coraz bogatszą dekoracją, co było wynikiem obiektywnych tendencji, ale i możliwości inwestora, jak w kamienicy Natana Efrasa z lat 1878-79, następnie od 1883 Anny Scheiblerowej przy ul. Nowy Świat 7, wg projektu Adama Oczkowskiego, czy w kamienicy Izaaka Rotberga przy ul. Kruczej 13 (il. 19) z lat 1889-90. Wczesnym przykładem zbliżonym do tego typu (z płaskim przekryciem i rozcłonkowaniem ścian pilastrami) byłby przejazd w kamienicy Józefa Grodzickiego przy Krakowskim Przedmieściu 7 z lat 1851-52 wg projektu arch. Henryka Marconiego, jeśli założyc, że wystrój przejazdu jest oryginalny, a nie z czasów odbudowy po II wojnie światowej. Zbliżony do tego typu, choć mniej bogaty jest przejazd kamienicy





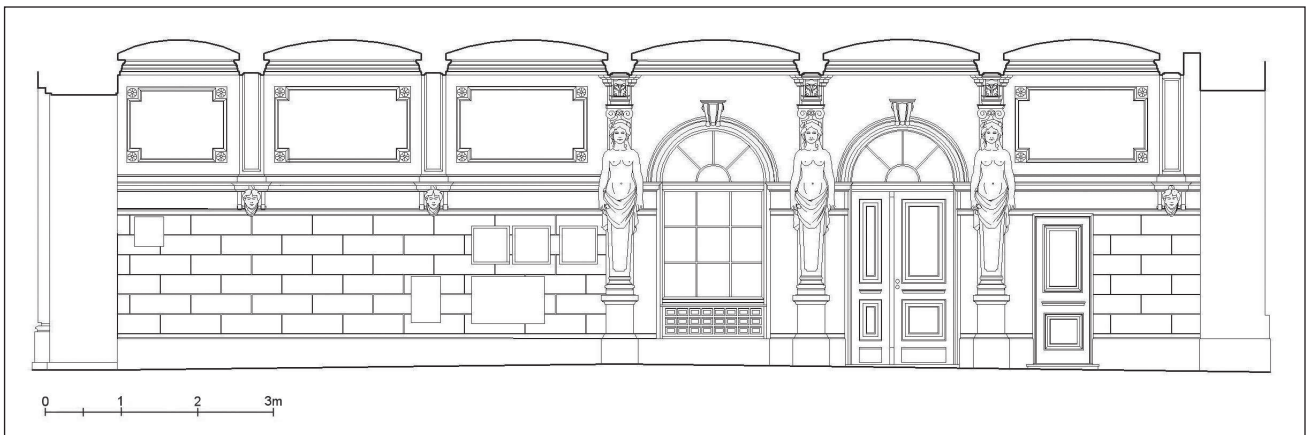
17. Warszawa, ul. Marszałkowska 62, kamienica, przejazd bramny. Fot. Autorka 2009

17. Warsaw, 62 Marszałkowska, tenement house, gate passage.  
Photo: Author 2000



17b. Przejazd bramny kamienicy przy ul. Marszałkowskiej 62, przekrój poprzeczny. Pomiar ZHAP WAPW, 2009

17b. Gate passage of the tenement house at 62 Marszałkowska, crosswise section. Measurement: ZHAP WAPW, 2009



17a. Przejazd bramny kamienicy przy ul. Marszałkowskiej 62, przekrój podłużny. Pomiar ZHAP WAPW, 2009

17a. Gate passage of the tenement house at 62 Marszałkowska, longitudinal section. Measurement: ZHAP WAPW, 2009

przy ul. Wilczej 15 z lat 1885-86 wg projektu arch. Adolfa Wolińskiego.

Obserwacje zachowanych przejazdów kamienic warszawskich z drugiej połowy XIX wieku prowadzą do wniosku, że początkowo przejazdy prze-

ciętych kamienic miały raczej skromny wystrój i płaski modelunek podziałów, ale zauważa się stałą tendencję do wzbogacania artykulacji i wystroju, plastyczności modelunku, z kulminacją w ostatnich dekadach XIX wieku.



18. Warszawa, ul. Hoża 27, kamienica, przejazd bramny. Fot. Autorka 2003  
 18. Warsaw, 27 Hoża, tenement house, gate passage. Photo: Author 2003



19. Warszawa, ul. Krucza 13, kamienica, przejazd bramny.  
 Pod tynkiem przekrycia przejazdu zarysowują się belki żelazne  
 sklepień odcinkowych. Fot. Autorka 2010  
 19. Warsaw, 13 Krucza, tenement house, gate passage, iron  
 beams of the sprung-arch roof under the plaster of the gate roof-  
 ing. Photo: Author, 2010



20. Warszawa, ul. Szpitalna 8, kamienica, przejazd bramny.  
 Fot. Autorka 2003  
 20. Warsaw, 8 Szpitalna, tenement house, gate passage. Photo:  
 Author 2003



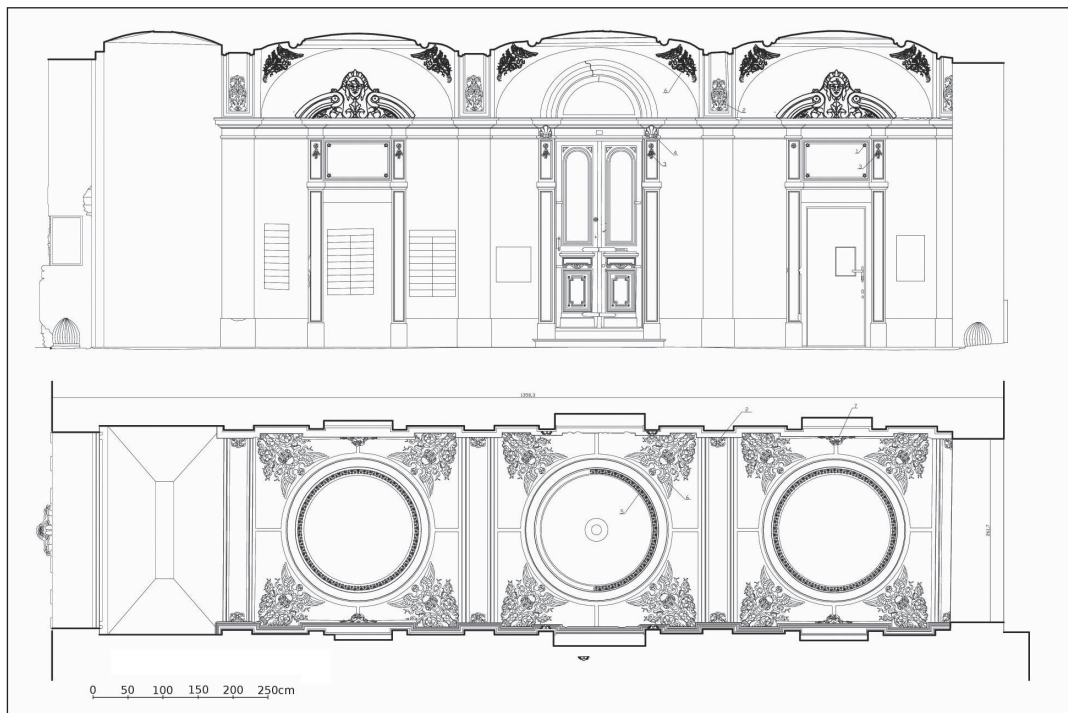


21. Warszawa, ul. Wilcza 22, kamienica, przejazd bramny.  
Fot. Autorka 2010

21. Warsaw, 22 Wilcza, tenement house, gate passage.  
Photo: Author 2010

Potwierdzają to nieliczne zachowane projekty, pokazujące przejazdy np. kamienicy Blocha przy ul. Królewskiej – projekt H. Marconiego z 1856 roku<sup>5</sup>, czy kamienicy przy ul. Wilczej 16 z 1863 r., projektowanej przez arch. Józefa Orłowskiego<sup>6</sup>, zburzonej w czasie II wojny światowej. Występują już tam pilastry i odciecie gzymsami partii ścian i sklepień żaglastych, choć na ogół przeważały w tym czasie lizeny bez bazy i głowicy. W latach 70. XIX w. obok tokańskich pojawiają się coraz częściej bardziej dekoracyjne pilastry jońskie, rozpowszechnione w następnej dekadzie, oraz najbardziej dekoracyjne – korynckie (Hoża 57, 1878-79), stosowane często – oprócz innych – w ostatniej dekadzie XIX wieku.

Ogólnie, jeszcze na początku lat 70. XIX w., nawet w reprezentacyjnych kamienicach pałacowych (Zielna 49, Aleje Ujazdowskie 39 – il. 2, 13) nie obserwuje się bardzo obfitego dekorowania przejazdów. Ich wystrój opierał się w tym czasie raczej na środkach architektonicznych: przekryciach, podziałach ścian, lizenach, pilastrach, płycinach, okulusach, wnękach z rzeźbami, jak w przejeździe kamienicy przy Zielnej 49.



21a. Przejazd bramny kamienicy przy ul. Wilczej 22, rzut i przekrój podłużny. Pomiar ZHAP WAPW, 2006

21a. Gate passage of the tenement house at 22 Wilcza, longitudinal plan and section. Measurement: ZHAP WAPW, 2006

<sup>5</sup> T. S. Jaroszewski, A. Rottermund *Katalog rysunków architektonicznych Henryka i Leandra Marconich w Archiwum Akt Głównych w Warszawie*, Warszawa 1977, s. 268.

<sup>6</sup> Archiwum Główne Akt Dawnych (dalej AGAD), Dział Kartografii, AD 650/29-25.



22. Warszawa, Aleje Ujazdowskie 22, kamienica, przejazd bramny. Fot. Autorka 2003

22. Warsaw, 22 Aleje Ujazdowskie, tenement house, gate passage. Photo: Author 2003

W końcu lat 70. i w latach 80. XIX w. nastąpiło upowszechnienie bogatej dekoracji gipsowej, cementowej oraz z blach profilowanych, siatek drucianych, obrzucanych zaprawą, imitujących detal historyczny. Jednym z szerzej stosowanych form blaszanego detalu były profilowane konsole – wsporniki używane do zwieńczenia pilastrów.

Kulminacja obfitego zdobienia przejazdów, różnorodności przekryć, światłocieniowego, „rozrzeźbionego” opracowania ścian przypada na koniec lat 80. i na lata 90. XIX wieku. Odpowiada eklektycznej, późnej fazie historyzmu. Kontynuowane wtedy były rozwiązania wcześniejsze: przekrycia żaglaste, odcinkowe, płaskie, modyfikowane z dużą inwencją, a często zestawiano w jednym przejeździe różne rodzaje przekryć.

Do bardzo rozpowszechnionych w ostatniej dekadzie XIX wieku należały przekrycia sekwencjami „kopuły” a właściwie pseudokopuły na żaglach,

stanowiących w istocie dekoracyjną modyfikację sklepień żaglastych. Pojawiły się one wcześniej, np. przekrycie przejazdu „kopułami na żaglach” ukazuje opublikowany w 1879 r. projekt arch. Witolda Lanciego kamienicy przy ul. Marszałkowskiej 138 (nie istnieje)<sup>7</sup>; zachowało się takie przekrycie w kamienicy w Alejach Jerozolimskich 32 z lat 80. XIX w. Stosowano je też na początku XX wieku, ale największą popularność ten rodzaj przekrycia osiągnął w dobrej klasy kamienicach w ostatniej dekadzie XIX wieku.

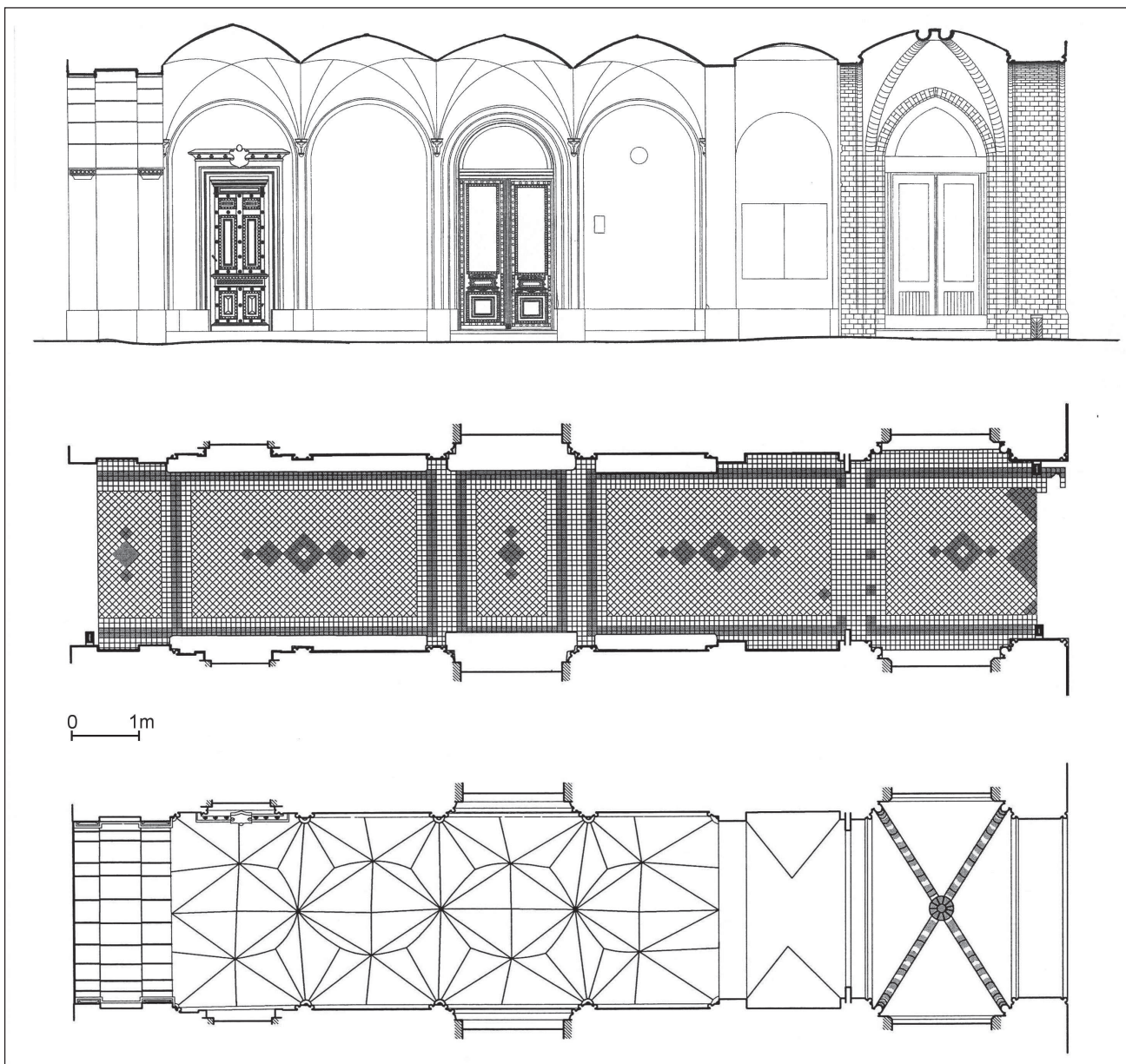
„Kopuły na żaglach” stosowano w kamienicach neorenesansowych, neobarokowych, neorokokowych, eklektycznych. Sklepienia te wspierały się na ścianach i poprzecznych gurtach, wyznaczających pola sklepienne zbliżone do kwadratu. Gurtom w partii ścian odpowiadały pilastry, przeważnie zwieńczone prosto – toskańskie, a między nimi ślepe arkady dopełniały rozczłonkowania ścian, otwarte w przesłach stanowiących wejścia na schody, jak w kamienicy Moraczyńskiego przy ul. Wiejskiej 21 wzniesionej w latach 1892-93 wg projektu Józefa Dziekońskiego. W wersjach bardziej zdobnych pojawiała się dekoracja gipsowa lub sztukatorska a nawet malarska, profilowania, konsolowe zwieńczenia pilastrów, zdwojenie gurtów, jak w kamienicy Emila Wedla przy ul. Szpitalnej 8, wzniesionej w 1893 r. wg projektu arch. Franciszka Braumana (il. 20). Do częstych wzbogaceń dekoracji przejazdów w latach 90. XIX w. typu „kopułowego” a właściwie wszelkich typów, należały powtarzalne w formie portale, ujmujące drzwi, a niekiedy tylko ślepe wnęki. Do bogatszych i dość typowych należą portale rzeczywiste i ślepe, zdobące przejazd kamienicy Kornbluma przy ul. Emilii Plater 30 z lat 1896-97.

Z długiej listy kamienic z lat 90. XIX w. przekrytych „kopułami na żaglach” wymienię jeszcze: przy ul. Wilczej 22 (1893 – il. 21, 21a), Hożej 42 (1893). Przekrycia „kopułami na żaglach” były ciągle popularne w eklektycznych kamienicach w pierwszych latach XX wieku. Zachowały się w bogato dekorowanej wersji m.in. w Alejach Ujazdowskich 16 wg projektu Adama Oczkowskiego z 1900 r., Marszałkowskiej 43 (ok. 1900), Mokotowskiej 57 z 1901 r., przy ul. Nowogrodzkiej 12 (1903-4) i 44 (1903-4), Kopernika 11 (1905).

Ekspresyjny i światłocieniowy charakter miały przekrycia przejazdów kamienic neogotyckich, po-

<sup>7</sup> „Inżynieria i Budownictwo”, 1879, nr 24, plansza 40.





22a. Przejazd bramny kamienicy przy Alejach Ujazdowskich 22, przekrój podłużny, rzut posadzki, sklepień. Pomiar ZHAP WAPW, 2008

22a. Gate passage of the tenement house at 22 Aleje Ujazdowskie, longitudinal section, floor and roof plan. Measurement: ZHAP WAPW, 2008

wstających w Warszawie głównie w ostatniej dekadzie XIX i na początku XX wieku. Są świadectwem, że odcień stylowy opracowania przejazdu starano się dostosować do charakteru stylowego fasad, choć bez przesadnej dbałości o szczegóły. Sklepienia przypominające gotyckie sklepienia kryształowe zastosował arch. Józef Dziekoński w przejeździe kamienicy Ławrynowicza w Alejach Ujazdowskich 22 z 1895 r. (il. 22, 22a), a krzyżowo-żebrowe i kryształowe – architekt Edward Goldberg w kamienicy Taubenhauza z 1897 r. przy ul. Marszałkowskiej 72 (il. 23).

W kamienicy gotycko – renesansowej przy Marszałkowskiej 66 z lat 1892-93 architekt Stefan Szyller zastosował sklepienia krzyżowe na odcinkowych gurtach, umieszczając w partii ścian, między pilastrami, gotycko – renesansowe portale „wawelskie”, częściowo ślepe, a w części stanowiące oprawę otworów drzwiowych (il. 24, 24a). Trzema sklepieniami gwiaździstymi przekrył arch. Bronisław Rogoyski przejazd wzniesionego w latach 1904-06 domu firmy „Gebethner i Wolff” przy zbiegu ulic Zgoda i Siennej (obecnie nie istnieje)<sup>8</sup>.

<sup>8</sup> K.R., *Dom księgarni nakładowej „Gebethner i Wolff” w Warszawie*, „Przegląd Techniczny” 1907, nr 4, s. 47.



23. Warszawa, ul. Marszałkowska 72, kamienica, przejazd bramny. Fot. Autorka 2003  
 23. Warsaw, 72 Marszałkowska, tenement house, gate passage, Photo: Author 2003



24. Warszawa, ul. Marszałkowska 66, kamienica, przejazd bramny. Fot. Autorka 2003  
 24. Warsaw, 66 Marszałkowska, tenement house, gate passage. Photo: Author 2003

W ostatnich latach XIX i na początku XX wieku chętnie stosowano nadal sklepienia żaglaste, żaglasto-odcinkowe i krzyżowe, ale formowane często nieco odmiennie niż w poprzednich dekadach. Opierane teraz nie na łukach półkolistych, lecz na łukach – gurtach odcinkowych lub koszowych o rozgęszczonym rytmie, na większych polach często zbliżonych do kwadratu, stały się rozłożyste, o niższej strzałce wysokości. Stosowano też zmienne rytmy podziałów i zmienne formy sklepień w ramach przejazdu. Takie przekrycia przejazdów wiązały się najczęściej z fasadami eklektycznymi w odcieniu neobarokowym oraz północnego renesansu francuskiego i niemieckiego, niekiedy licowanymi cegłą, z zastosowaniem w przejeździe ornamentyki o charakterze barokowym lub rokokowym, a na początku XX wieku – secesyjnej.

Wśród licznych przykładów odpowiadających tej charakterystyce można wskazać przejazdy kamienic przy ul. Widok 11 z lat 1894-96, przy ul. Mokotowskiej 40 z 1896 r., kamienicy majstra murarskiego Bronisława Pawłowicza przy ul. Mokotowskiej 21 wg projektu Teofila Lembkego z 1896 r., kamienicy przy ul. Wiejskiej 13 z 1900 r. i kamienicy Gustawa Drehera przy ul. Śniadeckich 18 z 1903 r. (il. 25).

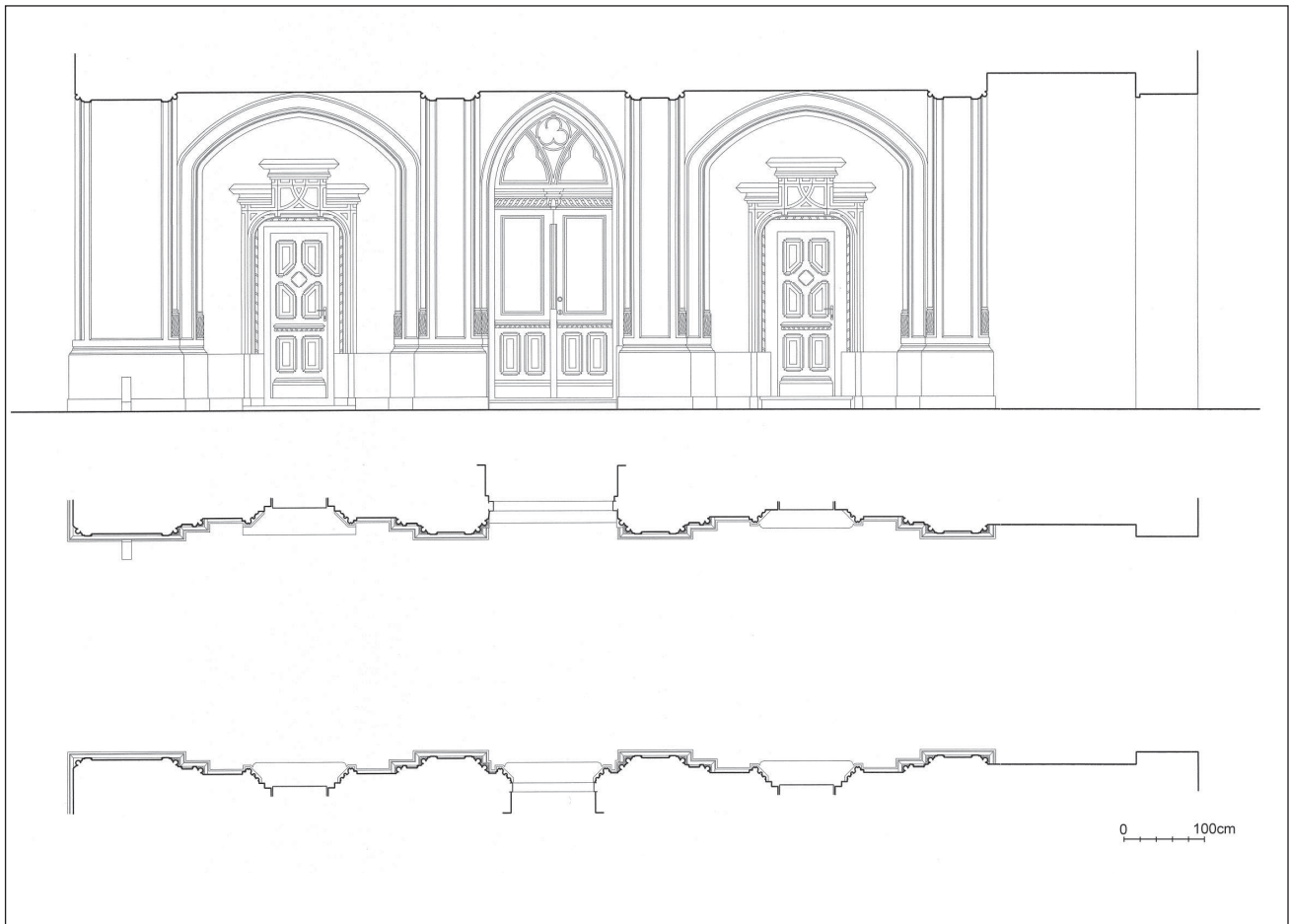
Zbliżone do tych były rozwiązania przekryć na łukach koszowych, ze sklepieniami krzyżowymi o niskiej strzałce, jak w kamienicy przedsiębiorcy budowlanego Adolfa Daaba przy ul. Wilczej 32 wzniesionej w 1897 r. wg projektu arch. Jana Hinza i w kamienicy przy ul. Mokotowskiej 8 z 1904 r., wszystkie będące w istocie wersjami sklepień żaglastych.

Wśród różnorodności przekryć i opracowań przejazdów bramnych w ostatniej dekadzie XIX wieku nie można pominąć przekryć płaskich. Z jednej strony były one kontynuacją rozwiązań, które pojawiły się wcześniej, z drugiej zapowiadały wielką popularność ceglano – stalowych stropów, odcinkowych i Kleina w pierwszej dekadzie XX w.

Przejazd w kamienicy Szustra i Peszla przy ul. Nowogrodzkiej 10 wzniesionej w latach 1892-93 wg projektu arch. Franciszka Braumana ma płaskie przekrycie i ściany rozczłonkowane w sposób typowy dla tego czasu pilastrami i między nimi ślepyimi arkadami (il. 26). Eklektyczna interpretacja form włoskiego renesansu w fasadzie miała odpowiednik w eklektycznym detalu zdobiącym przejazd: nad jońskimi pilastrami – dorycki fryz tryglifowy i wyżej modyliony.

Równoczesny przejazd płasko przekryty, dzielony na pola potężnymi belkami, w kamienicy w Ale-





24a. Przejazd bramny kamienicy przy ul. Marszałkowskiej 66, przekrój podłużny i rzut. Pomiar ZHAP WAPW, 2007  
 24a. Gate passage of the tenement house at 66 Marszałkowska, longitudinal plan and section. Measurement: ZHAP WAPW, 2007



25. Przejazd bramny kamienicy przy ul. Śniadeckich 18, przekrój podłużny. Pomiar ZHAP WAPW, 2009  
 25. Gate passage of tenement house at 18 Śniadeckich, longitudinal section. Measurement: ZHAP WAPW, 2009