

DZIAŁALNOŚĆ URBANISTYCZNA I PRZEPISY BUDOWLANE KRÓLESTWA POLSKIEGO (1815-1915) W PLANACH REGULACJI WARSZAWSKIEJ PRAGI

LILIANA GRABISZEWSKA

STRESZCZENIE

Planowanie działalności urbanistycznej w latach 1815-1915 związane było z akcją sporządzania planów regulacyjnych miast zorganizowaną przez władze państwowe. Na przestrzeni stu lat działalność ta miała różny zakres i charakter, polegając głównie na porządkowaniu miast, przebudowie sieci ulicznej, poszerzaniu i prostowaniu przebiegu ulic, przekształcaniu głównych rynków w place publiczne, tworzeniu placów targowych na peryferiach. Do większych akcji urbanistycznych związanych z wykonywaniem planów regulacyjnych w skali całego miasta należało zakładanie nowych dzielnic np. dla rzemieślników lub dla ludności żydowskiej oraz przebudowa układu komunikacyjnego wynikająca z konieczności wprowadzania do miast komunikacji

drogowej, tranzytowej, co miało miejsce w latach 40. XIX w. oraz kolejowej – od połowy wieku. Ważnym tematem planów regulacyjnych było również ściśle określanie granic miasta, wyznaczanych okopami.

Sposób sporządzania planów regulacyjnych, wpływ przepisów budowlanych i administracyjnych oraz wzorce i inspiracje planistyczne na zmieniające się na przestrzeni wieku zasady ich tworzenia można prześledzić na przykładzie planów regulacyjnych dotyczących rozwoju struktury urbanistycznej warszawskiej Pragi.

Słowa kluczowe: plany regulacyjne, przepisy budowlane Królestwa Polskiego, warszawska Praga

THE TOWN-PLANNING AND BUILDING DIRECTIVES OPERATIVE IN THE CONGRESS KINGDOM OF POLAND (1815-1915) AS REFLECTED IN THE REGULATION PLANS OF THE PRAGA QUARTER IN WARSAW

ABSTRACT

The planning of urban development in the Kingdom of Poland in the years 1815-1915 was connected with the authorities' scheme of preparing regulation plans for towns. Within the hundred years in question the scope and character of the actions undertaken differed; they mainly consisted in adjusting street networks, widening and straightening streets, turning markets into public squares and moving market places to the peripheries. More extensive holistic town-planning enterprises concerned establishing special new quarters, e.g. for artisans or for Jews, or restructuring communications routes in connection with the development of transit roads in the 1840s and of rail-

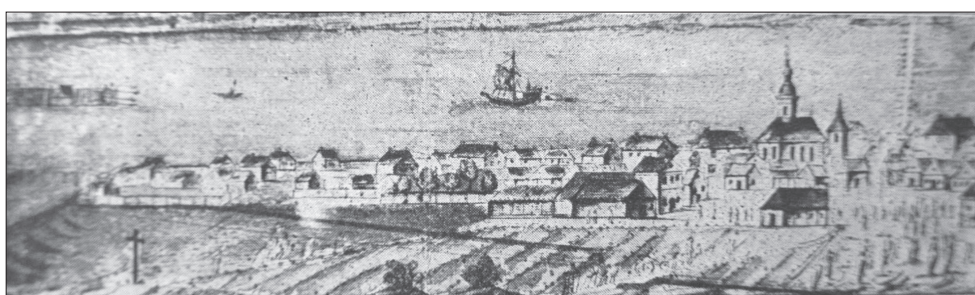
way lines since the 1850s. An important objective of regulation plans was also to delimit strictly the borders of towns, which were marked with embankments.

Methods of preparing regulation plans, their conditioning by building and administrative directives, and the influence of changing urban-planning models and inspirations on the rules behind them can be traced using the example of the plans that determined the structure of the Praga quarter in Warsaw.

Keywords: regulation plans, building directives operative in the Congress Kingdom of Poland, Praga quarter in Warsaw

W okresie konstytucyjnym Królestwa Polskiego, podobnie jak w większości państw europejskich, podjęta akcja regulacji miast na wielką skalę była inspirowana teorią urbanistyki francuskiej połowy XVIII wieku. Początki tej akcji na ziemiach polskich

wystąpiły już w końcu XVIII wieku, a działalność urbanistyczna Królestwa Polskiego była w znacznym stopniu ich kontynuacją, obejmując rządową inicjatywą przebudowy, porządkowania i upiększania większość miast.



1. Praga Biskupia, Praga Książęca, Skaryszew za: W. Trojanowski, *Kamionek i Praga. Z przeszłości historycznej prawego brzegu Wisły w Warszawie*, Warszawa 1920, s. 25
 1. Praga Biskupia, Praga Książęca, Skaryszew; after: W. Trojanowski, *Kamionek i Praga. Z przeszłości historycznej prawego brzegu Wisły w Warszawie*, Warszawa 1920, p. 25

Intensyfikacja procesu urbanizacji na terenie Pragi, związana z rozwojem gospodarczym Warszawy, nastąpiła w pierwszej połowie XVII wieku.¹ Potwierdzona została nadaniem przywilejów miejskich dla Skaryszewa w roku 1641 oraz w 1648 dla Pragi. W połowie XVII w. Praga, Skaryszew i Gołędzinów tworzyły odrębne, zróżnicowane ośrodki gospodarcze² (il. 1).

W końcu XVIII w. na obszarze Pragi istniało pięć wyodrębnionych administracyjnie miasteczek: Ska-

ryszew, Praga Biskupia, Praga Książęca, Gołędzinów Królewski, Kamion (il. 2). Większość tego obszaru została otoczona wspólnym wałem ziemnym w 1770 r. (razem z Warszawą), co spowodowało zagęszczenie ich zabudowy (il. 3).

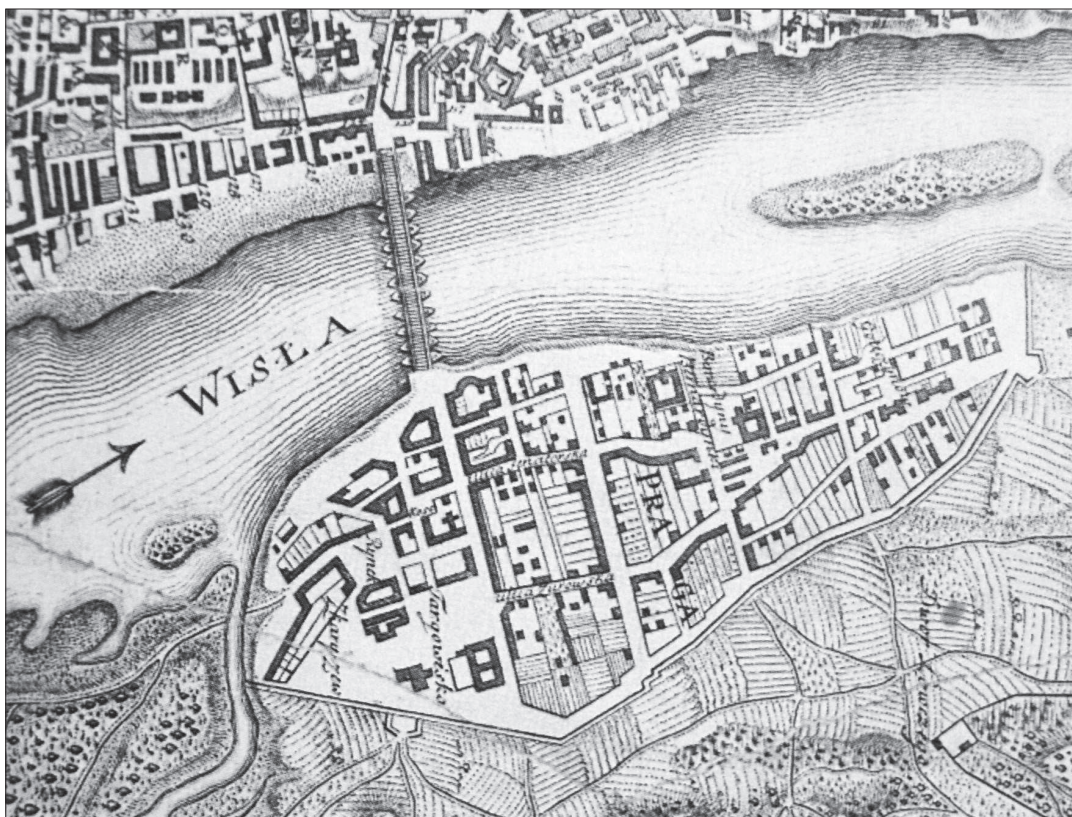
Dawną sieć drożną składającą się z kilku starych traktów oraz ulic powstałych samorzutnie w niezależnych od siebie osadach przedstawia plan pomiarowy z drugiej połowy XVIII w., wykonany przez Macieja Deutscha (il. 4), geometrę przysięgłego,

¹ Praga ze Skaryszewem została określona drugą Warszawą w przewodniku warszawskim z 1643 r. Adama Jarzębskiego zatytułowanym *Gościńiec abo krótkie opisanie Warszawy, ...Te grunty Warszawa miała, W tym postąpić nie umiała, Gdy im Pragę przedawano I niedrogo ją dawano; A teraz skaryszowianie Z Pragą drudzy warszawianie*, s. 10.

² Rozplanowanie Skaryszewa powstało w końcu XVI w. na tzw. surowym korzeniu, Praga i Gołędzinów zachowały wcześniejszy układ sieci ulicznej dawnych wsi. Zob. T. Wyderko, *Urbanizacja i zagospodarowanie prawobrzeżnej Warszawy w okresie od XVI w. do początku XIX w.*, [w:] *Dzieje Pragi*, Warszawa 1970, ss. 139-141.



2. Plan sytuacyjny Warszawy z 1762 r., Pierre Ricaud de Tirregaille, miedzioryt, (fragment), AGAD, zb. kart. 86-17; zabudowa Pragi przed otoczeniem okopem
 2. A location plan of Warsaw from 1762, Pierre Ricaud de Tirregaille, copperplate (fragment), AGAD [Central Archives of Historical Records in Warsaw], cartographic collection 86-17; Praga before its encirclement with embankments



3. Zabudowa Pragi na planie miasta z 1779 r., *Planta Miasta Warszawy z Przedmieściami*, Piotr Hennequin, (fragment), miedzioryt, AGAD, zb. kart. 69-35; zabudowa Pragi po usypaniu okopu w latach 70. XVIII wieku
 3. Praga on a plan of Warsaw from 1779 r., *Planta Miasta Warszawy z Przedmieściami*, Piotr Hennequin, (fragment), copperplate, AGAD [Central Archives of Historical Records in Warsaw], cartographic collection 69-35; Praga after its encirclement with embankments in the 1770s



4. Pierwszy pomiarowy plan Pragi, 1765 r., Maciej Deutsch, IS PAN w Warszawie, zb. fotografii i rysunków pomocniczych, nr inw. 7523; na planie został zaznaczony planowany przebieg wału ziemnego otaczającego część praskich gruntów lub został on wrysowany później. (Zob. H. Bartoszewicz, *Projekty urbanistyczne i plany regulacyjne miast mazowieckich XVII-XIX wieku*, Rocznik Mazowiecki, 2010, t. 22, przyp. 24, s. 38.)

4. The first surveying plan of Praga, 1765, Maciej Deutsch, IS PAN [Institute of Art, Polish Academy of Sciences] in Warsaw, collection of photographs and drawings, no. 7523; the plan marks the position of the future embankment that was to encircle part of Praga, the embankment may also be a later addition to the drawing. (Cf. H. Bartoszewicz, *Projekty urbanistyczne i plany regulacyjne miast mazowieckich XVII-XIX wieku*, Rocznik Mazowiecki, 2010, vol. 22, note 24, p. 38.)

pracującego dla Komisji Brukowej³. W 1791 r. miasteczka praskie włączono w obręb Warszawy jako osobny okręg administracyjny, tzw. VII cyrkuł⁴ (pozostałe sześć znajdowało się w lewobrzeżnej Warszawie).

Na przełomie XVIII i XIX w., układ urbanistyczny Pragi w wyniku działań wojennych uległ dużej destrukcji, a jego dalsze zniszczenia spowodowała budowa fortyfikacji napoleońskich⁵ prowadzona w latach 1807-1811. Fortyfikacje te, zrealizowane w formie trójbastionowego przedmościa uwidocznione zostały na planie Bacha z 1809 r. wraz z szaniami z 1794 roku⁶ (il. 5). Wrysowany został też przebieg wału wyznaczający obszar Pragi w granicach cyrkułu. Budowa przyczółka mostowego wraz z jego esplanadą zmieniła całkowicie układ urbanistyczny Pragi. Z przestrzennego ukształtowania

dzielnicy zniknęła niemal połowa stanu zabudowy, w tym kilkanaście ulic. Na mocy dekretu z 1807 r. wyburzano zajazdy, dworki, spichrze, ogrody, kościoły, zabudowania klasztorne, co nadało tej części miasta charakter rolniczy.

Już w okresie Księstwa Warszawskiego planowano akcję przebudowy miast zaczynając od stolicy przez wydanie nowych przepisów budowlanych, nakazu zabudowy pustych działek oraz opracowanie generalnego planu regulacyjnego z oznaczeniem projektowanych ulic i placów⁷.

Dekretem z 1809 r. uporządkowano także kwestię zamieszkiwania ludności żydowskiej przy określonych ulicach Warszawy. Dekret zabraniał zamieszkania osobom ludu starozakonnego na niektórych ulicach miasta Warszawy, ze względu na *...wielorakie niebezpieczeństwa, mianowicie pożarów i utraty*

³ T. Krogulec, *Kartograficzny obraz Pragi*, [w:] *Warszawskiej Pragi dzieje dawne i nowsze*, (praca zbiorowa), Warszawa 2006, s. 44.

⁴ Wraz z rozwojem terytorium miejskiego i nowymi podziałami administracyjnymi cyrkuł praski otrzymywał inną numerację w kolejnych latach.

⁵ W czasach Królestwa fortyfikacje straciły znaczenie i niekonserwowane ulegały znacznemu zniszczeniu.

⁶ J. Berger, *Praga warszawska w czasach Księstwa Warszawskiego*, [w:] *O roku ów... Epoka napoleońska w polskiej historiografii, literaturze, sztuce i tradycji*, Warszawa 2003, s. 71.

⁷ Archiwum Publiczne Potockich, vol.108/2, s. 349, AGAD, za: W. Trzebiński, *Aleksander I a działalność urbanistyczna rządu Królestwa Polskiego w latach 1815–1821*, Kwartalnik AiU, 1991 t. XXXIV, z. 1-2, s. 36.



5. Plan sytuacyjny Warszawy z 1809 r., Joseph Bach, (fragment), AGAD, zb.kart. 542-24; plan Pragi z fortyfikacjami napoleońskimi w formie przyczółka mostowego o narysie trójbastionowym z wrysowanymi jego wewnętrznymi zabudowaniami i resztą ocalałej zabudowy
 5. A location plan of Warsaw from 1809, Joseph Bach; (fragment), AGAD [Central Archives of Historical Records in Warsaw], cartographic collection 542-24, a plan of Praga with Napoleonic fortifications (a three-bastion bridge-head) with buildings inside it and other surviving houses marked

zdrowia, zważywszy, iż nieochędostwo, nieład i bezprawia, są naturalnym skutkiem zbytniego skupienia się w małym okręgu, którym z trudnością Policja zapobiegać może. W roku 1821, już w okresie Królestwa Polskiego, przepisy te rozszerzono na kolejne ulice (w uzasadnieniu ich *wzrastającego porządku i ozdoby więcey dziś celujących, iako i do ulic które do zaprowadzenia równegoż porządku i ozdób są usposobione i które wiodą do główniejszych wjazdów miasta*⁸). Rok później, na mocy postanowienia królewskiego, zaczęto organizować w miastach oddzielne dzielnice tzw. rewiry dla ludności starozakonnej⁹. Oficjalna separacja ludności żydowskiej w miastach przestała obowiązywać na mocy postanowienia z 1862 r., uchylającego *ograniczenia i zakazy co do możliwości zamieszkiwania żydów w mia-*

stach lub niektórych ich częściach, oraz wsiach z jakich bądź tytułów, przywilejów, lub urzędzeń wypływające.¹⁰

W 1816 r. utworzono urząd burmistrza Pragi podległy warszawskiemu urzędowi municypalnemu i prezydentowi Warszawy, który upoważniony był do samodzielnego działania w okresach niefunkcjonowania mostu¹¹. Praga miała oddzielną administrację i osobny, skromny budżet. W tym samym roku ustanowiono zakaz stawiania nowych budowli drewnianych *w mieście Warszawie obwodem okopów zakreślonej, włączając Pragę, na jakikolwiek bądź użytek przeznaczonych, czy to od frontu ulic, czyli też w dziedzińcach lub podwórzach*¹².

Przepisy dotyczące sporządzania planów regulacyjnych miast zostały ustanowione w Królestwie

⁸ 1809 r. – Dekret względem zamieszkania żydów w Warszawie; 1821 r. – Protokół Sekretaryatu Stanu Król. Pol., Postanowienie Królewskie, Dziennik Praw Królestwa Polskiego. 1821, Tom VII, nr 30, art.1, ss. 155-173.

⁹ 1822 r. – Protokół Sekretaryatu Stanu Król. Pol. Postanowienie królewskie do KRSWiP, Dziennik praw Królestwa Polskiego. 1822, Tom VII, nr 32, art. 9, s. 389.

¹⁰ 1862 r. – Ukaz Cesarsko-Królewski, *dotyczący uprawnień żydów w Królestwie Polskiem*, Dziennik Praw Królestwa Polskiego, 1862, T. LX, nr 180, art. 2, s. 27.

¹¹ Postanowienie Namiestnika Królewskiego, Dziennik Praw Królestwa Polskiego, 1816 r., nr 1, T. 1, s. 382.

¹² 1816 r. – Postanowienie Namiestnika Królewskiego. Nr 681, Zbiór przepisów administracyjnych Królestwa Polskiego, Wydział Spraw Wewnętrznych, Część IV. Powinności i usługi gminne. Tom II. 1867, s. 9.



6. Plan regulacyjny Pragi sporządzony przez J. Kubickiego z 1817 r., Archiwum Państwowe w Warszawie, K 19
 6. A regulation plan of Praga prepared by J. Kubicki in 1817, Archiwum Państwowe [The State Archive] in Warsaw, K 19

Polskim w 1820 roku¹³. Jednak nakaz Aleksandra I z 1816 r. szybkiego uporządkowania i unowocześnienia Warszawy oraz zburzenia napoleońskich fortyfikacji i planowej odbudowy Pragi przyspieszył prace nad nowym projektem urbanistycznym dla tej dzielnicy. W 1816 r. powstały dwie (różne) koncepcje jej ukształtowania. Jedna została sporządzona przez Wojciecha Lange¹⁴, drugą, przedstawioną Aleksandrowi I do aprobaty, zaprojektował Jakub Kubicki¹⁵.

W 1817 r. został zatwierdzony plan wykonany przez J. Kubickiego, znakomitego architekta ówczesnej Warszawy, będący jednym z najciekawszych planów regulacyjnych XIX wieku (il. 6). Obszar Pragi objęty wspólnym z Warszawą okopem z 1770 r. został rozplanowany w projekcie jako założenie urbanistyczne o charakterze barokowym tworzące pięć reprezentacyjnych ulic rozchodzących się promieniście od placu głównego¹⁶ usytuowanego nad brzegiem rzeki i otwartego na nią oraz na Zamek Kró-

lewski. Osie ulic zbiegały się na środku rokokowej fasady wschodniego skrzydła zamku, podkreślając tę budowlę symbolicznie jako ośrodek władzy. Powtórzały jednocześnie wachlarzowy układ alei projektowanego także przez Kubickiego ogrodu zamkowego¹⁷, wiążąc widokowo przestrzeń Pragi z Warszawą (il. 7). Plan Kubickiego realizował jednocześnie postulaty francuskiej urbanistyki połowy XVIII wieku, która zakładała tworzenie w formie prostych, szerokich ulic, różnorodnie ukształtowanych placów, reprezentacyjnych wjazdów do miasta, ujednocionej, lecz nie monotonnej kompozycji całości.

W nowym założeniu urbanistycznym pozostał główny, dawny trakt Pragi – ówczesne ulice Wołowa i Targowa, które wyregulowane tworzyły bardzo szeroką ulicę, uformowaną na południowym odcinku w plac targowy. Od północy jej przebieg został nieco zawężony. Zachowany został też prostopadły do tego ciągu ulicznego przebieg ulicy Brukowej¹⁸.

¹³ Rozporządzenie Komisji Rządowej Spraw Wewnętrznych i Policji. Nr 57/192, *Zbiór przepisów administracyjnych Królestwa Polskiego. Wydział Spraw Wewnętrznych i Duchownych. Część 1. Gospodarstwo miejskie. Tom II. O obronie własności i praw miastom służących, o uporządkowaniu miast i realności miejskich, o robotach i ulepszeniach w miastach, i o funduszu budowlanym miast*, 1866, s. 339.

¹⁴ Por. W. Trzebiński, *Aleksander I a działalność urbanistyczną rządu Królestwa Polskiego w latach 1815-1821*, *Kwartalnik AiU*, 1991, t. XXXIV, z. 1-2, ss. 43, 46.

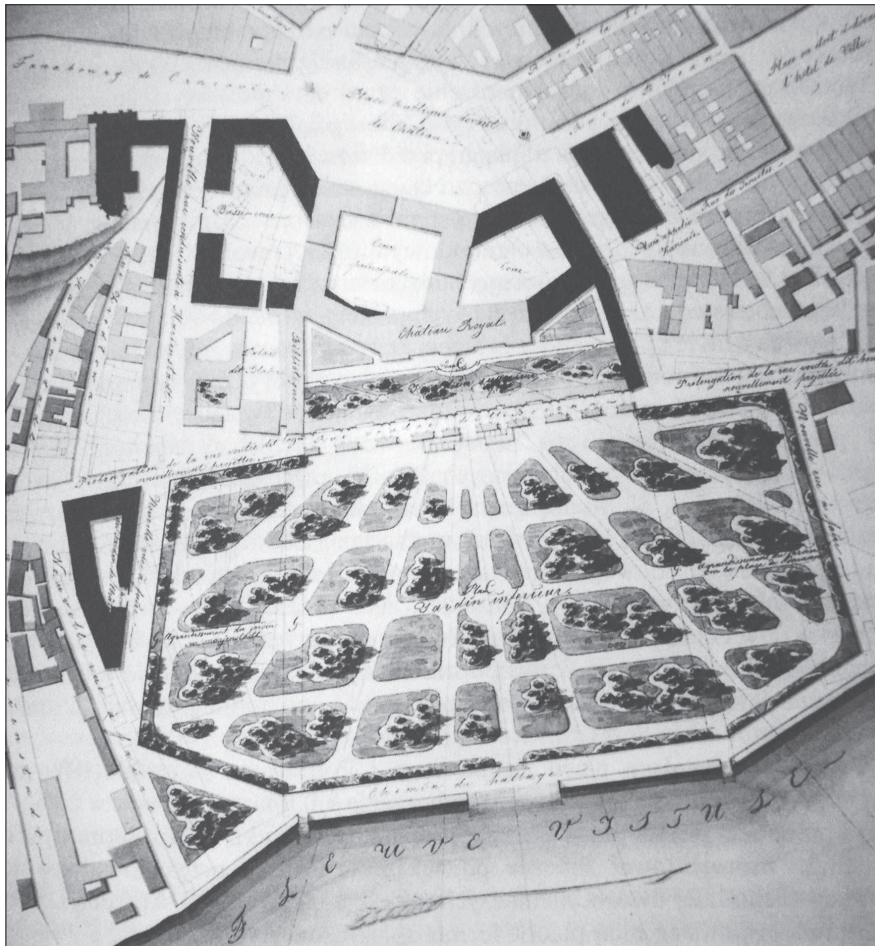
¹⁵ J. Kubicki sprawował funkcję budowniczego generalnego. W okresie stanisławowskim projektował przebudowy fragmentów Warszawy, w czasach Księstwa Warszawskiego w Wydziale Budowniczym zajmował się zagadnieniami urbanistycznymi od-

budowywanych miast. T. Szafer, *Ze studiów nad planowaniem miast w Polsce XVIII i pocz. XIX w.*, *Studia z historii budowy miast*, R. V, z. 1/14, Warszawa 1955, s. 66.

¹⁶ Zasada kompozycyjna wzorowana była na promienistym układzie Wersalu.

¹⁷ W 1816 r. J. Kubicki został zobowiązany przez cara Aleksandra I do wykonania projektu regulacji placu Zamkowego, Podzamcza oraz odbudowy Pragi, za: P. Wątroba, *Jakuba Kubickiego projekty urbanistyczne dla Warszawy i Pragi*, *Rocznik Warszawski*, 1998, t. XXVIII, s. 62.

¹⁸ Pozostawiona została też ulica Ząbkowska, tworząca z Brukową zasadniczy ciąg od mostu do rogatek i dalej przez Targówek funkcjonujące jako trakt.



7. Projekt J. Kubickiego regulacji otoczenia Zamku Królewskiego i jego rozbudowy z ok. 1826 r., za: P. Wątroba, *Jakuba Kubickiego projekty urbanistyczne dla Warszawy i Pragi*, Rocznik Warszawski, 1998, t. XXVIII, s. 73; osie części alei ogrodowych miały przedłużyć się w projektowanych ulicach Pragi

7. J. Kubicki's plan of extending the Rogal Castle and regulating its surroundings, c. 1826 r., after: P. Wątroba, *Jakuba Kubickiego projekty urbanistyczne dla Warszawy i Pragi*, Rocznik Warszawski, 1998, vol. XXVIII, p. 73; the axes of some of the garden alleys had extensions in the streets planned for Praga

Trzy dawniejsze wyloty rogatek uzupełnił J. Kubicki o kolejny wjazd podkreślający oś zaprojektowanego mostu. Każdy z wjazdów do miasta miał połączenie widokowe z Zamkiem Królewskim. Przy każdej rogatce praskiej skomponował J. Kubicki inną formę placu, chociaż wzorował się na projektowanych przez siebie placach rogatek warszawskich.

Ważnym elementem koncepcji planistycznej było usytuowanie przepraw mostowych w strukturze miasta. Plan z roku 1817 dawał zasadniczą zmianę dotyczącą miejsca pokonania Wisły, przenosząc most z wylotu ulicy Brukowej na Pradze w dół rzeki na wysokość ulicy Mostowej przy Starym Mieście, co było nawiązaniem do usytuowania stałego mostu Ja-

giellońskiego¹⁹ z okresu XVI wieku. Na most prowadzić miała prosta aleja od reprezentacyjnego placu wjazdowego przy rogatkach nowomostowych. Plac ukształtowany został na wzór barokowego Piazza del Popolo w Rzymie, pełniącego również funkcję placu wjazdowego i podawanego za wzór w osiemnastowiecznych, francuskich traktatach dotyczących rozplanowania miasta.

Handlowe funkcje Pragi zdecydowały o zaprojektowaniu przez J. Kubickiego kilku placów targowych. Zgodnie z wcześniejszym przeznaczeniem targ zwierzęcy pozostał przy szerokiej ulicy Wołowej. W północnej części usytuował architekt ogromny podłużny Targ Potrzeb Różnych, z którego

¹⁹ E. Szwanowski, *Kubickiego plan regulacji Pragi*, Biuletyn Historii Sztuki, 1948, nr 2, s. 162.

wychodziło aż osiem wylotów innych ulic, a obok, nad rzeką – nieforemny Plac Przemysłu. Oprócz placów handlowych zostały zaprojektowane też place reprezentacyjne. Plac Wielki nad brzegiem Wisły, półkolisty w formie załamania zabudowy z dwoma centralnymi kościołami i symetrycznymi pierzejami zabudowań kościelnych oraz trzema promienistymi ulicami, o szerokości ponad pięciuset metrów, powstał w miejscu przyczółka fortyfikacyjnego. Pobliski dużo mniejszy Plac Rządowy został obudowany budynkami miejskimi i wojskowymi. Na planie, w południowej części Pragi oznaczone zostało przez wielkiego księcia Konstantego poszerzenie obszaru przeznaczonego dla wojska w formie dwóch placów²⁰ oraz wrysowane zostały dwie prostopadłe, nowe ulice przecinające układ J. Kubickiego. Wyznaczały one prostoliniowe połączenie prowadzące od tych placów do istniejącej przeprawy mostowej i do rogatki gołdziejowskich na północy.

Północną część Pragi przeznaczył J. Kubicki na tzw. rewir żydowski, usytuowany przy rogatkach i okopach. Dzielnica żydowska składała się z siedmiu bloków zabudowy oraz niewielkiego placu pośrodku. Przedstawione zostało usytuowanie projektowanych gmachów użyteczności publicznej, budynków administracyjnych, kościelnych, wojskowych, a także obiektów uciążliwych dla miasta jak szpital, zakłady przemysłowe (szlachtuzy) w pewnym oddaleniu od centrum, nad brzegiem rzeki. W projekcie regulacji architekt ten nie przewidywał terenów zieleni, skwerów, ze względu na brak miejsca w obrębie okopów ani też cmentarzy, które zgodnie z tendencją epoki oświecenia przenoszono poza granice miasta.

W całości projektu widoczne jest nawiązanie do osiemnastowiecznej francuskiej teorii urbanistycznej w kompozycji przestrzennej, rozmieszczeniu placów i ich różnorodnych formach, przemysłanym sytuowaniu gmachów użyteczności publicznej, reprezentacyjnej aranżacji wjazdów do miasta, równomiernej sieci ulicznej, nie tworzącej jednak monotonicznych, prostokątnych bloków pod zabudowę, ale wprowadzającej zróżnicowanie poszczególnych kwartałów.

Dużą wartością planu J. Kubickiego była przemysłana kompozycja urbanistyczna wiążąca Warszawę

z Pragą i tworząca spójną przestrzeń miasta. Plany późniejsze, zwłaszcza plan z 1828 r., przejął jego zasadniczą ideę. Także zrealizowany projekt części Pragi z 1864 r. wykorzystał koncepcję promienistych ulic, skomponowanych jednak w innym układzie.

Na uwagę zasługuje plan Pragi z 1828 r., który obejmował obszar określony okopem w granicach cyrkułu ustanowionego w 1791 roku. Wały te usypane około 1818 r. objęły znaczny obszar Pragi, który pozostał niewypełniony zabudową. Projekt z 1828 r. nieznanego autora został zredukowany i przerysowany przez Józefa Góreckiego²¹ (il. 8). Jego oryginał nie zachował się²². Projekt powtórzył zasadniczy układ kompozycyjny planu z 1817 r. kilku ulic promieniście skierowanych na zamek, przejął także z planu J. Kubickiego sposób regulacji pozostawionego ciągu ulic Wołowej i Targowej oraz ulicy Brukowej. Podstawowym elementem założenia był ogromny, kwadratowy plac usytuowany w centrum kompozycji otwarty widokowo na rzekę i Zamek Królewski, z umieszczoną pośrodku pierzei wschodniej dominantą. Dwie reprezentacyjne drogi wylotowe z miasta rozchodziły się osiowo na północ i południe, przebiegając wzdłuż jednej z pierzei głównego placu. W porównaniu z rozplanowaniem J. Kubickiego plan z 1828 r. miał niewiele placów, zaprojektowano tylko ten jeden nieproporcjonalnie rozległy plac centralny i dwa obszerne place przyrogatkowe. Również planowanym ulicom nadano bardzo dużą szerokość. Plan, chociaż wykazywał niewiele cech oryginalnych, powtarzając główną ideę planu z 1817 r. został oparty na bardziej racjonalnych zasadach, zarówno jeśli chodzi o prostokątne, ujednoczone rozwiązanie bloków zabudowy, jak też rezygnację z zagospodarowania terenów trudnych, o nieodpowiednich warunkach budowlanych²³, w nadbrzeżnej podmokłej części Pragi. Przewidywał natomiast regulację brzegów rzeki, budowę bulwaru oraz przesunięcie nowego mostu w górę rzeki na oś ulicy Brukowej, wychodzącego na ulicę Karową w lewobrzeżnej części miasta, zamiast istniejącego mostu w osi ulicy Bednarskiej. Autor zaaranżował też kilka bloków zabudowy na lewym brzegu Wisły tworzących półkolisty plac mostowy na wylocie

²⁰ Zob. W. Trzebiński, *Aleksander*, op. cit., s. 47.

²¹ H. Bartoszewicz, *Rozwój przestrzenny Warszawy w latach 1800-1914 w świetle źródeł kartograficznych*, Mazowieckie Studia Humanistyczne, 2003, nr 1-2, s. 171.

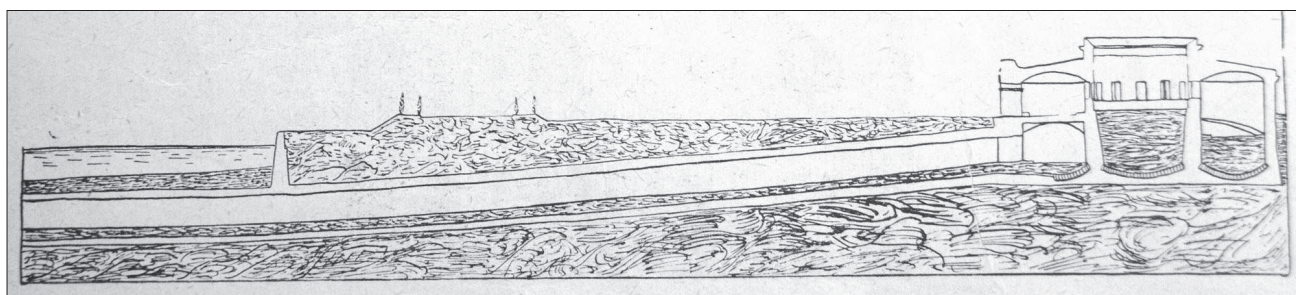
²² Schemat projektu podał O. Sosnowski w swojej pracy pt. *Powstanie, układ i cechy charakterystyczne sieci ulicznej na obsza-*

rze Wielkiej Warszawy, tabl. XIX. Projekt przechowywany był w Archiwum Miejskim do 1944 r.

²³ W. Kalinowski, S. Trawkowski, *Uwagi o urbanistyce i architekturze miejskiej Królestwa Kongresowego w pierwszej połowie XIX wieku*, Warszawa 1956, s. 70.



8. Schemat projektu regulacyjnego Pragi z 1828 r., za: O. Sosnowski, *Powstanie*, op. cit., tabl. XIX
 8. An outline of the 1828 regulation plan for Praga, after: O. Sosnowski, *Powstanie*, op. cit., table XIX



9. Przekrój podłużny tunelu pod Wisłą i budynku ze zjazdowym ślimakiem projektu A. Idźkowskiego; publ. Z. Bieniecki, *Pierwsze*, op. cit., s. 4
 9. A longitudinal section of the tunnel under the Vistula and a building with a snail-shaped entrance to the tunnel, designed by A. Idźkowski; published by Z. Bieniecki, *Pierwsze*, op. cit., p. 4

projektowanej przeprawy. Oskar Sosnowski określił ten projekt ostatnim z szeregu prób, podejmowanych przy względnej jeszcze wolności, w okresie, w którym działalność urbanistyczna czerpała nadal z okresu stanisławowskiego, chociaż wykazywała się mniejszą błyskotliwością od kompozycji XVIII wieku²⁴, odpowiadała jednak wymogom zmienionych warunków i potrzeb.

Warto podkreślić, że w 1828 r. powstał interesujący, chociaż niemożliwy do realizacji, pomysł podziemnego tunelu łączącego Warszawę z Pragą²⁵ (il. 9), autorstwa architekta i budowniczego Adama Idźkowskiego, dedykowany ministrowi skarbu Franciszkowi Druckiemu-Lubeckiemu. W 1829 r. powstał natomiast nowy most łyżwowy na wysokości granicy Nowego Miasta i Żoliborza. Także w latach 20. XIX w. przeprowadzono szosę brzeską (tzw. szosse moskiewskie) na wylocie ulicy Wołowej w części południowej dzielnicy przez roгатki moskiewskie i szosę petersburską (tzw. szosse petersburska) biegnącą na północ, przez roгатki petersburskie.

W 1820 r. wprowadzono w życie *Przepisy ogólne Politycy budowniczej dla miast w Królestwie Polskim*²⁶, w celu przyprowadzenia miast zwolna do porządku i regularnej budowl, tudzież oznaczenia stałych prawideł, wedle których w zabudowaniu i melioracji tychże miast, postępować należy. Przepisy te przewidywały m. in., że każda nowo projektowana budowla, może być stawiana tylko zgodnie z zatwierdzonym planem ogólnej regulacji miasta. Nowe budynki korzystające z pożyczek rządowych mogły być wznoszone tylko z cegły lub materiału niepalnego i kryte dachówką. Zakazano budowy domów drewnianych i ich reperowania. Zakłady fabryczne grożące niebezpieczeństwem ognia i wywołujące zanieczyszczenie mogły powstawać jedynie poza miastem. Szerokość ulic określać miał zatwierdzony plan miasta.

Dwa lata wcześniej, w roku 1818 wydano nakaz zabudowy pustych placów w miastach, który w 1820 r. został powtórzony i rozszerzony o zakaz zakładania ogrodów na pustych placach²⁷. W 1823 r. postanowiono, że plan zawierać powinien wyraźne oznaczone granice miasta, gdyż zamierzone uporządkowanie i restauracja jedynie na fundamencie dobrze ułożonych planów może być przeprowadzone²⁸.

Po powstaniu listopadowym, które przyniosło ponowne zniszczenie zabudowań praskich, w tym i nowego mostu wybudowanego w 1829 r., rząd Królestwa ponownie podjął próbę odbudowy Pragi. Plan miasta Warszawy z 1831 r. przedstawia wrysowany projekt Kubickiego, jako aktualny i przeznaczony do realizacji (il. 10). W 1832 r. zniesiona została rozkazem carskim oddzielna administracja Pragi, która stała się ponownie cyrkułem miasta Warszawy. W latach 30. wydano też zarządzenia finansowe i administracyjne konkretnie w celu ułatwienia i przyspieszenia odbudowy i regulacji Pragi²⁹. W 1835 r. przekazane zostały miastu place rządowe (skarbowe) mające intensyfikować zabudowę dzielnicy³⁰.

W 1835 r. Komisja Rządowa Spraw Wewnętrznych wydała rozporządzenie o wykonywaniu uproszczonych planów regulacyjnych miast prywatnych, które nie posiadały własnych funduszy na jego sporządzenie, a także miast rządowych, dotąd nieuregulowanych³¹. W tym samym duchu ekonomicznej efektywności sporządzony został nowy, kolejny plan ukształtowania Pragi.

Plan ten powstał w 1835 r. z inicjatywy KRSW przekazanej prezydentowi miasta Jakubowi Łaszczyńskiemu (autorem opracowania był prawdopodobnie Edward Klopmann)³² i nie nawiązywał do koncepcji planu z 1817 r., był od niego znacznie skromniejszy. Plan ten nie zachował się w całości. Jego założenia znane z fragmentarycznych przerysów (il. 11), stały się podstawą do stopniowej odbudowy dzielnicy. Ze względów finansowych przyjęto

²⁴ O. Sosnowski, *Powstanie*, op. cit., s. 43 i 42.

²⁵ Zob. Z. Bieniecki, *Pierwsze metro w Warszawie*, Stolica, 1951, R. VI, nr 4, s. 8; I. Pannenkowa, *Na most warszawski*, Skarpa Warszawska, 1946, nr 4, s. 6.

²⁶ Decyzja Namiestnika Królewskiego, Nr 11.572, Zbiór przepisów administracyjnych Królestwa Polskiego. Wydział Spraw Wewnętrznych i Duchownych. Część 1. Gospodarstwo miejskie. Tom II. O obronie własności i praw miastom służących, o uporządkowaniu miast i realności miejskich, o robotach i ulepszeniach w miastach, i o funduszu budowlanym miast, 1866, ss. 339-355.

²⁷ Postanowienie Namiestnika Król. Nr 5.367, ibidem, s. 335.

²⁸ Instrukcja Kommissyi Rządowej SWiP. Nr 2.682, ibidem, s. 277.

²⁹ Rząd Królestwa Polskiego wprowadził kredyty na budowę nowych domów, ulgi podatkowe, odszkodowania za budynki rozebrane pod fortyfikacje i zniszczone działaniami wojennymi pod warunkiem ich odbudowy, została też przekazana miastu w 1832 r. rządowa cegielnia na Kawęczynie.

³⁰ AGAD, KRSW 5689, k. 105, k. 187; za: A. Szczypiorski, *Plan regulacyjny Pragi i zjazd Pancera*, Rocznik Warszawski, 1964, t. V, s. 103.

³¹ 1835 r. – Rozporządzenie KRSWiP. Nr 7645/16525. O sporządzaniu planów regulacyjnych miast, Zbiór przepisów, op. cit., s. 313.

³² E. Szwankowski, *Praga w latach 1814-1880*, [w:] *Dzieje Pragi*, Warszawa 1970, s. 166.



10. Plan sytuacyjny Warszawy z 1831 r. (fragment), z wrysonowanym projektem regulacji Pragi J. Kubickiego
 10. A location plan of Warsaw from 1831 (fragment) with J. Kubicki's regulation plan for Praga inscribed



11. Fragment planu regulacyjnego z 1835 r., *Plan Sytuacyjny części Przedmieścia Praga wykazujący położenie Targów*, zkopiiowano z *Planu regulacji przedmieścia Praga przez Najjaśniejszego Pana zatwierdzonego*, E. Klopmann, za: A. Szczypiorski, *Plan regulacyjny Pragi i zjazd Pancera*, *Rocznik Warszawski*, 1964, t. V, s. 104; plan przedstawia usytuowanie targów przy głównym ciągu targowym: ulicy Wołowej i Targowej oraz równoległą ulicę Szeroką i przecinającą: Ulicę wprost Mostu i Brukową

11. A fragment of the regulation plan from 1835 r., *Plan Sytuacyjny części Przedmieścia Praga wykazujący położenie Targów*, zkopiiowano z *Planu regulacji przedmieścia Praga przez Najjaśniejszego Pana zatwierdzonego*, E. Klopmann, after: A. Szczypiorski, *Plan regulacyjny Pragi i zjazd Pancera*, *Rocznik Warszawski*, 1964, vol. V, p. 104; the plan shows market places located along the main trade route (Wołowa and Targowa streets), the parallel Szeroka Street and the perpendicular Brukowa and Wprost Mostu streets.



12. Projektowane położenie mostów łączących Warszawę z Pragą wraz z wprowadzeniem komunikacji na Krakowskie Przedmieście oraz regulacją brzegów Wisły, 1837 r. *Edouard Kolpmann Ingenieur du Magistrat de Varsovie*; publ. A. Karczewski, *Z dziejów trasy Belweder-Zamek-Żoliborz*, *Studia z historii budowy miast*, Warszawa 1955, s. 133

12. The proposed location of the bridges linking Warsaw with Praga, a design providing for redirecting traffic to Krakowskie Przedmieście and regulating the riverbanks, 1837. *Edouard Kolpmann Ingenieur du Magistrat de Varsovie*; published by A. Karczewski, *Z dziejów trasy Belweder-Zamek-Żoliborz*, *Studia z historii budowy miast*, Warszawa 1955, p. 133



13. Warszawa, widok od strony Pragi 1856-1859, Julian Cegliński, litografia; roгатki i wodna komora podatkowa z lat 20. XIX w. na przyczółku mostowym, na lewym brzegu widoczny wybudowany zjazd Pancera

13. Warsaw viewed from Praga, 1856-1859, Julian Cegliński, lithograph; the tollbooths and the water-transport customs house from the 1820s visible on the bridge-head; Pancer's viaduct visible on the left bank



14. Plan miasta Warszawy, połowa XIX w. (fragment), z wrysowanym projektem przebiegu drogi żelaznej na wysokości wiaduktu Pancera, widoczna zabudowa Pragi zgodnie z założeniami planu z 1835 r.

14. A plan of Warsaw, mid 19th c. (fragment), with a railway line inscribed reaching Pancer's viaduct, the housing of Praga visible, conforming to the regulation plan from 1835

zasadę pozostawienia układu istniejących ulic. Wyprostowano tylko te, których zabudowania na to pozwalały. Wolną przestrzeń na wprost zamku, na linii mostowej przeznaczono na teren zieleni w formie plantacji drzew w kilku kwaterach. Gmachów publicznych nie projektowano. Rezerwę terenu pod zabudowania rządowe i miejskie miał stanowić park.

Wytyczona na planie ulica prowadząca do projektowanego mostu wyznaczyła zarówno nowy kierunek osi mostowej przebiegającej tuż przy zamku, jak również umiejscowienie zjazdu na most z lewego, wysokiego brzegu Wisły. Zrezygnowano z wcześniejszego pomysłu J. Kubickiego dotyczącego przesunięcia przeprawy stałej na Wiśle w kierunku północnym, na oś ulicy Mostowej, narzucającego konieczność niewygodnego objazdu Starego Miasta. Zarzucono też projekty przeprawy w osi ulicy Karowej i ulicy Bednarskiej ze względu na niedogodny z nich wjazd na Krakowskie Przedmieście (il. 12, 13).

Rozbudowę Pragi w kierunku północnym, wzdłuż Wisły uniemożliwił wybudowany około 1833 r. fort Śliwickiego, stanowiący przyczółek praski cytadeli i jego esplanada, poszerzona jeszcze w 1851 roku. Skutkowało to zakazem budowy domów trwałych, tj. murowanych na obszarze północnej i części środko-

wej Pragi³³. Plan z 1835 r. obowiązywał do 1859 r., do rozpoczęcia budowy kolei żelaznej petersburskiej i mostu. Do tego czasu, zgodnie z jego założeniami, powstało kilka prosto wytyczonych ulic. Funkcjonowały trzy dawne wjazdy do miasta, ograniczonego okopem w obrysie wyznaczonym w 1791 roku: na północy rogatki petersburskie, od wschodu – ząbkowskie i od południa – moskiewskie. Na kilka lat, w 1840 r. został uchylony przepis, w związku z pogarszającym się stanem zabudowy miast, zabraniający remontów budynków drewnianych³⁴. Przepisy dotyczące zakazu stawiania nowych i naprawy istniejących zabudowań drewnianych w mieście Warszawie wydano ponownie w 1847 r., tym razem wyłączając z tego zakazu Pragę³⁵. Dopiero w 1860 r. zabroniono wznoszenia na Pradze drewnianych budynków mieszkalnych przy głównych ulicach: Targowej, Wołowej, Brukowej, Ząbkowskiej, Szerokiej³⁶.

Wcześniej, w 1855 r. weszło w życie rozporządzenie rządowe nakazujące sporządzenie nowych planów regulacyjnych wszystkich miast Królestwa Polskiego, jednocześnie unieważniające dotychczasowe plany. Nowy projekt miał wskazywać położenie i kierunek ulic i placów publicznych oraz określać

³³ E. Szwankowski, *Praga w latach 1814-1880*, [w:] *Dzieje Pragi*, Warszawa 1970, s. 167.

³⁴ 1840 r. – Postanowienie Rady Administracyjnej, *Dziennik Praw*, 1840 r., T. XXIV, nr 83, art. 3, s. 369.

³⁵ 1847 r. – Postanowienie Rady Administracyjnej Królestwa, *Dziennik Praw* 1847 r., T. XXXIX, nr 121, art. 1 i n., s. 261.

³⁶ J. Berger, *Praga przelomu XIX i XX wieku w statystyce*, [w:] *Warszawskiej Pragi dzieje dawne i nowsze*, (praca zbiorowa), Warszawa 2006, s. 141.



15. Plan miasta Warszawy i okolic, 1856 r. (fragment), z wrysowanym projektem przebiegu kolei petersburskiej na północnym skraju Pragi, przy rogatek petersburskich, w tym miejscu przeprowadzono w latach 70. XIX w. kolej nadwiślańska

15. A plan of Warsaw and its surroundings, 1856, (fragment), with the Petersburg railway line inscribed in the northern edge of Praga at the Petersburg tollbooth; in the 1870s the Vistula railway line was built there

ściśle obręb każdego miasta. Plan regulacyjny miał być sporządzony według wskazanych reskryptem z 1848 r. *prawał w Cesarstwie przyjętych* i według przesłanego wzoru rosyjskiego *planu normalnego miasta Krasne*³⁷, o prostokątnym obrysie okopu i również prostokątnej, schematycznej siatce ulic.

Brak stałej komunikacji przez Wisłę zaważył na powolnym rozwoju dzielnicy. Dopiero w latach 60. XIX w. rozpoczął się okres bardzo szybkiego zagospodarowania przestrzennego, związanego z budową stałego mostu i linii kolejowych: 1862 r. – petersburskiej (il. 14), 1867 r. – terespolskiej (łączącej z Moskwą i Kijowem), 1875 r. – nadwiślańskiej (il. 15). W 1865 r. połączono kolejką konną dworce kolei petersburskiej i terespolskiej z dworcem kolei warszawsko-wiedeńskiej w lewobrzeżnej Warszawie przez nowy ukończony w 1864 r. stały most Kierbedzia na Wiśle. Tę rolę przejęła wybudowana w 1876 r. kolej obwodowa wraz z mostem kolejowym (1875 r.)

przy forcie Śliwickiego, która z pozostałymi drogami żelaznymi utworzyła na Pradze wielki węzeł kolejowy. Rozbudowa sieci kolejowej na długo jednak skomplikowała zagadnienia związane z rozplanowaniem Pragi, dzieląc jej obszar na niepowiązane ze sobą rejony.

Szybko rozwijająca się bezplanowa i chaotyczna zabudowa poza granicami wyznaczonymi okopem stała się przyczyną prywatnych inicjatyw rozplanowania terenu. Przedmieście Pragi tzw. Nowa Praga otrzymała w 1861 r. taki plan parcelacyjny (il. 16). Był to obszar położony poza miastem, po północnej stronie torów kolei petersburskiej, gdzie zaprojektowano układ 11 ulic, w tym 6 równoległych do linii drogi żelaznej (il. 19). Działkę, parcelę nr 48 właściciel gruntów podarował na szpital, dwa największe place przeznaczył na zakłady fabryczne³⁸ (il. 17, 18).

W 1863 r. Komisja Rządowa Spraw Wewnętrznych zatwierdziła nowy plan Pragi obejmujący te

³⁷ Rozporządzenie KRSWiP. Nr 16812/36171, Zbiór przepisów administracyjnych Królestwa Polskiego, Cz. 1, T. II, 1866, s. 401.

³⁸ *Nowa Praga pod Warszawą*, Tygodnik Ilustrowany, 1867, T. XV, nr 381, s. 41.



16. Parcelacja gruntów podmiejskich tzw. Nowej Pragi. 1861 r., Tygodnik Ilustrowany, 1867 r., T. XV, nr 383, s. 41

16. The parcelling of Nowa Praga, 1861. Tygodnik Ilustrowany, 1867, p. 41



17. Widok głównej ulicy Środkowej z murowanym domem założyciela Nowej Pragi, Tygodnik Ilustrowany, 1867, T. XV, nr 383, s. 40

17. Środkowa Street, the main artery of Nowa Praga, with the brick house of Nowa Praga's founder visible, Tygodnik Ilustrowany, 1867, p. 40



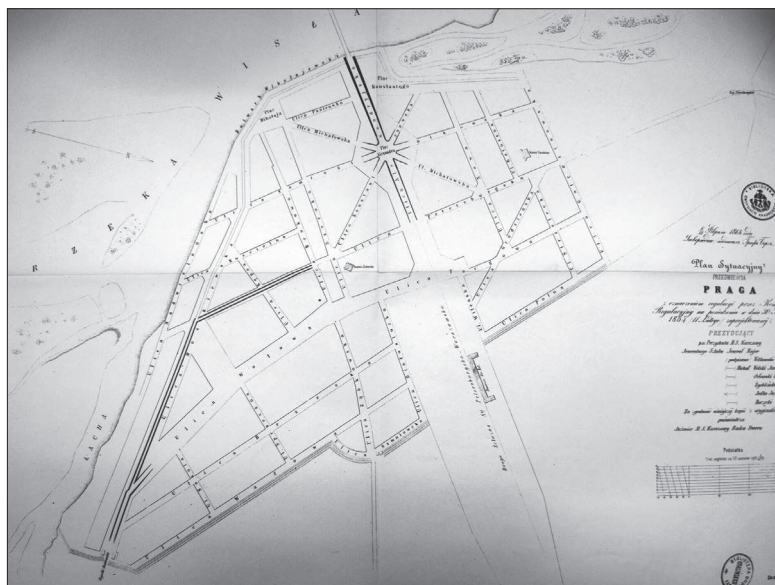
18. Widok od dworca kolei petersburskiej w kierunku ulicy Środkowej, Tygodnik Ilustrowany, 1867, T. XV, nr 383, s. 41

18. A view from the Petersburg Line Stadion towards Środkowa Street, Tygodnik Ilustrowany, 1867, p. 41



19. Plan miasta Warszawy i okolic, 1867 r. (fragment), oryg. Biblioteka Narodowa ZZK 1052; na planie wrysowane zostało założenie urbanistyczne Nowej Pragi, przedstawione zostały też nowe roгатki miejskie – wileńskie po północnej stronie torów kolei petersburskiej

19. A plan of Warsaw and its surroundings, 1867, (fragment) with the urban conception of New Praga inscribed, plan shows also the new Vilnius tollbooth in the northern side of the Petersburg railway line



20. Plan sytuacyjny przedmieścia Praga z oznaczeniem regulacji przez Komitet Regulacyjny w 1864 r. zaprojektowanej, oryg. Biblioteka Narodowa, ZZK 337; na planie zaznaczono dworzec drogi żelaznej petersburskiej, kościół parafialny, bożnicę oraz nasyp, po którym przebiega główna aleja

20. Plan sytuacyjny przedmieścia Praga z oznaczeniem regulacji przez Komitet Regulacyjny w 1864 r. zaprojektowanej [A location plan of the Praga suburb with the marking of its regulation designed in 1864 by the regulation committee] , original in Biblioteka Narodowa [the National Library], ZZK 337; the plan marks the Petersburg Line Station on the embankment, a parish church, a synagogue, and the embankment with the main avenue running on it.



21. *Plan sytuacyjno-regulacyjny miasta Warszawy, 1886 r., (fragment), z parcelacją terenów praskich przy kolei terespolskiej*
 21. *Plan sytuacyjno-regulacyjny miasta Warszawy [A location-regulation plan of the city of Warsaw], 1886, (fragment), showing the parcelling of the area adjacent to the Terespol Railway Line.*



22. *Praga na planie Warszawy z 1886 r., Archiwum Państwowe m.st. Warszawy.*
 22. *Praga on a plan of Warsaw from 1886, the State Archive of Warsaw.*

reny w obrębie okopów. Został on włączony do ogólnego planu regulacji m.st. Warszawy i zaakceptowany przez namiestnika rok później w 1864 r.³⁹, obowiązywał do końca rosyjskich rządów w Warszawie. Autorem tego opracowania był zapewne inżynier miasta Konstanty Jodko (il. 20). Plan ten nie wprowadzał zasadniczych zmian w stosunku do projektu z 1835 r., rozszerzał jedynie ulicę prowadzącą od mostu do budowanego wówczas dworca w reprezentacyjną aleję Aleksandryjską, ze względu na planowane przeprowadzenie tą drogą kolei petersburskiej. Aleja Aleksandryjska stała się główną osią nowego założenia urbanistycznego – placu gwiaździstego, z ośmioma wybiegającymi ulicami. Wytyczenie alei łączyło się z zaprojektowaniem nowego centrum dzielnicy, wpasowanego pomiędzy trzy funkcjonujące ciągi uliczne i brzeg Wisły, które wyznaczały zasięg tworzonej kompozycji przestrzennej. W centrum Pragi znalazł się plac gwiaździsty w kształcie koła wpisanego w duży romb, nazwany placem Aleksandra, przecięty linią kolejową, poprowadzoną do mostu na nasypie i w związku z tym funkcjonujący na dwóch poziomach. Plac przeznaczono na funkcje bardziej reprezentacyjne niż użytkowe. Pomysł ukształtowania placu był wynikiem przejścia popularnych europejskich wzorców urbanistycznych, realizacji haussmannowskich, powtarzał też układ wcześniejszych, z końca XVIII wieku, placów dzielnicy ujazdowskiej południowej Warszawy, należących do założenia osi stanisławowskiej. Podobne założenia odnaleźć można było również w dostępnym i popularnym wówczas wzorcu – atlasie rosyjskich planów regulacyjnych⁴⁰. Projekt regulacyjny definiował też sieć uliczną terenów dotąd niezagospodarowanych, wprowadzając nowe ulice, rozszerzając, porządkując i prostując już istniejące. Zaprojektowano także uporządkowanie nabrzeża Bulwarem Mikołajewskim⁴¹ z placem w miejscu wcześniejszego terenu przedmostowego.

Zrealizowanych zostało sześć ulic z planowanego założenia gwiaździstego oraz park przewidywany już w planie z 1835 r., sięgający do fortu Śliwickiego. Zaniechano budowy linii kolejowej przez środek



23. *Plan miasta Warszawy*, 1892 r., (fragment); w 1889 r. włączono do granic miasta pozostałe tereny Pragi, z bezplannowo rozwijającą się zabudową pomiędzy liniami kolejowymi, w północnej części Pragi widoczne zabudowania koszarowe
23. *Plan miasta Warszawy* [A plan of the city of Warsaw], 1892, (fragment); in 1889 some areas of Praga were included into the city, with their chaotic housing between the railway lines

założenia – aleję Aleksandryjską, ze względu na trudności techniczne związane z pokonaniem znacznego spadku skarpy. Plan ten zachował moc prawną do 1915 r. i chociaż nie został w całości wykonany, rozstrzygnął jednak o rozwoju sieci ulicznej Pragi, układzie placów, terenów parkowych. Zrealizowany ostatecznie plan Pragi jednak prawie całkowicie pozabawił dzielnicę placów.

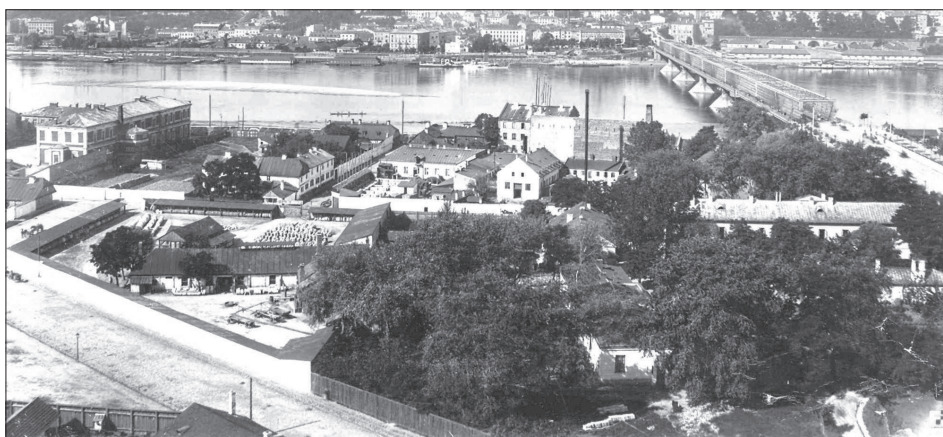
Ustalenie planu regulacyjnego z 1864 r. określającego sieć ulic i zabudowę oraz parcelację terenu spowodowało rozpoczęcie dochodzeń sądowych o własność działek wywłaszczonych pod fortyfikacje w latach 1807-1811. W tym celu został sporządzony około 1880 roku plan przedstawiający podział własnościowy Pragi⁴².

³⁹ A. Szczypiorski, *Warszawa* op. cit., s. 165.

⁴⁰ Por. *Pełen zbiór ustaw imperium rosyjskiego. Księga wykresów i rysunków (plany miast)*, [Połnoje sobranije zakonow rossijskoj impierii], Sankt-Petersburg 1839, K. Dumała, *Przemiany*, op. cit.; K. Pawłowski, *Francuska myśl urbanistyczna epoki oświecenia*, Warszawa 1970.

⁴¹ K. Dumała, *Przemiany przestrzenne miast i rozwój osiedli przemysłowych w Królestwie Polskim w latach 1831-1869*, Wrocław 1974, s. 139; E. Szwankowski, *Warszawa, rozwój urbanistyczny i architektoniczny*, Warszawa 1952, s. 190.

⁴² *Rys placów pofortyfikacyjnych na Pradze* położonych, plan z ok. 1880 r. przedstawiający podział własnościowy, AGAD, zb. kart., sygn. 360-76, za: J. Berger, *Praga*, op. cit., s. 73.



24. Widok zabudowy fragmentu Pragi w końcu XIX w.
24. A fragment of Praga at the end of the 19th c.



25. Widok ulicy Targowej sprzed 1915 r., APW, zb. Korotyńskich, sygn. II-25, k. 5; targowiska zostały zastąpione skwerami, zabudowę na wzór warszawskich kamienic miało tylko kilka głównych ulic Pragi, duża część praskiej zabudowy w początkach XX w. pozostawała drewniana
25. Targowa Street before 1915, APW, Korotyński collection, II-25, k. 5; the markets had been replaced with parks, but only few main streets of Praga had tenement houses resembling those found in the left-bank Warsaw, and wooden buildings still prevailed at the beginning of the 20th c.

Zarządzenie z 1870 r. o pozbawieniu Warszawy znaczenia stolicy i zrównania jej z resztą miast gubernialnych skutkowało regulacjami planistycznymi opartymi na zasadach takich samych, jak i w innych miastach. W 1871 r. uchylone zostały postanowienia z 1816 r., funkcjonujące przez kilkadziesiąt lat, *uwal-*

*nijące od podatków domy nowo budowane i przebudowywane w m. Warszawie i przedmieściu Pradze*⁴³.

Ze względu na bardzo intensywny rozwój miasta w 1886 r. został opracowany plan regulacyjny Warszawy, łącznie z regulacją terenów przedmieść, który objął także teren praski w sąsiedztwie linii kolei

⁴³ 1871 r. – Uchwała najwyżej zatwierdzona Komitetu do spraw Królestwa Polskiego, Zbiór praw: postanowienia i rozporządzenia rządu, w guberniach Królestwa Polskiego obowiązujące, wy-

dane po zniesieniu w 1871 roku urzędowego wydania Dziennika Praw Królestwa Polskiego, T. 1, 1871 r., s. 372.

terespolskiej (il. 21). Regulacje te, przeprowadzane bez dokładnego planu pomiarowego i bez uwzględnienia struktury własnościowej terenu, miały schematyczne rozplanowanie. Plan zawierał też projekt zwężenia i regulacji Wisły.

W 1889 r. przyłączono do Pragi tereny podmiejskie, w tym Nową Pragę, także Targówek, Kamion z chaotycznie rozwijającą się zabudową pomiędzy liniami kolejowymi (il. 22, 23).

W 1911 r. w Wydziale Budownictwa Magistratu m.st. Warszawy powstał projekt przyłączenia do miasta nowych terenów oraz przygotowania dla nich planów regulacyjnych. Inicjatywę tę odrzuciły ówczesne władze rosyjskie⁴⁴. Warszawa u progu odzyskania niepodległości, była miastem wciąż wymagającym odpowiedniego planu regulacyjnego (il. 24, 25). Prace nad nim podjął Magistrat w 1915 roku. *Szkic wstępny planu regulacyjnego Miasta Stołecznego Warszawy* realizował już nowe zasady i poglądy dotyczące regulacji miast.

Bibliografia

- H. Bartoszewicz, *Rozwój przestrzenny Warszawy w latach 1800-1914 w świetle źródeł kartograficznych*, Mazowieckie Studia Humanistyczne, 2003.
- J. Berger, *Praga warszawska w czasach Księstwa Warszawskiego*, [w:] *O roku ów... Epoka napoleońska w polskiej historiografii, literaturze, sztuce i tradycji*, Warszawa 2003.
- Z. Bieniecki, *Pierwsze metro w Warszawie*, Stolica, 1951, R. VI, nr 4.
- K. Dumała, *Przemiany przestrzenne miast i rozwój osiedli przemysłowych w Królestwie Polskim w latach 1831-1869*, Wrocław 1974.
- Dziennik Praw Królestwa Polskiego. Postanowienie Namiestnika Królewskiego, 1816 r., nr 1, T.1.
- W. Kalinowski, S. Trawkowski, *Uwagi o urbanistyce i architekturze miejskiej Królestwa Kongresowego w pierwszej połowie XIX wieku*, Prace IUA, R.1, Warszawa 1956.
- T. Kotaszewicz, *Międzywojenny okres planistyczny*, [w:] *Atlas historyczny Warszawy*, Warszawa 2004.
- T. Krogulec, *Kartograficzny obraz Pragi*, [w:] *Warszawskiej Pragi dzieje dawne i nowsze*, praca zbiorowa, Warszawa 2006.
- Nowa Praga pod Warszawą*, Tygodnik Ilustrowany, 1867, T. XV, nr 381.
- I. Pannenkowa, *Na most warszawski*, Skarpa Warszawska, 1946, nr 4.
- Rozporządzenie Komisji Rządowej Spraw Wewnętrznych i Policji. *Zbiór przepisów administracyjnych Królestwa Polskiego. Wydział Spraw Wewnętrznych i Duchownych*. Część I. Gospodarstwo miejskie. Tom II. O obronie własności i praw miastom służących, o uporządkowaniu miast i realności miejskich, o robotach i ulepszeniach w miastach, i o funduszu budowlanym miast. 1866.
- O. Sosnowski, *Powstanie, układ i cechy charakterystyczne sieci ulicznej na obszarze Wielkiej Warszawy*, Warszawa 1930, tabl. XIX.
- T. Szafer, *Ze studiów nad planowaniem miast w Polsce XVIII i pocz. XIX w.*, Studia z historii budowy miast, R. V, z. 1/14, Warszawa 1955.
- A. Szczypiorski, *Plan regulacyjny Pragi i zjazd Pancera*, Rocznik Warszawski, 1964, t. V.
- E. Szwankowski, *Kubickiego plan regulacji Pragi*, Biuletyn Historii Sztuki, 1948, nr 2.
- E. Szwankowski, *Praga w latach 1814-1880*, [w:] *Dzieje Pragi*, Warszawa 1970.
- E. Szwankowski, *Warszawa, rozwój urbanistyczny i architektoniczny*, Warszawa 1952.
- W. Trojanowski, *Kamionek i Praga. Z przeszłości historycznej prawego brzegu Wisły w Warszawie*, Warszawa 1920.
- W. Trzebiński, *Aleksander I a działalność urbanistyczna rządu Królestwa Polskiego w latach 1815-1821*, Kwartalnik AiU, 1991, t. XXXIV, z. 1-2.
- P. Wątroba, *Jakuba Kubickiego projekty urbanistyczne dla Warszawy i Pragi*, Rocznik Warszawski, 1998, t. XXVIII.
- T. Wyderko, *Urbanizacja i zagospodarowanie prawobrzeżnej Warszawy w okresie od XVI w. do początku XIX w.*, [w:] *Dzieje Pragi*, Warszawa 1970.
- T. Wyderkova, *Zniszczenia Pragi na przełomie XVIII i XIX w.*, Rocznik Warszawski, 1974, t. XII.
- Liliana Grabiszewska, dr inż. arch.
Wydział Architektury Politechniki Warszawskiej⁴⁵*

⁴⁴ T. Kotaszewicz, *Międzywojenny okres planistyczny*, [w:] *Atlas historyczny Warszawy*, Warszawa 2004, s. 13.

⁴⁵ Artykuł powstał na podstawie pracy doktorskiej, promotor prof. dr hab. inż. arch. Danuta Kłosek-Kozłowska, obronionej we wrześniu 2013 r.