

Wojciech Kalinowski, Stanisław Trawkowski

Przebudowa Lublina w Królestwie Kongresowym : w latach 1817-1820

Ochrona Zabytków 7/3 (26), 161-169

1954

Artykuł został zdigitalizowany i opracowany do udostępnienia w internecie przez Muzeum Historii Polski w ramach prac podejmowanych na rzecz zapewnienia otwartego, powszechnego i trwałego dostępu do polskiego dorobku naukowego i kulturalnego. Artykuł jest umieszczony w kolekcji cyfrowej bazhum.muzhp.pl, gromadzącej zawartość polskich czasopism humanistycznych i społecznych.

Tekst jest udostępniony do wykorzystania w ramach dozwolonego użytku.

PRZEBUDOWA LUBLINA W KRÓLESTWIE KONGRESOWYM (w latach 1817—1820)

WOJCIECH KALINOWSKI, STANISŁAW TRAWKOWSKI

„W kolejnym nacisku klęsk więcej niż pół wieku¹ ojczyznę naszą dotyk[ają-
cych] miasto to [mianowicie Lublin] z swego położenia tak było nieszczęśliwe
i ciągłymi przez lat [pięć]dziesiąt obcych wojsk przechodami gnębione, iż tak
przyjemnej pory — i sposobów podźwignięcia się znaleźć nie mogło; przytym
w roku 1803 prze[z]wzięty pożar ognia w znacznej części spalone. Ruiny,
spustoszenia wiel[u] domów jeszcze dotąd smutną wszędzie okazują postać.

Miasto to przez lat 15 pod panowaniem zeszłego rządu austriackiego zosta-
jąc, z racji ciągle prowadzonej wojny, pomimo znoszenia podatków na[d]zwyc-
zajnych i wojennych, rozlicznymi uciskami nękane zostawało.

Lecz gdy ustały te konwulsje moralnie i fizycznie ciało narodu polskiego
dręczące, nadszedł upragniony moment, w którym Wojska Narodowe w dniu
9 maja [1809 r.] na własną ziemię wstąpiły. Przyjeło swych braci to miasto z peł-
nym uczuciem radości i otwartości“².

Oto początek podania, które w imieniu i w interesie bogatego mieszczań-
stwa lubelskiego złożył tamtejszy urząd municypalny w r. 1810 do króla
saskiego. Żywiło ono zapewne nadzieję rychłej poprawy, marząc o ustabilizo-
waniu się stosunków politycznych, o wzmożeniu zyskowej dla nich produkcji
i handlu, o podjęciu przez władzę księstwa działalności Komisji Dobrego Po-
rządku, która położyła tak znaczne zasługi około uporządkowania miasta, ży-
jące jeszcze w pamięci mieszczan. Krótkotrwałe to były i zawodne nadzieje.
Gwałtowny spadek wartości pieniądza papierowego tzw. bankocetli, olbrzymie
ciężary kwaterunkowe, znaczne podatki i składki na cele wojenne oraz rekwi-
zycje ciążyły mieszczaństwu także lubelskiemu za czasów Księstwa niemniej
niż poprzednio. W trzy lata zaś później nadeszła klęska napoleońskiej, iluzo-
rycznej próby wskrzeszenia państwowości polskiej.

Największe³, nie licząc stolicy, miasto w Królestwie Kongresowym smutny
przedstawiało widok zewnętrzny w chwili, gdy wraz z powstaniem organizacji
administracyjnej Królestwa zaistniały także polityczne i gospodarcze warunki
dalszego rozwoju miast.

Spod błota i gnojów gdzie niegdzie tylko wyzierały resztki założonych w la-
tach osiemdziesiątych XVIII wieku bruków. Liczne kościoły i klasztory w za-
niedbaniu, część z nich w całkowitej zaś znajdowała się ruinie. Przy wjeździe
do średniowiecznego centrum miasta wypalone resztki klasztoru karmelitów
bosych z jednej a ruiny kolegium jezuitckiego z drugiej strony, zapowiadały
obraz rynku, gdzie widok „ruderów i zwalisk pustych i pozapadałych kamienic“⁴
kontrastował przykro z odbudowanymi przez Merliniego ratuszem i kilku ca-
łymi, lecz coraz bardziej niszczącymi domami o pysznych elewacjach rene-
sansowych i barokowych. W zapomnienie poszły przepisy lubelskiej komisji
Boni Ordinis nakazujące pod karą konfiskaty odbudowę walących się domów,

¹ Niezbyt ściśle, gdyż chodzi tu o lata 1793—1809.

² Archiwum Główne Akt Dawnych, zespół akt Komisji Rządowej Spraw We-
wnętrznych i Policji, vol. 3654.

³ W r. 1810, w Księstwie Warszawskim, jedynie Lublin i Kalisz należą do II klasy
miast liczących od 6000 do 10000 ludności. W r. 1819 liczy Lublin 9873, Kalisz 9151,
a następny z kolei Płock w r. 1820 jedynie 6349 mieszkańców.

⁴ KRSW 3659, projekt Okołowa restauracji Lublina.

dokonywanie przez architekta miejskiego co pół roku rewizji budynków oraz powiadamianie go przez mieszczan o każdej zamierzonej reperacji¹.

Ciężary wojen i pożar 1803 roku zniszczyły osiągnięcia Komisji Dobrego Porządku, którymi zachwycił się w roku 1787 Naruszewicz stwierdzając, iż Lublin zaczynał wówczas „mieć przywróconą dawną ozdobę“². Tymczasem zaś znaczenie Lublina w Królestwie Kongresowym było daleko większe, niż w dawnych granicach Rzeczypospolitej szlacheckiej. Było to powodem, dla którego władze rządowe szybko podjęły kroki, mające na celu stworzenie podstaw przyszłego ogólnego uporządkowania i przebudowania miasta³. Nawiązywano przy tym zarówno do postępowych elementów działalności obozu sojuszu szlachecko-mieszczańskiego doby Oświecenia, jak i wykorzystywano niezrealizowane techniczne projekty regulacyjne władz austriackich.

Przystępując do „melioracji“ Lublina zwrócono początkowo główną uwagę na przebudowę przebiegu dróg tranzytowych na terenie miasta, co związane było z ogólnokrajową akcją regulacji i rozbudowy traktów powodowaną zarówno względami gospodarczymi jak i militarnymi. Przejazd głównymi traktami przez miasto był uciążliwy a miejscami nawet niebezpieczny. Dotyczyło to przede wszystkim połączenia traktu warszawskiego z traktem w kierunku Rosji, idącym ulicami Krakowskim Przedmieściem, Nową (utworzoną w końcu XVIII wieku przez Komisję Dobrego Porządku), Podwalem i Szeroką, zwłaszcza zaś na odcinku błotnistej i stromej ulicy Podwale. Już za czasów austriackich myślano o przebicciu połączenia pomiędzy wyjazdem z Bramy Grodzkiej a ulicą Szeroką celem bezpośredniego połączenia Krakowskiego Przedmieścia poprzez Rynek, ulicę Grodzką i Szeroką z mostem na Czechówce, gdzie zbiegał się trakt z kierunku Lubartowa i Brześcia oraz Łęcznej i Chełmu. Realizując tę myśl wyburzono w roku 1817 domy położone na tzw. sutkach, pomiędzy ulicą Zamkową i Szeroką. Sądono, że „ta droga — obracająca przejazd do miasta z ulicy żydowskiej Szeroka zwanej wprost w Bramę Grodzką nie tylko komunikacją przez środek miasta ułatwi, ale też przy uczyszczeniu i odnowieniu Lublina stanie się dla mieszkańców korzystniejszą, dla idących dogodniejszą i przyzwoitszą“⁴.

Poszkodowani właściciele korzystając z tego, że nie zawarto z nimi umowy o wykup nieruchomości, zażądali olbrzymiego odszkodowania, dochodzącego 200.000 zł pol., niewspółmiernego do wartości zajętych placów i zburzonych budynków. Namiestnik królewski Zajączek polecił zwrócić te place właścicielom i sporządzić nowy projekt połączenia ulicy Szerokiej i Grodzkiej. Wbrew temu Domański, prezes Komisji Województwa Lubelskiego, przystąpił samowolnie do podnoszenia poziomu ulicy Szerokiej i wznoszenia mostu łączącego ją z Bramą Grodzką. Ufał on zapewne w poparcie w. ks. Konstantego a może

¹ Por. I. Baranowski, Komisje porządkowe (1765—1788), Rozpr. PAU, whf. t. 49, Kraków 1907, s. 135 i n.; KRSW 3659, raport Grofego z 15. 5. 1819.

² I. Baranowski, op. cit., s. 135.

³ Przebudową Lublina żywo się interesowali w. ks. Konstanty i Zajączek. Zasadnicze wytyczne projektu opracowane przez delegata Rady Administracyjnej Okołowa i prezesa komisji wojewódzkiej Domańskiego zawiera projekt Okołowa, l. c., krytykowany w KRSW, por. uwagi nad projektem Okołowa, KRSW 3658 (koncept KRSW 3659). Inne koncepcje reprezentował Grofe, por. sprawozdania z 15. 5. 1819, l. c., oraz z 30. 4. 1820, KRSW 3659 i 12. 8. 1820, KRSW 3660, z którym zgadzali się zarówno Sumiński jak i Netrebski, decydujący faktycznie w sprawach miejskich w KRSWiP.

⁴ KRSW 3656, wypis z protokołu Rady Stanu z 4. 5. 1817.



Ryc. 160. Widok Krakowskiego Przedmieścia z wieży Trynitarzkiej. Na pierwszym planie baszta odsłonięta z dawnych obwarowań miejskich.

także cesarza Aleksandra, którzy w czasie bytności swojej w Lublinie zapoznali się na miejscu zarówno ze stanem istniejącym jak i z omawianym projektem.

Rozwiązanie to było krytykowane przez Grofego, podówczas inspektora dróg i mostów.

„Przez podobne wyniesienie [ul. Szerokiej] obok stojące kamienice na $3\frac{1}{2}$ łokci w ziemię zasypane być by musiały i też wypukłość teraźniejszej pięknej i równej ulicy Szerokiej całą-by komunikacją poniżej i z ulicą Nową zatamowała. Przeto zmniejszenie przykrego spadku przez wygórowanie ulicy Szerokiej i każde w tej mierze przedsięwzięcie lub próba dla uformowania dogodnego przejazdu w tym przykrym zakręcie będzie nadaremny, pociągając za sobą niepotrzebne zamitżenie i koszta“.

Odrzucał też Grofe możliwość poprowadzenia przejazdu ulicą Zamkową i maleńką, nienazwaną, uliczką łączącą ją z ulicą Szeroką u podnóża góry Zamkowej. Istniała tutaj co prawda możliwość zastosowania nasypów i wkopów dla uzyskania spadku, uliczki jednak tutaj były bardzo wąskie a poszerzenie ich możliwe jedynie przy znaczniejszych wyburzeniach i to nawet nowowystawionych kamienic. „Przeto nie tak na piękność jako raczej na bezpieczny przejazd w tym miejscu uwagę zwrócić, zdaje się, potrzeba“ — konkluduje Grofe, proponując przedłużenie ulicy Nowej w kierunku północnym do gościńca Lubartowskiego, tym bardziej iż dość wąski przelot przez Bramę Grodzką utrudniłby znacznie komunikację na głównym trakcie pocztowym¹.

Domański nie chcąc z niewiadomych bliżej powodów odstąpić od realizacji przebiecia zaproponował zburzenie Bramy Grodzkiej a nawet i Krakowskiej². W Bramie Grodzkiej, przebudowanej w końcu XVIII wieku (ryc. 161), mieściły się sklepy i mieszkania, których wynajem przynosił miastu około 12.000 zł pol. dochodu rocznie. Nie chcąc narażać miasto na straty, projektuje Domański budowę 19 sklepów na miejscu zburzonej bramy i przyległego domu prywatnego. Liczył on, iż dochód z nich wraz z dochodem trzech nieprzewidzianych

¹ KRSW 3660, protokół w sprawie odszkodowań z 18. 11. 1818; KRSW 3656, postanowienie namiestnika z 13. 6. 1818; sprawozdania Grofego, l. c.

² KRSW 3658, KWL do KRSW z 22. 6. 1818.



Ryc. 161. Widok ul. Grodzkiej. Litografia J. Gumowskiego z r. 1917.

do zburzenia sklepów przy Bramie Grodzkiej wyniesie rocznie prawie 44.000 zł pol. W ten sposób koszt wyburzeń i budowy nowych sklepów wynoszący 85.145 zł pol. 19^{1/2} gr pokryć miałyby się w przeciągu dwu lat. Te pozornie słuszne obliczenia nie uwzględniały zmniejszenia się wysokości okresowo licytowanych sum czynszów na skutek zwiększenia się liczby punktów sprzedaży.

Mostowski, minister prezydujący w Komisji Rządowej Spraw Wewnętrznych i Policji, polecił Grofemu sprawdzić na miejscu „czyliby bez zbyteńnego uszczerbku dochodów miejskich w miejscu rozrzucić się mającej Bramy Grodzkiej nie można wynagrodzić placami właścicieli sutek“ rozrzuconych w r. 1817¹. Domański zaś, w porozumieniu z gen. Zajączkiem, projektował przekazanie poszkodowanym sklepów, których budowę rozpoczęto pod mostem łączącym Bramę Grodzką z ulicą Szeroką.

Właściciele zburzonych nieruchomości dążyli nie tyle do uzyskania przynoszących mały dochód sklepów, lecz raczej do zdobycia znaczniejszej sumy gotówki, to też nie chcieli zgodzić się na takie rostrzygnięcie sporu. Domański, spodziewając się przyjazdu cesarza, mimo zakazów KRSWiP dokończył realizacji, broniąc się później, „iż bez narażania Najjaśniejszego Pana na przypadek i nieprzyjemność, siebie zaś na osobistą przed rządem odpowiedzialność, żadną miarą starą drogą prowadzić go nie można było“².

Nie wiemy, czy Domański istotnie powodowany tylko przejazdem cesarza dokończył realizacji, wysunięty jednak argument jest dość typowym motywem dla wielu podejmowanych wówczas prac około upiększenia miast. Ówczesna bowiem przebudowa struktury przestrzennej miast w małym tylko stopniu stanowiła wyraz kształtowania się burżuazji — istotnej twórczyni kapitalistycznego miasta — co spowodowane było zapóźnieniem rozwoju stosunków społecznych w Królestwie Polskim i związaną z tym słabością klasy mieszczańskiej. W daleko większej mierze był to wyraz przemian części klasy feudalnej przechodzącej pruską drogą na pozycje kapitalistyczne. Stojąca na usługach tej klasy biurokracja rządowa widziała dla siebie możliwość awansu nie tylko poprzez istotne podniesienie gospodarki krajowej, lecz częstokroć także przez stworzenie estetyzujących pozorów takiego wzrostu. Skierowanie głównego traktu pocztowego na Ukrainę poprzez Zamość przebudowany w owym czasie na

¹ KRSW 3659, polecenie z 2. 4. 1819 (koncept KRSW 3657).

² KRSW 3660, podanie Grosbergera i Diensteina do KRSW z 11. 8. 1820, gdzie żądają wstrzymania rozpoczętej budowy sklepów do czasu zakończenia sporu, wykrzyskując też ówczesne poglądy władz rządowych na przebudowę miast, pisząc iż „w miejscu tak celnym takowe sklepiki małe zupełnie prospekt nie kształcą“; pismo KWL do KRSW z 26. 8. 1820.

nowoczesną twierdzą, zmieniało w sposób zasadniczy układ węzła lubelskiego i stawiało pod wielkim znakiem zapytania celowość znacznych nakładów finansowych, gdy droga na Lubartów poprowadzona być mogła projektowanym przez Grofego przedłużeniem ulicy Nowej. Trwanie Domańskiego na dawnych pozycjach ujawnia ograniczoną jego postawę, demaskuje frazesy o polepszeniu położenia całej ludności miejskiej i nasuwa też podejrzenia o jego bezpośrednim zainteresowaniu finansowym.

Gościniec zamojski poprzez Bychawę podchodził od południa do miasta wpadając w ulicę Bernardyńską. Rozplanowanie tej części miasta utrudniało uformowanie potrzebnego przejazdu do śródmieścia. Projektowane przez Grofego przebicie ul. Bernardyńskiej na plac Królewski nie zostało zrealizowane. Później natomiast przebito trakt zamojski bezpośrednio na ulicę Królewską otwierając daleką perspektywę na bryłę przebudowywanego ówczesnie na katedrę kościoła pojezuickiego.

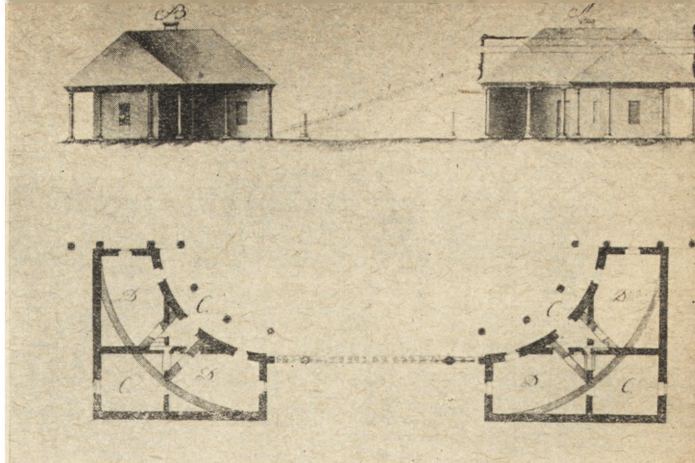
Duże ilości materiału potrzebne na wyszosowanie traktów uzyskiwano z rozbiórek walących się budynków i ruin. Między innymi wykorzystano zwaliska zamkowego domu wielkiego oraz ruiny kolegium jezuickiego. Rozebranie tych ostatnich¹ wraz z otworzeniem perspektywy z ulicy Zamojskiej na bryłę kościoła, stworzyło jeden z istotnych elementów obecnego ukształtowania przestrzennego śródmieścia Lublina.

Względy finansowe podyktowały ograniczenie wjazdów do miasta do trzech punktów mieszczących się na traktach warszawskim, zamojskim i lubartowskim, przy których zaprojektowane zostają rogatki, gdzie pobierać miano kopytkowe na rzecz miasta oraz opłaty konsumpcyjne na rzecz skarbu państwa (ryc. 162 i 163).

Projekty odwachów rogatkowych wykonane zostały przez miejscowych architektów Ignacego Hincza, wojewódzkiego assessora budownictwa i L. Rodakiewicza, zastępcę budowniczego². Były to skromne klasycystyczne budynki

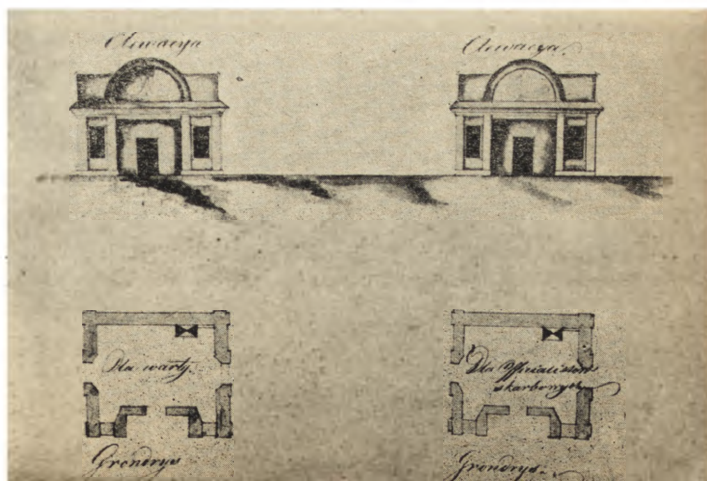
¹ KRSW 3656, KWL do nam. król. z 13. 3. 1817.

² Wg St. Łoży, Słownik architektów, Warszawa 1930, s. 129. Ignacy Hincz był od r. 1829 budowniczym województwa płockiego. Na podstawie korespondencji (KRSW 3656—3661) okazuje się, że w latach 1817—1819 pełnił on funkcję inżyniera i assessora budowniczego w KWL. W tym czasie wykonał on plan siedzib Lublina oraz projekty: rogatki przy trakcie warszawskim, rogatki przy moście na Czechówce, mostu i sklepów przy Bramie Grodzkiej. Prócz tego na polecenie KRSW



Ryc. 162. Projekt odwachów rogatkowych. Proj. I. Hincz 1817 r. (AGAD-KRSW 3656)

Ryc. 163. Projekt odwachów rogatkowych przy moście na Czechówce. Proj. L. Rodakiewicz 1819 r. (AGAD-KRSW 3658)



o typowym układzie, których rozwiązanie architektoniczne ostro krytykował Grofe¹. Już w roku 1819 wybudowano roгатki warszawskie i bychawskie oraz założono fundamenty pod roгатki lubartowskie przy nowowymurowanym moście na Czechówce. Boczne dojazdy do miasta zlikwidowano przez ich przekopanie i wzniesienie wałów, pozostawiając jedynie wjazd ze wsi Rury o zupełnie lokalnym znaczeniu. Zapobiec to miało możliwościom defraudacji skarbowych².

Okopanie miasta podyktowane było nie tylko względami skarbowymi, lecz wynikało także z ogólniejszych tendencji urbanistycznych.

Granice więc miasta oparto o Bystrzycę i Czechówkę oraz o dawne wały między tymi rzeczkami, nakazując ich reperację lub też na odcinkach, gdzie całkowicie były zniszczone, utworzenie ich na nowo. W ten sposób poza obrębem miasta znalazły się przedmieścia takie jak Piaski, przyłączone za czasów austriackich, Kalinowszczyzna, czy ul. Ruska, które swego czasu stanowiły samodzielne jurydyki ograniczone już znacznie w swej samodzielności w czasach działalności Komisji Dobrego Porządku³.

Włączenie bowiem ich do miasta — jak słusznie zauważał Okołów — „formowałyby rozległość monstrowatą, większą niż Warszawy, w środku której byłyby bagna, stawy, łąki, pola, wąwozy, góry, parowy itd. z lichemi tu i ówdzie porozrzucenymi domkami i karczmami, między którymi formowanie ulic, kanałów, ścieków brukowanymi itd. milionyby kosztowało, a przecież cała ta przestrzeń z natury rzeczy i położenia Lublina mieszkańcami zapełnioną nigdyby być nie mogła“⁴.

Wzmoczeniu urbanizacji zabudowy służyć też miało przeniesienie targów i jarmarków z przedmieść na jeden plac przed klasztorem Brygidek, co po zniesieniu istniejących tam ruder dokonano w r. 1819⁵.

Zdawano sobie jednak sprawę, że polityka zakazów nie doprowadzi automatycznie do odbudowy miasta, dopóki inwestycje w zakresie budownictwa mieszkaniowego nie staną się rentownymi przedsięwzięciami dla bogatszego mieszczaństwa. Główną przyczyną nierentowności kamienic były kwatery wojskowe, co odczuwały dotkliwie miasta i znaczna liczba wsi w Królestwie. Budowa potrzebnej liczby koszar była problemem trudnym do rozwiązania wobec wyniszczenia kraju i wielkich długów państwowych, które obciążały Królestwo w wyniku traktatów pokojowych. Niezwykle liczne w Lublinie kościoły i klasztory zamieszkałe częstokroć przez kilku zaledwie zakonników wzbudziły więc naturalnie zainteresowanie władz rządowych. Część tych budynków obrócona była już przez Austriaków na cele wojskowe lub sprzedana w ręce prywatne, część znajdowała się w kompletnej ruinie, lecz pozostałe stanowiły olbrzymią rezerwę lokalową. Umiejętne jej wykorzystanie na pomieszczenie wojska i urzędów, co zostaje zrealizowane w latach dwudziestych, stanowi przedmiot sporów między poszczególnymi wyższymi urzędnikami⁶.

sporządził liczne inwentaryzacje pomiarowe kościołów i budynków klasztornych. W r. 1820 zostaje inspektorem jeneralnym dróg i mostów w KRSW (KRSW 3661).

L. Rodakiewicz, pełniący w tym czasie funkcję zastępcy budowniczego KWL, wykonuje również szereg projektów odwodów roгатkowych, projekt mostu na Czechówce, szlachtuza, jatek przy ul. Nowej i jedną z alternatyw mostu i sklepów przy Bramie Grodzkiej.

¹ KRSW 3659 sprawozdanie Grofego 30. 4. 1820.

² Projekt Okołowa l. c.; KRSW 3659 KWL do KRSW z 30. 3. 1820.

³ KRSW 3658, uwagi nad projektem Okołowa (koncept KRSW 3659).

⁴ Projekt Okołowa l. c.

⁵ KRSW 3661, KWL do KRSW z 18. 5. 1820.

⁶ Projekt Okołowa, l. c.; KRSW 3659 KWL do KRSW z 30. 3. 1820.



Ryc. 164. Plan Lublina z pocz. XIX w. (AGAD-KRSW 3659)

O ile budowle znacznie zniszczone zostają w bardzo silnym stopniu przebudowane, to jednocześnie dba się, aby nie zatracić charakteru architektury lepiej utrzymanych budynków, czego przykładem jest m. in. zachowanie elewacji budynków popijarskich, przebudowanych na lazaret wojskowy.

Co więcej, Okołów zwracając uwagę na kościół trynitański, pisze: „— lubo niedokończony i na teraz żadnego przeznaczenia mieć nie mogący dla pięknej i rzadkiej w kraju naszym architektury na ruinę wystawionym być nie powinien, owszem pokryć go i do dalszych, lepszych czasów zakonserwować wypada”¹.

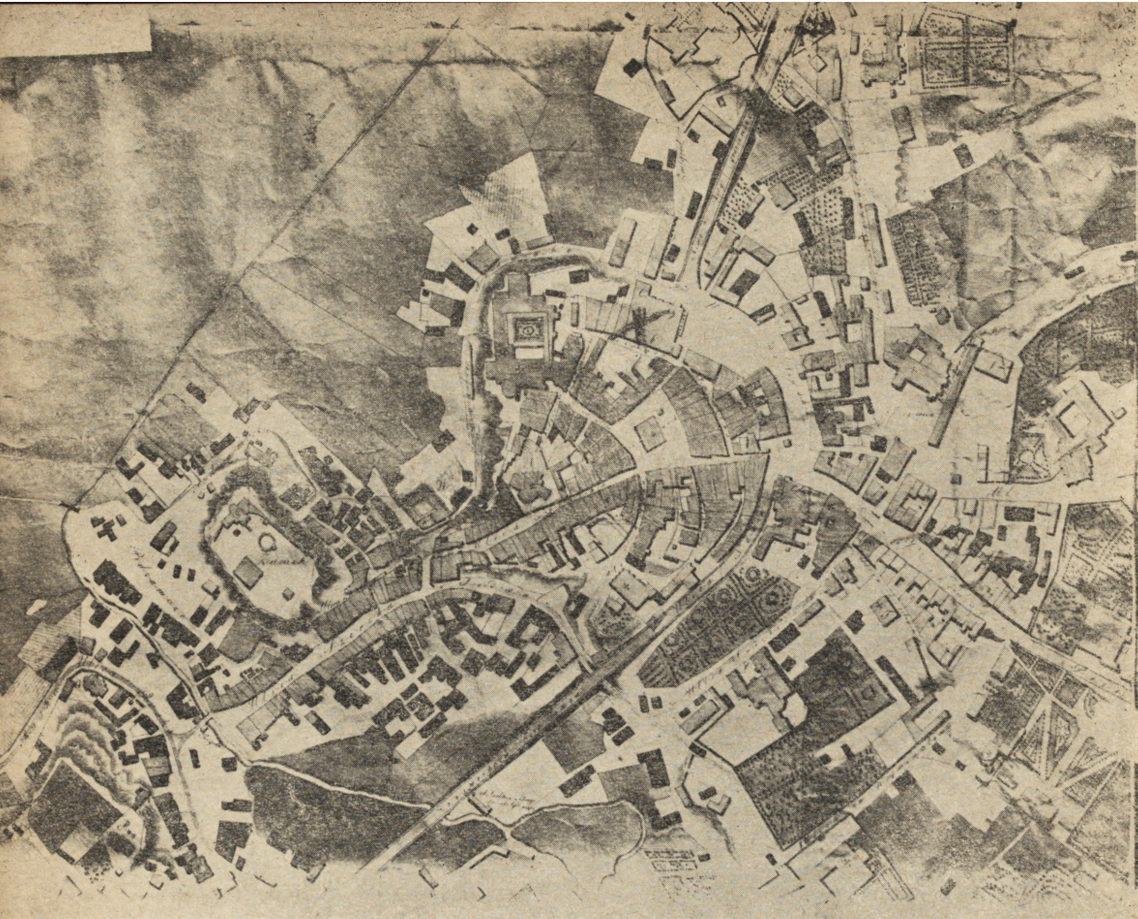
O ileż to stanowisko jego odbija od posunięć czasów późniejszych, które doprowadziły do przebudowy tego kościoła na czynszówkę (dziś ul. Rybna nr 10), z której wydobycie pierwotnego wyrazu zamierzonych form architektonicznych, o ile to jest możliwe, powinno stać się troską służby konserwatorskiej.

Celem stworzenia bazy zaopatrzeniowej podjęto budowę dwóch cegielni i dwóch pieców wapiennych wraz z domkami dla rzemieślników, co doprowadzono do skutku jeszcze w r. 1819. Inwestycje te stanowiące własność miejską, miały powiększyć dochody miejskie.

Przejawami tej typowej dla tych czasów polityki inwestycyjnej w miastach, była też budowa w r. 1819 „bydłobójni na Czechówce dla lepszego kontrolowania rzezi, z czego dochód oddzielny intratę miejską powiększy”², wg projektu bud. L. Rodakiewicza, oraz projekt budowy jatek przy ul. Nowej, która zdaniem Domańskiego

¹ Projekt Okołowa, l. c.

² Projekt Okołowa, l. c.



Ryc. 165. Plan śródmieścia Lublina z 1823 r. ze zbior. T. O. n. Z. P.

„— nie może lepszego otrzymać przeznaczenia, jak kiedy na niej w bliskości nawet szlachtuza jarki porządne pobudowane zostaną, zwłaszcza, że już część takowych jatek na projektowanym miejscu z urządzenia jeszcze Komisji Boni Ordinis wymurowanych znajduje się“¹.

Projekt ten nie został zrealizowany, gdyż KRSWiP sprzeciwiła się upatrzonemu lokalizacji. Warto tu jednak zwrócić uwagę na ówczesny rzetelny stosunek do budownictwa użytkowego, którego program — jak np. jatek — nie wymagał, jakby się pozornie wydawało, większej troski o stronę artystyczną. Grofe mianowicie, opiniując projekt lokalizacji, stwierdzał, iż „w przedmiocie wystawienia jatek będzie potrzeba nadesłania projektu razem z planem sytuacyjnym należycie co do gustu i stosowności wypracowanego“².

Budowę cegielni, wapniarni, szlachtuzu, rogatek, głównego odwachu wojskowego przy ruderach dzwonnicy karmelickiej na Krakowskim Przedmieściu, zniesienie ruin kościoła bonifratrów i okolicznych domów na urządzenia tam placu musztry i parad, tak charakterystycznych dla ówczesnego życia ulicznego, zniesienie ruder i murów przy klasztorze brygidek i zrobienie tam placu jarmarcznego, wymurowanie mostu na Czechówce i między Bramą Grodzką a ulicą Szeroką, zniesienie ul. Grodzkiej i jej wybrukowanie, a wreszcie okopanie miasta, zlecił namiestnik królewski Domańskiemu w czerwcu 1819 r.,

¹ KRSW 3661, KWL do KRSW z 18. 7. 1820.

² J. w. adnotacja marginalna.

upoważniając go do dysponowania w tym celu nadetatowymi dochodami miejskimi i wpływami z zaległości oraz polecając przejęcie administracji folwarku miejskiego Bronowice. Domański znaczną część tych prac wykonał jeszcze w ciągu tegoż roku kosztem 60.870 zł pol. W późniejszych jednak jego rozliczeniach było dość dużo nieformalności. Administracja folwarku doprowadziła do strat, podobno z powodu braku rąk do pracy. Cała ta gospodarka Domańskiego budziła u urzędników warszawskich pewne podejrzenia czytelne między wierszami oficjalnej korespondencji¹.

Obraz początków akcji regulacyjnej Lublina w czasach Królestwa Kongresowego nie byłby pełen, gdyby przemilczeć o mniej może efektywnych lecz bardzo istotnych poczynaniach w zakresie porządkowym. Brukowanie ulic i dróg, wysadzenie drzewami, głównie topolowymi, szerszych arterii komunikacyjnych m. in. i Krakowskiego Przedmieścia, budowa kanałów odwadniających itd., rozpoczęte wówczas, miały nabrać większego rozmachu w latach następnych. Dotychczas bowiem opisane wysiłki „będąc wstępem niejako i przygotowaniem do dalszych robót później przedsięwziąć się mających“ miały za zadanie stworzenie, także i finansowych podstaw akcji regulacyjnej².

Początki regulacji Lublina, wyprzedzają nieco podjęcie ogólnej polityki protekcyjnej władz Królestwa w stosunku do miast, stanowiąc niejako zapowiedź dalszej planowej akcji, co tłumaczy też często improwizacyjny charakter poczynañ lubelskich, nieujętych jeszcze w ramy ogólnokrajowych posunięć gospodarczych, w zakresie przebudowy i rozbudowy przestrzennej miast. Stąd wynika też stwarzanie przez władze lokalne faktów dokonanych, wbrew zdaniu kształtującej się dopiero Rady Budowniczej.

Głównymi wynikami lubelskiej akcji regulacyjnej w latach 1817—1820 było: 1. uporządkowanie przebiegu dróg tranzytowych w mieście i jego najbliższej okolicy; 2. ustalenie strefy zabudowy miejskiej w obrębie okopów; 3. stworzenie gospodarczych i technicznych możliwości dla dalszych prac urbanistyczno-architektonicznych. W tym też czasie powstały projekty głównych założeń śródmiejskich — plac Katedralny i plac Litewski związany z zrealizowanym w latach 1818—20 placem musztry. Jeden z wariantów ówczesnych projektów regulacyjnych przewidywał stworzenie z placu Litewskiego centralnego założenia przez lokalizację władz woj. w znajdujących się tu budynkach pałacowych, których przebudowa miała stworzyć jednolity zespół architektoniczny.

Ograniczoność tej akcji pozostawiającej swemu losowi przedmieścia, gdzie w znacznej liczbie mieszkali „wyrobnicy“ i żydowscy kupcy, co wynikało z klasowych interesów części upadającej klasy feudalnej i kształtującej się burżuazji i z czym łączył się swoisty antysemityzm, ograniczoność ta, przejawiająca się także i w wielu innych momentach, nie przekreślała naturalnie postępowego wyrazu rozpoczętej przebudowy Lublina, dokonywanej się w ramach realizacji ogólnokrajowej polityki zdążającej do podniesienia gospodarki miejskiej. Rozumiejąc społeczne ograniczenie akcji regulacyjnej widzimy w niej jednocześnie zdumiewającą niekiedy umiejętność znalezienia właściwych proporcji w rozwiązaniach uwarunkowanych sprzecznymi ze sobą możliwościami finansowymi, koniecznościami technicznymi i artystycznymi dążnościami do plastycznych wartości ukształtowania przestrzennego miasta. Zjawiska te wyraźnie są widoczne w zabezpieczeniu dalszych możliwości realizacyjnych w samych początkach przebudowy miast, także i Lublina.

¹ Ówczesny bałagan w gospodarce finansowej miasta ujawniają raporty dozorca miast Brandysa, por. np. jego pismo do KRSW z 18. 10. 1818 (KRSW 3196).

² Projekt Okołowa, I. c.