

Andrzej Majdowski

Jeszcze jeden nieznanany wzornik Gołońskiego : projekty typowe domów dróżniczych w Królestwie Polskim

Ochrona Zabytków 46/3 (182), 270-271

1993

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.

Andrzej Majdowski

JESZCZE JEDEN NIEZNANY WZORNIK GOŁOŃSKIEGO. PROJEKTY TYPOWE DOMÓW DRÓŻNICZYCH W KRÓLESTWIE POLSKIM

W poprzednim numerze zaprezentowano sporządzone przez Andrzeja Gołońskiego (1799-1854) „*Plany normalne na zabudowania mieszkalne i ekonomiczne plebańskie...*” z 1849 r. Co prawda wzornik ów jest odnotowany w słowniku Łoży, lecz do niedawna faktycznie znajdował się poza obiegiem naukowym¹. Natomiast zupełnie chyba nieznaną pozostało wcześniejsze opracowanie tegoż autora, który wykonał obowiązujące od 1834 r., powtarzalne „*Plany na budowę koszar drogowych i celbud*”.

Również i ten projekt powstał pod auspicjami Rady Ogólnej Budowniczej, tym razem na użytek odpowiedzialnej za stan dróg Dyrekcji Komunikacji Lądowych i Wodnych. Zgodnie z obowiązującą procedurą zatwierdzającym był Namiestnik Królewski, a skierowanie do realizacji poprzedziło rozporządzenie Komisji Rządowej Spraw Wewnętrznych, Duchownych i Oświecenia Publicznego — nakazując Radzie Budowniczej:

1. *aby przysposobiła dostateczną liczbę planów litograficznych i anszlagów [kosztorysów] drukowanych i takowe, wraz z planami do każdego anszlagu dołączonymi, w potrzebnej liczbie egzemplarzy Komisji Rządowej przedstawiła;*

2. *aby stosując się pod względem cen do każdego z miejsc, na którym koszary i celbudy stać będą, wygotowała stosowne na takowe anszlagi².*

Nie ulega wątpliwości, że zgodnie z powyższymi zaleceniami, około połowy lat trzydziestych zaczęto wznosić nowego typu koszary drogowe. W niniejszym komunikacie są one przedstawione na pojedynczej planszy z projektu Gołońskiego. Nie wdając się w analizowanie form, które we właściwej sobie skali stanowią jakby kwintesencję urzędowego klasycyzmu, warto pamiętać, iż domki dróżnicze były elementem infrastruktury powstającej w związku z planowym rozwojem sieci dróg bitych w Królestwie Polskim.

Proces ten został zapoczątkowany jeszcze w dobie konstytucyjnej, a przed powstaniem listopadowym — w latach 1819-1830 — wybudowano ze środków

państwowych około 1000 km traktów głównych³. W oficjalnych dokumentach na konieczność zapewnienia specjalnych pomieszczeń dla służby drogowej zaczęto zwracać uwagę od 1825 r. Wówczas to na mocy najwyższego ukazu zapadła decyzja co „*do odstąpienia gruntów rządowych, któreby uznane były za potrzebne, dla wystawienia domów lub koszar drogowych*”⁴. Można sądzić, że w krótkim czasie wzniesiono sporo takich obiektów, bo już w 1826 r. ukazało się rozporządzenie rządowe, nakazujące zakładanie szkółek drzew owocowych przy istniejących domkach dróżniczych⁵.

Zapewne nie były one jednak stypizowane, a pierwszeństwo pod tym względem przypada budynkom przeznaczonym nie dla dróżników, lecz nadzoru technicznego z wyższych szczebli hierarchii służbowej. W trosce o ich wygodę Książę Namiestnik postanowił w 1825 r. co następuje: „*Uznawszy potrzebę wystawienia trzech domków na traktach bitych już wykonanych od Kalisza do Terespoła, dla inżynierów konserwacją tychże traktów trudnić się mających i zatwierdziwszy plan takowych domków, upowazniamy Komisję Rządową Spraw Wewnętrznych i Policji, aby je (...) w miejscach do tego stosownych, podług planu, wystawić kazała*”⁶. Na obecnym etapie badań nie sposób o bliższe informacje, w przyszłości należałoby pokusić się przynajmniej o identyfikację tych budowli. Biorąc pod uwagę rozmach inwestycji drogowych trudno wykluczyć, że zaakceptowany urzędowo projekt wykorzystywano do stawiania podobnych domów także przy innych szlakach.

W każdym razie wydaje się być pewne, iż na lata 1834-1854 przypada realizacja domków dróżniczych według wzornika Gołońskiego. Końcowa cezura całkiem przypadkowo zbiegła się z datą śmierci architekta, gdyż w rzeczywistości chodzi tu o moment zatwierdzenia zamiennej dokumentacji, której autorstwo przypisywano armijnemu Naczelnikowi Inżynierów⁷. Dość zaskakujące jest również, że zasadnicze *novum* proponowanego przezeń rozwiązania po-

1. Por.: A. Majdowski, *O zabudowaniach plebańskich w ustawaustawie Królestwa Polskiego*, „*Nasza Przeszłość*”, 1990, t. 73, ss. 165-190; Idem, *Dokumentacja wzornikowa zabudowań plebańskich w Królestwie Polskim*, „*Ochrona Zabytków*”, 1993, nr 2, ss. 132-147; Idem, *Ze studiów nad budownictwem kościelnym w Królestwie Polskim*, Warszawa 1994, ss. 67-99.

2. Reskrypt KRzSWDiOP nr 2756/9410 z 2 sierpnia 1834 [w:] *Zbiór przepisów administracyjnych Królestwa Polskiego. Wydział Komunikacji Lądowych i Wodnych*, Tom II. *Komunikacje Lądowe*,

Warszawa 1866, s. 729.

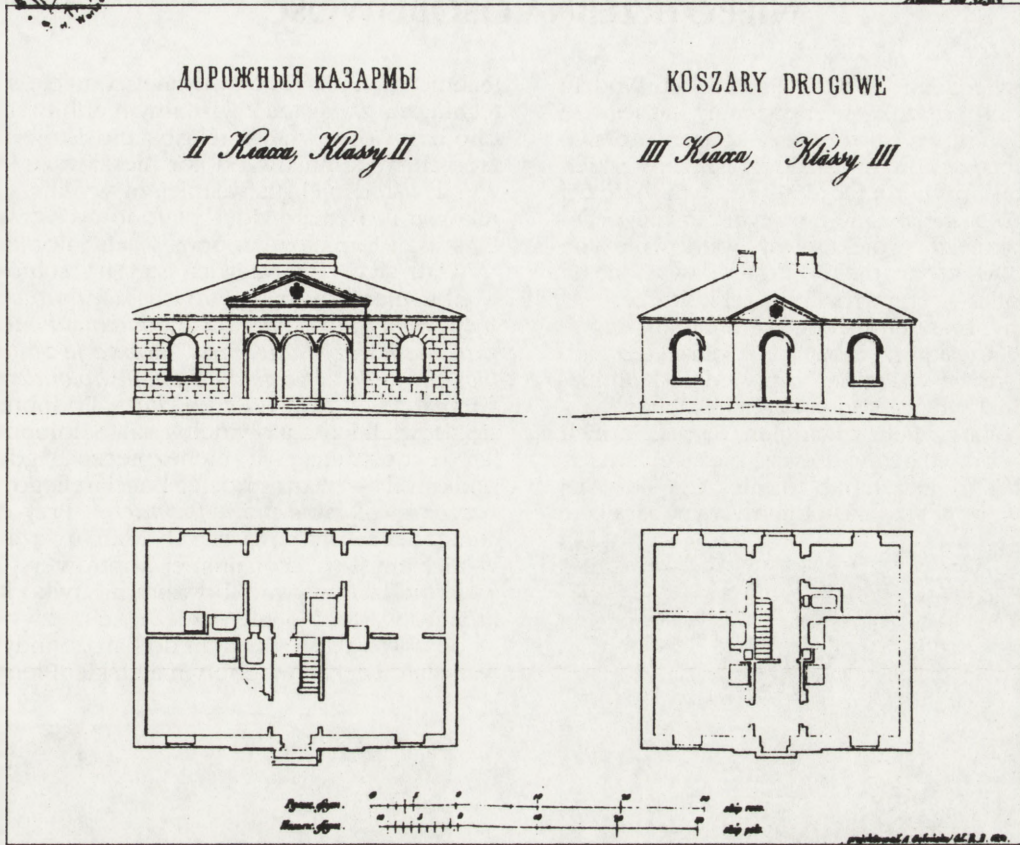
3. Ibidem, s. 7.

4. Ukaz z dn. 12/24 października 1825 r., ibidem, s. 725.

5. Ibidem, s. 569.

6. Rozporządzenie Namiestnika Królewskiego z dn. 8 kwietnia 1825 r., ibidem, ss. 724-5.

7. Postanowienie Rady Administracyjnej z 11/23 sierpnia 1854, ibidem, ss. 741-5.



A. Gotoński, dom dróżnika II i III klasy wg projektu typowego z 1834 r. Neg. w zbiorach autora
 A. Gotoński, A keeper's house II and III class, according to a typical project from 1834. Neg. in the coll. of the author

legało na zastosowaniu konstrukcji drewnianej. Oczywi-
 wistą tego przyczyną było dążenie do zredukowania
 kosztów, co pośrednio zdaje się też świadczyć o naro-
 stych zaległościach w budowie koszar drogowych.

W tymże 1854 r. wspomina się o brakujących
 dwustu obiektach, których koszt jednostkowy w wer-
 sji drewnianej szacowano poniżej 150 rubli srebrem,
 podczas gdy wykonanie podobnej budowli murowa-
 nej było przynajmniej trzykrotnie droższe. Przykłado-
 wo na liczącym niespełna 400 km długości i budowa-
 nym od 1820 r. trakcie kowieńskim (Warszawa-Kow-
 no), stało 31 zamiast 54 domków⁸. Przy czym ich
 zageszczenie znacznie wzrastało, jeżeli obok drogi
 przebiegała trakcja linii telegraficznej, także podlega-
 jąca nadzorowi przez dróżników.

Do połowy stulecia główne drogi bite w Królest-
 wie Polskim miały już ponad 2000 km długości.
 Łatwo więc obliczyć, że domków dróżniczych powin-
 no być około 350, z czego faktycznie egzystowało
 chyba nie więcej niż 200 obiektów. Być może
 w dekadzie poprzedzającej wybuch powstania sty-
 czniowego zdołano zmienić niekorzystne proporcje,
 realizując na szerszą skalę typowy projekt anonimo-
 wego generała. Tak czy owak, pewne jest, że wzdłuż
 wielu polskich dróg stały, a niekiedy stoją zapewne
 do dzisiaj, charakterystyczne budowle — przynaj-
 mniej do 1863 r. wznoszone na podstawie trzech
 rodzajów powtarzalnej dokumentacji.

8. Ibidem.

Yet another unknown pattern book by Gotoński. typical projects for keeper houses in the Kingdom of Poland

The communique resents a pattern book for keepers'
 houses, written in 1834 by Andrzej Gotoński (1799-1854).
 At least two other recurrent projects were applied in the
 Kingdom of Poland for this type of housing. At the present

stage of research they remained unidentified although
 generally speaking we can assume that about 200 similar
 objects were raised in the first half of the nineteenth
 century in the region in question.