

Andrzej Majdowski

Projekt typowy ogrodów przy koszarach drogowych w Królestwie Polskim

Ochrona Zabytków 46/4 (183), 363-366

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.

PROJEKT TYPOWY OGRODÓW PRZY KOSZARACH DROGOWYCH W KRÓLESTWIE POLSKIM

Budowane wedle zatwierdzonego w 1834 r. wzornika domy dróżnicze były ważnym, lecz nie jedynym elementem infrastruktury powstającej dzięki programowemu rozwojowi sieci dróg bitych w Królestwie Polskim¹. Poprzestając z konieczności na pobieżnym tylko przeglądzie powtarzalnych projektów — co wynika m.in. z aktualnego stanu badań — nie sposób pominąć opracowania z 1836 r., występującego w oficjalnej nomenklaturze jako *Wzór urządzenia ogrodów przy koszarach drogowych*. Sam tytuł jest nieco mylący, gdyż z lapidarnego sformułowania umknęło prawdziwe przeznaczenie owych ogrodów, zakładanych dla celów czysto praktycznych — głównie chodziło bowiem o „*przysposobienie drzew alejowych i krzewów do obsadzenia dróg bitych*”².

Innymi słowy były to oddane pod nadzór dróżników szkółki czy plantacje, które zresztą — podobnie jak stypizowane koszary drogowe — brały swój początek w dobie konstytucyjnej, czyli przed powstaniem listopadowym. Jeszcze w 1816 r., postanowieniem Namiestnika Królestwa zobowiązano właścicieli ziemskich do „*wysadzania alei i traktów drzewami dzikimi*”³, w czym znowu należy zapewne upatrywać powinności sięgających wcześniejszej epoki — Księstwa Warszawskiego, a może nawet schyłkowego okresu Rzeczypospolitej. Zdaje się o tym świadczyć fakt, że dopiero w następnej kolejności zostały ustalone zasady „*podziału dróg na trakty wielkie, średnie i drogi boczne*”⁴. Zaraz potem wprowadzono też prowizoryczne przepisy „*oznaczające prawidłą, podług których roboty około dróg publicznych mają być wykonywane*”⁵.

W pierwszym akcie sedno sprawy polegało nie tyle na sklasyfikowaniu, co na zaplanowaniu budowy wielkich traktów, łączących Warszawę z Krakowem, Wrocławiem, Poznaniem, Królewcem, Grodnem, Lwowem oraz na skomunikowaniu Krakowa z Brześciem. Nie zaniechano przy tym wytyczania nowych i utwardzania istniejących dróg, zaliczanych do traktów średnich, tj. pomiędzy miastami wojewódzkimi i obwodowymi. Przy okazji była rozwijana regularna sieć połączeń pocztowych, co obrazuje załączona mapa z 1823 r. (il. 1).

Natomiast istota drugiej ustawy sprowadzała się do

określenia zasad finansowania tak szeroko zakrojonych inwestycji. Na utrzymanie dróg, grobli, mostów i wszelkich przepraw obrócono w całości świadczenia szarwarkowe, które miały u nas odległe tradycje i wyjątkowo długi żywot, gdyż zostały zniesione dopiero w 1958 r. W odróżnieniu od wcześniejszych praktyk, polegających zazwyczaj na dorywczym zatrudnianiu siły roboczej i sprzężaju do robót publicznych, władze Królestwa uczyniły z owej daniny sprawny instrument planowej rozbudowy dróg, chociaż nie obyło się przy tym bez licznych nadużyć. Stąd m.in. od 1821 r. zmniejszono wymiar i zmodyfikowano sposób egzekwowania szarwarku⁶. W efekcie ciężary te służyły do „*utrzymania wszelkich komunikacji lądowych, innych jak trakty bite wielkie, które rozpoczęte siłą szarwarku w naturze, następnie funduszami powstałymi z zamiany (...) na podatek, zbudowane zostały*”⁷. Innymi słowy, drogi lokalne powstawały nadal dzięki odrabianiu dwudniowego szarwarku (wcześniej osiem dni w roku). System był ciągle ulepszany, a ostatnie zmiany wprowadzono niedługo przed reformą uwłaszczeniową⁸.

Na równi z ustawodawstwem dotyczącym spraw zasadniczych, następowały regulacje wielu zagadnień szczegółowych, w tym także obsadzania poboczy dróg. Kwestia ta wielokrotnie zaprzętała uwagę rządu, co zresztą nie tyle może oddaje wagę problemu, lecz wskazuje raczej na potęgujące się biurokratyzowanie struktur administracyjnych. W każdym razie, po wspomnianym rozporządzeniu z 1816 r., na początku lat dwudziestych wydano kilka następnych aktów, wśród których na uwagę zasługują:

- *Odezwa objaśniająca, że na dzierżawców dóbr rządowych włożony został obowiązek dostarczania drzew do wysadzania ich przy traktach bitych*⁹;
- *Rozporządzenie ponowne, wskazujące, w jakich miejscach i w jakiej rozległości mają być sadzone drzewa przy drogach*¹⁰.

Na tej podstawie można się domyślać mizernej skuteczności wcześniejszych rozporządzeń, a zwłaszcza Postanowienia Namiestnika z 1816 r., obarczającego właścicieli ziemskich obowiązkiem wysadzania traktów dzikim drzewostanem. Również dzierżawcy dóbr rządowych, w 1824 r. wskazani na do-

1. Por.: A. Majdowski, *Jeszcze jeden nieznanymi wzornik Andrzeja Golońskiego. Projekty typowe domów dróżniczych w Królestwie Polskim*, „Ochrona Zabytków” 1993, nr 3, s. 270.

2. *Instrukcja do zakładania i pielęgnowania ogrodów przy koszarach dróg bitych, tudzież użytkowania z tychże i obsadzania dróg*, Warszawa 1836, art. 1a.

3. Postanowienie Namiestnika (dalej: PN) z 16. kwietnia 1816 (w:) *Zbiór przepisów administracyjnych Królestwa Polskiego. Wydział Komunikacji Lądowych i Wodnych. Komunikacje Lądowe*, Warszawa 1866, t. 2, s. 555 (dalej: ZPAKP, skąd w niniejszym tekście pochodzą cytaty, przy których pominięto nazwę źródła).

4. PN z 20. kwietnia 1816, s. 271n.

5. PN z 15. maja 1816, w: *Dziennik Praw* (dalej: DP), t. 1, s. 391n.

6. Najwyższy Ukaz z 17/29. sierpnia 1820 (w:) DP, t. 7, s. 78n.

7. ZPAKP, s. 411.

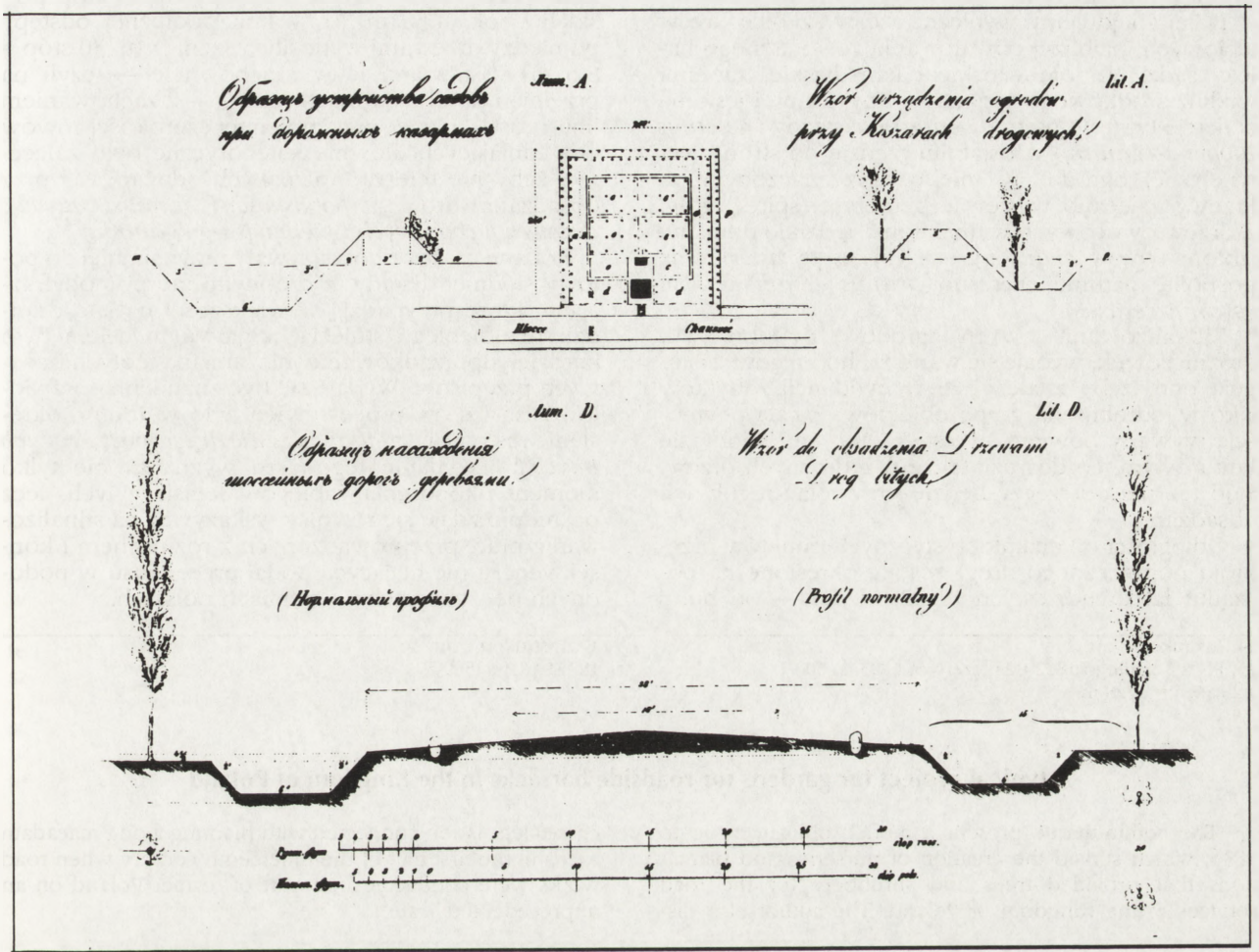
8. Postanowienie Rady Administracyjnej z 22. kwietnia/4. marca 1858 r. — *określające, kto i w jaki sposób obowiązany utrzymywać drogi, mosty, groble i przeprawy w terytoriach miast prywatnych*, s. 551.

9. Rozporządzenie Rady Sekretarza Stanu z 5. kwietnia 1824, s. 565.

10. PN z 6. października 1824, s. 559. Poprzednie postanowienie, wydane 20. lutego 1822, nosiło tytuł: *Decyzja stanowiąca, iż drogi bite mają być wysadzone drzewami*, s. 567.



1. Główne szlaki komunikacyjne w Królestwie Polskim ok. 1825 r. Original w zbiorach autora
 1. Main communication routes in the Kingdom of Poland. Original in the collection of the author



2. A. Wzornikowy ogród przy koszarach drogowych w Królestwie Polskim; D. Zasady obsadzania roślinnością poboczy dróg w Królestwie Polskim (1836 r.). Neg. w zbiorach autora
 2. A. Model garden next to road barracks in the Kingdom of Poland; D. Principles of situating plants along roadsides in the Kingdom of Poland (1836). Negative in the collection of the author

stawców materiału drzewnego, nie spełnili chyba pokładanych nadziei¹¹. Prawdopodobnie z tego powodu resort spraw wewnętrznych przychylił się do wniosku Dyrekcji Generalnej Dróg i Mostów, żeby od 1826 r. wyznaczyć fundusze na zakładane przy dróżnicówkach szkółki¹². Przy okazji podjęto także decyzję „w przedmiocie zaprowadzenia przy wszystkich domach dróżniczych i pod dozorem dróżników szkółek drzew owocowych, z którychby mieszkańcy (...) szczepy (...) za cenę mierną nabywać mogli”¹³.

Po dziesięcioletnich doświadczeniach zdecydowano się ujednoczyć całe przedsięwzięcie, czego wyrazem stała się cytowana już Instrukcja, do zakładania i pielęgnowania ogrodów przy koszarach dróg bitych, tudzież użytkowania z tychże i obsadzania dróg. Podstawowy dokument wzbogacały załączniki — prezentowany wyżej wzornik oraz pominięte tutaj

schematy formularzy (oznaczone literami B i C).

Bardzo proste rozplanowanie ogrodu nie wymaga specjalnych komentarzy, poza zwróceniem uwagi, że przyjętą tu jednostką miary jest stopa polska (0,288 m), co przy kwadratowym założeniu o długości boku 250 stóp wyznacza powierzchnię około 0,75 hektara. Oznaczenia literowe są wyjaśnione w instrukcji, i tak: Miejsce (...) oznaczone lit. a, z trzech stron ogrodu położone, przeznaczone jest na szkółkę drzew wysokopiennych alejowych, służyc mających do obsadzania dróg bitych, koszar i samego ogrodu.

Miejsce lit. b, na szkółkę krzewów, potrzebne do obsadzania grobli drogowych, fosów, wałów, i użyć się mogących (...) do zastąpienia poręczy groblowych. Miejsce lit. c, na szkółkę drzew owocowych. Wreszcie pozostająca część ogrodu oznaczona lit. dd, przeznaczoną jest na drzewa wydające owoc i na warzywo,

11. Po jakimś czasie ukazało się w tej sprawie kolejne rozporządzenie, tym razem wydane przez Komisję Rządową Przychodów i Skarbu z 8/20. czerwca 1836 — o wydawaniu przez dzierżawców dóbr rządowych drzew do wysadzania dróg bitych, s. 629.

12. Rozporządzenie Komisji Rządowej Spraw Wewnętrznych i Po-

licji [dalej: RKRSW] z 25. października 1826 — upoważniająca do zamieszczania w etacie funduszu na urządzenie szkółek drzew przy domkach dróżniczych.

13. RKRSW z 13. września 1826 — upoważniająca do zakładania szkółek drzew owocowych przy domkach dróżniczych, s. 569.

tudzież powiększenie szkótek¹⁴ (il. 2, lit. A).

Dalej znajdujemy wytyczne, że w szkółce drzew alejowych, najbliższej obwałowania zewnętrznego należy sadzić topole włoskie i kanadyjskie, za nimi wzdłuż środkowego zagona — lipy, klony i jesiony, a akacje (*robina pseudo acatia*) i kasztany (*aesculus hipper castanum*) w ostatnim rzędzie od strony wewnętrznej ogrodu. W miejscu przeznaczonym na krzewy zalecano wysiewać berberyse, spirę i głóg. Z drzew owocowych wymienione są dzikie odmiany jabłoni (*pyrus malus*), grusz (*pyrus pyraster*) oraz pospolite gatunki czereśni (*prunus avium*) i wiśni (*prunus cerasus*).

Zlokalizowanie owych ogrodów, podobnie jak dróżnicówek, wydaje się warte zachodu, gdyż zasługują one, żeby znaleźć się w ewidencji zabytków jako wyodrębniona grupa obiektów. Z całą pewnością wywarły bowiem swoiste piętno na krajobrazie kulturowym, co dotyczy także przydrożnych drzew. Stąd też nie od rzeczy będzie przywołać reguły ich obsadzania.

Odległości od charakterystycznych punktów przekroju poprzecznego drogi zostały określone na początku lat dwudziestych¹⁵ (il.2, lit. D) — od burty

(krawędzi drogi) 2 sążnie i 3 stopy (tj. 15 stóp polskich = ok. 4.30 m), a w linii podłużnej odstępy pomiędzy drzewami wynosiły 5 sążni¹⁶ (tj. 30 stóp = 8.6 m). Ustawiano je w szachownicę — czyli na przemian po obu stronach szlaku — z zachowaniem linii prostej, nawet przy zmiennej szerokości rowów odwadniających. Równie kategoryczne było zalecenie, żeby nie mieszać rozmaitych odmian, zaś przy obsadzaniu drogi „w pobliżności (...) miast, używać drzewek wyborowych i piękniejszego gatunku”¹⁷.

Podane zasady obowiązywały przynajmniej do połowy siódmej dekady, z drobnymi raczej modyfikacjami, które przypadają w większości na lata czterdzieste ubiegłego stulecia, a głównym celem było bardziej uporządkowanie niż zmiana dotychczasowych przepisów. Wydaje się być zmienną prawidłowością, że ów proces uwieńczyło w 1860 r. określenie restrykcji „za uszkodzenie drzew przy drogach bitych”¹⁸. Wydanie tego aktu wyznacza nie tylko moment ukończenia zabiegów legislacyjnych, lecz pośrednio zdaje się również wskazywać na sfinalizowanie prac, przeprowadzonych z rozmachem i konsekwencją, nie mających bodaj precedensu w podobnych poczynaniach na ziemiach polskich.

14. Instrukcja., art. 2.

15. PN z 12. lutego 1822 i 24. czerwca 1823, s. 607.

16. sążeń = 1728 m.

17. Instrukcja., art. 56.

18. ZPAKP, s. 569-571.

A typical project for gardens for roadside barracks in the Kingdom of Poland

The communique present a model, obligatory up to 1836, which served the creation of nurseries and plantations that provided trees and shrubbery for the road services in the Kingdom of Poland. The author also dis-

cusses legislation connected with planting along macadam roads in the first half of the nineteenth century when road works were conducted in a part of former Poland on an unprecedented scale.