

Krogulec, Teresa

Nieznane projekty Feliksa Pancera w zbiorach Muzeum Historycznego m. st. Warszawy

Almanach Muzealny 1, 301-308

1997

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 oraz w kolekcji mazowieckich czasopism regionalnych mazowsze.hist.pl.

Tekst jest udostępniony do wykorzystania w ramach dozwolonego użytku.

Teresa Krogulec

NIEZNANE PROJEKTY FELIKSA PANCERA W ZBIORACH MUZEUM HISTORYCZNEGO M.ST. WARSZAWY

W zbiorach Muzeum Historycznego m.st. Warszawy znajdują się projekty Feliksa Pancera, który w latach 1798–1851 był jednym z pierwszych inżynierów Polaków. Wiele z jego prac, w tym plany i rysunki architektoniczne, zostało zgromadzone w zbiorach Muzeum. W tym artykule autorka przedstawia cztery z nich, które są bardzo interesujące i cenne. Są to zakupione w jednym z warszawskich antykwariatów prace polskiego inżyniera Feliksa Pancera. Przedstawiają one widok ogólny i przekroje nie istniejącego już, ale znanego starszym mieszkańcom Warszawy zjazdu do Wisły oraz projektowanego lecz niezrealizowanego mostu wiszącego. Prace nie są sygnowane i nie datowane; być może wykonał je któryś z uczniów pod bezpośrednim nadzorem mistrza.

Zbiór planów i rysunków architektonicznych Muzeum wzbogacił się ostatnio o cztery bardzo interesujące i cenne obiekty. Są to zakupione w jednym z warszawskich antykwariatów prace polskiego inżyniera Feliksa Pancera. Przedstawiają one widok ogólny i przekroje nie istniejącego już, ale znanego starszym mieszkańcom Warszawy zjazdu do Wisły oraz projektowanego lecz niezrealizowanego mostu wiszącego. Prace nie są sygnowane i nie datowane; być może wykonał je któryś z uczniów pod bezpośrednim nadzorem mistrza.

Feliks Pancer żył w latach 1798–1851 i całe dojrzałe życie spędził w Warszawie¹. Był jednym z pierwszych inżynierów Polaków. Wiedzę i doświadczenie nie zdobywał na zagranicznych uniwersytetach, lecz przez samokształcenie i praktykę w Korpusie Inżynierów w wojsku Królestwa Polskiego. Jego nazwisko i stopień wojskowy wymienia w wielu tomach „Rocznik Wojskowy Królestwa Polskiego”². W późniejszym okresie wykładał architekturę w Szkole Aplikacyjnej Wojskowej. W owym czasie była to jedyna wyższa szkoła techniczna na ziemiach polskich. Przestała istnieć wraz z wybuchem powstania listopadowego. Po jego stłumieniu rosyjskie władze zaborcze starały się bowiem zlikwidować wszelkie atrybuty

¹ Wiele informacji biograficznych pochodzi z publikacji F. Kucharzewskiego, *Inżynier polski Feliks Pancer i jego prace*, Warszawa 1900 r. Praca owa powstała w oparciu o oryginalne materiały i informacje dostarczone autorowi przez rodzinę i uczniów Pancera. Egzemplarz książki znajdujący się w zbiorach biblioteki Muzeum Historycznego m.st. Warszawy zawiera dedykację Juliana Adama Majewskiego, jednego z najbliższych współpracowników Pancera, dla jego syna; B. Chwaściński, *Panzer Feliks*, PSB, t. XXV, 1980, s. 114–115.

² „Rocznik Wojskowy Królestwa Polskiego”, lata 1820–1830.

odrębności państwowej, hamowały rozwój gospodarczy podbitego kraju. W Warszawie panował zastój budowlany uwarunkowany względami politycznymi³. W latach trzydziestych nie powstał żaden obiekt użyteczności publicznej. Władze zainteresowane były głównie budową cytadeli. W tym okresie F. Pancer był urzędnikiem w Oddziale Komunikacji Lądowych i Wodnych Komisji Rządowej Spraw Wewnętrznych. Do jego biura wpływały wszystkie ważne projekty robót publicznych z całego kraju. On sam brał udział w szkoleniu przyszłych inżynierów i budowniczych. Opracował wiele projektów budowli mostowych. Niektóre z nich, zwłaszcza wojskowe, zrealizowano. Podczas gdy w Europie Zachodniej i Ameryce budowano nowoczesne mosty żelazne, w Warszawie był tylko most łyżwowy na przedłużeniu ulicy Bednarskiej⁴. Budowa stałego mostu stała się palącą koniecznością długo ignorowaną przez władze zaborcze. Z tego powodu wiele opracowanych przez Pancera projektów mostu pozostało na papierze.

Sytuacja zmieniła się w latach czterdziestych. Władze zleciły wreszcie opracowanie projektu zjazdu do Wisły. Zadanie zostało wykonane prawdopodobnie w kilku wariantach, z których jeden zatwierdzono do realizacji. Do budowy przystąpiono w 1844 r. po rozbiórce kościoła i klasztoru Bernardynek usytuowanych między Zamkiem a kościołem Św. Anny. Prace trwały dwa lata. W ich wyniku powstał zjazd w części złożony z murowanego wiaduktu i nasypu ziemnego, o całkowitej długości 675 m i szerokości 20,5 m. Część murowana miała 127 m długości i opasywała łukiem budowlę zamkowe, natomiast nasyp ziemny nad Wisłą skręcał kolicie w kierunku mostu łyżwowego. Tak więc wysoko położone śródmieście Warszawy otrzymało wygodne połączenie z Powiślem i późniejszym mostem⁵. Zjazd był największym zrealizowanym dziełem znakomitego inżyniera i nazwany od nazwiska swego twórcy Zjazdem Pancera (obecnie Nowy Zjazd).

Zakupione przez Muzeum rysunki są zapewne częścią pracy wykonanej z polecenia władz. Są to rysunki tuszem i akwarelą na dość grubym papierze z filigranem⁶. Trzy z nich dotyczą Zjazdu i przedstawiają różne wersje szczegółowych rozwiązań, różnych od wersji ostatecznej.

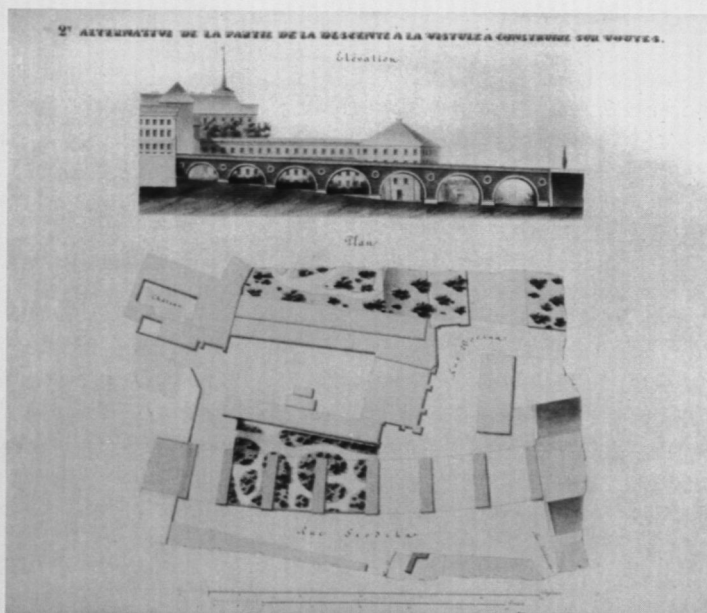
Praca zatytułowana „2 de alternative de la partie de la descente à la Vistule a construire sur voutes” (il. 1) o wymiarach 44 x 55,7 cm przedstawia elewację boczną wiaduktu na tle części południowej strony

³ E. Szwanowski, *Warszawa. Rozwój urbanistyczny i architektoniczny*, Warszawa 1952, s. 184.

⁴ W. Sterner, *Mosty Warszawy*, Warszawa 1960, s. 45 i n.

⁵ F. Kucharzewski, *iw.*, s. 38 i n.

⁶ Na filigranie jest widoczny napis „I. Whatman” oraz daty: 1815, 1841, 1842.



1. Druga alternatywa części zjazdu do Wisły skonstruowanej na arkadach.
Tusz, akwarela, papier, wym. 44 x 55,7 cm, skala 1:508.

Zamku z Wieżą Władysławowską i pałacem Pod Blachą. W prześwicie drugiej arkady widoczna jest zieleń na tarasie Kubickiego. Początek Zjazdu zaślania nieznany budynek. Na tym arkuszu jest też plan filarów i przyczółków na tle pobliskich ulic Grodzkiej i Bocznej z zaznaczeniem zarysów budowli zamkowych. Plan wykonano w skali 1:508, a wymiary podano w sążniach rosyjskich i polskich⁷. Umieszczony z prawej strony Zjazdu budynek nie istnieje w wersji ostatecznej. Po rozbiórce klasztoru i kościoła Św. Klary w latach 1842–1843 pozostała pusta przestrzeń odświeżająca całą południową elewację Zamku aż po pałac Pod Blachą⁸.

Arkusz zatytułowany „Vue de la place à ouvrir à côté du château et de la descente au pont” (il. 2a,b) nawiązuje do poprzedniego. Rysunek o wymiarach 41,1 x 55,6 cm ukazuje również początkowy fragment Zjazdu w dwóch wariantach:

⁷ Skalę obliczono na podstawie pracy I. Ichnatowicza *Vademecum do badań nad historią XIX i XX w.*, Warszawa 1967, s. 34 – Trzy rysunki wykonano w skali 1:508, most wiszący w skali 1:1018.

⁸ Architekt H. Marconi zaprojektował monumentalną bramę do Zjazdu Pancera łączącą kościół Św. Anny z Zamkiem; zob. A. Szczypiorski, *Plan regulacyjny Pragi i Nowy Zjazd Feliksa Pancera*, „Rocznik Warszawski” V: 1964, s. 117–120 oraz S. Herbst, *Nota tamże*, s. 121–122.



2. Widok na plac otwarty obok Zamku i zjazdu na most (A i B).

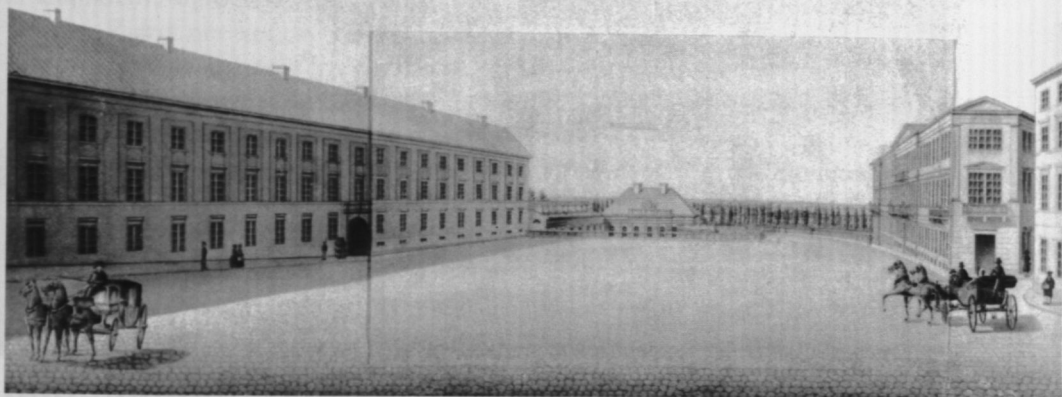
Tusz, akwarela, papier, wym. 41,1 x 55,6 cm, skala 1:508.

A – wersja z przedłużoną oficyną przy Bramie Grodzkiej zastępującą pałac Pod Blachą (niezrealizowana).

1) il. 2A – autor planował przedłużenie linii oficyny zamkowej znajdującej się obok Bramy Grodzkiej. Budynek zastąpiłby pałac Pod Blachą. Wraz z częścią ściany Zamku i zabudową po stronie południowej tworzyły plac, w narożniku którego znajdowałby się początek Zjazdu. Widok ozdobiono bogatym sztafżem figuralnym – pod Bramą Grodzką widać na warcie żołnierza w mundurze rosyjskim, a na brukowanym placu są piesi i pojazdy.

2) il. 2B – w tym wariantcie (na doklejonej kartce) nie ma oficyny przy południowej ścianie Zamku. Fragment początkowy Zjazdu stanowi plac wzdłuż całej południowej ściany Zamku, zamknięty perspektywą pałacu Pod Blachą. Ostatecznie Zjazd otrzymał szerokie otwarcie na plac Zamkowy, a wspomniana oficyna została nieco skrócona.

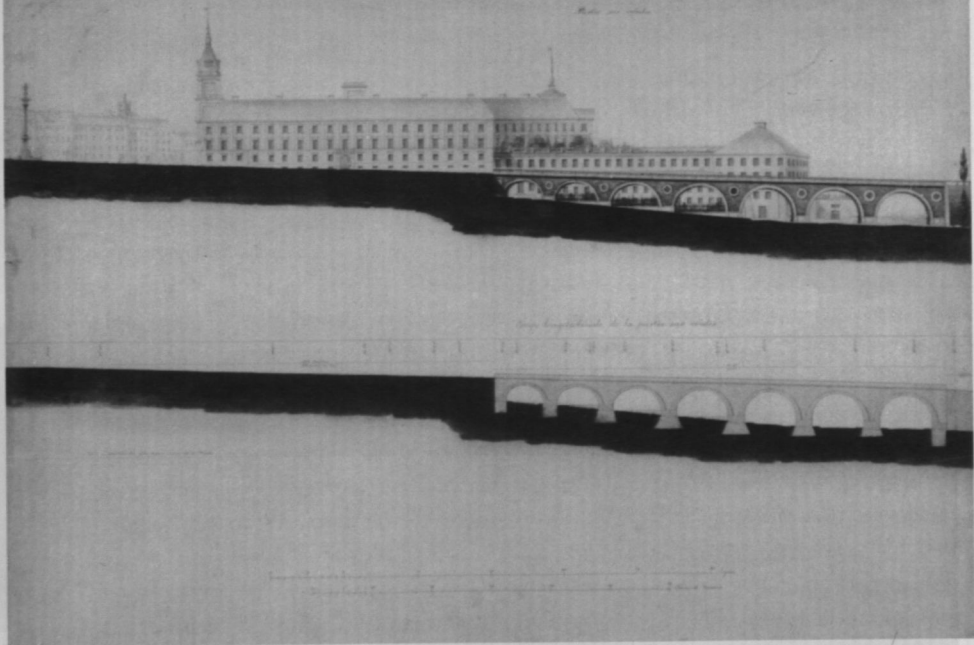
Praca zatytułowana „Elevation et coupes de la descente du Faubourg de Cracovie a la Vistule” (il. 3) o wymiarach 44,2 x 56,2 cm przedstawia znany ze źródeł ikonograficznych boczny widok wiaduktu. W tle widać



B – wersja bez oficyny przy Bramie Grodzkiej (niezrealizowana).

plac Zamkowy z kolumną Zygmunta, fasady kilku kamienic i brameę na tzw. dziedzińcu kuchennym Zamku. Widoczny na dalszym planie szczyt katedry po przebudowie A. Idźkowskiego pozwala datować pracę po 1843 r. Widoczna jest cała południowa elewacja Zamku, nad jego bryłą górują wieże Zygmuntońska i Władysławowska, między nimi znajduje się wieża obserwatorium astronomicznego. Brak oficyny przy Bramie Grodzkiej świadczy iż była to jedna z wersji planu. W uzupełnieniu ukazano przekrój podłużny arkad wiaduktu, palowanie dwóch filarów i warstwy pomostu: ceglany mur przykryty zaprawą wapienną, dalej warstwą tłustej gliny i dziesięciocentymetrową warstwą betonu. Wszystko pokrywała warstwa bruku. Miało to zabezpieczyć mur przed zawilgoceniem.

Ostatnia z omawianych prac powstała jednocześnie z poprzednimi. Przedstawia projekt mostu na Wiśle zlokalizowany na przedłużeniu Zjazdu (il. 4). Jest to jeden z wielu projektów mostu opracowany przez generalnego inspektora budowy wodnych i lądowych. Praca zatytułowana „Projet

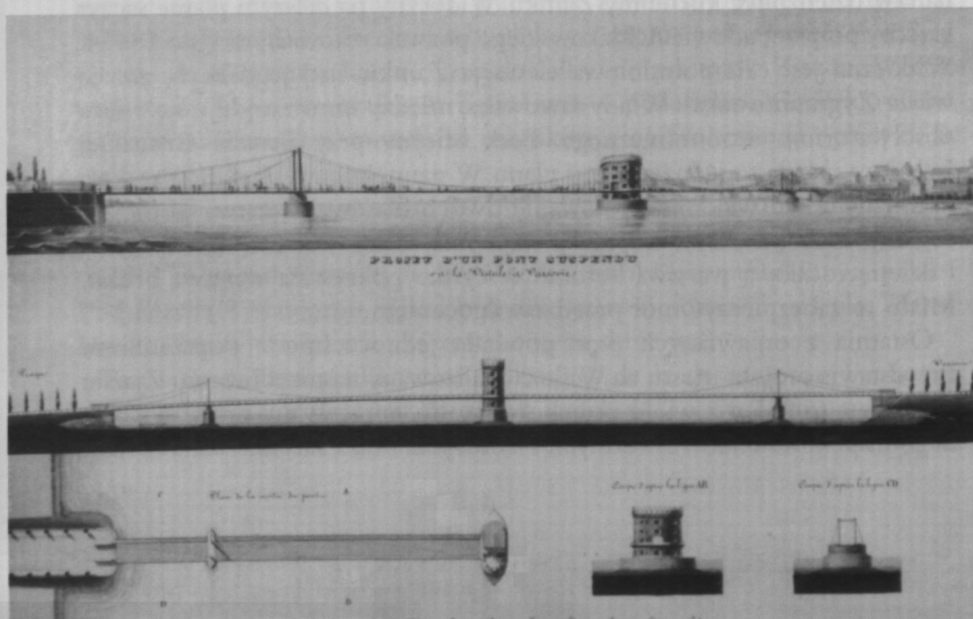


3. Elewacja i przekrój zjazdu od Krakowskiego Przedmieścia do Wisły.

Tusz, akwarela, papier, wym. 44,2 x 56,2 cm, skala 1:508.

4. Projekt mostu wiszącego na Wiśle w Warszawie.

Tusz, akwarela, papier, wym. 41,1 x 55,6 cm, skala 1:1014.



d'un pont suspendu sur la Vistule à Varsovie" o wymiarach 41,1 x 55,6 cm ukazuje piękną sylwetę mostu wiszącego na tle obszernej panoramy Warszawy. Nawiązuje do modnego wówczas malarstwa wedutowego⁹. Rysunek przedstawiono z najlepszego punktu widokowego, a mianowicie południowo-wschodniej części brzegu praskiego. Widoczna w tle panorama miasta obejmuje całą zabudowę Krakowskiego Przedmieścia razem z Zamkiem, ogrodem królewskim i pałacem Pod Blachą. Widoczny poniżej Zjazd nie kończy się charakterystycznym półkołem. Zaprojektowany most składał się z trzech filarów osadzonych na murowanych podstawach. Dwa z nich są z „żelaza lanego”, trzeci, środkowy stanowi owalna, murowana baszta forteczna zwieńczona blankami. Na filarach zawieszono liny stalowe podtrzymujące pomost drewniany z wydzielonymi trotuarami. Pośrodku mostu umieszczono basztę na żądanie władz wojskowych niechętnych budowie mostów wiszących, jako zbyt narażonych (ze względu na znaczną wysokość konstrukcji) na ostrzał artyleryjski. Załoga baszty broniłaby mostu podczas wojny. Projekt przedstawia także konstrukcję przyczółków i umocowanie na brzegu lin stalowych, zaznaczono także różne poziomy wody w Wiśle. Rysunek ożywia sztafaż – na moście są piesi i pojazdy, widać płynące rzeką łódki. Widok ogólny mostu uzupełniają: rzut połowy mostu oraz przekrój podłużny przedstawiający sposób osadzenia filarów i przyczółków w gruncie.

Cechą wspólną opisywanych prac jest ich niezwykła staranność, dokładność w przedstawianiu szczegółów i wysoki poziom artystyczny.

Wiadomo, że Pancer projektował także most wsparty na arkadach, jednak nie doszło do jego realizacji. Pierwszy most otrzymała Warszawa dopiero osiemnaście lat później, a jego autorem był inny Polak inżynier Stanisław Kierbedź.

Zaprezentowane prace stanowią cenne źródło ikonograficzne do dziejów Warszawy i polskiej myśli technicznej. W pierwszej połowie XIX w. Feliks Pancer był jej wybitnym przedstawicielem. Bardzo pracowity miał wszechstronne zainteresowania; oprócz mostów zaprojektował dla Warszawy również wodociąg, którego także nie zrealizowano. Później częściowo spożytkował ów projekt Henryk Marconi. W swej pracy naukowej Pancer zajmował się wykorzystaniem wody do poruszania „machin parowych” i ulepszaniem teleskopów. Nawet w okresie powstania listopadowego badał kwestię „stali zdatnej na pałasze”. Pisał prace naukowe o „piękności w architekturze” i o atmosferze ziemskiej. Szkolił przyszłych

⁹ K. Sroczyńska, J. Jaworska, *Widoki Zamku Królewskiego w Warszawie*, Warszawa 1985, s. 18–19.

inżynierów w zakresie mechaniki budowlanej, budowy dróg bitych i robót wodnych. Jego prace związane z Warszawą miały na celu poprawić system komunikacyjny, a także wpływać na kształt urbanistyczny miasta. Szkoda, że tak niewiele z nich zrealizowano.