

Szymon Bakalarczyk

ROZWÓJ PRZESTRZENNY OLSZTYŃSKIEJ DZIELNICY ZATORZE OD POCZĄTKU XIX WIEKU DO I WOJNY ŚWIATOWEJ

W drugiej połowie XIX wieku rozpoczyna się okres intensywnego rozwoju Olsztyna jako węzła komunikacyjnego, ośrodka koncentracji wojsk, przemysłu oraz administracji państwowej. Inwestycje te związane były nieodłącznie z rozwojem przestrzennym miasta. Do początku XX wieku jego północna część nazywana Zatorzem przeszła stopniową metamorfozę od terenów o charakterze wiejskim do nowoczesnej dzielnicy miejskiej, dysponującej wieloma projektami rozbudowy, z których najnowsze opracowano według najlepszych ówczesnych wzorów.

Północne tereny miasta od początku XIX wieku do 1869 roku*

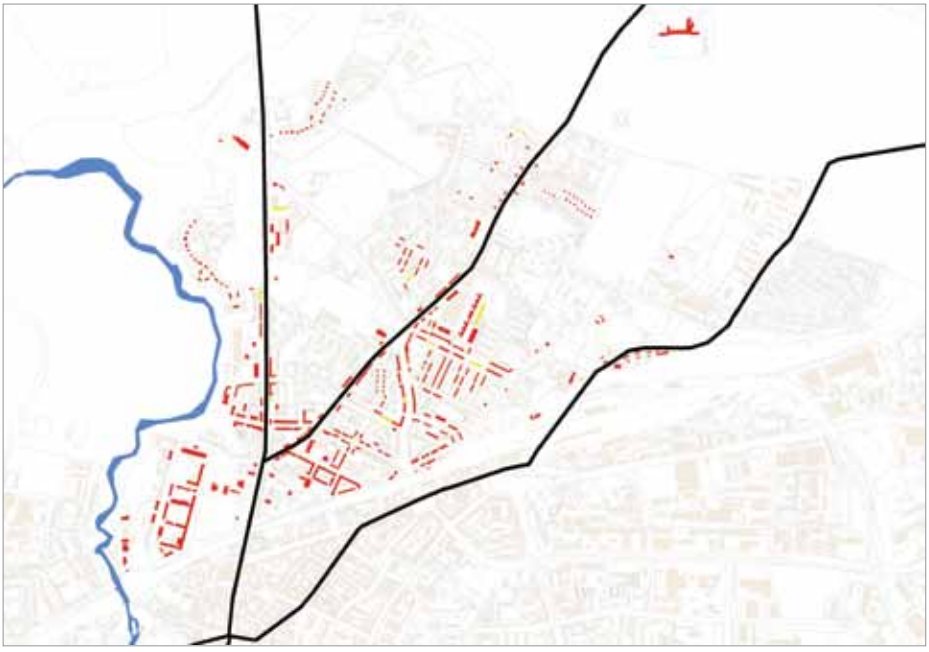
Na początku XIX wieku przez teren obecnego Zatorza przebiegały trzy drogi. Najważniejszą z nich była szosa dobromiejska o randze drogi pocztowej[1], prowadząca z miasta ulicą 11 Listopada, następnie ulicą 1 Maja, aleją Wojska Polskiego i wzdłuż ulicy Jagiellońskiej aż do jedynego w rejonie mostu w Wadągu[2], gdzie rozdzielała się na oddzielny trakt do Lidzbarka Warmińskiego i do Dobrego Miasta[3]. Plan z 1813 roku[4]

1 Wg wykazu z 1818 r., jako jedna z trzech w Olsztynie; zob. J. Sikorski, Zarys rozwoju przestrzennego miasta Olsztyna na obszarze północnym i północno-zachodnim, ograniczonym od południa linią kolejową, mpis przechowywany w archiwum WUOZ w Olsztynie, s. 9. Tekst pozbawiony przypisów, w nieco okrojonej wersji, opublikowano w: *Olsztyn 1353-2003*, red. S. Achremczyk i W. Ogrodziński, Olsztyn: Ośrodek Badań Naukowych i Towarzystwo Naukowe im. Wojciecha Kętrzyńskiego w Olsztynie, 2003; *Olsztyn. Dzieje miasta*, red. S. Achremczyk, Wrocław: Wydawnictwo Dolnośląskie, 2004.

2 *Olsztyn 1353-2003*…, s. 568.

3 W tekście przyjęto zasadę operowania wyłącznie obecnymi nazwami ulic oraz współczesnymi punktami orientacyjnymi.

4 Stosowne oznaczenie mostu znajduje się jedynie w ciągu szosy wadąskiej; zob.: *Topographisch-militairische Charte von den Königreichen Preussen und Polen und dem Grossherzogthum Posen in 85 Sectionen, 1815*. Arkusz autorstwa Friedricha Wilhelma von Streit, 1813. Zbiory prywatne.



1. *Olsztyn. Układ dróg na terenie Zatorza w 1813 roku według Topographisch-militairische Charte von den Königreichen Preussen und Polen und dem Grossherzogthum Posen in 85 Sectionen, arkusz autorstwa Friedricha Wilhelma von Streit, 1813, zbiory prywatne. Rys. Szymon Bakalarczyk*[**].

potwierdza, że istniała już ówcześnie droga do Dywit wzdłuż al. Wojska Polskiego. Wymieniona mapa ani dokumenty miejskie[5] nie wskazują, aby była wyposażona w przeprawę mostową przez Wadąg, mimo stromych brzegów po obu stronach rzeki[6]. Trzecią z dróg stanowił trakt barczewski przez Nikielkowo, mijający od północy Track, wzdłuż ulic: Dąbrowszczaków, Partyzantów, na wysokości placu Konstytucji 3 Maja odbijający na północ wzdłuż ul. Zientary-Malewskiej[7].

Pierwsze zabudowania w północnej części miasta stanowiły prywatne majątki i kolonie, jak na przykład leśniczówka na północ od ul. Jagiellońskiej[8] czy

5 Wg kwerendy przeprowadzonej przez J. Sikorskiego, zob.: J. Sikorski, Zarys…, s. 9.

6 *Olsztyn 1353-2003*…, s. 568.

7 Plany z 1892, 1904, 1907 i 1913 wskazują, że pierwotnie między pl. Bema i dworcem odbijał nieznacznie na południe w stosunku do obecnej ul. Partyzantów. *Karte der Stadt Allenstein. Herausgegeben im Jahre 1892 von Luckhardt, Stadtbaumeister.* R. Bętkowski, *Olsztyn, jakiego nie znacie. Obraz miasta na dawnej pocztówce*, Olsztyn: Imago Mundi 2010, s. 212-219; *Karte der Stadt Allenstein. Herausgegeben im Jahre 1904 von Luckhardt, Direktor der Gas-u. Wasserwerke. II vervollstandige Auflage*, zbiory pryw. (dalej jako plan z 1904 r.); T. Goecke, *Entwurf zum Bebauungsplane für Allenstein (Ostpreussen)*, [w:] *Der Städtebau. Monatschrift für die künstlerische Ausgestaltung der Städte nach ihren wirtschaftlichen, gesundheitlichen und sozialen Grundsätzen*, red. T. Goecke, Berlin: Ernst Wasmuth, 1907, Tafel 33-34 (dalej jako plan z 1907 r.); *Allenstein im Jahre 1913. Gezeichnet in Stadtbauamt*, zał. do IV t. *Geschichte der Stadt Allenstein*, zbiory Muzeum Warmii i Mazur.

8 Wg relacji magistratu od co najmniej 1812 r. istniało tam siedlisko Bärenbruch (Niedźwiedzie Uroczysko). J. Sikorski, dz. cyt., s. 13. W latach 20. XX w. obok wybudowano modernistyczne osiedle o tej samej nazwie. Zob. *Plan der Stadt Allenstein. Angefertigt im Jahre 1922 durch Haase, Stadtvermesserungstechniker. Der magistrat. Vermesserungsamt.* (dalej jako plan z 1922 r.); publikowany w: R. Bętkowski, *Olsztyn, jakiego*…, s. 222-223.

położone na północny zachód od niej, wzniesione w latach 1805-1811, siedlisko Starkowo[9], do którego doprowadzono drogę pokrywającą się w znacznym zakresie z ulicą Rataja[10]. Również z pierwszej połowy XIX wieku pochodzą najstarsze informacje o istnieniu majątku Pereszkowo[11] w pobliżu jeziora o tej samej nazwie, którego pozostałość stanowi budynek przy ulicy Poprzecznej 11b. Sama droga, obecnie ślepa w wyniku budowy cmentarza komunalnego, skręcała pierwotnie na południowy zachód i biegła równolegle do traktu barczewskiego, wzdłuż ulic Cichej oraz Zientary-Malewskiej, łącząc się z ulicą Partyzantów w okolicy placu Bema[12]. W przeciwnym kierunku wymieniona droga biegła na południe w kierunku Tracka przez majątek Grünberg[13]. Należąca do niego zabudowa nie zachowała się, a jedyną pozostałością po niej jest równoległa do ulicy Morwowej droga dojazdowa do kolejowej wieży ciśnień oraz nazwa, którą przeniesiono na położone obok osiedle Zielona Górka. Na pozostałych terenach niezalesionych do końca lat 50. XIX wieku znajdowały się pola, łąki oraz nieużytki[14], jedynie na wzgórzu Soja funkcjonowały mieszczańskie ogrody warzywne.

Pierwszym impulsem do faktycznego rozwoju miasta w tym kierunku było otwarcie w 1859 roku nowej szosy dobromiejskiej z mostem na Wadągu. Most uległ rychłemu zawaleniu, a jego ponowne otwarcie nastąpiło dopiero po trzech latach, w 1862 roku[15]. Wydarzenie to natychmiast zwróciło uwagę mieszkańców Olsztyna na położone na północ od centrum tereny. Jeszcze tego samego roku przyjęto uchwałę o utworzeniu ośrodka o charakterze sportowo-rekreacyjnym Jakubowo, rozpoczynając od prac melioracyjnych, mających na celu utworzenie boiska w Jakubowej Dolinie[16]. Rok później, w 1863 roku, przystąpiono do budowy leśniczówki z restauracją i werandą przy jeziorku Mummel, a w 1867 roku rozszerzono ofertę o salę taneczną i strzelnicę cywilną[17].

9 Starcken-Thal, nazwa od nazwiska właściciela, kotlarza Starcka; zob.: *Olsztyn 1353-2003*, s. 568.

10 Widoczna na planie z 1869 r., prowadziła także do lasu dywickiego i pastwisk rozlokowanych przed nim; zob.: *Olsztyn 1353-2003*…, s. 567; mapa okolic Olsztyna publikowana w: A. Płoski, *Dziedzictwo kolei, przemysłu i koszary*, [w:] *Zatorze – magiczna dzielnica Olsztyna*, Olsztyn: Stowarzyszenie Nasze Jakubowo, 2016, s. 95. Staatsbibibliothek zu Berlin; Preussischer Kulturbesitz, sygn. N729/899.

11 Pörschkau; zob.: *Olsztyn 1353-2003*…, s. 569.

12 Trudno określić dokładną lokalizację ze względu na późniejsze zmiany związane z budową linii kolejowej i dworca. Być może na wyjaśnienie tej kwestii pozwoli analiza zespołu akt Dyrekcji Kolei w Królewcu w Archiwum Państwowym w Olsztynie, z którego pełną zawartością autor niniejszego artykułu nie miał okazji się zapoznać.

13 *Olsztyn 1353-2003*…, s. 569.

14 Świadczą o tym nazwy takie jak: Bullen Acker – Bycze Pole dla rejonu ul. Sybiraków, Bullen Wiese – Bycza Łąka przy ul. Osińskiego czy Morgi (Morgen) po wschodniej stronie al. Wojska Polskiego (na północ od ul. Rataja); zob.: J. Sikorski, Zarys…, s. 12-13; *Olsztyn 1353-2003*…, s. 567.

15 Tamże, s. 569.

16 Pierwotna nazwa, oznaczająca Wzgórze Jakuba, Jacobsberg, i sąsiedniej doliny Jacobsthal, wywodzi się od patrona miasta – św. Jakuba Starszego Apostoła. Tamże, s. 569-570.

17 Tamże, s. 570.

Rozwój dzielnicy w latach 1869-1892

W 1869 roku[18] była już znana ostateczna trasa linii kolejowej na terenie Olsztyna, otwartej w 1872 roku. Wyznaczyła ona swoim nasypem południową granicę późniejszego Zatorza, odcinając je zarazem od atrakcyjnych inwestycyjnie terenów, rozpostartych między dworcem głównym i historycznym centrum[19]. Rozbudowa miasta wymagała odpowiedniego zaplecza, które ulokowane byłoby blisko, lecz zarazem nieco na uboczu, w sposób nieuciążliwy dla mieszkańców.

Prawdopodobnie wzrost cen gruntów na południe od budowanej ówcześnie linii kolejowej spowodował, iż już w 1869 roku gmina katolicka zakupiła pod nowy cmentarz świętego Jakuba obszerny teren po stronie północnej linii, przy trakcie dobromiejskim[20]. W 1873 roku miasto przy cmentarzu Jakuba uruchomiło przytułek dla ubogich[21]. W 1881 roku wybudowano kaplicę pogrzebową, w 1886 roku cmentarz ogrodzono, a w 1892 powiększono[22]. W związku z niemożnością rozbudowy położonego po przeciwnej stronie torów cmentarza ewangelickiego (otwarty w 1869, zamknięty w 1886 roku)[23]



2. *Olsztyn. Układ dróg na terenie Zatorza w 1869 roku według Preussische Uraufnahme (Sect. Allenstein), Staatsbibliothek zu Berlin, sygn. N729/899. Rys. Szymon Bakalarczyk.*

18 Zob. przyp. 11.
19 *Olsztyn 1353-2003*…, s. 281.
20 Częściowo jest to teren dawnego wzgórza Soja. Tamże, s. 570.
21 Plany z l. 1892, 1904 oraz 1913 nie pozwalają na precyzyjne określenie jego lokalizacji. Sikorski wskazuje, że dostępny był od ul. Dąbrowskiego; zob. J. Sikorski, Zarys…; zob. przyp. 8.
22 *Olsztyn 1353-2003*…, s 604.
23 Tamże, s. 604.

podobną decyzję podjęła gmina ewangelicka. W 1872 roku wykupiła działkę po wschodniej stronie szosy dobromiejskiej, naprzeciw stawu browarnego. Nowy cmentarz ostatecznie otwarto w 1886 roku, a w 1909 powiększono. W 1904 wybudowano na jego terenie kaplicę[24].

W 1879 roku rozpoczęto urządzanie lasu miejskiego przez Towarzystwo Upiększania Miasta – *Verschönerungsverein*[25] – co skutkowało trwającą aż do 1885 roku rozbudową restauracji w Jakubowie[26]. Równolegle, w latach 1884-1886, urządzono istniejącą do dziś promenadę leśną wzdłuż Łyny z kilkoma kładkami łączącymi oba jej brzegi, z których najważniejszą nazywano mostem Cesarza Fryderyka (1887)[27]. Inwestycje związane z rekreacyjno-wypoczynkową funkcją lasu miejskiego dopełniła budowa, obok restauracji Jakubowo, leśniczówki dla powołanego w 1883 roku urzędu leśniczego miejskiego, przy ul. Wojska Polskiego 30b, przeniesienie strzelnicy do wąwozu po przeciwnej stronie szosy[28], otwarcie w 1890 roku kurhausu oferującego noclegi i zabiegi lecznicze (aleja Wojska Polskiego 33)[29], a w 1888 budynku mieszczącego później restaurację *Bellevue* nad wąwozem Łyny przy ul. Kasprowicza 7[30].

Zabudowa przemysłowa

W latach 70. i 80. XIX wieku uruchomiono pierwsze nowoczesne zakłady przemysłowe w tej części miasta. W 1878 roku pod nazwą *Waldschlösschen Brauerei* otwarto browar rozbudowywany w kolejnych latach[31].

Wzdłuż linii kolejowej zlokalizowano dwie cegielnie, jedną w obecnym kwartale ulic Kolejowej, Okrzei i Sienkiewicza[32], drugą uruchomiono w 1871 między torowiskiem i ulicą Zientary-Malewskiej, naprzeciw dworca. Przy niej od 1875 roku funkcjonowała filia ludwisarni Carla Friedricha Ulricha z Apoldy w Turyngii, a w późniejszym czasie tartak[33].

24 Tamże, s. 570.

25 Więcej na ten temat zob.: A. Płoski, W. Knercer, *Towarzystwo upiększania miasta Olsztyna*, Rocznik Olsztyński, t. XVIII, Muzeum Warmii i Mazur, Olsztyn 2009, s. 251-266.

26 *Olsztyn 1353-2003*…, s. 570.

27 A. Rzempołuch, *Architektura i urbanistyka Olsztyna 1353-1953. Od założenia miasta po odbudowę ze zniszczeń wojennych*, Olsztyn: Urząd Miasta Olsztyna, 2004, s. 61; M. Skarżyńska-Wawrykiewicz, *Nowa dzielnica za torami. Urbanistyka i budownictwo mieszkaniowe końca XIX i początku XX wieku*, [w:] *Zatorze*…, s. 11.

28 J. Sikorski, *Galopem przez stulecia. Olsztyn 1353-2003*, Olsztyn: Wers, 2003, s. 76.

29 W 1892 r. rozbudowany o zakład kąpielowy z łaźniami; zob. J. Sikorski, Zarys…, s. 11 i s. 80.

30 A. Płoski podaje, iż jest to funkcja wtórna, a pierwotnie obiekt był kantyną prywatnych koszar Funka; zob.: A. Płoski, *Dziedzictwo kolei*, s. 121.

31 Zameczek Leśny (al. Wojska Polskiego 20). Dawny budynek siedziby browaru wzniesiono w 1896 r., a jego obecna forma jest wynikiem przebudowy z 1948 r. po zniszczeniach wojennych. J. Sikorski powołując się na plan katastralny z 1861 r., podaje, że browar powstał ok. 1860 r. Nowsze prace podają, że zakład produkcyjny otwarto dopiero w 1878 r. choć na papierze firmowym browaru wskazano 1879 r., APO sygn. 711/233. Zob. *Olsztyn 1353-2003*…, s. 569; A. Rzempołuch, *Architektura i*…, s. 60, 90-92; A. Płoski, P. Błażewicz, *Był sobie browar*, [w:] *Kalendarz Olsztyna 2008*, Olsztyn 2007, s. 220-230. J. Sikorski, *Galopem*…, s. 58.

32 Cegielnia wraz budynkiem przy ul. Kolejowej 10 należała do znanego w mieście kamienicznika Ottona Naujacka; zob.: *Olsztyn 1353-2003*…, dz. cyt., s. 575.

33 J. Sikorski, Zarys…, s. 28; A. Rzempołuch, *Architektura i*…, s 91; plan okolic Dworca Głównego, APO, sygn. 379/1081. A. Płoski, *Dziedzictwo kolei*…, s. 102.

W 1880 roku uruchomiono rzeźnię miejską, rozbudowaną następnie w latach 1881, 1896 oraz w 1903, kiedy to powstały: budynek administracyjny, druga obora i kotłownia[34].

Przed 1892 rokiem w kwartale ulic Kolejowej, Sienkiewicza, Okrzei i Żeromskiego zaczął działać tartak z kuźnią i stolarnią, co tłumaczy pierwotną nazwę tej ostatniej – Ciesielska (Zimmerstrasse)[35].

Skupienie istotnych zakładów w bliskiej odległości od dworca oraz terenów inwestycyjnych z pewnością wpłynęło na wybór lokalizacji ukończonego w 1887 roku[36] wiaduktu między placem Bema i ulicą Limanowskiego, zamiast na dawnej trasie traktu barczewskiego, gdzie torowisko miało większą szerokość ze względu na bocznice i obiekty techniczne dworca towarowego.

Obiekty militarne

Wszystko wskazuje jednak, że znacznie istotniejszą rolę w procesie urbanizacji Zatorza miało wprowadzenie tu funkcji militarnej: budowa przez różnych inwestorów trzech zespołów koszar, wymagających sprawnej komunikacji z dworcem kolejowym i lokalnymi dostawcami budulca. Doprowadziło to do ukształtowania ulicy Kasprowicza, zachodniego odcinka ulicy Żeromskiego, ulic Kolejowej[37], Dąbrowskiego, 15 Dywizji i wschodniego odcinka obecnej Nowej Artyleryjskiej, widocznych na planie z 1892 roku[38].

Pierwszą inwestycję tego typu realizowano po zajęciu części terenu przeznaczonej na rozbudowę cmentarza katolickiego, w latach 1884-1886 budując przy ulicy Gietkowskiej[39] rozległy kompleks koszarowy 10 wschodniopruskiego pułku dragonów z Metzu.

Kilka lat później powstały nietypowe realizacje – pozbawione zaplecza, wynajmowane wojsku prywatne koszarowce. Jako pierwsze wzniesiono w latach 1888-1889 budynki przy ulicy Zientary-Malewskiej 5, 7, 9 i 9a na potrzeby 4 wschodniopruskiego pułku grenadierów – koszary Materna[40].

34 A. Płoski, *Dziedzictwo kolei*…, s. 108-109.
35 Zob. przyp. 8.
36 *Olsztyn 1353-2003*…, dz. cyt. s. 575.
37 Jest wątpliwe, aby istniała już w 1861 r., jak podaje J. Sikorski, ponieważ nie została zaznaczona na planach z 1869 ani 1893 r., przedstawiających miasto w drugiej poł. l. 90. XIX w. Widnieje już natomiast na bardziej aktualnym planie z 1892 r. Zob. przyp. 12 i 20; zob.: J. Sikorski, Zarys…, s. 17; (1893) *134. Allenstein. Haupt-Vertrieb der Karten der Königl. Landes-Aufnahme. R. Eisenschmidt*, Verlags-Buchhandlung, zbiory: David Rumsey Collection.
38 *Karte der Stadt Allenstein. Herausgegeben im Jahre 1892 von Luckhardt*, Stadtbaumeister. R. Bętkowski, *Olsztyn, jakiego*…, s. 212-219.
39 R. Bętkowski, *Dragoni z Olsztyna. Dzieje formacji i koszar*, Olsztyn: Imago Mundi, 2011, s. 11-14.
40 M. Skarżyńska-Wawrykiewicz, *Nowa dzielnica*…, s. 11.

W 1890[41] roku otwarto budowane według podobnej koncepcji, położone po obu stronach ulicy Kasprowicza, tak zwane koszary Funka[42]. W latach 1892--1893 zespół zabudowy uzupełniono o kuchnię zlokalizowaną po wschodniej stronie skrzyżowania alei Wojska Polskiego i ulicy Jagiellońskiej (zob. plan z 1913 roku: *Officier Speise Anstalt*). Nieodłączną częścią koszar były zabudowania Urzędu Prowiantowego przy ul. Dąbrowskiego 3[43], stopniowo rozbudowywane w latach 1890-1900[44] i garnizonowej pralni przy ul. 15. Dywizji 4 z lat 1891-1892[45].

Zabudowa mieszkalna

Chronologia rozwoju najstarszej zabudowy mieszkalnej na Zatorzu jest znacznie słabiej rozpoznana niż pozostałych obiektów[46]. Między rokiem 1869 a 1889, w sposób typowy dla bezplanowo rozwijających się przedmieść, przy istniejących tu drogach wylotowych z miasta zbudowano około trzydziestu budynków mieszkalnych z towarzyszącą zabudową gospodarczą, w postaci jedno- lub kilkurodzinnych domów w układzie szerokofrontowym. Najczęściej były to domy wolno stojące na indywidualnych, wąskich działkach, choć zdarzały się przypadki łączenia ich po dwa lub trzy w krótkie odcinki pierzei. W 1899 roku największe zgrupowanie budynków istniało po wschodniej stronie alei Wojska Polskiego, między ulicą Rataja i cmentarzem – jedenaście domów, co dr Jerzy Sikorski wiąże z kolonią typu wiejskiego, powstałą po reformie rolnej z pierwszej połowy XIX wieku i przesiedleniem z terenu miasta dotychczasowych użytkowników tych terenów[47]. Zgrupowania po cztery budynki frontowe znajdowały się przy początkowym odcinku alei Wojska Polskiego, naprzeciw cmentarza katolickiego, w miejscu dzisiejszego wieżowca przy skrzyżowaniu ulic Jagiellońskiej i Żeromskiego oraz przy skrzyżowaniu ulic Kolejowej i Limanowskiego, z których zachowały się numery 15 i 16[48].

W latach 1890-1895 wybudowano jedynie dziewięć domów, z czego aż osiem przy zachodniej pierzei początkowego odcinka ulicy Jagiellońskiej. Spośród

41 Tamże.

42 Budynki po I wojnie światowej zaadaptowano na mieszkania. Dziś tylko jeden z nich (pod nr. 4) ma historyczny wygląd, w przypadku pozostałych zachował się jedynie ich historyczny rzut. Zostały one współcześnie przekształcone, np. przez nadbudowę i zmianę kształtu dachu oraz otworów okiennych, otynkowanie ceglanych elewacji lub ocieplenie styropianem. Zob. R. Bętkowski, *Olsztyn, jakiego*…, s. 158-161; A. Rzempołuch, *Architektura i*…, s 93.

43 Od 1886 r.; zob.: M. Skarżyńska-Wawrykiewicz, *Nowa dzielnica*…, s. 11.

44 Zob. plany z 1892 i 1913 r.; zob.: A. Rzempołuch, m. cyt.

46 Dla miasta nie zachowały się księgi adresowe sprzed 1899 r., a w zbiorach Archiwum Państwowego w Olsztynie brak zespołu miejskich akt Państwowego Urzędu Policji Budowlanej. Należy zwrócić uwagę, że rozwarstwienie chronologiczne na planie z 1913 r. dla części budynków jest błędne – wszystkie budynki w granicach murów miejskich datuje na przed 1890 r. Zestawienie z wcześniejszymi planami ujawnia też przekłamania, np. w przypadku tartaku przy ul. Żeromskiego czy w postaci pominięcia cegielni przy ul. Limanowskiego. Akapit opracowany na podstawie analizy planów miasta z lat 1869, 1892 i 1913, zob. przyp. 8 i 11.

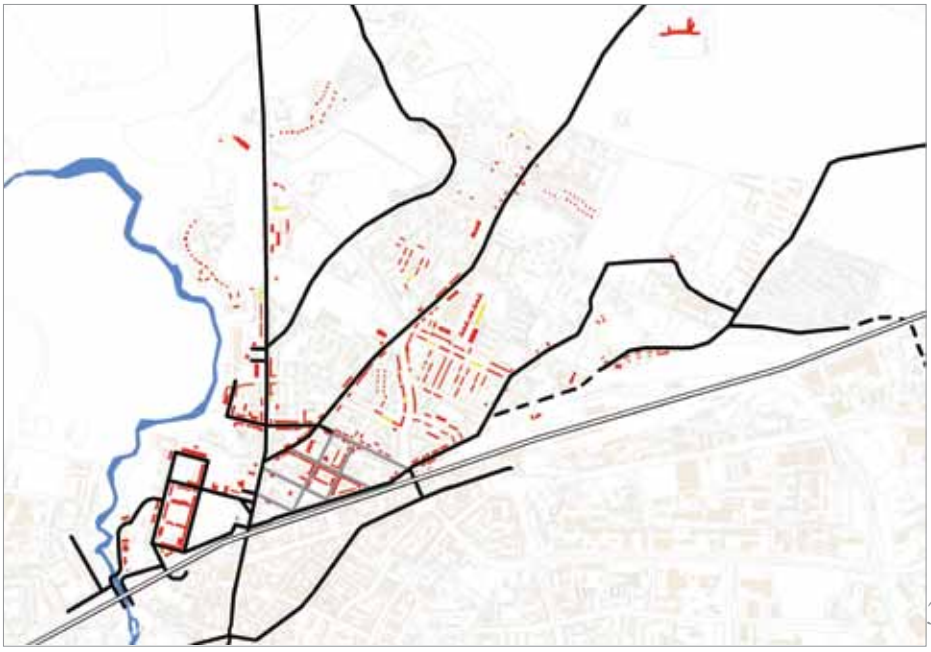
47 J. Sikorski, Zarys…, s. 12-13.

48 Wedle oświadczenia podatkowego właściciela dom wybudowano w 1889 r., APO sygn. 630/118.

nich zachowały się nr 9 i 11/13, 15[49] z lat 1890-1892, a także powstający w dwóch etapach bliźniak przy ulicy Wojska Polskiego 65/66[50].

Początki planowej urbanizacji dzielnicy w latach 1892-1904[51]

Wykonany w 1892 roku tak zwany plan Luckhardta[52] jest pierwszym, na którym uwidoczniono projekt zagęszczenia siatki ulic i stworzenia typowo miejskiej dzielnicy o układzie ortogonalnym, wpisanym w wielobok ulic Żeromskiego, Kolejowej i traktu wadąskiego, to jest alei Wojska Polskiego i ulicy Jagiellońskiej. Było to ówcześnie rozwiązaniem przestarzałym zarówno na tle całych Prus, jak i części śródmiejskiej Olsztyna, która ma na nim bardziej elastyczny układ ulic, uwzględniający zniekształcenia i główne kierunki komunikacyjne wynikające z ukształtowania istniejących już wcześniej dróg i ulic, przy jednoczesnym zastosowaniu cztero- i pięciobocznych bloków zabudowy, z ulicami o prostym przebiegu między skrzyżowaniami[53].



3. *Olsztyn. Układ dróg istniejących oraz projektowanych na terenie Zatorza w 1892 roku według Karte der Stadt Allenstein / Angefertigt im Jahre 1892 von Luckhardt Stadtinspector, [w:] Rafał Bętkowski, „Olsztyn jakiego nie znacie", s. 212-219. Rys. Szymon Bakalarczyk.*

49 Jedynie część obejmująca siedmioosiową, centralną część fasady od ul. Jagiellońskiej, narożnik i dodatkowe dwie osie dodano od południa w l. 1905-1910.

50 Część południowa powstała w l. 1893-1895.

51 Zob. przyp. 8 i 11.

52 Autor planu był od 1888 r. pierwszym architektem miejskim w Olsztynie. Zob.: A. Bobrowicz, *Alternatywny Olsztyn. Przewodnik po Zatorzu*, Olsztyn: Towarzystwo Miłośników Olsztyna, 2016, s. 48.

53 Rozwiązanie tego typu zastosowano m.in. w Toruniu-Wilhelmstadt, dzielnicy Głogowa, wg projektu Josepha Straubego czy Nowym Mieście w Szczecinie. J. Opaska, *Od twierdzy do nowoczesnego miasta. Plan urba-*

Na planie tym wytyczono przedłużenie ulicy Żeromskiego od ulicy Jagiellońskiej aż do wiaduktu przy placu Bema oraz wiele nowych ulic: Okrzei, Prusa, Sienkiewicza i Wyspiańskiego, Kraszewskiego. Do 1904 roku jedynie dwie pierwsze z nich wyszły poza fazę projektową, przybierając formę krótkich, kilkunastometrowych zjazdów z Jagiellońskiej i Wojska Polskiego, zapewniających dostęp do stojących przy nich pierwszych budynków. Przebudowano także skrzyżowanie z linią kolejową: w 1895 roku otwarto wiadukt przy ulicy Skłodowskiej-Curie, zamknięto przejazd przez torowisko, a w 1901 uruchomiono funkcjonujące do dziś przejście podziemne przy ulicy 1 Maja[54].

Nowoczesne tendencje na przełomie XIX i XX wieku

Otwarty i słabo zindustrializowany charakter niewielkiego, choć dynamicznie rozwijającego się ówcześnie Olsztyna, przekształconego w ciągu kilkunastu lat w siedzibę sądu rejonowego, miasto garnizonowe, a następnie siedzibę rejencji, nie dał okazji na rozwój negatywnych zjawisk typowych dla większych miast w postaci przeludnienia i zabudowy dzielnic w typie Mietskaserne[55]. Poszukując antidotum na problemy współczesnego miasta przemysłowego, od lat 60. XIX wieku w Niemczech rozwijano nurt budowy humanitarnych zespołów wielorodzinnej zabudowy czynszowej według tanich, typowych projektów, zapewniających zgodne z nowo przyjętymi standardami warunki mieszkaniowe i higieniczne, w tym insolację i wentylację, zapobiegające wybuchom epidemii[56], o kwartałach, w których wnętrzu zamiast oficyn lokowano zieleń i przydomowe ogródki[57].

Do Olsztyna idea ta trafiła za pośrednictwem Krajowego Zarządu Kolei (Staats-Eisenbahnverwaltung), który zrealizował zespół zabudowy dla robotników i urzędników pobliskiego zespołu dworca kolejowego przy ulicy Żeromskiego, stopniowo rozbudowywany aż do I wojny światowej. Jest to przykład osiedla patronackiego w skrajnie uproszczonej formie, zrealizowanego w oparciu o typowe projekty bazujące na estetyce Ziegelrohbau. Wszystkie budynki zespołu mają stosunkowo niewielkie, lecz dobrze doświetlone, dwu-

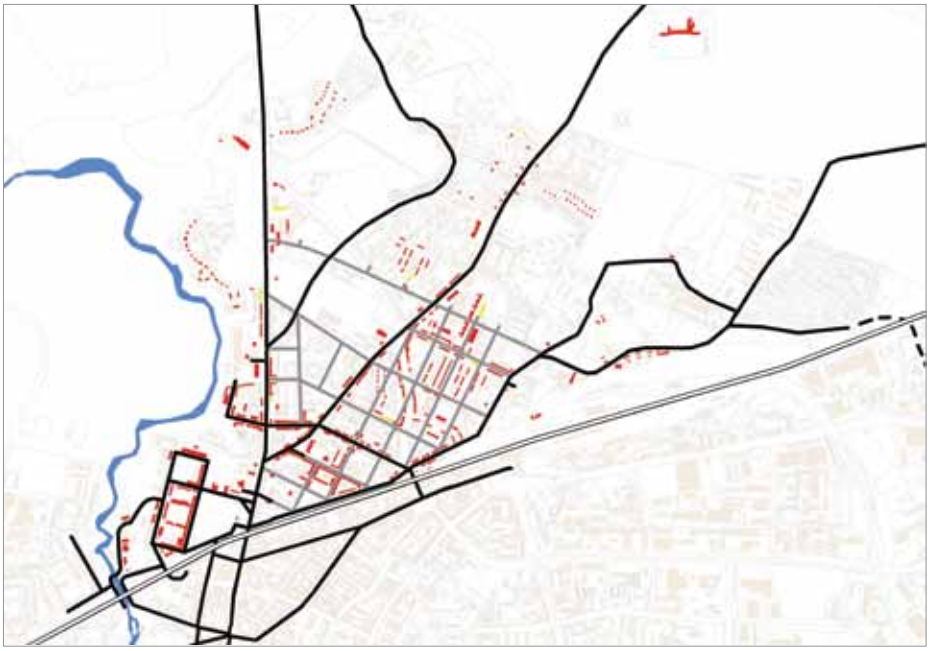
nistyczny Josepha Stübbena dla Głogowa, s. 24-25, Kwartalnik Architektury i Urbanistyki, PWN, t. 55, 2010, z. 4, s. 23-38; projekt szczeciński z 1843 r., zob.: P. Zaremba, H. Orlińska, *Urbanistyczny rozwój Szczecina*, Szczecin: Wydawnictwo Poznańskie, 1965; M. Rzeszotarska-Pałka, *Szczecińskie przedogródki z przełomu XIX i XX wieku*, [w:] Architektura. Czasopismo Techniczne, wyd. Politechniki Krakowskiej im. Tadeusza Kościuszki, 6-A/2012, z.19, r. 109, s. 127-133.

54 *Olsztyn 1353-2003*…, s. 572.

55 Koszary mieszkalne – termin określający masową budowę kamienic czynszowych o maksymalnej możliwej gęstości i wysokości zabudowy, z mieszkaniami w głębi działki pozbawionymi dostępu do światła i świeżego powietrza, z oknami jedynie na tzw. studnię. Dodatkowym problemem był liberalizm gospodarczy skutkujący bezplanowym rozrostem miast i mieszaniem zabudowy przemysłowej z mieszkalną; zob.: W. Ostrowski, *Wprowadzenie do historii budowy miast. Ludzie i środowisko*, Warszawa: Oficyna wydawnicza Politechniki Warszawskiej, 1996, s. 51; B. Ladd, *Urban Planning and Civic Order in Germany, 1860-1914,* Harvard: Harvard University Press, 1990, s. 109).

56 Istotnym aspektem było też trwałe związanie pracowników z zakładem produkcyjnym, wymagającym doświadczonej kadry dla bezpiecznej i wydajnej produkcji; zob.: G. Wojtkun, *Między tradycjonalizmem w mieszkalnictwie a nowoczesnością*, s. 236, Przestrzeń & Forma, z. 21/2014, s. 229-260.

57 Pierwsze rozwiązanie tego typu to osiedle Saltaire przy fabryce alpaki opodal Bradford w Wielkiej Brytanii, w Niemczech do najstarszych należą osiedla w Essen-Nordhof, Westend i Cronenberg.



4. *Olsztyn. Układ dróg istniejących oraz projektowanych na terenie Zatorza w 1904 roku według Karte der Stadt Allenstein / Angefertigt im Jahre 1904 von Luckhardt Stadtinspector, zbiory prywatne. Rys. Szymon Bakalarczyk.*

stronne mieszkania ułatwiające wietrzenie. W większości z nich wejścia na klatki schodowe usytuowano odmiennie niż w kamienicach czynszowych – od pozbawionego zgiełku podwórza[58], jedynie częściowo zabudowanego budynkami gospodarczymi, których ostatnie przykłady można obejrzeć przy ulicy Żeromskiego 15 i 31. Jako pierwszy wzniesiono dwupiętrowy budynek pod nr 8 (1895), a niższe o jedną kondygnację sąsiednie numery 9 i 34 pochodzą z lat 1896-1897[59]. Dla zapewnienia optymalnych warunków, na początku XX wieku, po uruchomieniu w mieście kanalizacji dobudowano do nich ubikacje, co wymagało powiększenia klatek schodowych w formie ryzalitów[60]. W kolejnych budynkach zmianę uwzględniono już na etapie projektowym. Warto zwrócić uwagę, że ten sam rzut pojedynczego segmentu zastosowano w Korzybiu, a bardzo zbliżone warianty o różnej liczbie pięter lub segmentów można zaobserwować na terenie całych Niemiec, na przykład w Völklingen, Gerolstein i Wiebelskirchen pod Neunkirchen[61].

O ówczesnej, niewielkiej popularności Zatorza wśród inwestorów prywatnych świadczy to, że poza wyżej wymienionym osiedlem kolejowym, w latach 1895--1900, mimo modernizacji rzeźni miejskiej, rozbudowy Urzędu Prowianto-

58 Z wyjątkiem budynków przy ul. Żeromskiego 12 i 14, które poprzedzono skwerem.
59 *Statistische Nachweisungen über die in den Jahren 1896-1900 vollendeten Hochbauten der preußischen Staats-Eisenbahnverwaltung*, Zentralblatt der Bauverwaltung, Ausgabe 1897-1900, 2, s. 41.
60 Ślady przebudowy są wyraźnie widoczne na budynku nr 8.
61 M. cyt.

wego i budowy nowej siedziby dla zarządu browaru, powstały tylko dwa niewielkie budynki mieszkalne: w miejscu, gdzie dziś znajduje się parking przed sklepem Biedronka przy ulicy Jagiellońskiej 37 i w rejonie obecnego bloku przy alei Wojska Polskiego 70[62]. Większość prywatnych inwestorów budujących kamienice czynszowe w tym czasie decydowała się na wykup droższych, lecz znacznie korzystniej położonych działek w śródmieściu.

Z początkiem XX wieku nastąpiło pewne ożywienie inwestycyjne, standardem wśród zabudowy czynszowej stała się typowo miejska architektura trójkondygnacyjna w układzie pierzejowym, nierzadko z oficynami tylnymi. Wyjątkiem od tej zasady były wspomniane już budynki urzędników i pracowników kolei[63], wznoszone wedle dotychczasowej formuły osiedla robotniczego.

Od początku wieku do 1904 roku inwestycje skupiają się w trzech miejscach: przy ulicy Żeromskiego wokół skrzyżowania z ulicą Sienkiewicza, gdzie powstają domy nr 10-11 i 31-33, w rejonie skrzyżowania jeszcze niewytyczonej ulicy Puszkina numery 5 i 40 oraz wokół skrzyżowania ulicy Jagiellońskiej i alei Wojska Polskiego, przy której znajdowały się pierwsze w dzielnicy typowe kamienice narożne. Z zabudowy tej przetrwały jedynie budynki przy ulicy Jagiellońskiej nr 2, 4[64] i 7 i przy ulicy Prusa 10 z 1904 roku. W pozostałych miejscach wzniesiono pojedyncze budynki, jak na przykład przy alei Wojska Polskiego 64, przy ulicy Kolejowej 11a, w miejscu, gdzie dziś znajduje się restauracja Krys-Stan, przy ulicy Zientary-Malewskiej 4, ulicy Okrzei 26[65].

Rok 1904 był również rokiem otwarcia nowego cmentarza katolickiego Świętego Józefa przy ulicy Rataja, powiększenia położonego obok cmentarza ewangelickiego, przy czym wzniesiono również kaplicę cmentarną[66], a także publikacji kolejnego projektu rozbudowy miasta przez Luckhardta[67]. Przyjęto w nim zachowanie koncepcji z 1892 roku i rozszerzenie układu ortogonalnego w kierunku północnym, aż do rozwidlenia traktu barczewskiego i drogi do Pereszkowa, czyli skrzyżowania ulic Zientary-Malewskiej i Cichej. Jedyną zmianą była rezygnacja z odcinka ulicy Kraszewskiego między ulicami Okrzei i Żeromskiego, dodano zamiast tego nową ulicę równoległą do ulicy Sienkiewicza, wychodzącą od skrzyżowania ulic Okrzei z Kolejową. W oparciu o linię zabudowy koszar Materna ustalono wtedy przyszłą wysokość późniejszej ulicy Niedziałkowskiego a następnie proporcjonalnie ulic Reymonta, Paderewskiego, Puszkina[68] i zachodniego odcinka ulicy Małeckiego. Nowszy sposób kształtowania siatki ulic, wcześniej przyjęty na terenie śródmieścia, na

62 Zob. przyp. 8 i 47.
63 Eisenbahnverwaltung, Beamten und Arbeiter Kolonie in Allenstein. Zob. przyp. 60.
64 Budynek o tym samym rzucie jest widoczny już 1892 r.
65 Widoczne *in situ* pod odspajającym się tynkiem pozostałości opracowanej i barwionej w masie spoiny pozwalają stwierdzić, że pierwotnie miał ceglaną elewację, podobnie jak kamienica przy ul. Jagiellońskiej 6.
66 *Olsztyn 1353-2003*…, s. 605.
67 Zob. przypis 8.
68 Odnosi się to zarówno do części graniczącej z cmentarzem, jak i przecznicy między ul. Małeckiego i Żeromskiego.

Zatorzu wykorzystano wyłącznie w projektowanym podziale terenów między ulicami Jagiellońską i Wojska Polskiego, tworząc kwartały zarówno prostokątne, jak i trapezowe. Ograniczenie do prostych odcinków skutkowało kolizją projektowanego wylotu ulicy Puszkina od strony traktu dobromiejskiego z istniejącym tam budynkiem, co rozwiązano dopiero w kolejnym planie, wpasowując jej zachodnie zakończenie po łuku w przerwę między budynkami. Jest to zarazem pierwszy plan, który dokumentuje nadanie ul. Zientary-Malewskiej jej obecnego przebiegu, czyli połączenia jej z traktem barczewskim na wysokości skrzyżowania z ulicą Cichą, co pozwoliło omijać majątek Pereszkowo i ułatwiło komunikację z rozwijaną w kolejnych latach infrastrukturą kolejową. Składały się na nią: zespół wachlarzowej parowozowni z budynkami i urządzeniami obsługi i obrotnicą[69], dwie wieże ciśnień[70], zakład energetyczny przy Malewskiej 28e-f[71], gazownia olejowa[72], kotłownia z kominem i nastawnia[73]. Do ich obsługi wzniesiono oddalone od pozostałej zabudowy trzy domy przy Zientary-Malewskiej 30-32-34 (1907). Co ciekawe, pomimo że wieża ciśnień przy Malewskiej 2a jest widoczna na planie z 1904 roku, najnowsze publikacje podają, że powstała dopiero rok później[74].

Równolegle do kolei wojsko rozpoczęło kolejne inwestycje na północnych obrzeżach dzielnicy, poza zasięgiem opracowywanych ówcześnie projektów urbanistycznych, przy północnym odcinku ulicy Jagiellońskiej. W 1905 roku rozpoczęto budowę koszar batalionu 151 pułku piechoty przy ulicy Szewczenki[75]. Związane z tymi inwestycjami duże zapotrzebowanie na materiały budowlane prawdopodobnie było bezpośrednią przyczyną powstania trzeciej w okolicy cegielni – na nieużytkach między ulicami Limanowskiego i Kossaka – która jest widoczna na planach z 1907 i 1914 roku[76]. Pośrednim świadectwem jej wcześniejszej aktywności może być pojawienie się między rokiem 1904 i 1905 zabudowy willowej przy ulicy Jagiellońskiej 46, analogicznie do budynku przy ulicy Zientary-Malewskiej 21[77].

Powstające na terenie dzielnicy inwestycje przemysłowe, wojskowe, komunalne i kolejowe nie mogły funkcjonować bez towarzyszącej im zabudowy mieszkalnej i obiektów użyteczności publicznej, pełniących rolę centrów lokalizacji nowej zabudowy.

69 Zarówno parowozownia jak i obrotnica nie istnieją od ponad 20 lat. Parowozownia, rozebrana w 2017 r., była obiektem z okresu międzywojennego i znajdowała się na uboczu torowiska w sąsiedztwie cegielni. Obie są widoczne na: *Plan der Stadt Allenstein Angefertigt im Jahr 1934 im Stadtvermessungsamt* (ze zbiorów APO sygn. akt 1457/69), publ. m.in. w A. Bobrowicz, *Alternatywny*…, s. 77.

70 Wieża na terenie torowiska jest datowana na ok 1913 r. *Zatorze*..., zob. s. 96.

71 Ok. 1911 r.; zob.: *Zatorze*…, s. 99.

72 Z 1913 r., pod nr. 28 b; zob.: *Zatorze*…, s. 98.

73 Tamże, s. 96.

74 Tamże, s. 96.

75 W latach 1907-1909 rozbudowa o dom dla rodzin podoficerów zawodowych, w 1909 r. zmiana na batalion 146 pułku piechoty, w l. 1909-1910 rozbudowa o budynek sztabowy; zob.: A. Płoski, *Dziedzictwo kolei*…, s. 125-126; R. Bętkowski, *Olsztyn, jakiego*…, s. 163.

76 Zob. przyp. 8.

77 Budynek, nazywany przed wojną willą na Wzgórzu Wilhelminy, w 1907 r. odbudowano po pożarze wg pierwotnej koncepcji; zob.: M. Skarżyńska-Wawrykiewicz, *Nowa dzielnica*…, s. 26-27.

Jest to szczególnie widoczne od 1906 roku przy początkowym odcinku ulicy Jagiellońskiej oraz jej przecznicach, kiedy to przy ulicy Jagiellońskiej 8 rozpoczęto budowę pierwszego w dzielnicy gmachu użyteczności publicznej: katolickiej szkoły według projektu Maxa Boldta[78], poprzedzonej placem zapewniającym jej odpowiednią ekspozycję[79]. Tego samego roku, na dalszym odcinku wymienionej drogi, a w zasadzie już w lesie miejskim przy szosie wadąskiej, przystąpiono do prac nad żeńskim sanatorium chorób płucnych[80], co jednak ze względu na znaczne oddalenie od istniejącej zabudowy nie wpłynęło na rozwój miasta w tym kierunku.

Podobnie znikomy wpływ na urbanizację dzielnicy miało uruchomienie w 1907 roku, w rejonie obecnej stacji paliw Lukoil, zakładu energetycznego[81] i zajezdni tramwajowej[82], z której wyruszała linia kursująca między centrum i Jakubowem[83]. Wskazuje to na rekreacyjny charakter połączenia, który ulega nasileniu w 1910 roku, wraz z rozpoczęciem ostatniego przed wojną etapu rozwoju terenów zieleni miejskiej. Był on związany bezpośrednio z organizacją wystawy przemysłowej[84], na której potrzeby wykonano ścieżki parkowe, zbudowano muszlę koncertową i willę wzorcową. Otwarto także nowe restauracje: Nowe Jakubowo w miejscu obecnego Centrum Edukacji i Inicjatyw Kulturalnych[85] przy ulicy Parkowej 1 i Leśne Zacisze[86], już w lesie miejskim, na wysokości stawu browarnego. W 1911 roku ofertę Jakubowa rozszerzono o dwa korty tenisowe, a w kolejnym roku miasto przejęło położone po przeciwnej stronie szosy tereny Stärkenthal[87] w celu budowy parku miejskiego i toru wyścigów konnych. Równolegle, w latach 1910-1911, w obrębie zabudowy miejskiej podjęto się obsadzenia ulic: Jagiellońskiej – klonami jaworami, Okrzei i Limanowskiego[88] – kasztanami, a Żeromskiego – lipami[89].

78 Ówczesny miejski radca budowlany; zob.: *Olsztyn 1353-2003*…, dz. cyt. s. 573, R. Bętkowski, *Profesor Theodor Goecke i jego projekt urbanistyczny dla Olsztyna*, Warmińsko-Mazurski Biuletyn Konserwatorski, 2015, nr 7, s. 37-38.

79 Otwarto ją w 1910 r.; pierwotnie skrajne osie środkowego ryzalitu od strony ul. Jagiellońskiej miały dwa niezależne wejścia, dla chłopców i dziewcząt, o czym nie wspomniano przy opisie architektury budynku, [w:] J. Piotrowska, *O rozwoju dzielnicy w latach międzywojennych i o zatorzańskich budowlach użyteczności publicznej*, [w:] *Zatorze*…, s. 85.

80 Z inicjatywy Towarzystwa budowy sanatoriów płucnych w Królewcu. Zob.: *Olsztyn. Dzieje miasta*, dz. cyt., s. 574.

81 Ul. Wojska Polskiego 6, budynek pierwotnie miał wysoki dwuspadowy dach. Na planie Bonka, oznaczony jako l. 1910-13, choć obecni badacze podają daty 1907 oraz 1914; zob. A. Płoski, *Dziedzictwo kolei*…, s. 112--113; A. Bobrowicz, *Alternatywny*…, s. 42-43.

82 Rozebrana w 2001 r.; zob.: A. Bobrowicz, *Alternatywny*…, s. 42.

83 Gdzie w 1910 r. wybudowano drugą zajezdnię; zob.: R. Bętkowski, *Tramwaje w Olsztynie w I połowie XX w.*, Biuletyn Warmińsko-Mazurskiego Oddziału Stowarzyszenia Konserwatorów Zabytków, z. 7-8, 2009-2010, Olsztyn 2010, s. 78.

84 *Olsztyn 1353-2003*…, s. 286.

85 Neu Jacobsberg, zob. plan z 1913 r.

86 Waldfrieden, obok restauracji na planie z 1922 r. widoczny jest tor saneczkowy. Zob. przyp. 9.

87 Jak trafnie zauważa J. Piotrowska, po I wojnie światowej pierwotna etymologia z kotlarzem Starckiem poszła w zapomnienie. Nowa pisownia oznacza „Dolinkę Wzmocnienia" (Stärke – siła, moc, tężyzna; stärken – wzmacniać krzepić), co współgrało z urządzonym między ulicami Rataja i Oficerską boiskiem sportowym. Zob. przyp. 9 i 10.

88 Do wysokości ul. Niedziałkowskiego.

89 Temat zieleni miejskiej szerzej omówiono w: A. Płoski, *Nie tylko miejski ogrodnik. Instytucjonalne kształtowanie założeń zieleni w Olsztynie*, Warmińsko-Mazurski Biuletyn Konserwatorski, 2015, nr 7, s. 6-31.

Opisaną zależność najwcześniej[90] potwierdza lokalizacja nowych kamienic: w latach 1905-1906 w sąsiedztwie ulicy Okrzei 26 powstały dwa budynki o numerach 25 i 27, w 1907 roku narożny dom przy Jagiellońskiej 6/Okrzei 28. Między rokiem 1907 i 1910 zabudowano też działki obecnych numerów ulicy Okrzei 23 i 24 oraz znajdujące się już za nimi nr 2 i 6 przy ulicy Kraszewskiego, uniemożliwiając zmianę jej przebiegu zgodnie z nowym planem, o którym będzie mowa niżej.

Przy pobliskiej ulicy Żeromskiego w 1905 roku powstały trzy kamienice nr 6, 38, 39, do 1907 kolejne cztery: numery 3, 4, 5a i 7, a do 1910 nr 2, 35 i 36, 41 oraz budynek, na którego miejscu stoi obecnie blok o numerze 42/43. W 1908 roku obok wzniesiono dwie kamienice przy ulicy Puszkina 2-4 i 6. Oznacza to, że najstarszy odcinek ulicy Żeromskiego między ulicą Jagiellońską i aleją Wojska Polskiego został zabudowany w ciągu jednej dekady, z wyjątkiem numeru 1[91]. Równolegle budowa przy ulicy Jagiellońskiej kamienic nr 1 i 3, narożnej w miejscu bloku o nr 10, i kolejnych – 20, 22, 25, 27 i 35, odzwierciedla stopniowe lokowanie nowej zabudowy coraz bardziej na północ, wraz ze zmniejszającą się liczbą wolnych działek i braku wielkomiejskich wyburzeń starszych, niewielkich domów w jej południowej części.

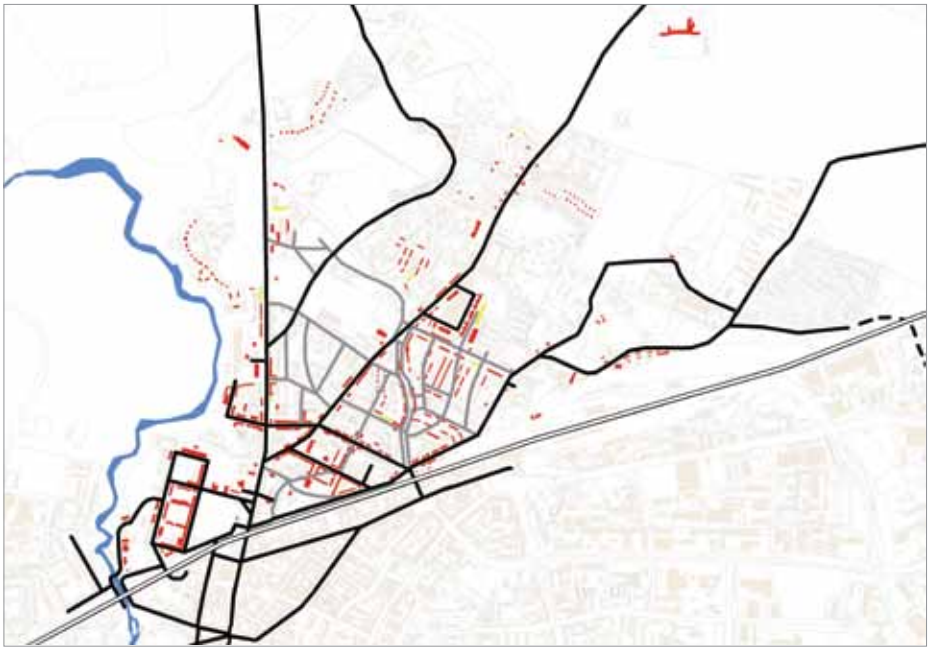
Rozbudowa miasta w oparciu o nowe wzory na początku XX wieku

Rozwiązania przedstawione na planie przebudowy Olsztyna z 1907 roku autorstwa Theodora Goeckego[92] stanowią doskonałe odzwierciedlenie osiągnięć niemieckiej myśli urbanistycznej na przełomie XIX i XX wieku. Jej podstawą była dokonana w 1889 roku przez Camillo Sittego krytyka dotychczasowego sposobu planowania miast, prowadzącego do postępującej monotonii obszarów zurbanizowanych. Jako alternatywę zaproponował on doktrynę romantycznego tradycjonalizmu, zakładającą komponowanie założeń urbanistycznych o nieregularnych, organicznych planach uwzględniających historyczne podziały katastralne i formy terenowe. Camillo Sitte poddał krytyce dotychczasowe zasady planowania miast w oparciu o układ ortogonalny, zasady symetrii, przeskalowanie szerokości ulic i wnętrz urbanistycznych, jak i zwyczaj wolno stojącego sytuowania reprezentacyjnych budynków, postulując jednocześnie kontynuację tradycyjnych europejskich i regionalnych rozwiązań oraz traktowanie placu jako przestrzeni zamkniętej. Część tez została zilustrowana w propozycji przebudowy Ringu wiedeńskiego, zwłaszcza

90 W kolejnych latach jest ona również widoczna w postaci koncentracji zabudowy wokół ul. Limanowskiego, a następnie wzdłuż ul. Jagiellońskiej, co było podyktowane najpierw planowaną, następnie faktyczną lokalizacją kościoła św. Józefa.

91 Plan z 1907 r. przedstawia w tym miejscu wcześniejszy, mniejszy budynek.

92 Dotychczas nie został uwzględniony w żadnym z ważniejszych opracowań dot. urbanistyki i architektury Olsztyna. Warto jednak zaznaczyć, że okoliczności jego powstania, założenia oraz także sylwetkę autora w dedykowanym artykule wyczerpująco przedstawia R. Bętkowski. Zob.: T. Goecke, *Entwurf zum Bebaungslplane für Allenstein, Der Städtebau. Monatschrift für die künstlerische Ausgestaltung der Städte nach ihren wirtschaftlichen, gesundheitlichen und sozialen Grundsätzen, 1907*, s. 57-58; R. Bętkowski, *Profesor Theodor Goecke...*, s. 32-52.



5. *Układ dróg istniejących oraz projektowanych na terenie Zatorza w 1907 roku według: Theodor Goecke,* Entwurf zum Bebauungsplane für Allenstein, *[w:]* Der Städtebau. Monatschrift für die künstlerische Ausgestaltung der Städte nach ihren wirt-schaftlichen, gesundheitlichen und sozialen Grundsätzen*, 1907, s. 58, Tafel 33/34. Rys. Szymon Bakalarczyk.*

otoczenia Votivkirche[93]. Kolejnym źródłem była propagowana przez Karla Henriciego koncepcja generowania założeń urbanistycznych zakomponowanych jako całości, w przeciwieństwie do projektowania rozbudowy poszczególnych dzielnic w oparciu o bieżące zapotrzebowanie, bez uwzględniania kwestii związanych z perspektywicznym rozwojem i przekształceniami tkanki miejskiej[94].

Znalazło to odzwierciedlenie w nowym kształtowaniu zarówno dzielnic o charakterze wielkomiejskim z początku XX wieku, jak i projektowanych ówcześnie osiedli robotniczych. Ich reprezentatywny wybór przedstawiano systematycznie w kolejnych numerach czasopisma poświęconego sztuce budowania miast, założonego przez Theodora Goeckego i Camilla Sittego[95].

93 C. Sitte, *Der Städtebau nach seinen künstlerischen Grundsätzen*, Wien: Carl Graeser, 1889, s. 159-180.

94 W rozumieniu autora za projekty tego typu uznać należy m.in. Londyn C. Wrena, Paryż Haussmanna oraz plany dla Berlina z 1910, Warszawy z 1916 r., plany wrocławskie oraz Gdynię z 1925 r.; zob.: S. Gzell, *Miastotwórcza rola transportu w teorii urbanistyki*, Architektura. Czasopismo techniczne, Wyd. Politechniki Krakowskiej im. Tadeusza Kościuszki, 1-A/2010, z. 3, r. 107, s. 7; K. Henrici, *Beiträge zur praktischen Ästhetik im Städte-Bau*, Monachium: Calwey, 1904; tenże, *Bebauungsplan des südlichen Stadtteiles in Flensburg 1903* [w:] *Der Städtebau*…, zob. przyp. 95.

95 Der Städtebau. Monatschrift für die künstlerische Ausgestaltung der Städte nach ihren wirtschaftlichen, gesundheitlichen und sozialen Grundsätzen, wyd. Ernst Wasmuth A.G., 1904-1939.

Zestawienie koncepcji rozbudowy Olsztyna z projektami takimi jak rozbudowa Stuttgartu w rejonie Rosenbergstrasse z 1902 roku[96], rozbudowa Marienbergu[97], Głogowa, Jeny i Flensburga (1903) czy dzielnicy Poznania Sołacz (1906)[98] wykazuje oczywiste podobieństwa i pozwala stwierdzić, że zawarte w nim rozwiązania czerpią z najlepszych ówczesnych wzorców. Siatkę ulic dopasowano do naturalnego ukształtowania terenu, delikatne krzywizny nawiązują do form występujących w przyrodzie, jednocześnie ograniczenie perspektywy pozwala tworzyć malownicze kadry i zmienne widoki pierzei, a tym samym kreować przyjazne przestrzenie o różnym charakterze. Podział funkcjonalny ulic znajduje odzwierciedlenie w parametrach układu drogowego: szerokości, długości, przebiegu ulic, rodzaju skrzyżowań i placów[99].

Wyznaczając szerokość głównych ulic, uwzględniono niezbędne miejsce na przyszłą linię tramwajową zarówno na ulicy Kościuszki, jak i ulicy Limanowskiego oraz oznaczono przewidziany sposób kształtowania zabudowy – jako pierzejowa lub wolno stojąca – wraz z obowiązującą linią oraz placami i zatoczkami kształtującymi wnętrza urbanistyczne. W planie uwzględniono także zieleń publiczną w postaci parków, cmentarzy, alei i szpalerów oraz prywatną, w formie przedogródków i indywidualnych ogrodów wewnątrz kwartałów zabudowy.

Warto podkreślić, że większość wymienionych wyżej zagadnień dopiero w 1907 roku uwzględniono w pochodzącym z tego czasu, zaktualizowanym wydaniu pierwszego nowoczesnego podręcznika urbanistyki „Der Städtebau" Josepha Stübbena[100].

Plan w istotnym stopniu wpłynął na obecny kształt historycznej części Olsztyna – według niego zrealizowano północną i wschodnią część śródmieścia: ulice Kajki, Kopernika, Głowackiego, plac Pułaskiego wraz z zamykającą obecnie ten obszar ulicą Kościuszki[101]. Ze względu na niekorzystne rozwiązanie przejazdu nad linią kolejową na zakończeniu ulicy Skłodowskiej-Curie zaplanowano ją jako docelową główną oś komunikacyjną, którą za wiaduktem na placu Bema należało doprowadzić do traktu dobromiejskiego. W tym celu, już na terenie Zatorza, wyznaczono szeroką aleję z wysepką spacerową – obecną ulicę Limanowskiego. W połowie jej długości zaplanowano odrębne od śródmieścia lokalne centrum w formie prostokątnego placu, którego rangę miał podkreślać położony w najwyższym punkcie dzielnicy

96 Ostatnia opracowana przez Teodora Fischera w 1902 r.
97 C. Sitte, T Goecke, *Der Städtebau nach seinen künstlerischen Grundsätzen*, Wien: Carl Graeser, 1889.
98 Der Städtebau, 1910 s. 80; http://urbnews.pl/poznan-solacz/ [data odczytu: 23 sierpnia 2016 r.].
99 Kwestię tę w 1904 r. rozwija Ludwig Hercker, proponujący proto jednostkę sąsiedzką rozbudowy miast: podział przestrzeni lekko zakrzywionymi szerokimi arteriami, na ich skrzyżowaniach utworzenie lokalnych miejskich centrów poprzez wytyczenie placów z zabudową w postaci budynków użyteczności publicznej, podział na kwartały zabudowy i zapewnienie lokalnej komunikacji wieloma krótkimi, wąskimi ulicami bocznymi o naturalnym przebiegu; zob.: L. Hercker, *Grossstadterweiterungen. Ein beitrag zum heutigen Städtebau,* Göttingen: Vanderhoeck & Ruprecht, 1904; J. Stübben, *Der Städtebau*, Stuttgart: Alfred Kröner, 1907, s. 317.
100 Pierwsze wyd. ukazało się w 1890 r.; zob.: J. Stübben, *Der Städtebau*, Darmstadt: Bergsträsser, 1890.
101 Obszerniej omówionych, wraz z cytatami u R. Bętkowskiego. Zob. przyp. 97.

budynek kościoła, zajmujący wydzielony niewielki romboidalny kwartał. Plac nigdy nie powstał, a odcinek na północ od ulicy Niedziałkowskiego zrealizowano dopiero pod koniec lat 30. XX wieku[102]. Świątynia powstała przy ulicy Jagiellońskiej, gdzie również przewidziano prostokątny plac przecięty diagonalnie ulicami[103].

Mimo że opis autora jedynie fragmentarycznie określa podział funkcjonalny i pomija kwestie wysokości i gęstości zabudowy, wskazuje konieczność otoczenia cmentarzy przy ulicy Rataja strefą parkową, a w jej sąsiedztwie nie dopuszcza się wysokiej zabudowy, co ograniczy jego widoczność z domów mieszkalnych[104].

Przewidując przyszłe poszerzanie ulic, przedogródki wzdłuż alei Wojska Polskiego, ulic Jagiellońskiej, Żeromskiego i Sybiraków projektowano znacznie oszczędniej niż w śródmieściu, co argumentowano przyłożeniem większej uwagi do ogrodów na tyłach zabudowy, czyli wewnątrz kwartałów. Plan z 1913 roku zaznacza przedogródki również przy ulicach Zientary-Malewskiej, Puszkina, Rataja i dwóch innych, ostatecznie niezrealizowanych w tym rejonie miasta, jednakże na planie z 1907 brakuje stosownego oznaczenia kolorystycznego. Ze względu na niższą rangę tej części miasta w stosunku do śródmieścia nie wyznaczono tu strefy zabudowy willowej ani nie określono lokalizacji przewidywanej strefy usługowej, a jedyne nasadzenia wysokie zaplanowano wzdłuż ulicy Limanowskiego, wokół planowanego kościoła oraz przy tak zwanych zatoczkach[105]. Tworzyły je odcinki ulic o cofniętej linii zabudowy, poprzedzone skwerami, co zwiększało ich atrakcyjność i predestynowało do lokalizacji bardziej reprezentacyjnej architektury[106].

Wytyczenie ulicy Limanowskiego jako nowej arterii Zatorza natychmiast znalazło odzwierciedlenie w szybkim tempie zabudowy rejonu wokół wiaduktu kolejowego. Z zestawienia planów miasta z lat 1907 i 1913 wynika, iż w latach 1907-1910 wzniesiono kamienice przy ulicy Zientary-Malewskiej 1, 2 i 3, oraz osiem niezachowanych do dziś kamienic: trzy przy północnej pierzei ulicy Żeromskiego (obecnie bloki nr 16, 17, 18) i pięć przy nowej drodze[107].

102 W 1937 r. przy ul. Limanowskiego zabudowa sięgała jedynie do wysokości ul. Moniuszki: istniały tylko nr. 1, 2, 3, 4, 5, 8/10, 7, 9, 11, 13, 14, 15, 16, 17, 19, 21, 23. Odpowiada to zasięgowi zabudowy na mapie z 1938 r. Dalsza zabudowa jest widoczna dopiero na planie z 1940 r. Zob. *Messtichblatt 899 Allenstein, Reichsamt für Landesaufnahme 1938* (zbiory pryw.) oraz *Pharus-Plan Allenstein*, Olsztyn: wyd. H. Reinshagen, 1940 (zbiory UMK); *Einwohnerbuch von Allenstein,* Olsztyn: E. Harich, 1937, s. 201-202.

103 Od 1963 do 2006 r. plac miał formę ronda, zlikwidowanego w ramach przebudowy skrzyżowania; zob.: S. Piechocki, *Dzieje olsztyńskich ulic*, Olsztyn: Remix s.c., 1998, s. 256; zob. też: http://olsztyn.wyborcza.pl/olsztyn/1,48726,9757806,Ronda_nie_ma__a_bledy_sprzed_kilku_lat_trzeba_naprawic.html [data odczytu: 15 sierpnia 2018 r.].

104 Postrzeganą jako niekorzystną.

105 Ausbuchtung der Bauflucht, Der Städtebau…, s. 58, zob. przyp. 95.

106 Pamiętać należy, że ul. Jagiellońska i al. Wojska Polskiego jako szosy międzymiastowe wg dostępnych map były obustronnie obsadzone już w 1892 r., a prawdopodobnie znacznie wcześniej. Tzw. zatoczki zastosowano podczas realizacji taniej zabudowy w okresie międzywojennym, np. przy ul. Limanowskiego 33-35, Reymonta 7-21 i Niedziałkowskiego 10-12. Zob. przyp. 96.

107 Zob. przyp. 8.

Nieco później powstały dwie kamienice narożne po jej zachodniej stronie, podobnie jak przy ulicach Niedziałkowskiego 1 (1912) i Zientary-Malewskiej 11/11a. Powrót w tym rejonie inwestycji kolejowych – kamienic przy ulicach Żeromskiego 14, 15 i Sienkiewicza 9-12, z lat 1911 i 1912 – wskazuje na powrót tendencji do lokalizacji zabudowy możliwie blisko ulicy Jagiellońskiej. Przyczyną tej zmiany był wybór innej niż projektowana lokalizacja budowanego w latach 1912-1913 kościoła Świętego Józefa[108]. Zarzucono budowę dalszego odcinka Limanowskiego, a nowe kamienice zaczęto lokować w najatrakcyjniejszym ówcześnie rejonie dzielnicy – wzdłuż ulicy Jagiellońskiej, między świątynią i szkołą. Między rokiem 1910 i 1913 wybudowano domy nr 13a, 21, 29, 31, 30, 32, 40, 42 oraz cztery obecnie nieistniejące: numery: 26, 44, 23 i Niedziałkowskiego 24. Pojedyncze kamienice na pozostałych ulicach powstały jako uzupełnienie pierzei, jak na przykład Żeromskiego 1, budynki przy Kraszewskiego 2 (a i b) i 6 czy nieistniejąca kamienica w południowym narożniku Wojska Polskiego i Wyspiańskiego, na którego miejscu stoi obecnie blok pod adresem Wojska Polskiego 75. Równoległe realizacje przy ulicach Cichej 3 i Zientary-Malewskiej 35 stanowią kontynuację przyjętej w tym rejonie konwencji zabudowy willowej i podmiejskiej.

Ostatnie inwestycje na nowych terenach

Stan zabudowy przed wybuchem wojny, z uwzględnieniem przekształceń układu komunikacyjnego, dobrze przedstawia plan miasta z 1913 roku. Widoczne są na nim korekty projektu siatki ulic na północ od cmentarzy zlokalizowanych przy ulicy Rataja, gdzie skierowano główne przedłużenie ulicy Limanowskiego w stronę wspomnianego wcześniej toru wyścigów konnych, poprzedzonego placem zamkniętym od południa trójpromienistym układem dróg. Do tego czasu rezygnowano także z zaproponowanego przez profesora Goeckego w 1907 roku organicznego układu ulic na południe od ulicy Okrzei, wracając zarazem do starszego o ponad dekadę projektu z 1892 roku, zgodnie z którym wytyczono ulice Kraszewskiego i Wyspiańskiego[109].

W 1912 roku na Zatorzu planowano ulokowanie sztabu 20 korpusu armijnego[110], do czego jednak nigdy nie doszło. W 1914 roku przy ulicy Jagiellońskiej rozpoczęto budowę nowego kompleksu koszarowego dla I batalionu 146 pułku piechoty[111], jednakże ukończono tylko jeden budynek pod nr 59[112]. Przygotowując się do tej inwestycji, magistrat wykupił wszystkie okoliczne tereny niezabudowane, aby zapobiec spekulacjom w handlu nieruchomościami. Pozwoliło to na opracowanie koncepcji dwóch osiedli z zabudową willową.

108 Wg projektu F. Heitzmanna z Królewca; zob.: A. Rzempołuch, *Architektura i*…, s. 123; R. Bętkowski, *Olsztyn, jakiego*…, s. 162.

109 Zob. przyp. 9.

110 *Olsztyn 1353-2003*…, dz. cyt., s. 282; J. Sikorski, *Galopem*…, s. 127.

111 Do dziś zachował się tylko główny budynek pod adresem Jagiellońska 59. W 1912 r. rozbudowa o budynek dla rodzin i remizę oddziału karabinów maszynowych. J. Sikorski, *Galopem*…

112 Warto zwrócić uwagę, że plan z 1913 r. przedstawia zespół koszar jako ukończony w 1913 r. R. Bętkowski, *Olsztyn, jakiego*…, s. 163.



6. *Układ dróg istniejących oraz projektowanych na terenie Zatorza w 1913 roku według: Allenstein im Jahre 1913,* [w:] *Hugo Bonk,* Geschichte der Stadt Allenstein: Allgemeine Urkunden*, t. IV, Olsztyn 1914, oraz według Messtischblatt 899, Allenstein, 1914, http://maps.mapywig.org/m/German_maps/series/025K_TK25/2288_(899)_Allenstein_1914.jpg [data dostępu: 12 marca 2016 roku). Rys. Szymon Bakalarczyk.*

Realizację zespołu zabudowy przy ulicach Fałata i Oficerskiej jako Gartenstadt przy Königstrasse rozpoczęto jeszcze przed wybuchem wojny[113]. Bliżej nieokreślona, niezrealizowana wizja ul. Królewskiej jako Villenstadt z 1912 roku, o której pisze Jerzy Sikorski, zapewne dotyczy właśnie tej inwestycji[114]. Drugie, wzdłuż ulicy Radiowej, ukształtowane po łuku otaczającym staw browarny uzyskało pierwszą zabudowę dopiero w latach 1923-1927[115]. Oba osiedla prezentują sposób kształtowania ulic zgodny z postulatami Sittego, choć w stosunku do starszych o prawie dekadę realizacji Hermanna Jansena[116], Theodora Fischera[117] czy pierwszych niemieckich założeń otwarcie na-

113 J. Sikorski podaje że osiedle zbudowano w latach 20.-30. XX w., jednak pierwszy budynek jest widoczny już na planie z 1913 r., a księga adresowa z 1920 wymienia już pięć budynków willowych. Co ciekawe, zaznaczona na planie z 1922 r. nazwa ulicy brzmi jak nazwisko właściciela pierwszego numeru: Otto Schneller – Schneller Weg. Zob. przyp. 10; zob. też: *Adressbuch für die Regierungshauptstadt und den Kreis Allenstein,* Olsztyn: E. Harich, 1920, s. 84.

114 Termin Villenstadt zdobył popularność dzięki rozbudowie Kolonii w l. 90. XIX w. przez Josepha Stübbena; zob.: *Olsztyn 1353-2003*…, s. 573; J. Opaska, *Od twierdzy do nowoczesnego miasta. Plan urbanistyczny Josepha Stübbena dla Głogowa*, Kwartalnik Architektury i Urbanistyki, t. 55, 2010, z. 4, s. 24-25.

115 W 1927 r. przy ówczesnej Soldauerstrasse było zamieszkanych sześć adresów, numery 4-9, przy czym numery 4-7 należały do wspomnianej już Olsztyńskiej Spółdzielni Użyteczności Publicznej dla Miasta Ogrodu i Osadnictwa. Zob. projekt z 1923 r., APO 259/79, publikowany w: J. Piotrowska, *O rozwoju dzielnicy w latach międzywojennych i o zatorzańskich budowlach użyteczności publicznej,* [w:] *Zatorze*…, s. 74; *Adressbuch für die Regierungshauptstadt und den Kreis Allenstein*, Olsztyn: E. Harich 1927, s. 80.

116 Streiffeld i Vullersberg (1904).

117 Gmindersdorf nieopodal Reutlingen, Th. Fischer, 1903. Tam „zapadły pierwsze ustalenia w zakresie wielkości powierzchni w nowoczesnych zespołach mieszkaniowych – zabudowy (12%), ciągów komunikacji

wiązujących do idei miast-ogrodów[118] prezentują znacznie zredukowaną skalę oraz program funkcjonalny. Zauważalna w nich rezygnacja z wielofunkcyjnego zaplecza – w postaci placu lub rynku, sklepu, wyszynku, szkoły oraz kaplicy lub nawet kościoła – pozwalającego choć w podstawowym zakresie na samodzielne funkcjonowanie założenia, jest typowa dla przedmieść-ogrodów[119].

Osiedla typu przedmieście-ogród położone na obrzeżu istniejących miast i pozbawione części przemysłowej są uzależnione od transportu zapewniającego połączenie z centrum stanowiącym źródło zatrudnienia mieszkańców[120]. Natomiast zgodnie z wyjaśnieniem Lewisa Mumforda, jednego z uczniów Howarda, miasto-ogród to antyteza przedmieścia, zamiast suburbanizacji[121] jest to bardziej zintegrowana koncepcja efektywnego życia miejskiego[122]. Termin ten należałoby stosować jedynie w odniesieniu do projektów zakładających utworzenie niezależnego ekonomicznie ośrodka o niewielkich rozmiarach z zachowanym wiejskim krajobrazem w otoczeniu, oferującego zintegrowaną koncepcję efektywnego życia miejskiego[123] poprzez eliminację ówczesnych wad życia zarówno w mieście, jak i na wsi, przy jednoczesnym skupieniu charakterystycznych dla nich korzyści. Jako optymalny dla tych założeń przyjęto dostosowany do odgórnie ograniczonej populacji[124] koncentryczno-radialny układ komunikacyjny z wyodrębnionymi strefami funkcjonalnymi o znacznym udziale parków i ogrodów publicznych oraz tanią zabudowę z indywidualnymi ogrodami.

Wobec tego niewłaściwe jest powierzchowne przypisywanie cech miasta-ogrodu Ebenezera Howarda[125] wszelkim założeniom z pierwszej połowy XX wieku, uwzględniającym różne formy zieleni[126]. Opisane zjawisko, będące wynikiem słabej znajomości wśród polskich badaczy historii urbanistyki nie-

kołowej i pieszej oraz terenów publicznych (20) i zieleni (68)"; zob.: G. Wojtkun, *Między tradycjonalizmem w mieszkalnictwie a nowoczesnością*, Przestrzeń & Forma, z. 21/2014, s. 241-242.

118 Hellerau pod Dreznem z 1907, Margarethenhöhe oraz Dalhäuser Heide w Essen. J. Roguska, *Interpretacje modernistycznej zasady typu i powtarzalności w architekturze międzywojennej w pracach architektów warszawskich*, [w:] *Modernizm w Europie – modernizm w Gdyni. Architektura pierwszej połowy XX wieku i jej ochrona w Gdyni i w Europie*, red. J. Sołtysik i R. Hirsch, Gdynia: Urząd Miasta Gdyni, 2011, s 17.

119 Do grupy tej można zaliczyć wiele osiedli mieszkalnych, np. olsztyńskie osiedle Mazurskie i nad Jeziorem Długim, budowane w okresie międzywojennym. Termin jest tłumaczeniem ang. Garden Suburb (tłum. własne). R. Stern, D. Fishman, J. Tilove, *Paradise Planned: The Garden Suburb and the Modern City*, New York: Monacelli Press, 2013; A. Rzempołuch, Architektura i…, s. 132.

120 P. Hall, C. Ward, *Sociable Cities: the Legacy of Ebenezer Howard*, Chichester: John Wiley & Sons, 1998, s. 41.

121 Tamże, rural retrenchment, dosłownie „ruralistycznego wycofania" (tłum. własne).

122 R. Stern, D. Fishman, J. Tilove, *Paradise*…, s. 17-19.

123 Tamże, s. 17-19.

124 Koncepcję prezentowano na przykładzie ośrodka o populacji do 58 tys., otoczonego satelitami w postaci zespołu mniejszych miast o ludności do 32 tys.

125 Koncepcja publikowana w 1898 r., w oparciu o dotychczasowe rozwiązania osiedli robotniczych, wśród których można zaobserwować elementy charakterystyczne zarówno dla miasta-ogrodu, miasta pasmowego i przemysłowego. Za pierwszą realizację uznaje się Letchworth wg projektu Raymonda Unwina i Barry Parkera, od 1903 r.; zob.: W. Ostrowski, *Wprowadzenie do historii budowy miast. Ludzie i środowisko*, Warszawa: Oficyna wydawnicza Politechniki Warszawskiej, 1996, s. 133.

126 Np. w postaci alei, przedogródków (Vorgarten) i indywidualnych ogródków tylnych (Hintergarten).

mieckiej, jest również widoczne w prasie[127], jak i publikacjach omawiających urbanistykę oraz ogólną historię Zatorza[128] lub całego Olsztyna[129], dotyczy zarówno wspomnianych wyżej rozwiązań widocznych na planie miasta z 1913 roku, jak i późniejszych olsztyńskich osiedli z okresu międzywojennego, na przykład nad Jeziorem Długim[130] czy innych realizacji Olsztyńskiej Spółdzielni Użyteczności Publicznej dla Miasta Ogrodu i Osadnictwa (Gemeinnützige Gartenstadt- u. Besiedlungs-Genossenschaft Allenstein)[131].

Podsumowanie

Z przedstawionej charakterystyki wynika, że Zatorze w okresie sprzed I wojny światowej stanowi przykład dzielnicy o ciekawym, wieloetapowo rozbudowywanym układzie pozbawionym nawarstwień, o czytelnych fazach chronologicznych, a także z częściowo zachowanym historycznym rozkładem funkcji i dobrym stanem zachowania zabudowy, z wyjątkiem najstarszej zabudowy mieszkalnej, pojedynczych kamienic przy skrzyżowaniach oraz rejonu obu pierzei ulicy Limanowskiego. Pierwotnie zaczęło się kształtować jako przedmieście o funkcji zaplecza komunalno-rekreacyjno-przemysłowego, a następnie główna strefa lokalizacji koszar na terenie miasta. Powstająca w ostatnich latach XIX wieku zabudowa mieszkaniowa była związana z inwestycjami kolejowymi, a dopiero od początku XX wieku zaczęła dominować indywidualna zabudowa czynszowa uzupełniana towarzyszącymi usługami w postaci szkół, świątyń itp. Przez cały omawiany okres podstawę rozbudowywanej stopniowo siatki ulic stanowił układ trzech historycznych dróg. Początkowo rozwój zabudowy miał charakter bezplanowy, a układ nowych dróg dyktowała lokalizacja nowo wznoszonych zespołów koszarowych. Czysto utylitarny sposób kształtowania ulic zarzucono w końcu XIX wieku, wraz z projektem regularnej ich siatki w układzie szachownicowym. Za najciekawsze zjawisko należy uznać podjęcie przez magistrat nowatorskich inicjatyw, jak: zamówienie nowoczesnego projektu u znanego urbanisty, organizacja wystawy przemysłowej czy wykupienie terenów niezabudowanych, co było istotne dla urbanistyki międzywojennej. Odzwierciedla to rosnące oczekiwania i ambicje miasta, na początku XX wieku szukającego nowego

127 „…miasto ok. 1907 r. inicjowało zmiany urbanistyczne, wprowadzające w Olsztynie w życie ideę miasta ogrodu", zob.: http://olsztyn.wyborcza.pl/olsztyn/7,48726,23802135,kolejny-zabytek-w-srodmiesciu-zostanie-oswietlony.html?utm_source=facebook.com&utm_medium=SM&utm_campaign=FB_Olsztyn_Wyborcza [data odczytu: 20 sierpnia 2018 r.].

128 W rozdz. wspomnianego *Zatorza…*, dotyczącym zabytkowej zieleni, rozwiązania widoczne na planie miasta z 1913 roku, tj. założenie parkowe Jakubowo, kompleks Lasu Miejskiego, a także osiedla przy ul. Radiowej, Fałata i Oficerskiej przypisano do „koncepcji miasta-ogrodu, według której w pierwszej połowie XX wieku tworzona była znaczna część dzielnicy Zatorze"; zob.: M. Akincza, U. Knercer-Grygo, *Zabytkowa zieleń na Zatorzu*, [w:] *Zatorze…*, s. 136, 140-141.

129 A. Rzempołuch, *Architektura i…*, s. 111.

130 M. Kadelska, *Osiedle nad Jeziorem Długim w Olsztynie. Idealny przykład idei ogrodowych Howarda*, Biuletyn Oddziału Warmińsko-Mazurskiego Stowarzyszenia Konserwatorów Zabytków, nr 6, 2008, s. 114-124; W. Chodkowska, D. Chodkowski, *Miasto-ogród. Dzielnica Olsztyna – Zatorze*, Biuletyn Oddziału Warmińsko-Mazurskiego Stowarzyszenia Konserwatorów Zabytków, nr 5, 2007, s. 101-108.

131 Temat ten omówiono m.in. w: J. Piotrowska, *Osiedla mieszkaniowe z lat dwudziestych i trzydziestych XX wieku*, Renowacje i Zabytki, IV 2013, s. 107-113.

kierunku i formuły rozwoju, której stopniową ewolucję można dokładnie prześledzić dzięki dużej częstotliwości przygotowywania projektów urbanistycznych w latach 1892-1913. Są one bardzo interesujące zarówno indywidualnie, jak i jako zbiór ilustrujący ewolucję od urbanistyki prowincjonalnej czy wręcz ówcześnie przestarzałej do rozwiązań nowoczesnych w skali międzynarodowej.

Jestem również przekonany, że przedstawione wyżej argumenty wystarczająco uzasadniają potrzebę wyraźnego rozróżnienia w polskiej literaturze pojęć Garden City i Gartenstadt, obecnie najczęściej stosowanych zamiennie. W tym kontekście stosowanie bez żadnych adnotacji polskiego terminu miasto-ogród w odniesieniu do założeń urbanistycznych na terenie Warmii i Mazur jest nieprecyzyjne, ponieważ nie wskazuje na źródła w rodzimej urbanistyce niemieckiej.

[*] Niniejszy artykuł powstał z myślą jako uzupełnienie publikacji „Zatorze – magiczna dzielnica Olsztyna", red. J. Piotrowska, Olsztyn: Stowarzyszenie Nasze Jakubowo, 2016. Ze względów objętościowych treść ograniczono do omówienia generalnego rozwoju funkcjonalno-przestrzennego przedmiotowej części miasta od początku XIX wieku do wybuchu I wojny światowej i związanych z tym koncepcji urbanistycznych. Przyjęta cezura pokrywa się zarazem z pierwszym etapem rozwoju dzielnicy, który, z wyjątkiem projektu osiedli przy ul. Radiowej i Oficerskiej, nie znajduje kontynuacji w okresie międzywojennym, po zastoju inwestycyjnym związanym z I wojną światową. Nie poruszono tu zatem dodatkowych kwestii, takich jak: przekształcenia historycznych nazw ulic, szczegółowa chronologia powstawania poszczególnych budynków czy zmiany podziałów katastralnych, struktury własności i przeciętnej powierzchni zabudowy, które zasługują na odrębne opracowanie. Za pewną niegodność uznać można brak odzwierciedlenia omawianych zmian w zabudowie na ilustracjach, jednakże przedstawienie tych informacji w sposób czytelny było niemożliwe w przyjętym formacie wydawnictwa. Niecelowe wydawało się również zamieszczanie planów historycznych, w większości dostępnych w publikacjach z kilku ostatnich lat.

[**] Rozwarstwienie chronologiczne układu dróg przygotowano na współczes-nym podkładzie – planie miasta Miejskiego Systemu Informacji Przestrzennej Miasta Olsztyna https://msipmo.olsztyn.eu/imap/ [data dostępu: 3 czerwca 2018 roku]. Dotyczy wszystkich rysunków w tekście.

Szymon Bakalarczyk

Szymon Bakalarczyk – ukończył studia na Uniwersytecie Mikołaja Kopernika w Toruniu na kierunku Ochrona Dóbr Kultury, specjalność konserwatorstwo. Za pracę teoretyczną „Rozwój przestrzenny dzielnicy Nowy Port w Gdańsku od 1772 do 1945 roku i jego problematyka konserwatorska", napisaną pod kierunkiem dr inż. arch. Bożeny Zimnowody-Krajewskiej otrzymał nagrodę im. prof. Jerzego Remera. Od 2014 roku pracuje w Wojewódzkim Urzędzie Ochrony Zabytków w Olsztynie. Ponadto jest autorem opracowań historyczno-konserwatorskich z zakresu urbanistyki i architektury.