

MAŁGORZATA OMILANOWSKA

Instytut Sztuki PAN / Instytut Historii Sztuki UG

Defortyfikacja Gdańska na tle przekształceń miast niemieckich w XIX wieku

Proces defortyfikacji miast europejskich, a szczególnie – interesujących w kontekście Gdańska – miast obszaru niemieckojęzycznego był zjawiskiem złożonym, rozciągniętym w czasie i o zmiennej dynamice. Pomimo jego znaczenia dla rozwoju miast europejskich nie przykuwał on do niedawna należytej uwagi badaczy¹. Zadowalano się często uproszczonymi tezami, wedle których obwałowania miejskie rozbierano dlatego, że traciły walory militarne lub dlatego, że przyrost demograficzny i rozwój miasta tego wymagał. Tymczasem likwidacja murów i obwałowań miejskich w miastach niemieckich, zainicjowana jeszcze w końcu XVII w. a prowadzona do początków w. XX, była zjawiskiem, które należy rozpatrywać w znacznie szerszy sposób, uwzględniając trzy różne poziomy². Pierwszy wyznaczają kwestie militarne wynikające z obronnej funkcji fortyfikacji chroniących miasto przed atakiem z zewnątrz i roli całej fortecy w systemie obronnym państwa. Drugi, to poziom społeczno-prawny wynikający z funkcji murów, jako elementu wyznaczającego terytorium bezpieczeństwa i porządku wewnętrznego. Trzeci, wreszcie, wyznaczają aspekty ideowe i symboliczne związane z samoidentyfikacją społeczności miejskiej i definiowania miasta przez obcych, usunięcia czytelnego podziału na *orbis interior* i *orbis exterior*.

Proces decydowania o niwelacji obwałowań miejskich był przede wszystkim immanentnym czynnikiem przechodzenia miast od struktur zamkniętych do struktur otwartych, od miasta tradycyjnego do miasta nowoczesnego, choć w różnym okresie miało to różne znaczenie. Rozbiórka murów oznaczała rezygnację z tradycyjnie rozumianej jego obrony, bezpieczeństwa, kontroli (także finansowej) mieszkańców i przyjezdnych. Pozbawiła miasto widocznego znaku potęgi i władzy, ale otwierała nowe możliwości rozwoju terytorialnego³. Wiązała się z problemem nowego zdefiniowania społeczności miejskiej i miasta jako takiego, zarówno w relacji wewnętrznej, jak i zewnętrznej w kontekście państwa i jego polityki. Oznaczała wreszcie konfrontację z całym szeregiem nowych problemów wymagających rozwiązania, takich jak rozplanowanie i zagospodarowanie nowej struktury

¹ Znamienne, że w standardowej syntezie Benevolo po rozdziale prezentującym główne miasta barokowej Europy, następuje bezpośrednio rozdział poświęcony miastu wczesnokapitalistycznemu, w którym problematyka defortyfikacji nie została w ogóle poruszona. Leonardo BENEVOLO, *The history of the City*, Cambridge Mass. 1980.

² Yair MINTZKER, *The Defortification of the German City, 1689-1866*, dysertacja doktorska, Stanford University, 2009, s. 23. Chciałabym serdecznie podziękować Autorowi za udostępnienie mi jeszcze nie publikowanego tekstu rozprawy.

³ MINTZKER, op. cit., s. 63-64.

miasta, rozstrzygnięcie kwestii prawnych dotyczących ziemi zajmowanej przez fortyfikacje i *glacis*, czy translokacji wielu związanych z fortyfikacjami instytucji (magazyny zbrojeniowe, więzienia itp.).

Pierwowzorem dla krajów niemieckich była, jak się wydaje, Francja, gdzie procesy defortyfikacyjne miast miały przede wszystkim podłoże religijno-polityczne. Rozpoczęły się już w okresie wojen religijnych w latach 30. XVII w. (zburzenie murów La Rochelle) i wiązały z wdrażaniem nowego modelu władzy absolutnej, a ich ważnym ukoronowaniem była przeprowadzona w 1671 r. rozbiórka murów obronnych Paryża i wyprowadzka dworu królewskiego ze stolicy do całkowicie pozbawionego systemu obronnego Wersalu. W ostatniej ćwierci XVII w. podjęto też przemodelowanie francuskiego systemu obronnego zgodnie z sugestiami Vaubana, skupiając się na budowie i rozbudowie twierdz strategicznych i rezygnując z utrzymywania fortyfikacji miast położonych w głębi kraju⁴. Zjawisko defortyfikacji miast z przyczyn polityczno-religijnych miało miejsce także na obszarze państwa habsburskiego. W niektórych miastach śląskich planowo rozbierano mury miejskie dążąc do osłabienia opozycji religijnej⁵.

W procesie defortyfikacji miast niemieckich, który rozpoczął się w końcu XVII w., da się zaobserwować zmienną dynamikę tego zjawiska⁶. Jego początek wyznaczają wyburzenia fortyfikacji miast nadreńskich przez okupacyjne wojska francuskie w czasie wojny palatynackiej (1689-1697), a kontynuację stanowią procesy w znacznym stopniu oparte na przejmowaniu wzorców francuskich, zarówno politycznych jak i ideowych, stopniowo wzbogacanych o wątki myśli oświeceniowej. Znajdowały one odbicie w ewolucji strategii obronnej wielu państw niemieckich, a zwłaszcza Królestwa Prus, gdzie procesowi budowy silnych nowoczesnych twierdz na obrzeżach państwa towarzyszyła powolna demilitaryzacja miast położonych w głębi kraju. Kuszący okazał się także francuski wzorzec nowej rezydencji władcy, którego siła manifestowała się nie w potędze fortyfikacji, ale w rezygnowaniu z nich⁷. Jednak utrata funkcji militarnej nie skazywała fortyfikacji miejskich automatycznie na rozbiórkę⁸. Odgrywały nadal ważną rolę w systemie policyjnym, porządkowym i podatkowym, bywało, że zachowywano je więc, zwłaszcza w większych miastach (Düsseldorf, Monachium), lub zastępowano inną formą wydzielenia terenów miejskich, np. w Berlinie fortyfikacje rozbierane od 1734 r. zastąpiono murem akcyzowym. Spośród większych miast niemieckich w 3. ćwierci XVIII w. zdefortyfikowano m.in. Lipsk, Kassel i Hanower⁹. Elbląg, który znalazł się po I rozbiórce Polski w granicach Prus, został zdefortyfikowany za zgodą Fryderyka II na wniosek rady miejskiej z 1773 r. Rada argumentowała wniosek względami higienicznymi i finansowymi¹⁰.

⁴ Por. m.in. Bogusław DYBAŚ, „Gdańsk – forteca Rzeczypospolitej”, [w:] *Fortyfikacje Gdańska*, red. Grzegorz BUKAL, Gdańsk 2009, s. 19.

⁵ Bogusław DYBAŚ, *Fortece Rzeczypospolitej. Studium z dziejów budowy fortyfikacji stałych w państwie polskoliteńskim w XVII wieku*, Toruń 1998, s. 47.

⁶ Pomijam tu burzenie murów miejskich w czasie działań wojennych w poprzednich stuleciach, z reguły bowiem zaraz po ich zakończeniu mury odbudowywano.

⁷ Zrozumiał to już margrabia Badenii, Karol Wilhelm von Baden-Durlach zakładając w 1715 r. Karlsruhe od początku pomyślane jako miasto otwarte.

⁸ MINTZKER, op. cit., s. 114.

⁹ Carsten JONAS, *Die Stadt und ihr Grundriss. Zu Form und Geschichte der deutschen Stadt nach Entfestigung und Eisenbahnanchluss*, Berlin 2009, s. 42.

¹⁰ Jerzy DOMINO, „Rozwój przestrzenny Elbląga”, [w:] *Historia Elbląga*, T. III, cz. 1, red. Andrzej GROTH, Gdańsk 2000, s. 238-239. Względy finansowe dotyczyły przede wszystkim kosztów ponoszonych przez miasto na utrzymanie mostów nad fosami.

W tym czasie Gdańsk był jeszcze miastem Rzeczypospolitej, w której ze względu na specyfikę geopolityczną, przekształcenia systemu organizacji obrony państwa, a więc i procesy defortyfikacji miały odmienny przebieg niż w innych, absolutystycznych państwach europejskich¹¹. Gdańsk ze swymi potężnymi fortyfikacjami nowożytnymi wzniesionymi z inicjatywy i na koszt gdańszczan, wprowadzie w razie potrzeby służył Rzeczypospolitej w obronie, ale do twierdz królewskich nie należał, zachowując do rozbiorów wyjątkowy status prawny¹². Fortyfikacje Gdańska stanowiły w XVIII w. nie tylko wciąż przydatny, nowoczesny i utrzymywany w dobrym stanie technicznym zespół umocnień, lecz także symbol miasta, jego niezależności, potęgi i znaczenia politycznego i gospodarczego, nawet wtedy, gdy owo znaczenie polityczne i gospodarcze było już tylko wspomnieniem¹³.

Szczególnie intensywny okres defortyfikacji miast niemieckich przypadł na lata 1789-1815. W ciągu zaledwie kilkunastu lat rozebrano umocnienia w kilkuset z nich¹⁴. W latach 90. XVIII w. decyzje defortyfikacyjne były jeszcze stosunkowo nieliczne i zapadały z reguły na fali oświeceniowych koncepcji sanacji miast. Na przykład w latach 1793-1794 decyzję o zburzeniu murów miejskich i wytyczeniu nowych dzielnic podjęto z inicjatywy władz pruskich w Poznaniu, wdrażając plan zagospodarowania przestrzennego sporządzony przez Davida Gilly¹⁵. Rozbiórkę fortyfikacji Monachium rozpoczęto w 1791 r. z inicjatywy elektora bawarskiego Karola Teodora Wittelsbacha, który dążył do otwarcia miasta obranego na główną rezydencję¹⁶.

Procesy defortyfikacji miast uległy gwałtownemu przyspieszeniu po wybuchu wojen napoleońskich. Kolejne niemieckie państwa i miasta po przegranej zmuszane były do przełknięcia upokorzenia, jakim był nakaz władz francuskich rozbiórki (bądź nie podejmowania odbudowy) fortyfikacji. Jednak często wola okupanta spotykała się z pragmatycznymi potrzebami miast i w efekcie władzom miejskim dawała okazję do pozbycia się ograniczających rozwój przestrzenny obwałowań i pozyskania terenów pofortyfikacyjnych. Umocnienia Düsseldorfu zostały zniwelowane na mocy postanowień traktatu z Lunéville (1801), a tereny poforteczne przeznaczono pod urządzenie parków publicznych¹⁷. Proces taki zaszedł także we Wrocławiu, gdzie decyzja o rozbiórce umocnień (il. 1) była inicjatywą okupantów francuskich ze stycznia 1807 r.¹⁸ Ostatecznie jednak to dzięki

¹¹ Problem defortyfikacji miast polskich nie był do tej pory przedmiotem odrębnego opracowania, a specyfika złożonej struktury systemu obronnego Rzeczypospolitej nie pozwala na łatwe uogólnienia w tym obszarze. Por. m.in. DYBAŚ, *Fortece...*, passim.

¹² DYBAŚ, *Gdańsk...*, s. 19-21.

¹³ Grzegorz BUKAL, „Fortyfikacje Gdańska 1454-1793”, [w:] *Fortyfikacje Gdańska...*, s. 49-51.

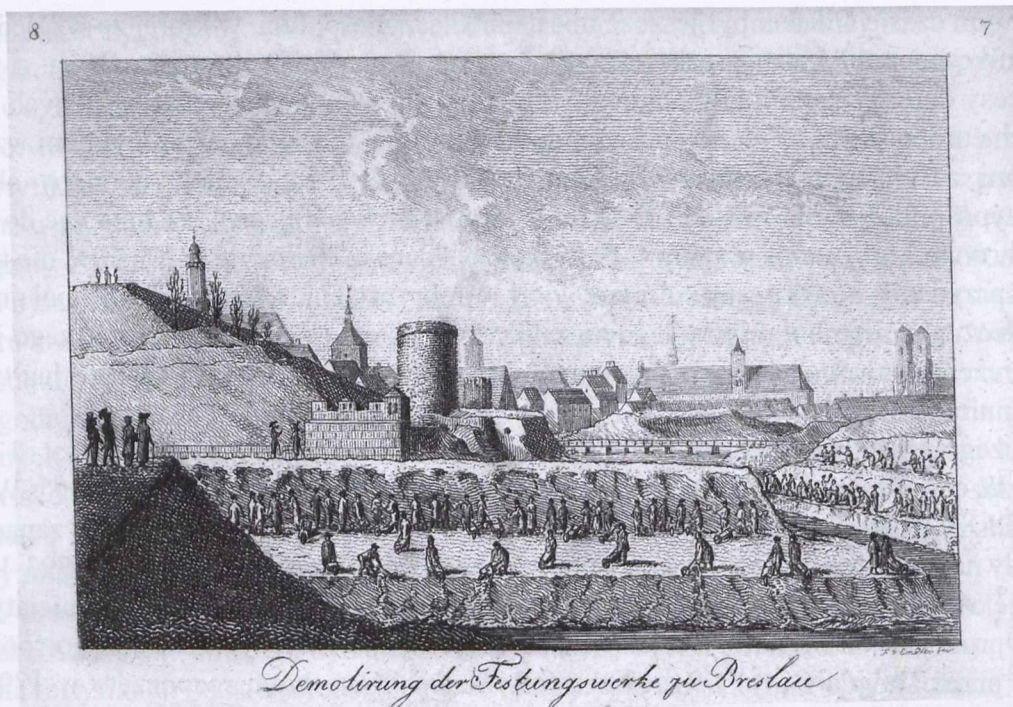
¹⁴ Trudno w tej kwestii o precyzyjne dane, Mintzker ustalił z pewnością listę ponad 250 zdefortyfikowanych miast niemieckich w tym okresie i powiększył ją o 100 następnych, co do których brak pełnych danych. Dla porównania w latach 1689-1789 zdefortyfikowano ok. 150 miast. Por.: MINTZKER, op. cit., s. 126.

¹⁵ Zofia OSTROWSKA-KĘBŁOWSKA, *Architektura i budownictwo w Poznaniu w latach 1790-1890*, Warszawa-Poznań 1982, s. 111-113.

¹⁶ W sporze z władzami miejskimi broniącymi fortyfikacji elektor argumentował, że brak obwałowań w razie konfliktu zbrojnego zapobiegnie atakowi na twierdzę i w efekcie zniszczeniu samego miasta. Pozwoli to więc paradoksalnie ocalić zarówno honor miasta jak i jego infrastrukturę. Por. Walter KIESS, *Urbanismus im Industriezeitalter. Von der klassizistischen Stadt zur Garden City*, Berlin 1991, s. 73-86; MINTZKER, op. cit., s. 158.

¹⁷ Rudolf WURZER, „Die Gestaltung der deutschen Stadt im 19. Jahrhundert“, [w:] *Die deutsche Stadt im 19. Jahrhundert*, Hrsg. Ludwig GROTE, München 1974, s. 11.

¹⁸ Formalnie, choć decyzję o defortyfikacji wymusili Francuzi, to faktycznie podjął ja król Fryderyk Wilhelm III. Szerzej na temat defortyfikacji Wrocławia w: Agnieszka ZABŁOCKA-KOS, *Zrozumieć miasto. Centrum Wrocławia na drodze ku nowoczesnemu city 1807-1858*, Wrocław 2006, s. 19-29.



1. Friedrich Gottlob Endler; Rozbiórka obwałowań Wrocławia,
repr. wg Der Breslausehe Erzähler, 8.1807

staraniom władz miejskich i decyzji króla Prus podjętej w 1812 r. wały zniwelowano, a uwolnione tereny oddano miastu.

W niemieckich miastach o statusie miast wolnych rozpoczęto defortyfikację w pierwszych latach XIX w. (w Bremie i Frankfurcie nad Menem w 1802 r., w Hamburgu¹⁹ i Lubece w 1804 r.) z inicjatywy rajców, choć, jak pokazuje przykład Frankfurtu, nie bez pewnej zachęty ze strony francuskiej²⁰. Władze miast kalkulowały, że fortyfikacje i tak nie zapewnią obrony miastu, a dobrowolne pozbycie się ich potwierdzi neutralność i w konsekwencji zagwarantuje nietykalność.

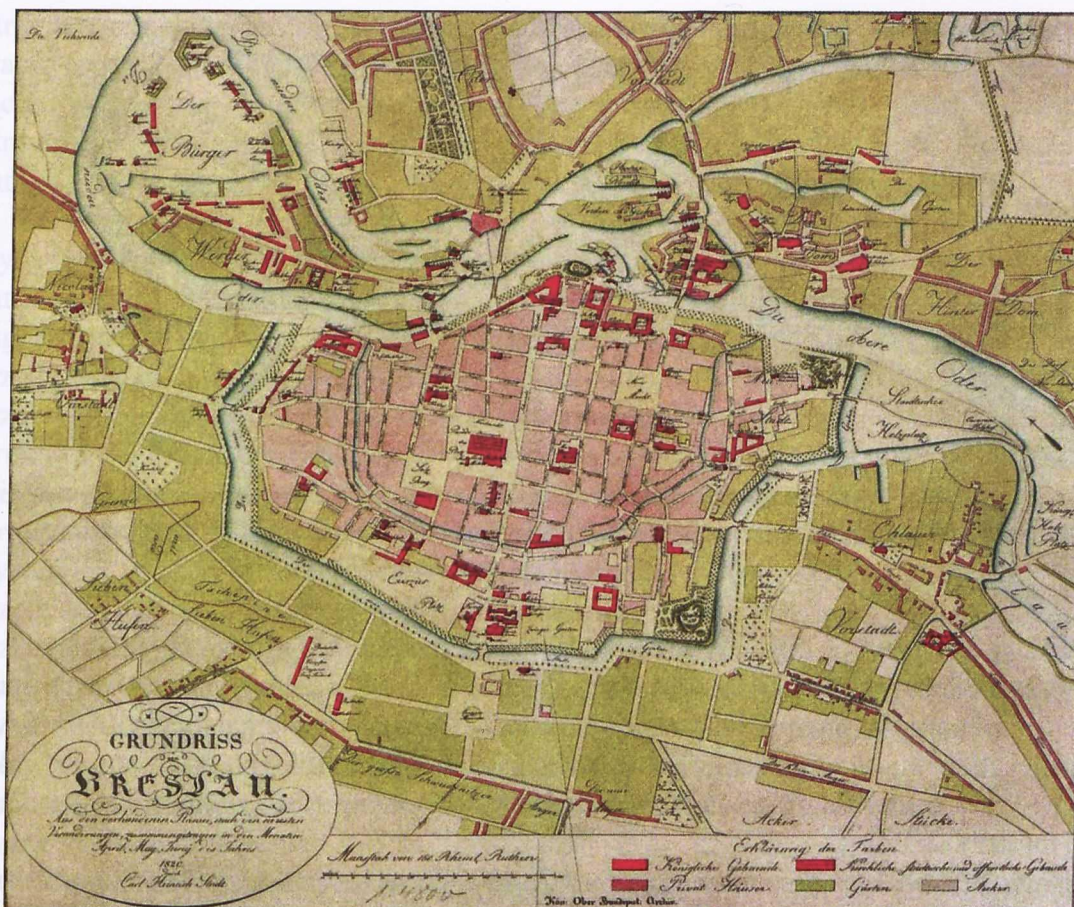
Niwelacja wałów wymuszona przez francuskie władze okupacyjne przypadła w okresie, gdy miasta europejskie nie weszły jeszcze na drogę intensywnego rozwoju przemysłowego i co za tym idzie nie cierpiały na braki terenów pod zabudowę. Co więcej, miasta pozyskiwały tereny powałowe najczęściej za darmo (Düsseldorf, Wrocław) nie musiały więc pod presją ekonomiczną przeznaczać ich pod parcelację²¹. Zakładano na ich miejscu promenady i tereny zielone, często wykorzystując pozostawiane odcinki fosy na stawy i kanały parkowe, a częściowo zniwelowane wały na pagórki parku krajobrazowego²². Stało się tak we wspomnianym już Düsseldorfie, ale także we Wrocławiu (il. 2), gdzie założono promenadę obiegającą miasto, wiodącą wzdłuż kanału powtarzającego w głównych

¹⁹ Zanim zdołano zniwelować fortyfikacje hamburskie miasto zostało ze względów strategicznych związanych z funkcjonowaniem portu zajęte w 1810 r. przez Francuzów, którzy odbudowali umocnienia i wykorzystywali je militarnie do wiosny 1814 r.

²⁰ MINTZKER, op. cit., s. 202.

²¹ Alois BERNATZKY, *Von der mittelalterlichen Stadtbefestigung zu den Wallgrünflächen von Heute. Ein Beitrag zum Grünflächenproblem deutscher Städte*, Berlin 1960, s. 15-16.

²² Iwona BIŃKOWSKA, *Natura i miasto. Publiczna zieleń miejska we Wrocławiu od schyłku XVIII do początku XX wieku*, Wrocław 2006, s. 27.



2. Karl Heinrich Studt, Plan Wrocławia, 1820, GStA PK Berlin, repr. wg Agnieszka Zabłocka-Kos, Zrozumieć miasto. Centrum Wrocławia na drodze ku nowoczesnemu city 1807-1858, Wrocław 2006, il. IV

zarysach przebieg fosy²³. Podobnie wykorzystano też tereny poforteczne w Bremie (il. 3), gdzie w latach 1802-1811 powstał efektowny park krajobrazowy z malowniczymi wzgórzami i krętymi stawami, zaprojektowany przez Christiana Ludwiga Bosse i Isaaka Altmana²⁴.

Francuzi nakazywali rozbiórki fortyfikacji w wielu miastach, ale wcale nie było to regułą. Niwelowano przede wszystkim te, które miały największą wartość militarną²⁵. Inne, mniej groźne, pozostawiano, natomiast w miastach, które Francuzi uważali za ważne z punktu widzenia ich własnych planów strategicznych sami podejmowali wzmocnienie ich potencjału obronnego, jak stało się to np. w Gdańsku²⁶.

Po kongresie wiedeńskim około 60% miast niemieckich było już pozbawionych fortyfikacji²⁷. Proces defortyfikacji miast był oczywiście kontynuowany choć niewątpliwie w końcu 1. i w 2. ćwierci XIX w. znacznie się spowolnił. Dynamika rozwoju miast wciąż jeszcze nie była tak intensywna, aby brak gruntów pod nową zabudowę przyspieszał decyzje

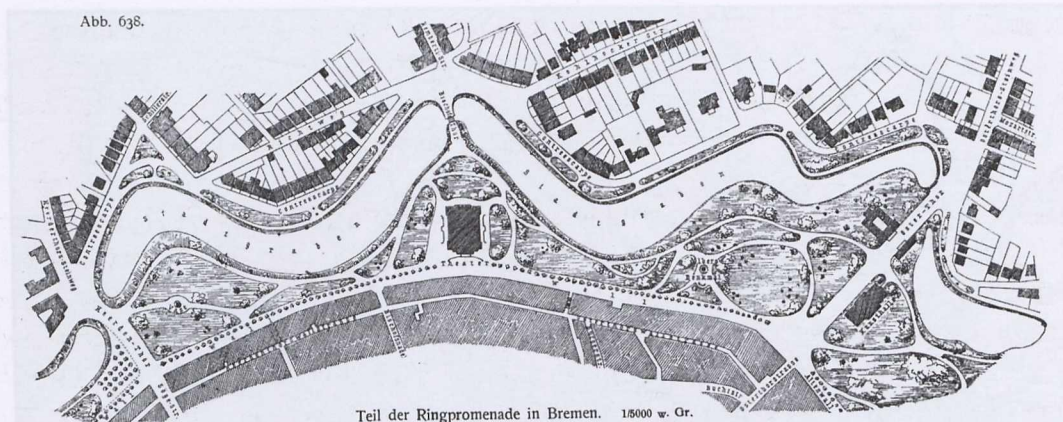
²³ ZABŁOCKA-KOS, op. cit., s. 44-47.

²⁴ WURZER, op. cit., s. 11-12.

²⁵ W czasie okupacji francuskiej znielowane zostały umocnienia między innymi tak ważnych strategicznie twierdz jak Ulm, Phillipsburg i Ingolstadt, por.: MINTZKER, op. cit., s. 217.

²⁶ Igor Zbigniew STRZOK, „Fortyfikacje XIX-wiecznego Gdańska”, [w:] *Fortyfikacje Gdańska...*, s. 58-63.

²⁷ MINTZKER, op. cit., s. 127.



3. *Christian Ludwig Bosse i Isaak Altmann, plan parku krajobrazowego założonego na terenach powalowych w Bremie, repr. wg Josef Stübben, Der Städtebau, Handbuch der Architektur, 4. Th., 9. Hb-Bd., Darmstadt 1890*

demilitaryzacyjne. Nie objęły one także miast o znaczeniu strategicznym, gdzie zaraz po kongresie wiedeńskim podjęto odbudowę twierdz lub budowę nowych fortyfikacji (przy czym w tym drugim przypadku zachodziły jednocześnie procesy umacniania miast nowocześniejszymi systemami obronnymi przy jednoczesnej demilitaryzacji starszych, głównie średniowiecznych umocnień, które straciły walory obronne w wyniku rozwoju technik wojennych).

Nowy porządek granic europejskich ustalony podczas kongresu wiedeńskiego wyznaczył nowe priorytety militarne w poszczególnych krajach. Prusy pozyskawszy nowe prowincje nadreńskie w pierwszej kolejności podjęły zadanie ufortyfikowania granicy z Francją, budując ogromne założenia militarne w Koblencji i Kolonii, gdzie powstał gigantyczny pierścień twierdzy poligonalnej otaczającej miasto od zachodu, a także w Minden broniącym Prus przed królestwem Hanoweru. W 2. połowie lat 20. XIX w. podjęto decyzję o nowoczesnym umocnieniu kolejnych miast, licząc się z ewentualnymi konfliktami także z innymi sąsiadami. Status twierdzy uzyskały wówczas miasta położone przy nowej granicy z cesarstwem rosyjskim, m.in. Poznań, gdzie w 1828 r. rozpoczęto budowę twierdzy poligonalnej według projektu Johanna Brese, Toruń, gdzie nowożytnie fortyfikacje modernizowano już od 1818 r., a do 1833 wzniesiono fort poligonalny św. Jakuba i umocniony przyczółek mostowy oraz Królewiec, gdzie od 1842 r. wznoszono twierdzę poligonalną na wzór Poznania²⁸. Ogromne założenia fortyfikacyjne powstawały także w innych państwach niemieckich należących do Związku Niemieckiego, jak chociażby w Rastatt, w którym twierdza powstała w latach 1842-1852, czy naddunajskie twierdze w Ulm wznoszone od 1842 r. i bawarska w Ingolstadt budowana od 1828 r.

Co ciekawe, największe miasta, mimo przyrostu ludności, nie spieszyły się ze zniesieniem fizycznych granic i inkorporacją przedmieść, oznaczałoby to bowiem utratę kontroli nad bezpieczeństwem wewnętrznym i przewozem towarów, ale i przejęcie odpowiedzialności (także finansowej) za mieszkańców dzielnic z reguły najbiedniejszych²⁹. Berlin

²⁸ Por. m.in. Jacek BIESIADKA, Andrzej GAWLAK, Szymon KUCHARSKI, Mariusz WOJCIECHOWSKI, *Twierdza Poznań. O fortyfikacjach miasta Poznania w XIX i XX wieku*, Poznań 2006, s. 19 i nn.

²⁹ Zgodnie z pruskim ustawodawstwem po reformie Steina i Hardenberga (1808 *Städteordnung*) władze miasta ponosiły koszty opieki nad najuboższą warstwą ludności. Por. MINTZKER, op. cit., s. 277.

utrzymał mur akcyzowy do lat 50., a w Hamburgu, gdzie zdecydowano o zdemilitaryzowaniu fortyfikacji w 1815 r., przed połową stulecia rozbierano jedynie bastiony utrzymujące kurtyny i bramy pozwalające na kontrolę granic miasta. Do lat 50. pełne fortyfikacje utrzymał Wiedeń, choć i tu chodziło o względy bezpieczeństwa wewnętrznego, a nie ich funkcję *stricte* militarną.

Wielkie zmiany w urbanistyce europejskiej przyniosły lata 50. XIX w. Z jednej strony wydarzenia rewolucji 1848 r., z drugiej zaś szybki rozwój komunikacji kolejowej i związane z nim gwałtowne przyspieszenie procesu industrializacji miast, a co za tym idzie zagęszczenia zaludnienia, zdecydowały o podjęciu wielkich projektów przebudów miast, przede wszystkim Paryża, a następnie Wiednia (od 1858 r.) i Berlina (od 1862 r.)³⁰. Wielka przebudowa Paryża prowadzona według koncepcji barona Haussmanna od 1851 r. z nową strukturą szerokich, prostych jak strzała alei krzyżujących się na gwiaździstych placach i ringów obiegających centrum, usprawniających komunikację stała się wzorcem rozplanowania struktury komunikacyjnej dla niemal wszystkich miast europejskich przebudowywanych w ciągu czterech następnych dziesięcioleci³¹. W przypadku Wiednia plany przebudowy dotyczyły zagospodarowania terenów powalowych, które zostały zdemilitaryzowane decyzją cesarza z 1857 r.³² Konkurs urbanistyczny przeprowadzony w 1858 r. i w efekcie wypracowanie projektu zagospodarowania terenów pofortecznych w oparciu o schemat Ringu stały się wzorem dla tych miast, które wkrótce musiały rozwiązać podobny problem. Model wiedeński zyskał popularność przede wszystkim w miastach monarchii habsburskiej, takich jak Brno i Salzburg, ale także wielu z miast niemieckich, przede wszystkim Kolonii.

Według Yaira Mintzкера, który kończy swoje rozważania na temat defortyfikacji miast na roku 1866, od 2. połowy lat 60. XIX w. ustały wszystkie, z wyjątkiem strategicznego, czynniki hamujące bądź wykluczające decyzje o rozbiórce wałów, tak istotne w poprzednich okresach. Po tej dacie ufortyfikowane pozostały już tylko te miasta, które pełniły nadal funkcję strategiczną. I do nich właśnie zaliczał się – obok między innymi Poznania i Torunia – Gdańsk.

W państwie pruskim od czasów reform państwa Heinricha Friedricha Karla vom Steina i Karla Augusta Hardenberga (w przypadku Gdańska od 1817 r.), wszystkie urzędnictwa militarne były własnością władz wojskowych (*Militärfiskus*). Dotyczyło to zarówno urzędów aktualnie eksploatowanych na potrzeby *stricte* militarne, jak i wszelkich innych, kiedykolwiek zbudowanych i przeznaczonych na cele wojskowe, a więc wszelkich zbrojowni, średniowiecznych murów i baszt miejskich itp. Jakikolwiek wykorzystanie tych urzędów przez miasto wymagało uregulowania statusu prawnego budowli. W praktyce władze miejskie – o ile były tym zainteresowane – mogły otrzymać od władz wojskowych pojedyncze średniowieczne baszty czy bramy miejskie nawet za darmo (choć np. w Gdańsku miasto musiało zapłacić za zespół Wieży Więziennej i Katowni w 1888 r. aż 2200 Marek)³³. Jednakże w przypadku struktur o większej skali, jak np. obwałowania nowożytnie, wartość terenów przez nie zajmowanych była tak wysoka, że miasta mogły jedynie je wykupić i to za niebagatelne sumy, oczywiście pod warunkiem, że władze wojskowe uznały je za bezużyteczne z punktu widzenia obronności. Siłą rzeczy więc, władze

³⁰ KIESS, op. cit., s. 129-250.

³¹ David P. JORDAN, *Transforming Paris. The life and labors of Baron Haussmann*, New York 1995.

³² Kurt MOLLIK, Hermann REINING, Rudolf WURZER, *Planung und Verwirklichung der Wiener Ringstrassenzonen*, Wiesbaden 1980, s. 108.

³³ Erich KEYSER, *Die Baugeschichte der Stadt Danzig*, Köln-Wien 1972, s. 438.

miejskie zmuszane były do poszukiwania takich rozwiązań, które pozwoliłyby nie tylko na racjonalne wykorzystanie pozyskiwanych terenów, ale i odzyskanie kapitału włożonego w zakup³⁴.

Wojsko regulowało nie tylko funkcjonowanie samych urządzeń, ale kontrolowało także prawo własności i wszelkie poczynania innych podmiotów prawnych na obszarze rejonów fortecznych, które zwyczajowo obejmowały *glacis*, a w XIX w. zostały kolejnymi regulacjami prawnymi (z 1828 i 1871 r.) ściśle zdefiniowane i rozszerzone na trzy pierścienie nazywane rejonami fortecznymi (*Rayon*) o zróżnicowanym zakresie zakazów³⁵. Ustawa z grudnia 1871 r. wyznaczała trzy strefy otaczające pierścieniami urządzenia wojskowe o szerokości kolejno 600 m, 375 m i 1275 m, w których każda zmiana na terenie nieruchomości włącznie z budową śluzy, wykopaniem rowu, wytyczeniem drogi lub nasadzeniem parku wymagała zgody władz wojskowych, w pierwszej zaś strefie praktycznie wykluczała możliwość jakiegokolwiek zabudowy. Wyjątkowo dopuszczana była budowa budynków drewnianych, ale z obowiązkiem ich natychmiastowej rozbiórki w razie potrzeby, bez prawa do odszkodowania.

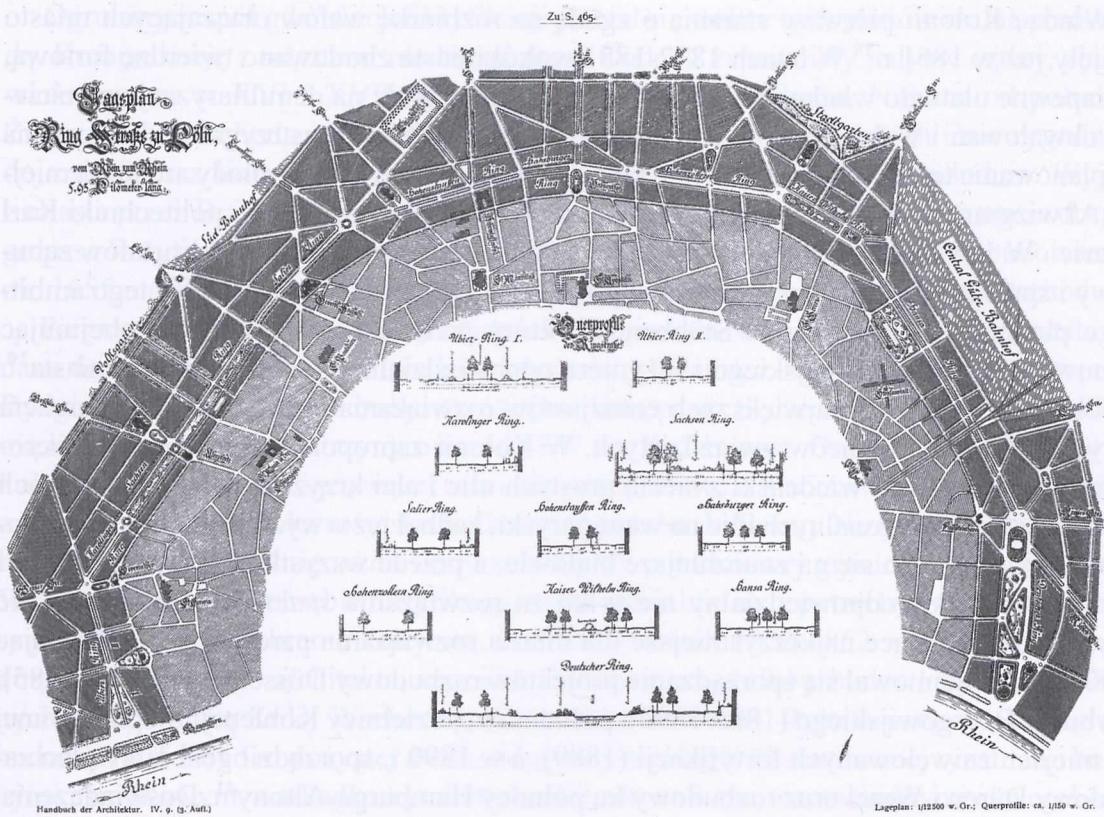
Lata 50. XIX w. przyniosły nie tylko wielkie zmiany w urbanistyce metropolii, ale także dość intensywny rozwój technik wojennych, przede wszystkim artylerii. Okazało się, że dotychczasowe systemy obronne oparte na zwartym pierścieniu fortyfikacji przestały spełniać swoje zadanie. Pierwszym poważnym konfliktem zbrojnym, który ujawnił małą przydatność systemu obrony opartego na idei obozu warownego była wojna krymska i słynna obrona Sewastopola w 1855 r. zakończona zdobyciem miasta przez wojska osmańskie wspierane przez Francuzów i Brytyjczyków. W 1859 r. wyprodukowano pierwsze działa z lufami gwintowanymi znacznie powiększającymi zasięg ostrzału, użyte przez Prusy w wojnie o Szlezwik w 1864 r. W tym samym czasie wprowadzono do użytku działa ładowane odtylcowo. W efekcie tych doświadczeń już w końcu lat 60. w Królestwie Prus podjęto pierwsze próby modernizacji istniejącego systemu obronnego poprzez wprowadzenie tzw. twierdz fortowych w formie pierścienia fortów oddalonych o ok. 6 km od rdzenia. Ostateczny cios systemowi zwartych systemów obronnych zadały doświadczenia wojny niemiecko-francuskiej lat 1870-1871, podczas której obnażona została nieskuteczność obrony przy użyciu twierdz poligonalnych.

Utworzenie cesarstwa niemieckiego w 1871 r. spowodowało scalenie niezależnych do tej pory ziem niemieckich i w konsekwencji wytyczenie nowych granic państwa wymagających obrony oraz wyłączenie z obszaru zainteresowania wojskowego wielu twierdz położonych teraz w głębi obszaru cesarstwa. 24 czerwca 1872 r. w *Allerhöchste Kabinettsordre* ogłoszono listę, na której znalazło się jedynie 49 twierdz w podziale na trzy kategorie. Siedemnaście twierdz pierwszej kategorii zamierzano poddać zasadniczej przebudowie i modernizacji (wśród nich znalazły się m.in. Gdańsk, Poznań, Toruń, Kostrzyn i Królewiec), siedemnaście następnych miano zmodernizować na potrzeby doraźnej obrony, piętnaście trzeciej kategorii postanowiono jedynie utrzymywać w dotychczasowej postaci.

Pośród miast do tej pory ufortyfikowanych, które nie znalazły się na nowej liście twierdz cesarskich był m.in. Erfurt, Grudziądz (gdzie w 1872 r. podjęto niwelację obwałowań nowożytnych, ale po zbudowaniu mostu na Wiśle w 1880 r. ponownie rozpoczęto

³⁴ BERNATZKY, op. cit., s. 34.

³⁵ „Allerhöchste Kabinettsordre, 30. September 1828“, [w:] *Gesetz-Sammlung für die Königlichen Preussischen Staaten*, Berlin 1828, s. 119-130; „Gesetz, betreffend die Beschränkungen des Grundeigenthums in der Umgebung von Festungen“, *Deutsches Reichsgesetzblatt*, Bd 1871, Nr. 51, s. 459-471.



4. Josef Stübben, projekt rozplanowania terenów powalowych w Kolonii, repr. wg Josef Stübben, *Der Städtebau*, Handbuch der Architektur, 4. Th., 9. Hb-Bd., Darmstadt 1890

rozbudowę umocnień), Kołobrzeg (jako twierdza morska funkcjonował jeszcze do 1887 r.) a także Norymberga, Minden, Wittenberga i Szczecin, w którym defortyfikacja pozwoliła na zaprojektowanie nowej dzielnicy na wzór paryski i berliński przez Jamesa Hobrechta³⁶.

Jeszcze w połowie lat 70. wokół miast zaliczonych do pierwszej kategorii twierdz cesarstwa rozpoczęto budowę nowoczesnych twierdz fortowych, których model opracowano na potrzeby Strassburga (tzw. Fort Biehlera) i powtarzano niemal bez zmian w innych miastach. Błyskawiczne tempo budowy nowych twierdz możliwe było dzięki gigantycznym środkom finansowym wypłacanym Niemcom przez Francję w ramach kontrybucji, a także zatrudnianiu przy budowach francuskich jeńców wojennych. Budowa nowych twierdz fortowych teoretycznie umożliwiła rezygnację z eksploatacji umocnień starszego typu i w efekcie niwelację wałów i wykup terenów pofortecznych przez miasto, ale odbywało się to z dużymi oporami. W Kolonii władze wojskowe dopuściły rozbiórkę pierścienia obwałowań już w końcu lat 70. (formalna decyzja zapadła w 1881 r.), także w Toruniu Militärfiskus zezwolił w tym czasie na rozbiórkę murów średniowiecznych³⁷. Jednak w większości miast-twierdz doszło do tego znacznie później, mimo że już w połowie lat 80. swoją wartość militarną straciły nawet świeżo wzniesione twierdze fortowe, dzięki wynalezieniu prochu bezdymnego i w konsekwencji nowego typu amunicji burzącej (*Brisanzgranate*), nie tylko pozwalającej na ostrzał o znacznie większym zasięgu, ale i zasadniczo większej sile kruszącej.

³⁶ Wojciech ŁOPUCH, *Dzieje architektoniczne nowoczesnego Szczecina 1808-1945*, Szczecin 1999, s. 62-72.

³⁷ Joanna KUCHARZEWSKA, *Architektura i urbanistyka Torunia w latach 1871-1920*, Warszawa 2004, s. 51.

Władze Kolonii pierwsze starania o zgodę na rozbiórkę wałów otaczających miasto podjęły już w 1861 r.³⁸ W latach 1872-1881 wokół miasta zbudowano twierdzę fortową, co zapewne ułatwiło władzy municypalnej uzyskanie zgody na demilitaryzację pierścienia obwałowań i wykup tych terenów od wojska. W 1880 r. rozstrzygnięto konkurs na rozplanowanie terenów pofortecznych, którego zwycięzcami zostali młody architekt miejski Akwizgranu Hermann Josef Stübben oraz profesor akwizgrańskiej politechniki Karl Henrici. W 1881 r. rozpoczęto niwelację umocnień, wytyczanie nowych kwartałów zabudowy i sprzedaż działek. Przygotowanie projektu wykonawczego i realizację tego ambitnego planu (il. 4) powierzono Stübbenowi, który przeniósł się do Kolonii obejmując stanowisko architekta miejskiego i inżyniera odpowiedzialnego za rozbudowę miasta³⁹. Stübben był jednym z największych entuzjastów rozwiązania wiedeńskiego, a zarazem paryskiej koncepcji placów gwiazdzystych. W Kolonii zaproponował utworzenie szerokiego Ringu na wzór wiedeński z siecią prostych ulic i alei krzyżujących się na placach gwiazdzystych i diagonalnych ulic na wzór paryski, zadbał też o wyznaczanie osi widokowych otwierających się na znacznie większe budowle, a przede wszystkim najcenniejsze zabudunki miasta. Był odpowiedzialny nie tylko za rozwiązania *stricte* urbanistyczne, ale i prawne, określające najkorzystniejsze dla miasta rozwiązania parcelacyjne⁴⁰. Pracując w Kolonii podejmował się sporządzania projektów rozbudowy Dusseldorfu (1884/1885), Fryburga Bryzgowijskiego (1885/1890), południowej dzielnicy Koblencji rozplanowanej na miejscu zniwelowanych fortyfikacji (1889), a w 1890 r. sporządził generalny plan zabudowy Düren i Wesel oraz rozbudowy ku północy Hamburga-Altony⁴¹. Doświadczenia, jakie Stübben zdobył w Kolonii i innych miastach zapewniły mu sławę w całym cesarstwie i uczyniły jednym z największych autorytetów w dziedzinie urbanistyki, co zaowocowało powierzeniem mu napisania podręcznika urbanistyki *Der Städtebau* wydanego w 1890 r.⁴²

Gdańsk zaczął silnie odczuwać ograniczenia wynikające z istnienia umocnień dopiero po wejściu w okres bardziej dynamicznego rozwoju, co stało się w latach 60. XIX w. i wiązało z inicjatywami podjętymi przez nowego nadburmistrza Leopolda von Wintera wybranego na to stanowisko w 1863 r. Sześć lat wcześniej architektem miejskim w Gdańsku został Julius Albert Gottlieb Licht, człowiek dobrze wykształcony w berlińskiej Bauakademie, z praktyką w zakresie miernictwa, architektury, mechaniki, inżynierii lądowej, wodnej i dróg żelaznych, o niezwykłej osobowości, szerokich horyzontach i mocno zaangażowany w sprawy miasta⁴³. Winter znalazł w nim oddanego i pomysłowego współpracownika, z którym przez następnych dwadzieścia siedem lat kreował nowoczesny Gdańsk. Burmistrz podjął dzieło gruntownej sanacji miasta zaczynając od powołania służb oczyszczania miasta, straży pożarnej, przygotowań do budowy nowoczesnych wodociągów i kanalizacji, brukowania ulic i trotuarów, budowy nowych dróg i mostów, a także inicjowania budowy kolejnych połączeń kolejowych. Licht stał się z czasem głównym projektantem wielu z tych przedsięwzięć, sprawując nadzór nad realizacją pozostałych.

³⁸ Brian LADD, *Urban Planning and Civic Order in Germany, 1860-1914*, Cambridge-London 1990, s. 92.

³⁹ Oliver KARNAU, *Hermann Josef Stübben. Städtebau 1876-1930*, Braunschweig/Wiesbaden 1996, s. 40.

⁴⁰ KARNAU, op. cit., s. 40-53, 296-301; LADD, op. cit., s. 96-99; KIESS, op. cit., s. 203-206.

⁴¹ KARNAU, op. cit., s. 302-311.

⁴² Josef STÜBBEN, *Der Städtebau*, Handbuch der Architektur, 4. Th., 9. Hb-Bd., Darmstadt 1890.

⁴³ Felix GENZMER, „Albert Licht“, *Deutsche Bauzeitung*, 1898, nr 19, s. 118-121 i nr 20, s. 131-133. Akta osobowe Lichta [w:] Geheimes Staatsarchiv Preußischer Kulturbesitz, sygn. I HA, Rep. 93B Ministerium der öffentlichen Arbeiten, Nr 892.

Ogromny zespół gdańskich fortyfikacji okazał się wobec tych planów realną przeszkodą. Komunikację z miastem, nie licząc drogi wodnej, zapewniały jedynie cztery, zbudowane jeszcze w XVI i XVII w. bramy (Wyżynna od zachodu, Nizinna od południa, Żuławska od wschodu i Św. Jakuba od północy) o wąskich przelotach i niewygodnych dojazdach oraz linia kolejowa wiodąca przez przekop w wałach od południa. Wyjazd z miasta przez Bramę Wyżynną lub Św. Jakuba wymagał dodatkowo sfinansowania drugiego pasa fortyfikacji przez jedną z trzech, także jeszcze nowożytnych bram zbudowanych ok. 1655 r. (Oliwskiej od północy, Oruńskiej od południa, lub Siedleckiej od zachodu)⁴⁴.

Pierwsza linia kolejowa łącząca Gdańsk z innymi miastami królestwa Prus została oddana do użytku w 1852 r. Był to odcinek spinający Gdańsk z Tczewem, połączonym przez Bydgoszcz z Berlinem (początkowo okrężną linią przez Szczecin, od 1873 r. bezpośrednią linią przez Piłę i Kostrzyn), oraz od 1857 r. z Królewcem. Do 1877 r. zbudowano też kolej Nadwiślańską łączącą węzeł tczewski przez Mławę z Warszawą, a tym samym także z Wiedniem i siecią kolei rosyjskich. Dworzec pasażerski Bramy Nizinnej (Leegetorbahnhof) obsługujący tę linię wzniesiony został przy południowej granicy miasta na krańcu Wyspy Spichrzów w obrębie fortyfikacji, które specjalnie na te potrzeby przerwano, wznosząc w tym miejscu bramę kolejową. Powstał w latach 1850-1852 według projektu jak dotąd nie ustalonego architekta, zapewne jednego z urzędników budowlanych zatrudnionych przez Pruską Kolej Wschodnią (Preussische Ostbahn). Była to neogotycka ceglana budowla (il. 5 i 6) o rozłożystej dwukondygnacyjowej bryle akcentowanej ryzalitami bocznymi i środkowym, z arkadkowymi attykami i narożnikami wzmocnionymi czworobocznymi filarami z flankowanymi sterczynami. Cechy tej architektury wiążą budynek jednoznacznie z architekturą berlińską tego czasu, z kręgu Friedricha Augusta Stülera.

Wobec rozległych planów dotyczących rozwoju miasta przedstawionych przez Leopolda von Wintera i zaakceptowanych przez miejskich rajców, już w 1865 r. podjęto pierwszą próbę uzyskania zgody na wykup obwałowań z rąk władz wojskowych. Winter w pierwszej fazie działań spotkał się nawet z ich pozytywną reakcją. Wsparty inicjatywą radnych przygotował wystąpienie do króla Wilhelma II z prośbą o zgodę na niwelację wałów, motywując to potrzebą pozyskania nowych terenów pod zabudowę mieszkaniową wobec już wówczas palącego problemu braku wolnych terenów w mieście. Pismo w tej sprawie wysłane 9 stycznia 1866 r. nie doczekało się jednak pozytywnej reakcji⁴⁵.

Podejmowane systematycznie przez von Wintera w następnych latach negocjacje z władzami wojskowymi o zgodę na rozbiórkę fortyfikacji nowożytnych nie przyniosły efektów, choć bywało, że udawało się uzyskać pozwolenia na drobne inwestycje o niestałym charakterze, jak np. w końcu lat 60. na budowę kąpieliska miejskiego w fosie koło Bastionu Młyńskiego (Braun Ross)⁴⁶. Miasto otrzymywało też zgody na wykup od wojska

⁴⁴ W przypadku nazewnictwa dwóch bram obwodu zachodniego wśród polskich badaczy nie ma zgodności terminologicznej. Niemiecka Neugarter Tor bywa nazywana Nowoogrodową, Siedlecką, Szydlicką bądź Kartuską, a Petershager Tor to Brama Peterszawska lub Oruńska.

⁴⁵ *Bericht des Magistrats der Stadt Danzig über den Stand der dortigen Gemeindeangelegenheiten bei Ablauf des Verwaltungsjahres 1894/1895*, Danzig 1895, s. 167.

⁴⁶ Kąpielisko było konstrukcją drewnianą złożoną z wygradzonych dwóch basenów, pływackiego i kąpielowego zaopatrzonego w podłogę. Por.: *Verwaltungs-Bericht des Magistrats zu Danzig für die Jahre 1867, 1868, 1869 und Bericht über den Stand der Gemeinde-Angelegenheiten Ende 1870*, Danzig 1871, s. 60. Kąpielisko pływackie w fosie istniało już co najmniej w początku lat 40. XIX w. przy Bastionie Wół, należało ono do wojska choć było udostępniane także męskiej młodzieży gdańskiej, por.: Wilhelm Friedrich ZERNECKE, *Neuester Wegweiser durch Danzig und dessen Umgegend: Eine alphabet geordnete Schilderung alles Desjenigen, was in und um Danzig merkwürdig oder in irgend einer Beziehung interessant ist; nebst einem Anhang: Drei Tage in und bei Danzig / von...*, Danzig 1843, s. 250.



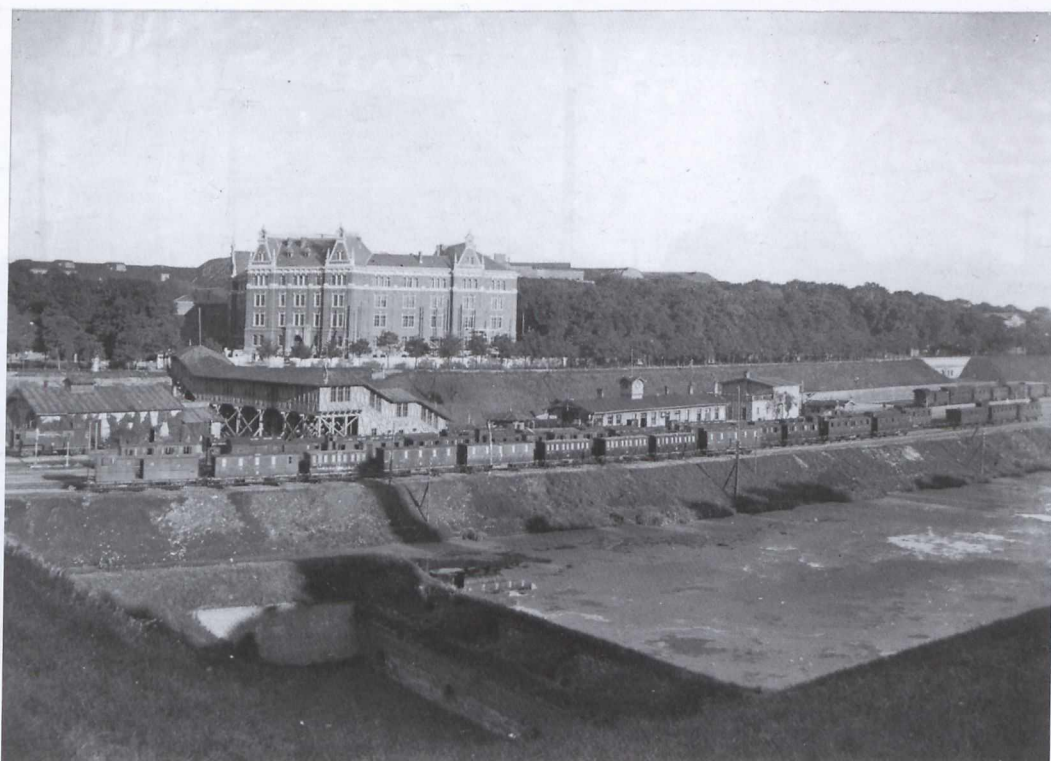
5. C.H. Mann, Dworzec Bramy Nizinnej w Gdańsku, wycinek z gazety gdańskiej 1935, fot. ze zbiorów autorki



6. Dworzec Bramy Nizinnej w Gdańsku, fot. w zbiorach prywatnych

pojedynczych elementów fortyfikacji średniowiecznych, które z reguły rozbierano, o ile mogło to usprawnić komunikację wewnątrz miasta, choć z biegiem czasu coraz silniejsza była świadomość wartości historycznej tych obiektów i opozycja obrońców zabytków⁴⁷.

⁴⁷ Proces rozbierania elementów średniowiecznych obwarowań zachodził stopniowo praktycznie przez cały wiek XIX, dopiero w latach 90. argumenty konserwatorskie niekiedy zaczęły przeważać w polemice z pragmatyką władz miejskich. Po niemal dziesięcioletnich pertraktacjach ocalały ostatecznie Stągwie Mleczne, przede wszystkim dzięki pozytywnej opinii Konrada Steinbrechta. Por. KEYSER, op. cit., s. 436-437; dokumentacja dotycząca Stągwi Mlecznych z 1899 r. w tym ekspertyza Steinbrechta w: Geheimes Staatsarchiv Preussischer Kulturbesitz, XIV HauptAbteilung, Westpreussen, Rep. 180 Regierung Danzig, sygn. 13171 Erhaltung der Kunstdenkmäler, vol. 5, karty nienumerowane.



7. Dworzec Bramy Wyżynnej w Gdańsku, fot. w zbiorach Biblioteki Gdańskiej PAN

Istotną kwestią związaną ze zmianami struktury miasta w obrębie fortyfikacji i usprawnieniem komunikacji były też przedproża. Wysunięte daleko przed fasady budynków tarasy i dobudówki znacznie zawężyły szerokość ulic. Niektóre z nich były bezcennymi dziełami sztuki późnogotyckiej, manierystycznej czy barokowej ozdobionymi wysokiej klasy kamieniarką, inne po prostu nieforemnymi składzikami, wszystkie zaś stanowiły poważną przeszkodę w projektach sanacji miasta. Ich istnienie utrudniało komunikację i transport, a co za tym idzie uniemożliwiało sprawne funkcjonowanie straży pożarnej i innych służb miejskich, budowę chodników itp. Przede wszystkim jednak stanowiły one przeszkodę dla realizacji zaplanowanego przez Wintera śmiałego i nowatorskiego, jak na owe czasy, przedsięwzięcia budowy nowych wodociągów i systemu kanalizacji miejskiej. Ostateczną decyzję nakazującą rozbiórki przedproży wydano w 1868 r., a więc w roku, gdy podjęto budowę nowych wodociągów przez firmę J&A Aird z Berlina i rok przed rozpoczęciem realizacji gigantycznego projektu budowy nowoczesnego systemu kanalizacji miasta przez tę samą firmę⁴⁸. W rozbiórce przedproży zainteresowani byli też niektórzy właściciele kamienic, w których sienie przerabiano na sklepy i w rezultacie, mimo protestów obrońców zabytków, większość gdańskich przedproży, przede wszystkim na głównych ulicach, takich jak Długa czy Ogarna, w ciągu kilku lat przestało istnieć⁴⁹.

W 1867 r. z Gdańsk poprowadzono drugą linię kolejową, łącząc towarowy dworzec w Oruni z Nowym Portem. Szlak ten wytyczono wzdłuż zachodniej linii wałów obwodu wewnętrznego od Bramy Oruńskiej do Bramy Oliwskiej. Wojsko zgodziło się na położenie torów samym brzegiem fosy, a więc przez obszar pierwszego rejonu fortecznego, dlatego też niemożliwa była budowa na tej linii stałego dworca kolejowego. Zbudowano

⁴⁸ KUNATH, „Wasserleitung, Canalisation und Riesefelder von Danzig“, [w:] *Danzig in Naturwissenschaftlicher und medizinischer Beziehung*, Danzig 1880, s. 174-191.

⁴⁹ Richard DÄHNE, „Die Beischläge in Danzig“, *Die Denkmalpflege*, 1910, nr 12/13, s. 90-94, tu 93.



8. Brama Oruńska zwana Peterszawską w Gdańsku, fot. w zbiorach Biblioteki Gdańskiej PAN

wówczas drewniany Dworzec Bramy Wyżynnej (Hochetorbahnhof), który wkrótce przejął także obsługę ruchu pasażerskiego otwartej w 1870 r. linii wiodącej z Gdańska przez Sopot, Słupsk i Koszalin do Szczecina, początkowo obsługiwanej przez stację położoną bliżej Bramy Oliwskiej (Olivaertorbahnhof)⁵⁰.

Hohetorbahnhof (il. 7) oddany do użytku 1 października 1867 r. zlokalizowano vis à vis Bastionu św. Elżbiety, bezpośrednio przy torach kolejowych⁵¹. Był skromnym szachulcowym budynkiem, dostępnym od zachodu, od dzisiejszej ul. 3-go Maja (wówczas Promenade) zadaszonymi schodami. W 1872 roku Emil Hoffmann i budowniczy z Wrzeszcza von Haselberg opracowali projekt rozbudowy tego dworca, planując wzniesienie przy Promenadestrasse piętrowego fachwerkowego budynku z niewielką wieżą zegarową, połączonego kładką przerzuconą nad torami i fosą bezpośrednio z miastem, ale projektu tego nie zrealizowano⁵².

W 1872 r. Gdańsk, jak wspomniałam, znalazł się na liście twierdz cesarstwa w kategorii I, co w tym momencie przekreśliło jego szanse na szybkie pozbycie się gorsetu obwałowań. Pewne koncesje na rzecz ułatwienia funkcjonowania miasta ministerstwo wojny jednak w następnych latach czyniło, zwłaszcza w odniesieniu do poprawy komunikacji. W 1873 r. władze miejskie zwróciły się do Ministerstwa Wojny o zgodę na poszerzenie bram: Wyżynnej, Św. Jakuba i Siedleckiej⁵³. Zgodę uzyskano i podjęto prace projektowe. W następnych latach przeprowadzono także poszerzenie Bramy Oliwskiej⁵⁴. Doszło też do poszerzenia i przebudowy pozostałych bram pierścienia zewnętrznego (il. 8), którym

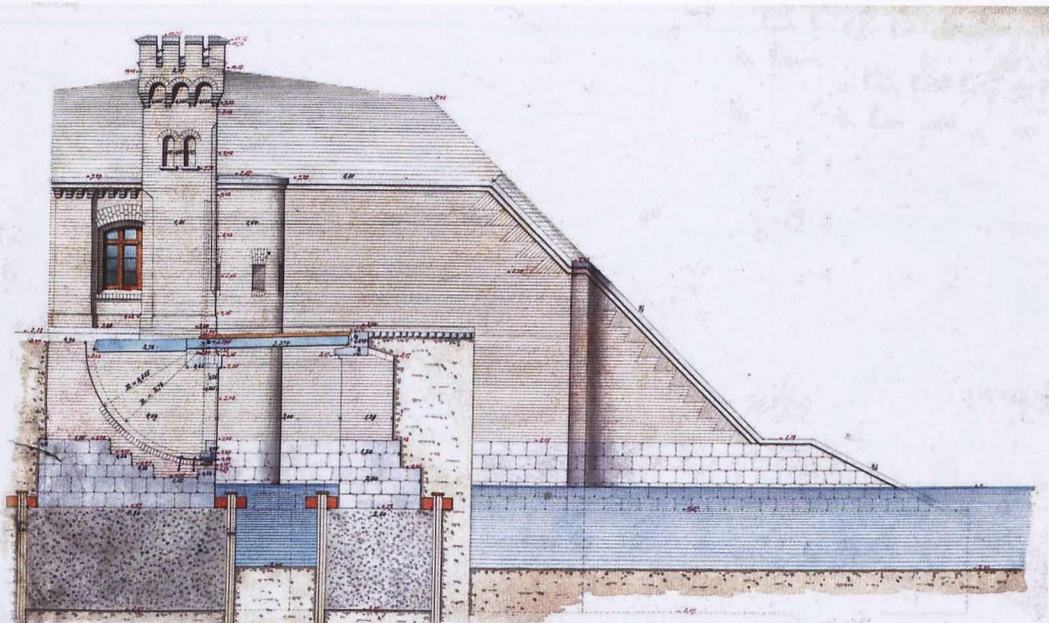
⁵⁰ EITNER, „Der Hauptbahnhof in Danzig“, *Zentralblatt der Bauverwaltung*, 1922, nr 33, s. 193.

⁵¹ W. PLATT, „Bahnanlagen in und um Danzig“, [w:] *Danzig und seine Bauten*, Berlin 1908, s. 323.

⁵² EGER, „Der Hauptbahnhof in Danzig“, *Zentralblatt der Bauverwaltung*, 1922, nr 62, s. 369.

⁵³ *Bericht des Magistrats über den der Stand der Gemeinde Angelegenheiten der Stadt Danzig pro 1873*, Danzig 1873, s. 7.

⁵⁴ Projekty przebudowy bramy z 1873 r. zachowane w Archiwum Państwowym w Gdańsku, Królewska Pruska Fortyfikacja w Gdańsku, sygn. 1121/225.



9. Projekt Bramy Stoczniowej, 1871, Archiwum Państwowe w Gdańsku, sygn. 1121-44

nadano formy neogotyckich, zwieńczonych krenelażem słupów, pomiędzy którymi rozpięto żelazne skrzydła bramne⁵⁵. W 1878 r. przeprowadzono przebicie wałów po bokach Bramy Wyżynnej, co pozwoliło na utworzenie dodatkowych przejazdów udrażniających komunikację z miastem⁵⁶. O ile przejazdy boczne przepruto stosunkowo szybko o tyle prace przy przebudowie samej bramy i uzupełnianiu jej dekoracji, ukończono dopiero w 1885 r.⁵⁷ Wreszcie w 1880 r. podjęto zaprojektowanie przebudowy Bramy św. Jakuba, żaden z trzech zachowawczych projektów nie został jednak zrealizowany i ostatecznie w 1881 r. nowożytną strukturę rozebrano i zastąpiono znacznie szerszą neogotycką ceglana brama⁵⁸.

Władze wojskowe były także gotowe na rezygnację z ograniczeń zabudowy rejonów fortecznych w związku z inwestycjami budowlanymi własnego ministerstwa. W związku z dalekosiężnymi planami rozbudowy cesarskiej floty niemieckiej w 1874 r. podjęto gruntowną przebudowę i rozbudowę stoczni wojennej, noszącej od 1871 r. nazwę Stoczni Cesarskiej. Wojenny departament ogólny w 1874 r. bez oporów wydał zgodę cesarskiej admiralicji na zajęcie terenów graniczących z zewnętrzną fosą opływającą bastiony Lis i Ryś⁵⁹. Co więcej, władze wojskowe pozwoliły na przebicie bramy (Werfter Thor) w куртynie pomiędzy bastionami Lis i Ryś (il. 9), ułatwiającej komunikację stoczni z miastem

⁵⁵ KEYSER, op. cit., s. 470, 478.

⁵⁶ KEYSER, op. cit., s. 439.

⁵⁷ BÖTTGER, „Ausbau des Hohen Thores in Danzig“, *Zentralblatt der Bauverwaltung*, 1886, nr 2, s. 9-11. W projektowaniu kolejnych wersji uzupełnień i przebudowy bramy brali udział: inspektor budowlany Bädecker, rządowy królewski radca budowlany Ehrhardt, Julius A.G. Licht i Konrad Steinbrecht, a ostatecznie projekt przygotował inspektor budowlany Böttger, autor artykułu.

⁵⁸ *Bericht des Magistrats der Stadt Danzig über den Stand der Gemeinde-Angelegenheiten der Stadt Danzig für das Jahr vom 1. April 1882 bis dahin 1883*, Danzig 1883, s. 6. Projekty przebudowy bramy z 1880 r. zachowane w Archiwum Państwowym w Gdańsku, Królewska Pruska Fortyfikacja w Gdańsku, sygn. 1121/132 i 1121/233.

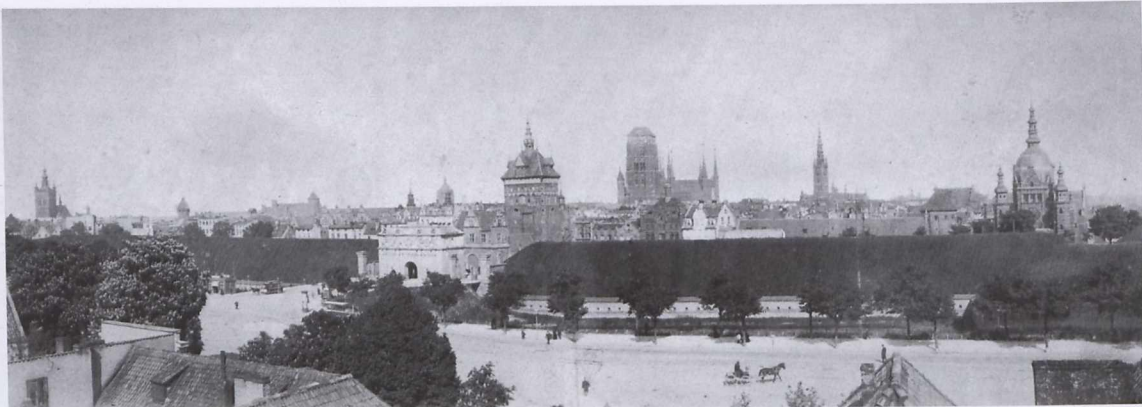
⁵⁹ E. RÖHLKE, „Reichswerft“, [w:] *Danzig und seine Bauten*, Berlin 1908, s. 389-392.



Plan Gdańska 1886, wyd. Richard Bertling, w zbiorach BG PAN sygn C I 39.5.
Plan dokumentuje w pełni zachowany obwód fortyfikacji Gdańska, ale już z przebitą bramą
kolejową (od pd.) i stoczniową (od pn.) oraz przebiegiem linii kolejowej
poprowadzonej wzdłuż zachodniej linii obwałowań.



*Plan Gdańska 1904, wyd. Kafemann, w zbiorach prywatnych.
Plan dokumentuje stan fortyfikacji po rozbiórce obwałowań
od pn. i zach. oraz przebieg nowo wytyczonych ulic i bloków zabudowy*



10. Panorama Gdańska z Biskupiej Górki przed rozbiórką obwałowań,
fot. w zbiorach BG PAN

w okolicach ul. Rybaki Górne (Hohe Seigen)⁶⁰. Brama powstała zapewne w 1877 r. lub tuż po tej dacie⁶¹.

Dopiero w 1888 r., a więc już po tzw. *Brisanzkrise*, czyli kryzysie militarno-finansowym wywołanym wprowadzeniem granatów burzących, władze wojskowe podjęły decyzję o demilitaryzacji nowożytnych fortyfikacji Gdańska i zgodziły się na rozbiórkę ciągu obwałowań od zachodu i północy miasta⁶². Władze miasta zainteresowane były wykupem terenów zajętych przez zachodni ciąg fortyfikacji, tzw. front zachodni, pomiędzy Bramą Oruńską a Bramą Św. Jakuba oraz niewielki fragment frontu północnego w okolicach Bramy św. Jakuba. Większa część pasa północnego przewidzianego do niwelacji – od kurtyny między bastionami św. Jakuba i Lis do osi kurtyny między bastionami Ryś i Grad – miała pozostać w gestii wojska, a ostatni odcinek do Motławy przeznaczono na potrzeby żeglugi i handlu (w 1903 r. powstała na tym miejscu nowa gazownia gdańska). Władze wojskowe zarezerwowały dla siebie ponadto dużą atrakcyjnie położoną parcelę pod budowę siedziby generalnej komendantury w pasie zachodnim⁶³.

Wojsko przystąpiło do niwelacji bastionów Lis i Ryś niemal natychmiast po decyzji demilitaryzacyjnej i po ich zniesieniu, nie czekając na opracowanie jakiegokolwiek planu zagospodarowania, podjęło na ich miejscu budowę magazynów i stajni wojskowych⁶⁴.

⁶⁰ Projekt przebudowy bramy z 1877 r. zachowany w Archiwum Państwowym w Gdańsku, Królewska Pruska Fortyfikacja w Gdańsku, sygn. 1121/12 i 1121/89.

⁶¹ Archiwum Państwowe w Gdańsku, zespół Królewskiej Pruskiej Fortyfikacji w Gdańsku, sygn. 1121/12 i 1121/89.

⁶² *Bericht... 1894/1895*, s. 168.

⁶³ Dzieje rozbiórki obwałowań gdańskich i projektowania zagospodarowania terenów powalowych były już wielokrotnie przedmiotem publikacji (m.in. Wiesław GRUSZKOWSKI, „Rozwój przestrzenny”, [w:] *Historia Gdańska*, red. Edmund CIEŚLAK, t. IV, cz. 1, Sopot 1998, s. 250-267; id., „Oceny gdańskiej architektury wielkomiejskiej w ciągu stulecia”, [w:] *Miasto historyczne w dialogu ze współczesnością*, red. Janusz BOGDANOWSKI, Gdańsk 2002, s. 347-359; id., „Rozwój przestrzenny Gdańska od końca XIX wieku do I wojny światowej”, [w:] *100-lecie nowoczesnej urbanistyki w Gdańsku*, red. Małgorzata POSTAWKA i Piotr LORENS, Gdańsk 2009, s. 38-51; Małgorzata POSTAWKA, „Myśl urbanistyczna Hermanna Josepha Stübgena. Epizod gdański”, [w:] *100-lecie...*, s. 52-58), niestety nie opartych na badaniach źródłowych, a jedynie powtarzających informacje zawarte w *Danzig und seine Bauten*, oraz w: KEYSER, op. cit. i Erich KEYSER, *Die Stadt Danzig*, Stuttgart 1925, obszernie wykorzystane także w: Jerzy STANKIEWICZ, Bohdan SZERMER, *Gdańsk – rozwój urbanistyczny i architektoniczny oraz powstanie zespołu Gdańsk-Sopot-Gdynia*, Warszawa 1959, s. 198-205. Pewne nowe ustalenia zawiera jedynie opracowanie Piotra LORENSA: „Przekształcenie obszaru śródmieścia Gdańska w latach 1793-1945”, [w:] *Teka Gdańska 3*, Gdańsk 1998, s. 26-81.

⁶⁴ Heinrich REHBERG, „Stadterweiterung und neue Bahnanlage auf der Westfront Danzig's”, *Deutsche Bauzeitung*, 1891, nr 102/103, s. 617-619.

Przystąpiono też do wznoszenia ukończonego w 1892 r. zespołu Zakładów Mundurowych Korpusu (Korpsbekleidungsamt) złożonego z budynków warsztatu, zarządu, magazynów i mieszkań dla pracowników. Zespół powstał w miejscu kurtyny pomiędzy Bastionami św. Jakuba i Lis (należał do niego m.in. zachowany do dziś budynek przy ul. Wałowej 23)⁶⁵.

Decyzję o zniesieniu obwałowań nie wszyscy przyjęli z entuzjazmem, nie brakowało głosów ubolewających nad utratą pięknych zielonych wałów odbijających się w wodzie fosy i wyłaniających się sponad nich szczytów i wież tworzących jedyny w swoim rodzaju pejzaż miasta (il. 10)⁶⁶. Ubolewanie to jednak nigdy nie przybrało formy otwartego protestu, czy prób wstrzymania rozbiórki. Wszyscy zdawali sobie sprawę z konieczności rozwiązania palących problemów miasta – przede wszystkim budowy nowego dworca i pozyskania nowych terenów pod zabudowę mieszkaniową – utyskiwania na ogromną stratę jaką miasto poniesie kończyły się więc z reguły konkluzją, że innego wyjścia nie ma.

Jeszcze w 1888 r. decyzją Rady Miasta powołano specjalną komisję złożoną z nadburmistrza Wintera, członków wydziału budowlanego magistratu i radnych, której zadaniem było wypracowanie założeń całej akcji niwelacji wałów (*Entfestigung*), negocjacje z wojskiem w sprawie warunków wykupu terenów powałowych i z zarządem kolei w sprawie budowy nowego dworca oraz opracowanie planu zagospodarowania terenów powałowych.

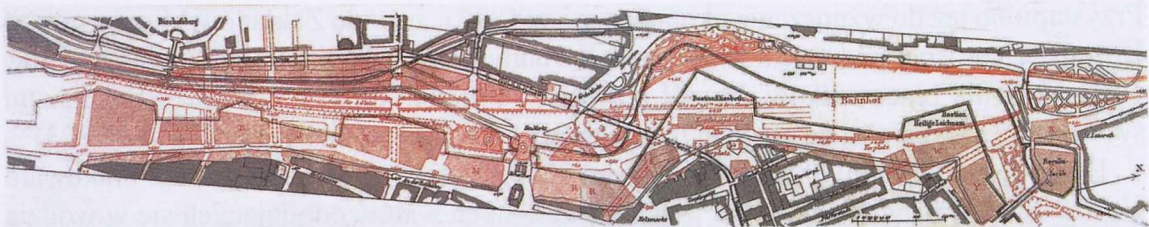
Od początku przyszłe rozplanowanie terenów powałowych projektowano przede wszystkim w powiązaniu z przebiegiem linii kolejowych i lokalizacją nowego głównego dworca kolejowego, którego budowa była absolutnym priorytetem i w istocie najpoważniejszym argumentem w negocjacjach z wojskiem. Uzyskanie zgody na niwelację wałów i podjęcie prac projektowych nad planami zagospodarowania terenów powałowych pozwalało znaleźć zupełnie inną niż dotychczasowa lokalizację dla głównego dworca, a także na taką zmianę przebiegu linii kolejowych w obrębie Gdańska, aby w przyszłości nie utrudniały dalszego rozwoju miasta ku zachodowi. W toku dyskusji prowadzonej między 1888 a 1891 r. pojawiło się kilka nowych pomysłów rozwiązania gdańskiego węzła kolejowego, ale ze względów finansowych zdecydowano jednak pozostawić przebieg torów kolejowych w dotychczasowym kształcie, czyli z południa na północ wzdłuż linii fortyfikacyjnej, u stóp Biskupiej Górki i Grodziska. Natomiast nowy dworzec kolejowy postanowiono zbudować niemal dokładnie w miejscu starego Dworca Bramy Wyżynnej, tyle, że po wschodniej stronie torów kolejowych, na placu uzyskanym po niwelacji fosy odcinka między Bastionami św. Elżbiety i Bożego Ciała.

Wieści o pracach prowadzonych w biurze architekta miasta nad planami zagospodarowania terenów powałowych budziły ogromne zainteresowanie. W grudniowym numerze z 1891 r. „Deutsche Bauzeitung” ukazał się artykuł autorstwa byłego miejskiego radcy budowlanego Heinricha Rehberga wraz z jego projektem zagospodarowania terenów powałowych (il. 11), sporządzonym w połowie 1891 r. i dostarczonym władzom Gdańska z nadzieją na wykorzystanie⁶⁷. Z troską opieszalnością władz miejskich Rehberg chciał podsunąć komisji optymalne, jego zdaniem, rozwiązanie. Skupił się w swych rozważaniach nie tyle na zagadnieniach urbanistycznych, ile przede wszystkim na rozwiązaniu problemu węzła kolejowego. Jego zdaniem rozbiórka wałów winna zostać wykorzystana do przeprowadzenia wzdłuż frontu zachodniego nowych potrójnych torów o przebiegu

⁶⁵ H. DUBLANSKI, W. ROHLFING, „Militärbauten“ [w:] *Danzig...*, s. 124.

⁶⁶ *Bericht.... 1894/1895*, s. 168; REHBERG, op. cit., s. 617.

⁶⁷ REHBERG, op. cit., s. 617-619.



11. Heinrich Rehberg, projekt zagospodarowania terenów powalowych, 1891,
repr. wg *Deutsche Bauzeitung* 1891, nr 102/103

prostszy od dotychczasowego, odtwarzającego przebieg brzegu fosy. Co więcej, chciał, aby nowe tory były znacznie przesunięte ku wschodowi, a więc ku centrum miasta. Proponował, żeby koryto kanału Raduni na odcinku frontu zachodniego także przesunąć na wschód, mniej więcej w miejsce fosy i ukryć w podziemnym kanale, a dworzec kolejowy zbudować dokładnie na miejscu Bastionu św. Elżbiety.

Prymarna rola, jaką Rehberg nadał kwestiom kolejowym siłą rzeczy odbiła się na jakości proponowanych przez niego rozwiązań komunikacji drogowej i optymalnego rozplanowania bloków przeznaczonych pod zabudowę. Nie udało mu się wytyczyć głównej alei w rodzaju Ringu. Na odcinku południowym (do Bramy Wyżynnej) zaproponował utworzenie dwóch dość wąskich równoległych ulic: wschodniej kończącej się na wysokości Katowni i zachodniej dochodzącej tylko do Targu Siennego, który proponował zamienić na plac, skąd jedna ulica wiaduktem i przez Targ Rakowy bieć miała ku Nowym Ogrodom, a druga łączyć się z Targiem Drzewnym. W jego projekcie zabrakło trzeciej ulicy, prowadzącej ku dworcowi. Tak wytyczone ulice pozwoliłyby na rozplanowanie wąskiego ciągu bloków zabudowy na zachód od torów kolejowych (tam właśnie Rehberg wyobrażał sobie budowę nowego teatru i gmachu generalnej komendantury), drugiego nieco większych bloków pomiędzy tymi ulicami oraz wschodniego ciągu złożonego wyłącznie z płytkich działek na fronty kamienic. Jeszcze gorzej Rehberg rozwiązał komunikację z nowym dworcem kolejowym, wytyczył ku niemu bowiem tylko niewygodne wąskie uliczki nie skomunikowane z żadną ważniejszą arterią.

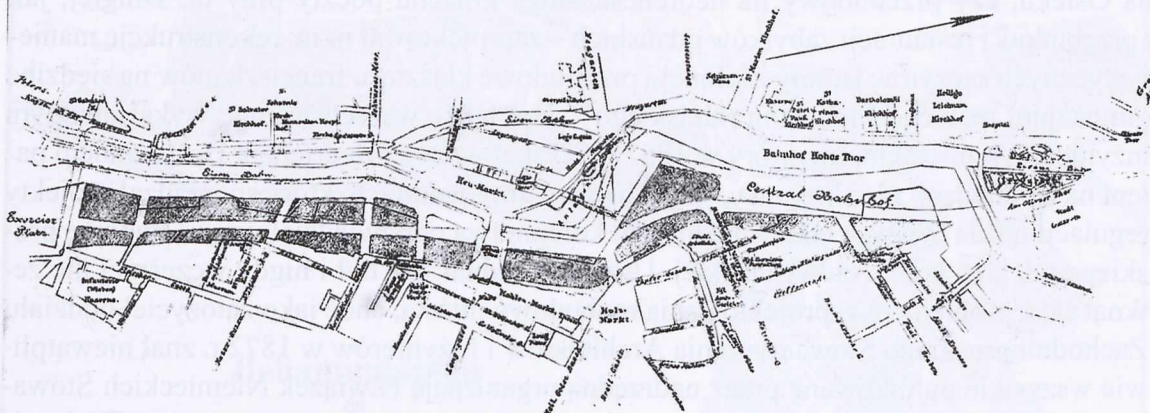
Zaproponowane rozwiązanie było wybitnie „kolejarskie”, niestety kosztem przebiegu nowych ulic, które nie zapewniłyby wygodnego przejazdu przez miasto ani dojazdu do najważniejszych jego punktów. Jedyne parkiem miał pozostać Mały Błędnik powiększony o teren położony po zachodniej stronie torów kolejowych w pobliżu Promenady, niewielkie skwery powstać miały też w okolicach Bramy św. Jakuba a małe zieleńce przed Bramą Wyżynną. Projekt przewidywał za to miejsce na kilka ważnych budowli miejskich – naprzeciw dworca zaplanowano halę targową, a w nowym bloku położonym przy zachodniej krawędzi Targu Drzewnego pasaż handlowy na planie krzyża.

Redakcja „*Deutsche Bauzeitung*” podjęła wątek budowy frontu zachodniego w Gdańsku w tym samym numerze⁶⁸. Nie popierając projektu Rehberga zwróciła uwagę na fakt, że tak trudne kwestie jak zagospodarowanie nowych terenów winny być starannie przygotowywane, najlepiej poprzedzone konkursem, jak stało się to np. w Kolonii. Jeśli natomiast władze Gdańska nie planują konkursu, to powinny zwrócić się, zdaniem redakcji, o ocenę projektu do Akademii des Bauwesens, ciała powołanego do tego rodzaju zadań.

Tymczasem w komisji magistrackiej do spraw zagospodarowania terenów powalowych zaszły zasadnicze zmiany. Leopold von Winter, pełniący funkcję nadburmistrza Gdańska

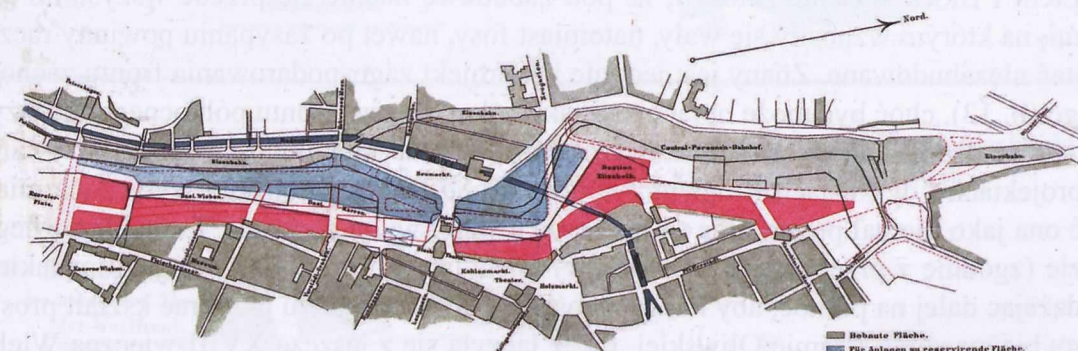
⁶⁸ F., „Nachschrift der Redaktion“, *Deutsche Bauzeitung*, 1891, nr 102/103, s. 619-620.

Entwurf für die Bebauung der Westfront.



12. Julius Albert Gottlieb Licht i Maximilian Block, projekt zagospodarowania terenów powalowych, 1892, repr. wg Bericht des Magistrats der Stadt Danzig... 1891/1892

Vorschlag zur Abänderung des „Entwurfes für die Bebauung der Westfront“ von Danzig.



Maassstab 1:5000.
Meter

Der Gartenbau Verein zu Danzig
Marsz. 1892.
DEB. ZEICH. DANZIG.

13. Gartenbau Verein, projekt zagospodarowania terenów powalowych, 1892,
Biblioteka Gdańska PAN, sygn. C I 50

od 1863 roku, odszedł na emeryturę jeszcze w lipcu 1890 r., a jego miejsce zajął Karl Adolf Baumbach, w pierwszych dniach stycznia 1891 r. obejmując urząd i zarazem przejmując także przewodnictwo komisji, dzięki czemu jej prace od razu nabrały tempa. Opracowanie planów zagospodarowania terenów powalowych powierzono gdańskiemu architektowi miejskiemu, wspomnianemu już Juliusowi Albertowi Gottliebowi Lichtowi, którego wspierać miał miejski mierniczy Maximilian Block, pracujący w Gdańsku na tym stanowisku od 1880 r.⁶⁹

⁶⁹ Bericht...1894/1895, s. 169.

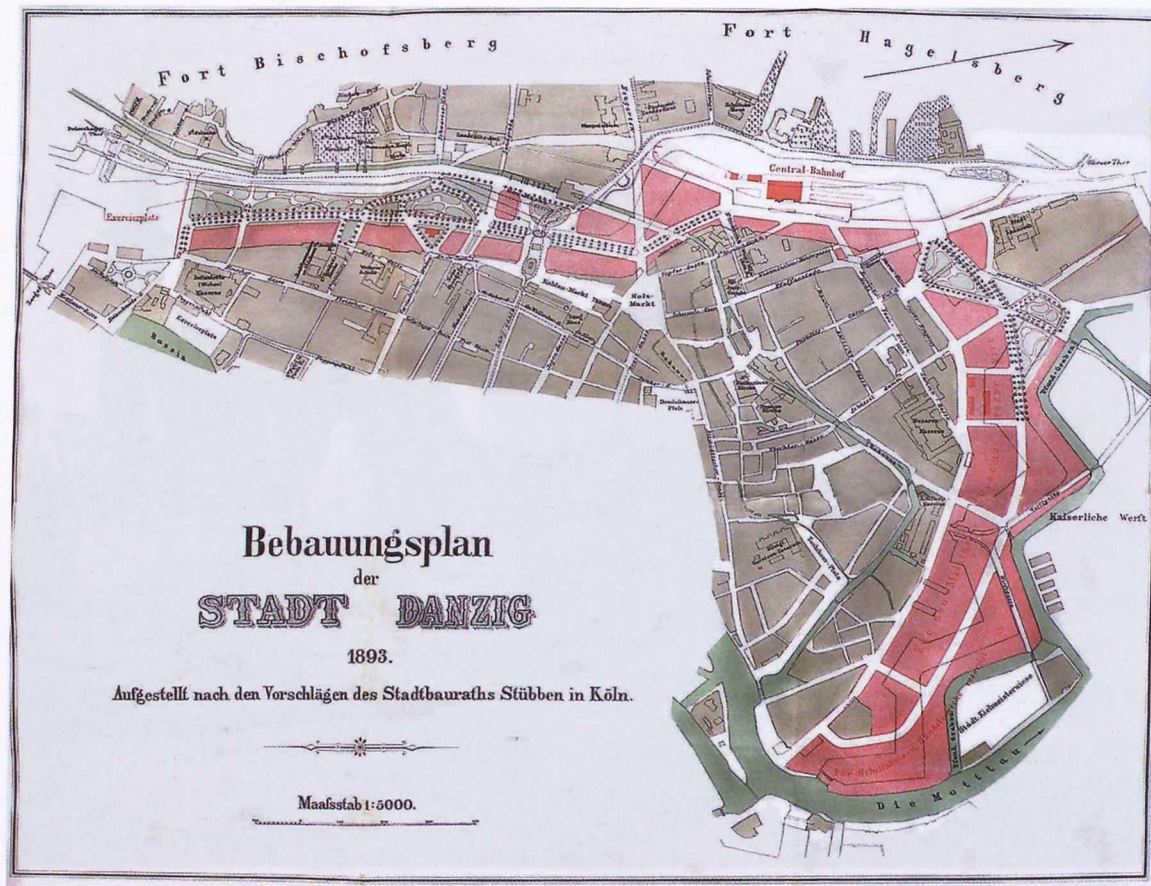
Licht był już wówczas wielce zasłużonym dla miasta architektem, który od objęcia swej funkcji w 1857 r. zdołał zrealizować setki projektów, konceptów, planów i pomysłów. Miał na swoim koncie wiele zrealizowanych projektów architektonicznych zarówno budynków nowo wznoszonych, m.in. szkoły dla dziewcząt im. księżnej Wiktorii, szkoły na Osieku, czy przebudowy na neorenesansowy gmachu poczty przy ul. Długiej, jak i przebudów i restauracji zabytków gdańskich – zaprojektował m.in. rekonstrukcję manierezystycznych szczytów Bramy Zielonej i przebudowę klasztoru franciszkanów na siedzibę gimnazjum realnego i muzeum miejskiego⁷⁰. Był także wszechstronnie wykształconym inżynierem konstruktorem, który w 1857 r. uzyskał wraz z Friedrichem Hoffmannem patent na ceramiczny piec kręgowy, specjalistą od dróg wodnych, który sporządzał projekty regulacji ujścia Wisły, a także inżynierem kolejnictwa odpowiedzialnym za budowę pruskiego odcinka kolei Nadwiślańskiej. Urbanistą jednak nie był i nigdy wcześniej nie zetknął się z problemem zaprojektowania rozbudowy miasta, choć jako założyciel oddziału Zachodniopruskiego Stowarzyszenia Architektów i Inżynierów w 1872 r. znał niewątpliwie wszystkie publikowane przez nadrzędną organizację (Związek Niemieckich Stowarzyszeń Architektów i Inżynierów) zasady rozbudowy miast opracowane przez Richarda Baumeistera w 1874 r.⁷¹ Z dużym prawdopodobieństwem można też założyć, że znał podręcznik Stübgena *Der Städtebau*. Na ostatecznym efekcie pracy Lichta zaważyła nie tylko wiedza profesjonalna, ale i konieczność podporządkowania się wymaganiom władz miasta, oczekujących najbardziej ekonomicznego rozwiązania.

Licht i Block słusznie założyli, że pod zabudowę nadaje się przede wszystkim pas ziemi, na którym wznosiły się wały, natomiast fosy, nawet po zasypaniu powinny raczej pozostać niezabudowane. Znany jest jedynie ich projekt zagospodarowania frontu zachodniego (il. 12), choć być może opracowali także plan dla tzw. frontu północnego. Założyli przeprowadzenie na miejscu obwałowań nowej ulicy na całej długości frontu, nazywanej w projektach i dyskusjach Ringiem. Na odcinku od Bramy Oruńskiej wytyczona miała być ona jako niemal prosta linia aż po projektowany wylot zachodni Targu Drzewnego, gdzie (zgodnie z przebiegiem linii wałów) odchyłała się ku zachodowi lekkim łukiem podążając dalej na północ, aby na wysokości Bielańskiej znowu przybrać kształt prostej ulicy biegnącej ku Bramie Oliwskiej, gdzie łączyła się z jeszcze XVIII-wieczną Wielką Aleją wiodącą do Wrzeszcza. Na południowym odcinku frontu, od Bramy Oruńskiej do Wyżynnej, wytyczona miała być równoległa do Ringu promenada wiodąca wzdłuż torów kolejowych.

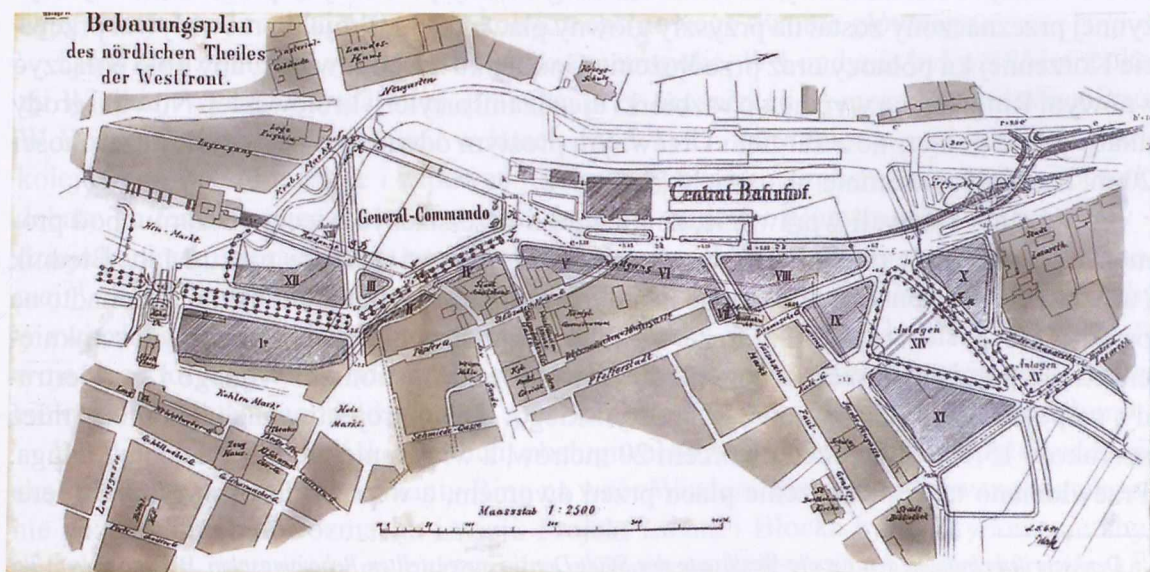
Na odcinku południowym nowe bloki zabudowy Licht i Block rozmieścili po obu stronach Ringu, aż do nowo planowanej przecznicy, będącej przedłużeniem obecnej ul. Bogusławskiego. W sumie na tym odcinku powstać miały cztery pary bloków wydzielone nowymi ulicami projektowanymi na przedłużeniu Podwala Przedmiejskiego, ul. Św. Trójcy i dziś nie istniejącej ulicy odchodzącej prostopadle od Rzeźnickiej w połowie długości fasady koszar piechoty Wijbego. Plan przewidywał także utworzenie w miejscu Bastionu św. Elżbiety nieforemnego, trapezoidalnego bloku zachodniego, który wojsko uznało za najodpowiedniejszy pod budowę gmachu komendantury generalnej. Odcinki Ringu po obu stronach Bramy Wyżynnej zaplanowane zostały jako szersza, trzydziestometrowa

⁷⁰ GENZMER, op. cit.; por. też: Marek ŻYDOWICZ, „Przebudowa średniowiecznego klasztoru pofranciszkańskiego w Gdańsku jako przyczynek do XIX-wiecznej problematyki konserwatorskiej Prus”, *Acta Universitatis Nicolai Copernici. Zabytkoznawstwo i konserwatorstwo. Nauki humanistyczno-społeczne*, 1989, z. 176, s. 93-119.

⁷¹ LADD, op. cit., s. 84-85. Richard Baumeister opublikował dwa lata później swoje przemyślenia w książce: *Stadt-Erweiterungen in technischer, baupolizeilicher und wirtschaftlicher Beziehung*, Berlin 1876.



14. Projekt zagospodarowania terenów powiatowych w Gdańsku, opr. na podstawie wskazówek Josefa Stübberna, 1892, repr. wg Bericht des Magistrats...1892/1893



15. Plan zagospodarowania terenów powiatowych na odcinku między Bramą Wyżynną a Bramą św. Jakuba, 1893, repr. wg Bericht des Magistrats... 1893/1894



16. Rozbiórka pozostałości fortyfikacji w okolicach kościoła św. Elżbiety w Gdańsku, fot. w zbiorach BG PAN

metrowa aleja bez zabudowy od zachodu. Targ Sienny położony naprzeciw Bramy Wyżynnej przeznaczony został na przyszły główny plac miejski. Projekt przewidywał przebiecie Korzennej ku północy oraz przedłużenie Gnilnej ku zachodowi tak, aby obie połączyły z nowym Ringiem, co wymagało rozbiórki ujeżdżalni artylerii królewskiej. Nowe Ogrody miały zostać połączone z Targiem Drzewnym prostym odcinkiem nowej ulicy szerokości 20 m, nazywanej szumnie w opisach „avenue”.

Projektanci żalowali wprawdzie, że nie mogli przeznaczyć więcej obszarów pod promenady i parki, ale podkreślali, że plan przewiduje powiększenie parku Mały Błędnik i utworzenie promenady wiodącej od Bramy Wyżynnej do Bramy Oruńskiej⁷². Ponadto na parady i uroczystości miejskie zarezerwowany został duży plac na południowym zamknięciu Ringu pomiędzy przeznaczonymi do zniwelowania bastionami Wijbego i św. Gertrudy, na południe od dzisiejszej ul. Augustyńskiego. Nowo projektowane ulice miały mieć szerokość 15, 16, 18, a przed dworcem 20 metrów, a więc mniej więcej tyle co ul. Długa. Przewidziano także utworzenie placu przed dworcem, a w przyszłości wytyczenie tere-

⁷² *Denkschrift betreffend den für die Westfronte der Stadt Danzig ausgestellten Bauungsplan, Beilage II [w:] Bericht...1891/1892, s. 2.* Sprawozdanie magistratu za 1891 r., opublikowane zostało w dwóch nieco różniących się wydaniach. Informacja o planowanej zabudowie terenów powalowych w jednym z nich opublikowana została na s. 33, gdzie znalazły się odsyłacze do dwóch załączników (projektu i jego opisu) a na końcu tomu owe załączniki (taki egzemplarz znajduje się m.in. w zbiorach Staatsbibliothek zu Berlin i Zbiorach Specjalnych Biblioteki Gdańskiej PAN). Druga wersja sprawozdania o planach zabudowy terenów powalowych informuje na s. 35, natomiast brakuje w niej odsyłaczy i samych załączników (m.in. egzemplarz udostępniany w czytelni głównej w Bibliotece Gdańskiej PAN).



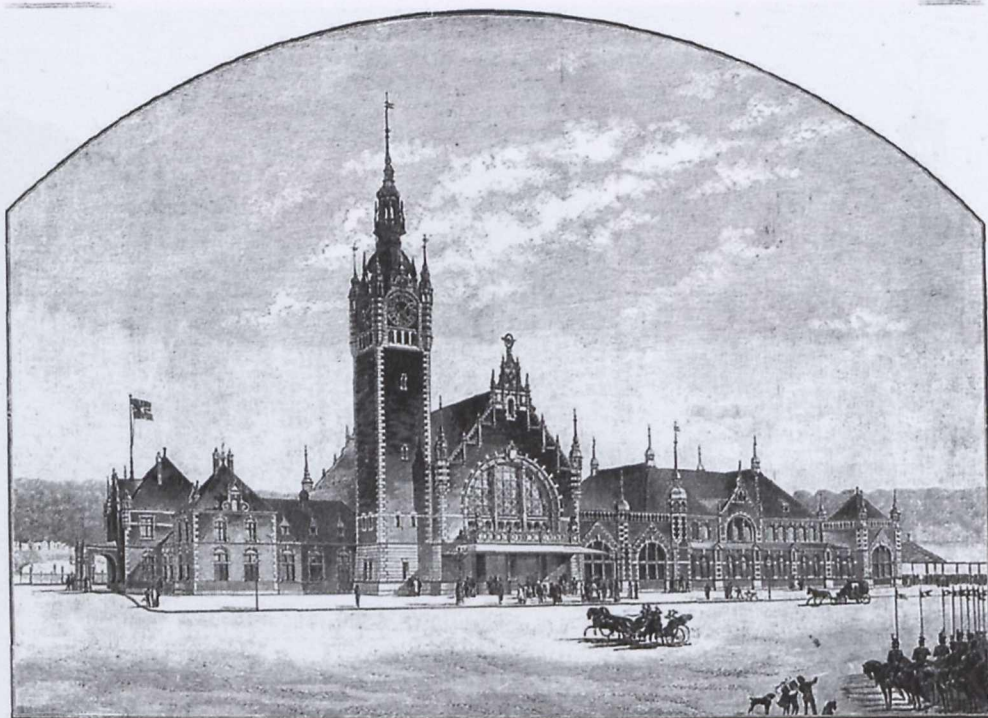
17. Rozbiórka obwałowań w okolicach Nowej Wieży w Gdańsku,
fot. w zbiorach BG PAN

nów zielonych na miejscu Bastionu św. Jakuba, jako rekompensatę za park Błędnik, który zajęty został pod rozbudowę węzła kolejowego nowego dworca głównego.

Licht znał z autopsji wielkie europejskie metropolie. W Londynie był w 1851 r. z okazji Wielkiej Wystawy Światowej, pracując przy organizacji ekspozycji Królestwa Prus. W Wiedniu mieszkał i pracował w latach 1855-1857, zatrudniony przy budowie węzła kolejowego w tym mieście i zapewne miał wtedy okazję bezpośrednio śledzić początki debaty na temat konieczności rozbiórki wałów i budowy Ringstrasse, a dalsze etapy – dzieje konkursu, opracowania projektów realizacyjnych przebudowy – znał z prasy fachowej⁷³. Licht zapewne też odwiedził Paryż, do którego mógł się udać chociażby w związku z otrzymaniem złotego medalu na Wielkiej Wystawie Światowej w 1867 r. Te wojaże, o których wiemy, odbywał w młodości, ale czy podróżował w następnych dziesięcioleciach, w latach poprzedzających sporządzenie projektu dla Gdańska, nie wiadomo.

W opisie projektu gdańskiego Licht posługiwał się wprawdzie terminologią „wiedeńską” planując w swoim mniemaniu Ring na wzór Wiednia, ale zaproponowane rozwiązanie pozbawione było rozmachu i wizji. Projekt Lichta i Blocka był zdecydowanie zbyt pragmatyczny, nastawiony na maksymalne wykorzystanie terenu pod zabudowę mieszkaniową. Zabrakło efektownych placów, szerokiej alei, a przede wszystkim koncepcji przeznaczenia części terenów pod zabudowę publiczną, a zwłaszcza wielkie monumentalne gmachy, których w Gdańsku wciąż brakowało. Nowo projektowane ulice poprzeczne były

⁷³ GENZMER, op. cit., s. 119.



18. Alexander Rüdell, Projekt dworca centralnego w Gdańsku,
repr. wg Zentralblatt der Bauverwaltung 1922, nr 33

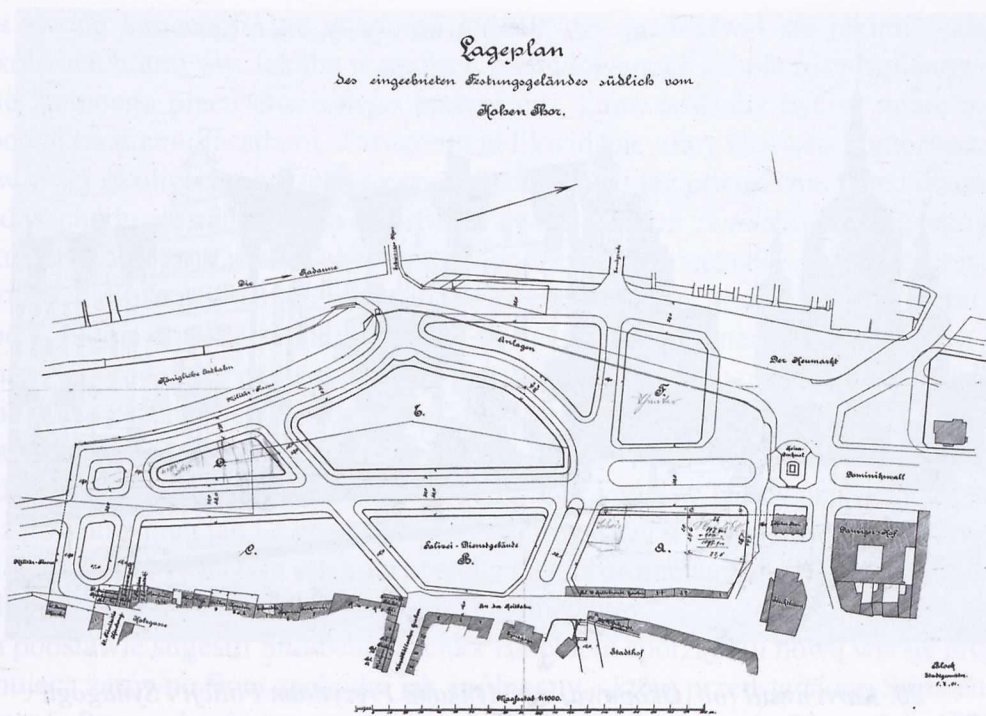
prostym przedłużeniem ich przebiegu w starej części miasta, tworzącym dość przypadkowy układ. Zwraca uwagę prowincjonalna skala projektu, widoczna przede wszystkim w wytyczeniu niewielkich, płytkich bloków zabudowy i dość wąskich ulic – najszersza z planowanych ledwie osiągała szerokość Długiej, wprawdzie głównej ulicy miasta, ale średniowiecznego! Projekt przewidywał utworzenie jedynie dwóch placów – dworcowego i na Targu Siennym – ale projektanci nie podjęli nawet próby nadania im kształtu, poprzestając na ogólnej informacji opisowej.

Projekt Lichta i Blocka mimo licznych wad musiał być jednak zgodny z oczekiwaniami władz miejskich i komisji, zyskał aprobatę Magistratu, Dyrekcji Policji i Królewskiej Komendantury. 29 stycznia 1892 r. plany Lichta i opis założeń projektowych zabudowy frontu zachodniego podane zostały do publicznej wiadomości; ogłoszono je w prasie gdańskiej i w rocznym sprawozdaniu magistratu⁷⁴. 2 lutego na posiedzeniu Rady Miasta poddano projekt pod dyskusję i zdecydowano o zamówieniu u Josefa Stübbera opinii na jego temat, przeznaczając na jego honorarium 1500 marek⁷⁵. Rozwiązanie przyjęte w Gdańsku – rezygnacja z konkursu architektonicznego i skonsultowania projektu z Akademię der Bauwesen na rzecz zamówienia opinii do projektu sporządzonego przez miejski urząd budowlany – było powszechnie stosowaną praktyką, a Stübber był niewątpliwie najszerszej uznawanym autorytetem w tej dziedzinie. Po wygraniu konkursu kolońskiego zapraszano go kilkudziesięciokrotnie do weryfikowania projektów urbanistycznych i inżynierskich niemal w całej Europie⁷⁶. Podobne opinie

⁷⁴ *Danziger Courier*, 1892, nr 25, s. 2-3; nr 26, s. 3; dodatek do *Danziger Allgemeine Zeitung*, 1892, nr 24. Por. także przypis 70.

⁷⁵ „Stadtverordneten-Sitzung vom 2. Februar“, *Danziger Courier*, 1892, nr 28, s. 3.

⁷⁶ KARNAU, op. cit., s. 405-436.



19. Plan zagospodarowania terenów powalowych na odcinku południowym między Bramą Wyrzynną a kościołem św. Trójcy. Biblioteka Gdańska PAN, sygn. C I 50.15

sporządzali także inni uznani urbaniści, np. po demilitaryzacji fortyfikacji w Moguncji projekt rozbudowy miasta sporządził architekt miejski Eduard Kreyszig, a opinię projektowi wydał James Hobrecht⁷⁷.

Zarówno sam projekt, jak i jego założenia nie zostały przyjęte przez opinię publiczną przychylnie⁷⁸. Krytyce poddawano różne elementy projektu, zwłaszcza brak terenów zielonych i zbyt gęstą zabudowę. Oburzony Baumbach na posiedzeniu Rady Miasta 1 marca grzmiał przeciw, jego zdaniem nieuzasadnionemu, krytykanctwu broniąc projektu Lichta, a zwłaszcza założeń całego planu przewidujących przeznaczenie większości terenów pod zabudowę a nie tereny zielone: „byłoby niedorzecznym żądaniem, gdyby na terenach pozyskanych przez niwelację wałów miano urządzić jakieś fontanny, zieleńce i klomby”⁷⁹. Przeciwnicy projektu nie mieli jednak zamiaru zrezygnować z prób jego poprawienia.

Gdańskie Towarzystwo Zakładania Ogrodów (Gartenbau Verein) uznało, że zaproponowane przez magistrat rozwiązanie urbanistyczne w zbyt małym stopniu uwzględnia potrzeby miasta w kwestii terenów zielonych, dlatego powołało własną komisję, która opracowała nowy projekt zagospodarowania frontu zachodniego (il. 13) i przedstawiła go na posiedzeniu Towarzystwa 14 marca 1892 r.⁸⁰ W projekcie zaproponowano w części południowej frontu zachodniego inne rozwiązanie, a mianowicie wytyczenie jednej ulicy – Ringu – przesuniętej ku zachodowi, bez ciągu bloków zabudowy po stronie zachodniej, co pozwoliło na wytyczenie głębszych bloków ciągu wschodniego od strony miasta i przeznaczenie strony zachodniej ulicy pod tereny zielone. Dziwacznie rozwiązano ostatni odcinek

⁷⁷ Rudolf HARTOG, *Stadterweiterungen im 19. Jahrhundert*, Stuttgart 1962, s. 65-66.

⁷⁸ *Bericht ... 1892/1893*, s. 40. „Stadtverordneter Sitzung vom 1 März“, *Danziger Courier* 1892, nr 52, s. 3.

⁷⁹ „Stadtverordneten Sitzung von 1 März“, *Danziger Courier*, 1892, nr 52, s. 3.

⁸⁰ „Zum Gartenbauverein“, *Danziger Allgemeine Zeitung*, 1892, nr 63, s. 2.



20. Karrenwall (ob. Okopowa) z budynkami Prezydium Policji i Synagogi, pocztówka ze zbiorów Wojciecha Gruszczyńskiego

południowy, gdzie Ring miał się zwęzać i nieco zmieniać kierunek, tak aby dało się wygospodarować dwa, zamiast jednego, bloki zabudowy z dodatkową uliczką.

Drugi spory obszar terenów zielonych powstać miał poprzez powiększenie Małego Błędника i całkowitą rezygnację z zabudowy terenów na północ od Bramy Wyżynnej z wyjątkiem bloku zarezerwowanego przez wojsko. Pomysłodawcy proponowali także pozostawienie wolnego placu pomiędzy Bramą Wyżynną i Katownią a Synagoga. Miasto miało w efekcie zyskać 4,6 ha parku południowego i 2,23 ha Małego Błędника.

Pomysłodawcy zdawali sobie sprawę z faktu, że zaproponowane przez nich zmiany spowodują przeznaczenie pod zabudowę o 26 817 m² mniej obszaru czyli rezygnację z planowanego przychodu 938 595 marek. Aby przekonać władze miasta do takiej decyzji, członkowie komisji Towarzystwa Zakładania Ogrodów wytoczyli cały szereg argumentów, sugerując, że w ich projekcie wprawdzie działek w części południowej będzie mniej, za to będą cenniejsze, bo głębsze i z widokiem na park. Mniejsza liczba ulic i placów da oszczędności w ich urządzaniu i eksploatacji, a zaplanowane tereny zielone nie będą wymagały tak starannej niwelacji jak place pod budowę, pozwolą więc na oszczędności w pracach ziemnych⁸¹. Opracowany przez Towarzystwo projekt wraz z opisem został wydrukowany i podarowany wszystkim członkom Rady Miasta, a także wysłany do Stübvena⁸².

Stübven przyjechał do Gdańska w połowie marca 1892 r., na miejscu zapoznał się z sytuacją w terenie i zaproponował nowe rozwiązanie, które przedstawił na posiedzeniu Rady Miejskiej 26 marca 1892 r.⁸³ Podczas spotkania omówił szczegółowo główne zało-

⁸¹ „Zur Bebauung der Westfront von Danzig“, *Danziger Allgemeine Zeitung*, 1892, nr 71, s. 2-3.

⁸² Egzemplarz planu znajduje się m.in. w Zbiorach Specjalnych (Dział Kartografii) Biblioteki Gdańskiej PAN, sygn. C I 50.11. Plan wydrukowany został w drukarni Bracia Zeuner w Gdańsku, sygnującej swe druki w prawym dolnym narożniku, co spowodowało, że w literaturze do dziś pokutuje błąd przypisujący braciom Zeuner sporządzanie projektów urbanistycznych.

⁸³ *Bericht... 1892/1893*, s. 1.

zenia swojej koncepcji, nie wiadomo jednak, czy posługiwał się jakimiś szkicami⁸⁴. W okolicach bramy św. Jakuba w miejscu rozbudowanego zakola fosy zaplanował utworzenie zielonego placu otoczonego budynkami, które powinny być w miarę możliwości zwrócone ku niemu fasadami. Zasugerował likwidację ulicy Hucisko i przeznaczenie terenów w jej okolicach pod zabudowę. Zaproponował też utworzenie placu dworcowego nie od wschodu ale od południa dworca i w związku z tym zwrócenie fasadą tego gmachu nie ku miastu, ale na plac. Sugerował jednocześnie konieczność przeznaczenia parceli w okolicach dworca pod budowę hoteli i restauracji. Plac dworcowy, w jego opinii, winien być od południa domknięty zielenią otaczającą kwartał przeznaczony pod gmach komendantury. Sugerował też przeznaczenie pod zabudowę kwartału utworzonego po północnej stronie nowo przebijanej ulicy łączącej Targ Drzewny z Nowymi Ogrodami.

Na południe od Bramy Wyżynnej Stübben planował już tylko jeden, wschodni ciąg zabudowy poprzedzielany przed Synagogą i kościołem Św. Trójcy placami z zieleńcami, „aby zarówno z nich jak i z promenady Ringu otworzyć widok na te pomniki architektury”⁸⁵. Ring miał być na tym odcinku szeroką aleją z promenadą pośrodku, prowadzącą na Paradeplatz, zaproponowany już w projekcie miejskim.

Na podstawie sugestii Stübbena, Licht z Blockiem sporządzili nową wersję projektu – obejmującą zarówno front zachodni jak i północny – którą przedstawiono Stübbenowi do akceptacji. Po uzyskaniu jego pozytywnej opinii projekty zostały 23 grudnia 1892 r. zatwierdzone przez komisję magistracką. Projekt wydrukowano i dołączono do sprawozdania Magistratu⁸⁶. Prace przy projekcie zagospodarowania terenów powalowych były ostatnim zadaniem Juliusa Lichta na stanowisku architekta Gdańska, w styczniu 1893 r. przeszedł na emeryturę wyróżniony tytułem honorowego obywatela miasta⁸⁷. Dalsze prace nad wdrażaniem tego i innych projektów Lichta, m.in. budowy rzeźni miejskiej i hali targowej, przejął jego następca Karl Fehlhaber⁸⁸.

Przyjęty do realizacji projekt był zasadniczo odmienną od pierwotnej, istic wielkomiejską wizją zagospodarowania terenów pofortecznych (il. 14). Z pierwszego planu zachowano (zapewne wcześniej uzgodnioną) lokalizację dworca kolejowego, kwartał zarezerwowany pod komendanturę, a od południa wielki Excercierplatz w miejscu bastionów Wijnbego i św. Gertrudy. Zachowano też koncepcję bezpośredniego połączenia Targu Drzewnego z Nowymi Ogrodami (obecnie ul. Hucisko). Ring w partii frontu zachodniego wytyczono niemal identycznie jak w projekcie pierwotnym, ale na odcinku południowym aż po Bramę Wyżynną nadano mu kształt lekko wygięty, prostując za to odcinek między Targiem Drzewnym a placem dworcowym. Ulica ta miała być, aż po dworzec kolejowy, szeroką, obsadzoną rzędami drzew aleją z promenadą spacerową pośrodku.

Propozycje Stübbena w odniesieniu do odcinka południowego zasadniczo były zbieżne z projektem Towarzystwa Zakładania Ogrodów (a może od niego przejęte). W efekcie zaprojektowano tylko jeden, wschodni rząd kwartałów pod zabudowę. Jedyne w sąsiedztwie Bramy Wyżynnej miały powstać dwa bloki po stronie zachodniej ujmujące półkolisty zieleniec pośrodku reprezentacyjnego placu utworzonego w miejscu targu Siennego. Oprócz niego planowano utworzyć dwa inne, wspomniane już, mniejsze place z zieleńcami pośrodku – jeden prostokątny naprzeciw kościoła św. Trójcy, drugi trójkątny na przedłużeniu

⁸⁴ „Stübbensches Gutachten über die Stadterweiterung“, *Danziger Allgemeine Zeitung*, 1892, nr 74, s. 3.

⁸⁵ Ibid.

⁸⁶ Por. *Bericht ... 1892/1893*.

⁸⁷ *Bericht ... 1893/1894*, s. 1.

⁸⁸ *Bericht ... 1893/1894*, s. 2.



21. Widok na Bramę Wyżynną z alejami Karrenwall po prawej i Dominikswall po lewej (ob. Wały Jagiellońskie), pocztówka ze zbiorów Wojciecha Gruszczyńskiego

Podwala Przedmiejskiego otwierający widok – jak chciał Stübben – na Synagogę. Obsadzone drzewami ulice łączyć miały malowniczymi esownicami Ring z dzisiejszą ul. 3-go Maja na jej odcinku ponad Targiem Siennym. W ostatecznym projekcie przewidziano także inny przebieg nowej ulicy łączącej dzisiejszą ul. Bogusławskiego z dawną Sandgrube (obecnie na tym odcinku nie istnieje), a także przebiecie do Ringu ul. Elżbietańskiej. Powiększono też blok zabudowy zaplanowany na terenie po bastionie św. Elżbiety.

Projekt sporządzony według wskazówek Stübbena przewidywał też rozplanowanie frontu północnego. Większa część tego obszaru przeznaczona była na zaspokojenie potrzeb wojskowych, dlatego plan miał na odcinku wschodnim tego frontu raczej uproszczony charakter. Zaprojektowano łukowato poprowadzony Ring i kilka ulic poprzecznych, a szczegółowo rozpracowano jedynie obszar zachodniego fragmentu tego odcinka (na miejscu Bastionu św. Jakuba) planując tam Ring w formie alei obsadzonej szpalerami drzew i wytyczenie nieforemnych bloków zabudowy przetkanych trójkątnymi w narysie zazielenionymi placami na miejscu fosy. Na osi Bramy św. Jakuba powstać miał jeden z takich trójkątnych zieleńców (późniejszy Hansaplatz) otoczony trzema trójkątnymi blokami zabudowy, z których południowo-wschodni przeznaczony został później pod budowę siedzib archiwum, biblioteki miejskiej i gimnazjum św. Piotra i Pawła, a na północnym wzniesiono później siedzibę Prezydenta Rejencji.

Decyzja o przeznaczeniu z budżetu państwa 5 mln marek na budowę dworca i węzła kolejowego w Gdańsku zapadła wcześniej, jednak jeszcze w 1893 r. trwały negocjacje między władzami miasta, a ministerstwami robót publicznych, kolei i wojskowym o ustalenie warunków wykupu i zabudowy nowych kwartałów. Bez problemu zaakceptowany został przez wszystkich zainteresowanych plan zagospodarowania frontu północnego i Rada Miejska zatwierdziła go 11 kwietnia 1893 r.⁸⁹ Trudniejsze okazało się uzgodnienie

⁸⁹ Bericht ... 1893/1894, s. 1.



22. Zabudowa okolic Silberhütte (ul. Hucisko) u zbiegu z Dominikswall (ob. Wały Jagiellońskie), pocztówka ze zbiorów Wojciecha Gruszczyńskiego

zabudowy frontu zachodniego, władze wojskowe nie chciały bowiem zatwierdzić projektu sporządzonego według koncepcji Stübgena, obawiając się, że zaproponowana przez niego szeroka aleja i tereny zielone na odcinku południowym tego frontu mogą uszczuplić planowane przychody ze sprzedaży ziemi pod zabudowę, a tym samym zmniejszyć możliwości nabywcze miasta w negocjacjach z wojskiem⁹⁰. Rada Miejska, traktując jako priorytetową sprawę budowy centralnego dworca kolejowego 16 maja 1893 r., zatwierdziła więc tylko częściowe plany (il. 15) obejmujące północny fragment frontu zachodniego od Bramy Wyżynnej do Bramy Św. Jakuba, odkładając na później negocjacje w sprawie fragmentu południowego. Protesty właścicieli gruntów i budynków przeznaczonych do rozbiórki w związku z wdrożeniem planu spowodowały, że ostatecznie projekty dla fragmentu północnego frontu zachodniego zatwierdzono dopiero 21 listopada 1893 r.

Przez cały 1893 i 1894 r. negocjowano także szczegóły umów regulujących skomplikowane rozliczenia podziału kosztów wykonania poszczególnych zadań (niwelacji umocnień, budowy nowych kanałów oraz odcinków instalacji gazowych, wodnych i kanalizacyjnych), a łączna suma wydatków, którą musiało ponieść miasto wyniosła 1 631 582 marki (z czego 585 000 marek trafić miało do Militärfiskusa), które stało się właścicielem 49 022 m² terenów pod zabudowę (po odliczeniu ziemi przeznaczonej pod komunikację, tereny zielone, budowę generalnej komendantury i dworca) wydzielonych w 12 blokach położonych wzdłuż nowego Ringu pomiędzy Bramą Wyżynną a ulicą Łagiewniki (Schüsseldamm)⁹¹. Zakładano, że uda się sprzedać działki pod zabudowę po 35 marek za metr. Umowa z władzami wojskowymi zawierała także klauzulę, zastrzegającą prawo zatrzymania za upustem wybranych działek dla potrzeb wojska bądź dyrekcji policji królewskiej.

⁹⁰ Bericht ... 1893/1894, s. 132.

⁹¹ Bericht... 1894/1895, s. 170.



23. Dominikswall (ob. Wały Jagiellońskie) widok w kierunku północnym, pocztówka ze zbiorów Wojciecha Gruszczyńskiego

Ostatecznie urzędowa zgoda na podpisanie wszystkich wynegocjowanych umów została podjęta przez Radę Miasta na uroczystym posiedzeniu 9 lipca 1895 r. i tego samego dnia rozpoczęto oficjalnie prace rozbiórkowe bastionów frontu zachodniego, które powierzono firmie Foerster z Kilonii, nieoficjalnie niektóre elementy umocnień rozebrano jednak wcześniej⁹². Wojsko, jak już wspomniano, zniwelowało bastiony Lis i Ryś już w latach 1889-1890, natomiast w marcu 1892 r. władzom miasta udało się uzyskać pozwolenie władz wojskowych na rozbiórkę rawelinu bramy św. Jakuba. W tym czasie w Gdańsku panowało duże bezrobocie, a prace rozbiórkowe o charakterze robót publicznych były pożądanym rozwiązaniem tego problemu⁹³. Dlatego magistrat bardzo szybko, bo już 15 marca 1892 r. uzyskał zgodę Rady Miasta na przeznaczenie 3500 marek zaliczki na poczet kosztów rozbiórki tego rawelinu. Rozpoczęto ją zaledwie dwa dni później – 17 marca, a ukończono w połowie kwietnia⁹⁴. Koszty przedsięwzięcia miały być wliczone w kosztorys przyszłych rozliczeń w fiskusie.

W końcu 1893 i w 1894 r. prowadzono też jakieś prace niwelacyjne przy Bastionach św. Elżbiety i Bożego Ciała. W każdym razie już w 1893 r. podjęto prace przy budowie dworca kolejowego, obejmujące nowy przebieg torów, zwrotnice i perony. W lipcu 1896 r. ukończono niwelację wałów pomiędzy Bramą Wyżynną a Bastionem Bożego Ciała (il. 16), a do końca 1896 r. rozebrano też wały aż do Bastionu św. Jakuba⁹⁵. Zasypanie fosy

⁹² *Bericht... 1894/1895*, s. 170. Erich Keyser, powołując się na akta magistratu gdańskiego zaginione w czasie ostatniej wojny, podał, że miasto pozyskało wtedy jedynie 11 ha, ale daną tę uznać należy za pomyłką, 10 ha miał bowiem sam blok I położony między Bramą Wyżynną, Targiem Węglowym, Targiem Drzewnym i Dominikswall (środkowy odcinek Wałów Jagiellońskich). Por. KEYSER, *Die Baugeschichte...*, s. 470.

⁹³ „Zur Niederlegung der Wälle“, *Danziger Courier*, 1892, nr 63, s. 3.

⁹⁴ *Bericht... 1892/1893*, s. 1.

⁹⁵ *Bericht... 1896/1897*, s. 117.

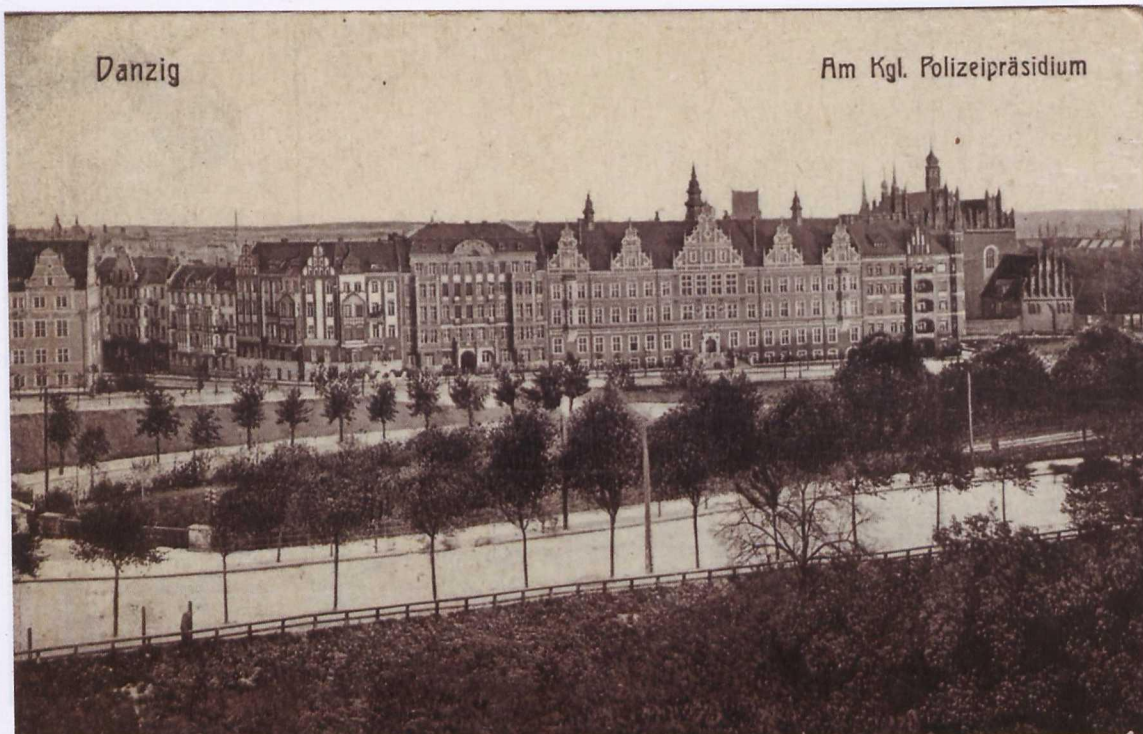


24. Dominikswall (ob. Wały Jagiellońskie) widok w kierunku południowym, na pomnik cesarza Wilhelma I, pocztówka ze zbiorów Wojciecha Gruszczyńskiego



25. Dominikswall (ob. Wały Jagiellońskie) z pomnikiem cesarza Wilhelma I, widok w kierunku północnym, pocztówka ze zbiorów Wojciecha Gruszczyńskiego

w rejonie Bramy św. Jakuba nastąpiło dopiero w 1897 r., latem tego roku ukończono także prace niwelacyjne na odcinku południowym do Bramy Oruńskiej (il. 17). Odcinek południowy frontu zachodniego został zniwelowany na koszt wojska, ale przez następnych 5 lat pozostał własnością Militärfiskus, który nie mógł sprzedawać ziemi w prywatne ręce,



26. Karrenwall (ob. Okopowa)
z gmachem ubezpieczalni (błędnie opisana),
pocztówka ze zbiorów Wojciecha Gruszczyńskiego

zachował natomiast prawo do dysponowania parcelami na ewentualne potrzeby instytucji państwowych Prus i Rzeszy⁹⁶.

Równoległe z pracami niwelacyjnymi trwała budowa nowego dworca kolejowego. Do połowy 1896 r. gotowy był już nowy układ torów i peronów, ukończono także prowizoryczny budynek dworcowy wzniesiony w konstrukcji szachulcowej. 1 sierpnia 1896 r. oddano go do użytku i wówczas przejął cały ruch pasażerski ze starszych dworców: południowego (Leegetor Bahnhof) i Bramy Wyżynnej (Hohe Tor Bahnhof), które zawiesiły funkcjonowanie⁹⁷. Wtedy też podjęto prace przy budowie nowego gmachu głównego dworca stałego (il. 18), który do użytku oddano 30 października 1900 r. Projekt tego dworca sporządził w Ministerstwie Robót Publicznych Alexander Rüdell⁹⁸. Był to jeden z najpłodniejszych architektów pruskich, odpowiedzialny za zaprojektowanie kilkudziesięciu dworców w całym cesarstwie, w tym niemal identycznych z gdańskim co do kompozycji planu i bryły dworców w Luksemburgu, Krefeld, Colmarze, Bad Homburgu i Wiesbaden⁹⁹. Projekty wykonawcze i nadzór budowlany prowadził budowniczy H.C. Cuny¹⁰⁰.

⁹⁶ *Bericht... 1895/1896*, s. 114.

⁹⁷ Drewniane konstrukcje dworca wyżynnego rozebrano, natomiast dworzec południowy był nadal wykorzystywany jako towarowy.

⁹⁸ C. CORNELIUS, „Dr.-Ing. Alexander Rüdell“, *Zentralblatt der Bauverwaltung*, 1921, nr 1, s. 3-4.

⁹⁹ Na podobieństwo dworców w Gdańsku, Krefeld, Luksemburgu i Colmarze zwrócono już uwagę w korespondencji i artykułach w *30 dni*: 1999, nr 4, s. 3-4; nr 5, s. 39; por. także: Bronisław MAŁECKI, Jakub SZCZEPAŃSKI, „O odcieniach „swojskości” w architekturze Gdańska. Gdańskie formuły patosu”, [w:] *Gust Gdański*, red. Bronisława DEJNA, Jakub SZCZEPAŃSKI, Gdańsk 2004, s. 24-26.

¹⁰⁰ H.C. Cuny bywa w literaturze identyfikowany z Georgem Cunym (por. m.in. Andrzej JANUSZAJTIS, *Opowieści starego Gdańska*, Gdańsk 2009, s. 54-55), gdańskim architektem i historykiem architektury.



27. Elisabethswall (ob. Wały Jagiellońskie)
i budynek Komendantury,
pocztówka ze zbiorów Wojciecha Gruszczyńskiego

W związku z planowaną sprzedażą parceli, w obawie przed spekulacją gruntami, zwrócono się w lipcu 1895 r. jeszcze raz o poradę do Stübgena. Ten na prośbę Fehlhabera wysłał do Gdańska wzór umowy kupna-sprzedaży, który stosowany był przy sprzedaży ziemi na terenach powalowych w Kolonii, zawierający klauzule chroniące przed działaniami spekulacyjnymi¹⁰¹. Stübgen szczególnie ostrzegał Fehlhabera przed sprzedażą całych bloków jednemu przedsiębiorcy po specjalnie wynegocjowanych niskich cenach.

Sprzedaż działek na dwunastu wyznaczonych na planie z 1894 r. blokach prowadzono już od początku 1896 r., równoległe z pracami niwelacyjnymi. Do końca 1896 r. sprzedano 13 577 m², a więc ¼ oferty, a ceny osiągnięte przez miasto dalece przekraczały założone w preliminarzach sumy. Najtaniej płacono za ogromne działki mierzące ponad 3 000 m², ca 41 marek za metr, a najatrakcyjniejsze osiągały cenę 150 marek za metr. Do końca 1897 r. sprzedano 40% terenów, a dwa lata później już 60%. Największym zainteresowaniem cieszyły się bloki położone bezpośrednio w sąsiedztwie dworca kolejowego, natomiast bardziej oddalone wciąż pozostawały w rękach miasta. W związku z tym w 1899 r. Rada Miasta przeznaczyła trójkątny blok XI przy Hansaplatz pod budowę miejskich instytucji kultury i edukacji: archiwum miejskiego, biblioteki miejskiej i szkoły realnej św. Piotra. Szybkie tempo wykupu działek i budowy nowych kamienic, hoteli i domów towarowych w ostatnich latach XIX w. spadło w początku następnego stulecia. Jako ostatni sprzedany został blok IV, który znalazł nabywcę dopiero w 1913 r. trafiając w ręce Zachodniopruskiego Towarzystwa Ubezpieczeń od Ognia, które zbudowało na niej swój biurowiec.

¹⁰¹ KARNAU, op. cit., s. 312.

Inaczej przedstawiała się sytuacja z fragmentem południowym. Do 1899 r. nie podejmowano żadnych działań na tym odcinku, brakowało bowiem nadal zatwierdzenia planów (il. 19) zabudowy ze strony władz wojskowych¹⁰². Dopiero 6 lipca 1900 r. Rada Miejska podjęła decyzję o wykupie od wojska ziemi na odcinku zniwelowanych fortyfikacji położonym na południe od Bramy Wyżynnej¹⁰³. Wtedy też, zgodnie z wcześniejszymi ustaleniami rządowymi, przystąpiono do rozdysponowywania tych parceli na potrzeby różnych instytucji państwowych, przede wszystkim Banku Rzeszy, Krajowego Banku Ziemskiego, policji i krajowego przedsiębiorstwa ubezpieczeniowego. Ich siedziby powstały w ciągu następnych kilku lat (il. 20), ale dalsze zagospodarowywanie odcinka południowego szło już bardzo wolno i do wybuchu I wojny światowej ostatnich bloków wytyczonych w okolicach bramy Oruńskiej w ogóle nie zagospodarowano.

Dzięki niwelacji wałów Gdańsk zyskał nowe możliwości rozwoju, choć ich w pełni nie wykorzystał. Rozwiązano problem ruchu tranzytowego przez miasto z południa na północ, a także ruchu kolejowego i obsługi ruchu pasażerskiego przez nowo wzniesiony dworzec. Pozyskano tereny pod budowę ważnych obiektów użyteczności publicznej: archiwum, biblioteki, gimnazjum, siedziby komendantury wojskowej i policji, a także banków i firm ubezpieczeniowych, zaś w okolicach dworca wielkich hoteli i domów towarowych. Nowym ciągom zabudowy nadano wielkomiejskie gabaryty (domy były przeważnie pięciokondygnacyjne) i efektowne elewacje zdominowane przez formy neorenesansu niemieckiego z charakterystyczną dla późnego historyzmu profuzją detali i zróżnicowaniem brył (il. 21). Wielkomiejska zabudowa zagościła także na sąsiadujących z Ringiem placach – Targu Drzewnym i Węglowym. W zachodniej części zagospodarowywanych terenów, za Dominikswall w okolicach Silberhütte (Hucisko) powstał „mini West End” z kilkoma luksusowymi willami, z których część reprezentowała typ tzw. *Apartmentvilla*, czyli dużej skali wolnostojącego domu w ogrodzie, mieszczącego kilka oddzielnych apartamentów (il. 22).

W realizacyjnej wersji Ring przybrał różne szerokości: Dominikswall (obecne Wały Jagiellońskie między Bramą Wyżynną a Huciskiem) 38 m, Elisabethswall (Wały Jagiellońskie między Huciskiem a Elżbietąską) – 29 m, a Stadtgraben (Podwałe Grodzkie) i Wallgasse – po 20 m (ul. Okopowa)¹⁰⁴. Dominikswall (il. 23, 24 i 25) i Karrenwall (il. 26) (Wały Jagiellońskie od Bramy Wyżynnej do Podwała Przedmiejskiego) do An der Reitbahn (ul. Bogusławskiego) wytyczone zostały jako szerokie, obsadzone rzędami drzew aleje z wydzieloną zazielenioną promenadą spacerową pośrodku. Drzewami obsadzono także Elisabethswall (il. 27). Oprócz sporych parków – powiększonego Małego Błędnika (il. 28) i parku po zachodniej stronie Karrenwall – powstały też zieleńce na Hansa Platz (il. 29) i mniejsze skwery m.in. przed gmachem komendantury.

Struktura urbanistyczna frontu zachodniego wpisuje się w tradycję projektów urbanistycznych Wiednia i Paryża, tyle że w mini skali. Pozyskany po niwelacji pas ziemi był bardzo wąski, co wynikało z faktu, że zajmujące go uprzednio fortyfikacje nie były rozbudowanym założeniem staroholenderskim (jaki otaczał miasto od północy, wschodu i południa), ale jeszcze XVI-wiecznym ciągiem płytkich fortyfikacji bastionowych w typie szkoły włoskiej. W porównaniu z projektem Stübbena dla Kolonii gdański „Ring” to małżeństwo z kilkoma niewielkimi ulicami i placami, ale z przebijającym na każdym kroku

¹⁰² Bericht.... 1897/1898, s. 134.

¹⁰³ Bericht.... 1900/1901, s. 3.

¹⁰⁴ Walter GEISLER, *Die Großstadtsiedlung Danzig*, Danzig 1918, s. 43.



28. Park Mały Błędnik z mostkiem nad kanałem Raduni,
pocztówka ze zbiorów Wojciecha Gruszczyńskiego

tym samym sposobem myślenia o mieście (il. 30). Szerokie aleje z promenadami pośrodku i osie widokowe otwierające się na znaczniejsze budowle miasta należą do repertuaru już wówczas tradycyjnej urbanistyki wielkomięskiej kształtowanej przez Haussmanna, wiedeńskich urbanistów i Hobrechta, w 1889 r. poddanej przez Camilla Sittego krytyce, którą podchwycili jego zwolennicy, m.in. dawny współpracownik Stübgena, Karl Henrici¹⁰⁵.

W porównaniu z innymi wielkimi miastami cesarstwa niemieckiego zakres podjętych w Gdańsku zadań urbanistyczno-architektonicznych nie może być uznany za imponujący. Nowo pozyskane tereny, choć relatywnie niewielkie, i tak nie zostały w całości zagospodarowane zgodnie z pierwotnymi planami. Dzięki realizacji projektu Stübgena Gdańsk uczynił kolejny ważny krok w drodze ku metropolitalności, choć – mocno opóźniony w stosunku do innych wielkich miast cesarstwa niemieckiego – osiągnąć jej przed I wojną światową już nie zdołał. Jeśli porównamy tempo rozwoju Gdańska z gwałtownym rozwojem innych miast niemieckich w tym okresie, to okaże się, że w stosunku do nich pozostał w tyle. W 1871 r. był jeszcze jedenastym co do liczby ludności miastem cesarstwa, w 1914 r. z około 192 tys. mieszkańców nie mieścił się już w pierwszej trzydziestce.

Zdołano wprawdzie zbudować nowoczesną halę targową, zespół rzeźni miejskiej i nowy ogromny szpital miejski, a więc podstawowe „wyposażenie metropolii” w budynki użyteczności publicznej o charakterze utylitarnym, powstał też nowoczesny gmach sądów, ale zabrakło już inwestycji kulturalnych – Gdańsk nie doczekał się ani gmachu filharmonii, ani opery, ani nowego muzeum. Nie doszło do realizacji pozyskanego na drodze

¹⁰⁵ Camillo SITTE, *Der Städtebau nach seinen künstlerischen Grundsätzen. Ein Beitrag zur Lösung moderner Fragen der Architektur und monumentaler Plastik unter besonderer Berücksichtigung auf Wien*, Wien 1889. Por. także KARNAU, op. cit., s. 77-80.



29. Hansaplatz (ob. Wały Piastowskie) z zespołem budynków archiwum miejskiego i gimnazjum, pocztówka ze zbiorów Wojciecha Gruszczyńskiego

ogólnokrajowego konkursu rozstrzygniętego w 1912 r. projektu hali miejskiej (*Stadthalle*), która powstać miała nieopodal Targu Siennego na parceli przy Karrenwall vis à vis gmachu policji¹⁰⁶. Mimo starań najliczniejszego w całym cesarstwie Gdańskiego Towarzystwa Pływackiego nie zrealizowano gotowych już projektów budowy krytej pływalni¹⁰⁷. Co zdumiewające, nie wzniesiono także nowego ratusza (którego budowa była zjawiskiem niemal powszechnym w miastach cesarstwa – i to nawet w miastach o znacznie mniejszej skali), choć Ratusz Głównomiejski niewątpliwie zadań stawianych przed nowoczesnym urzędem miejskim już dawno nie spełniał. Wreszcie w Gdańsku nie wykryształizowało się *city*, tak charakterystyczne dla dużych miast początku XX w.

Położenie finansowe Gdańska nie może być wystarczającym wyjaśnieniem tej sytuacji. Gdańsk przestał być wprawdzie już pod koniec lat 60. XIX w. bazą floty pruskiej, a po zjednoczeniu Niemiec utracił też znaczenie jako port na rzecz Hamburga obranego za centrum handlu i polityki kolonialnej cesarstwa, ale wraz z decyzjami o wzmocnieniu militarnym cesarstwa na morzu zainicjowanymi przez Leo von Capriviego i rozbudowie floty wojennej planowanej przez Alfreda von Tirpitz, Gdańsk ze Stoczną Cesarską stał się jednym z ważniejszych centrów przemysłu stoczniowego¹⁰⁸. Dalekowzroczna polityka nadprezydenta rejencji zachodniopruskiej, sprawującego tę funkcję od 1891 do 1902 r., Gustava von Gosslera dążąca do wzmocnienia pozycji gospodarczej i politycznej Gdańska także dawała pozytywne skutki ekonomiczne. Gdańsk nie mógł równać się w tempie rozwoju ani z Hamburgiem ani ze Szczecinem, ale niewątpliwie przybywało w nim inwestycji przemysłowych napędzających dochody miasta. Co ważne, to właśnie Gdańsk zo-

¹⁰⁶ „Stadthalle in Danzig“, *Deutsche Konkurrenzen*, 1912, H. 319, s. 1-31.

¹⁰⁷ [„Entwurf für den Bau eines Hallen-Schwimmbades zu Danzig“], *Veröffentlichungen der Deutschen Gesellschaft für Volksbäder* Berlin 1904, Bd. 2, s. 119-120; [„Danzig“], *Die Badeanstalt*, 1903, nr 6, s. 107.

¹⁰⁸ Edward WŁODARCZYK, „Sytuacja Gdańska w Cesarstwie Niemieckim”, [w:] *Historia Gdańska*, t. IV, cz. 1, red. Edmund CIEŚLAK, Sopot 1998, s. 284-291.

stał wybrany na siedzibę nowej politechniki, której wprawdzie głównym zadaniem było kształcenie kadr inżynierskich na potrzeby przemysłu zbrojeniowego, ale która miała odegrać także istotną rolę polityczną, kulturową i w pewnym sensie również symboliczną.

Wydaje się, że przyczyn nie dość dynamicznego rozwoju architektoniczno-urbanistycznego należy upatrywać także w braku dobrych gospodarzy miasta i ich podrzędnej roli w stosunku do nadprezydentów rejencji. Żaden z nadburmistrzów Gdańska po Leopoldzie von Winterze nie odpracował pełnej dwunastoletniej kadencji. Nadburmistrz Karl Adolf von Baumbach zaledwie po 6 latach sprawowania swej funkcji zmarł w 1896 r., a jego następca Clemens Delbrück już w 1903 roku przyjął awans na nadprezydenta rejencji zachodniopruskiej¹⁰⁹. Kolejnymi nadburmistrzami Gdańska byli Heinrich Otto Ehlers i od 1910 r. Heinrich Scholtz. Żaden nie wypracował długofalowej polityki rozwoju miasta, żaden też nie wykazał się wyobraźnią na miarę Leopolda von Wintera. Żaden z nich nie potrafił się też przeciwstawić ograniczeniom narzucanym przez berlińskich ministrów forsujących rozwiązania korzystne dla wojska i kolei a niekoniecznie dobre dla miasta.

Już Baumbach podporządkował projekt rozbudowy Gdańska na terenach pofortecznych pragmatyzmowi ekonomicznemu, przeznaczając najlepiej położone parcele na sprzedaż komercyjną i dążąc do ograniczenia terenów przeznaczonych pod tereny zielone, na rzecz powiększania bloków zabudowy. Decyzja o rezerwacji bloku przy Hansaplatz na potrzeby niekomercyjne zapadła dopiero po czterech latach prób jego sprzedaży, kiedy okazało się, że nie cieszy się ona zainteresowaniem inwestorów, zapewne z powodu nieforemnego narysu. Ostateczny kształt zabudowy frontu zachodniego był efektem działań przede wszystkim inwestorów, w znacznie mniejszym stopniu władz miejskich. Jedynie dzięki sprzeciwom społecznym i interwencji Stübgena powstały szerokie aleje z promenadami, kilka otwartych placów i zieleńców. Niestety ani Leopold von Winter, ani Julius Licht nie doczekali się godnych następców, zdolnych do kontynuowania ich wizji rozwoju Gdańska.

Pozostawanie w cieniu dynamicznie rozwijających się miast, niedostatek środków finansowych i niedobór inicjatyw ze strony władz miejskich miał też i dobre strony. W Gdańsku nigdy nie podjęto akcji przebudowy struktury starego centrum miasta. W wielkich miastach dokonywano przebić nowych ulic przez stare centra, udrażniano komunikację poprzez poszerzanie głównych tras komunikacyjnych. Do drugiej wojny światowej żadne władze miasta nie dokonały „zamachu” na gdańską zabytkową strukturę urbanistyczną. Jediną, choć nie małą ceną, jaką Gdańsk zapłacił za dostosowanie ulic Głównego i Starego Miasta do potrzeb nowoczesnej komunikacji była utrata przedproży, które, o czym warto pamiętać, zbudowane były na gruntach miejskich, a nie na prywatnych parcelach. To za tę cenę mogły ocaleć linie zabudowy historycznych ulic. Fluchtliniengesetzt wprowadzony w Prusach 1875 dawał władzom miejskim prawo do poszerzania ulic do szerokości 26 metrów bez konieczności rekompensowania właścicielom wartości utraconego gruntu¹¹⁰.

Na fali fascynacji wielkimi dziełami architektury zabytkowej w 2. połowie XIX w. i urbanistyki poparyskiej pojawiła się tendencja do otwierania widoków i wydobywania z dookolnej zabudowy wybitnych budowli zabytkowych, na wzór Paryża (Notre Dame) i katedry w Mediolanie. W niemieckich miastach ogoławano z otaczającej zabudowy wielkie kościoły niemal we wszystkich miastach, m.in. Katedrę i Gross St. Martin

¹⁰⁹ WŁODARCZYK, op. cit., s. 296-298.

¹¹⁰ LADD, op. cit., s. 104.



30. Widok na Karrenwall i Dominikswall
(ob. Okopowa i Wały Jagiellońskie),
zdjęcie lotnicze 1929,
wyk. Hansa Luftbild,
w zbiorach Instytut Herdera w Marburgu

a nie wartości militarnej umocnień – w 2. połowie XIX w. już nikłej – zdecydowało o jego rozwoju przestrzennym na tym etapie. Największe znaczenie dla Gdańska miała budowa nowego dworca oraz usprawnienie komunikacji miejskiej i tranzytowej przez miasto. Bez utraty frontu zachodniego obwałowań osiągnięcie tych celów byłoby niemożliwe. Natomiast mniej efektywne okazało się pozyskiwanie nowych terenów pod zabudowę. Części obszaru uzyskanego przez zniwelowanie wałów do I wojny światowej nie zagospodarowano w ogóle, a kontynuowana po I wojnie światowej rozbiórka wałów od cinka północno-wschodniego nie została należycie wykorzystana w urbanistyce miasta praktycznie po dzień dzisiejszy.

w Kolonii¹¹¹. W Gdańsku nikt nie tknął nawet domów otaczających kościół Mariacki, choć ich rozbiórkę planowano¹¹².

Gdańsk znalazł się w ostatniej grupie miast obszaru niemieckojęzycznego, które miały zostać pozbawione ich historycznych, utrwalonych przez wieki granic wyznaczonych murami. Stawało się to w okresie, gdy samoświadomość mieszkańców miast europejskich była już od kilku dziesięcioleci kształtowana w rzeczywistości epoki industrialnej i nowoczesnych, otwartych struktur miejskich. Do historii odeszło traktowanie murów miejskich jako istotnego elementu stanowiącego o samoidentyfikacji mieszkańców, o porządku miasta i bezpieczeństwie ich mieszkańców itp. choć wydaje się, że potężne obwałowania Gdańska nawet w 2. połowie XIX w., gdy ich znaczenie obronne było już właściwie żadne, musiały wciąż jeszcze w świadomości wielu gdańszczyzan odgrywać rolę istotnego elementu identyfikacji lokalnej, ta kwestia to już jednak temat na odrębne badania.

Późna defortyfikacja Gdańska nie wynikała z opieszałości władz miejskich, czy braku potencjału rozwojowego miasta, ale z nadrzędnej polityki państwa i jego potrzeb strategicznych. To militarne znaczenie Gdańska wynikające z jego położenia geograficznego w cesarstwie niemieckim,

¹¹¹ Ibid., s. 116.

¹¹² Ewa BARYLEWSKA-SZYMAŃSKA, „Dyskusyjne kamieniczki”, *30 dni*, 2000, nr 2, s. 68-75.

The Defortification of Danzig seen in the context of transformations brought about in German cities during the 19th century

The process of defortifying European cities, and especially those lying within the territory of the German Second Reich, which are of greater interest when considering Danzig (since 1945 Gdańsk), was a complex development extending over a long period of time that involved varying dynamics. Initiated as early as in the 1600s and carried on continuously to the early-20th century, the dismantling of city walls and outer defences in German urban centres correlates with a series of issues ranging from the purely military and socio-judicial to those of an ideological and symbolic nature. The principal factor behind the process of dismantling and demolishing urban defence systems was a gradual conversion of cities from closed to open built-up areas; ultimately, the conversion from traditional to the modern town. Demolishing the defensive walls signified the surrendering of anciently perceived notions of protection and safety as well as control, equally of a financial character, both of its own citizenry and of visitors. While depriving the city of a tangible symbol of its power and autonomy, removal of its system of defences opened up new possibilities for spatial growth, being linked to the question of redefining urban society and the city in itself, both internally as well as in the external context of state power and politics.

A beginning to the defortifying of German cities may be found in the destruction of defensive walls in cities on the Rhine during the Devastation of the Palatinate by Louis XIV's invading forces, the continuation of which is to be seen in processes based in large part on the adopting of French political as well as ideological models, gradually enriched thereafter by ideas related to the Enlightenment.

An especially intensive period of defortification was that between the French Revolution and final defeat of Napoleon Bonaparte, during which hundreds upon hundreds of towns and cities lost their walls. In the years immediately following the Congress of Vienna, around 60% of towns and cities in German territories previously encircled by defensive walls had lost them. The final stage in this process lasted into the 1860s, by which time practically all cities of importance no longer assigned a defensive function in the state system of fortifications had been deprived of their defensive walls. In the case of Danzig, however, in continuing

to serve a strategic purpose, it remained one of the city-fortresses of Prussia and the Second Reich until after 1872.

Limitations on Danzig's spatial growth within its system of Gothic and early-modern-era fortifications became noticeable during the 1860s when dynamic development got under way in earnest, leading to the initiatives taken by its new *Oberbürgermeister*, Leopold von Winter. The first attempt to attain permission from Berlin to purchase the defences from military authorities was made in 1865, but neither this nor a series of similar attempts proved successful. It was not until in 1888, and thus after the so-called *Brisanzkrise*, that the decision was finally taken by the head of armed services to have the early-modern fortifications of Danzig demilitarised. Oncoming planning for the areas occupied by the fortifications was agreed upon in connection with the new main railway line's course and siting of a new station. The first, largely impractical proposition for developing the vacant areas was presented in 1891 by Heinrich Rehberg in the „*Deutsche Bauzeitung*”. The municipal plans of 1892 prepared by the municipal architect, Julian Albert Gottlieb Licht, and surveyor, Maximilian Block, were subjected to harsh criticism by both the Danzig Gartenbau Verein, which published its own plan, and the famous Cologne architect, Josef Stübben, especially invited as consultant. On Stübben's suggestion, Licht and Block came up with a new version for the ex-military zone encircling the city which was confirmed on 23rd December, 1892 by the municipal commission especially inaugurated to assess their conceptions. The plan put into effect was genuinely metropolitan in the way it envisioned the laying out of extensive parkland, a new railway station and wide, circumscribing avenue, or *Ring*.

The whole set of agreements concerning the city's defortification was confirmed on 9th July, 1895, although a section had already been levelled to make way for the new main railway station whose connection and platforms were already completed by 1896, while the actual station building, designed by Alexander Rüdell was opened to the public in October 1900.

While the fortification's removal provided Danzig with new possibilities for spatial development, these were to be no more than partially made use of. The problem of transit movement

through the city in a North-South direction had been solved, along with rail travel and providing of a passenger train service. Vacant space had been assured for the construction of such important public buildings as an archives, new libraries, a high school, headquarters for the police and armed forces, as well as banks and insurance companies, while hotels and department stores went up in the Main Station's immediate neighbourhood. In comparison with other, more populous and important cities within the Second Reich, however, the range of urban planning and architectural works achieved at Danzig was not especially imposing. While the area of new space for building acquired was not all that great to begin with, as previously stated, not even this was fully made use of.

The urban layout of boulevards parallel to the new railway line belongs to the urban-planning tradition represented by Haussmann's Paris and the Viennese Ring, albeit on an altogether smaller scale. The Danzig "Ring" was a miniscule development of several not extensive roads and squares, conceived nevertheless at each footstep with the same way of thinking about the city. The wide avenues with promenades down their central reservations, affording visual axes that opened onto the city's most important edifices comprised a typical part of Stübben's repertoire in the by then traditional large-scale urban planning shaped by Haussmann, the planners of Vienna and Hobrecht, to be subjected to criticism by Camillo Sitte that was subsequently taken up by supporters that included Stübben's own colleague, Karl Henrici.

Danzig's development at the turn of the 20th century could hardly be compared with the scale and rapidity of numerous other cities in the Reich that had been bigger from the start or already long exceeded its size. Even while a modern market hall, municipal slaughterhouse complex and enormous new municipal hospital were built, there still lacked the kind of investment initially provided by a wealthy urban middle class, as clearly reflected in the fact Danzig never received a new philharmonic hall, opera house or new museum. Nor did a municipal hall (i.e. *Stadthalle*) ever materialise. In spite of the endeavours undertaken by the Danzig Swimming Association, with the largest membership among such organisations in the entire Reich, the covered swimming baths, for which designs had

already been made, never saw the light of day. Particularly surprising is the failure to construct a new city hall, while a commercial and business centre, so typical of large cities at the beginning of the century, never took shape at Danzig.

The city's financial life, seriously weakened by the shifting of large-scale maritime trade to Hamburg, provides no more than a partial explanation for the city's unimpressive shape down to 1914. Thanks to decisions taken in Berlin concerning the Reich's increased militarisation, Danzig became one of its key ship-building centres. The long-sighted policy-making of the *Oberpräsident* for the West Prussian Regency from 1891 to 1902, Gustav von Gossler, aimed at improving Danzig's economic and political position did produce some effective results.

It appears that the causes behind Danzig's insufficiently dynamic urban-architectural development ought also to be sought in the lack of effective municipal leadership and its inferior status to West Prussia's *Oberpräsidenten*. None of the *Oberbürgermeistern* succeeding Leopold von Winter proved capable of ensuring the drawing up of a long-term policy of urban development for the city, much as none of them demonstrated the kind of imagination of their noted predecessor. Not one of them showed the strong will required to counteract the limitations imposed by the state-imperial ministers who forced through solutions that, while favourable to the army and state railways, were not necessarily fortunate for the city itself. The urban plan for Danzig's spatial expansion on the site of its outdated fortifications was compromised above all else by the pragmatism of economics. The final shape that the city's new western side took was decided above all else by the investors, rather than the municipal authorities able to exercise no more than a secondary influence.

The delay in Danzig's defortification did not issue from the municipal authorities' sluggishness, or the city's lack of developmental potential, but from the state's overriding politics and strategic needs. It was the military significance of Danzig arising from its geographical location within the Second Reich, rather than the importance of its military defences (by the mid-19th century all but worthless) that was decisive in shaping its spatial development down to the outbreak of World War One.

Translated by Peter Martyn