

RZEŻNIA MIEJSKA W KALISZU – ZDEGRADOWANY ZABYTEK KULTURY XIX WIEKU

Komentarz historyczny opracowany przez Makarego Górzyńskiego, doktoranta Uniwersytetu Warszawskiego, stowarzyszonego w Collegium Invisibile, Stowarzyszeniu Historyków Sztuki, Kaliskim Towarzystwie Przyjaciół Nauk

Niniejszy materiał jest dostępny na licencji *Creative Commons Uznanie autorstwa-Użycie niekomercyjne-Na tych samych warunkach 3.0 Unported /*



Dziewiętnastowieczny gmach rzeźni miejskiej w Kaliszu jest przedmiotem niniejszego komentarza historyczno-architektonicznego, opracowanego na bazie materiałów projektu doktorskiego „Społeczeństwo-Miasto-Przyszłość. Architektura i przestrzeń nowoczesności Kalisza przełomu XIX-XX wieku”, realizowanego przez autora na Uniwersytecie Warszawskim. W pejzażu zabytków dzisiejszego Kalisza dawna rzeźnia była do niedawna właściwie nieobecna, a dopiero koncepcyjne plany władz miasta, dotyczące terenów po dawnej zajezdni Kaliskich Linii Autobusowych w kwartale ulic Złota-Majkowska-Długosza, spowodowały potrzebę dyskusji nad historią tego fragmentu Kalisza i jej architektonicznymi świadectwami.

Wstęp: rzeźnia miejska jako zagadnienie cywilizacji przemysłowej

W wieku dziewiętnastym, w intensywnie rozwijającej się i urbanizującej Europie, w coraz większych miastach jednym z podstawowych zagadnień staje się dostarczanie i rozprowadzanie produktów spożywczych, w tym mięsa. Odkrycia naukowe, takie jak badania nad białkami, czy postępy epidemiologii wobec epidemii (m. in. słynnej epidemii trychinozy – włośnicy – w latach 60. w Europie północnej) nowoczesne instytucje państwowe i miejskie wprowadzają nadzór nad ubojem i sprzedażą mięsa. Choć pierwszą centralną rzeźnią miejską mógł poszczycić się Paryż (1818), tak dopiero pruskie prawodawstwo centralne z 1868 roku było rozwiązaniem systemowym, wprowadzającym możliwość budowy rzeźni miejskich z funduszy publicznych na szeroką skalę. Nowoczesne systemy kontroli nad ubojem i przetwórstwem mięsa narodziły się właśnie w XIX wieku. Nie tylko zmierzano wówczas do higienicznego i podatkowego nadzoru „naukowego państwa” nad ubojem zwierząt, ale i opracowywano modele mechanizacji i jak największej technicyzacji uboju, przetwórstwa i sprzedaży wyrobów mięsnych w ramach jednego, zarządzanego przez miasto kompleksu. W przemysłowej Europie i Ameryce uporządkowanie i kontrolowanie problemu uboju zwierząt w mieście było jednym z istotniejszych zadań państwa technicznego, usuwającego nie tylko higieniczne zagrożenia epidemii, ale i poddającego racjonalizacji masową śmierć zwierząt na potrzeby rosnących miast. Stąd, w wyniku współpracy wielobranżowej inżynierów, urzędników, lekarzy i naukowców w Europie końca XIX wieku za wzór uważano stechnicyzowane, gwarantujące maksymalną efektywność i anonimowość uboju rzeźnie niemieckie, gdzie poszczególne budynki były pogrupowane wedle kolejności zadań technologicznych – od rejestracji zwierząt po gotowy „produkt” i jego sprzedaż w halach targowych. W zależności od potrzeb i możliwości duże kompleksy rzeźni, budowane przez miasta (np. kompleks we

Wrocławiu z ok. 1900 roku czy w Dreźnie z ok. 1912) posiadały zarówno budynki administracyjne, hale uboju i przeróbki, chłodnie, magazyny, własne elektrownie i zaplecze technologiczne, ale i nierzadko rozbudowany program komercyjny, złożony z hal targowych, restauracji i sal bankietowych w otoczeniu bogatych założeń ogrodowych.

Również miasta polskie stanęły w XIX wieku przed koniecznością budowy nowoczesnych i efektywnych kompleksów rzeźni miejskich. Możliwość ich realizacji i efektywnego wykorzystania z zyskiem dla kasy miejskiej była jednak różna w poszczególnych zaborach, także i tutaj pod względem kultury technicznej wyróżniały się ośrodki znajdujące się pod władzą krajów niemieckich (np. rzeźnie w Poznaniu i Lwowie z ok. 1900 roku). W dawnym Królestwie Polskim budowa rzeźni miejskich nie była częścią szerszej polityki państwowej, a pozbawione samorządu miasta nie zawsze radziły sobie z tego typu inwestycjami (do 1914 nie udało się zbudować rzeźni centralnych w Warszawie mimo wielu prób; wyróżniającym się przedsiębiorstwem tego typu, zbudowanym ok. 1900 były natomiast rzeźnie miejskie w Łodzi).

Nowa rzeźnia miejska w Kaliszu z ok. 1890 roku

Także administracja miejska Kalisza końca XIX wieku stanęła przed koniecznością budowy nowej rzeźni miejskiej dla blisko 20 000 miasta i zastąpienia wysłużonego obiektu na Piskorzewiu, wzniesionego w I połowie stulecia. Budowa nowej rzeźni została zrealizowana w latach 1889-1891, równolegle z innymi inwestycjami miejskimi (m. in. budowa ratusza, rozbudowa szpitala św. Trójcy, przebudowa domu starców, wcześniej budowa gmachu dla straży pożarnej). Projekt ubojni powstał w biurze architekta gubernialnego Józefa Chrzanowskiego około 1887 roku, ewoluując do wersji realizacyjnej przez następne lata. Na początku 1889 roku Ministerstwo Spraw Wewnętrznych w Sankt Petersburgu zatwierdziło projekt i kosztorys na sumę 14 177 rubli 94 kopiejki, jeszcze w tym samym roku wiosną rozpoczęto budowę, którą na mocy przetargu prowadził przedsiębiorca Andrzej Francke. Mury kompleksu w stanie surowym zamknięto w ciągu jednego sezonu budowlanego, wykańczając i wyposażając obiekt do lata 1891 roku, kiedy zbudowano kanały odprowadzające nieczystości z rzeźni do Bernardynki. Całość oddano do pełnego użytku w 1891 roku.

Zgodnie z przyjętymi wówczas zasadami projektowymi, rzeźnię ulokowano na przedmieściach miasta, w pewnym oddaleniu od zwartej zabudowy. Na lokalizację wybrane zostało przemysłowo-robotnicze Piskorzewie, tj. jego zachodnia część na przedłużeniu ulicy Nowej (dziś Złotej) w stronę Łęgu Majkowskiego. Budynki rzeźni założono na działce zbliżonej do trapezu, wpisując je w układ prostokąta. Od strony ulicy powstał parterowy, ośmioprzęsłowy budynek administracyjny na rzucie prostokąta. Po jego wschodniej i zachodniej stronie znajdowały się oddzielone bramami, prostopadłe do ulicy pawilony obór dla zwierząt i pomieszczenia techniczne, połączone z budynkiem głównym, posadowionym w głębi działki, równolegle do ulicy. W tym założonym na rzucie prostokąta, największym pawilonie znajdowała się ubojnia dla zwierząt oraz pomieszczenia do obróbki mięsa. Prawdopodobnie za budynkiem głównym wydzielono niewielki pawilon, mieszczący zapewne skład obornika i nieczystości. Osiowy i symetryczny układ ceglanych pawilonów rzeźni zaprojektowano tak, by między gmachem administracji a rzeźnią znajdował się dziedziniec przejazdowy, umożliwiający

funkcjonalne rejestrowanie i rozdzielanie zwierząt przybywających do zakładu ulicą Nową. Na chwilę obecną niewiele niestety wiadomo o stronie technicznej przedsięwzięcia poza tym, że budynki posiadały cementowe podłogi, zasadnicze wyposażenie technologiczne (ale raczej bez chłodni), gabinet weterynaryjny i mikroskop do kontroli mięsa.

Od strony formy architektonicznej należy zauważyć, iż w wersji pierwotnej budynku rzeźni kaliskiej były wykonane w nietynkowanej, bardzo dekoracyjnie traktowanej cegle (tzw. Rohbaustil). Przykładem był tu nieistniejący już budynek administracyjny, o symetrycznej elewacji zwróconej w stronę ulicy, z rozbudowanym gzymsem okapowym i dwuosiowym ryzalitem w części środkowej, który architekci zwieńczyli schodkowym szczytem. Powtórzeniem tej kompozycji było zwieńczenie podobnego ryzalitu samego gmachu ubojni, którego elewacje również posiadały kostkowe gzymsy i wyprowadzone w cegle lizeny. Architektura tego kompleksu, wpisanego w działkę z rozsądnym założeniem możliwości późniejszej rozbudowy, prezentowała powszechne w Europie końca XIX-wieku formy miejskiej zabudowy przemysłowej, opracowane w tzw. „stylu ceglanym” (jw. Rohbaustil). W ramach tej formuły niezależne założenia funkcjonalne rzutów budynków administracyjnych, przemysłowych czy wojskowych rozwiązywane zgodnie z ich funkcjami, opracowywano w elewacjach z nietynkowanej, nierzadko bardzo dekoracyjnie traktowanej cegły, wypalanej w lepszej jakości, gwarantującej wysokie wartości użytkowe (np. łatwość czyszczenia/zmywania). Przy opracowywaniu form architektonicznych posługiwano się zazwyczaj wzornikami z elementami „średniowiecznymi”, opartymi o wzorce neogotyckie i neoromańskie. Tak też było w przypadku kompleksu rzeźni miejskiej w Kaliszu, która w pejzażu Piskorzewia nie była odosobnionym przykładem tej estetyki, by wspomnieć bardzo dekoracyjne obiekty aresztu miejskiego i straży ogniowej na Placu św. Mikołaja, również z lat 80. XIX wieku.

Wraz z budową rzeźni przedłużono i wybrukowano ulicę Nową, a jeszcze w latach 90. XIX wieku magistrat założył przed budynkiem rozległy plac jarmarczny, na który przeniesiono niektóre targi z Placu św. Mikołaja. Dalszą akcją urbanizacyjną magistratu wspieranego przez gubernatora M. P. Daragana w rejonie rzeźni prowadzono w 1900 roku, kiedy miasto wystawiło na sprzedaż kilkadziesiąt działek budowlanych w rejonie nowych ulic – Majkowskiej, Nowej (Jarmarcznej), i nowoprojektowanych (m. in. obecnej Długosza). Niestety, podczas wspomnianej parcelacji, tylko częściowo przeprowadzonej do 1914 roku, wprowadzono zabudowę mieszkaniową w bezpośrednie, uciążliwe sąsiedztwo rzeźni (ulica Długosza).

W związku z dynamicznym rozwojem Kalisza pierwszych lat XX wieku licząca kilkanaście lat rzeźnia okazała się zbyt mała dla potrzeb rynku wewnętrznego miasta. W 1909 roku za sumę 26 500 rubli magistrat dokonał remontu i rozbudowy obiektu, wówczas najprawdopodobniej do głównego pawilonu dodano skrzydła boczne, a na dziedzińcu wzniesiono dodatkowy budynek techniczny. Jednakże w latach poprzedzających wybuch wojny światowej rzeźnia miejska, zaprojektowana na około 20-tysięczny Kalisz, była już niewystarczająca. Prawdopodobnie przed 1914 zarząd miejski rozważał budowę specjalistycznego kompleksu nowego „schlachtuzu”, a w 1912 roku władze otrzymał nawet projekt branżowy zespołu budynków rzeźni od Jana Fedeckiego. Niestety, wybuch wojny udaremnił zrealizowanie tych założeń. Nowy zespół rzeźni miejskiej na ul. Złotej wzniesiono

dopiero w latach międzywojennych jako jedną z kluczowych inwestycji miejskich tego czasu.

W latach powojennych, wobec zmiany systemów dystrybucji produktów mięsnych, dawna, XIX-wieczna rzeźnia zmieniła swoją funkcję, ostatecznie stając się częścią bazy samochodowej Kaliskich Linii Autobusowych. Kilukrotnie uległa przebudowom, w trakcie których wyburzono gmach administracyjny, a pozostałe obiekty przekształcono, rozbudowując hale napraw w dawnej rzeźni i zmieniając w sposób dowolny układ otworów okiennych i drzwiowych oraz tynkując elewacje. Niestety, brak troski o zabytkowe wartości obiektu spowodował daleko idącą degradację jego pierwotnej struktury, choć nadal czytelne są pewne elementy dawnego wystroju (np. schodkowy szczyt dawnego ryzalitu w pawilonie ubojni).

Wobec powojennych przekształceń dawnej dzielnicy przemysłowej Kalisza – Piskorzewia – budynek rzeźni miejskiej z końca XIX wieku pozostaje jednym z nielicznych zachowanych do dziś obiektów dziedzictwa przemysłowego tej części miasta. Co więcej, wskutek wyburzenia większości budynków użyteczności publicznej z przełomu XIX-XX wieku w Kaliszu (skutkiem wydarzeń wojennych i nierozważnych decyzji po 1945 roku) rzeźnia jest, nawet w obecnym stanie degradacji, cenną pamiątką po rozwoju miasta w XIX stuleciu.

Podsumowanie

W mojej ocenie przy projektowaniu przebudowy zdegradowanego obecnie rejonu dawnej zajezdni KLA należy zwrócić uwagę na historyczne wartości obiektów znajdujących się na tym terenie (dotyczy to również modernistycznego biurowca przy ul. Majkowskiej) i uwzględnić ich wykorzystanie w nowej formule zagospodarowania. Obiekt rzeźni miejskiej być może nadaje się – po rozbiórce i częściowej rekonstrukcji – na przestrzeń dla handlu detalicznego (hala targowa) w atrakcyjnych formach „postindustrialnych” (wykorzystanie ceglanych elewacji). Całkowite wyburzenie XIX-wiecznej rzeźni odbyłoby się ze szkodą dla historii miasta, którego zabytki z czasów najnowszych i tak nie są nadzwyczaj bogato reprezentowane ani wykorzystane dla turystycznego potencjału Kalisza.

Makary Górzyński

BIBLIOGRAFIA

Archiwum Państwowe w Łodzi, Rząd Gubernialny Kaliski, sygn. 3409, 3195, 3304

Archiwum Państwowe w Kaliszu, Akta Miasta Kalisza, sygn. 455

„Kaliszanin” 1885-1891

„Gazeta Kaliska” 1909-1914

G. Osthoff, Schlachthöfe für kleine Städte von 5000 bis 15000 Einwohnern, Plauen 1889

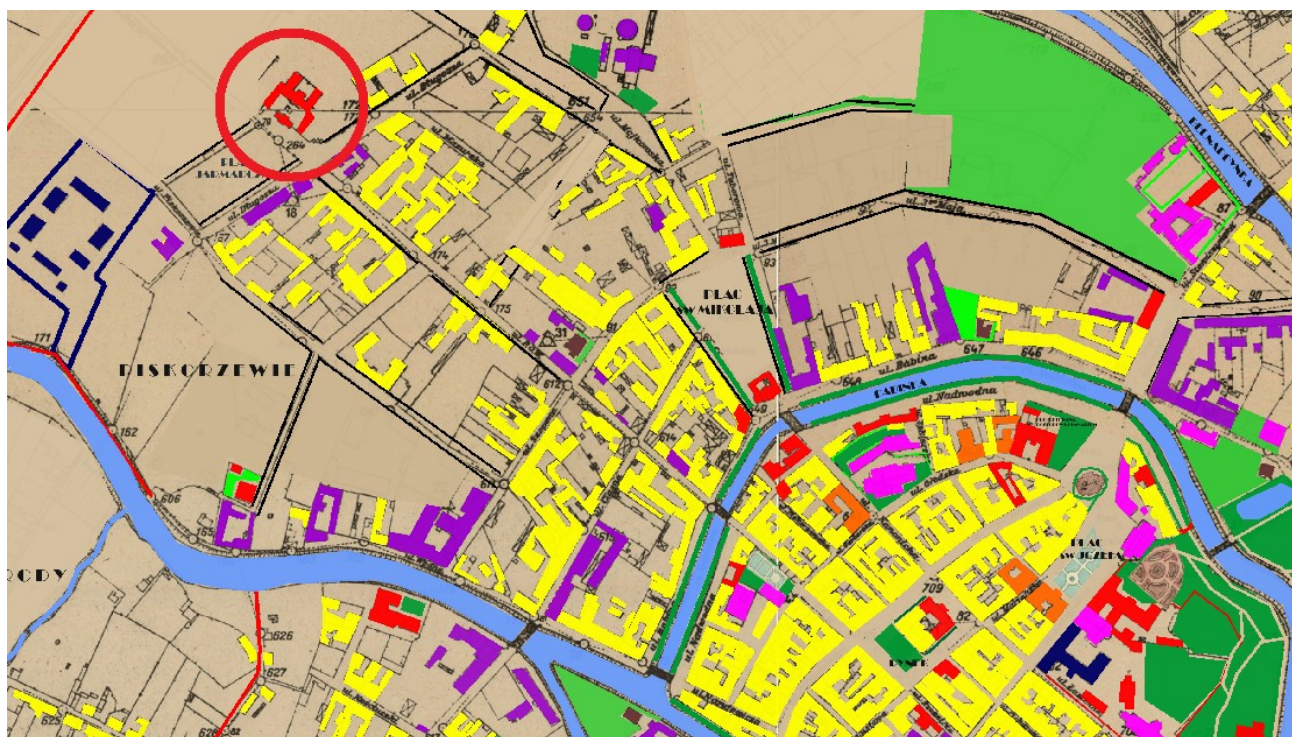
J. Polak, Wykład Hygieny miast z uwzględnieniem stanu zdrowotnego i potrzeb miast polskich przez dr med Józefa Polaka, Warszawa 1908

A. Gryglewska, P. Gerber, Wpływ rozwoju technologii produkcji oraz higieny na architekturę przemysłową XIX-XX wieku na przykładzie zespołu dawnej rzeźni we Wrocławiu, „Ochrona Zabytków” 2002, z. 3-4, s. 264-265.

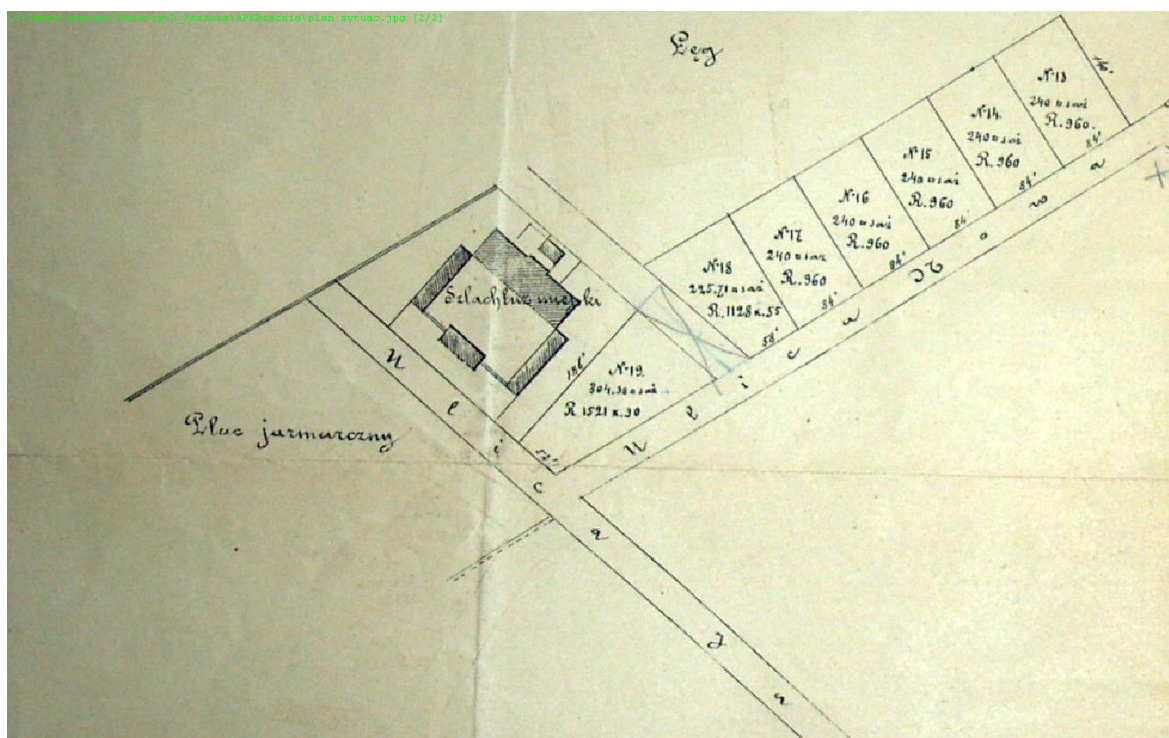
S. Tholl, Preußens blutige Mauern: der Schlachthof als öffentliche Bauaufgabe im 19. Jahrhundert; Berlin 1995

P. Young Le (red.), Meat, Modernity, and the Rise of the Slaughterhouse, New Hampshire 2008.

ILUSTRACJE



Fot. 1. Lokalizacja rzeźni miejskiej z ok. 1890 roku na tle zabudowy miasta Kalisza w 1914 roku. Opracowanie Autora.



Fot. 2. Fragment z prospektu parcelacyjnego części Piskorzewia z 1900 roku, opracowanie Józef Chrzanowski. Rzeźnia miejska przy przedłużeniu ulicy Nowej, zwanym też Jarmarczną. Widoczny pierwotny układ budynków oraz wprowadzenie działek budowlanych w bezpośrednie, uciążliwe sąsiedztwo obiektu. Źródło: „Gazeta Kaliska”.



Fot. 3. Stan obecny dawnego budynku rzeźni kaliskiej, widok od ul. Złotej. W centrum przeddziedzińca znajdował się niegdyś parterowy budynek administracyjny.



Fot. 4. Zachowany detal architektoniczny – schodkowy szczyt pawilonu ubojni – po otynkowaniu i niewłaściwych remontach, stan obecny.