

ALFRED LEDENT  
urbanista aut. przez A.U. Br.

Przyczynek  
*do* urbanistyki krajowej

Przedmowa  
Aleksego Dumont  
Prezesa Centralnego Stow. Arch-Belg.

Wydano  
z pomocą Fundacji Uniwersyteckiej Belgijskiej

Memu Krajowi

dla jego znaczenia  
jego jedności  
jego piękna

P r z e d m o w a .  
-----

"Przyczynek do urbanistyki krajowej" - taki skromny tytuł dał autor, architekt Alfred Ledent, znakomitemu studium urbanistycznemu, poświęconemu naszemu krajowi. Dzieło to mam zaszczyt przedstawić czytelnikom. Opracowane w czasie wojny, w latach 1940 i 1944 - zostało z pietyzmem i dumą zadedykowane "Memu Krajowi". Tak samo jak tytuł dzieła, dedykacja ujawnia myśl, która je natchnęła i określa jego cel. Chodziło o służbę dla kraju, a w spełnienie tego obowiązku Alfred Ledent włożył cały zapał swej młodości, całą swą wiedzę, wszystkie zasoby swej wyobraźni i swych zdolności. Dla znaczenia Belgii, dla jej jedności i piękna - przeszukiwał archiwa, zbierał dokumenty i sporządził imponującą ilość planów i wykresów, tworząc w ten sposób najpoważniejszą do dnia dzisiejszego dokumentację w dziedzinie urbanizacji naszego terytorium.



Oddał w ten sposób ogromną usługę tym wszystkim, których interesuje przyszłość kraju pod kątem widzenia urbanistyki. Mężowie stanu, urzędnicy administracji publicznej, autorzy planów - znajdą tam obfite źródła informacji. Trzeba należycie ocenić cenny wykład, jaki praca ta, koordynująca i syntetyzująca, wniosła do intelektualnego skarbcza narodu belgijskiego.

-----

Po okrutnych spustoszeniach, których kraj nasz stał się ofiarą i wówczas kiedy wszyscy pragniemy by być na nowo zagospodarowany i zaopatrzony w sposób odpowiadający wymogom nowoczesnej społeczności, tak jak i pięknym tradycjom sztuki naszej przeszłości, w chwili, gdy urbanistyka jest na porządku dziennym, gdy cały świat się nią interesuje i o niej mówi, nie zawsze dokładnie wiedząc, czym ona jest, wreszcie w chwili, gdy projekt prawa o urbanistyce ma być złożony w Parlamencie - książka ta jest szczególnie aktualna.

-----

Nie zamierzam przeprowadzać analitycznego rozbiórka dzieła p. Ledent. Umie on zainteresować czytelnika obiektywnym wykładem, jasnym uszeregowaniem spraw i to także wówczas, gdy daje wyraz swym poglądom osobistym. Zainteresowanie wzmagają się dzięki wielkiej ilości planów i wykresów, które ilustrują tekst i być może tworzą najważniejszą część pracy autora, gdyż w pewnej mierze materializują jego myśl. Zdobywa on od pewnej chwili naszą sympatię przez zapał, wiarę, entuzjazm, przez naturalność i żywość słowa, przez rodzaj uroczej prostoty, która stawia bogactwo treści ponad bezużyteczne poszukiwania formy. Możemy tylko podziwiać rozległość wizji przyszłości, którą autor zdołał rozwinąć przed naszymi oczami.

-----

W trakcie odczytu wygłoszonego pod auspicjami Centralnego Stowarzyszenia Architektów Belgijskich, architekt Ledent streścił

swą znakomitą pracę wobec szczupłego grona słuchaczy, złożonego z przedstawicieli władz publicznych, techników urbanistycznych, architektów i artystów. Dzięki udzielonej w odpowiedniej chwili pomocy Fundacji Uniwersyteckiej, dziś, poprzez dzieło swoje wydane drukiem, zwraca się do szerszego audytorium. Nie wątpię, że jego "Przyczynek do Urbanistyki Krajowej" zdoła zaskarbić sobie względy społeczeństwa.

Aleksy D u m o n t  
Prezes Centr.Stow.Arch.-Belg.

S p i s   t a b l i c

Wstęp.

1. Belgia w świecie
2. Główne osie rozwoju

Program Krajowy

3. Dzieło Pokoju. Plan adaptacji
4. Drogi rzymskie
5. Wielkie szlaki handlowe średniowiecza
6. Porównanie między dawnymi miastami
7. Rozwój miast
8. Najważniejsze miasta belgijskie
9. Wielkie aglomeracje
10. Demografia
11. Turystyka
12. Przemysł
13. Rolnictwo
14. Ruch ludności
15. Osie komunikacji wewnętrznych
16. Rozwój strategiczny, migracyjny i gospodarczy
17. Główne szlaki drogowe, wodne, kolejowe i powietrzne
18. Plan Krajowy

Program regionalny.

19. Region brukselski
20. Architektura regionalna
21. Plan Regionalny

Program dla aglomeracji

Wnioski

Wstęp.

Strukturę miast kształtowały w ciągu stuleci zarówno inicjatywa publiczna jak i prywatna.

Jako szczególnie ciekawe przykłady planowania wybiły się pewne dokonania zwłaszcza z XVII i XVIII i XIX wieku, które w Brukseli przybrały nazwę Grand Place, Place Royal, Parc, Ogród Botaniczny. Były one dziełem skromnych, lecz wielkich artystów; wówczas jeszcze o urbanistach mowy nie było.

Okoliczności nie uległy zmianie i byłoby błędem przypuszczać, że trzeba dziś być urbanistą, by zrealizować podobne dzieła. Kompozycje te ściśle biorąc wychodzą poza ramy urbanistyki. Mogą być jej rezultatem, ukoronowaniem, lecz wykonanie takich dzieł postawione będzie zawsze architektom-artystom. Od niepamiętnych czasów zajmowano się planowaniem i tworzeniem miast. Starożytny świat ~~dokonał~~ nawet - w epoce, kiedy miasta jak Memphis, Babylon, Niniwe, Ateny, Rzym doszły do świetności - <sup>dokonał nawet</sup> wielkich dzieł które nazwalibyśmy urbanistycznymi, gdyż zostały poczęte z uwzględnieniem przesłanek natury politycznej, gospodarczej, socjalnej, i estetycznej.

Później po stuleciach, w ciągu których częstokroć powstawały wspaniałe plany, lecz jedynie pod wpływem konieczności wojсковych lub tylko pod kątem widzenia estetyki - pojęcie funkcji

odzyskało swoje istotne znaczenie.

Obecnie urbanistyka stała się koniecznością w obliczu nieustannie narastających nowych problemów, które znacznie rozszerzają ramy zagadnienia.

Oto najistotniejsze przyczyny tego stanu rzeczy.

Zjawienie się lokomotywy, samochodu, samolotu, elektryczności i pary, motoru, różnych sposobów zastosowania techniki i wiedzy, względ na higienę i rozwój medycyny - wywołały skutki, które wyraziły się w ruchu ludności i w jej wzroście. Nastąpił pęd mieszkańców ku pewnym ośrodkom, które się wkrótce przeludniły, po czym z kolei zaznaczył się odpływ ludności ku okolicom wiejskim i zniszczenie tamtych ośrodków. Obecnie, niektóre zasadnicze kwestie należy rozwiązać w interesie ogółu, zarówno jeśli chodzi o organizację wsi jak i o organizację skupień miejskich. Urbanistykę zrodziły konieczności, nazwa jej przypomina rozległą skałę poczynań, w których wszystkie środowiska są zainteresowane.

Zawiłość wyłaniających się kwestii skłania wielu do wyrażenia na nie swego zapatrywania. I to nawet tacy, którzy z tytułu swego zawodu zdobyli specjalne wiadomości, uważają, że to ono właśnie uprawiają urbanistykę. W tym rozumieniu urbanistyką zajmuje się geometra, ponieważ wykonuje pomiary-inżynier, ponieważ poświęca się studium nad zagadnieniem dróg, mostów, czy kanalizacji- architekt, ponieważ buduje- adwokat, gdyż zajmuje się prawodawstwem. W końcu nawet człowiek prywatny, który eksploatuje swój teren.

Tak więc w końcu staje się urbanistą każdy, kto narysuje plan ogrodu, wyprostuje linię zabudowy, zasadzi drzewo, poświęci się problemom socjalnym, założy żłobek, odkryje norę, w której mieszka ludzie.

Tytuł urbanisty używany pod najróżniejszymi postaciami jest bardzo sporny i staje się przedmiotem wielu kontrawersji.

Obok tego kierunku, który tworzą fachowcy z różnych zawodów rozwija się drugi kierunek myśli, zawdzięczający swe powstanie tym, którzy przekonali się o konieczności pogłębienia problemu. Ci właśnie są urbanistami we właściwym tego słowa znaczeniu, gdyż koordynują studia od samego początku i usiłują znaleźć rozwiązanie czyniące zadość całokształtowi potrzeb. Badania skłaniają ich do rozszerzania coraz bardziej swego pola działania, wiedza ich musi być coraz rozleglejsza, ponieważ zagadnienie urbanistyki powiększa się nieustannie.

Pojęcie urbanistyki - stosunkowo świeżej daty, które zastąpiło określenia takie jak "aot civique" i "planowanie miast" - zastępowane jest czasem także takimi nazwami jak ruralistyka, planowanie, planologia, geoproskopia.

Rozwijając się urbanistyka wciąga wkrótce w krąg swych zainteresowań wszelkie poczynania ludzkie i zmierza do "zainstalowania człowieka na ziemi w możliwie najlepszych warunkach".

Na przykładzie Belgii zastanowimy się nad urbanistyką w takim znaczeniu, jakie jej nadała opisana powyżej ewolucja.

Każdy sumiennie opracowany projekt wymaga zebrania choćby schematycznych danych, odnoszących się do całego terytorium państwowego przed zastosowaniem jakichkolwiek zasad do skupień ludności lub do regionu.

Studium nad całokształtem sprawy ma na celu opracowanie Planu Krajowego; będą przy tym wzięte pod uwagę przesłanki wynikające ze stosunków z państwami sąsiednimi i wpływy na rozważane problemy.

Nawet wolne narody np. szwajcarski lub holenderski od dawna podporządkowały się wymogom krajowej urbanistyki. Z dokonanych prób narody te wyszły.

powiększone i przed wojną jednogłównie uznawano, że osiągnęły z tego podporządkowania się niezmiernie wielkie korzyści.

W r.1937 w ramach Wystawy Paryskiej wysunięto ten temat jako podstawę dyskusji Międzynarodowego Kongresu Urbanistyki.

W Belgii należało w tej dziedzinie wszystkiego dokonać. Po uwolnieniu z pod okupacji wydano nowe ustawy socjalne, zawarto traktaty handlowe i międzynarodowe umowy celne; inne porozumienia są jeszcze w stadium projektów i wszystko to będzie miało wpływ na realizację planów przyszłości.

Projekt niniejszy opracowany w oparciu o uniwersyteckie nauczanie urbanistyczne, bierze pod uwagę strukturę Belgii w r. 1939. Przedstawiony w postaci szkicu, daje pogląd na jedną z kilku możliwych metod opracowania Planu Krajowego.

Studium urbanistyki nabiera z dnia na dzień coraz większego znaczenia. Chodzi o to, by według pewnych zasad zachować, odnowić i odbudować kraj zniszczony przez wojnę; następnie o to, by zorganizować go i pozwolić mu korzystać w najszerszym stopniu z dobrobytu, jaki w bliskich już dniach pokoju zajaśnieje nad naszym państwem.

## 1.

### Belgia w świecie.

Bariery celne i kontyngenty wpływają hamująco na stosunki między ~~państwami~~ narodami. Każde państwo stara się żyć niezależnie od innych w obrębie granic własnego terytorium. Zanim zajmiemy się Stanami Zjednoczonymi, Europy lub Świata — zawsze będziemy mogli opracować Plan Międzynarodowy, studium nasze z konieczności zatrzymuje się u granic naszego państwa.

Musimy jednak uwzględnić wpływy zagraniczne.

Z powodu swego położenia geograficznego Belgia wielokrotnie w ciągu wieków była polem bitew, gdzie trzy razy, anglosaska, łacińska i germańska, walczyła o hegemonię nad światem.

W zamian za to, sytuacja Belgii w czasie pokoju jest gospodarczo korzystna. Bogata już przez uprzemysłowienie, które zawdzięcza swym skarbowi górniczym, ziemia nasza posiada rzadki przywilej mogący być łącznikiem między sąsiadującymi państwami.

Kontakty nawiązują się, wymiana dóbr tworzy się w sposób naturalny. Sprzyja to powstawaniu szlaków o doniosłym znaczeniu.

Nazwana europejskim węzłem drogowym, Belgia jest ośrodkiem, gdzie krzyżują się wielkie szlaki międzynarodowe: Londyn-Berlin, Londyn-Bazylen, Paryż-Amsterdam, Paryż-Berlin. Szlaki te są źródłem dobrobytu; musimy to wziąć w rachubę i skonstruować je tak, by wyciągnąć z nich jaknajwięcej korzyści.

Z drugiej strony rozległe państwo kolonialne Kongo, 80 razy większe od kraju macierzystego bierze również udział w rozkwicie naszej gospodarki narodowej. Kongo przyczynia się do osiągnięcia dodatkowych rezultatów w naszych stosunkach i obrotach handlowych z państwami sąsiednimi. Odgrywa przez to doniosłą rolę w organizowaniu kraju, a przez to także w ukształtowaniu Planu Krajowego.

Tablica I pozwala nam poprzez kontury Konga Belgijskiego dostrzec całą środkową Europę, gdzie widzimy Belgię, przeciętą przez ważne szlaki międzynarodowe.

## 2.

### Główne osie rozwoju.

Bogactwo ziemi naszej wpływało zawsze dodatnio na rozwój handlu. W przeszłości morze, liczne większe i mniejsze rzeki pozwalały naszym stronom odgrywać pierwszoplanową rolę w handlu międzynarodowym. Obok szlaków naturalnych powstała sieć dróg o dużym znaczeniu.



utworzona przez rzymskie szosy. W okresie feudalnym większe i mniejsze rzeki odzyskują dawną swą wartość. W późniejszym średnio-wieczu, powstaje najważniejszy szlak handlowy Kolonia-Bruges, który wpływa na rozwój miast w centrum kraju.

Później kolej przejściowo zmniejsza znaczenie dróg koło-wych; odzyskują one swą przewagę z chwilą zjawienia się samochodu. Lotnictwo otwiera przed nami rozległe możliwości na przyszłość. Osie głównych międzynarodowych linii komunikacyjnych tworzą obec-nie wielki czworobok; łączy on ze sobą ważne miasta Paryż, Londyn, Amsterdam i Kolonia. Jeden z boków, odpowiadający osi Paryż-Kolo-nia, interesuje nas bezpośrednio, przebiega bowiem wzdłuż ~~Sambr~~ Sambry i Mozy. Bruksela i Antwerpia leżą w środku tej figury geo-metrycznej i są ważnymi punktami przecięcia linii prowadzących od wierzchołków czworoboku. Obydwa te miasta na naszym rysunku połączone są jakby ślubnym pierścieniem.

Między narodowe szlaki sprowadzają dobrobyt. Wielu wybi-tnych ludzi szlachnie domagało się dla Belgii prawa goszczenia na swym terytorium Ligi Narodów lub Centrum Światowego czy Międzyna-rodowego. Jeśli usiłowania niektórych osób nie dały rezultatu, inni osiągnęli wielkie wyniki. Tak np. Międzynarodowy Instytut Nauk Administracyjnych z siedzibą w Brukseli, był przed wojną instytucją zasługującą w pełni na zainteresowanie się nią.

Pomimo swego niewielkiego obszaru Belgia wyróżnia się jeszcze z następujących przyczyn:

Największa gęstość zaludnienia, intensywny rozwój ośro-dków przemysłowych, nadmiar możliwości przewozowych, największe zagęszczenie dróg, kolei i nawet /za wyjątkiem Holandii/ kanałów.

Wydaje się, że dobrobyt nasz zależy od wprowadzenia w ży-cie doktryny opartej na zasadach urbanistyki.

Program Krajowy

3.

Plan pracy

Zanim podejmiemy próbę opracowania projektu, ustalmy program pracy. Program określony w tablicy 3 stanowić będzie podstawę dla naszego studium.

Uwzględnia on podział administracyjny kraju; urbanistyka uzupełnia ten podział przystosowując się do trzech jego stopni, rozpatrywanych pod następującymi nagłówkami: Kraj, Regiony, Skupienia.

Dotychczas Ministerstwa uważane są za oddzielne jednostki z odrębnymi urzędami, które aż za często wzajemnie się ignorują. W ramach swych kompetencji załatwiają one sprawy finansowe, polityczne, gospodarcze, socjalne i kulturalne, które interesują urbanistykę.

Celem doprowadzenie do niezbędnego uzgodnienia działalności program proponuje tryb postępowania opisany w niniejszych uwagach.

Kraj jako całość reprezentowany jest na tym wykresie przez resort urbanistyki. Centralny ten organizm jest łącznikiem między różnymi Ministerstwami; główne jego zadanie polega na opracowaniu "Planu Krajowego".

Zasięg jaki posiada to doniosłe zagadnienie pociąga za sobą konieczność powołania prócz szefa resortu, przedstawiciela przy Prezesie Rady Ministrów; ta osobistość jako rzecznik Urbanistyki jest, krótko mówiąc, "~~nadministerem~~" nadministrem", którego zadaniem jest doradzać i czuwać nad szybkim wykończeniem projektu.

Resort urbanistyki będzie czerpał dokumentację ze wszystkich źródeł, będzie miał zapewnioną pomoc specjalistów administracji jak i specjalistów prywatnych i to z dziedziny techniki, sztuki

ki i zagadnień socjalnych, specjalistów, którzy będą mieli głos doradczy we wszystkich sprawach związanych z opracowaniem "Planu Krajowego".

Hierarchicznie niżej odproponowanego resortu istnieją nadal władze prowincjonalne i powiatowe lecz nie zajmują się sprawami urbanistyki.

Regiony, określone i ustalone przez Plan Krajowy, rozgraniczone są w terenie zależnie od charakteru i znaczenia każdego z nich. Łączą się ze sobą i zachodzą na siebie. Regiony są często bardzo rozległe, mają charakter turystyczny, rolniczy lub przemysłowy /fabryki, eksploatacje złóż mineralnych, eksploatacje lasów/. Ostateczny plan nazywać się będzie dla każdego z nich "Planem ~~Obszarowy~~ ~~Krajowy~~ Regionalnym" a wytyczne swoje będzie czerpał z "Planu Krajowego".

Skupienia wymagać będą specjalnych, bardziej szczegółowych studiów. Czasem będzie chodziło tylko o rozpatrzenie sprawy kilku zabudowań w małej osadzie lub liczniejszych konstrukcji w mieście z uwzględnieniem jego zasięgu na gminy przedmiejskie. Plan ostateczny przybierze nazwę "Planu Skupienia" i będzie albo komunalnym, albo interkomunalnym.

Byłoby pożądané, by czynniki powołane do roztrzygania problemów urbanistycznych na wspomnianych trzech szczeblach, kraju regionów i skupień, miały odpowiednie przygotowanie naukowe takie, jak obecnie udzielane jest na wielkich Uniwersytetach każdego kraju.

Dalsze pogłębienie studiów nad projektem prowadzi do rozważań nad parkami i blokami /strefami/ i w ich ramach, nad sprawą domów mieszkalnych i ogrodów. Wytyczne dla tych zagadnień zawarte są w opisanych poprzednio planach; wypracowanie ostateczne należy do zakresu działania architektów.

### Przygotowanie dokumentacji.

Każdy z trzech stopni /Kraj, Regiony i Skupienia/ posiadać będzie swoje archiwum urbanistyczne. Opracowany program przygotowania odpowiedniej dokumentacji jest podstawą studiów nad projektem. Wartość projektu będzie zależała od sumienności, z jaką zgromadzi się i przestudiuje dokumentacja. Ta praca jest wstępem do dalszych studiów.

Posiada ona pierwszorzędne znaczenie, dla należytego jej przeprowadzenia trzeba zwrócić się o pomoc do sił naukowych i do wielu specjalistów.

W pierwszym rzędzie potrzebne będą dane o charakterze topograficznym, biologicznym i hydrograficznym. Studia nad ukształtowaniem terenu, biegiem wód, głębokością warstw wodonośnych, ilością ~~humusu~~ humusu w ziemi, wartością eksploatacyjną żyzności podziemnych i t.d. pozwolą umiejscowić eksploatację rolną, górniczą czy leśną i poznać ich bogactwo. Studia te umożliwią przeznaczenie odpowiednich przestrzeni pod uprawę, sady, domy mieszkalne, zakłady przemysłowe, urządzenia sportowe, parki i t.p. Pozwolą także wskazać obszary nadające się na nowe dzielnice rozbudowujących się osiedli.

Meteorologia dając nam wskazówki odnośnie do deszczu, słońca, temperatury, kierunku wiatru, umożliwi racjonalne wyznaczenie przestrzeni dla celów mieszkalnych, przemysłowych, sportowych i t.p.

Pominięcie w naszych rozważaniach przeszłości, tak ściśle związanej z przyszłością, byłoby wielkim błędem.

Historia, archeologia, wszelkie ślady minionych czasów, wywołują miłość i szacunek dla naszych miast. Miejsca dawnych murów obronnych, zabytki świeckie i kościelne rozpalniają ulic itp

są elementami nadzwyczaj pouczającymi dla zrozumienia rozwoju miast

Zapoznanie się ze zwyczajami mieszkańców, pozwala stworzyć obraz życia danej miejscowości i określić zasady organizacyjne na jakich się ono opiera. Stworzenie pod kątem widzenia estetyki archiwum pięknych widoków oraz archiwum archeologicznego i artystycznego da możliwość ustalić i zachować wartość estetyczną lub historyczną krajobrazów i budowli, jak również określić ich znaczenie dla poszczególnych miejscowości.

Demografia dostarcza nam danych co do przenoszenia tej ludności z miejsca na miejsce oraz co do potrzeby jej rozprzestrzeniania się. Celowi temu służą wykresy porównawcze obejmujące długie serie lat, a zestawiające krzywe narodzin, zgonów, ślubów, wychodźstwa i liczby ludności.

Rozwój gospodarczy rodzi problemy związane z handlem, przemysłem, rolnictwem i turystyką. Wymaga on rozsądnego dokonania wyboru odpowiednich przestrzeni: określa on główne szlaki komunikacyjne rozmiary transportów, znaczenie komunikacji wodnych, kolejowych, drogowych czy powietrznych. Ustala również potrzeby w zakresie zaopatrzenia w wodę, gaz, elektryczność, zbiorowe ogrzewania i t.p.

Studium nasze obejmuje następnie problemy socjalne, kulturalne i higieniczne. Tematami stają się rodzina, dobrobyt, bezrobocie, opieka społeczna, mieszkania odpowiednie i nieodpowiednie, problem niskiego komornego. Dalej interesują nas żłobki, przedszkola, szkoły, licea, Uniwersytety, biblioteki, zawody, gry • sporty, pływalnie, atletyka, ośrodki wypoczynkowe, przestrzenie zielone, lotniska, szpitale, policja, pożarnictwo, kanalizacja, ścieki, oczyszczanie osiedli, cmentarze, krematoria, w końcu finanse, dochody, pożyczki.

Oto krótkie wyliczenie kwestii wiążących się z urbanistyką wiedzą badającą i analizującą, która polega na wynajdywaniu rozwią-

zań obejmujących całokształt podniesionych problemów i na zapewnienie im solucji odpowiadających również potrzebom dalekiej przyszłości.

Program jest podstawą projektu; ustala on linie postępowania którą wskaże uprzednia analiza zebranych materiałów. Przed formułowaniem projektów należy mieć sentyment i zrozumienie dla obszarów podlegającego urbanizacji, poznać wszelkie jego cechy charakterystyczne i przyszłe potrzeby.

Niezbędne są długotrwałe i sumienne badania; ułatwią one w szczególności rozumny podział na strefy /zoning/.

Podział na strefy /zoning/ ułatwia opracowanie programu i odgrywa w urbanistyce pierwszoplanową rolę.

Jego zastosowanie umożliwia rozróżnienie, jaką ilość ludności, jaki rodzaj, charakter, jaką gęstość zaludnienia, należy przeznaczyć dla ośrodków handlowych, administracyjnych, mieszkalnych, kulturalnych, przemysłowych, rolniczych, turystycznych, sportowych, szkolnych i t.d. Zoning pozwala określić przestrzeń, jaką należy zarezerwować dla gmachów publicznych lub przeznaczyć na stworzenie zieleni. Na tej podstawie możemy również ustalić przestrzenie skąd należy usunąć wszelkiego rodzaju zabudowania mieszkalne.

Z tego studium wyłania się Plan. Jest on graficznym przedstawieniem programu, od którego bezpośrednio zależy jego wartość.

Przechodzimy z kolei do studium nad realizacją Planu; będzie ona przeprowadzona przy zbiorowej pomocy pomiarów geometry techniki inżyniera, sztuki architekta i znajomości prawa prawnika. Wszyscy będą współpracowali począwszy od pierwszych szkiców nad skonstruowaniem planu.

Projekt uzupełniony będzie przepisami prawnymi w sprawie użytkowania terenu, zabudowy, materiałów, kolorów. Przepisy dostosowane będą do każdej strefy lub jej części. Bronią realizacji będą ustawy, rozporządzenia, służebności, zastrzeżenia, ograniczenia i wskazówki.

Niedostateczne pogłębienie badań wstępnych niechybnie pociągnie za sobą nieodpowiednio sporządzony program i często będzie miało požądowania godne skutki dla przyszłości miasta; złe położenie mieszkań w stosunku do słońca na skutek niekorzystnego ustawienia budynków będzie miało wpływ na higienę mieszkańców. Z braku poważnego studium demograficznego lub gospodarczego może wyniknąć zbędne powiększenie zabudowanej przestrzeni, co z kolei wywoła wzrost ilości mieszkań niezajętych, zgubny dla pomyślnego rozwoju życia gospodarczego jak i dla budżetu komunalnego. Brak organizacji zwiększy kumulujące się stopniowe koszty na brukowanie, kanalizację, wodę, gaz, elektryczność, pocztę, pogotowie, straż pożarną, wywożenie śmieci.

Odwrotnie, należycie przesstudiuwane rozplanowania dopomogą do upiększenia miasta. Przyczynią się przez to do jego dobrobytu, gdyż będą w przyszłości dodatkowym czynnikiem przyciągającym.

Jak widzieliśmy, główną funkcją Resortu Urbanistyki jest wypracowanie Planu Krajowego.

Spróbujemy naszkicować ten plan. Nasz program powstanie przez analizę dokumentów zebranych w stadium badań wstępnych. Pierwsze elementy naszego wkładu muszą dotyczyć topografii, geologii, hydrografii meteorologii; są one zgrupowane w atlasach geograficznych /J.Halkin'a które posłużą nam za podstawę.

Ciąg dalszy dociekań stanowić będzie studium zagadnienia dróg i miast w kilku ważnych epokach naszej przeszłości.

#### 4.

#### Drogi rzymskie

W naszych okolicach Rzymianie zbudowali pierwsze drogi o wielkim znaczeniu. Z stolicy całej Galii, Lyonu jedna z dróg biegła na północ ku Reims i Bavay. To ostatnie miasto, stolicę Nerwii obra-

no jako punkt węzłowy głównych szos, które miały biec w poprzek Galii-Belgii. Ta zaś położona na Kresach Imperium graniczyła z morzem, Sekwaną, Marną, Wogezami, i Renem.

Zgodnie ze zwyczajem przyjętym w owej epoce na środku placu w Bavay wznosiła się kolumna orientacyjna. Każda ze stron sześciobocznego pomnika wskazywała kierunek jednej z ważnych dróg, które biegły ku Reims, Soissons, Amiens, Kassel, Utrechto-  
wi, Kolonii i Trewirowi /p. Van Dessel/.

Drogi te odpowiadały ułożonemu zgóry planowi urbanistycznemu Imperium. Zbudowane przez Agrypę, około r. 25 przed Nar. Chr. noszą nazwę Brunhildy, od imienia królowej, która je odrestaurowała w początku VII wieku.

Główne szosy miały 17 m szerokości; drogi o znaczeniu drugorzędnym - 3m. Z początku osoby prywatne nie mogły z nich korzystać bez specjalnego upoważnienia, gdyż drogi te miały charakter wojskowy. Ciągnęły się wzdłuż grzbietów wzgórz, celem ułatwienia czuwania nad krajem i pozwalały na szybkie przerzucanie legionów i ich zaopatrzenia.

Drogi te prowadziły w prostych liniach do celu, jak dzisiejsze autostrady. Obsługując nasze ziemie w sposób podziwu godny odpowiadały potrzebom tak szybkiej komunikacji jak i wymogom wojennym i organizacyjnym. Po mistrzowsku rozplanowane dokonania te stanowią dla nas przykłady, przed którymi zatrzymujemy się w zadumie, wówczas, gdy nasze stulecie wielkim głosem domaga się rozwiązania identycznych problemów.

Drogi pochodzenia wojskowego miały na celu zapewnienie panowania nad zdobytym krajem i wkrótce przyczyniły się one do rozpowszechnienia cywilizacji rzymskiej.

Co pewien odcinek znajdowały się postoje i stacje.



Niektóre z nich zapoczątkowały powstanie naszych miast. Przytoczony jako przykład Tournai, Tongres, Perwes, Marche, Arlon. Ośrodki te miały jednak tylko małe znaczenie. Wobec potęgi Imperium i bezpieczeństwa granic rozwinęło się życie wiejskie i rękodzielnicze na prowincji. Wpłynęło ono na powstanie wielu bogatych osad takich, jak Anthee, Basse-Wavre, Jemelle, Mettet, gdzie grupowała się ludność, która mądrze zorganizowana żyła i rozwijała się pomyślnie na podstawie swych własnych zasobów.

5.

Wielkie osie handlowe średniowiecza

Po upadku Imperium Rzymskiego i zniszczeniu bogatych osiedli ziemia nasza przez wieki całe wydane były na pastwę najazdów, wojen i rabunków. Z nastaniem epoki feudalizmu i rozdrobnienia terytorium ostatecznie zaniechano utrzymywania dróg. Kraj pokryty był ruinami, gdy zjawiły się pierwsze oznaki życia gospodarczego.

Nasze ziemie położone nad brzegiem morza i przecięte przez wielką ilość biegów wód, które zawsze przyciągają ku sobie ruch, miały w średniowieczu odegrać doniosłą rolę w dziedzinie handlu. Drogi przebiegające przez nasze terytorium są pochodzenia odwiecznego. Ułatwiając wymianę szlaki naturalne przyczyniają się do rozwoju przemysłu.

Od X wieku począwszy okolice nad Mozą komercjalizują się. Pomiędzy prowincjami francuskimi, a nadreńskimi powstaje obrót handlowy ułatwiany przez użycie miedzi. Maestricht, Leodium, Huy, Namur, Dinant dochodzą w tej epoce do wielkiego dobrobytu.

Na wschodzie ośrodkiem przyciągającym i portem skupiającym cały obrót handlowy jest Kilonia. Ren tworzy połączenie z Londynem.

Na południu miejscem wyładunku jest Mezieres; stamtąd

handel kieruje się drogą ku wielkim targowiskom w ~~Flakshampnii~~ Szampanii; miasta Lagny, Prowins, Troyes, Bar-sur-Aube mają każde swój sezon; tam kupcy ze wszystkich stron spotykają się, by dokonać wymiany dóbr.

We Flandrii kwitnie przemysł włókienniczy, a miasta takie jak Valenciennes i Cambrai już są sławne w tym czasie.

W XII wieku zarysowuje się ruch wpoprzek naszego kraju; dla tranzakcji gospodarczych średniowiecza, powstał wielki szlak Ren - Morze Północne. Przecina on Brabancję i daje początek miastom Louvain, Brukselę i Alost.

Bruges jest wówczas ważnym ośrodkiem gospodarczym i portem dla handlu z Londynem; Ypres jest miastem, gdzie odbywają się targi o dużym znaczeniu.

W XV wieku Antwerpia staje się stolicą handlu światowego.

W XVII wieku bogactwo to przechodzi do Amsterdamu, który w tej epoce otrzymuje w spadku cały ruch handlowy.

## 6.

### Zestawienie porównawcze starych miast.

Przesłanki geograficzne decydują o powstawaniu miast. Pewne okolice o naturalnej falistości terenu i nadające się de- przez to do łatwej obrony, brzegi spławnych rzek, tereny w pobliżu źródła wody do picia obierane były w celu wzmiesienia zamku lub ufortyfikowanego opactwa. Najkorzystniej położone załężki miast zatrzymywały u siebie kupców. Zrazu osiedlili się oni poza pierwszymi umocnieniami, które pełniły rolę schronu. Porty przyciągały ku sobie handel, wymiana prowadziła do powstawania przemysłów, które z kolei są podstawą dobrobytu.

Targowisko miejskie staje się placem publicznym. Przy nim wznoszą się hale, które często posiadają duże znaczenie.

Buduje się wówczas mury obronne dla obrony skupienia, staje się ono kwitnącym miastem. Wzrost jego znaczenia wymaga powstawanie coraz rozleglejszych fortyfikacji, tak z powodu przeludnienia, jak i celem obrony podmiejskich osiedli.

Tablica 6 daje w identycznej skali porównanie kilku ważnych ośrodków. <sup>istniały</sup> Były one w średnich wiekach i posiadały kilka linii obronnych.

Ludzie i pełne życia miasta te przedstawione są w następującym porządku:

Leodium - Bruges - Gandawa - Antwerpia

Namur - Dinant - Ypres

Lonvain - Bruksela - Paryż - Kolonia.

Przyjrząwszy się strukturze wymienionych miast możemy skonstruować, że wszystkie rozwijały się zgodnie z topografią terenu. Jedną miały kształt półkolisty, jak Antwerpia, Paryż i Kolonia; inne promienisto-koncentryczne jak Lonvain, Bruksela i Bruges; niektóre w końcu, przykładem jest Dinant, wydłużały się wzdłuż rzek i skarp.

Pokożenie kształtowało strukturę miast.

## 7.

### Ewolucja miast.

Wracając do sprawy kształtowania się w poszczególnych wiekach miast objętych poprzednią tablicą konstatujemy, że wszystkie te miasta założone na brzegu lub w delcie spławnej rzeki, miały swoje castrum czyli ufortyfikowany zamek i swój portus czyli osadę kupiecką.

### W X wieku.

Przyszłe miasta reprezentowane są tylko przez castrum

Jeśli chodzi o Brukselę, Lonvain i Ypres castrum znajduje się w miejscu, gdzie rzeka staje się splawną. W Antwerpii wznosi się ono na wzgórzu poza zakrętem Skaldy, zabezpieczone w ten sposób od wielkiego przypływu morza.

Castra w Bruges, Gandawie i Ypres mają u swego podnóża portus. Liege, Namur, Dinant zjawiają się na widowni już jako ufortyfikowane miasta obejmujące jednocześnie zamek i osadę kupiecką.

W obrębie murów wzniesionych przez Notgera Leodium, przecięte przez Legię leży niedaleko delty u zbiegu rzek Ourthe i Mozeli. Namur w miejscu, gdzie łączą się ze sobą rzeki Sambra i Moza rozwija się u podnóża Cytadeli. Dinant powstaje w pobliżu przeprawy przez rzekę. Tablica porównuje kilka wymienionych miast naszego kraju z Paryżem, który powstał na wyspie starego miasta mając swój portus na prawym brzegu Sekwany i z Kolonią, która wówczas już posiadała duże znaczenie, a była dawnym obozem warownym rzymskim. Odnajdujemy tam castrum, portus i targowisko.

#### W XII wieku.

Namur posiada przyczółek z drugiej strony Nambry, a Dinant wydziła się pomiędzy skałami, a rzeką. Bruges i Gandawa otoczone są murami obronnymi; mury Burges okalają castrum; mury Gandawy rozwijają się osrodkowo. Wszędzie widzimy osady ~~skupiska~~ kupieckie u podnóża zamku. Kolonia w dalszym ciągu rozwija się wydatnie, gdyż jest ona wielkim portem nad Renem.

#### W XII wieku

W tej epoce bardzo niespokojna ludność robotnicza żyje często poza murami przeludnionych miast.

Lonvain i Bruksela są już imponujące jako miasta ufortyfikowane. Jeśli chodzi o Brukselę castrum Saint-Grevy w pętli rzeki zostaje porzucone na rzecz zamku Coudenberg.

Namur powiększyło się jeszcze a Paryż otoczył murami swą osadę kupiec -  
ką, podczas, gdy Kolonia osiągnęła pełnię swego rozkwitu; miasto to  
już nie zmieni aż do XIX wieku swych granic ~~zródeł~~<sup>nader</sup> rozległych jak na  
owe czasy.

#### W XIII wieku.

Leodium rozwinęło się w swej delcie i stoi na straży  
ruchu na rzece. Bruges osiąga swój punkt kulminacyjny. Miasto to  
wkrótce upadnie na skutek zapiaszczenia Zwin'u.

Antwerpia jest tylko miastem ufortyfikowanym. Paryż powiększa  
się wydatnie na obu brzegach rzeki Sekwany. Louvre i Bastylia są jed-  
nak jeszcze poza granicami wytycznymi przez mury.

#### W XIV wieku

Podczas, gdy aż do XII wieku obszar miasta jest całko-  
wicie zabudowany a ludność robotnicza najczęściej zgrupowana zewnątrz  
murów obronnych, w wieku XIV przeciwnie, rozległe fortyfikacje obej-  
mują również tereny rolnicze. Są one pomyślane jako rezerwa dla części  
zabudowanej miasta; służą również dla gromadzenia bydła w razie oblę-  
żenia i do oddalenia miasta od zasięgu broni udoskonalonej w związku  
z użyciem prochu.

Podobnie jak w XIII wieku Bruges, niektóre miasta upadają.  
Zaliczyć do nich trzeba w XIV wieku Ypres wskutek zapiaszczenia rzeki  
Yserl~~ée~~. Później w XV wieku Dinant zostaje całkowicie zburzone przez  
wojska nieprzyjacielskie.

#### W XV wieku

Miasta naszego Kraju osiągnęły w poprzednim wieku  
pełny rozwój. Aż do XIX wieku pozostają zamknięte w tych samych gra-  
nicach za wyjątkiem Antwerpii, która w dalszym ciągu prosperuje.  
Dalej ku północy Kolonię Kupiecką w Amsterdamie otaczają pierwsze mu-  
ry obronne.

### W XVI wieku

Antwerpia wzrasta jeszcze bardziej i dochodzi do stopnia dobrobytu dotychczas jeszcze nigdy nie osiągniętego. Fortyfikacje dostosowane do postępu epoki składają się z bastionów, półksiężyców, wyskoków i t.d. Jednakże Antwerpia dochodzi do szczytu swej świetności. ~~Ł~~ <sup>Y</sup> ~~am~~knienie Skaldy w roku 1648 będzie dla niej ciosem śmiertelnym i pociągnie za sobą ~~inne~~ <sup>ruinę</sup> miasta.

### W XVII wieku

Ziemie nasze stają się polem bitwy; kraj jest pustoszo-  
ny a handel niszczonej przez nieustanne najazdy wojsk francuskich.  
Następują długie oblężenia naszych warowni, podczas, gdy Amsterdam  
na północy i Paryż na Południu w dalszym ciągu prosperują. Miasto  
Amsterdam, port morski, który jeszcze rozrósł się w wieku poprzed-  
nim przekracza w swej świetności wszystko, co dotychczas widziano.  
Ten rozrost nagły i pomimo to zawsze planowy sprawia, że dziś stu-  
dia nad rozwojem tego miasta są z punktu widzenia urbanistycznego  
najbardziej interesujące. Nigdy niczego nie zrobiono przypadkowo  
i szybkie rozszerzanie się miasta zawsze zgodne było z planami  
opracowywanymi z wielką rozwagą. Studiując plan Amsterdamu podzi-  
wiamy <sup>ć</sup> musimy metodę i zmysł organizacyjny narodu holenderskiego.

Każda linia murów odpowiada wspaniale rozwiniętej epoce  
w życiu Amsterdamu. W ten sposób rozpoznaje się miasta ze średnio-  
wiecza, dwie linie murów okalające miasto, zarysy odrodzenia z  
trzema rzędami okólnych kanałów, poza nimi, obszary przyłączone  
do miasta w czasach <sup>nowszych</sup> ~~nowszych~~ <sup>widnieć</sup> ~~widnieć~~ <sup>według</sup> planu zgóry ułożo-  
nego, Dodajmy, że Amsterdam był przedmiotem nader zajmujących  
studiów, przeprowadzonych z inicjatywy administracji komunalnej.

W końcu miasto stołeczne Paryż rozwinął się jes-  
zcze bardziej w XVII wieku. Jest to jedyne miasto, które w następnych  
wiekach jeszcze swe umocnienia rozbuduje.

Najpierw wymienić tu trzeba fortyfikacje z XVII wieku noszące nazwę Fermiers Generaux, które w rzeczywistości były tylko linią celną. Później w XIX wieku wzniesiono nieprzerwaną linię obronną i forty. Te ostatnie wzmocnienia nadały kształt tak nam dobrze znany Paryżowi, który posiada obszar 17 razy większy aniżeli Bruksela w granicach bulwarów.

Rozmyślnie dłużej zatrzymaliśmy się nad nauką o przeszłości opierając się na obserwacjach, rozważaniach i porównaniach. Posiada ona w urbanistyce istotne znaczenie dla poznania, zrozumienia i pokochania kraju, regionu lub skupienia nad którym przeprowadza się studia.

Tak jak style są materializacją woli mieszkańców wyrażenia piękna i pojęć danej epoki, tak odczytuje się w liniach planów poszczególnych miast dzieje walk w ich obronie, historię ich przywilejów i praw. Plany te są dla badacza źródłem wielkiej wartości materiałów naukowych. Są one wyrazem dumy z trwającego stulecia rozwoju i jego świetności.

Nieznajomość nauk przeszłości równoznaczna jest dla urbanisty z świadomym pominięciem wielkiej ilości elementów studiów, elementów, które przyczyniają się do sprecyzowania programu i ustalenia planu.

## 8.

### Najważniejsze miasta belgijskie

W XVIII wieku przez zapewnienie bezpieczeństwa odradza się życie gospodarcze. Dzięki swym zagłębiom węglowym Belgia bierze zdecydowany rozmach. Miasta prosperują, a zwłaszcza Antwerpia, Bruksela Leodium i Gandawa. Dziś te cztery miasta grupują w sobie dziesiątą część ludności Królestwa. Te ośrodki silnej koncentracji zasługują więc na specjalne studium. Tablica 8 według Schaerbeck'a dotyczy 5 miast belgijskich o ilości mieszkańców ponad 100.000.-

Sylwetki na wspomnianej tablicy wyobrażają obecny ich obwód zewnętrzny; jądro centralne za danych czasów umocnione, było przedmiotem studium omówionego w związku z tablicą poprzednią; gęsto zakreskowane przestrzenie leżą w granicach istniejących w okresie uzyskania przez Belgię niepodległości. Zabudowania z trzech tych miast t.j. Antwerpii, Leodium i Gandawy wzniesione zostały na tych terenach w warunkach, w których jedna tylko administracja odpowiedzialna była za estetyczną stronę.

Bruksela miała również swój obszar extra-muros; został on jej odebrany w r.1795 przez edykt Konwencji Narodowej, podyktowany dążeniem do doprowadzenia do połączenia się Belgii i Francji przez sprawdzenie Brukseli ~~Brukseli~~ do poziomu miasta prowincjonalnego. Rozporządzenie to było jednym z najzgubniejszych dla stolicy. Granice jej cofnięte zostają na linię fortyfikacji a 8 gmin ongiś wchodzących w skład miasta uzyskuje niezależność.

W związku z pojawieniem się maszyn w wyniku przewrotu w przemyśle, ludność poczyną napływać ku miastom. Gminy otaczające ścięsnioną w swych granicach stolicę odnoszą bezpośrednie korzyści ze wzrostu liczby ludności.

Każda z tych gmin rozwija się niezależnie od innych. By doprowadzić do ich połączenia w jedną całość, kolejne zarządy gminne Brukseli usiłują przeprowadzić odpowiednią reformę. Z ożywieniem roztrząsane projekty np. w latach 1811, 1840, 1853 rozbiły się o autonomię gmin, ciasnotę poglądów, walki partyjne.

Celem przewyciężenia przeszkód władze gminne brukselskie obliczają wówczas drogę powolnej i stopniowej ekspansji. Polityka ta umożliwia aneksję dzielnic północno-wschodnich /1853/, dzielnic Bois de la Chambre /1854/ następnie Haren, Neder-over. Hembeek i Lacken /1921/.

Antwerpia, Leodium i Gandawa zachowały swoje obszary -



rozwój ich dokonywuje się więc naprzód na tych bardzo rozległych przestrzeniach. Lecz dobrobyt, który miasta te zawdzięczają postępowi gospodarczemu ma coraz dalej idące wymagania; konieczność budowy basenów rzecznych, portów, kanałów prowadzi do anektowania rozległych terenów. Granice tych miast już obecnie nie opierają się na przesłankach geograficznych; toczy się walka przeciw inkorporacji, a najczęściej przypadek, fantazja lub brak zrozumienia biorą górę nad logiką. Typowym przykładem tego jest sprawa Brukseli.

W kołach zamieszczonych w górnej części tablicy 8 zestawione są według danych z r.1930 ludność i obszar wielkich miast z ludnością i obszarem odnośnych aglomeracji.

Konstatujemy więc, że

Antwerpia	ma	67%	ludności,	31%	obszaru	swej	aglomeracji
Bruksela	"	24%	"	21%	"	"	"
Leodium	"	66%	"	12%	"	"	"
Gandawa	"	78%	"	50%	"	"	"

Wymienione cztery miasta obejmują w swych liniach dziesiątą część ludności kraju licząc 820.000 mieszkańców. Jednakże każde z nich osiągnęło pełne nasycenie; Odtąd wyludniają się one, a jeśli niektóre liczby wykazane przez najświeższe statystyki jeszcze się utrzymują na tym samym poziomie, to zawdzięcza się to wyłącznie aneksjom.

## 9.

### Wielkie skupienia

Aglomeracje trzech miast Gandawy, Brukseli i Leodium grupują w sobie piątą część ludności kraju. Sama tylko aglomeracja brukselska obejmuje dziewiątą część ludności Belgii. To ta aglomeracja w rzeczywistości jest stolicą kraju. Bruksela posiada zaledwie <sup>jedną</sup> czterydziestą część ludności Belgii. Jest więc tylko małym miastem o 200.000 mieszkańców. Ponosi przy tym wszystkie ciężary wynikające z jej funkcji, a urządzenia, których jej znaczenie się domaga /banki,

ministerstwa, teatry, uniwersytet i t.d./ wyludniają jej terytorium na korzyść gmin sąsiednich.

Każda z tych gmin żyje niezależnie i chce sama sobie wystarczyć. Wspólny interes zbiorowości często jest zapoznawany.

To ciasne i indywidualistyczne ujęcie jest w stosunku do naszej epoki zacofane. Staje się ono zachętą dla spekulacji, podczas gdy niedocenianie strony estetycznej jest jaskrawe.

Na tablicy 9 widzimy następujące obszary:

Części kreskowane wyobrażają miasta;

Części cieniowane - okręgi ~~propozycji~~ miejskie administrowane przez rady gminne według propozycji zawartej w sprawozdaniu Barona Holvoet z r.1937. Projekt ten złożony w Parlamencie przed wojną nie mógł już być dyskutowany.

Części obramowane czarną linią, to miasta według stanu wynikającego z dekretów z r.1943, wydanych przez Komisariaty pod okupacją nieprzyjacielską.

Usiłowania te zasługują na wzmiankę i stanowią ważny etap w historii naszych wielkich aglomeracji. Próba ta pokazała nam błędy jakich nie należy popełniać, między innymi te, które polegają na zniesieniu zarządów gminnych.

Realizując tę próbę uważamy za korzystniejszy przykład obwodów /arrondissements/ paryskich. Stanowisko burmistrza każdego obwodu powinno być utrzymane lecz jedynie jako reprezentanta obwodu z władzą wykonawczą zleconą /sprawy stanu cywilnego poboru do wojska, list wyborczych i t.p./ W ten sposób mieszkańcy mają wrażenie, że nic nie uległo zmianie.. Sentyment jaki odczuwają dla wieży swego ratusza dla granic i nazwy gminy może pozostać nienaruszony. Pozory te zachowano. Na zarządzenia niezbędne w interesie całości łatwiej wówczas uzyskać zgodę.

Charakterystyczną cechą naszego ustawodawstwa<sup>wa</sup> jest poszanowanie dla autonomii gminnej; nasze zarządy gminne obstają przy niej z zajądką zazdrością. Przywilej Autonomii staje jednak w obronie interesu o ograniczonym zasięgu; cele samorządu gminnego są natury lokalnej. Przeciwnie, poprzez urbanistykę zmierza się do zabezpieczenia praw ogółu i broni się majątku narodowego.

Istnieje tu rozbieżność wzajemnych interesów. Samorząd okazuje się poważną przeszkodą przeciw wszelkim dokonaniom o szerszym zakresie. Dla niego pierwszą potrzebą jest to, by zadowolony był wyborca, na którym największe wrażenie robi propaganda oparta na uporządkowanych finansach. Tak więc dla związania końca z końcem usiłuje się pomieścić jaknajwiększą ilość ludności na obszarze gminy. Popiera się inicjatywę prywatną, nie pozostawia się bez zabudowy ani jednego kawałka terenu. Jakże często z ubolewaniem widać się, jak znikają zielone przestrzenie na skutek uporczywych dążeń do wyzyskania, jak niszczy się charakter estetyczny niektórych dzielnic przez stawianie wysokich domów, jak zaniedbuje się stronę higieniczną przez budowanie wgłęb, czego wynikiem są pomieszczenia źle oświetlone i źle przewietrzone.

Polityka ta prowadzi do doraźnego wzbogacenia się, w ostatecznym wyniku może jednak mieć rujnujące skutki, jeśli trzeba będzie pewnego dnia burzyć z przyczyn sanitarnych, gospodarczych czy estetycznych.

W naszej epoce zazębiają się wzajemnie wszystkie wielkie problemy rodzące się w obrębie aglomeracji. Ramy komunalne zostały na szerokim odcinku przekroczone, urządzenia użyteczności publicznej o charakterze sanitarnym, gospodarczym, czy socjalnym wymagają najściślejszego porozumienia między poszczególnymi gminami.

Zostały w tym celu zainicjowane zebrania burmistrzów, lecz interes ogółu nie zawsze jest identyczny z osobistymi pragnieniami

członków zgromadzenia powstałego z wyborów. Liczne są zabawne przykłady jak pertraktacje w jakiejś sprawie przeciągają się w nieskończoność, by wkońcu doprowadzić do rozbicia projektów.

Urbanistyka w tym punkcie jest sprzeczna z samorządem gminnym. Weźmy przykład aglomeracji. Planowanie zielonych przestrzeni, stref niezabudowanych, nakłada koszty utrzymania na pewne określone miejscowości; postanawiając gdzieindziej rozszerzyć strefy przemysłowe lub handlowe, planowanie powoduje rozwój - źródło bogactwa.

Ten podział przestrzeni nie liczy się z granicami komunalnymi lecz uwzględnia interes ogólny. Daje zrównoważenie budżetu o tyle o ile rozpatruje się je pod kątem widzenia całości obszaru aglomeracji.

W tym zrozumieniu urbanizacja jest możliwa i korzystna; Uwzględnienie jej w ważnych ośrodkach wymaga przede wszystkim tego, by można było rozwiązywać problemy pod kątem widzenia całości obszaru aglomeracji, bez utrudnień wynikających z poszczególnych granic.

## 10.

### Demografia

Pełne wykresy demograficzne, sporządzone przez na podstawie spisów urzędowych, przeprowadzanych co 10 lat, od czasu uzyskania przez Belgię niepodległości, wykazują wahania w górę i w dół. Analiza tego jest bardzo zajmująca.

Śmiertelność, która wynosiła około 26 zgonów na 1.000 mieszkańców w r.1830, zrazu ulega gwałtownym zmianom na skutek katastrof wywołanych przez epidemię.

Z 19 zgonów na 1.000 mieszkańców w r.1860 - śmiertelność dochodzi do 31 w połowie dziesięciolecia, a spada do 23 w roku 1870.

Od tego czasu spadek jest stały; zjawisko to zawdzięczamy postępowi medycyny, higieny i wiedzy. Objawia się przez zwycięską walkę z epidemiami i innymi chorobami i przedłuża o dwa dziesiątki lat przeciętną długość życia ludzkiego.

Pierwsza wojna światowa zatrzymuje spadek na cyfrze leżącej pomiędzy 13 a 14 zgonami na 1.000 mieszkańców. Tę samą cyfrę spotykamy po raz wtóry w r.1920 po przejściowym wzroście śmiertelności, dochodzącym do 20 na 1.000 mieszk. Pomimo lekkich odchyień cyfra ta stabilizuje się na linii poziomej aż do wybuchu obecnej wojny. Przyszłe spisy ludności wykażą oczywiście wzrost liczby zgonów, przed którym obecnie stoimy; przyczyną tego będą długoletni niedostatek, anemia i gruźlica, wywołane przez wojnę.

Ilość narodzonych dzieci waha się w latach 1830-1900 pomiędzy 28 i 33 na 1.000 mieszkańców. Od r.1900 spadek jest nieustanny i szybki, stopniowo osiąga 22 przed pierwszą wojną światową. Spadłszy do 11 na 1.000 mieszk.; w czasie wojny wznosi się do 22 narodzonych dzieci na 1.000 mieszkańców w r.1920. Później w latach 1920-1940 następuje spadek w tempie podobnym, jak analogiczny spadek w latach 1900 - 1914. Przeciętna ilość narodzonych dzieci w r.1940 obniża się do 14.

W czasie obecnej wojny dały się nader silnie odczuć różnego rodzaju ograniczenia i restrykcje, konstatujemy jednak w czasie ostatnich lat okupacji zwiększenie się ilości <sup>na</sup> rodzin, wywołane prawdopodobnie osłabieniem ludności.

Normalną konsekwencją pokoju będzie wzrost narodzin, wkrótce też będziemy mogli zdać sobie sprawę z rozmiarów tego wzrostu, który tym razem może tylko nieznacznie przekroczyć indeks śmiertelności.

W nieustannym spadku, linia narodzin skrzyżowała się z krzywą zgonów w r.1938. W tym momencie zatrzymał się wzrost ludności kraju. Sytuacja taka powstała poraz drugi w dziejach, lecz w czasie

tanej wojny zwrot nastąpił nagle, różnica między ilością narodzin i zgonów wynosiła jeszcze w r.1913-18 na 1.000 mieszkańców. W r.1938 nie skonstatowano żadnego odchylenia obu krzywych; zjawia się ono niepostrzeżenie i w sposób bardzo naturalny.

Ilość zawartych małżeństw pozostaje bez zmiany aż do r.1910; waha się między cyfrą 6 i 8 na 1.000 mieszkańców. Spadek wyraźny następuje później w okresie wojny, a znaczny wzrost po jej ~~skryżowaniu~~ zakończeniu; krzywa wyrównuje się i niepostrzeżenie staje się linią poziomą. Wielka ilość małżeństw nie przeszkodziła spadkowi linii narodzin. Małżeństwa są zawierane w młodszym wieku małżonkowie rozwodzą się, wchodzą ponownie w związki małżeńskie, lecz mają mniej dzieci, niż dawniej; jest to wynikiem życia bardziej ruchliwego, mniej stałego; ~~jest to~~ charakteryzuje ono obecną epokę.

W latach 1830 - 1890 przeciętna ilość dzieci na małżeństwo wahała się między 4 i 5. Cyfra ta spada do 3 w r.1910 i prawie do 2 w r.1930 t.j. w czasie ostatniego urzędowego spisu ludności.

W społeczeństwie, którego liczebność podwaja się w ciągu jednego stulecia, przeciętna ilość dzieci przypadająca na każde małżeństwo spada do połowy. Jeśli uwzględnimy wielką ilość osób samotnych i fakt, że potrzeba 3 dzieci na małżeństwo, by utrzymać liczbę ludności na niezmiennym poziomie, spadek do przeciętnej liczby 2 dzieci na małżeństwo oznacza początek depopulacji, która na przyszłość zapowiada się jako bardzo szybka.

Badania te uzupełnimy rozważaniami nad emigracją i imigracją. Różnica między obydwoima zaznacza się na skutek wzrostu wyjazdów przed r.1870 i po r.1935; zaakcentuje się jeszcze bardziej, gdyż możemy przypuszczać, że zagranica wkrótce dla celów swej odbudowy, zaapeluje do naszej siły roboczej.

Uzupełnimy nasze rozważania sporządzeniem piramidy wieków dla różnych okresów.

Trójkąty wieków w latach 1830 i 1880 są bardzo szerokie u podstawy dzięki wielkiej ilości dzieci, co zapowiada zdrową przyszłość pomyślną dla generacji wchodzącej w życie. Regularny kształt figury geometrycznej zwęża się w sposób normalny ku wierzchołkowi obejmującemu starców.

W roku 1910 piramida nabrzmiewa w połowie; życie przedłuża się, lecz podstawa zwęża się; jest to odbicie kryzysu, który zapowiada rok 1914.

Ogromne wgłębienie w trójkącie z r.1930 pokazuje nam skutki pierwszej wojny; niepokojące jest jednak, że podstawa rysunku również wykazuje zwężenie.

Jeśli spróbujemy narysować piramidę na r.1960, ludność wypbrazona przez trójkąt poprzedni będzie starsza o 30 lat. Uznamy za dwa wyraźne wgłębienia skutki obu wojen i narysujemy nabrzmiąły wierzchołek, odpowiednik wielkiej ilości starców.

Jaka będzie podstawa figury geometrycznej? Tego dziś nie wiemy. Wiemy jednak, że ludność nasza jest zubożała i wycieńczona, zwężenie owej podstawy mogłoby więc być normalną konsekwencją tego stanu rzeczy. Aby jej uniknąć tylko poprawa gospodarcza, ubezpieczenia społeczne dla nowożeńców, powrót zaufania w społeczeństwie mogą zachęcić do zawierania małżeństw i rodzenia dzieci.

Plan Krajowy stanie się dla państwa przewodnikiem uwzględniającym jego sytuację; Plan może doprowadzić do podniesienia się kraju.

Wykresy struktury ludnościowej dają nam porównanie lat 1830- i 1930 w odniesieniu do różnych piramid wieków. Studium tych wykresów ujawnia znaczenie każdej warstwy ludności z punktu widzenia rodzinnego, biologicznego, gospodarczego i socjalnego

/według M. Jacqart'a/. Te elementy są niezbędne dla pogłębienia problemu. Pogłębienie to powinno być doprowadzone do najdrobniejszych szczegółów.

Ilość ludności kraju jest funkcją różnych przesłanek powyższej analizy. Można stwierdzić, że mając jako punkt wyjścia w r. 1830 cyfrę 4 milionów, wzrost ludności był wspaniały aż do r. 1910, w którym się zatrzymał; od r. 1920 rozpoczyna nowe pięcie się w górę, lecz coraz powolniejsze; krzywa zaokrąglą się. Punkt szczytowy osiągnięty zostaje około r. 1938 przy liczbie ludności wynoszącej blisko 8.400.000 mieszkańców.

W ciągu jednego stulecia Belgia podwoiła swoją ludność dzięki nadwyżce narodzin nad zgonami; rozpatrzenie naszych przesłanek nie wyklucza konkluzji, że spadek może być tak samo prędkim, jak prędkim był wzrost, a może nawet prędszy.

Przepowiednia ta niewątpliwie jest pesymistyczna i zatrzymuje na sobie całą naszą uwagę.

Przypuśćmy, że byłby możliwy wzrost ludności w tempie stwierdzonym w ubiegłym stuleciu, czy należałoby sobie tego życzyć i czy należałoby zachęcać do tego? Jest to mało prawdopodobne z punktu widzenia gospodarczego, zważywszy, że kraj nasz już jest przeludniony w stosunku do swych możliwości produkcyjnych.

Z drugiej strony brak przeciwdziałania zmniejszania się ludności pociągnie za sobą bardzo poważne skutki, które wyrażą się przez nadmiar zabudowań, niezajętych domów, co z kolei wywoła powolny zanik handlu, spadek dochodów gminnych a w końcu ruinę kraju.

A więc nie można już dłużej ugodzić się na nieuporządkowane rozprzestrzenianie się zabudowań dookoła miast i na prowincji; zadanie polega na uzdrowieniu, upiększaniu, urządzeniu. Następnie trzeba poczynić kroki celem zahamowania depopulacji przez wykorzystanie w



w tym celu odpowiednio zwiększonego postępu gospodarczego i socjalnego, przez spożytkowanie rozporządzalnych środków, przez przywrócenie każdemu członkowi społeczeństwa zaufania do przyszłości.

Program ten realizuje w całości Plan Krajowy.

## 11.

### Turystyka

Celem pogłębienia studium nad Planem Krajowym niezbędne jest przeprowadzenie badań w trzech kierunkach o znaczeniu gospodarczym, a mianowicie w dziedzinie turystyki, przemysłu i rolnictwa.

Rozmyślnie zaczynamy znakowanie na mapie od miejsc o charakterze turystycznym. Znajdujemy tam takie miejsca; jest ich nawet wiele i bez kosztów można je utrzymać. Jeśli niezbędne jest tam wykonanie jakichkolwiek robót, należy je zharmonizować z ramami, w obrębie których jest zamierzone.

Ruchliwe życie współczesne i przebywanie w niezdrowej atmosferze warsztatów i biur wymagają odprężenia; odpoczynek na świeżym powietrzu, nad morzem lub na wsi stał się koniecznością.

Od początku bieżącego stulecia coraz liczniejsze rzesze interesują się osobliwościami przyrody; podróżuje się, zwiedza, przebywa poza miastem; przyjemny ten sport rozwijał się w tempie przyspieszonym, z czego powstawały rosące bez przerwy bogactwa.

Turystyka jest dziś prawdziwym przemysłem ze swymi hotelami, zajazdami, agencjami i obrotami handlowymi. Wydaje się, że w przyszłości będzie najdonioślejszym składnikiem dobrobytu kraju. Belgia jest istotnie w szczególnie pomyślnym położeniu; grupuje na swym ścieśnionym obszarze wielką różnorodność krajobrazów: morze, równiny, płaskowyż, wzgórza rzeźbione przez żuławy, tereny zamulone, skały wapienne, łupkowe, margle ze swoją charakterystyczną uprawą,

ze swoim przemysłem a wkońcu lasy. Ta różnorodność przyciąga podróżników, wycieczki artystów, badaczy i uczonych. Wrażenia przyjemne skłaniają do przedłużenia pobytu, zachęcają do powrotu.

Nic nie znaczące miasteczka odosobnione przez 10 miesięcy w roku, przez ruch, który powstaje, przeradzają się w wielkie miasta na sezon letni, a czasem nawet także na sezon zimowy.

Lecz powodzenie nie pozostaje bez konsekwencji. Okolice komercjalizuje się, ludzie przerabiają, budują i powoli niszczą dawny urok, któremu okolice zawdzięczała swą atrakcyjność.

Trzeba ewoluować wraz z postępem. Przystosowanie się do niego jest konieczne, lecz trzeba je ująć w normy, przewidzieć, zrealizować na podstawie zgóry ułożonego planu. Celem naszkicowania wyników tego studium ustalmy: jakie skarby posiadamy; pracę tą ułatwi nam opis wysiłków różnych osób i licznych instytucji.

Na naczelnym miejscu stoi: Król Leopold II i utworzenie parku narodowego Lesse obejmującego dobra Ardenne i Ciergnon podarowane Państwu.

Królewska Komisja dla Zabytków i Krajobrazów, której konieczność uznała ustawa z r.1931. Zaklasyfikowała ona w sekcji krajobrazów około trzydziestu miejsc zasługujących na ochronę. Konstatujemy jednak, że pomijając Zwin i Panne, żadne z tych miejsc nie wykracza poza obręb koła o średnicy 1 km. To już nie są krajobrazy w ścisłym tego słowa znaczeniu, lecz każde zaklasyfikowanie dotyczy jedynie jakiejś skały czy kilku stanch drzew. Instytucja ta, o której mowa, nie może zdziałać nic ponad to; pracuje zgodnie z ustawodawstwem i swoimi możliwościami.

Federacja Narodowa dla Ochrony Przyrody prowadziła kampanię za utworzeniem parków wodnych z tuzina obszernych rezerwatów. Jako wybrane ze znajomością rzeczy powinny one mieć dla kraju bardzo wielkie znaczenie naukowe i artystyczne.

Belgijski Touring Club, który zakupił i podarował Państwu kilka krajobrazów ciekawych terenów między innymi w pobliżu dóbr Ardennes.

Stowarzyszenie "Ardenne et Gaume", niedawno ukonstytuowane ma bogaty program. W ostatnich czasach nabyło ono kilka interesujących rezerwatów naukowych w Torgny, La Morteau, Presseux i Comblain-au-Pont.

Stowarzyszenie Ochrony Lasu Soignes, Ochrony Ourthe, Miłośników Tagne itp. przyczyniły się do obrony naszego krajobrazu.

Wymieńmy w końcu Komisariat Generalny Turystyki, który z niestrudzonym poświęceniem stara się o uporządkowanie naszych wkarbów przyrody i o rozpowszechnienie ich znajomości. za pośrednictwem stowarzyszeń, zwanych Syndicats d'Initiative utworzonych w blisko 300 miastach i gminach wiejskich.

Obfita dokumentacja pozwoliła nam zlokalizować miejsca wartościowe z punktu widzenia turystycznego. Krajobraz nasz nie powinien ulegać dalszym zmianom, piękne widoki nie mogą zanikać są one zbyt cennym skarbem narodowym. Z drugiej strony nie można wykupić za prywatne czy publiczne fundusze wszystkiego, co by należało w interesie ogółu ocalić przed zniszczeniem.

Dziś urbanistyka przychodzi nam z pomocą. W Planie Krajo-  
wym i w Planach Regionalnych ustali się przestrzenie, które będą podlegały ochronie, określi się charakter zabudowań mieszkalnych biorąc pod uwagę teren i zwyczaje, zakreśli się granice obszarów, gdzie wszelka zabudowa będzie zabroniona. Część terenu będzie przeznaczona na lasy, złożone z drzew odpowiednio dobranych, zależnie od jakości gleby.

Skoro Plan Krajowy postanowi, że zakład przemysłowy, kamieniołom, lub zapora wodna muszą powstać w okolicy o charakterze turystycznym, że droga, kolej lub sieć wyspiękiego napięcia

muszą je przeciąć, artyści, powołani do współpracy przy tworzeniu Planu Krajowego będą od samego początku czuwali nad zmniejszeniem wszystkich złych skutków Planu, łącząc w ten sposób piękne z pożytecznym.

## 12. P r z e m y s ł.

Drugie nasze studium odnosi się do przemysłu, wymaga ono wskazania regionów górniczych, metalurgicznych, chemicznych, tekstylnych itd.

Dokumentację należy zestawić z mapą geologiczną: znajomość terenu i podziemia pozwoli umiejscowić pewien przemysł, ustalić możliwość rozwoju i przyszłość przeznaczoną każdej miejscowości.

Tablica 12 wskazuje nam główne ośrodki przemysłowe:

### Zagłębia węglowe.

Odkrycie ich łącznie z ulepszeniem maszyn wywołało rozkwit tych okolic.

Zaczynając się w zagłębiach Nord i Pas de Calais we Francji pokłady węgla biegną w poprzek belgijskich zagłębi w prowincji Hainaut i Leodium i ciągną się następnie w stronę Akwizgranu, Limburgii i Ruhry.

Bogate zagłębie Campine, odkryte w r.1901, ma wielką przyszłość gospodarczą przed sobą.

### Zagłębia przemysłowe.

Zagłębia węglowe ściągnęły ku sobie ciężki przemysł metalowy i związane z nim inne przemysły wraz z mieszkaniem robotniczymi, okolice te dochodzą do wysokiego stopnia rozwoju.

### Ośrodki tekstylne.

Ośrodki tekstylne powstały w bardzo dawnych czasach. Rozmieszczone są na północy Francji /Lille, Roubaix, Tourcoing/ i na terytorium obu części naszej Flandrii /Roussage de la Lys/.

Okolice Verviers i południowa Brabancja przez długi czas pozostały w stanie mało rozwiniętym tylko z powodu niedostosowania komunikacji do potrzeb tych okolic.

#### Różne przemysły.

Najrozmaitsze gałęzie przemysłu, jakie powstały w pobliżu wielkich miast rozłożyły się wzdłuż tanich dróg komunikacyjnych głównie wodnych.

#### Produkcja mineralna.

Skarby surowcowe podziemia: piasek, glina, kreda, żelazo, cynk, ołów, kamienie, marmury, łupki, woda w licznych punktach powstanie przemysłu lokalnego, jego pomyślny rozwój a nawet jego istnienie często zależy od dostosowania szlaków komunikacyjnych do jego potrzeb.

#### Robocizna.

Nie powinniśmy zapominać, że żywotność naszego przemysłu w dużej mierze zawdzięczamy udoskonaleniu pracy i przeróbce surowców, kupionych zagranicą na produkty przeznaczone do wywozu.

Istnieją wielkie strefy produkcyjne i eksploatacyjne, ich wyzyskanie jest funkcją przystosowania dróg, kanałów, kolei, które odgrywają pierwszorzędną rolę w dostawie produktów, w przenoszeniu się ludzi z miejsca na miejsce, i wpływają na wysokość kosztów własnych.

Przeniesienie instalacji jak np. hut szklanych z Borinngo w okolice Campine wywołane było głównie przez niedostosowanie transportów do ich potrzeb.

Poza tym zdarza się często, że tylko z powodu tańszej robocizny fabryki najmniej odpowiednie uzyskują pozwolenie zainstalowania się w okolicach turystycznych lub rolniczych.

Ten stan rzeczy jest pożałowania godny z punktu widzenia przyszłości kraju. Najpierw bez istotnej przyczyny ulegają trans-

cenne dla turystyki krajoznawczej ulegają transformacjom; następnie rozszerzające się instalacje wymagają budowy uciążliwych arterii komunikacyjnych.

Plan powinien uwzględniać wszystkie elementy<sup>i</sup> co do każdej miejscowości wyciągać korzyści z istniejących tam bogactw naturalnych. Organizując takie ośrodki popiera się powstawanie przemysłów w okolicach dobrze obsłużonych, ułatwia się modernizację instalacji gospodarczych i udoskonalenie metod pracy, patrzy się w przyszłość i uwzględnia się w sposób racjonalny zarówno interes powszechny jak i prywatny, zwiększając ilość produktów rzucanych na rynek za cenę umiarkowaną.

### 13.

#### R o l n i c t w o

Przestrzenie miejskie i wiejskie kształtują dany kraj; kontakty między miastem i wsią były we wszystkich czasach bardzo bliskie. W XIX wieku aglomeracje i ośrodki przemysłowe wzięły bezsprzecznie górę nad rolnictwem. Łatwiejsze życie w miastach, lepiej wynagradzana praca i liczne rozrywki zachęcały do ucieczki z roli.

W XX wieku występuje ruch dośrodkowy ku najdalszym peryferiom miast. Ucieka się od tłoku, hałasu, zapachów, by uprawiać hodowlę sporty, ogrodnictwo. Liczne i tanie środki przewozowe, jak rower abonamenty robotnicze popierają jeszcze ten pęd do rozprószenia

Na wielkich obszarach dokoła miast okolice rolnicze przekształcają się w rozległe przestrzenie, pokryte ogródkami działkowymi.

Samochód daje jeszcze dalsze możliwości. W krótkim czasie okolice odległe od centr miast i osiedli i rozrzucone po całej Belgii pokrywają się zabudowaniami. Każdy chce mieszkać w domu, odpowiadającym osobistemu stylowi w okolicy przez siebie wybranej; okolica początkowo przyjemna, wkrótce jest zeszpecona.

Choć rolnictwo od szeregu latodzyskało swe znaczenie, spekulacja w dalszym ciągu panoszy się i bez oglądania się na nic przerabia na tereny budowlane najżyźniejsze ziemie orne.

Może zapomina się wysiłku przodków, by ziemię naszą uczynić kwitnącą. Zapomina się na przykład o tym, że piaszczysta Flandria wymagała ogromnego nakładu pracy a w szczególności przekopania głębokich warstw celem dotarcia do gliny źródła urodzajności tej ziemi.

Ten stan rzeczy jest niepokojący. Wypracowanie Planu Urbanistycznego Krajowego i Planów Regionalnych stworzy zaporę przeciw chaotycznemu rozwojowi, zapewni równowagę pomiędzy organizacją okolic wiejskich i miejskich.

Zrozumienie ważności zorganizowania produkcji rolniczej jest sprawą pierwszorzędnej wagi. Tak jak w ramach niniejszych rozważań przy ustalaniu miejsca dla pewnych fabryk i budowli badano warstwy geologiczne, tak badanie składu gleby pozwoli ustalić wartość i jakość ziemi w każdym miejscu.

Ziemie bogate w Rumus zostają tym sposobem przeznaczone pod uprawę, jedynie na zabudowania potrzebne większym gospodarstwom wydaje się zezwolenia budowlane w ośrodkach w odpowiedni sposób scalonych. Popiera się wielkie gospodarstwa i użycie maszyn rolniczych nowoczesnych najbardziej przystosowanych do istniejących warunków. Celem osiągnięcia skutecznego zysku zastosowanie korzystnych metod rolniczych opartych o badania naukowe umożliwi intensywną gospodarkę.

W zasadzie popiera się rozprzestrzenianie się domów mieszkalnych na gruntach mniej zasobnych w produktywnie składniki organiczne a ośrodki dla gier, wypoczynku, gaje i lasy urządza się na gruntach bezsprzecznie ubogich.

Rolnictwo staje się żywotną siłą produkcyjną tak ujęte oraz chronione przed rozdrobnieniem gruntów i rozprzestrzeniem się zabudowań.

Na tablicy 13 widzimy przez naturę wytyczone regiony kraju, k każdy Belg zna ich wartość, Mapę tę uzupełnia ustalenie jakim jest zaludnienie naszych okolic rolniczych. Gęstość zaludnienia jest wynikiem szeregu faktów, z których najważniejsze są następujące:

Łatwość lub trudność zaopatrzenia się w wodę do picia, urodzajność lub ubóstwo gleby, korzystne lub niekorzystne położenie geograficzne, obecność lub brak przemysłu.

Za wyjątkiem prowincji Herve, gdzie ludność jest rozproszona regułą jest, że mieszkańcy grupują się lub rozpraszają w zupełnie widocznej ~~widocznej~~ zależności od położenia w stosunku do granicy językowej.

I tak spotykamy: na północy w okolicach flamandzkich domy odosobnione, rozproszone lub rozmieszczone ~~na~~ w pasmach; na południu ludność walońska daje nam przykłady zgrupowania domów.

#### 14.

##### Ludność w ruchu.

Borównując wyniki kilku urzędowych spisów ludności w odniesieniu do gmin, mających ponad 10 mieszkańców na hektar, konstatujemy, że Belgia miała:

W r.1846 zaludnienie 4,337.196 mieszkańców i 41 gmin w ilości większej niż 10 mieszkańców na hektar, z czego<sup>3</sup> /gminy o ilości mieszkańców większej niż 100 na hektar: Bruksela, Saint-Josse i Bruges.

Następnie w ciągu 34 lat krajowi przybywa 1.200.000 mieszkańców, czyli jedna trzecia ludności i 42 gminy, czyli przeszło 100%

W r.1880 spis wykazuje 5,520.009 mieszkańców a 83 gminy posiadają ponad 10 mieszkańców na hektar z czego 5 gmin ma ponad



100 mieszkańców na hektar a mianowicie: Bruksela, Saint-Josse, Bruges, Binche, Saint-Gilles.

Następnie w ciągu 20 lat krajowi przybywa 1.100.000 mieszkańców, czyli jedna piąta, i 28 gmin, czyli jedna trzecia.

W r.1900 spis wykazuje 6,693.548 mieszkańców: 111 gmin ma ponad 10 mieszkańców na hektar, z czego 7 gmin posiada więcej niż 100 mieszkańców na hektar, mianowicie: Bruksela, Saint-Josse, Saint Gilles, Antwerpia, Borgerhout, Ledeborg i Verviers.

Następnie w ciągu 30 lat krajowi przybywa 1.400.000 mieszkań'ców, czyli jedna czwarta i 39 gmin czyli wzrost ich wynosi jedną trzecią.

W r.1930 spis wykazuje 8.092.004 mieszkańców a 150 gmin posiada ponad 10 mieszkańców na hektar z ogólnej ilości 2.672 gmin, z czego 9 gmin ma więcej niż 100 mieszkańców na hektar, a mianowicie Saint-Josse, Saint-Gilles, Borgerhout, Ledeborg, Schaerbeek, Ixelles, Molenbeck, Kockelberg i Etterbeck.

Na ostatniej tablicy miasta o dużym znaczeniu straciły mocniej sze cieniowanie, jak Bruksela /61/, Antwerpia /33/, Leodium /74/ Gandawa /45/. jedynie kilka gmin sąsiadujących z tymi miastami tworzy skupienia o gęstości zaludnienia ponad 100 na hektar.

Porównując lata 1846 i 1930 możemy stwierdzić, że o ile zaludnienie kraju podwoiło się w tych 84 latach z powodu nadwyżki narodzin nad zgonami, o tyle ilość gmin o więcej niż 10 mieszkańcach na hektar zwiększyła się aż 36 razy.

To studium jest bardzo znamienne, chociaż gminy o małym obszarze są nim bardziej zainteresowane, niż posiadające wielką powierzchnię. Porównując ze sobą 4 tablice można stwierdzić zarysowywanie się pewnych regionów; tworzą się one przez ucieczkę ze wsi do miast. Napływ mieszkańców ku miastom ku okolicom przemysł-

wym i bankowym jak również wzrost ludności dzięki nadwyżce narodzin na zgonami są głównymi przyczynami rozrostu pewnych wielkich ośrodków.

Dzięki zagłębiom górniczym, kanałom i rzekom, niezbędnym dla rozwoju gospodarczego, zagęszczenie ludności stworzyło stos pacierzowy, przechodzący przez kraj ze wschołu na zachód. Jest to oś wyznaczona przez zagłębia Borinage, Basen Centralny, Charleroi Leodium i kieruje się następnie w stronę Verviers.

Studium regionów Antwerpii, Brukseli i Leodium jest bardzo sugestywną i nader pouczającą. Jeśli intensywność rozwoju wielkich miast zmniejszy się na skutek aneksji, gęstość ich zaludnienia zmniejsza się również. przez promieniowanie ludności w XX wieku. Ruch ten dokonywuje się w kierunku miejscowości coraz odleglejszych od centrum i przynosi bardziej bezpośrednie korzyści najdalszym peryferiom.

Przyczynami tego były w r.1939 wzrost ceny gruntów, rozwój transportów zbiorowych, niska cena abonamentów kolejowych i odległych terenów, pojawienie się samochodów, autobusów, tramwajów, rozwój rowerów i poprawa ścieżek dla rowerzystów; obawa przed konfliktami /bombardowaniem z powietrza/, przede wszystkim zamknięcie do sportu, hodowli zwierząt i pragnienie życia na świeżym powietrzu.

Jednakże ludność utrzymuje się także w samych centrach miast dzięki budowie wysokich bloków, gdzie mieszkańcy korzystają z dodatnich stron zbiorowego życia i z adpadnięcia kosztów robocizny.

15.

#### Osie handlu wewnętrznego.

Widzieliśmy na początku niniejszego wykładu, jakie były osie wielkiego handlu międzynarodowego /tablica 2/.

Jeżeli na mapę Belgii naniesiemy schematycznie gminy o więcej niż 10 mieszkańcach na hektar według ostatniego spisu urzędowego z r.1930, gminy te w stosunku do Brukseli rozmieszczone są w kierunku na Leodium /wschód/, Namur /południowy-wschód/, Mons /Południe/ Ostendę /zachód/ i Antwerpię /północ/.

Wskutek nadmiernych różnic terenowych Ardeny belgijskie mniej zasobne w handel i przemysł, nie wykazują większych koncentracji ludności. Wyłączone są same przez się z niniejszego studium.

Obok szlaków, zbiegających się ku stolicy, mamy oś Paryż-Kolonia. Przekracza ona rzeki Sarthe i Mozę, przechodząc przez Charleroi, Namur i Leodium.

Ta teoretyczna linia rodzi bardzo doniosłą trasę, którą można nakreślić jak wielką elipsę. Otacza ona ze wszystkich stron Brukselę i powinna dawać korzyści licznym małym miastom przemysłowym. Przebiega z południa ku zachodowi przez Mons - Tournai - Courtrai - Roulers - Ostendę; następnie przez Bruges, Antwerpię, Campine zamyka się w Leodium.

Po osiach międzynarodowych, zbiegających się w Brukseli, elipsa w swym schematycznym kształcie posiada pierwszorzędną doniosłość dla rozwoju kraju, tak o ile chodzi o transporty rzeczne, kolejowe jak i drogowe.

Antwerpia, Leodium, Namur, Mons, Ostenda i Bruksela położone ~~na~~ na skrzyżowaniu szlaków promienistych i okólnych będą uprzywilejowane. Szlaki te obsługiwać mogą z łatwością owe miasta; przebieg ich wytyczony będzie na podstawie badań.

Bardzo rozwinięte sieci dróg, kolei, kanałów belgijskich krzyżują się i biegną na wszystkie strony. Urbanistyka, dostosowana do potrzeb obecnego wieku, nie wymaga koniecznie tworzenia nowych szlaków, lecz przystosowania do nowych ~~istniejących~~ istotnych funkcji szlaków już istniejących przy uwzględnieniu ich znaczenia dla usług które powinny oddać.

Ewolucja strategiczna, migracyjna i gospodarcza.

Tablica niniejsza daje szkic, ilustrujący trzy ważne dziedziny strategiczną, migracyjną i gospodarczą.

a/ Belgia ze strategicznego punktu widzenia.

Odkąd człowiek istnieje nie przestał walczyć ze swym bliźnim. Broni swego ogniska domowego, zrzecza się by stawić opór nieprzyjacielowi, żyć a także atakować, ponieważ pożąda dóbr bliźniego swego.

Tak jak ufortyfikował swoje castrum, człowiek kolejno fortyfikuje miasto, region, później kraj.

Odosobniony zamek na urwistej skale wśród bagien czy ujścia rzeki był obroną naszych przodków. Parapety i rowy wzmacniały umocnienia. Ludność skupiała się w obrębie murów, często rozszerzanych i nieustannie ulepszanych w celu przystosowania ich do ciągłego udoskonalania narzędzi zniszczenia.

W XVII wieku występy, dwuramniki i bastiony wysunięte poza linie obwarowań jeszcze bardziej odsuwają zasięg broni palnej.

W XIX wieku zabudowania rozprzestrzeniają się poza starymi murami. Przechodzi się z nieprzerwanych linii umocnień lokalnych do fortyfikacji regionalnych. Przykładami są fortece Leodium, Namur i Antwerpia. Fortyfikacje wykraczają daleko poza granice gmin, lecz wkrótce już nie są dostateczne.

Z uwagi na wymogi postępu w stuleciu naszym potężne przygotowania do obrony przeprowadzone są na całym obszarze państwa. Na cały kraj spadają straszne skutki wojny, granice wojskowe zresztą już nie mają znaczenia. Plan strategiczny w skali państwowej staje się z kolei przestarzały, rodzą się zamierzenia w skali międzynarodowej, lub nawet światowej.

W czasie wojny wszystkie wysiłki dostosowane są do totalnego planu walki z zewnętrznym niebezpieczeństwem. Analogicznie w czasie pokoju, by móc w sposób rozsądny prowadzić naród do dobrobytu potrzeba objęcia wzrokiem całego horyzontu.

Okazuje się niezbędnym jeden plan urbanistyczny dla obu zasadniczych ewentualności: wojny i pokoju. Choć aż środki konstrukcyjne i destrukcyjne przeciwstawiają się sobie, choć cele higieny z jednej strony a bezpieczeństwa z drugiej są różne, urbaniści i strategicy mają dziś podobne zapatrywanie w dziedzinie planowania.

Przewidując przyszły rozwój, zapatrywania te idą w kierunku wyeliminowania wielkiego przemysłu ze środka miast, dekoncentracji ludności i zabudowań, stworzenia wielkich szlaków komunikacyjnych dokonywania niektórych transportów pod ziemią, założenia rozległych przestrzeni zielonych, zakazu budowania w ściśle określonych strefach. Zadania te mają charakter ogólnokrajowy i muszą być traktowane łącznie. Obejmujące całość studium urbanistyczne pozwoli zjednoczyć w jednym porywie prace na rzecz jedności kraju i jego bezpieczeństwa, wielkości i piękna. Nad tak często zaniedbaną stroną estetyczną roztoczy się odtąd opiekę, gdyż artysta będzie współpracował od pierwszej chwili w obronie krajobrazów i miast. Zadanie jego będzie miało szerszy zasięg niż kamuflowanie nieprzyjemnych dla oka urządzeń.

#### b/. Belgia z punktu widzenia migracyjnego.

Na początku XIX wieku następuje wielka przemiana w przemyśle. Pociąga ona za sobą przeniesienie całych fabryk i siły roboczej. Przyczyną tego zjawiska jest zastąpienie węgla drzewnego przez koks. Opuszcza się lesiste okolice Namur na rzecz terenów węglowych

położonych w centrum kraju oraz okolicach Charleroi i Leodium ;  
jesteśmy świadkami ekspansji przedsiębiorstw kapitalistycznych,  
które stają się coraz większe i zaniku drobnego przemysłu,  
stopniowo eliminowanego z życia gospodarczego.

Ludność napływa ku ośrodkom przemysłowym, ku wielkim miastom  
Coraz więcej ludzi opuszcza prowincję. Jest to początek koncentrac  
cji ludności, koncentracji, która jeszcze pozostaje pod wpływem  
rozwoju kolei żelaznych ze stałymi i odległymi od siebie przystan-  
kami.

Od kilku lat drogi kołowe odzyskują swe znaczenie. Daje się  
zauważyć emigracja zrazu w obrębie skupień ku peryferiom, następnie  
zaś ku okolicom coraz bardziej odległym.

Kampania o charakterze społecznym i higienicznym odsłania  
nędzne warunki życia w wielkich skupiskach i miasta - nory wylud-  
niają się. Łatwo dostępne środki transportu, dobre drogi i ścieżki  
dla rowerzystów przyczyniają się do odpływu na prowincję. Ludzie  
organizują swoje życie w taki sposób, by przebywać na świeżym po-  
wietrzu, by zajmować się ogrodami. Jednocześnie poświęcają się  
uprawie ziemi i pracy w fabryce lub biurze. Naskutek tej dobrowol-  
nej emigracji coraz więcej ludzi mieszka na wsi. Niektórzy przeby-  
wają tam przez cały sezon letni, inni spędzają tam tylko weekendy.

Ośrodki odludne przyciągają ludzi i z kolei same ulegają  
przemianom. Regiony rozkwitają w dobrobycie dzięki osiedleniu się  
przemysłów i rozpoczęciu nowych eksploatacji.

Jednakowoż niektóre środowiska robotnicze nadal pozostają  
natłoczone, w dalszym ciągu żyją się tam w nędzy, wywoływanej  
przez kryzysy i bezrobocie.

Zbadajmy i porównajmy /tablica 16/ nakreślone prostokąty  
z odnoszącym się do nich wskaźnikiem spadku i wzrostu ludności w

latach 1930 - 1938. Prostokąty te obejmujące obszary 640 kilometrów kwadratowych odnoszą się do dwóch regionów Hainaut i Limburgii.

Region Charleroi jest przykładem okolicy zubożającej; wyludnienie, wywołane głównie przez nadwyżkę zgonów nad narodzinami, miejscami dochodzi tam do 8%.

Region Campine przeciwnie, zagospodarowuje się, ludność wzrasta w stosunku dochodzącym czasem do 25%. Tu ~~wzrastający~~ Brak rąk roboczych każe uciekać się do pomocy zagranicznej siły roboczej.

Wydawałoby się, że ten nienormalny stan rzeczy wymagałby masowej redystrybucji, skierowania ludności Borinage do Campine, a zatem z Walonii do Flandrii.

Jednakże Belg przywiązany jest do okolicy, gdzie się urodził z przyczyn uczuciowych bezwątpienia, lecz także z powodów prawnych. Zna on bowiem wagę i małostkowość ustaw językowych. Zmusiłyby one w przytoczonym wypadku dzieci walońskie do uczenia się wyłącznie po flamandzku, podczas gdy na przykład Polacy i Czesi mieliby szkoły z polskim, względnie czeskim językiem nauczania.

Te drobne szczegóły mają czasem doniosły wpływ na życie zbiorowe i gospodarczy rozwój kraju.

#### c/. Belgia z punktu widzenia gospodarczego.

W prowincji Hainaut obok wielkich kopalń nadmiernie eksploatowanych i wyczerpanych istnieją wielkie zakłady przemysłowe, które upadają i liczne drobne warsztaty, które zamierają pośród tysięcy domów robotniczych. Wszystko tu istnieje: zabudowania, urządzenia, ludzie za wyjątkiem odpowiednio zorganizowanej komunikacji.

Solucja problemu, która się nasuwa, streszcza się w zorganizowaniu walki przeciw odosobnieniu tej prowincji.

Prowincja Borinage była ongiś kwitnąca. Drogi, kanał dla barek 350 tonowych, odpowiadały wówczas potrzebom. Nie dbano jednak o ich rozwój.

Wzrost ceny surowców na skutek przeładunków i zatorów w komunikacjach stał się bezpośrednią przyczyną obecnej nędzy. Zjawiające się przesilenia i bezrobocie mają swe źródło najczęściej w nieprzy stosowaniu komunikacji do potrzeb.

Poważne skutki dla <sup>całego</sup> kraju będzie miało powolne zamieranie bogato urządzonych zakładów przemysłowych, które pociągnie za sobą ruinę gospodarczą niektórych okolic.

Badanie przeszłości uczy nas, że kanały we wszystkich epokach były dźwignią dobrobytu, rozgłosu i świetności gospodarczej. Ich rola zwiększyła się jeszcze wraz ze wzrostem potrzeb i zwyżki ceny robocizny.

Dziś potrzebna nam są kanały dla barek 2.000-tonowych dla zaspokojenia wymogów naszego stulecia. Istniejące już kanały, których przekrój odpowiednio przerobiono, dają wyniki doskonałe. Stają się dźwignią bogactwa, a przemysł wzdłuż ich brzegów znajduje naturalne warunki dla swego rozwoju.

Takie kanały położone są wzdłuż linii:

Skalda-Rupel-Bruksela do Clabecq;

Skalda-Kanał Alberta-Leodium i Moza do Ilny.

Gandawa zawdzięcza swe podniesienie się gospodarcze kanałowi łączącemu ją z morzem.

Cały region przemysłowy w południowo-zachodniej części kraju oczekuje, że odpowiednio do potrzeb jego dostosowane szlaki przywróćą mu dawny dobrobyt. Urządzenie proponowanej elipsy dla 2.000-tonowych barek pociągnęłoby za sobą odrodzenie Charleroi. Mons, Courtrai, Tournai, Roulers i Bruges. Ostatnie <sup>Z</sup>wymienionych miast posiada kanał łączący je z morzem, jeśli wydajność jego nie odpowiada oczekiwaniom, to przyczyną tego jest brak koordynacji poszczególnych szlaków, które zostały wytyczone na podstawie studiów o zbyt lokalnym polu widzenia.



Drugim etapem byłoby przyłączenie do projektowanego szlaku kanału Rupel - Bruksela - Clabecq.

Dokonania te odpowiadają potrzebom obecnych czasów, pozwolą na przerzucanie tanim kosztem bogactw limburskich kopalń węgla do zakładów przemysłowych już istniejących lub takich, które powstażą wzdłuż wspomnianych linii; przy tym samym koszcie własnym umożliwią one udoskonalenie produktów, a przez to zwiększą opinię o naszej wytwórczości zagranicą. Zapewnienie odpowiednich dróg wodnych wpłynęłoby więc dodatnio na ogólny dobrobyt Belgii.

17.

Główne szlaki drogowe, wodne, kolejowe i powietrzne.

Bez przerwy powstają nowe drogi lądowe, rzeczne, żelazne i linie powietrzne; kraj nasz posiada na kilometr kwadratowy najgęściej na świecie rozwiniętą sieć szos, kolei, a nawet pomijając Holandię - spławnych dróg wodnych.

Jeśli chodzi o komunikację, jesteśmy w wyjątkowo dobrej sytuacji, a pomimo to stale spotykamy się z propozycjami, a nawet realizacją nowych szlaków. Myśl przewodnia często jest nieznana i - zda je się - ma swe źródło w pewnych osobistych wpływach.

W niniejszym studium chodzi nie tyle o tworzenie, /<sup>nowych szlaków</sup> jak o dostosowanie istniejących do faktycznych potrzeb, przez odpowiednie skierowanie przewozów i danie każdemu szlakowi profilu będącego funkcją jego położenia, jego kategorii i przypuszczalnych rozmiarów ruchu, jaki na tym szlaku będzie się odbywał.

a/ Drogi kołowe.

Zastanówmy się najpierw nad głównymi szosami na których odbywa się intensywny i szybki ruch t.j. nad autostradami. Są to drogi o charakterze bądź międzynarodowym bądź narodowym, zabezpieczone odpowiednim zakazem zabudowy. Mają one obsługiwać kraj w sposób wzbudzający podziw.

Muszą mieć wielką widoczność, szerokie zakręty, Przejazdy <sup>kolejowe</sup> powinny być zniesione. Konieczne jest omijanie osiedli oraz niezbędny zakaz budowania w odległości poniżej 50 metrów od osi tych dróg.

W ogólnych zarysach autostrady dzielą się na zbiegające i promieniste. Głównymi liniami poprzecznymi są:

Ostenda - Leodium przez Gandawę i Brukselę

Paryż - Amsterdam przez Brukselę i Antwerpię

Paryż - Kolonia przez Namur i Leodium

Amsterdam - Bazylea przez Brukselę i Arlon.

Brukselę widzimy pośrodku trójkąta utworzonego przez szlaki dośrodkowe. Jeśli na naszej mapie narysujemy proponowaną elipsę, przechodzącą przez

Furnes, Con<sup>r</sup>trai, Tournai, Mons, Charleroi, Leodium, Antwerpię i Gandawę, Lille,

połączymy nią główne miasta wskazane przez nasze badania. Tylko wymienione powyżej drogi jako najważniejsze figurują na tablicy 17.

W dalszej kolejności idą szlaki drugorzędne jak drogi:  
Bruksela - Lille, Bruksela - Charleroi i t.d.

Drogi trzeciorzędne i t.d.

Drogi zbiegające się ku ważnym ośrodkom.

Drogi okalające miasta /drogi obwodowe różnego rodzaju/

Drogi o charakterze turystycznym, wijące się wśród pięknych okolic.

Drogi przemysłowe, drogi prowadzące do rezydencji, drogi wiejskie i t.d.

Bulwary, aleje, ulice, ścieżki /t.d. rozmaitych typów.

Każdy szlak będzie miał profil odpowiadający jego kategorii, położeniu, funkcji, ważności i rodzaju ruchu: drogi zadrzewione,

asfaltowane, brukowane o podkładzie kamiennym, drogi wzdłuż których ciągną się trawniki, ścieżki dla jazdy konnej i t.d.

Takie ścieżki dla rowerzystów wymagają całego studium. Będą one przystosowane do rozmiarów ruchu między ośrodkami przemysłowymi a wsią, między miastami i miejscowościami turystycznymi; będą ścieżkami na dwa trzy rowery ..... ścieżkami oddzielonymi od dróg trawnikami. Szerokości są <sup>niektóre</sup> niższe, specjalne w każdym wypadku.

b/ Drogi wodne.

Powołujemy się na <sup>te</sup> nasze poprzednie rozważania /tabl.16/. Prowadzą one do uzupełnienia istniejącej już sieci kanałami przystosowanymi do obrotu 2.000 tonowego przez przedłużenie:

odcinka Antwerpia - Leodium - Huy w stronę Charleroi, Mons Tournai, Courtrai, Roulers, aż do połączenia z odcinkiem Bruges - Zeebrugge;

kanału Antwerpia - Bruksela - Claberg, aż do zetknięcia się ze szlakiem poprzednim.

Na wschodzie potrzebne jest połączenie kanału Alberta z Mozą i Renem.

Na południu chodzi o połączenie projektowanej elipsy z Północnym Kanałem francuskim.

Przechodzimy do sprawy drugorzędnych kanałów dla <sup>barek</sup> ~~kaczek~~ 600-tonowych. Istnieje już kanał Ostenda - Bruges - Gandawa - Antwerpia; projektuje się szlak wodny Gandawa- Bruksela - <sup>nowy</sup> Louvain - Kanał Alberta i t.d.

W razie potrzeby jeszcze dalej posunięte studium zajmie się trzeciorzędными kanałami dla barek 350-tonowych

c/ Koleje żelazne.

Liczne szlaki tej kategorii udoskonalone przez zastosowanie

"dispatching", a przewiduje się w bliskiej przyszłości elektryfikację sieci objętej nazwą "grande étoile".

Niektóre linie kolejowe mają znaczenie pierwszorzędne; powinny być urządzone tak, by umożliwić intensywny bardzo szybki ruch pasażerski, odbywający się w razie potrzeby w pociągach zawieszonych.

Są to linie : z Ostendy w stronę Kolonii i Bazylei  
z Paryża w stronę Amsterdamu i Kolonii.

Inne linie kolejowe mają również wielkie znaczenie dla obsługi miejscowości zgodnie z naszym studium. Linie te powinny uzupełniać sieć dróg wodnych i żelaznych przeznaczonych dla przemysłu. Należy przystosować do tych zadań projektowaną elipsę, zwłaszcza zaś do dużego ruchu towarowego.

#### d/ Lotniska.

Na zasadzie planu obejmującego całokształt zagadnienia, należy podzielić je na lotniska główne drugorzędne i regionalne.

Najważniejsze lotnisko sytuowane jest na prowincji, między dwoma wielkimi centrami Brukselą i Antwerpią; rozmiary jego będą olbrzymie, aby odpowiadać wymogom ruchu międzynarodowego.

Lotniska drugorzędne powinny leżeć jak najbliżej centrum stolic poszczególnych prowincji.

Lotniska regionalne należy rozplanować po trzy na każdą prowincję, w miejscowościach turystycznych lub przemysłowych, które mają obsługiwać.

Ponieważ przyszłość należy do lotnictwa, logiczne rozplanowanie lotnisk jest sprawą pierwszorzędnej wagi; sieć urządzeń dla komunikacji powietrznej uzupełnią liczne lotniska prywatne.

Wszystkie wymienione szlaki pierwszego rzędu, czy to drogowe, czy rzeczne, kolejowe lub powietrzne wyznaczone będą po rozumnie skoordynowane<sup>m</sup> badaniu w skali ogólnopństwowej.

Szlaki te są osiami bogactwa. Trzeba je przystosować do potrzeb, zanim zajmiemy się jakimkolwiek innym projektem; będą musiały odpowiadać także przyszłym wymogom ruchu.

Wydatki na szlaki komunikacyjne mają najistotniejsze znaczenie dla życia kraju; poza tym są one rentowne, gdyż przyczyniają się do stworzenia realnych podstaw dobrobytu.

18.

### Plan Krajowy.

Cały niniejszy wykład streszcza się w tym rysunku, który grupuje niektóre elementy wstępnych badań i daje szkic Planu Krajowego. Plan ten oprzeć się winien na wynikach dociekań długich i znacznie bardziej sumiennych, niż te, które mogą być przeprowadzone w ramach skromnych możliwości, jakimi dysponuje inicjatywa prywatna.

Celem projektu jest nie tyle domaganie stworzenia się takiego lub innego szlaku, jak przyczynienie się do rozpowszechnienia znajomości urbanistyki i Planowania jako podstaw przyszłego dobrobytu społeczeństwa.

### Skoordynowane studium regionów gospodarczych.

Regiony turystyczne, przemysłowe i rolnicze zawierają ośrodki, których łączne potraktowanie jest wskazane.

W niektórych wypadkach regiony krzyżują się i zachodzą jedne na drugie, co jest dowodem, że pewne przestrzenie wykazują kilka możliwości eksploatacyjnych. Dowodzi to także niezbicie, że należy skoordynować studia nad nimi i pamiętać o różnorodności tych źródeł bogactwa.

Bezczynność byłaby równoznaczna ze skazaniem tych przestrzeni na powolne lecz niechybne zniszczenie, spowodowane przez przemysł lub budownictwo mieszkalne. Przeciwnie, rozpatrując zagadnienie

wszechstronnie, uwzględniamy wszystkie jego elementy, i przystosowujemy je do potrzeb przyszłości.

Regiony zaznaczone na naszej mapie stanowią punkt wyjścia dla doniosłych rozważań. Przystosowując regiony te do swych własnych potrzeb, inne gminy lub części gmin przyłączają się do nich i z nimi razem tworzyć będą prowincje.

W urbanistyce nie powinniśmy liczyć się z granicami prowincji lub gmin, które nie są granicami geograficznymi. Zachowaliśmy je jednak w niniejszym studium z szacunku dla naszych zwyczajów i dla naszej organizacji administracyjnej.

#### Skoordynowanie studium nad komunikacjami.

Na naszym rysunku elipsa i linie dośrodkowe wyobrażają schematyczne ~~zagadnienia~~ zasadnicze elementy rozwoju. W centrum rysunku Bruksela przedstawiona jest w postaci trójkąta utworzonego przez zbiegające się szlaki. Zadaniem Planu Krajowego jest umiejscowienie zasadniczej sieci dróg /100 metrowych/, kanałów /60-metrowych/, kolei i lotnisk niezbędnych dla komunikacji na duże odległości. Plan powinien wytyczyć kierunek tych szlaków, określić ich znaczenie i ich profil poprzeczny.

Dalsze studium pozwoli nam zapoznać się ze sprawą dróg o znaczeniu drugoplanowym, trzeciorzędnym i t.d. Projekty te jeśli są dobrze pomyślane wpływają dodatnio na rozwój przemysłu. Rozległe regiony zgodnie z wolą projektodawcy przecięte przez główne szlaki komunikacyjne, rozwijają się stosownie do planu z góry ułożonego z uwzględnieniem harmonijnego rozmieszczenia całego obrotu gospodarczego.

Przeobrażając Krajobraz w ściśle określonych okolicach tam, gdzie wydatki związane z przemianą staną się źródłem bogactw o dużym znaczeniu dla kraju, projekt zachowuje inne okolice bez zmian i w ten sposób przyczynia się do utrzymania narodowego majątku w

w dziedzinie wartości turystycznych i rolniczych.

Plan Krajowy ustala na przyszłość ogólne zasady niezbędne dla zapewnienia krajowi dobrobytu. Wszystkie późniejsze dociekania będą wypływały z podstawowych wytycznych wynikających z rozważenia zagadnień rdgionów i komunikacji.

Liczenie się z nieustającym postępem, nie czekanie aż siłą faktów szlak jakiś okaże się niezbędnym, unikanie lawirowania przez przewidywanie sytuacji przy opracowaniu Planu Krajowego równoznaczne jest z kierowaniem życia i nie ograniczaniem się do tego, by być przez nie kierowanym. Oznacza to informowanie, dawanie dyrektyw, jednym słowem zarządzanie krajem z pełną świadomością wziętych na siebie obowiązków.

#### Program regionalny.

Plan Krajowy może być tylko schematyczny /patrz tabl.31/ o ile chodzi o wytyczenie szlaków komunikacyjnych i granic regionów. Program obejmujący całość ustala wymogi zasadnicze i jest wyrazem szkicu ogólnego, który będzie sprecyzowany przez Plany Regionalne i Plany Aglomeracji. Program ów będzie zawierał myśli przewodnie dla projektów regionalnych.

Dociekania w duchu tych, które przeprowadziliśmy, lecz znacznie bardziej szczegółowe, muszą być podjęte w dziedzinie problemów regionalnych. Podstawą ich będzie Plan Krajowy podobnie, jak Plan Krajowy stosuje się do wytycznych o charakterze międzynarodowym.

Jednym z celów tej pracy jest ścisłe zgrupowanie gmin lub części gmin tego samego typu o jednakowych potrzebach i dążeniach, gmin lub części gmin, które na tych samych podstawach opierają swój udział w dobrobycie w zależności od okolicy i rozwoju gospodarczego.

Coraz bardziej sprawdza się, że w dzisiejszych czasach miasta i gminy nie mogą egzystować odizolowane jedne od drugich ani nie mogą wystarczać same sobie. Najprostsze na pozór problemy wykraczają poza ich granice; dla rozwiązania tych problemów trzeba uciekać się do badań o zasięgu regionalnym, a często nawet krajowym. Potrzebna staje się unifikacja urządzeń zakładów użyteczności publicznej, jak transportów wodnych, kolejowych, drogowych i powietrznych, wodociągów, gazowni, elektrowni, kanalizacji, cmentarzy, szpitali, wywozu śmieci, oczyszczania miasta, krematoriów, rzeźni i t.d.

Studia stają się interkomunalne. Im regiony będą większe, tym lepiej można będzie zdać sobie sprawę z wszystkich potrzeb i ustalić ich zasięg.

Chociaż regiony zarysowują się pod wpływem przesłanek natury przyrodniczej i socjalnej, będą jako całość zawsze miały wygląd miejski, gdyż ziemie orne, lasy i stawy <sup>okoliczne</sup> trzeba objąć ramami projektu. Wzajemne związki, wpływy, elementy przyrody czasem nawet odległe nie mogą być pominięte.

W Planie Regionalnym zainteresujemy się szczególnie domami, zabudowaniami folwarcznymi, wioskami i rozproszonymi wsiami; wskażemy najlogiczniejsze rozwiązanie, by zachować krajobrazy w pewnej wartości raczej dla społeczeństwa jako całości, niż dla kilku osób uprzywilejowanych oraz by popierać przemysł w pewnych nadających się do tego celu okolicach, rezerwując żyzne ziemie dla rolnictwa.

Plan Regionalny często musi wystarczyć dla celów urbanizacji; staje się więc ostatecznym. Jedynie ważniejsze aglomeracje objęte ramami Planu będą wymagały rozważań specjalnych, do których powrócimy w rozdziale zatytułowanym : Program aglomeracji.

Podział na <sup>strefy</sup> strefy / zoning/

Opracowanie regionów będzie ułatwione przez t.zw. zoning; w <sup>ten</sup> taki sposób stosujemy podział w metodzie pracy, umożliwiającą nam



wykonanie planów.

Podział na strefy odgrywa w urbanistyce kapitalną rolę; podstawą jego jest meteorologia. Zgodnie z cechami charakterystycznymi poszczególnych okolic wynikających z dokumentacji zebranej w badaniach wstępnych, określimy ~~strefy~~<sup>strefy</sup> przemysłowe, handlowe, mieszkaniowe, rolnicze, turystyczne, społeczne, niezabudowane, przeznaczone do zalesienia i t.d. .... Ilość rodzajów stref jest nieograniczona.

Ta metoda określi ~~nią przez~~<sup>n</sup> przestrzenie, na których pożądanym będzie całkowity zakaz zabudowy, skąd wyeliminujemy, lub gdzie właśnie zgrupujemy fabryki lub osiedla mieszkaniowe, którym nadamy nowy wygląd lub gdzie zachowamy lokalny charakter architektury. Przestrzenie zielone, tereny sportowe, niezbędne gmachy poprzez to studium będą dokładnie umiejscowione.

Podział na strefy musi jednak liczyć się z postępem. Celem uniknięcia niejednolitego wyglądu zabudowań przez zoning przy rozplanowaniu skupień miejskich, wiejskich, wyznaczamy dzielnice, które mają być zarezerwowane dla poszczególnych typów zabudowy, jak dla domów, prefabrykowanych, pawilonów week-endowych, domów mieszkalnych kilkopiętrowych, bloków, drapaczy chmur, budynków z tarasami, zabudowań pokrytych czy to dachówką, czy łupkiem, fasad z czerwonej lub żółtej cegły, tynkowanych i t.d. ~~Wzbudzimy~~<sup>Wzbudzimy</sup> w ten sposób <sup>w</sup> nieskończoność szczegółów, wynikających ze studium nad aglomeracjami.

Każda ~~strefa~~<sup>strefa</sup> o mniejszej lub większej przestrzeni określonej przez studium urbanistyczne, będzie miała charakterystyczny wygląd dzięki swej sylwetce, wysokości i kolorystyce domów oraz gęstości zaludnienia. Takie ujęcie sprawy umożliwi zachowanie charakteru danych ośrodków przez nałożenie obowiązku budowania tam w sposób z wyglądu, koloru i systemu odpowiadający przeszłości.

Podział na strefy okazuje się bardzo ważnym. Narzuca się konieczność wydania norm prawnych w sprawie domów prefabrykowanych które usiłuje się rozpowszechnić coraz bardziej przez produkowanie ich w wielkich seriach. Należy unikać tego, by naprzykład dla zaspokojenia pilnych potrzeb pogorzalców zalać cały kraj, a zwłaszcza centralne dzielnice naszych miast kosztownymi domkami prowizorycznymi; znamy ich długowieczność z okresu po tamtej wojnie. Rozwiązanie problemu polega na wyznaczeniu przestrzeni, na których prefabrykowane domy są dopuszczalne. Przy podziale na strefy <sup>tego rodzaju miejscowości</sup> tego rodzaju miejscowości, które należy traktować jako miasta-satelity, zaprojektowane pod postacią miast-ogrodów.

Wygląd ich będzie naturalny bez sztucznego nalotu wiejskiego, domy będą wydłużone, dobrze ustawione w stosunku do słońca, bielone lub malowane na kolory harmonizujące z krajobrazem; zieleni i kamienie z danej okolicy zdobić będą ogródki i ogrodzenia.

Osiedla złożone z domów prefabrykowanych przeznaczonych dla pogorzalców mogą mieć tylko charakter prowizoryczny; lecz z powodu ich wysokiego kosztu tym się zadowolić nie można. To też przewidziane będzie użycie tych domów jako stacji week-endowych. Z tego powodu należy je stawiać niedaleko źródeł zaopatrzenia w miejscach specjalnie dobrze sytuowanych w stosunku do słońca, często położonych na zboczu wzgórza lub nad rzekami, krótko mówiąc tam, gdzie człowiek chętnie przebywa.

W wielkich aglomeracjach będą zarezerwowane pewne dzielnice dla dużych bloków zaopatrzonych czasem w wieże o charakterze drapaczy chmur. Wysokość ich powinna powstawać w stosunku do rozmiaru wolnej przestrzeni u ich podnóża. Strefy zabudowy terasowej znajdą całkowite zastosowanie w pewnych ośrodkach jednolitych w stylu i koncepcji, celem zapobieżenia dwoistości.

Nie naruszając kolorytu, jednorodności fasad i dachów, ani wyglądu i jednolitego charakteru domów, ani wkońcu perspektyw czy nowych plantacji, propozycje niniejsze odpowiadają potrzebom każdej miejscowości. Dzięki temu normy prawne dotyczące użytkowania terenu i odnoszą się do zabudowań będą w rozumny sposób dostosowane do krajobrazu oraz do wymogów higieny i dobrobytu mieszkańców.

19.

Region brukselski.

Powołujemy się na tego samego autora: Szkic urbanistyczny s stolicy. Bruksela - jej przeszłość i przyszłość /1936/.

Zastosujemy zasady zestawione w tym wykładzie do studium nad pewnym określonym regionem. Wybierzemy w tym celu region najważniejszy t.j. ten, w którym sama tylko aglomeracja miejska obejmuje dziewięć część ludności kraju. Jest to region stołeczny otaczający stare pięcioboczne miasto Brukselę.

W poszukiwaniu rozwiązań dla licznych problemów, jakie codziennie się wyłaniają, studium nasze obejmuje obszar odpowiadający powierzchni koła o promieniu najmniej 15 kilometrów, gdyż wieś i miasto są solidarne w swych wzajemnych stosunkach.

Rozprzestrzenienie się zabudowań będzie zlokalizowane. Miasta sąsiadujące ze stolicą będą jej satelitami. Oto one: Malines - Lonvain - Wavre - Genappe - Nivelles. Hal - Braine-le-Comte - Enghien - Ninove - Alost.

Z Planu Krajowego wypływają dyrektywy dla planowania dotyczącego omawianego regionu. Celem jego jest przewidywanie przyszłego rozwoju, a obok tego skoordynowanie wszelkich studiów w ten sposób, by do planu obejmującego całokształt zagadnienia, dostosowane były poszczególne inicjatywy, projekty nowe i stare, parcelacje konieczne z punktu widzenia potrzeb zbiorowości i to

bez oglądania się na ewentualne ~~stary~~ straty indywidualnej spekulacji. Następujące kwestie będą kolejno przedmiotem naszych rozważań w związku z tablicą 19.

1. Wyznaczenie szlaków międzynarodowych dokonane tu w postaci trójkąta wielkich dróg, które mają obsłużyć kraj, i region stołeczny;

2. Studium dróg promieniujących i koncentrycznych głównych i drugorzędnych, z których każda odpowiada swemu istotnemu znaczeniu;

3. Dostosowanie do potrzeb dróg, kolei, kanałów i lotnisk; należy je potraktować łącznie z tym, że powinny odpowiadać swym przyszłym funkcjom unikając dwoistości;

4. Zachowanie krajobrazów cennych z punktu widzenia sztuki, Historii, malowniczości oraz zielonych przestrzeni; stworzenie koniecznych ośrodków zieleni.

5. Umieszczenie w ogólnych zarysach stref przemysłowych, handlowych, mieszkalnych, kulturalnych, cmentarzy i t.d. Bardziej szczegółowe umiejscowienie dzielnic z uwzględnieniem lokalnych ośrodków rękodzielniczych.

6. Opracowanie zróżniczkowanych norm prawnych uwzględniających podział na strefy i wydanych na zasadzie ogólnego planu; w tym celu gminy, części gmin i bloki, zależnie od potrzeb, podzielone będą na ośrodki miejskie, półmiejskie, mieszkania zbiorowe, indywidualne i t.p. Każda miejscowość będzie miała swoje własne normy prawne dotyczące wysokości, szerokości i głębokości zabudowań w zależności od krajobrazu.

Plan będzie zawierał wytyczne obliczone na daleką przyszłość; zapobiegnie on błędom wynikającym często z ~~braku przewidywania~~, z nieporozumień, rozrzutności, z ~~braku~~ przygotowania i koordynacji.

Pod kątem widzenia komunikacji, komfortu, higieny i piękna plan stanie się przewodnikiem niezbędnym i pożytecznym dla ogółu społeczeństwa.

### Architektura regionalna

Studium architektury regionalnej jest szczególnie zajmujące. Geologia, używane w danej okolicy materiały budowlane, klimat, zwyczaje, krajobraz wycisnęły swe piętno na stylu poszczególnych okolic. Zabudowania mieszkalne od stuleci zachowują wygląd, który harmonizuje z otoczeniem.

Obecnie w odludnych okolicach wznosi się na chybił trafił zabudowania najrozmaitszych typów z terasami lub zbyt wysokie, ze ścianą szczytową bez okien, z importowanych materiałów, o krzyżujących kolorach. Budowle te sąsiadują ze starymi, podłużnymi domami, które stają się coraz rzadsze.

Ubolewamy głęboko nad tymi kontrastami czasem krzyżującymi. Zastosowanie podziału na strefy pozwoli przy utrzymaniu charakteru pewnego regionu dać niektórym częściom określony wygląd, odpowiadający nowoczesnym wymogom. W strefach tych odpowiednio wytyczonych obowiązywać będą normy prawne w zależności od położenia stref i ich przeznaczenia. Często umiejscowione będą one na przestrzeniach gdzie nie można ograniczyć się do odtworzenia przeszłości lub do archeologii. Nie można też nie brać w rachubę postępu korzyści wynikających z użycia nowych materiałów jak <sup>np.</sup> konstrukcji żelaznej z nowoczesną techniką stosowania betonu, która dzięki wielkiej wytrzymałości materiału dokonała przewrotu w budownictwie. Jednakże w tych wypadkach pragniemy, by przynajmniej bryła i koloryt zostały zachowane. Chcielibyśmy, by każdy budowniczy czerpał w swych studiach natchnienie z sylwet dawnych budowli i nie zapomniał o możliwości użycia pewnych miejscowych materiałów, gdyż te powiązania z przeszłością napewno harmonizowałyby z krajobrazem, o który chodzi.

W wielu miejscowościach lokalne zabudowania będą przykładem dla architektów, przy projektowaniu nowych domów mieszkalnych ułatwią one opracowanie zróżniczkowanych norm prawnych, gdyż urbanisci <sup>muszą</sup> ~~powinni~~ dbać o regionalizm, badać wszystkie jego przejawy, zaopatrywać w odnosząc się do tej dziedziny dokumentację, lokalne muzea, które ~~powinny~~ w razie potrzeby stwarzać. Stanowią one <sup>źródło, w</sup> bowiem obfite źródło informacji i inspiracji, którym każdy może czerpać z wielką korzyścią.

Dla zilustrowania regionalizmu wezmę przykład prowincji Namur. W regionie Dinant możemy stwierdzić /tabl.20/, że każda okolica wycisnęła charakterystyczne piętno na zabudowaniach.

Na północnym wschodzie leży Condror, kraj piaskowca i wapienia. W kierunku na Assesse, Conrrie're, Maillen zwarty i drobnoziarnisty piaskowiec daje zabudowaniom piękną, żółtą patynę. Obramowania drzwi i okien zrobione są z kamienia ciosowego, a dachy kryte dachówką lub łupkiem są bardzo spadziste na dwie strony.

Na wschodzie leżą Haversin, Rochefort, Houyet, Wanlin okolice ubogie w kamienie. Ponieważ łupek miejscowy <sup>nie</sup> ma struktury, stare domy zbudowano z polepy lub muru pruskiego. Często używa się tam miejscowej cegły, jak również kamienia wapiennego w sąsiednich okolicach.

Na południu, w kierunku na Gedinne, Vresse, Bohan, Membre znajdują się kwarcyty ardeńskie. Domy zbudowane są z wielkich bloków grubo ciosanych, gdyż obróbka ich jest trudna. Bardzo płaskie dachy zrobione są z dużych nieregularnych płyt łupanego kamienia. Ściany szczytowe z wielką ilością okien są z muru pruskiego wypełnionego polepą. Wygląd zabudowań jest ponury, mury grube, obramowania okien i drzwi zrobione z drzewa dębowego.

Na południowym zachodzie regiony Bruly, Cuildes-Sarts posiadają wielkie lasy. Domy oczywiście drewniane, często malowane.

Dachy kryte słomą. Słoma, drzewo i stwardniała ziemia są jedynymi materiałami, jakimi te okolice rozporządzają.

Na zachodzie okolica Philippeville, Silenriex, Walcourt jest szczególnie zasobna w skały, Kamienie z okiem<sup>r su</sup> dewonu i karbonu, używane są jako budulec pod wpływem francuskim.

Tych kilka przykładów wskazuje nato, że w Belgii każda okolica ma swą odrębną architekturę, ponieważ każda okolica zawdzięcza swój wygląd zasobom ziemi i krajobrazowi.

W każdym przypadku urbanista starać się będzie o ustalenie cech tej architektury, o utrzymanie jej charakteru i popieranie używania miejscowych materiałów budowlanych.

21.

### Plan regionalny.

Studia regionalne zapoczątkowane już przy pracy nad Planem Krajowym powinny przede wszystkim ściśle określić granice każdego projektowanego regionu. Dla ilustracji weźmy przykład przedstawiony w szkicu na tablicy 21. Obejmuje ona doliny, wzgórze i łańcuchy górskie, które panują nad rzekami Mozą, Bocą, Molignee, Lesse i Lhomme.

Okolice tego regionu charakterystyczne pod kątem widzenia turystyki i krajobrazu należy <sup>ustalić i</sup> ograniczyć ich powierzchnię. Jakikolwiek zabudowania czy eksploatacje będą tam podlegały ścisłym przepisom tak, by charakter całości tych okolic nie uległ zmianie. Wartość artystyczna skał, perspektyw i widoków będzie mogła być w ten sposób utrzymana na równi ze znaczeniem naukowym i przyrodniczym niektórych okolic.

Projekty odnoszące się do wiosek i wsi mogą być często dostosowane do warunków dzięki studiom regionalnym, które w tym wypadku mają tylko cele estetyczne na oku; strona historyczna, gospodarcza socjologiczna nie wymaga niczego ponad to.

Jednakże części zabudowane miasteczek, miast i aglomeracji

leżących w granicach regionu wymagają bardziej szczegółowych studiów wskutek wagi wyłaniających się problemów.

W naszym przykładzie wypadki takie zachodzą a mianowicie: w południowej części regionu Namur jedna aglomeracja rozciąga się na obszarze gmin Dinant - Bouvignes - Anseremme, druga położona jest w Rozhefort; aglomeracje o mniejszym znaczeniu znajdujemy w Houget i Bvoir.

Każda z tych aglomeracji powinna stać się przedmiotem szczegółowych studiów. Skoordynowane z regionem będą one miały na celu opracowanie Planu Aglomeracji.

### Program aglomeracji

/p.tabl.3./

Dzięki swemu rozwojowi koncentracje ludności nabrały takiego znaczenia w poszczególnych regionach, że wymagają specjalnych studiów. Wytyczne urbanistyczne dla aglomeracji będą opierać się na zasadach określonych przez Plan Regionalny lub nawet Plan Krajo-  
wy.

Znowu stajemy przed koniecznością pogłębienia naszych studiów. Przeprowadzone aż do najmniejszych szczegółów wskażą nam one sposób urządzenia aglomeracji. Studium to dokonane być powinno w ścisłym związku z opracowaniem zagadnienia regionu. Jest pożądane a nawet nieodzowne, by kierownictwo obu spoczywało w jednym ręku <sup>w wypadkach</sup>

Na podstawie kilku zasadniczych wytycznych opracowanych pod kątem widzenia potrzeb większych skupień ludności, będziemy usiłowali wprowadzić w życie, kierując się przesłankami higienicznymi, strategicznymi, gospodarczymi i socjalnymi, następujące myśli przewodnie w zastosowaniu bezpośrednim do aglomeracji.

Wykorzystanie osobliwości krajobrazu

Ograniczenie rozszerzania się miast.

Stworzenie miast - satelitów celem umieszczenia w nich nadwyżki ludności.

Otoczenie lasami terenów zamieszkałych



Stworzenie pasm zieleni sięgających aż do środka miast od strony przeważających wiatrów.

Zapewnienie dopływu powietrza do podstaw wysokich budynków i zaprojektowanie miejsca postoju dla pojazdów.

Asenizacja wewnątrz bloków

Połączenie zabudowań z zielenią

Zmniejszenie gęstości zaludnienia

Zapewnienie dostarczenia wszędzie powietrza i światła

Wyeliminowanie wielkich zakładów przemysłowych z ośrodków turystycznych i mieszkalnych.

Adaptacja wykorzystująca postępy techniki

Z drugiej strony ze względów estetycznych trzeba:

zharmonizować bryły budowli,

zachować sylwetę, piękno i charakter ośrodków zabudowanych,

stworzyć archiwum archéologiczne i artystyczne cennych zabytków,

ustalić normy prawne dla reklamy.

Jak przy stosowaniu zasad urbanistyki do zagadnień regionu tak przy rozważaniu problemów aglomeracji podział na strefy /zoning/ odgrywa ważną rolę. Jednakże poprzednie określone strefy są przedmiotem ponownych studiów, podlegających rozbićciu, przystosowaniu w każdej miejscowości do istniejących warunków. Przybierają w tej nowej postaci nazwę bloków.

Wchodzimy tu w szczegóły; coraz bardziej jednak należy umieć patrzeć w trzech wymiarach; coraz bardziej potrzebne są dalekie perspektywy.

Urbanistyka stwarza podstawy i ustala program; w wyniku swych studiów nad przyszłością określa znaczenie każdego bloku biorąc w rachubę jego położenie, potrzeby, ilość mieszkańców i wartość artystyczną otoczenia.

Jak widzimy przy omawianiu podziału na strefy, urbanista określa granice ośrodków kulturalnych, wyznaniowych, wojskowych,

handlowych, mieszkaniowych, biurowych, bankowych, willowych, zarezerwowanych <sup>dla</sup> domów prefabrykowanych, drapaczy chmur, sportów, postojów dla pojazdów i t.d. Przydziela odpowiednio dobrane miejsca zarezerwowane dla najważniejszych gmachów takich, jak ratusz, kościół, poczta, biblioteka publiczna, rzeźnia, wraz z przestrzeniami zielonymi proporcjonalnymi do wielkości owych bloków.

Każda ~~strefa~~ strefa posiada swe własne normy prawne; czasem obejmują one tylko kilka budynków. Strefy neutralne, mniej lub bardziej szerokie, stanowią przejście pomiędzy terenami o niższej wysokości zabudowań. Przepisy prawne są elastyczne i zróżniczkowane, są one bardzo różnorodne w zależności od tego, czy chodzi o budowę na wzgórzu czy w dolinie, czy istnieje w pobliżu park lub dworzec kolejowy. Przepisy te są różne nawet w obrębie tej samej ulicy, jeśli studium i estetyka uznają to za konieczne.

Odbiegliśmy daleko od różnorodnych przepisów budowlanych z przed wojny obowiązujących w poszczególnych gminach i tej samej większej aglomeracji; odbiegliśmy jednak także od jednolitych przepisów wydawanych niejednokrotnie dla wszystkich miejscowości.

W swoim zakresie urbanista dba o interesy całości, lecz potrzebuje do tego narzędzi pracy; są nimi: ustawy, rozporządzenia między innymi przepisy prawne ograniczające rozprzestrzenianie się miast i przepisy przekazujące zbiorowości korzyści przyrostu wartości gruntów w określonych obwodach.

W związku z ustaleniem planu wypracowany zostanie program celem określenia ~~porządku~~ <sup>porządku</sup> prac, które będą wykonane z uwzględnieniem kolejności potrzeb i stanu finansów komunalnych.

Z chwilą zatwierdzenia, plan staje się ostateczny. Pomyślany on jest na daleką przyszłość, podlegamy jednak ewolucji i nowe fakty, nie dające się przewidzieć w chwili opracowania planu, mogą zaistnieć. Wymagać one będą wprowadzenia poprawek.

W ten sposób prostując szczegóły zasadniczego planu utrzymać go będziemy zawsze w stanie aktualnym.

Plan przyszłości będzie miał zarezerwowane miejsce w zarządzie gminnym. Każdy będzie mógł swobodnie zapoznać się z nim. Każdy właściciel, który chciałby budować, wybierze tam dla siebie odpowiedni teren. Plan zapewni mu gwarancję, które będzie chciał mieć, jak np. co do zabezpieczenia widoku i szczegółów dotyczących zabudowy.

Będzie on odtąd miał pewność, co będzie dozwolone, a co zakazane w dziedzinie zabudowy każdego terenu. Gwarancje te stanowią siłę; dają one poczucie bezpieczeństwa, jakie każdy Belg w swoim kraju powinien posiadać.

Celem zapewnienia odpowiednich warunków higienicznych urbanista wykańcza swój projekt przez ustalenie przepisów prawnych co do głębokości i szerokości bloków i mieszkań. Dla celów estetycznych i higienicznych określa on ich wysokość na przykład przez oznaczenie wysokości gzymsu oraz maksymalnego i minimalnego nachylenia dachu. Ze względów ~~szkole~~ estetycznych urbanista wydaje przepisy normujące wybór materiałów czasem nawet użycie kolorów.

Rola urbanisty ma pierwszorzędne znaczenie; jest on przewodnikiem i doradcą w dążeniu do zharmonizowania sylwety ogólnej i całokształtu szczegółów, pozostawiając każdemu prawo wyboru według swego uznania fasady własnego domu. Z tej wysoko cenionej swobody przebija duch indywidualizmu i temperament prawdziwie belgijski. Byłoby rzeczą trudną nie brać go w rachubę. Należy co prawda żałować, że nie posiadamy surowszej dyscypliny społecznej; z tej przyczyny zadanie zharmonizowania różnych budowli jest częstokroć trudne.

Wykonanie szczegółów planu należy do zadań techniki i architektury. Wykraczamy już poza zakres działania urbanisty, który logicznie biorąc nie mógłby stawać jednocześnie w obronie intere-

resów ogółu i prywatnych interesów majątkowych.

Granice pomiędzy zakresem działania architektów i inżynierów z jednej strony a urbanistów z drugiej, wydają się przez to jasno określone. Pierwsi opracowują i w projekty i wykonują poszczególne części ~~de~~ planu przy czym konkursy publiczne w wielu wypadkach będą źródłem najlepszych koncepcji prowadzących do rozwiązania ważniejszych problemów. Urbanistów natomiast interesuje całokształt problemów, śledzą oni przemiany zachodzące w terenie.

Wartość ich rad zależna będzie od zakresu przeprowadzonych studiów i od sumienności włożonej w tę pracę.

Wyłożyliśmy zasady urbanistyki. Ukazuje się ona nam jako wiedza skomplikowana. Leży ona na poziomie uniwersyteckim; wymaga długiego uczenia się, uzupełnia wykształcenie i specjalizuje architektów, inżynierów, prawników i urzędników. Wszyscy oni współdziałają w opracowywaniu planów.

Stosowanie w praktyce zasad wymaga jednak stałej troski o stronę estetyczną. Wobec konieczności posiadania wykształcenia artystycznego i wrodzonych zdolności, architekt, wydaje się najodpowiedniejszą osobą do kierownia ekipą, której powierzonyby opracowanie planów urbanistycznych miast i wsi.

#### W n i o s k i .

W sposób schematyczny rozpatrzyliśmy na przykładzie Belgii kilka zasad urbanistyki na szczeblu kraju, regionu i aglomeracji.

Na każdym z tych szczebli tablice nasze dają tylko szkic najważniejszych z wyłaniających się problemów, które wymagają wszechstronnego pogłębienia dociekań.

Koordinacja myśli przewodnich uzewnętrznia się w planie obejmującym całokształt zagadnienia. Plan ten staje się podstawą, linią wytyczną i przewodnikiem dla całej dalszej pracy.

Wyjąwszy wypadki wielkich zniszczeń jak np. w naszych zburzonych miastach, gdzie niejednokrotnie pewne zamierzenia będą mogły być szybko zrealizowane, projekty najczęściej będą wymagały urzeczywistnienia w tempie bardzo powolnym, etapami, w miarę potrzeby, starszeństwa, z uwzględnieniem możliwości finansowych i inicjatywy prywatnej.

Urbanista tworzy Plan; jego działalność wysuwa go na pierwsze miejsce, gdyż wydaje nakazy, doradza, daje syntezę, przewiduje, decyduje i koordynuje elementy tworzenia. Dzięki tej pracy będziemy wiedzieli, jaka przyszłość może być każdej miejscowości. Będziemy orientowali się, co i jak wolno wykonać. Ustalimy strefy nie podlegające zabudowie.

Urbanista nie buduje; pełni funkcje kierownicze, daje wskazówki, a zdanie jego będzie miało zawsze poważne znaczenie. Powinna mu być przyznana rozległa władza, a wartość jego zależna być musi od od sumienności, z jaką spełniać będzie swe obowiązki. W każdym studium urbanistycznym celem dojścia do pozytywnych wyników trzeba opanować temat, uchwycić go z góry, z pewnej perspektywy w całości. Uchwycimy go biorąc kraj jako punkt wyjścia naszej pracy, perspektywę da nam cofnięcie się w przeszłość i w całości uchwycimy temat, gdy zajmiemy się jednocześnie wszystkimi wyłaniającymi się problemami. Ta koordynacja ma zasadnicze znaczenie.

Niektóre państwa zrozumiały te zasady i wprowadziły je w życie. Dla nich, sposób zaspokojenia potrzeb lokalnych, jest wynikiem studiów podjętych najpierw na szczeblu Kraju, a później regionów. Stosując tę metodę uwzględniamy doświadczenia społeczeństw, które już oddawna zajmują się urbanistyką; znaczenie dla nas będzie miał każdy problem, potraktowany w sposób logiczny. Zajmiemy się całością, zanim przystąpimy do szczegółów. Kierować się raczej będziemy prądami niż się im poddawać. Wpoiny w społeczeństwo zrozumienie dla organi-

zacji, uzgadniania i przewidywania; weźmiemy pod uwagę nauki przeszłości, obecną sytuację i postępy stulecia.

Tylko plan całkowity w skali krajowej daje zupełne pewne wytyczne postępowania. Często się o tej zasadzie zapomina, choć jest ona niezmiernie ważną. Problemy *podniesione* przez urbanistów należy rozpatrywać tylko w świetle takiego właśnie planu.

Plan Krajowy jest też punktem wyjścia każdego projektu; jest on rodzajem straży przedniej. Jego dodatni wpływ odczuwamy natychmiast w dziedzinach komunikacji, higieny i estetyki.

W zakresie komunikacji przystosowanie szlaków i środków przewozowych do szybkości pozwoli wykorzystać postępy mechaniki. Tym samym zaspokoi się potrzeby obecnej epoki usuwając jednocześnie przyczyny wypadków.

W dziedzinie higieny zmniejszenie gęstości zaludnienia, rozwój ustawodawstwa socjalnego, utworzenie zielonych przestrzeni, zlikwidowanie *niezdrowych* ~~niezdrowych~~ mieszkań usuną przyczyny wielu chorób.

Jeśli chodzi o estetykę, to uprzyjemniają pobyt w danej okolicy; *zapewnienie każdej skłębie* ~~zachowanie~~ *jej* charakterystycznego wyglądu, budowanie z uwzględnieniem otoczenia, zachowanie piękna krajobrazu, poszanowanie proporcji brył i harmonii miast, uporządkowany wygląd ulic i domów.

Z drugiej strony interesujące z punktu widzenia gospodarczego jest stwierdzenie, że piękno przynosi dochód. Jest on inwestycją, która przyciąga cudzoziemców, rozwija handel i staje się jedną z przyczyn dobrobytu kraju.

Plan Krajowy daje nam rozwiązania właściwe, szybkie i gospodarczo uzasadnione; wywołuje on także skutki w innych dziedzinach, a *szczególnie:* oddziałuje dodatnio na finanse eliminując przypadkowość, eksperymenty oraz kosztowne *przebiegi* jakie stają się potrzebne w razie niezatrzymania na czas rozbudowy, która często *jest przyczyną marnotrawstwa* zwłaszcza, jeśli chodzi o wadliwe rozplanowanie ulic i błędne rozmieszczenie zabudowań.

Na handel i problem pracy Plan oddziałuje przez rozmieszczenie szlaków, na których odbywa się przewóz towarów i ludzi w sposób odpowiadający znaczeniu poszczególnych terenów i ich potrzebom.

W zakresie turystyki Plan zapewnia utrzymanie pięknych krajobrazów i ośrodków archeologicznych.

Rolnictwu Plan zabezpiecza korzystanie z ziem urodzajnych.

Sprawiedliwość społeczna określa realną wartość każdego problemu. Plan oddziałuje na tę dziedzinę wnosząc w nią organizację i zmniejszając możliwości przesilenia i bezrobocia przez racjonalne rozmieszczenie robót z jednej, a siły roboczej z drugiej strony.

Eliminując niezadowolenie wzbudza się zaufanie. Poczucie pewności oddziałuje na stosunek każdego człowieka do przyszłości. Pomyślny rozwój zależy od przedsiębiorstw i poczucia pewności.

Zaufanie jest poza tym realnym czynnikiem mającym wpływ na ilość małżeństw i narodzin. W ten sposób oddziałuje ono na zagadnienie ludnościowe poprzez nadwyżkę liczby młodzieży, nadwyżkę, która jest wyrazem nadziei narodów.

Niniejszy szkic urbanistyczny, który inni zapewne rozwiną, próbuje wskazać prostą i logiczną metodę pracy. Wykazuje on, że zagadnienie urbanistyki należy do dziedzin sztuki, nauki i techniki i że przez ścisłą współpracę wszystkich intelektualistów w dziele Planu Krajowego nada się programowi rozmach o wielkiej sile.

1934 - 1944.

Urbanistyka stała się koniecznością państwową. Możemy oczekiwać z ufnością na jej wprowadzanie w życie.

W Belgii wkrótce obowiązywać będzie prawo, które pozwoli na uwzględnienie koniecznych zasad urbanistyki.

Plan Krajowy, dzieło oparte na koordynacji i obliczone na przyszłość, praca o wielkim znaczeniu dla ojczyzny, zapewni

naszej demokracji przestrzeganie porządku i zasady oszczędności, co stanowi warunek osiągnięcia pomyślnego wyniku w ciężkiej pracy prowadzącej do dobrobytu narodu.

### B i b l i o g r a f i a

-----

- Abercrombie Patrick - Tłumaczył Dumont Alexis - Bruksela : Studium nad rozwojem i planowaniem miast 1936.
- Zarządy gminne Antwerpii, Brukseli, Gandawy i Leodium : informacje ogólne 1938.
- Bakker, Schut-Fr.-P.- Plan Krajowy dla Holandii.
- Baudhuin Fernand - Belgia jutra /Biuletyn informacyjny i dokumentacyjny/.
- Bourgeois Victor - Urbanizacja Wielkiej Brukseli 1932 - Monografia komunikacji 1936.
- Christophe Paul - Historia dróg belgijskich - Roczniki Robót Publicznych Belgii 1935.
- Kartografia Belgii - Mapy w różnych podziałkach.
- Międzynarodowy Kongres Urbanistyki - Paryż 1937.
- Demangeon Albert - Geografia powszechna: Belgia i Holandia 1927
- baron de Pierpont E. - O zabudowaniach wiejskich - informacje.<sup>2 3 1</sup>
- Dhuicque Euge'ne - Nauczanie urbanistyki 1941.
- Stany Zjednoczone - Sekcja Komitetu Narodowych Zasobów Rola miast w państwie 1937.
- Frank Louis - Pokój i Federacja światowa 1910.
- Ganshof F.-L.- Studium nad rozwojem miast między Loarą i Renem w wiekach średnich 1943.
- Ghobert Jules, Cle'ment E., Huart C.- Dawne zabudowania wiejskie w Belgii 1916.
- Gilis Henri - Notatki urbanistyczne.
- Halkin J. <sup>2</sup> Atlas Klasyczny. Nowe wydanie przejrzane przez E.Duchesne i J.Tilmont 1938.- Podręczny atlas geograficzny 1934.
- baron Holvoet - Wielkie skupienia miejskie 1937.
- Jacquart J. - Demografia Belgii 1938.
- Instytut Urbanistyki przy Uniwersytecie Paryskim - Notatki z wykładów.



- baron Hontart Albert - O urbanistyce.
- Ledent Alfred - Szkic urbanistyki stolicy. Bruksela, jej przeszłość i przyszłość 1936.
- Lefe'vre M.A. - Mieszkania wiejskie w Belgii 1926.
- Monitor Belgijski - Liczby dotyczące urbanistyki i wielkich aglomeracji.
- Otlet Paul - Plan Belgii 1935.
- Pirenne Henri - Miasta i instytucje miejskie 1939.
- Puissant Adolphe - Urbanistyka i Mieszkania.
- Urzędowe spisy - Centralny Urząd Statystyczny, roczniki Ministerstwa Spraw Wewnętrznych.
- Dr. Sand R. - Belgia pod względem socjalnym 1933
- Związek Miast i Gmin Belgijskich - Urbanizacja, mieszkania, sprawozdania, tablice.
- Von Dessel - Topografia dróg rzymskich w Belgii 1877.
- Verniers L. - Brewiarz Belgów.
- Senator Viuck Emil - Prawodawstwo belgijskie.

AF.

