

ARCH. WIESŁAW LISOWSKI (ŁÓDŹ).

PROJEKT DOMU LUDOWEGO W ŁÓDZI. ELEWACJA TYLNA. I NAGRODA.

## KONKURS NA BUDOWĘ NOWEGO GMACHU „DOMU LUDOWEGO” W ŁÓDZI.

### WARUNKI KONKURSU.

Prace konkursowe winny być składane Magistratowi m. Łodzi (Wydział Budownictwa, Plac Wolności 14—III piętro) do dnia 1.XII 1925 roku do godz. 13-ej.

Termin ten obowiązuje przesyłki miejscowe, jako też zamiejscowe.

Konkurs ogłasza się dla architektów Polaków bez względu na miejsce zamieszkania.

Oceny projektów, odpowiadających warunkom rozpisane konkursu, podejmie się skład sądu konkursowego, który również z osobna rozstrzygać będzie, przy każdym projekcie, czy w danym wypadku nie przekroczono warunków konkursu. Projekty, nieodpowiadające warunkom konkursu, będą uwzględnione przy podziale nagród, zaś projekty, przekraczające program, wykluczone zostaną zupełnie z oceny.

Orzeczenie sądu konkursowego jest ostateczne i nieodwoławne. Skład członków sądu konkursowego stanowić będą:

- 1) Przedstawiciel Rady Miejskiej m. Łodzi,
- 2) Przedstawiciel Prezydium Magistratu m. Łodzi,
- 3) Ławnik-Przewodniczący Wydziału Budownictwa,
- 4) 3-ch członków z ramienia związków zawodowych,
- 5) Przedstawiciel Ministerstwa Robót Publicznych w Warszawie,
- 6) Delegat Okręgowej Dyrekcji Robót Publicznych Województwa Łódzkiego,

- 7) 2-ch przedstawicieli Koła Architektów w Warszawie,
- 8) 2-ch „ „ „ w Krakowie,
- 9) 2-ch „ „ „ w Łodzi,
- 10) Przedstawiciel Oddziału Zabudowy przy Wydziale Budownictwa Magistratu m. Łodzi.

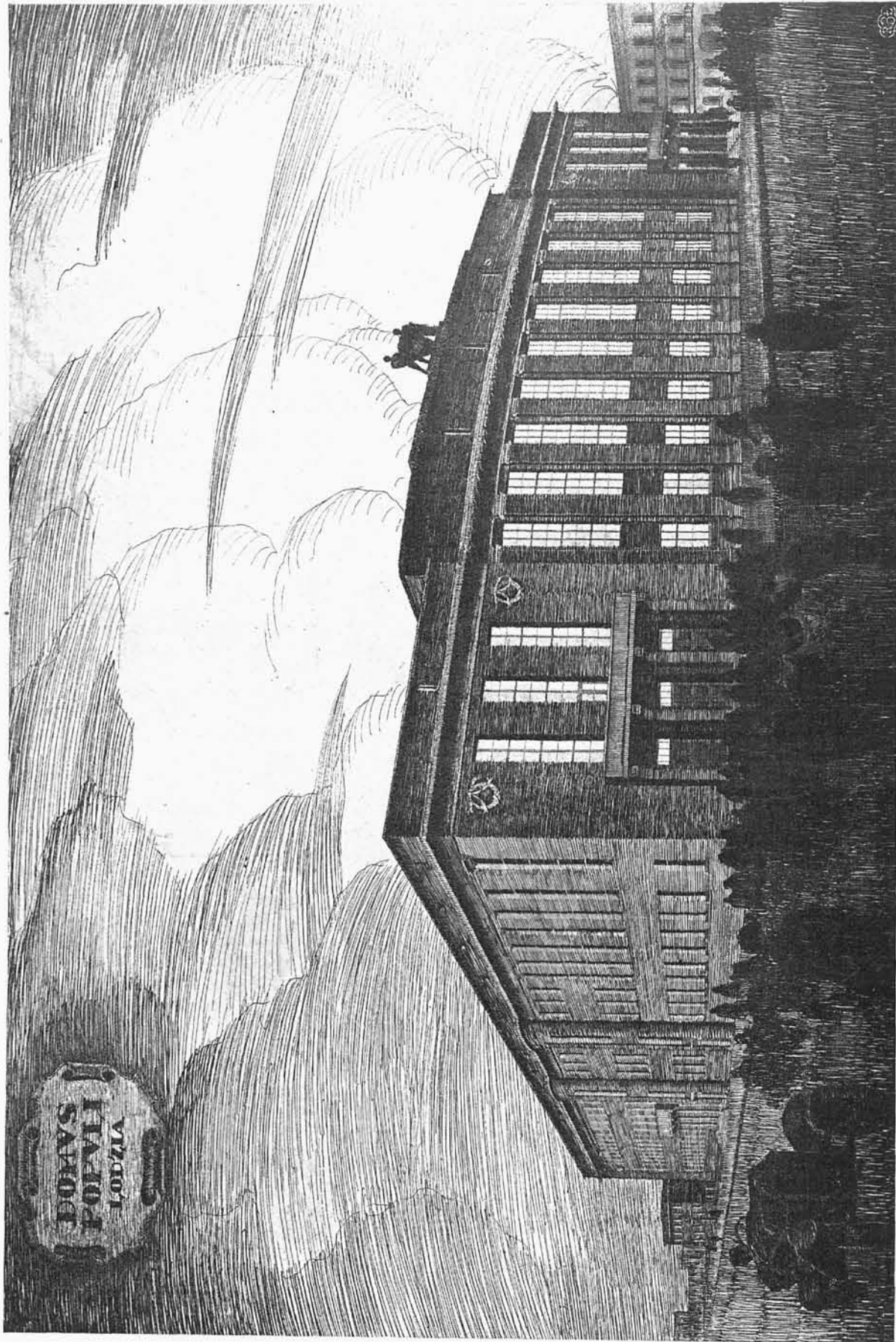
W ciągu 10 dni, po terminie do przedstawienia prac, projekty oceni sąd konkursowy; każdy uczestnik konkursu może otrzymać odpis oceny. Wszystkie nadesłane prace wraz z ich ocenami będą wystawione na widok publiczny przez dwa tygodnie; ogłoszenie terminu wystawy nastąpi oddzielnie.

Ilość i wysokość nagród ustalono w sposób następujący:

jedna I nagroda	6.000 zł. — 6.000 zł.
„ II „	4.500 „ — 4.500 „
dwie III nagrody po	3.000 „ — 6.000 „
„ IV „	1.700 „ — 3.400 „
dwa zakupy	1.000 „ — 2.000 „

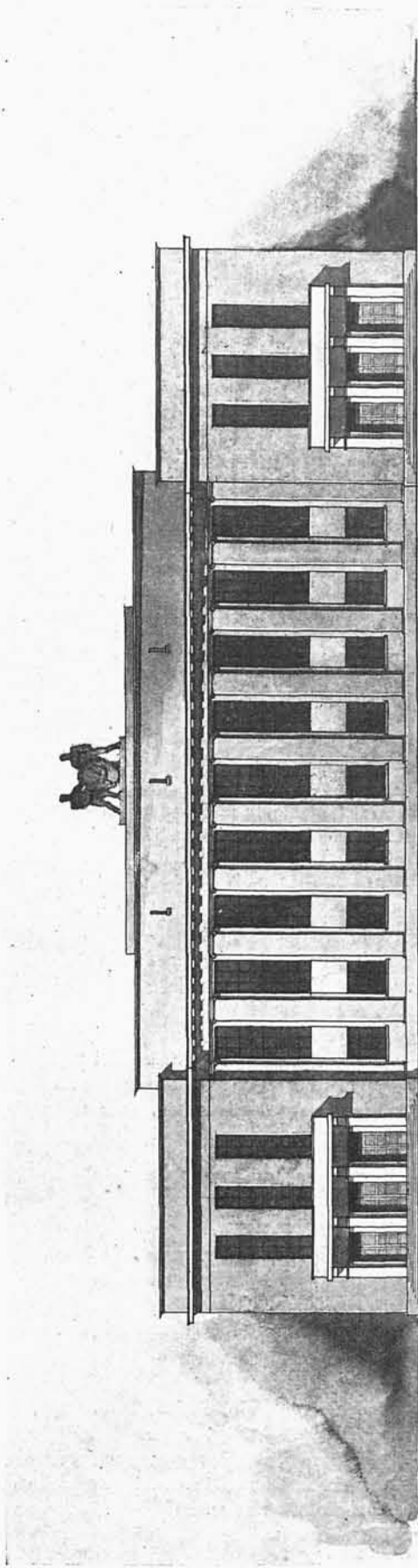
Przyczem Magistratowi m. Łodzi przysługiwać będzie prawo dalszych zakupów po tej samej cenie.

Projekty nagrodzone i zakupione przechodzą na własność Magistratu m. Łodzi, zaś prawo opublikowania projektu przysługuje Magistratowi m. Łodzi, względnie autorowi za zgodą tegoż Magistratu.

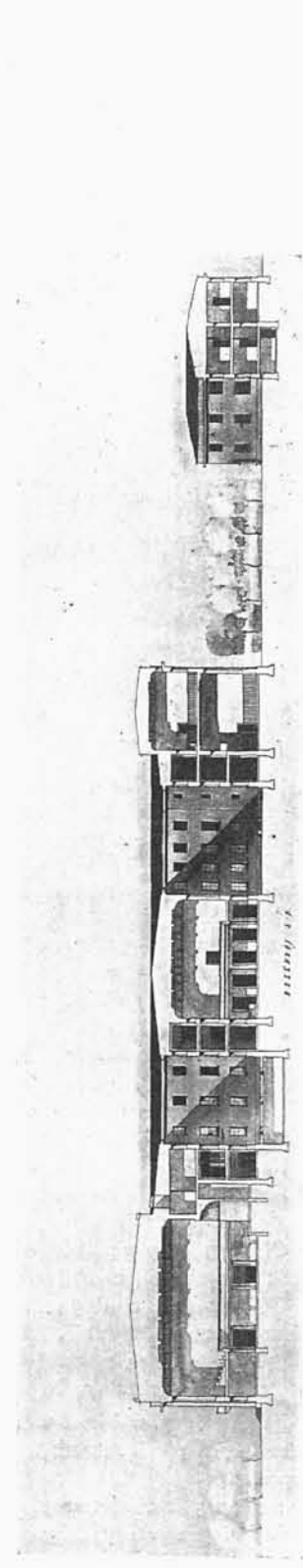
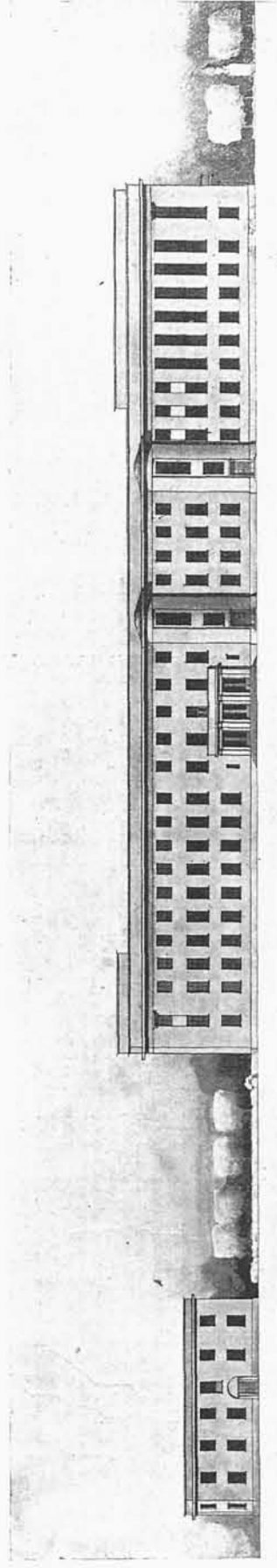


ARCH. WIESŁAW LISOWSKI (ŁÓDŹ).

PROJEKT DOMU LUDOWEGO W ŁÓDZI. NAGRODA I.



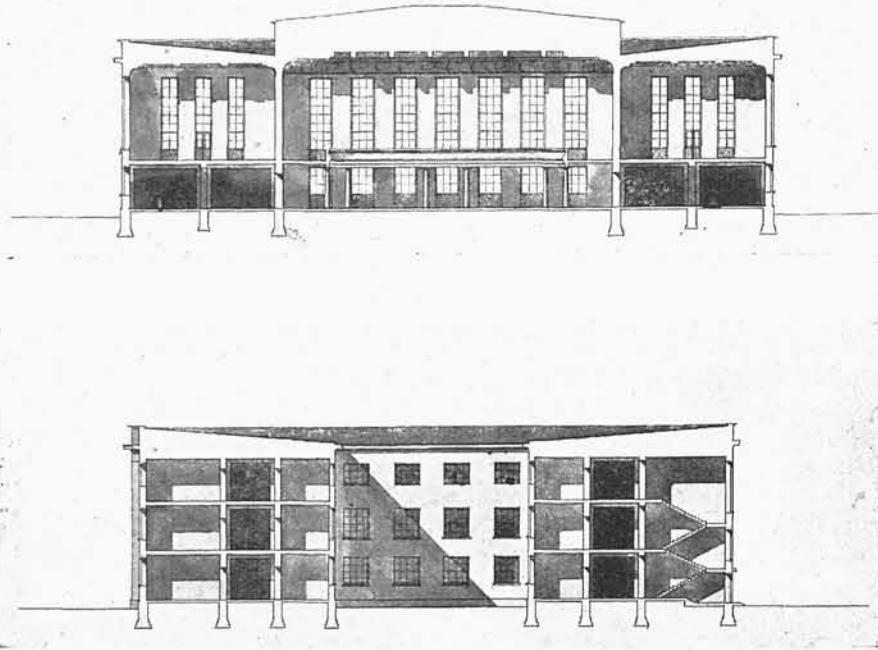
ELEWACJA PRZEDNIA.



ELEWACJA I PRZEKRÓJ DOMU LUDOWEGO I DOMKU DLA ADMINISTRACJI.

PROJEKT DOMU LUDOWEGO W ŁODZI.

ARCH. WIESŁAW LISOWSKI (ŁÓDŹ).



ARCH. WIESŁAW LISOWSKI (ŁÓDŹ).

PRZEKRÓJ SALI MITYNGOWEJ I PRZEKRÓJ POPRZECZNY DOMU LUDOWEGO W ŁODZI.

Powierzenie wykonania projektu szczegółowego, nadzór i wykonanie techniczne budowy zastrzega sobie Magistrat m. Łodzi.

Do konkursu wymagane są następujące rysunki, wszystkie w skali 1 : 200, wyciągane tuszem:

- 1) Sytuacja budynku na podstawie dostarczonych przez Magistrat określić.
- 2) Rzuty wszystkich pięter.
- 3) Przekroje pionowe przez najważniejsze części budynku i to conajmniej w czterech miejscach, oraz przez sale mityngowe wzdłuż i w poprzek (sale mityngowe ewentualnie przedstawić należy w widokach perspektywicznych).
- 4) Fasady główne i boczne.
- 5) Jeden widok perspektywiczny gmachu z punktu A, oznaczonego w sytuacji z horyzontu 1,70 m. nad ziemią.
- 6) Obliczenie pojemności budowli (w metrach<sup>3</sup>), licząc wysokość budynku od chodnika do okapu.
- 7) Opis budynku co do konstrukcji, wewnętrznego architektonicznego ukształtowania, materiałów budowlanych,
- 8) Spis wszystkich rysunków i obliczeń.
- 9) Oznaka projektu (godło).

Projekt należy wykonać w myśl szczegółów zestawienia potrzebnych pomieszczeń, wymienionych w dołączonym programie.

Plany winny być sformatyzowane w tekach (nie rulonach), do których należy dołączyć zapieczętowaną kopertę, zawierającą nazwisko i adres autora. Każda praca (teka) otrzymuje przy złożeniu numer porządkowy, który wystawiony będzie na kopercie i na pokwitowaniu odbioru.

Numer ten będzie znakiem (godłem) pracy konkursowej.

Prace nienagrodzone będą do odbierania wraz z nierozpieczętowanymi kopertami przez okaziciela pokwitowania Wydziału Budownictwa po zamknięciu wystawy, jednak nie później, jak 1 grudnia 1926 roku. Po tym terminie prace

nieodebrane staną się własnością Magistratu, koperty nierozpieczętowane zostaną spalone.

Uwagi: Grunt pod nowy gmach jest gliniasty, wilgotny, wobec czego zbyt głębokie zagłębienie się w gruncie nie jest wskazane. Miasto Łódź nie posiada kanalizacji, jednak do budowy jej już przystąpiono.

Główny ruch uliczny naokoło nowego gmachu „Domu Ludowego” prawdopodobnie rozwijać się będzie od ulicy Prezydenta Narutowicza.

W gmachu należy przewidzieć pomieszczenia dla wszelkiego rodzaju instalacji, jak: ogrzewania, oświetlenia (na transformatorach) i t. p.

Lica fasad ulicznych należy traktować w tynku szlachetnym (terra-nova, sztuczny granit, terrast i t. p.)

Pożądanym jest zaprojektowanie gmachu skromne i celowo zastosowane do jego przeznaczenia, lecz takie, aby miasto mogło budowę prowadzić częściami.

## PROGRAM KONKURSU.

### I. Dział reprezentacyjny.

1. Sala meetingowa wielka, około 1000 m. kw. dla 2.300 osób, ewentualnie z galerją.
2. Sala meetingowa mniejsza, około 400 m. kw., do tego wszystkiego dodatkowo ubikacje, jak: garderoby, westibul.

### II. Dział klubowy.

1. Stołownia większa na 200 osób, około 250 m. kw.
2. „ „ mniejsza „ 50 „ „ 60 „  
do tego kuchnie, spiżarnie, pokój przygotowawczy (bufet),  
2 pokoje dla gospodarza i wszelkie dodatkowe ubikacje.
3. Czytelnia pism, około 120 m. kw.
4. Salka gier, około 50 m. kw.
5. Pralnia, dodatkowe ubikacje.



### III. Dział oświatowy.

1. Sala wykładowa na 200 osób, około 250 m. kw.
2. Dwie małe sale wykładowe po 50 osób, około 60 m. kw.
3. Trzy pokoje na pomoce naukowe.
4. Laboratorium.
5. Biblioteka naukowa, 2 pokoje (wydawanie książek).
6. Jeden pokój dla lektorów.
7. Kancelarja oraz wszelkie dodatkowe ubikacje.

### IV. Dział zawodowy.

1. Sala na 200 osób, około 150 m. kw.
2. 20 pokoi o powierzchni  $3 \times 6 = 18$  m. kw.
3. 30 " "  $4 \times 6 = 24$  "
4. 10 " "  $6 \times 6 = 36$  "

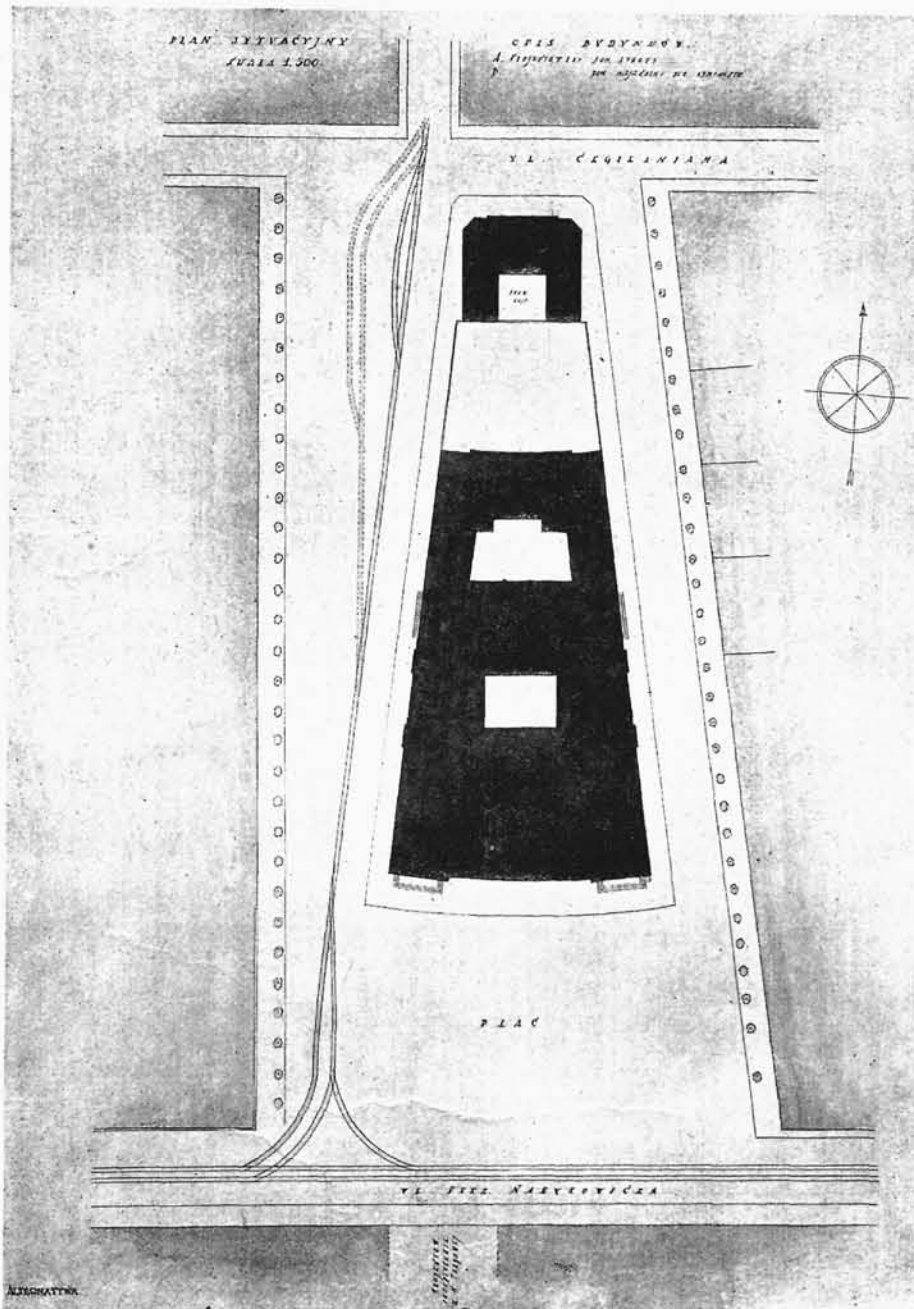
Mniejsze i większe pokoje przeplatane w usytuowaniu, korytarze, służące zarazem jako poczekalnie i rekreacje, umywalnie, dodatkowe ubikacje.

### V. Dział mieszkaniowo-administracyjny.

1. Kancelarja administracji.
2. Gabinet administratora.
3. 3-pokojowe mieszkanie dla administratora.
4. 4 małe mieszkania po 2 pokoje z kuchnią dla zarządzających poszczególnych oddziałów.
5. 10 mieszkań dla woźnych po 1 pokoju z kuchnią.
6. 10 pokoiów noclegowych po 2 łóżka, razem około 200 m. kw., rozbieralnie, natryski, dodatkowe ubikacje.
7. Sala gimnastyczna o powierzchni 150 m. kw.

### VI. Warunki.

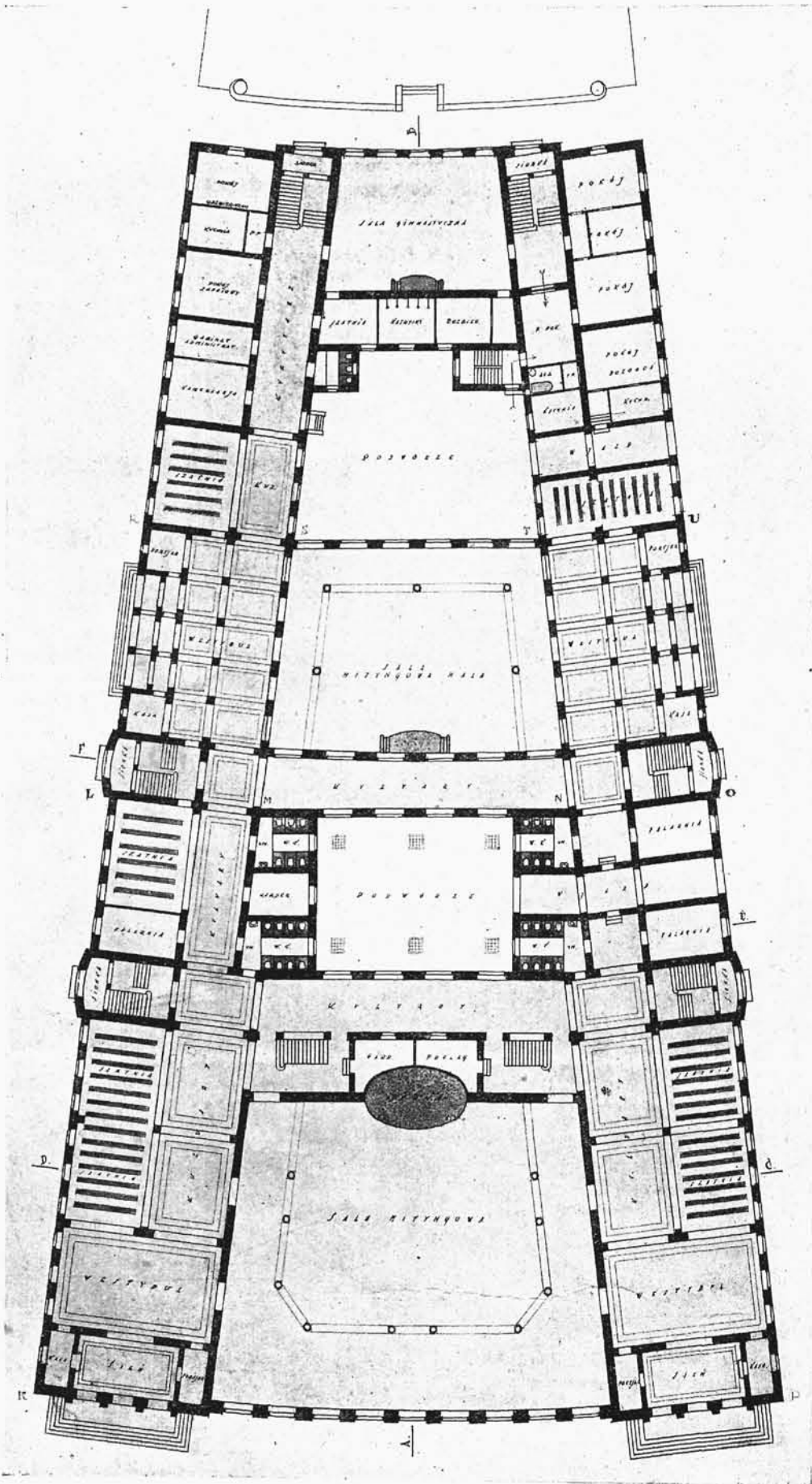
1. Wykorzystanie podwórza krytego.



ARCH. WIESŁAW  
LISOWSKI (ŁÓDŹ).

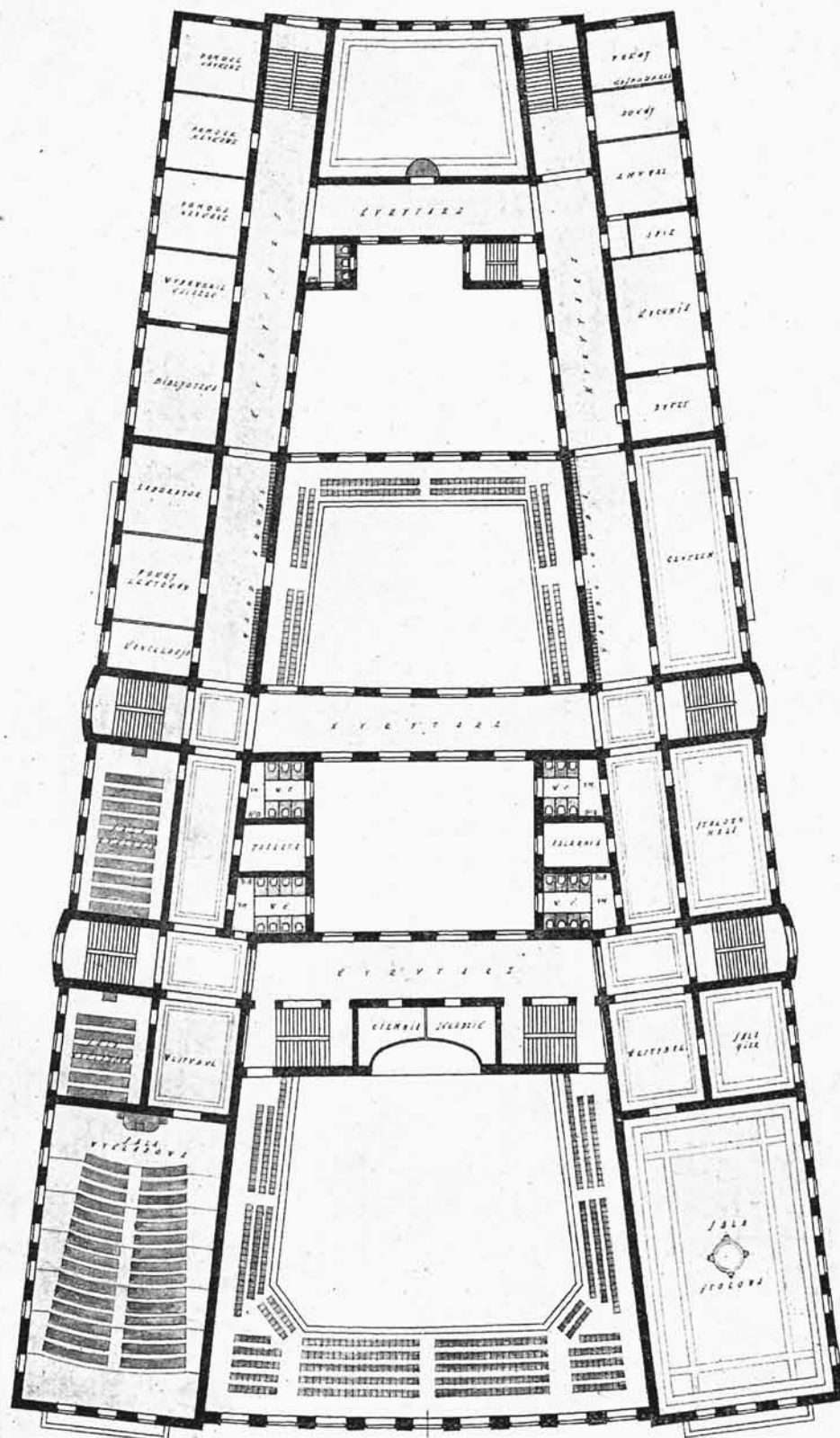
PROJEKT DOMU  
LUDOWEGO  
W ŁÓDZI.  
PLAN SYTUACYJNY.

ARCH. WIESŁAW LISOWSKI  
(ŁÓDŹ).

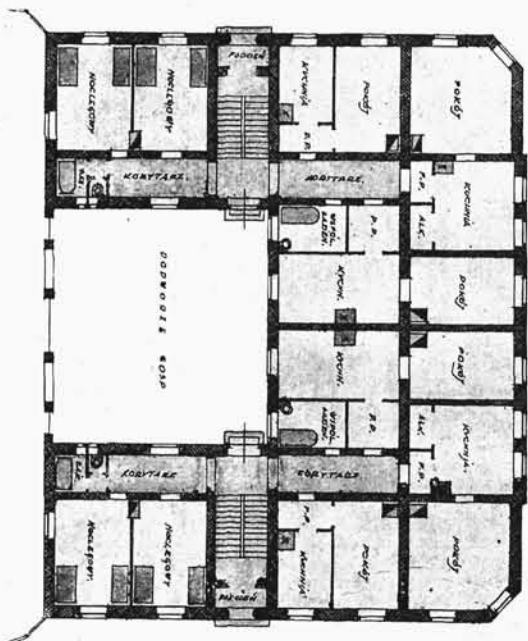
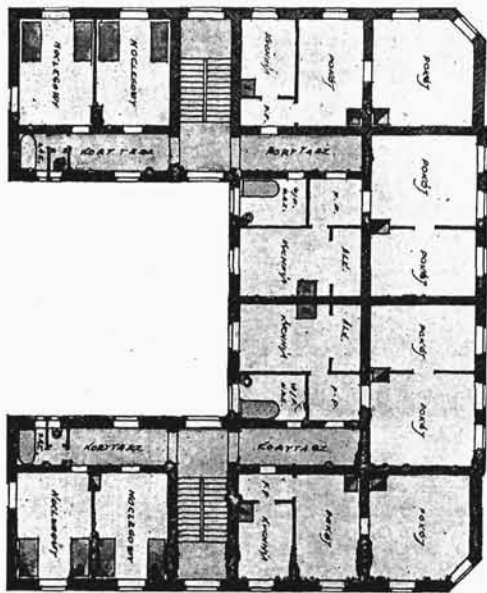
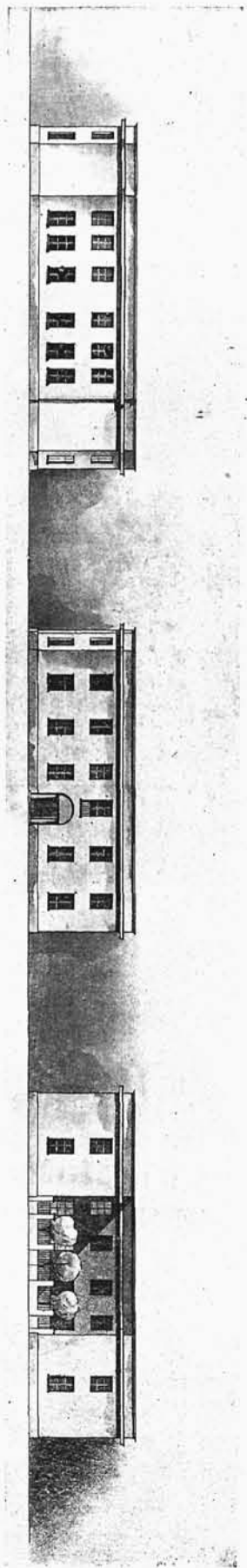


PROJEKT DOMU LUDOWEGO  
W ŁODZI. RZUT PRZYZIEMIA.

ARCH. WIESŁAW LISOWSKI  
(ŁÓDŹ).



PROJEKT DOMU LUDOWEGO  
W ŁÓDZI, RZUT I PIĘTRA.

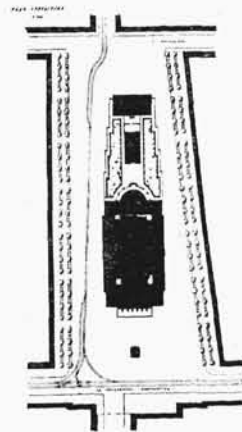
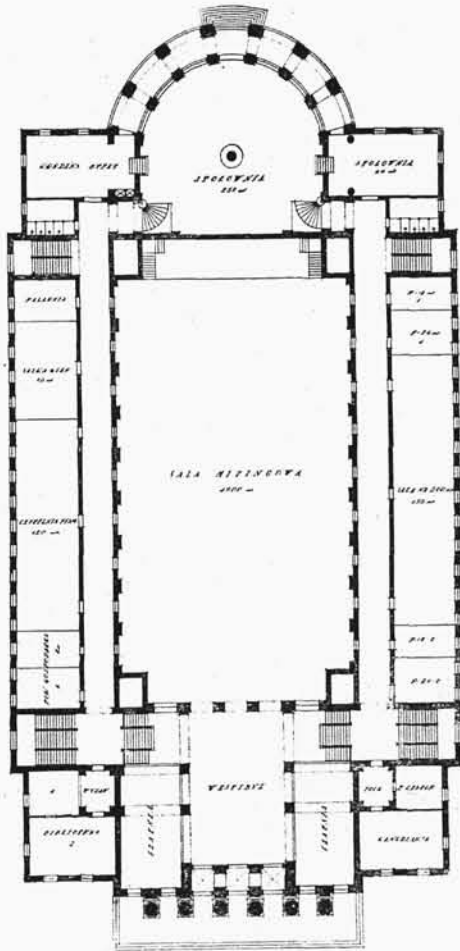
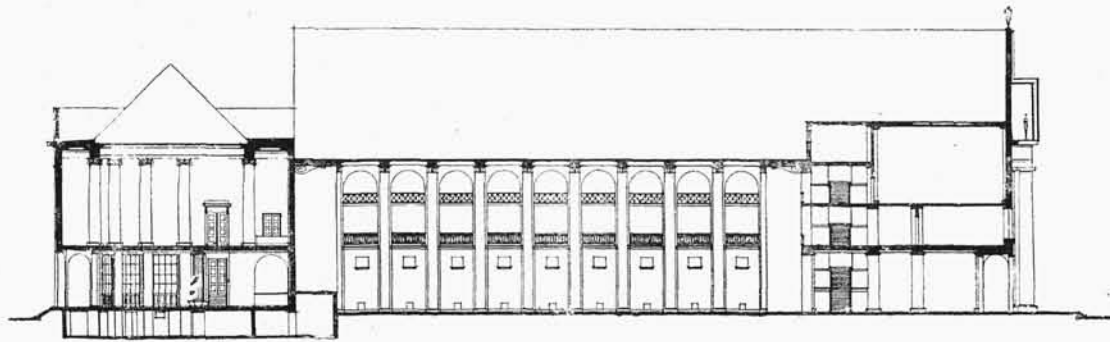
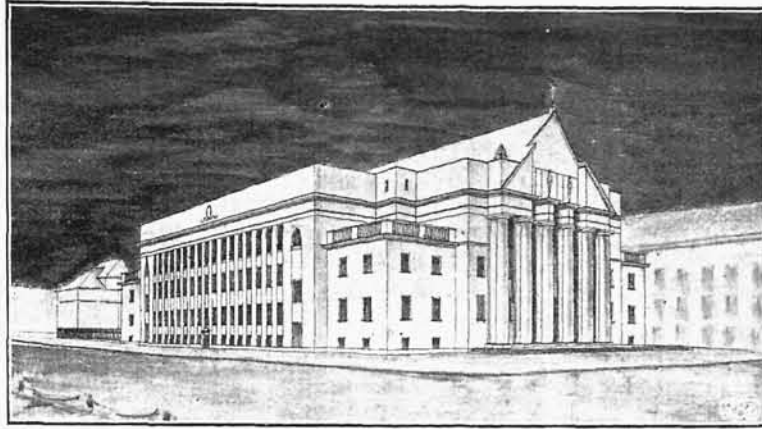


ARCH. WIESŁAW LISOWSKI (ŁÓDŹ).

PROJEKT DOMU LUDOWEGO W ŁÓDZI.

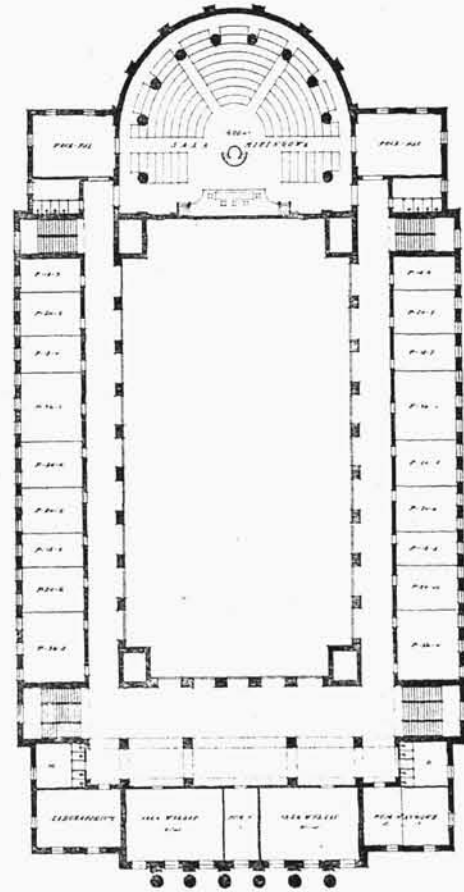
ELEWACJA I RZUTY DOMU DLA ADMINISTRACJI.

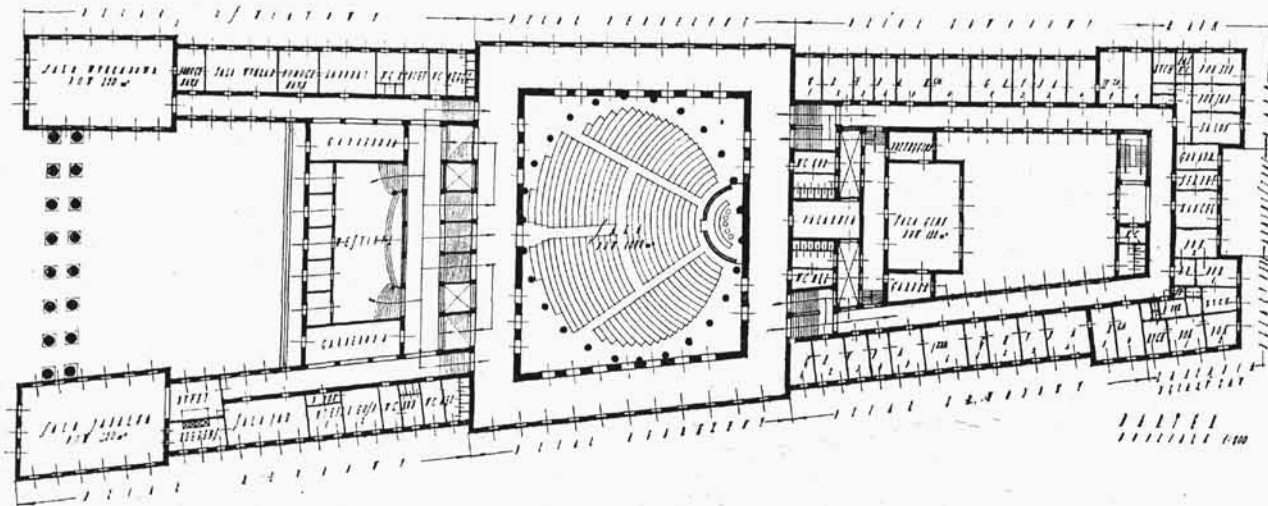
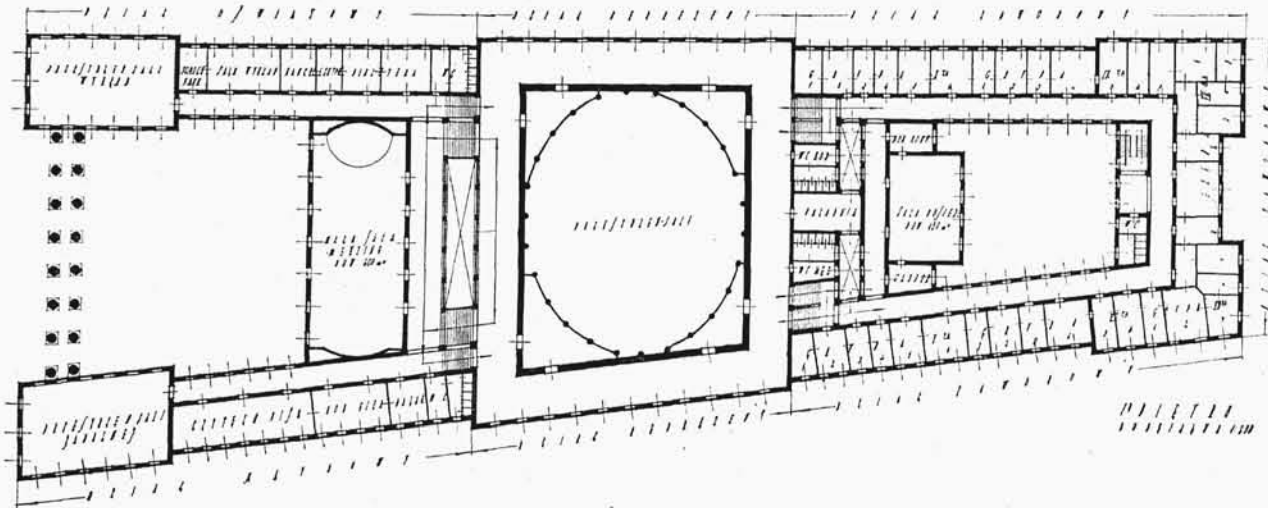
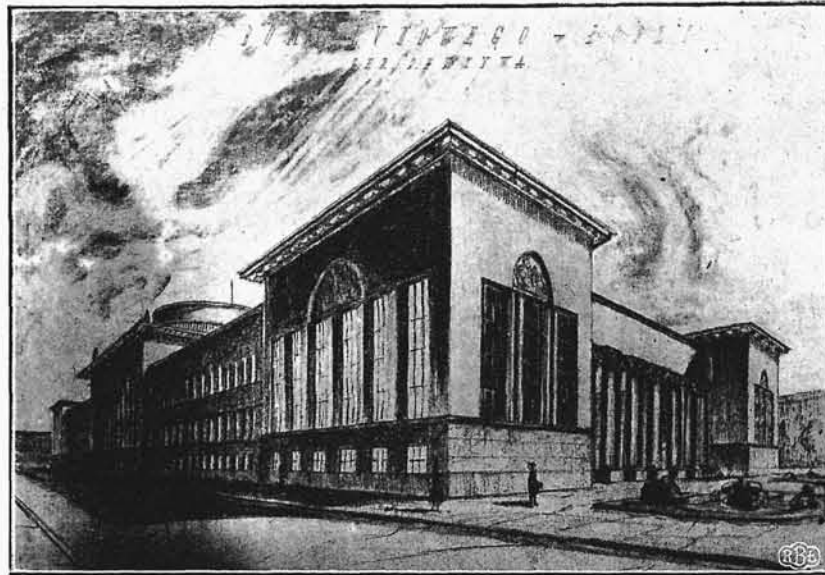




ARCH. ANTONI KOWALSKI (WARSZAWA).

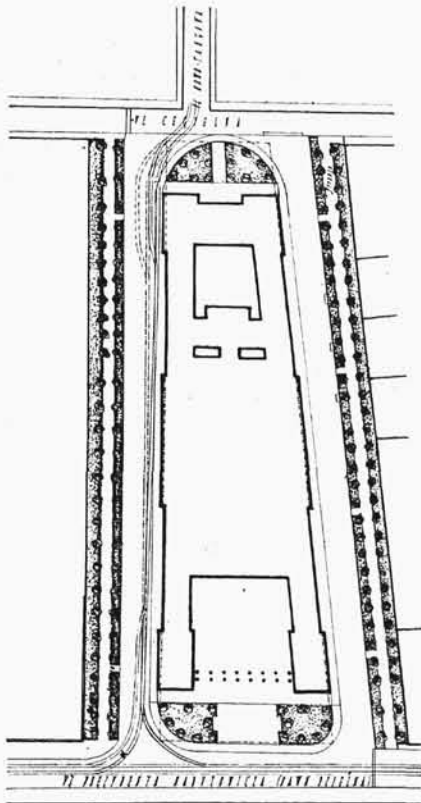
PROJEKT DOMU LUDOWEGO W ŁÓDZI.  
NAGRODA II.





ARCH. ST. PIWOWARCZYK (KRAKÓW).

PROJEKT DOMU LUDOWEGO W ŁODZI. NAGRODA II.



ARCH. ST. PIWOWARCZYK. PLAN SYTUACYJNY  
do projektu na str. 10.

## PROTOKÓŁ SĄDU KONKURSOWEGO NA BUDOWĘ DOMU LUDOWEGO W ŁÓDZI.

Dnia 19 maja 1926 roku godz. 11-a Sąd Konkursowy  
w składzie:

- z ramienia Rady Miejskiej R. Wojkowskiego,
- „ Magistratu Prezydenta M. Cynarskiego,
- „ Wydz. Budow. Przewodniczącego Ławnika  
inż. K. Folkierskiego,
- „ Związków Zawodowych,
- „ Zw. Zaw. Prac. Miejskich i Zakład. Uż. P.  
I. Stęborowskiego,
- „ Koła Arch. Krakowskich arch. J. Biasiona  
i F. Mączyńskiego,
- „ Koła Arch. Łódzkich arch. A. Goldberga,  
D. Landego,

przyczem Zw. Zaw. Rob. M. Ch. Zjedn. Zawod., Zw. Prac.  
Inst. Użyt. Publ., Okr. Dyr. Rob. Publ. Województwa Łódz-  
kiego, Min. Rob. Publ. przedstawiciele swych nie delegowali,  
zaś kierownik Oddziału Regulacji Miast prof. Michalski  
z powodu choroby przybyć nie mógł.

Posiedzenie zagałł Prezydent m. Łodzi M. Cynarski  
i zaznaczył, czy wskazane jest rozpatrywanie tak poważnych  
prac, jak budowa „Domu Ludowego“ przy tak małym quorum.

Przedstawiciele Kół Arch. Łódzkiego i Krakowskiego  
wypowiedzieli się za rozpatrzeniem prac i wobec tego, że  
przedstawiciele Koła Arch. Warszawskich i Min. Rob. Publ.  
ze względów zasadniczych nie przybędą.

Wobec czego Sąd Konkursowy postanowił rozpatrzyć  
nadesłane prace, które otrzymane zostały przed ostatecznym  
terminem t. j. dn. 1 grudnia 1925 roku.

Na konkurs nadesłano ogółem prac 23 a mianowicie:

Nr. 11 załączników	11 bez godła
„ 9	„ 14 „ „
„ 2	„ 13 godło „Kółko niebieskie“
„ 20	„ 13 „ „Honomar“
„ 23	„ 20 „ „Domus Populi“
„ 19	„ 16 „ „Pocisk“
„ 18	„ 18 bez godła
„ 21	„ 13 godło „Drapacz“
„ 22	„ 13 „ „Honomar II“
„ 5	„ 16 „ „O“
„ 7	„ 15 „ „Czworobok“
„ 13	„ 17 „ „Trapez“
„ 12	„ 15 „ „1 + 1“
„ 17	„ 14 bez godła
„ 1	„ 11 godło „Równość“
„ 4	„ 14 „ „Zula“
„ 10	„ 16 „ „Kopuła“
„ 8	„ 12 bez godła
„ 3	„ 21 godło „Monturn“
„ 14	„ 12 „ „Ar“
„ 15	„ 12 bez godła
„ 16	„ 17 godło „Avandi“
„ 6	„ 13 bez godła.

Pod względem wartości prac szkice zostały zakwalifi-  
kowane do 2-ch kategorii:

I. Nr. Nr. 19, 4, 5, 17, 8, 23, 7, 1, 12, 14, 6.

II. Nr. Nr. 16, 11, 22, 3, 10, 13, 18, 20, 21, 2, 9 i 15.

Po szczegółowem rozpatrzeniu prac, przyznano nagrody,  
jak następuje:

I nagrodę pracy Nr. 23 „Domus Populi“

II „ „ „ 5 „O“

III „ „ „ 8 bez godła

III „ „ „ 19 „Pocisk“

IV „ „ „ 7 „Czworobok“

IV „ „ „ 17 bez godła.

Zakupione prace: Nr. 4 „Zula“

„ „ „ Nr. 1 „Równość“

Zaszczytne wzmianki dla prac wyróżnionych:

Nr. 12 „1 + 1“

„ 14 „Ar“

„ 6 bez godła

Po otwarciu kopert okazało się, że autorami prac są:  
Nr. 23 arch. W. Lisowski, Łódź, Piramowicza 5.

II Nr. 5 arch. Ant. Kowalski z Warszawy, ul. Wileńska 19.

III Nr. 8 arch. St. Piwowarczyk z Krakowa—Rynek 6.

III Nr. 9 arch. J. Dobrzyńska i Z. Łoboda z Warszawy,  
Krakowskie-Przedmieście 79.

IV Nr. 7 arch. J. Lisiecki i W. Czeczott z Warszawy,  
Krakowskie-Przedmieście 65.

IV Nr. 17 arch. A. Raniecki, Rom. Gutt z Warszawy,  
ul. Śniadeckich 23.

Nr. 4 arch. Zym. Tarasin z Warszawy, Poznańska 16.

Nr. 1 arch. St. Bardzki ze Lwowa, ul. Sienkiewicza 3  
i Edgar Norwerth z Warszawy, ul. Polna 4.

Nr. 12 arch. Irena i Erwin Wieczorkowie ze Lwowa,  
ul. Ujejskiego 1.

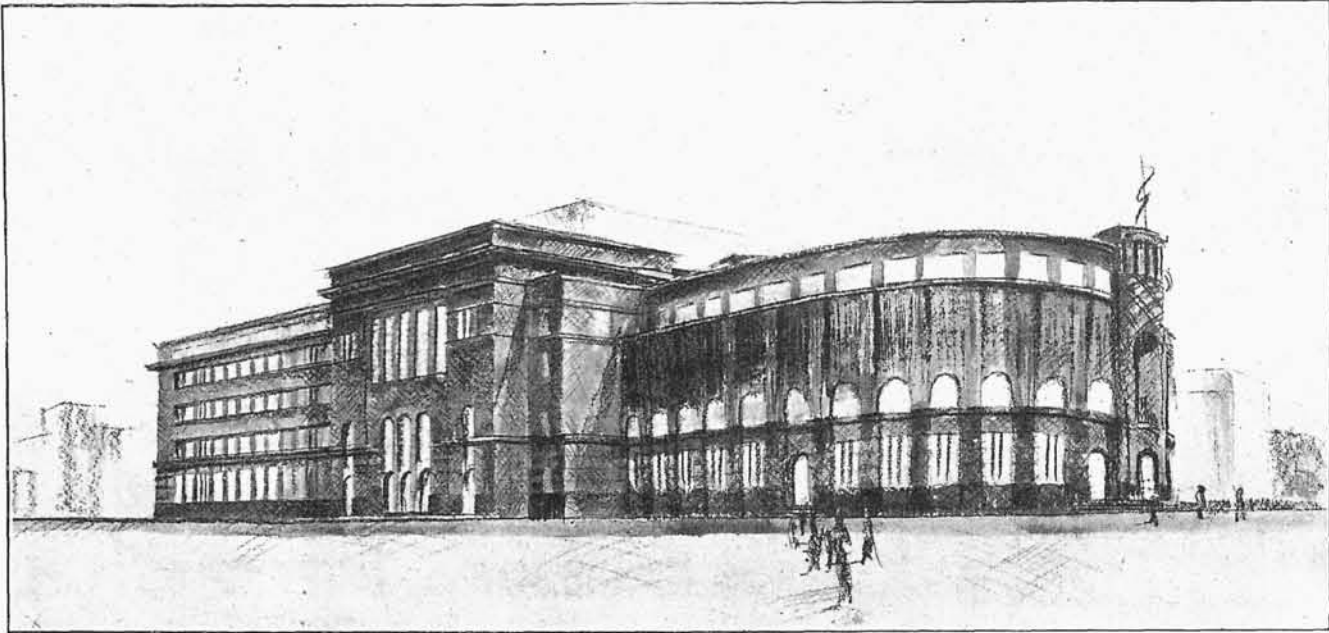
Nr. 14 arch. Roman Miller z Łodzi.

Nr. 6 arch. Ant. Kowalski z Warszawy, ul. Wileńska 19.

Na tem czynności Sądu Konkursowego w dniu 20 maja  
r. b. o godz. 15-ej zakończono.

Łódź, dnia 20 maja 1926 r.

P. S. Wobec zapytania przedstawicieli Kół Arch., wy-



ARCH. JADWIGA DOBRZYŃSKA I ZYGMUNT ŁOBODA  
(WARSZAWA).

PROJEKT DOMU LUDOWEGO W ŁÓDZI. NAGRODA III.

stosowanego do przedstawicieli Magistratu w sprawie opóźnienia rozstrzygnięcia konkursu, przyjęto oświadczenie Magistratu że: Sprawa rozstrzygnięcia konkursu była kilkakrotnie omawiana i przesuwana przez Magistrat, a to ze względu na krytyczny stan gospodarczo-finansowy, jaki gmina m. Łodzi przechodziła w ostatnich miesiącach.

Jednocześnie zaznaczyli przedstawiciele Magistratu, że względy zasadnicze, poruszone przez architektów — co do przyjmowania udziału w Sądzie — są im zrozumiałe, a w przyszłości przy ogłaszaniu konkursów nie będą pominięte Koła Architektów.

- (—) M. Cynarski
- (—) R. Wojakowski
- (—) inż. arch. Jan BIASION
- (—) D. Lande
- (—) K. Folkierski
- (—) H. Goldberg
- (—) Z. Mączyński

#### OCENA SĄDU KONKURSOWEGO.

##### Nr. 6 bez godła.

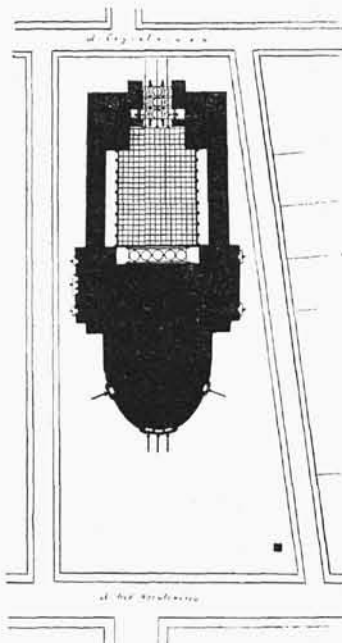
Kategoria I. Sytuacja dobra. Sale główne nierozwiązane. Brak dogodnego wejścia do sali meetingowej.

Sala stołowa i wykładowa z góry oświetlona bez potrzeby i architektonicznie niezasadniona.

Zaszczytna wzmianka. Ant. Kowalski. Warszawa, ul. Wileńska 19.

##### Nr. 12 godło „I + I”.

Kategoria I. Ogólna sylweta planu o założeniu akademickim. Sale meetingowe założone na parterze. Rozłożenie garderób w 10 miejscach jest niepraktyczne. Westi-



bul i klozety zamale. Inne mniejsze braki. Fasady dobre w masach i szczegółach.

Zaszczytna wzmianka. Irena i Erwin Wieczorkiewiczowie. Lwów, ul. Ujejskiego 1.

##### Nr. 14 godło „Ar”.

Kategoria I. Sytuacja dobra. Front za blisko ulicy Narutowicza, co można łatwo przesunięciem poprawić.

Dostęp do sali głównej wadliwie założony. Nie wykorzystano podwórza krytego, które mieści zaledwie szatnie.

Elewacje w masach dobre—szczególnie boczna.

Zaszczytna wzmianka. Miller Roman. Warszawa.

##### Nr. 1 godło „Równość”.

Kategoria I. Plan o dużych zaletach, dostęp do sal zawodowych nieudany.

Architektura nie odpowiada charakterowi budynku.

St. Bardzki. Lwów, Sienkiewicza 3 i Edgar Norwerth. Warszawa, Polna 4. Zakupiony za 1000 zł.

##### Nr. 19 godło „Pocisk”.

Kategoria I. Sytuacja w planie dobra. Podwórzec kryty mało wyzyskany. Wejście, aczkolwiek rozczłonkowane — lecz zbyt bogate. Oświetlenie sali dużej niewystarczające. Elewacja monumentalna odpowiada celowi.

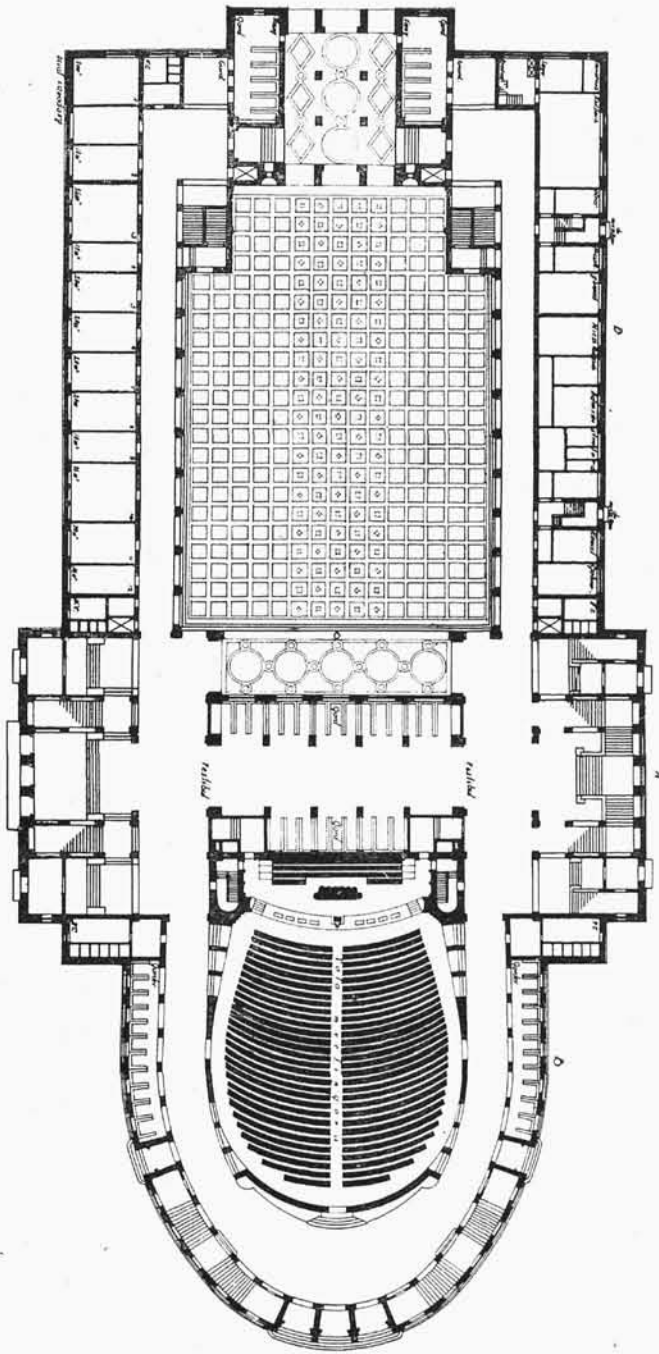
Nagroda 3-a zł. 3000. Dobrzyńska i Łoboda. Warszawa, Krakowskie-Przedmieście 79.

##### Nr. 4 godło „Zula”.

Kategoria I. Pomieszczenie sal dobre. Rozplanowanie ogólne przejrzyste. Korytarze jasne. Fasady dobre.

Zakupiony za 1000 zł. Tarasin Zygmunt. Warszawa, Poznańska 16.





ARCH. JADWIGA DOBRZYŃSKA I ZYGMUNT ŁOBODA (WARSZAWA).

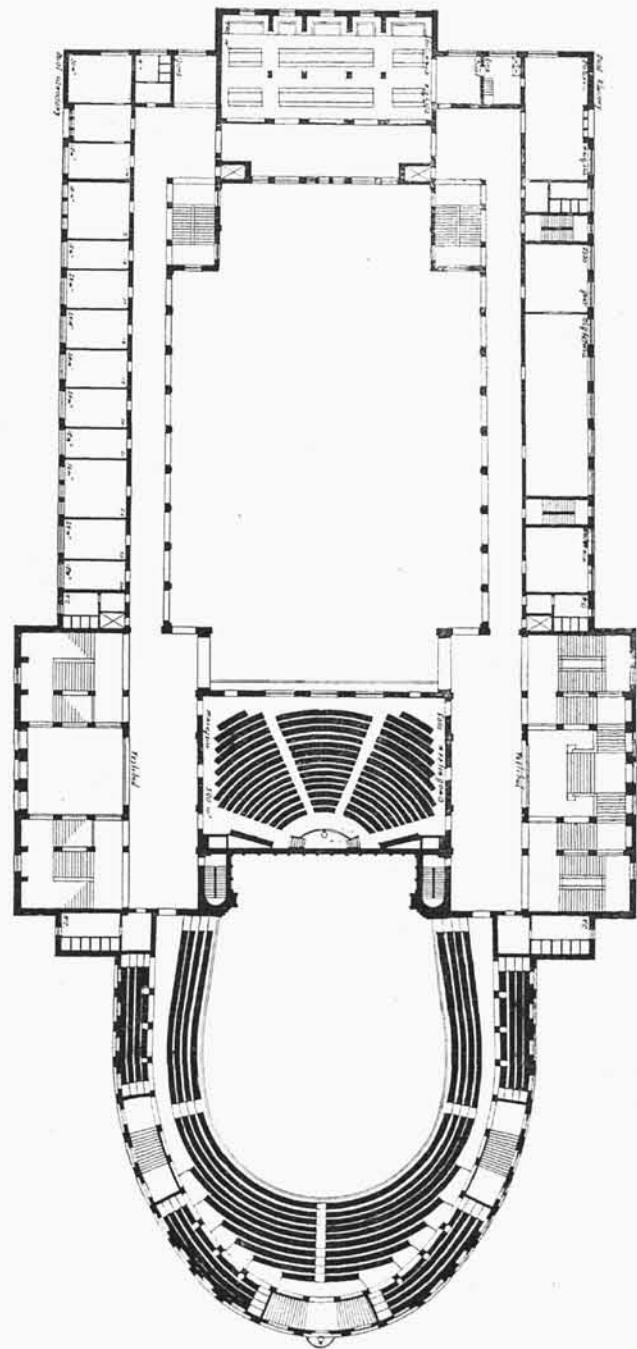
**Nr. 5 godło — dwa kółka koncentryczne.**

Kategoria I. Plan skupiony. Fasady typowe i charakterystyczne. Kubatura mała. Podwórze wyzyskane na salę meetingową. Mała sala na I p. dobra. Wyzyskanie suterenu dla szatni — szczęśliwe.

Nagroda 2-ga 4500 zł. Antoni Kowalski. Warszawa, Wileńska 19.

**Nr. 17 bez godła.**

Kategoria I. Nie odpowiada warunkom konkursu: a) przyjęto plac o 17 m. za dużo, b) nie uwzględniono krytego podwórza. Kompozycja tak planu jak i fasad pomysłowa, do-



PROJEKT DOMU LUDOWEGO W ŁODZI. RZUTY PRZYZIEMIA I I PIĘTRA.

skonałe rozłożenie sal meetingowych. Idea otwartego podwórza jest oryginalna. Elewacja ponura.

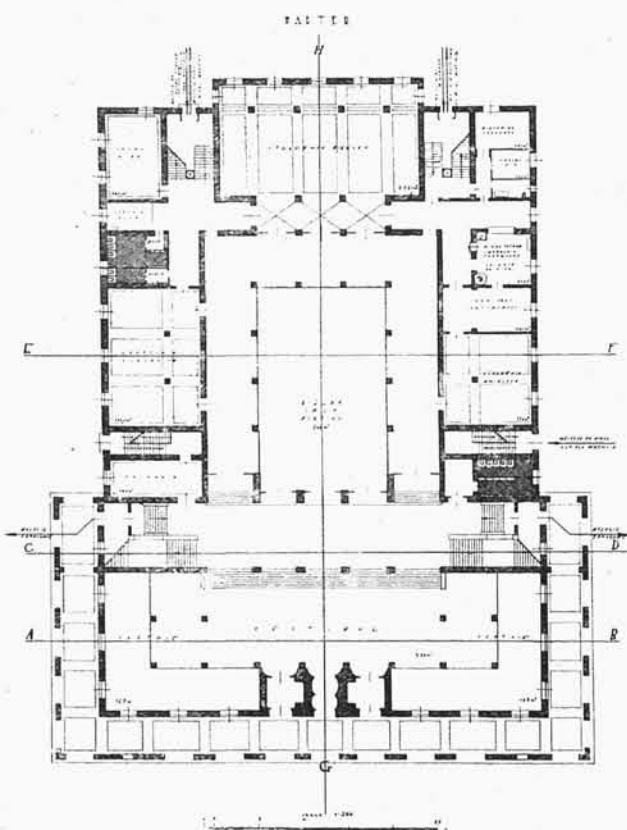
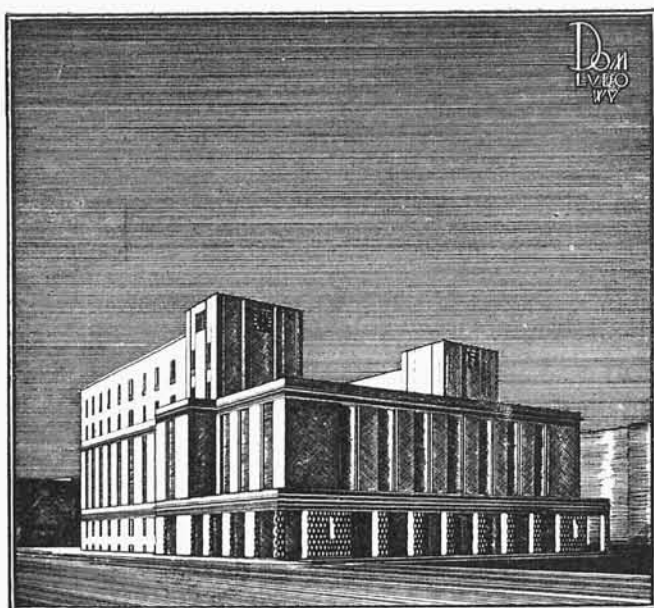
Arch. A. Raniecki i R. Gutt — 4-ta nagroda 1700 zł. Warszawa, ul. Sniadeckich 23.

**Nr. 8 bez godła.**

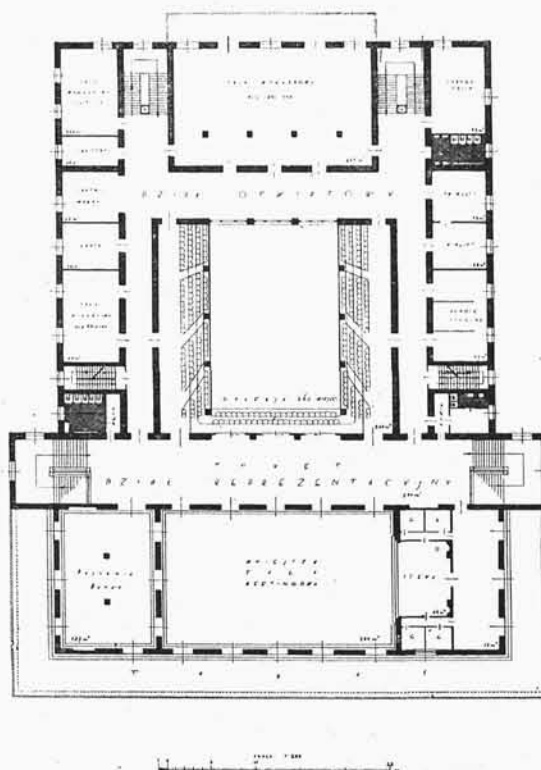
Kategoria I. Budynek dobrze usytuowany. Działka na froncie jest dobrym pomysłem. Działka zawodowy ze złym dostępem. Forma galerji, sali dużej — przypadkowa. Elewacje dobre, szczególnie boczne, lecz typu domu ludowego nie okazują.

Nagroda 3-a 3000 zł. St. Piwowarczyk. Kraków, Rynek 6.





ARCH. JULJAN LISIECKI I WITOLD CZECZOTT (WARSZAWA).



PROJEKT DOMU LUDOWEGO W ŁODZI. NAGRODA IV.

**Nr. 23 godło „Domus Populi”.**

**Kategoria I.** Sytuacja — bez zarzutu. Wejścia do sali głównej są pomysłem szczęśliwym. Sale z bezpośrednim oświetleniem z ulicy odpowiednie. Westibule zaobfitujące do sali mniejszej.

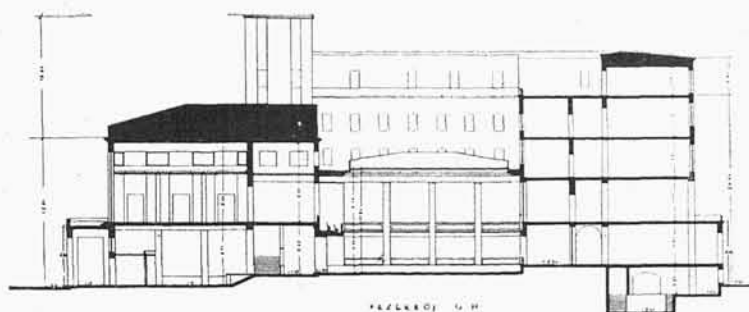
Wyłączenie sali gimnastycznej, domu mieszkalnego, jako osobnych budynków — szczęśliwe. Ilość toalet i wentylowanie ich — dobre; ilość garderób dostateczna. Fasady po-

ważne, boczna słabsza — odpowiadają w zupełności charakterowi domu ludowego. Alternatywy fasad z dachami płaskimi zasługują na wyróżnienie.

*Nagroda 1-a 6000 zł. Wiesław Lisowski arch.-art. Łódź, Piramowicza 5, telef. 9-46.*

**Nr. 7 godło „Czworobok”.**

**Kategoria I.** Sytuacja w planie dobra. Sale dobrze rozplanowane; umieszczenie pokoi nad bokami sali — szczę-



śliwe. Niektóre korytarze nieco ciemne, co daje się usunąć. Całość wytworna i dojrzała.

*Nagroda 4-a 1700 zł. Julian Lisiecki i W. Czeczott. Warszawa, Krakowskie-Przedmieście 65.*

**Nr. 2 godło „Kółko niebieskie”.**

**Kategoria II.** Usytuowanie od ul. Narutowicza zaszczuple. Układ rzutu już akademicki, lecz niepraktyczny. Dostęp do pokoi Związków Zawodowych przez wspólny korytarz z lożami sali nieodpowiedni. Fasady rytmiczne, ale mało interesujące.

**Nr. 9 bez godła.**

**Kategoria II.** Ogólny rzut bardzo przejrzysty, oświetlenie korytarzy dobre. Sale dobrze umieszczone. Dział zawodowy niefortunny ze względu na dojścia. Fasady poprawne mało oznaczają dom ludowy.

**Nr. 15 bez godła.**

**Kategoria II.** Usytuowanie na placu niedobre ze względu na 10 m. odległ. od wschodu. Rozrzutność w parterze wytworzyła dużą kubaturę (110.000 m.<sup>3</sup>), nadto wysoka wieża 13-piętrowa nie odpowiada celowi. Sylweta budynku interesująca.

**Nr. 16 godło „Avandi”.**

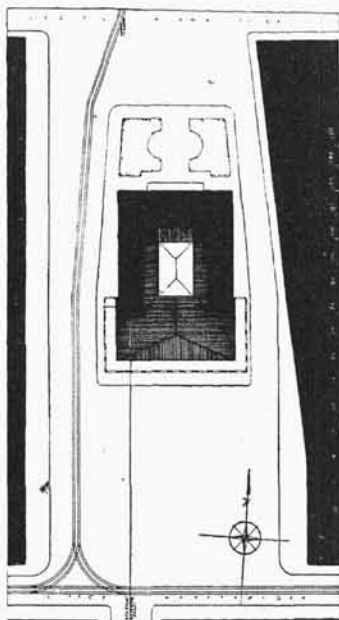
**Kategoria III.** Słaba konstrukcja sufitu sali. Złe umieszczenie toalet. Architektura zewnętrzna z mało monumentalna. Dobry rysunek perspektywiczny wnętrza sali.

**Nr. 11 bez godła.**

**Kategoria III.** Brak odpowiedniego wejścia do dużej sali meetingowej. Fasada ma mało charakteru.

**Nr. 22 godło „Honomar II”.**

**Kategoria III.** Sytuacja budynku niewłaściwa ze względu na wyloty ulic N.-Targowej i jej przedłużenia. Założenie planu niepraktyczne, zbyt rozrzucone w parterze—wsku-



ARCH. JULJAN LISIECKI  
I WITOLD CZECZOTT  
(do projektu na str. 14).

tek czego niepomierna ilość m.<sup>3</sup>. Fasada o monotonnej architekturze.

**Nr. 3 godło „Monturn”.**

**Kategoria III.** Skoncentrowanie planu na tak małej przestrzeni spowodowało zamałe: westibul, garderoby i toalety. Dziewięcioletni budynek niezbyt konieczny i nieodpowiada założeniu. Fasada w masach ogólnych dobrze rozwiązana.

**Nr. 10 godło „Kopuła”.**

**Kategoria III.** Toalety sali głównej nieobmyślane. Szatnie—z małe. Sale nieopracowane. Architektura w masach dobra, pod względem szczegółów czyni widok budowli nieskończoną.

**Nr. 13 godło „Trapez”.**

**Kategoria III.** Usytuowanie budynku dobre. Garderoby małe niedobrze umieszczone. Sala główna na II p. Toalety ciemne. Dużo pracy włożono w perspektywę wnętrza efektów, zaś nie opracowano elewacji.

**Nr. 18 bez godła.**

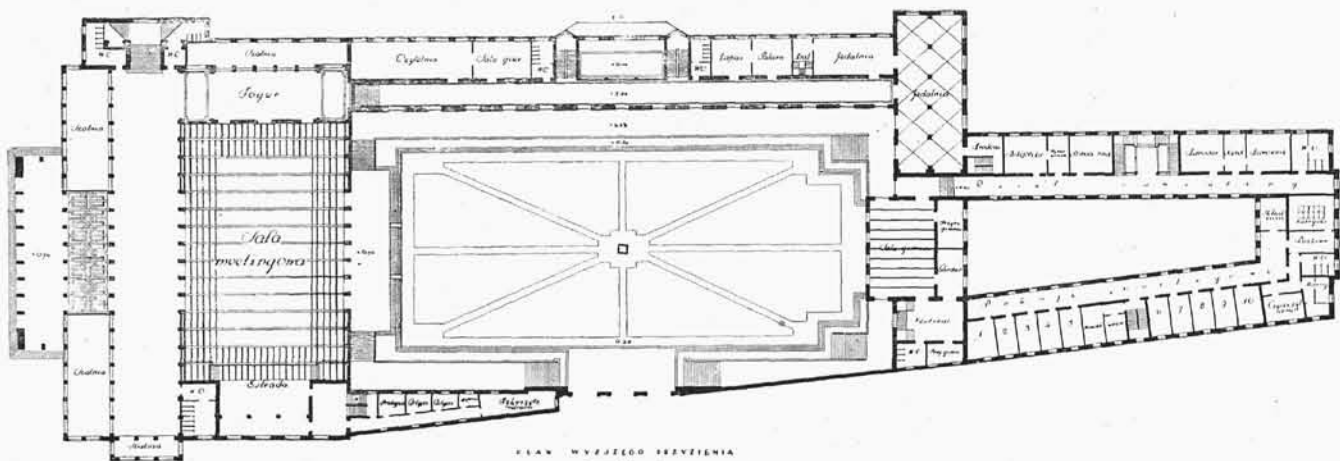
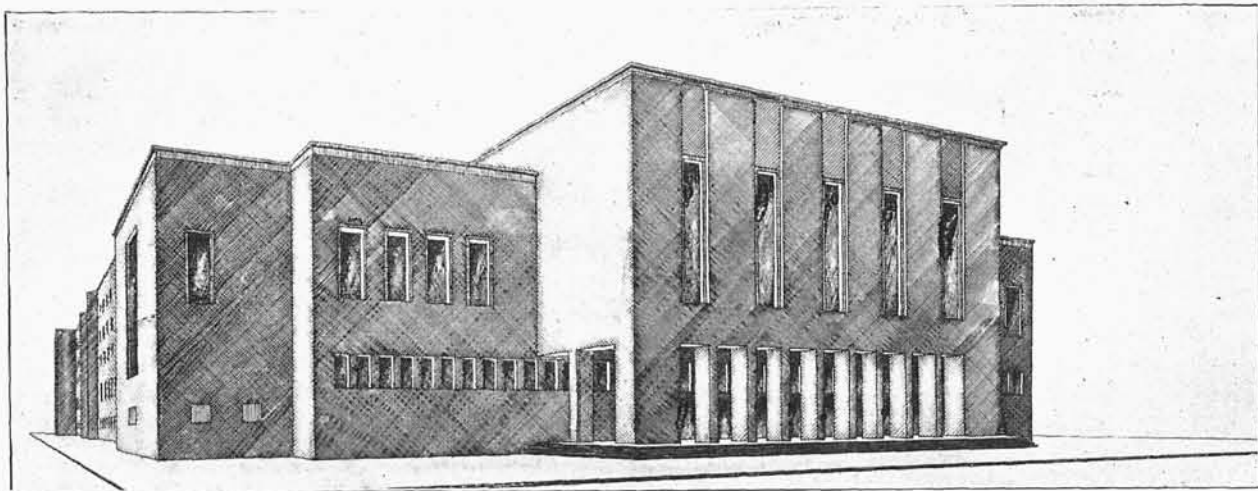
**Kategoria III.** Plan sytuacyjny niewkomponowany w formę placu. Brak przejrzystości rzutu — zawiły, miejscami ciemne korytarze. Fasady nieskomponowane.

**Nr. 20 godło „Honomar”.**

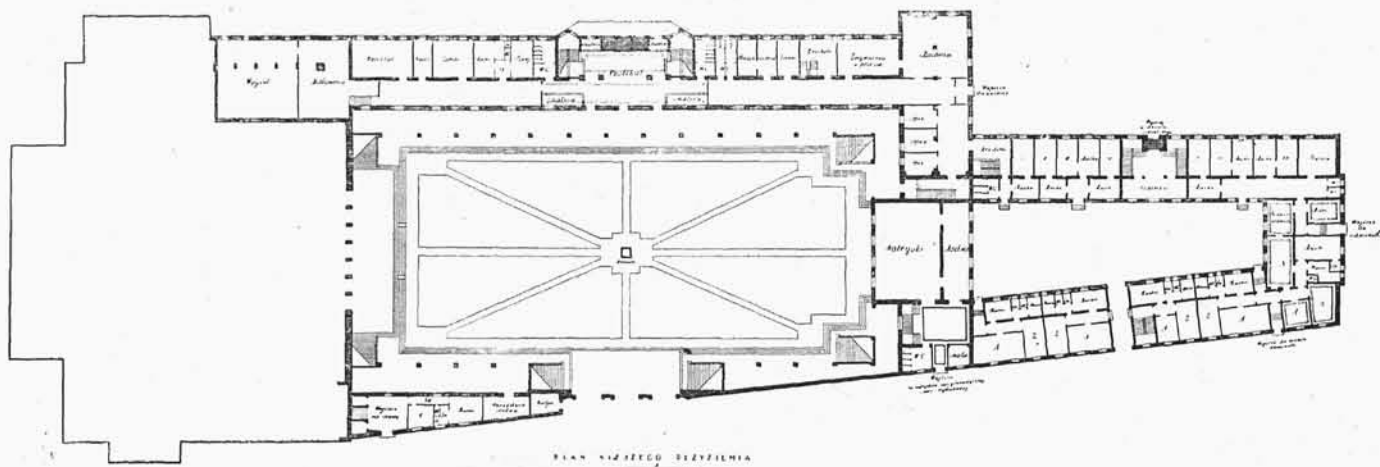
**Kategoria III.** Szatnia zaobszerna, zawysoka. Sala duża meetingowa na II p. niewykorzystana. Zadużo schodów. Toalety źle rozmieszczone. Architektura oparta na nowych kierunkach.

**Nr. 21 godło „Drapacz”.**

**Kategoria III.** Rysunek fasady bocznej nie odpowiada planowi. Wspólne wejście do obu sal — nieodpowiednie. Brak toalet. Wytworzenie 12-piętrowego skrzydła niewywołane koniecznością, gdyż w przyziemiu — rozrzutność zaduża. Dążność do nowoczesnego rozwiązania fasad niepomyślana.



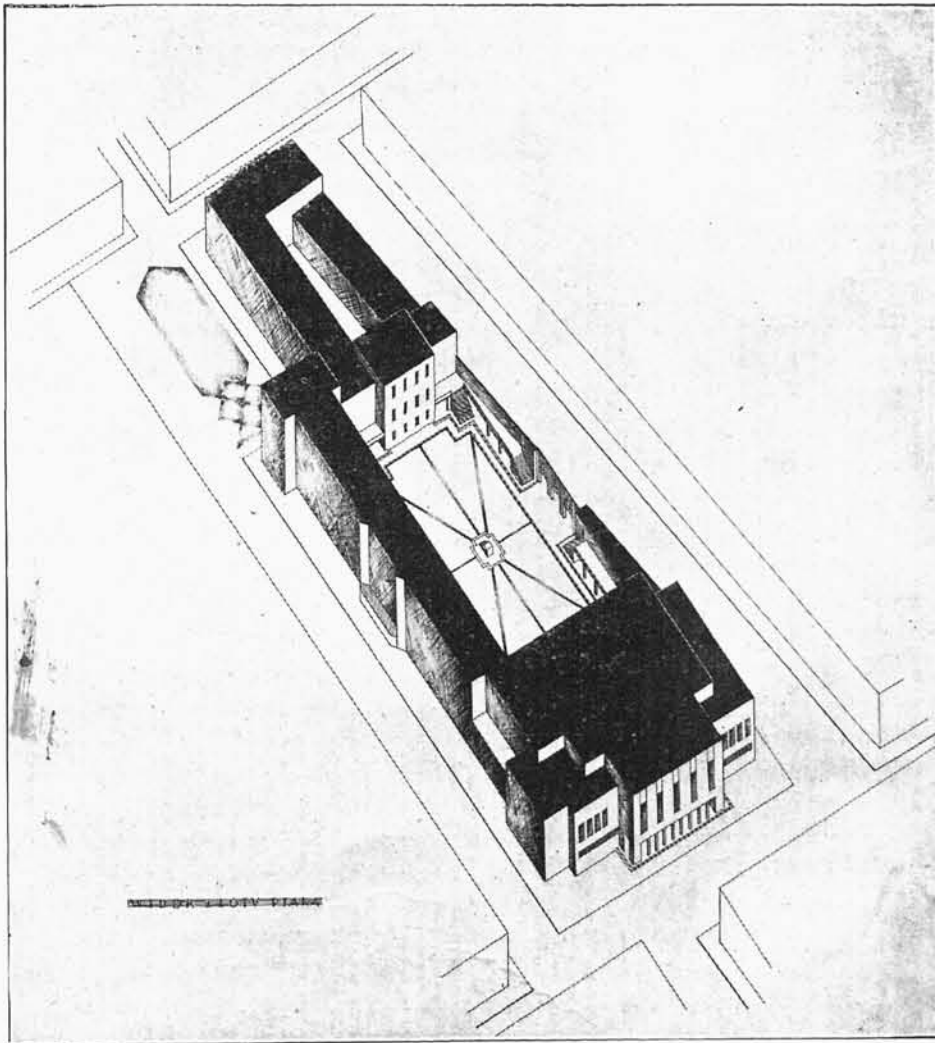
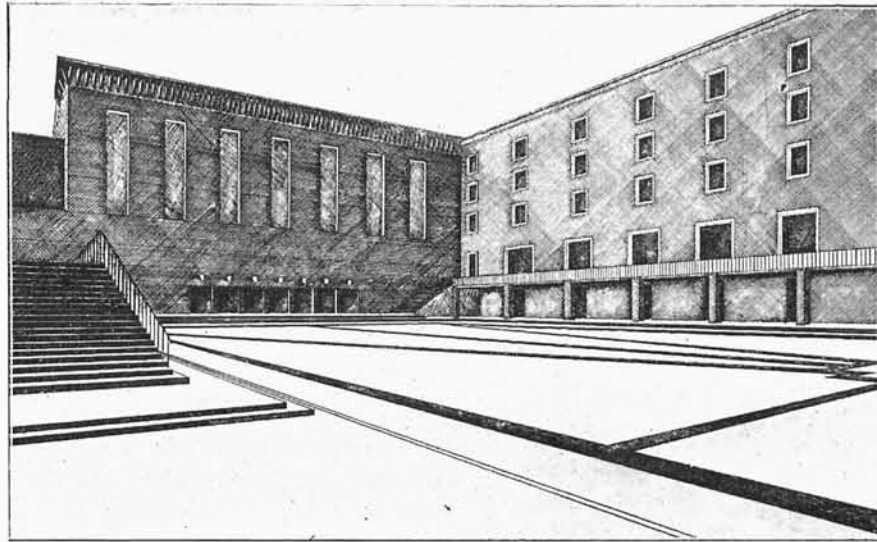
PLAN WYŻSZEGO PIĘTRZYCA  
DOM LUDOWY W ŁÓDZI



PLAN NIŻSZEGO PIĘTRZYCA

ARCH.: ROMUALD GUTT I ALEKSANDER RANIECKI (WARSZAWA).

PROJEKT DOMU LUDOWEGO W ŁÓDZI. NAGRODA IV.



ARCH.: ROMUALD GUTT I ALEKSANDER RANIECKI (WARSZAWA).

PROJEKT DOMU LUDOWEGO W ŁODZI.

# ORGANIZACJA ADMINISTRACJI TECHNICZNEJ W POLSCE:

ZYGMUNT SŁOMIŃSKI.

Przy rozpatrywaniu najbardziej celowej organizacji administracji technicznej w Państwie — należałoby przedewszystkiem rozróżnić zasadnicze dwa momenty:

I. Pierwszy moment — *to organizacja administracji technicznej, przejściowa do czasu wprowadzenia samorządów w Państwie.*

II. Drugi moment — *to organizacja administracji technicznej stała przy wprowadzeniu samorządów.*

I. Gdy chodzi więc o wypowiedzenie się o *organizacji administracji technicznej — przejściowej* — do czasu wprowadzenia samorządów w Państwie, która to jednak organizacja może trwać dość długie lata, wówczas należy wypowiedzieć się *za złączeniem spraw technicznych*, a więc:

- dróg żelaznych,
- dróg bitych,
- dróg wodnych,
- meljoracji,
- budownictwa państwowego,
- zarządu gmachów i placów państwowych,
- policji budowlanej,
- elektryfikacji,
- hydrografji,
- ruchu samochodowego,
- turystyki,
- poczty, telegrafu i t. d.,
- marynarki handlowej i portów morskich — w jednym Ministerstwie Technicznym.

Prócz wymienionych gałęzi technicznych, obejmujących administrację techniczną w Państwie, pozostają jeszcze sprawy techniczne:

- a) pomiarów kraju, które to sprawy wraz z topografią wojskową winny być złączone *razem* pod nazwą Instytutu Geodezyjnego, czy Topograficznego;
- b) konserwatorstwa gmachów, szkół politechnicznych i szkół technicznych, które to sprawy winny pozostać w Ministerstwie Oświaty.

Jeśli taki „tymczasowy” podział, *jako zasadę*, uwzględnimy, wówczas możemy mówić o skutkach takiej, a nie innej organizacji.

*Otóż za złączeniem agend technicznych* — w danym wypadku: agend Ministerstwa Robót Publicznych i agend Ministerstwa Kolei w *jedno Ministerstwo* — przemawia to, iż Ministerstwo takie w swym zarządzie centralnym, prócz departamentu ogólnego, obejmującego sprawy osobowe, budżetowe i t. d., objęłoby departamenty, w zupełności już organizo-

wane — fachowe, przeniesione ze skasowanych Ministerstw.

II. Instancje administracyjne i I Instancje wykonawcze w tym wypadku nie uległyby zmianom, a więc pozostałyby (narazie) nieruszane Dyrekcje Kolejowe, Dyrekcje Robót Publicznych, czyli t. zw. Wydziały techniczne Urzędów Wojewódzkich i Dyrekcje Wodne i co zatem idzie wszystkie te same I Instancje.

Połączenie tych dwóch Ministerstw (Kolei i Robót Publicznych), prócz przytoczonych dodatkich stron ekonomicznych, oszczędności i politycznych, w samej gospodarce technicznej, wpłynie znakomicie na unormowanie stosunków, zwłaszcza, gdy się zważy, że dostawa materiałów, np. do budowy dróg i dostawa wagonów — będzie rzeulowana przez jednego i tego samego gospodarza, przydział kolejek, taboru, maszyn pomocniczych również zostanie załatwiony bez jakichkolwiek bądź przeszkód — prowadzenie robót budowlanych na terenie całego Państwa, nie wyłączając i robót budowlanych, kolejowych, obejmie jedna organizacja, która — regulując w centrali wszystkie zasadnicze sprawy swemi zarządzeniami — wpłynie ostatecznie na unormowanie stosunków w dziale cen, zakupów, materiałów, umów, dostaw i t. d.

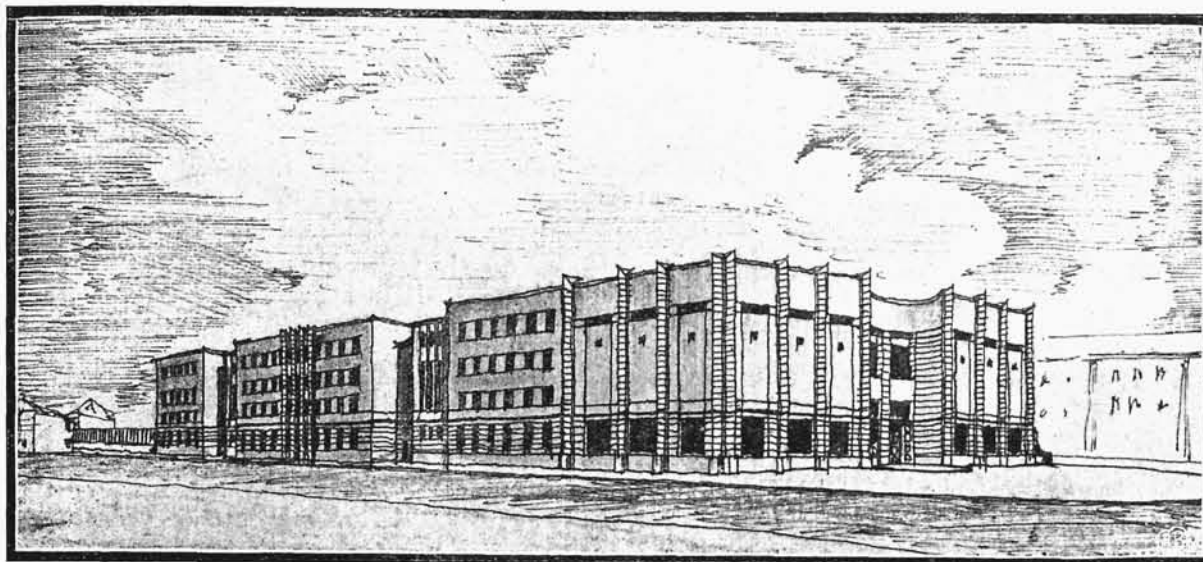
Jeśli się zważy, że kolejnictwo nasze, organizujące się obecnie na zasadach samowystarczalności, będzie zmuszone zjednoczyć się w nowem projektowanym Ministerstwie w Generalną Dyrekcję Kolei Żelaznych, jeśli to samo zastosujemy do Dróg Wodnych, wówczas sprawność nowego Ministerstwa, nie bacząc na to, iż zostanie ono złączone z dwóch obecnie istniejących, na niczem nie straci, przeciwnie rozwijać się będzie bez przeszkód.

*Przeciw rozczłonkowaniu agend technicznych pomiędzy różne Ministerstwa przemawia* to, iż połączenie władz centralnych 2 istniejących Ministerstw a pozostawienie w dotychczasowej organizacji II i I Instancji dałoby poważne oszczędności i nie wywołałoby chaosu reorganizacyjnego na całym obszarze Rzeczypospolitej.

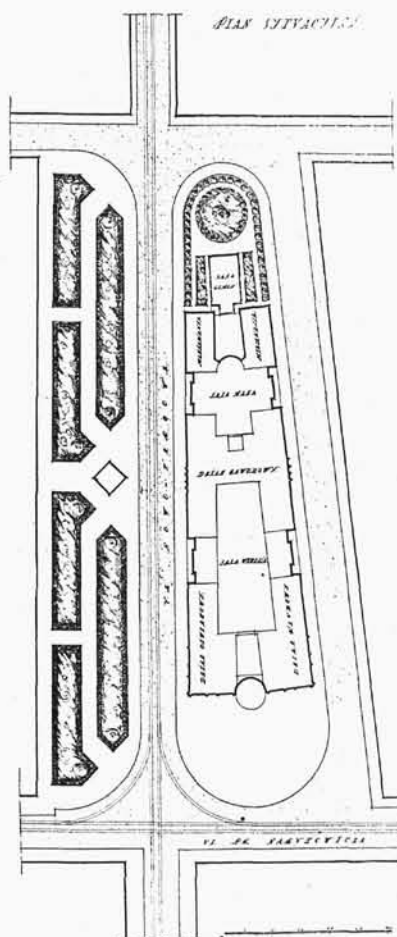
Przytem — wobec wprowadzenia samorządów wojewódzkich — zupełnie nie na czasie byłaby reorganizacja II Instancji, które siłą rzeczy wobec, Konstytucją zastrzeżonego, przejęcia pewnych działów gospodarki technicznej przez samorzady — ulegną reorganizacji dość poważnej.

Wszelkie projekty przekazywania np. spraw bu-

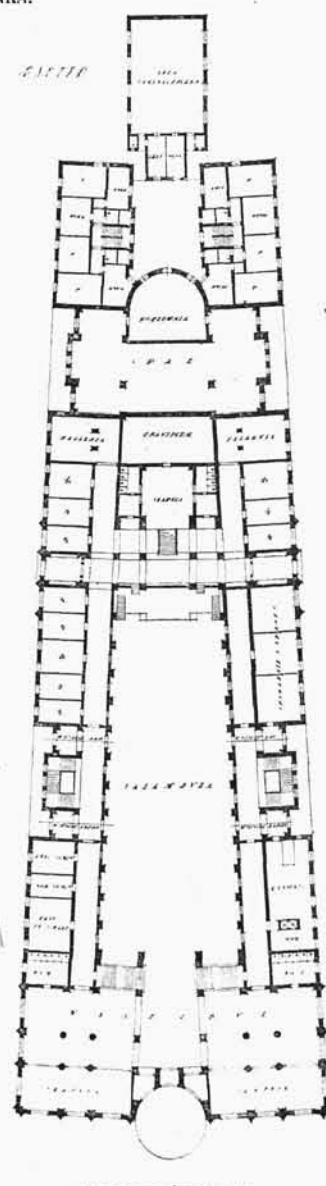




ARCH. ANTONI KOWALSKI (WARSZAWA). PROJEKT DOMU LUDOWEGO W ŁODZI. ZASZCZYTNA WZMIANKA.



dowlanych Ministerstwu Spraw Wewnętrznych, spraw wodnych — Ministerstwu Rolnictwa, spraw drogowych — częściowo Ministerstwu Spraw Wewnętrznych, częściowo przysłemu np. Ministerstwu Komunikacji (drogi państwowe) — nie wytrzymują krytyki i nie osiągnęłyby tych oszczędności, które ta reorganizacja głównie ma na celu, przeciwnie wywołałyby zwiększenie wydatków przy nowej organizacji II i I Instancji w poszczególnych Ministerstwach — i nie odpowiadałyby obecnym wymaganiom życia. Ponieważ reorganizacja projektowana nie dotyczyłaby zasadniczo Dyrekcji Kolejowych, natomiast głównie tyczyłaby się zmian w Instancji II i I Ministerstwa Robót Publicznych, nad tą sprawą należałoby się dłużej zastanowić; otóż przekazanie spraw budowlanych Ministerstwu Spraw Wewnętrznych jest zupełnie niepożądane i niewskazane — Ministerstwo Spraw Wewnętrznych, mając w swym zarządzie, prócz swych spraw, sprawy policji i dołączone sprawy Ministerstwa Zdrowia — nie będzie wprost posiadało możliwości w zupełności odpowiedzieć tak dalece rozszerzonym zadaniom; Kierownik Ministerstwa nie fachowiec, będąc jednak rzecznikiem tych spraw na Radzie Ministrów, nie potrafi wyczuć tych potrzeb, jakich organizacja państwowości w dziale technicznym w obecnym czasie wymagać winna. Ponie-



waż obecnie w Ministerstwie Robót Publicznych ześrodkowany jest zarząd i prowadzenie robót budowlanych wszystkich Ministerstw i Gmachów Reprezentacyjnych, nasuwa się pytanie, z jakiej racji ma to prowadzić Ministerstwo Spraw Wewnętrznych, a nie np. Ministerstwo Rolnictwa i Dóbr Państwowych.

Parcelowanie działów technicznych pomiędzy niefachowe Ministerstwa — nie może być poważnie brane, gdyż, rozbijając gospodarkę techniczną, w krótkim czasie doprowadziłyby do powiększenia personelu, gdyż każde Ministerstwo uważałoby za wskazane, będąc pozbawione orzecznictwa i wykonania *fachowego* Ministerstwa, uciekać się do własnych wykonawców i doradców, nie chcąc korzystać z takiego samego, jak ono niefachowego Ministerstwa; jak to zresztą miało miejsce w państwach zaborczych (np. w Austrii i Rosji). Departament Budowlany ze swą drugą i pierwszą instancją w Ministerstwie fachowym w zupełności odpowie włożonym obowiązkom i fachowo tę sprawę postawić potrafi.

Wysuwane argumenty, przemawiające za dołączeniem Dep. Bud. do Min. Spr. W., między innymi, że tam jest egzekutywa i wykonawstwo zarządzeń władz budowlanych, nie wytrzymuje krytyki, gdyż II i I Instancja władz budowlanych są w ten sposób zespolone z władzami Min. Spr. W., że zawsze tę egzekutywę otrzymać mogą.

Departament Drogowy obecnie obejmuje zarząd dróg państwowych, dróg samorządowych i wogóle całokształt gospodarki drogowej w Państwie, dzieląc te drogi na 2 działy i przekazując zarząd dróg państwowych — Ministerstwu Komunikacji, zarząd zaś dróg samorządowych — Ministerstwu Spraw Wewnętrznych, zmuszeni będziemy: 1) natychmiast organizować zarządy II i I instancji dla obydwóch Ministerstw, 2) gospodarka drogowa, obecnie nawet *dróg państwowych*, nie może być odseparowana od samorządów, które na tych drogach gospodarują i w wielu wypadkach w wydatkach na te drogi Państwu znacznie pomagają; reorganizacja taka pociągałaby znów zasadnicze zmiany, łamanie tego, co już życiowo utarło się i co już dość znacznie ulepszać się poczęło.

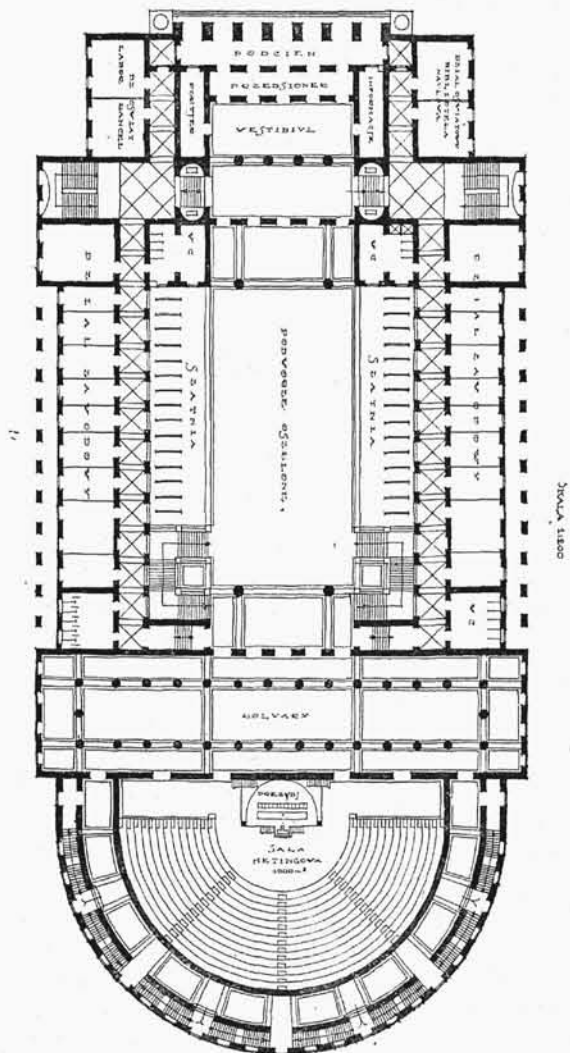
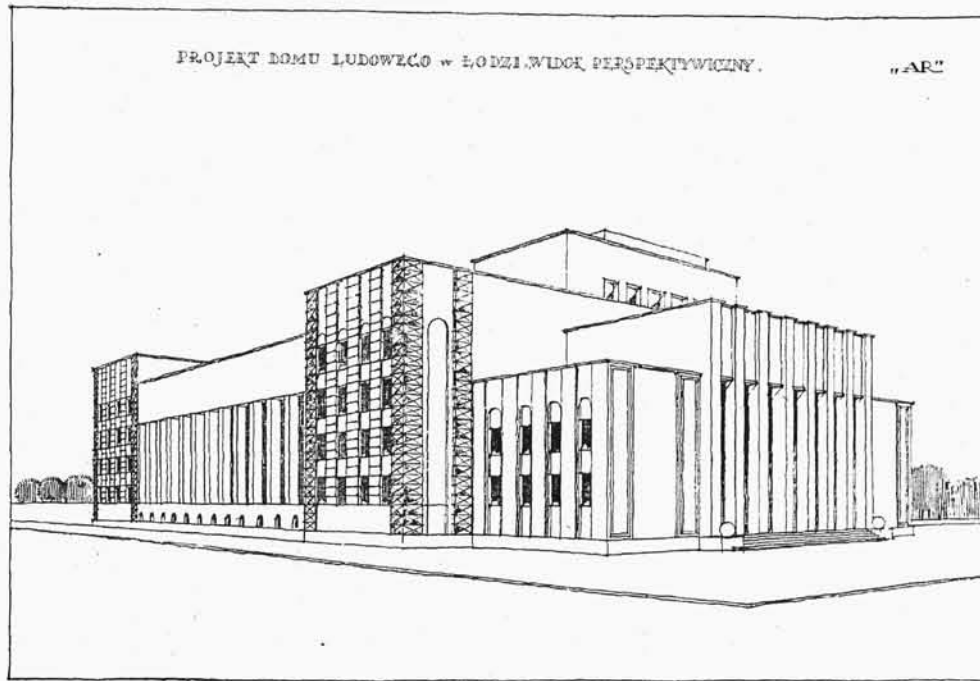
Sprawy wodne w swych zarządach rzek spławnych z łatwością mogą być przekazane Ministerstwu Komunikacji, natomiast sprawy regulacji rzek niespławnych — są ściśle związane z gospodarką samorządową, sprawy meljoracji — związane są z rolnictwem, sprawy zaś wodno-prawne nie dadzą się oddzielić od Zarządu Politycznego, słowem w gospodarce wodnej należałoby rozczłonkować

dotychczasową organizację pomiędzy *aż! trzy* Ministerstwa.

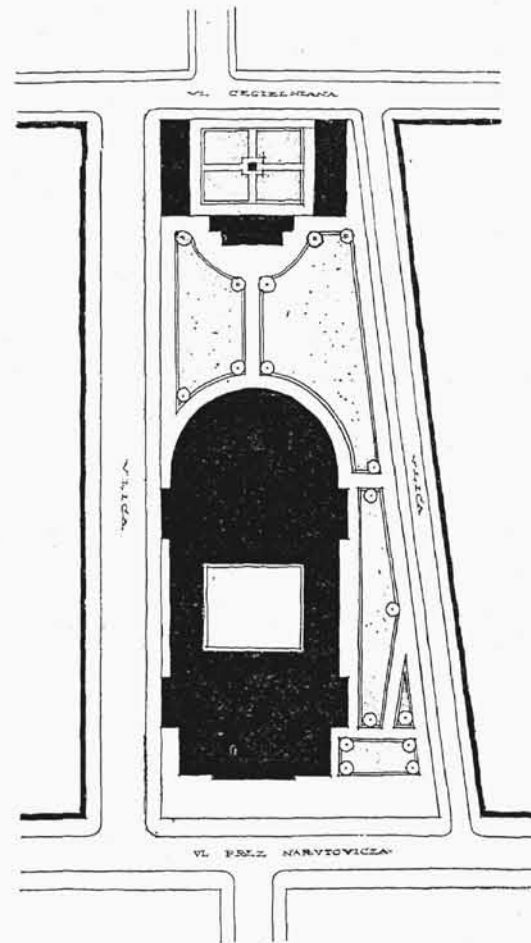
Jeśli zaś dodamy do tego, iż obecnie w II i I Instancjach Ministerstwa Robót Publicznych — funkcje inżynierów drogowych, budowniczych powiatowych i inżynierów wodnych, częstokroć spełniają inżynierowie w jednej osobie, czego przy podziale skutecznieby się nie dało, jeśli zważymy, że obecnie II Instancje i I Ministerstwa Robót Publicznych, a więc Dyrekcje Robót Publicznych, inżynierowie i budowniczy powiatowi, mając samodzielną techniczną i budżetową — pracują jednak w ścisłym kontakcie z samorządami i władzą polityczną Ministerstwa Spraw Wewnętrznych, wówczas łatwo da się przekonać, iż jedynym, racjonalnym rozwiązaniem sprawy przy centralizacji Ministerstw technicznych — należałoby uważać pozostawienie II i I Instancji w dotychczasowej organizacji, nadmieniając, iż Minister przyszłego wspólnego Ministerstwa technicznego w stosunku do władz politycznych — przejąłby prawa dotychczasowe Ministra Robót Publicznych — II i I Instancje w sprawach budowlanych, drogowych i wodnych (meljoracje, drogi niespławne i wodnoprawne), posiadałyby dotychczasowy łącznik z Instancjami samorządowymi i politycznymi, z utrzymaniem względnej samodzielności budżetowej i personalnej, zwłaszcza w II Instancji.

Wysuwana przez pewne koła techników organizacja t. zw. rosyjska, t. j. utworzenie Ministerstwa Komunikacji z kolejami, wodami i drogami państwowymi — zupełnie oddzielona od administracji politycznej i samorządów — nie wytrzymuje krytyki, powinniśmy bowiem pamiętać, że Konstytucja nasza określa szeroki rozwój życia samorządowego, i że odseparowanie się od samorządów i stworzenie odrębnej gospodarki, np. drogowej państwowej, obok istniejącej gospodarki drogowej samorządowej — wobec braku kredytów, maszyn, narzędzi, a zwłaszcza ludzi — będzie stale zabijała gospodarkę samorządową — siłą rzeczy, jak to było za gospodarki rosyjskiej.

Gospodarka na drogach państwowych, prowadzona przez Państwo — będzie prowadzona lepiej i z większym nakładem pracy i kapitału, niż na drogach samorządowych — technicy, lepiej zabezpieczeni na państwowej służbie będą wybierali służbę na drogach państwowych, samorządy zaś wobec braku ludzi — będą posługiwały się technikami o niższym wykształceniu, lub bez takowego. Zresztą wywoła chaos organizacyjny wydawanie zarządzeń technicznych dla jednej i tej samej gałęzi technicznej (gospodarki drogowej), przez dwie róż-



ARCH. ROMUALD MILLER (WARSZAWA).



PROJEKT DOMU LUDOWEGO W ŁODZI. ZASZCZYTNA WZMIANKA.



ne władze techniczne, znajdujące się w dwu Ministerstwach.

Należy pamiętać, że przy obecnej organizacji państwowych władz technicznych, przy stałej współpracy takowych z samorządami — wywierają one stały, doniosły i dodatni wpływ na rozwój i kształtowanie się życia samorządowego.

Przy naszym młodym i rozwijającym się samorządzie obecność kierowniczej, lustrującej i instruującej stałej państwowej instancji technicznej — jest niezbędną.

Gdybyśmy zamierzali wprowadzić t. zw. rosyjski system, wówczas należałoby, prócz Ministerstwa, organizować Zarządy Dróg Państwowych, jako I Instancje, Okręgi Komunikacji, jako II Instancje, prócz tego, wobec braku samorządów wojewódzkich, należałoby organizować Zarządy Drogowe Samorządowe I Instancje i Wydziały Drogowe Wojewódzkie—reorganizacja taka wywołałaby chaos i w ostateczności dużo więcej kosztowałaby Państwo, niż obecnie istniejąca.

Nie mówiąc już o tem, iż trzeba byłoby przekazać budowlane sprawy, pomiarowe, meljoracyjne, młynów wodnych — poszczególnym Ministerstwom, które znów musiałyby dla siebie tworzyć w Urzędach Wojewódzkich swe II i I Instancje po Starostwach.

W wypadku połączenia agend technicznych w jednym Ministerstwie, jak już powiedziano, *nie uległyby zmianie czasowo organizacje II i I Instancji, jak Ministerstwa Robót Publicznych, tak i Ministerstwa Kolei.*

Ponieważ nie uległaby zmianie organizacja II i I Instancji, zwłaszcza Ministerstwa Robót Publicznych.

Wobec powyższego i *stosunek do samorządów II i I Instancji kasowanego Ministerstwa Robót Publicznych w tym wypadku nie uległby zmianie*, a nowy Minister—złączonych dwóch Ministerstw, ukształtowałby swój *stosunek do władz administracyjnych (politycznych) w ten sposób, w jaki stosunek ten ułożył Minister Robót Publicznych*, gdy chodziło o agendy II i I Instancji w Województwach i Starostwach.

#### PRZYKŁAD PAŃSTW ZACHODU.

(patrz załączona tablica).

Mając na względzie wszystkie wyluszczone motywy—zauważyć należy, iż wzorem państw zachodnich nowe Ministerstwo winnoby utrzymać nazwę Ministerstwa Robót Publicznych, jednak w naszych warunkach—jest to absolutnie niemożliwe, — gdyż nazwa ta wśród społeczeństwa nie cieszy się uzna-

niem, sympatją i zrozumieniem, przeciwnie, wśród warstw nawet inteligencji Ministerstwo pod tą nazwą utożsamia się z Ministerstwem Pracy i Opieki Społecznej.

Obecne Ministerstwo Robót Publicznych nie cieszy się dobrą opinią i nie ma poparcia wśród władz — ciał ustawodawczych i szerszego ogółu, ponieważ do agend Ministerstwa tego, pomimo jego woli i chęci, wprowadzono czynnik polityczny przy akcji walki z bezrobociem w 1919 roku i odbudowy — i to wywołało wśród społeczeństwa anormalne położenie i stanowisko Ministerstwa czysto fachowego.

Nic więc dziwnego, że wszyscy, nie wyłączając najpoważniejszych sił i przedstawicieli świata technicznego — jednym, zgodnym głosem wołają o przekształcenie Ministerstwa, o skasowanie jego nazwy i reorganizację urzędów i instancji technicznych, motywując to nie tylko potrzebą oszczędnościową, lecz koniecznością stworzenia warunków pracy dla techników takich, by mogli oni pracować w atmosferze uznania i szacunku, a nie lekceważenia i prześladowania.

Bo czyż można nazwać normalnymi warunkami pracy — pracę w Ministerstwie Robót Publicznych, które jest specjalnie przez wszystkich wyjątkowo po macoszemu traktowane.

W ostatnich czasach, gdy tylko ktokolwiekby poruszył sprawę zaprowadzenia oszczędności w Państwie — natychmiast na plan pierwszy wysuwa się projekt skasowania Ministerstwa Robót Publicznych.

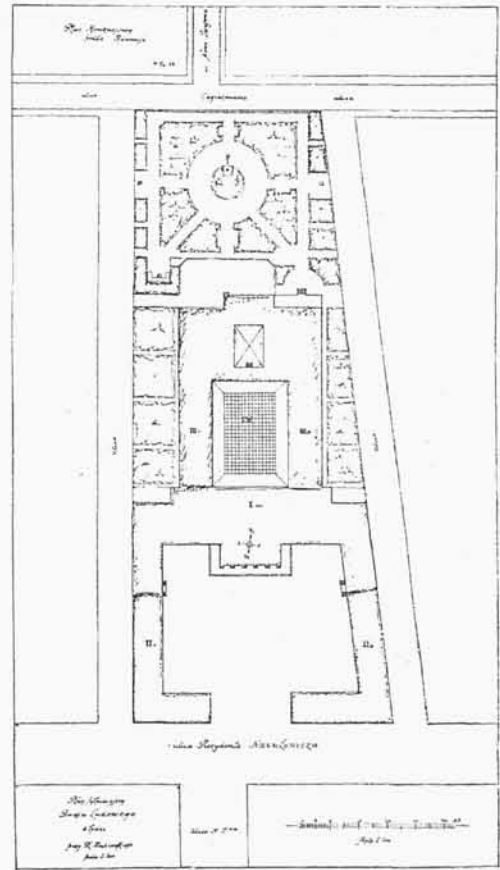
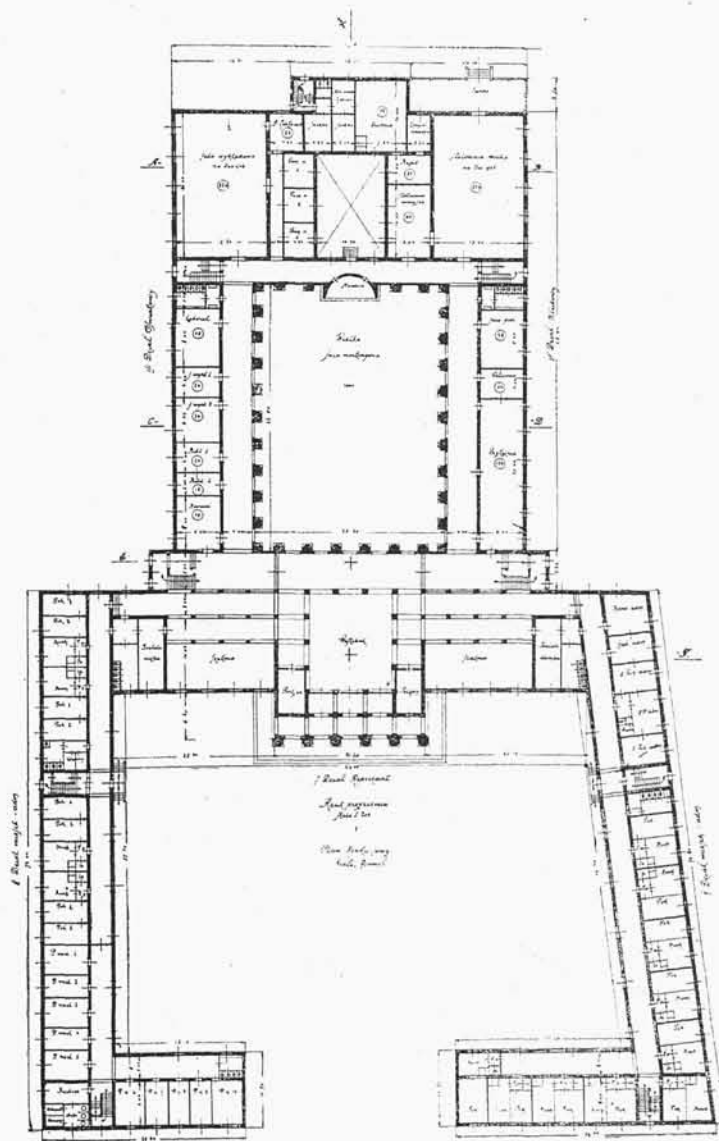
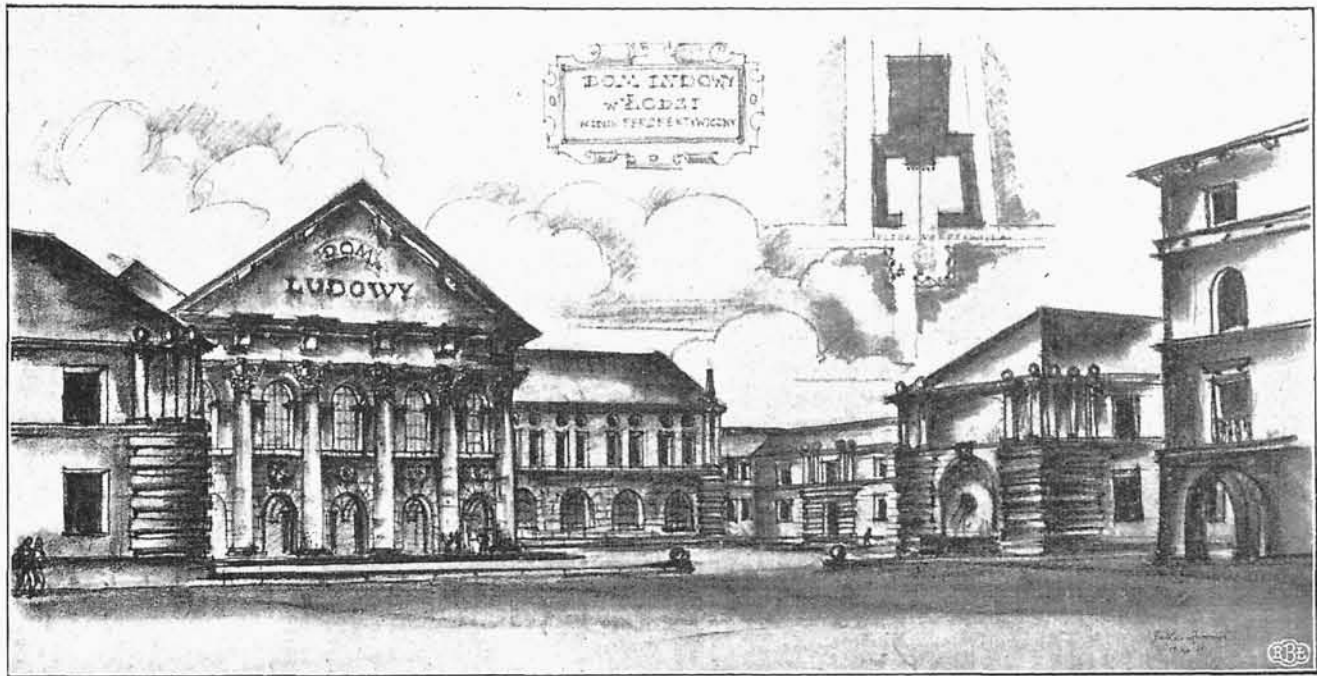
Zdawałoby się, że zwłaszcza po wojnie mamy dość dróg bitych, mamy wszystkie rzeki uregulowane, mamy dla wszystkich urzędów i urzędników lokale i mieszkania, mamy błota osuszone, miasteczka i miasta uregulowane, słowem Ministerstwo, które się temi sprawami zajmuje—*jest niepotrzebne.*

Skasować, zamknąć, rozwiązać — oto jedyne i ostateczne rozstrzygnięcie istotnej wartości Ministerstwa, które wszak na zachodzie cieszy się specjalną opieką oraz poparciem Parlamentu, Rządów i społeczeństwa.

Państwo nowoczesne obowiązane jest przede wszystkim dbać o rozwój robót technicznych. Wszak dobre komunikacje, regulacja rzek, budowa dróg wodnych, meljoracje, porty, budynki dla pomieszczeń urzędów, elektryfikacja kraju — są konieczne dla wzrostu dobrobytu—bogactwa i potęgi mocarstwowej Państwa.

Jak jesteśmy biedni i ubodzy w tej dziedzinie, to wprost nie zdajemy sobie sprawy.

Wszak domów dla urzędników i urzędów — nie posiadamy, te zaś, które pozostały, są w ten spo-



ARCH.: ST. BARDZKI (LWÓW) I EDGAR NORWERTH (WARSZAWA).  
 PROJEKT DOMU LUDOWEGO W ŁÓDZI. PROJEKT ZAKUPIONY



sób poniszczone, że wymagają specjalnej i to troskliwej fachowej opieki.

O elektryfikacji kraju nawet nic nie wiemy; błota nieosuszone, rzeki nieuregulowane dostrajają się do ogólnego opłakanego stanu. W gospodarce drogowej zajmujemy przedostatnie miejsce w Europie—najlepiej uposażony w drogi bite jest b. zabór pruski, otóż jeśli oznaczamy ilość dróg bitych w tym zaborze na 1 klm.<sup>2</sup> na 100.

w Galicji otrzymaliśmy liczbę	69
w Kongresówce „	28
na Kresach „	5,7
w Wilnie „	2,5
	przeciętnie 38

Rozporządzamy wogóle 44.000 klm. dróg bitych, z tego około 14.000 jest zupełnie wskutek działań wojennych zniszczonych.

Mostów tymczasowych posiadamy 1230 klm., które, ze względu na pewność ruchu i koszty utrzymania, należałoby corychlej przebudować.

Słowem nietylko posiadamy w porównaniu z Zachodem minimalną ilość dróg bitych, lecz i to co istnieje—złe, zepsute, lub tymczasowe.

Byłoby zatem nonsensem mówić o skasowaniu instytucji, która zadaniami swych celów stanąć winna w szeregu pierwszorzędných potrzeb dla Kraju. Traktowanie jej zatem, jako coś zbędnego, raczej winno być zastąpione przez ogólne poparcie i wysiłek społeczeństwa oraz pomoc na każdym kroku.

Udział Ministerstwa Robót Publicznych w budżecie Państwa w stosunku do faktycznych, istotnych potrzeb był i jest zupełnie nieodpowiedni.

Wynosił on w roku 1921	— 5,64%
„ 1922	— 4,00%
„ 1923	— 5,57%

gdy tymczasem w sąsiedniej Czecho-Słowacji, która nie ma zniszczeń wojennych—udział ten wynosił

w roku 1922	— 10,2%
„ 1923	— 10,0%

Co się tyczy rzekomego nadmiaru personelu urzędników Ministerstwa Robót Publicznych, to jeżeli przyjmujemy ilość funkcjonariuszy, przypadających na 100 mieszkańców we Francji równa 100, to otrzymamy następujące ciekawe liczby porównawcze:

Francja . . . . .	100
Czechy . . . . .	40
Austrja . . . . .	29
Polska . . . . .	19

Na zasadzie bardzo ścisłych i dokładnych liczb, można stwierdzić, że ilość personelu technicznego

w Ministerstwie Robót Publicznych jest zupełnie niewystarczająca, obecnie zatrudnia Ministerstwo w stosunku do ilości przedwojennych:

w b. zaborze austriackim	51%
niemieckim	55%
rosyjskim	82%
przeciętnie	63%

Z cyfr tych dosadnie widać, iż ogrom pracy jest wielki—wykonawców jest mało i należytego zrozumienia sprawy niema.

II. *Jeśli zaś będziemy mówili o stałej organizacji władz technicznych po wprowadzeniu samorządów, wówczas:*

1-o możemy te sprawy rozważać li tylko teoretycznie, gdyż niewiadomy jest zupełnie jeszcze i nieustalony zakres działań samorządów;

2-o jeśli przyjmujemy wielce ogólnikowy zakres działań samorządów, określony Konstytucją, wówczas możemy odrazu określić, iż z ogólnego Ministerstwa technicznego należy wyłączyć i przekazać samorządom

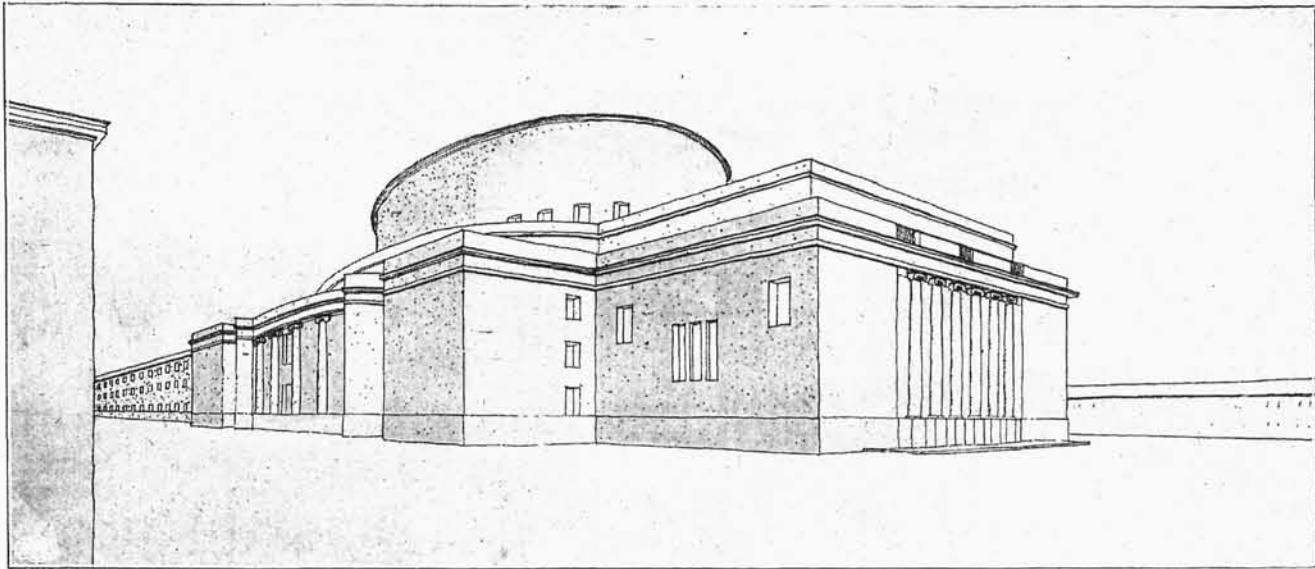
agendy techniczne tyczące się:

- gospodarki drogowej samorządowej wraz z policją drogową;
- regulacji rzek i spraw dochodzeń wodnoprawnych;
- meljoracji;
- policji budowlanej;
- ruchu samochodowego, gdy chodzi o policję samochodową i wydawanie zezwoleń.

Przy tej przyszłej organizacji administracyjnej w Państwie Instytucji II i I (obecnego Ministerstwa Robót Publ.) samo przez się ulegną poważnym zmianom i przekształcą się w państwowe organizacje inspekcyjne, gdy cała wykonawcza i organizacyjna praca przejdzie do samorządów.

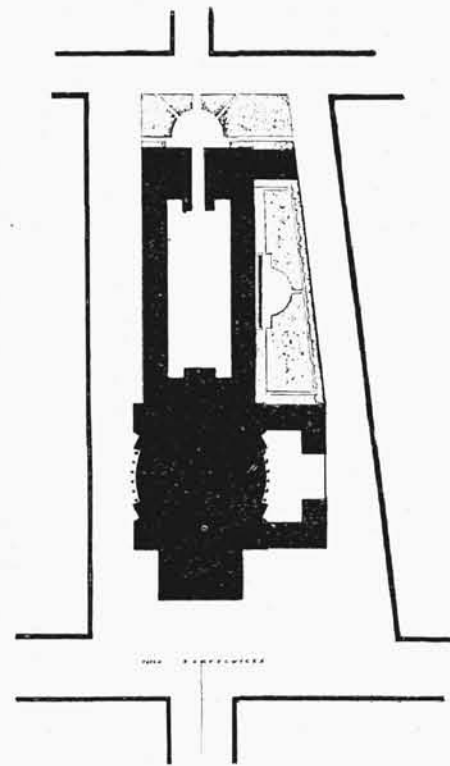
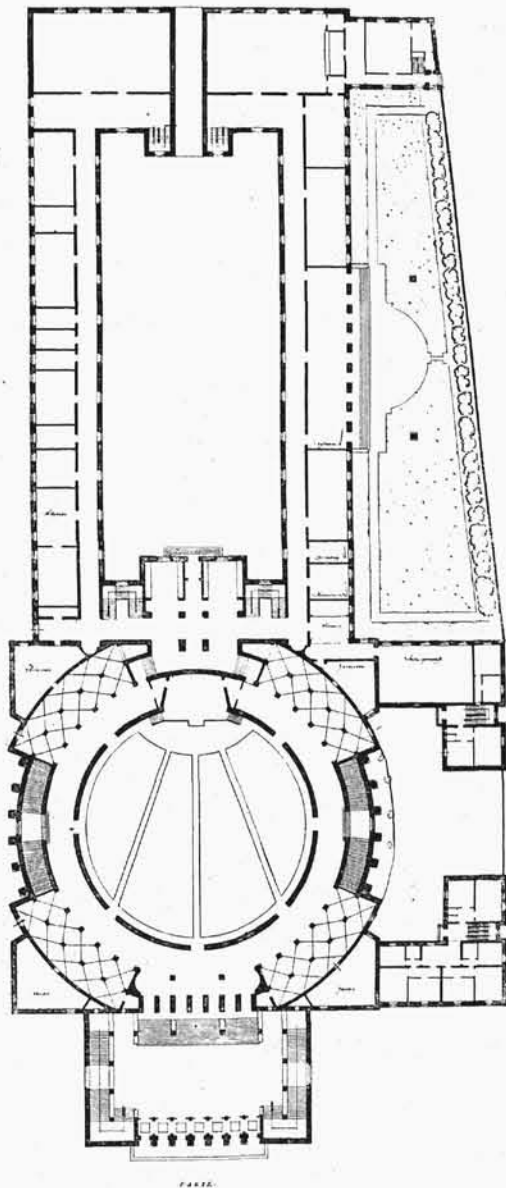
Wreszcie z agend Ministerstwa technicznego — należy wyłączyć bezwarunkowo Grobownictwo wojenne, które winno należeć do Departamentu Zdrowia w Ministerstwie Spraw Wewnętrznych; motyw, iż do prac Grobownictwa — potrzeba znajomości fachowych budowniczych — nie wytrzymuje krytyki, gdyż obecnie prowadzi ono przede wszystkim eks-humację — co stanowi wyłączną specjalność sanitarną, gdy zaś zajdzie potrzeba fachowej pomocy budowniczego powiatowego do poprawienia ogrodzenia cmentarnego, lub kaplicy grobowej — z urzędu, pomocy tej udzielić obowiązany on będzie.

Nadmienić wypada, iż nie należy rozdzielać, a jednoczyć techników w jedno fachowe Ministerstwo, jak to jest na Zachodzie.



Rozbijanie zaś technicznych agend między rozmaite Ministerstwa przy szczupłej ilości techników wogóle, a dobrych techników w szczególności, wytworzy dużą ilość słabych organizacji technicznych, które *zjednoczone* w jedno Ministerstwo pracować mogłyby sprawnie — rozczłonkowane zaś nie odpowiedzą swym zadaniom.

Spółeczeństwo nasze — powinno raz zrozumieć,



ARCH. ZYGMUNT TARASIN (WARSZAWA).  
PROJEKT DOMU LUDOWEGO W ŁODZI. ZAKUPIONY.

że stworzenie sile technicznej w Kraju warunków odpowiednich do pracy, jest jedynie zdrowo pojętym obowiązkiem, i że tylko wtedy wydajność tej pracy — obejmie winny zakres ogromu wołających potrzeb.

Pamiętać należy, że gdy życie, po uregulowaniu sprawy walutowej, zabije mocnym tętnem, gdy w każdej dziedzinie zapanuje normalny rozwój i gdy potrzeby niezbędne odsłaniać zaczął coraz to no-

we pola do wysiłków ludzkiej wiedzy fachowej — wtedy sił ludzkich i rąk ludzkich, a zwłaszcza *technicznych*, o wiele będzie zamało.

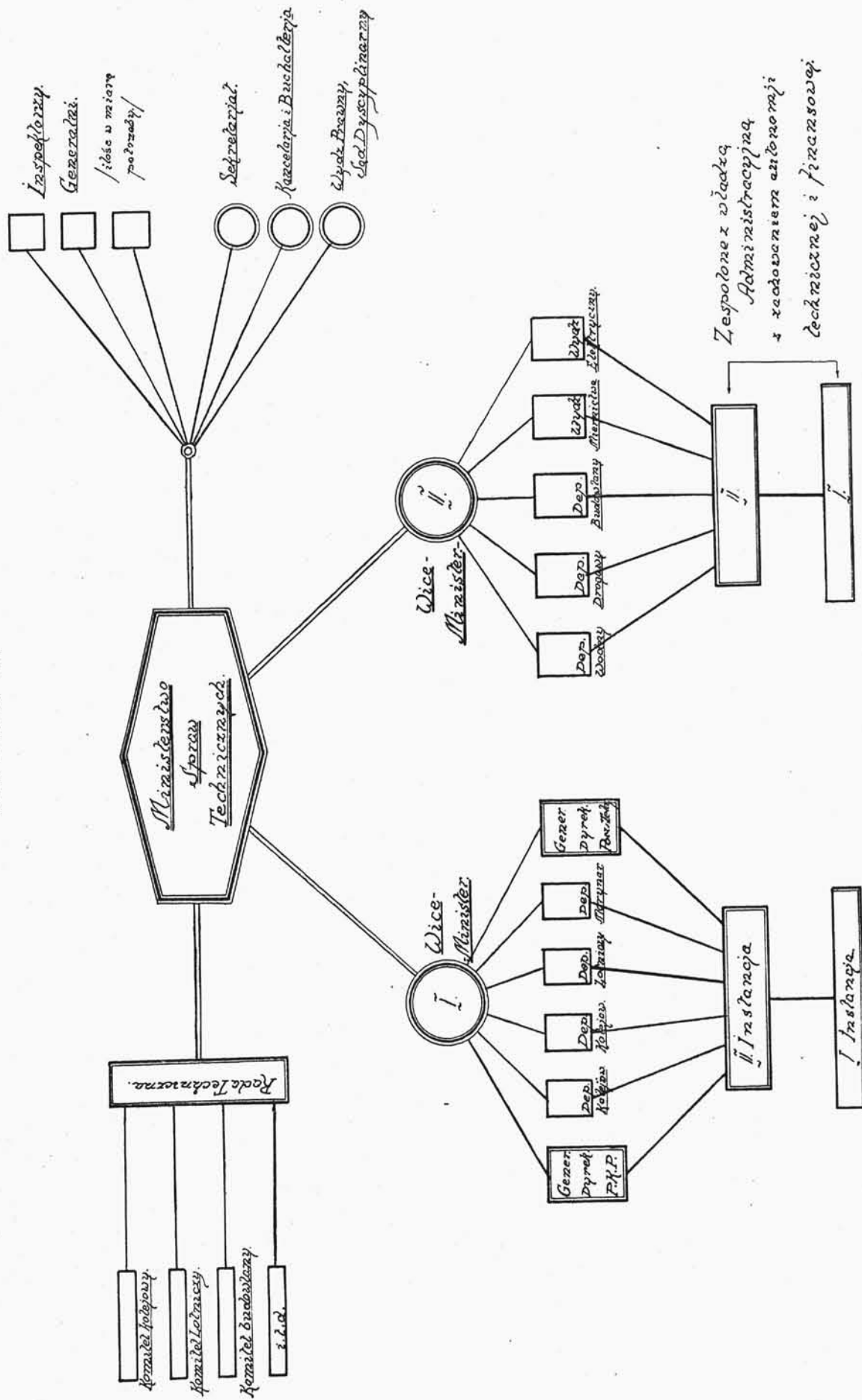
Państwowa więc organizacja — powinna dbać o to, by z całym wyrachowaniem zużywać skąpe siły techniczne, które posiadamy, dając im takie warunki pracy, w jakichby można osiągnąć maximum wydajności, przy minimum wkładów ze strony Państwa.

## ANEXS I.

	POLSKA	ANGLJA	FRANCJA	WŁOCHY	RUMUNJA	CZECHO-SŁOWACJA	BELGJA	AUSTRJA
Drogi powiatowe . . . . .	M. R. P.	M. Kom.	M. R. P.	M. R. P.	M. R. P.	M. R. P.	M. Rol. i R. P.	M. P. i B.
Drogi samorządowe . . . . .	M. R. P.	—	M. S. Wewn.	M. R. P.	M. R. P.	M. R. P.	M. Rol. i R. P.	M. P. i B.
Ruch samochodowy . . . . .	M. R. P.	M. Kom.	M. R. P.	M. R. P.	M. R. P.	M. R. P.		M. P. i B.
Turystyka . . . . .	M. R. P.	—	M. R. P.			M. R. P.		M. P. i B.
Lotnictwo . . . . .	M. K. Ż.	M. Kom.	M. R. P.					
Marynarka Handl. . . . .	M. P. i H.	—	M. R. P.		M. Kom.			
Porty morskie, latarnie etc. . . . .	M. P. i H.	—	M. R. P.	M. R. P.	M. Kom.		M. Rol. i R. P.	
Drogi wodne śródlądowe . . . . .	M. R. P.	M. Kom.	M. R. P.	M. R. P.	M. Kom.	M. R. P.	M. Rol. i R. P.	M. P. i B.
Regulacja rzek etc. . . . .	M. R. P.	—	M. R. P.	M. R. P.	M. R. P.	M. R. P.	M. Rol. i R. P.	M. P. i B.
Melioracje . . . . .	M. R. P. i Rol.	—	M. Roln.	M. R. P.	M. R. P.	M. Roln.	M. Rol. i R. P.	M. P. i B.
Zakłady siły w . . . . .	M. R. P.	—	M. R. P.	M. R. P.	M. R. P.	M. R. P.	M. Rol. i R. P.	M. P. i B.
Elektryfikacja . . . . .	M. R. P.	—	M. R. P.	M. R. P.		M. R. P.		M. P. i B.
Hydrografia . . . . .	M. R. P.	—	M. R. P.	M. R. P.	M. R. P.	M. R. P.	M. Rol. i R. P.	M. P. i B.
Miernictwo i Regulacja miast . . . . .	M. R. P.	—	część M. R. P.	część M. R. P.		część M. R. P.		M. P. i B.
Budown. państw. . . . .	M. R. P.	Urz. R. P.	M. W. i Sztuki	M. R. P.	M. R. P.	M. R. P.	M. Rol. i R. P.	M. P. i B.
Konserwatorstwo, Gmachy Królewskie i Ogrody . . . . .	M. W. R. i O. P. i M. R. P.	Urz. R. P.	M. W. i Sztuki			M. R. P.	M. Rol. i R. P.	M. P. i B.
Policja Budowlana . . . . .	M. R. P.	—	M. S. Wewn.			M. R. P.		M. P. i B.
Poczta, telegraf i telefon . . . . .	M. P. i T.	M. Kom.	M. R. P.		M. Kom.	M. P. i H.		M. P. i B.
Koleje żelazne . . . . .	M. K. Ż.	M. Kom.	M. R. P.	M. R. P.	M. Kom.	M. K. Ż.		M. K. Ż.
Szkoły Wyższe . . . . .	M. W. R. i O. P.	—	M. R. P.		M. R. P.	M. W. i O.		M. O.
Szkoły zawodowe . . . . .	M. W. R. i O. P.	—	M. R. P.		M. R. P.	M. R. P.		M. P. i B.
Górnictwo . . . . .	M. P. i H.	—	M. R. P.			M. R. P.		M. P. i B.

M. K. = Ministerstwo Komunikacji.  
M. P. i B. = Ministerstwo Przemysłu i Budowy.  
M. R. i R. P. = Ministerstwo Rolnictwa i Robót Publicznych.

# ANEKS II.



## PROJEKT REGULACJI I ZABUDOWANIA M. ŁOWICZA.

Plan regulacji i zabudowania m. Łowicza zaprojektowany został na wzorowo wykonanym (jednym z pierwszych po uzyskaniu niepodległości) planie pomiarowym przez inż. F. Augustynka. Obejmuje obszar 795 ha, — dla przewidzianej liczby ludności około 150.000.

Plan ujmuje rozbudowę komunikacji, łącząc ze sobą projektowane dzielnice, rozdzielone sztucznie torami kolejowymi, oraz reguluje i uzupełnia siatkę ulic mieszkaniowych. Przewiduje założenie dworca centralnego, łączącego dalekobieżne linje kolejowe.

Pod względem zabudowy i rozbudowy stwarza nowe uporządkowane dzielnice na „Korabce“ (mieszkaniową), dzielnicę fabryczno-przemysłową pomiędzy rzeką Bzurą a torami kolejowymi (strona wschodnia miasta), reguluje śródmieście, przewidując osuszenie terenów południowych i połudn.

wschodnich i dzięki temu rozbudowuje t. zw. „kostkę“, dając jej plac z budynkiem teatralnym, łącząc bulwar z projektowanym dworcem centralnym. Projekt przewiduje regulację Bzury, licząc na jej usplawienie, i związane z tem uporządkowanie zieleni i parków. Również każda dzielnica otrzymuje odpowiednie zieleńce i boiska sportowe.

Według projektu:

- 1) ulice zajmują ok. 150 ha, t. j. ok. 19%,
- 2) zieleńce zajmują ok. 60 ha, t. j. ok. 8%,
- 3) bloki zieleńca na użyteczność publiczną ok. 35 ha, t. j. 5%,
- 4) tereny kolejowe ok. 29 ha, t. j. 4%,
- 5) tereny rzeki Bzury ok. 50 ha, t. j. 6,5%,
- 6) dzielnice zabudowane zajmują ok. 471 ha, t. j. ok. 57,5%, w tem zabudowania zwartego tylko 78 ha, t. j. ok. 10%.

## PLAN REGULACYJNY I ZABUDOWY M. WŁOCŁAWKA.

KAZIMIERZ SASKI.

Planowanie miast, jako rodzaj twórczości plastycznej, nie może być wyłącznie wytworem nieskrępowanej fantazji. Powinno ono wyrastać z podłoża realnych warunków oraz ogarniać wzrokiem perspektywy przyszłego rozwoju środowisk ludzkich, w najszerszym tego słowa znaczeniu.

Im większy obszar terenu miejskiego obejmie plan zabudowy, tem większa istnieje gwarancja uchronienia się na przyszłość przed niespodziankami bezładnej zabudowy lub „dzikiej“ parcelacji. Wychodząc z powyższych przesłanek, większość miast zabiega przedewszystkiem o plany ogólne, których zadaniem — nakreślenie linii wytycznych przyszłej zabudowy i rozwiązanie głównych problemów komunikacyjnych.

Tę właśnie drogę postępowania obrał Magistrat m. Włocławka, przystępując do poważnego zadania regulacji i rozbudowy miasta.

Włocławek jest jednym z pierwszych miast byłego zaboru rosyjskiego, które, w zmienionych warunkach politycznych kraju, zatroszczyło się o plan zabudowy.

Granice gminy miejskiej, jeszcze podczas okupacji niemieckiej, zostały znacznie rozszerzone; należało więc w pierwszym rzędzie sporządzić plan zabudowy nowych dzielnic, bowiem miastu groziła bezładna zabudowa świeżo wcielonych przestrzeni.

W tym celu przedewszystkiem wykonano pomiar całego obszaru miejskiego (1042 ha) i przygotowano plany pomiarowe.

Wykonanie planu zabudowy i projektu regulacji istniejących ulic i dzielnic poruczono architektowi Kazimierzowi Saskiemu.

Z początkiem 1925 r. plan zabudowy i regulacji, po rozpatrzeniu projektu przez czynniki miejskie i społeczne oraz wysłuchaniu opinii rzeczoznawców, został ukończony i przyjęty przez Radę miejską.

\* \* \*

Szybki rozwój miasta Włocławka przypada na ostatnie lata przed wojną światową.

W okresie tym powstaje szereg pierwszorzędnych zakładów przemysłowych; powstają dzielnice robotnicze, przeważnie bezładnie zabudowane, np. przedmieścia: Bularka, Kokoszka, Rakutowek. Powstawanie ulic cechuje przypadkowość, brak należytej selekcji w arterjach głównych i drugorzędnych, miasto nie troszczy się o tereny parkowe, sportowe i t. d. Te braki w miarę możliwości usuwa nowy plan zabudowy, dając zupełną dowolność co do sposobu zabudowania posesyj.

Plan zabudowy objął cały obszar miejski, a powinien rozciągnąć się również na dzielnice, niewcielone jeszcze do miasta, jak Szpetal Dolny, położony na prawym brzegu Wisły, Zaranem, Słodowo



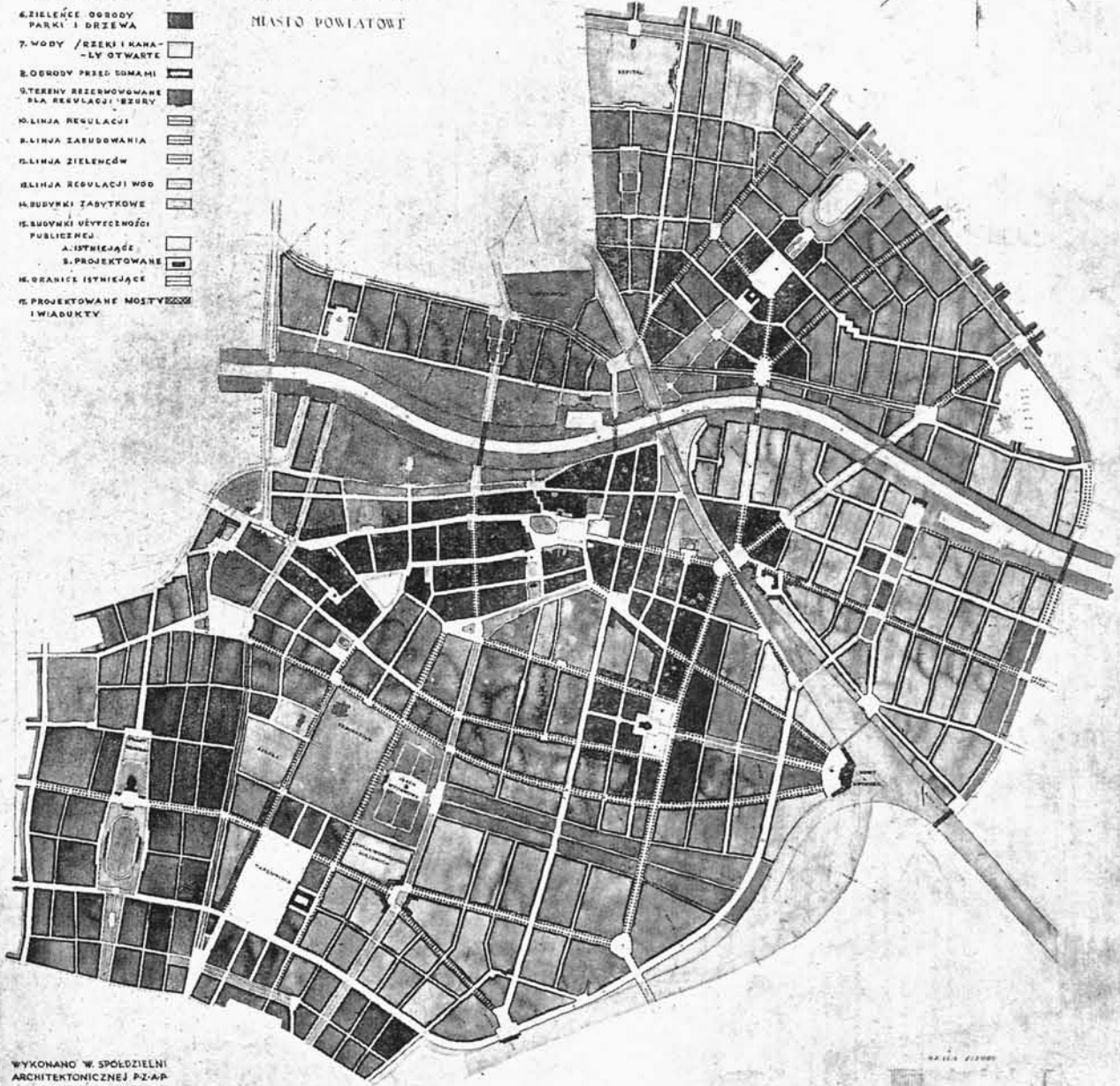
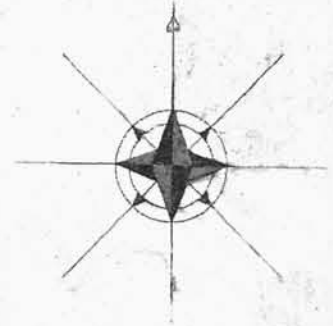
**WYKAZ OZNACZEŃ**

- STREFA ZABUDOWA**
- 1. MIEZKACHOWA ZWARTA I HANDLOWA DO WYSOK 2F
  - 2. MIEZKACHOWA LUŻNA GRUPOWA ODHOTRWAŁA
  - 3. MIEZKACHOWA LUŻNA DOFUSZCZALNE NIEODHOTRWAŁA
  - 4. PRZECHYŚLOWO LUŻNA -HANDLOWA GRUPOWA /FABRYCZNA/
  - 5. TERENY KOLEJOWE I PRZEZNACZONE DLA KOLEI
  - 6. ZIELEŃCE OSRODY PARKI I DRZEWA
  - 7. WODY /RZĘKI I KANAŁY OTWARTE
  - 8. OSRODY PRZEDSIĘWZIĘCIA
  - 9. TERENY REZERWOWANE DLA REGULACJI BZURY
  - 10. LINIA REGULACJI
  - 11. LINIA ZABUDOWANIA
  - 12. LINIA ZIELEŃCÓW
  - 13. LINIA REGULACJI WOD
  - 14. BUDYNKI ZABYTKOWE
  - 15. BUDYNKI UŻYTKOWOŚCI PUBLICZNEJ
    - A. ISTNIEJĄCE
    - B. PROJEKTOWANE
  - 16. GRANICE ISTNIEJĄCE
  - 17. PROJEKTOWANE MOSTY I WIADUKTY

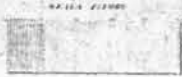
**PROJEKT  
OGÓLNY  
REGULACJI  
I ZABUDOWANIA**



**ŁOWICZ**  
MIASTO POWIATOWE



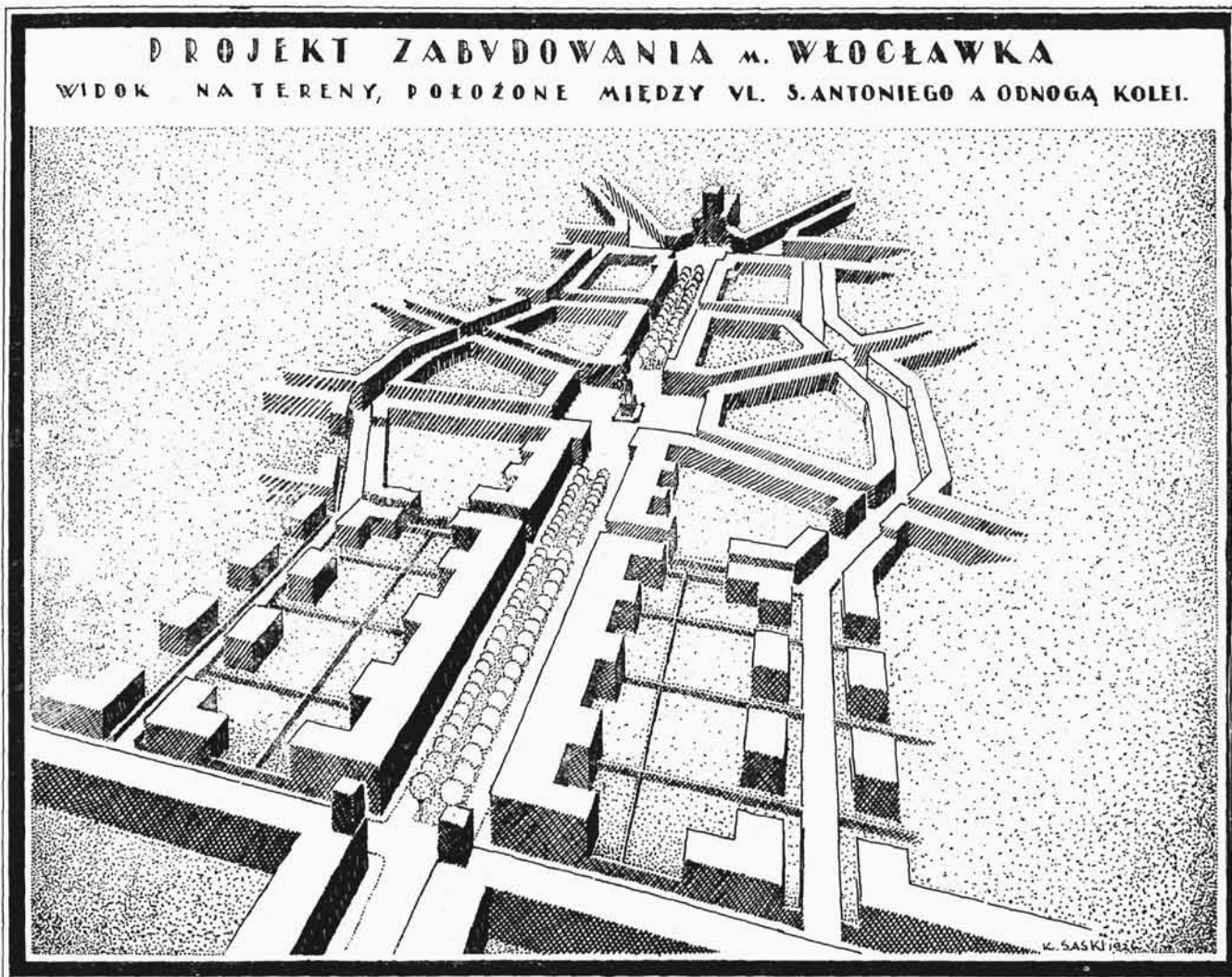
WYKONANO W SPÓŁDZIELNI  
ARCHITEKTONICZNEJ PZ-AP  
(SEKCJA URBANISTYCZNA)  
PROJEKTOWAŁ *Adam Paprocki*



SPÓŁDZIELNIA ARCHITEKTONICZNA.  
ARCH. ADAM PAPROCKI.

PROJEKT REGULACJI I ZABUDOWY M. ŁOWICZA.





ARCH. KAZIMIERZ SASKI.

PROJEKT ZABUDOWY I REGULACJI M. WŁOCŁAWKA,  
WIDOK NA TERENY, POŁOŻONE MIĘDZY UL. ŚW. ANTONIEGO A ODNOGĄ KOLEI.

i Świeck, tembardziej, że doskonałe warunki zdrowotne oraz terenowe i pejzażowe wymienionych miejscowości przemawiają za przeznaczeniem ich pod dzielnice mieszkaniowe w otoczeniu ogrodowym.

Szczupłość miejsca nie pozwala na szczegółowy opis projektu, ograniczymy się więc do omówienia spraw najważniejszych.

*Droga żelazna.* Pozostawienie torów na miejscu wymagać będzie urządzenia przejazdów pod lub nad torami celem łączenia śródmieścia z przedmieściami: Bularką i Kokoszką. Istniejąca odnoga kolejowa do fabryki celulozy pozostanie narazie bez zmiany. W przyszłości, aby nie tamować normalnego rozwoju miasta, może być przełożona na tereny poza miastem, następnie może przejść wzdłuż bulwaru nad Wisłą do dzielnicy fabrycznej i portu, którego utworzenie, w związku z regulacją Wisły,

przewiduje się między przyszłym korytem rzeki a miastem.

*Głównymi arterjami komunikacyjnymi* są trakty: Mława—Brześć Kujawski—Kalisz (z północy na południe) i Warszawa—Toruń (ze wschodu na zachód). Uregulowanie i sprostowanie pierwszego wymagać będzie wzniesienia stałego mostu na Wiśle na osi ulicy Bednarskiej, uregulowanie drugiego—przerzucenia mostu nad Zgłowiączką. Budowa ostatniego mostu jest obecnie w fazie realizacji. Kilka nowych arteryj na terenach niezabudowanych, jak również przebiecie, umożliwiające połączenie dworca z dzielnicą fabryczną, zaprojektowano celowo, nie zaniebując walorów kompozycyjnych.

Sieć ulic *drugorzędnych* została opracowana ekonomicznie co do szerokości w świetle linii



regulacyjnych i podporządkowana głównym arterjom.

Place rozmieszczono w różnych punktach, stosownie do potrzeb komunikacyjnych i handlowych, w miarę potrzeb przed gmachami użyteczności publicznej, zaś ogólną powierzchnię parków i zielenic znacznie zwiększono w stosunku do stanu obecnego.

Na szczególną uwagę zasługuje sprawa zabudowania miasta. Jest ono obecnie nierównomierne. Około 27% terenów śródmieścia posiada bloki, których powierzchnia zabudowana stanowi ponad 50%, co świadczy, że Włocławek posiada naogół dodatnie warunki zabudowania (stosunkowo niskie domy, dużo przestrzeni niezabudowanej). Te warunki zabudowy usiłowano rozciągnąć również na nowe dzielnice.

Projekt przewiduje podział na 6 stref budowlanych, z których trzy obejmują dzielnice o zwarciem — pozostałe zaś o niezwarciem zabudowaniu.

Każdej strefie odpowiada inna dopuszczalna wysokość budowli i ilość kondygnacji. Jedną ze stref obejmuje dzielnicę przemysłową.

Obok podziału na strefy budowlane, projekt przewiduje sanację bloków budowlanych dzielnic, przede wszystkim zaś Kokoszki, Bularki i Rokutówka.

*Zakończenie.* Realizacja planu zabudowy wymagać będzie oczywiście znacznego czasu i nakładów pieniężnych. Nie jest wyłączona również korekta samego planu, w miarę wyłaniających się nowych potrzeb miasta, których dziś nie jesteśmy w stanie przewidzieć.

Zadaniem miasta będzie realizowanie planu zabudowy i regulacji w sposób, umożliwiający przeprowadzenie zamierzeń zabudowy bez zbytnich nakładów pieniężnych. Dotyczy to w pierwszym rzędzie tych terenów, które winny być zarezerwowane pod główne arterje i place publiczne, parki, gmachy i inne urządzenia użyteczności publicznej.

## K R O N I K A.

*Konkurs na opracowanie placu Saskiego jako pomnika „Bojownikom o niepodległość Ojczyzny”.*

Komitet wzniesienia pomnika „Bojownikom o niepodległość Ojczyzny” na placu Saskim ogłasza za pośrednictwem Tow. Opieki nad Zabytkami Przeszłości konkurs na opracowanie placu Saskiego na następujących warunkach.

1. Plac Saski, jako serce Warszawy XVIII st. winien stać się ponownie centralnym akcentem nowoczesnej Warszawy. Zgodnie więc z inicjatywą ówczesnego Prezydenta Rzeczypospolitej, w roku 1925 został przeznaczony w swej całości, jako miejsce hołdu i czci, składanych przez dzisiejsze pokolenia pamięci „Bojowników o niepodległość Ojczyzny”. Założenie to ma być nie wyrazem wieńca grobowego, składanego prochom poległych za Ojczyznę w krwawej walce lub tym, co z ręki wroga śmierć skutkiem męki lub kary ponieśli, lecz symbolem chwały i wytrwałości całego narodu. Naród bowiem w pamięci swej zachować winien imiona wszystkich swych synów, których zasługi historia zapisać może nie mniej cennymi zgłoskami w kronikach walki o odrębność i samoistność kulturalną narodową, niezależnie od tego, czy walka ta uwieńczoną została, lub nie, śmiercią bohaterską na polu orężnym.

2. Powyższe mając na celu, projekt architektonicznego ujęcia placu winien uwzględnić w swem opracowaniu już egzystujące elementy takie, jak pomnik Ks. Józefa Poniatowskiego, postawionego osiowo na tle całości kompozycyjnej pałacu dzisiejszego Sztabu Generalnego Wojsk Polskich, jak również nadać właściwy zewnętrzny wygląd budynkom, otaczającym plac Saski, przez ewentualną zmianę dzisiejszej ich szaty. Oczekując rozwiązań placu, niekrępowanych warunkami, a priori w programie konkursu postawionymi, sąd konkursowy zwraca jednakże uwagę na konieczność zachowania po zburzeniu soboru osiowego widoku

od Krakowskiego Przedmieścia na pomnik Ks. Józefa Poniatowskiego i kolumnadę od ogrodu Saskiego.

3. Wychodząc z omówionego w punkcie pierwszym założenia ideowego, mogą autorzy projektów nadać dowolną treść, uzasadniając terenowe, architektoniczne lub rzeźbiarskie pomysły rozwiązania placu Saskiego.

4. Projekty winny składać się z:

- planu sytuacyjnego w skali 1:500, z ewentualnym uwzględnieniem przedłużenia ulic Nowosenatorskiej i Czackiego;
- widoku schematycznego czterech stron placu w skali 1:500;
- planów, widoków i przekrojów architektonicznych poszczególnych pomysłów w skali 1:200;
- jednej perspektywy z lotu ptaka w kierunku na Ogród Saski;
- perspektywy, uprzytamniającej najważniejsze momenty kompozycyjne.

5. Projekty powinny być dostarczone do godz. 1 po południu dnia 20 Grudnia 1926 r. do lokalu Tow. O. n. Z. P. (Warszawa, Stare Miasto 32, kamienica Baryczków) na arkuszach (nie w rulonach), niepodpisanych imieniem autorów, z dołączeniem zapieczętowanych kopert, zawierających imię, nazwisko i adres autora. Powyższy projekt i koperta otrzymują kolejny numer w miarę napływania dostarczanych projektów, a wydane oddawcy pokwitowanie Towarzystwa będzie również oznaczone powyższym numerem.

6. Za najlepsze prace będą wydane następujące nagrody: pierwsza w wysokości 6.000 złotych, druga 5.000 i trzecia 4.000. Prócz tego komitet zastrzega sobie prawo zakupu jednego lub więcej projektów po cenie trzeciej nagrody, oraz prawo reprodukcji w prasie każdego z otrzymanych projektów.



7. Sąd konkursowy stanowią: od komitetu wzniesienia pomnika—dyrektor Muzeum Narodowego w Warszawie Bronisław Gembarzewski, prof. Politechniki Warszawskiej Antoni Ponikowski, dyrektor Departamentu Sztuki Jan Skotnicki, od Tow. Op. n. Z. P.—prof. Karol Jankowski, prof. Marjan Lalewicz, od Koła Architektów w Warszawie — inż. arch. G. Trzciniński, od Tow. Urbanistów w Warszawie — inż. Roman Feliński, od miasta st. Warszawy — inż. Zygmunt Słomiński.

8. Projekty, nieodebrane za wyżej wskazanym w punkcie 5-ym pokwitowaniem w ciągu 2 miesięcy po przyznaniu nagród, stają się własnością komitetu, a koperty, zawierające imię autora, będą spalone.

9. Wszystkie złożone projekty będą, po przyznaniu nagród, wystawione na widok publiczny w kamienicy Baryczków.

*Konkurs na rozplanowanie m. Radomia* rozstrzygnięto dn. 10 września r. b. w lokalu Wydziału Architektury Politechniki Warszawskiej. Skład Sądu Konkursowego stanowili: z ramienia magistratu Radomia —

prezydent T. CAŁUŃ,  
inż. arch. S. BRZOZOWSKI,  
inż. T. TOEPLITZ,  
inż. KANIEWSKI (Rad. D. K.);

z ramienia Tow. Opieki nad Zabytkami Przeszłości —

dr. ALFRED LAUTERBACH;

z ramienia Tow. Urbanistów Polskich —

arch. JÓZEF JANKOWSKI,  
arch. ANTONI JAWORNICKI,  
inż. ZYGMUNT SŁOMIŃSKI.

Nadesłano ogółem 15 prac, z tych jedną poza konkursem. I-szą nagrodę (za pracę № 10) otrzymali: arch. Stanisław Filipkowski i arch. Stefan Sienicki (członkowie Stowarzyszenia Architektów), II-gą nagrodę (za pracę № 13): arch. Jadwiga Dobrzyńska, Zygmunt Łoboda i Antoni Węgrzecki, III-cią nagrodę (za pracę № 12): arch. Jerzy Beill i arch. Adam Paprocki (członkowie Towarzystwa Urbanistów Polskich), współpracujący z Marją Buckiewiczówną i Leonem Markiem Suzinem. Praca pozakonkursowa (№ 15) arch. Bohdana Pniewskiego (członka Towarzystwa Urbanistów Polskich), na wniosek prezydenta Całunia, została zakupiona przez magistrat m. Radomia.

*Konkurs na nowy pałac Ligi Narodów.*

Zgodnie z decyzją, powziętą na 5 i 6 sesjach oraz sesji nadzwyczajnej w marcu r. b., Liga Narodów ogłasza konkurs, celem wyboru projektu budowy nowego pałacu.

W tym celu rozesłano do wszystkich państw doskonale opracowane warunki konkursu z załączeniem: planów sytuacyjnych miasta i terenu, przeznaczonych pod budowę pałacu, przekrojów geologicznych terenu, ścisłego wykazu wymaganych pomieszczeń, wzoru kosztorysu z miejscowymi cenami robocizny i materiałów, taryfy wynagrodzeń za pracę architektoniczną oraz wykazu szczegółowego organizacji Ligi Narodów.

Projekty konkursowe mają zawierać: sytuację wraz z rozplanowaniem budynków i parków, w skali 0,002; rzuty poziome parteru, pięter i suterenu wraz z garażem, w skali 0,005; 3 elewacje, w skali 0,05; elewację od strony jeziora, w skali 1 do 100; 4 przekroje pionowe (podłużne i poprzeczne), w skali 0,005; szczegół sali Assablées, zawierający plan i 2 przekroje, w skali 1 do 50; 2 perspektywy,

z których jedna z lofu ptaka; kosztorys projektowanego budynku na podstawie cen, podanych w załączniku; opis ogólny projektu, wyjaśniający sposób budowy, ogrzewania i wentylacji.

Wszystkie napisy muszą być zrobione w języku francuskim; projekty—naklejone na karton; rzuty — wykreślone tuszem chińskim; elewacje i przekroje—wykreślone linijnie lub monochromicznie zabarwione; wykonanie perspektyw — dowolne.

Ostatni termin nadsyłania prac konkursowych—25 stycznia 1927 r.

Nagród ustalono siedem: pierwsza nagroda — 30.000 fr. szw., dwie drugie — po 25.000 fr. szw., trzecia — 20.000 fr. szw., czwarta i piąta po 15.000 fr. szw., szósta i siódma — po 5.000 fr. szw.

Ponadto przeznaczono sumę 25.000 fr. szw. dla zakupu projektów po cenie nie mniejszej od 2.500 fr. szw. za projekt.

Sąd konkursowy stanowią:

H. P. BERLAGE (Haga);  
Sir J. BUONET (Londyn);  
CH. GATO (Madryt);  
J. HOFFMANN (Wiedeń);  
V. HORTA (Bruksela), prezes;  
K. MOSER (Zurich);  
A. MUGGIA (Bolonja);  
J. TENGBOM (Sztokholm).

Decyzje sądu konkursowego są bezapelacyjne.

Liga Narodów zastrzega sobie prawo wprowadzenia zmian w projekcie, przeznaczonym do budowy.

Program konkursu rozesłany został w Polsce przez M. R. P. do wszystkich organizacji architektonicznych i pism zawodowych, tam też zainteresowani architekci mogą się z programem zaznajomić.

Wobec niezwyklej wagi i znaczenia tego wszechświatowego konkursu, delegacja architektów polskich udała się do ministra Spraw Zagranicznych p. Zaleskiego, przed wyjazdem jego do Genewy, i, po przedstawieniu sprawy konkursu, uzyskała od niego obietnicę otrzymania 25.000 zł., jako subsydjum dla biorących udział w konkursie. Po wpłaceniu tej sumy, Delegacja Architektów Polskich poda do ogólnej wiadomości sposób podziału tej sumy.

*Wystawa budowlana na Targach Wschodnich we Lwowie*, zgromadziła projekty przeważnie architektów lwowskich i krakowskich. Zarazem rozstrzygnięto konkurs na projekt taniego domu mieszkalnego. Najwyższe nagrody (po 450 zł.) przyznano projektom: № 16 (L. NIEMOJEWSKI, J. SZANAJCA, B. LACHERT, Warszawa) i № 35 (BLADA WIKTOR, Z. TROJANOWSKI, Lwów); nagrody po 350 zł. przyznano projektom: № 6 (R. PIOTROWSKI, Warszawa), № 11 (T. BRONIEWSKI, Lwów), № 24 (N. WEINFELDÓWNA, Warszawa), № 29 (T. JANKOWSKI, Lwów), № 46 L. SIKORSKI, T. ŁOBOS, Katowice); nagrody po 250 zł. przyznano projektom: № 18 (autor nieznany), № 20 (ST. WĄS, Kraków), № 21 (J. JANKOWSKI, Warszawa), № 34 (T. JAWORSKI, Kraków), № 38 (T. JANKOWSKI, Lwów), № 41 (BLADA, WRÓBEL, STARZEŃSKI, Lwów), № 42 (J. NEYMAN, Warszawa).

Wystawie oraz konkursowi poświęcimy jeden z następnych zeszytów, narazie więc omawiać jej szczegółowo nie będziemy.

Konkurs na opracowanie projektów typów znaków drogowych informacyjnych i ostrzegawczych, „które nietylko odpowiadałyby potrzebom administracji i nowoczesnym wymaganiom ruchu publicznego, ale swoim kształtem, kolorem, rozmieszczeniem napisów i t. d., w granicach ustalonych obowiązującymi przepisami i względami oszczędnościowymi, harmonizowałyby z krajobrazem i posiadały piętno swojskości“. Ministerstwo Robót Publicznych ogłasza konkurs na opracowanie projektów wymienionych niżej siedmiu kategorii znaków drogowych z różnych materiałów — ogółem na 43 typy, a mianowicie:

I. Znaki kilometrowe: 1) drewniany, 2) żelazny, 3) kamienny, 4) żelazobetonowy, 5) betonowy. II. Znaki hektometrowe i mostowe: 6) kamienny, 7) żelazobetonowy, 8) betonowy. III. Drogowskazy: 9) drewniany, 10) żelazny, 11) kamienny, 12) żelazobetonowy, 13) betonowy, 14) murowany. IV. Komplet znaków ostrzegawczych dla ruchu samochodowego: 15) drewniany, 16) żelazny, 17) żelazobetonowy, 18) betonowy, V. Rogatki: 19) drewniane, 20) żelazne. VI. Znaki informacyjne dla osiedli: a) dla wsi: 21) drewniany, 22) żelazny, 23) kamienny, 24) żelazobetonowy, 25) betonowy; b) dla miast: 26) drewniany, 27) żelazny, 28) kamienny, 29) żelazobetonowy, 30) betonowy, 31) murowany. VII. Znaki graniczne między powiatami i województwami: a) dla powiatów: 32) drewniany, 33) żelazny, 34) kamienny, 35) żelazobetonowy, 36) betonowy, 37) murowany; b) dla województw: 38) drewniany, 39) żelazny, 40) kamienny, 41) żelazobetonowy, 42) betonowy, 43) murowany.

Projekt każdego z powyższych 43 typów powinien zawierać rysunek techniczny w podziałce 1:10 z podaniem wymiarów i szczegółów konstrukcyjnych. Każdy typ (za wyjątkiem typów rogatek) należy przedstawić na arkuszu o wymiarach (20 — 22 cm.) × (33 — 35 cm.).

Sąd konkursowy, wrazie uznania projektu za odpowiadający warunkom konkursu, przyzna następujące nagrody za każdy poszczególny typ z wyżej wskazanych 43-ch:

pierwszą nagrodę w wysokości 60 zł.  
drugą „ „ „ 30 „

Oprócz tego Ministerstwo Robót Publicznych zastrzega sobie prawo nabycia innych nadesłanych projektów po cenie 15 zł. za typ.

Wyniki konkursu będą w miesięcznym terminie ogłoszone w tych samych pismach, w których ogłasza się zaawizowanie o niniejszym konkursie.

Prace wraz z kopertami należy przesłać przed dniem pierwszym marca 1927 r. do Departamentu drogowego Ministerstwa Robót Publicznych w Warszawie, ul. Kredytowa № 9, VII piętro. Prace, składane w dniu 1 marca 1927 r. lub później, nie będą przyjmowane, zaś nadesłane pocztą z datą nadania 1 marca lub późniejszą nie będą rozpatrywane.

Praca i odnosząca się do niej koperta, złożone we właściwym terminie, otrzymają jeden i ten sam numer kolejny. Ze złożenia pracy oddawca tejże otrzyma pokwitowanie ze wskazaniem numeru kolejnego.

Bliższe dane, dotyczące obowiązujących przepisów o znakach drogowych, są opublikowane w Dzienniku Ustaw Rzeczypospolitej Polskiej № 61, z 1924 r. poz. 611.

#### BIBLIOGRAFJA.

LE CORBUSIER—URBANISME. G. Crès & C<sup>ie</sup>. Paris — 35 frs.

Można zgadzać się lub nie, podzielać lub sprzeciwiać się temu, co pisze autor o architekturze w poprzedniej książce «Vers une Architecture» i niedawno wydanej (już w 4-tym wydaniu) «Urbanisme», ale nie można mu odmówić umiejętności zainteresowania czytelnika, pobudzenia tegoż do myślenia i rozumowania. A to wielka zaleta książki.

Językiem feljetonowo-polemicznym, w ostrych i nieoczekiwanych, najczęściej udatnych zestawieniach, w ryzykownych czasem paradoksach, podanych na ostrzu noża — Le Corbusier przypomina nam właściwie tylko to, o czym każdy architekt winien zawsze pamiętać, o czym jednak naogół dawno zapomniano. A mianowicie, że podstawą *każdej* architektury, starej czy nowiej—wielkiej, czy małej—monumentalnej czy obywatelskiej — zawsze było, jest i będzie: *porządek, skala, rytm, dynamika...*

Porządku i innych rzeczy kiedyś nas w szkołach uczono, lecz nie tego zasadniczego porządku całości architektonicznej, a «greko-rzymsko-renesansowych» «porządków» Vignola, przyjmowanych mechanicznie, bez wczucia się i zrozumienia ich głębokiego sensu, ich integralnej zależności od całokształtu obiektu i jego organicznego rozwoju. Architektura odpokutowała to niedbalstwo czy też nieświadomość, bezbrzeżną ilością klasycznego fałszu, mającego tyle wspólnego z klasyką, co mumja egipska ze współczesnym człowiekiem. W skutkach — reakcja, mniej lub więcej wybujała fantazja, otrząsanie się z «pęt» niezrozumiałych kanonów, twórczość «oryginalna», «malownicza», potem modern, secesja...

I wreszcie «dziwak i futurysta», pokazujący w książce o architekturze aeroplany i parowozy, turbiny i katedry, przypomina nam, że architektura jest nietylko rzeczą uczuciową, nie wylewa się jak pieśń słowika, ale podlega niezbitym prawom organizacyjnym, jest ściśle związana z rozwojem życia, że ma te same podstawy co i ustrój społeczny, — że jest *zorganizowaną wolą człowieka*. Że miasto współczesne nie jest przypadkowym zbiorowiskiem tłumu ludzi, w chaotycznym ścisisku wydzierających sobie lepsze miejsce na słońcu, ale wielkim kompleksem architektonicznym, składającym się z klatek mieszkań i podporządkowanym również zasadom logiki, zdrowego rozsądku i higieny. Że urbanizm — to specjalna organizacja życiowa, uzależniona od skoncentrowania się w jednym ciasnym punkcie kilku milionów ludzi, a więc ściśle połączona z systemem społecznym, tempem życia i rozwojem tych milionów ludzi. Co zatem ma być podstawą organizacji? Romantyzm czy rzeczywistość? Poezja czy zimna rozważa i technika? Co mają robić owe miliony mieszkańców: — szukać piękna i estetyki, poezji nieładu, uroku drżącej, niedokończonej linii — czy najpierw uzdrowić powłóte, zepsute nadmierną ilością płuc, uporządkować się swobodnie i oczyścić zakorkowane sklerozą nadmiernego ruchu arterje- ulice?

Le Corbusier odpowiada na to tak, jak odpowiedziałby najbardziej prawowitny klasyk: *uporządkować się i w tym porządku szukać piękna*.

W drugiej połowie swojej książki autor próbuje dać konkretne rozwiązanie problemu współczesnego miasta, zbudowanego na ugruntowanych podstawach, które wyłożył w części pierwszej. Jako przykład podaje przekształcenie najgęściej zaludnionego śródmieścia Paryża. Idea rozbudowy centrum miasta w górę i zwiększenia dzięki temu swobodnej przestrzeni parków i ulic, z pozostawieniem dotychczasowej intensywności zaludnienia, musi być uznana za bezwzględnie słuszną. Innego sposobu zachowania centrum i przystosowania go do warunków współczesnych narazić niema. Obawa i szczere oburzenie obywatela wobec zabudowań pionowych—wobec drapaczy nieba, są w gruncie rzeczy zupełnie niezrozumiałe. Zastraszający Manhattan nie jest przykładem, bo nie można porównywać chaosu bezładu z zabudowaniem, opracowanym według przemyślanego programu. Zawodowi esteci nie mają żadnych powodów do trwogi o miasta, bo muszą się zgodzić, że jednostajność nieprzerwanej 25-metrowej wysokości jakichś typowych Wilczych, Hożych, Żelaznych, niczy nie straciła na pięknie przy byle jakiej nawet zmianie sy-