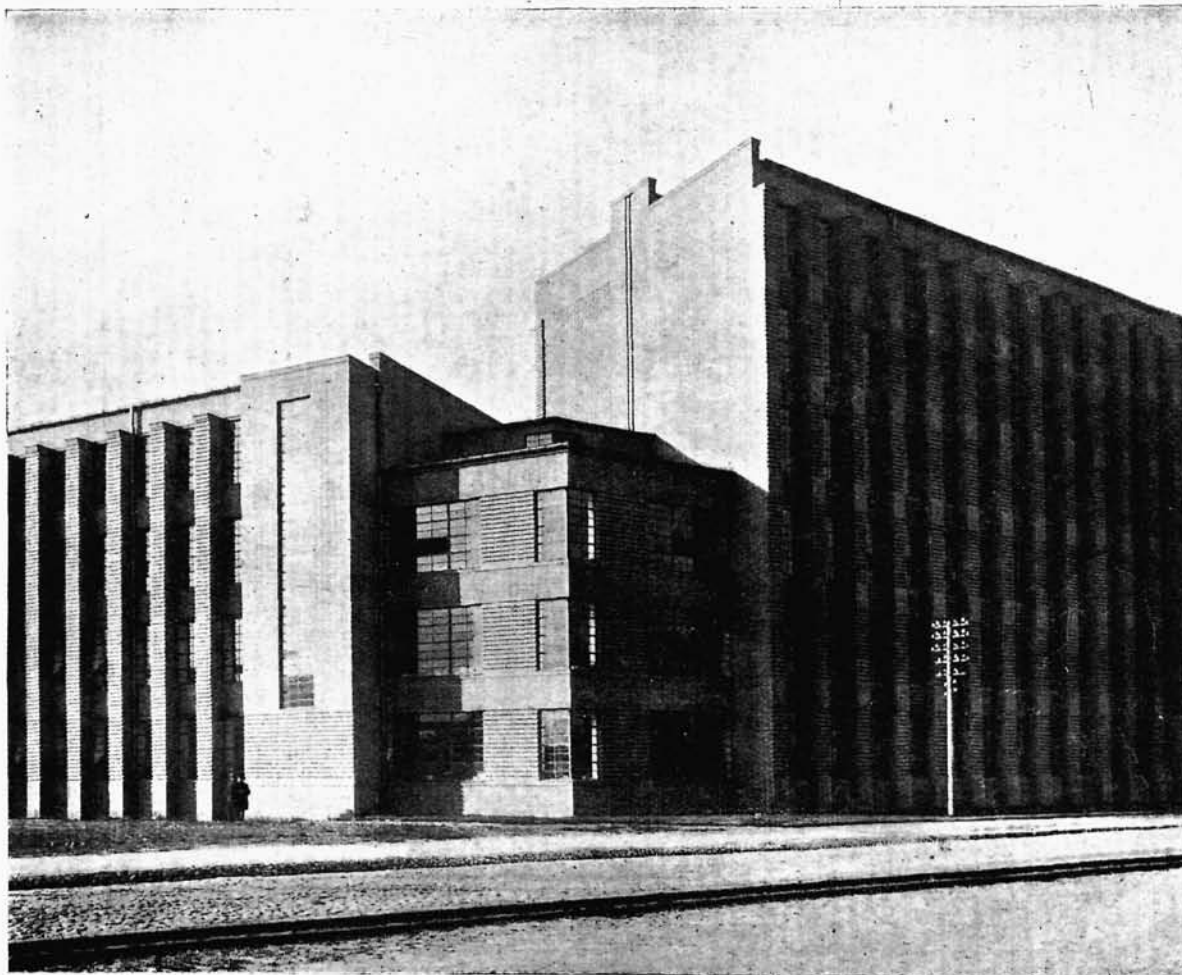


Widok narożnika od ul. Grochowskiej i nowoprojektowanej.

Okna żelazne wyk. f. „Mlot“ (Warszawa).



1. Arch. Romuald Miller (Warszawa). Państwowa Wytwórnia Aparatów Telefonicznych i Telegraficznych w Warszawie

NOWE DZIEŁO ARCHITEKTA ROMUALDA MILLERA

Państwowa Wytwórnia Aparatów Telefonicznych i Telegraficznych w Warszawie

Nowowzniesiona w Warszawie Wytwórnia Aparatów T. i T. jest świetnym okazem naszej „cegłanej“ architektury. Cegłę cementową nie po raz pierwszy już stosowano u nas przy opracowywaniu elewacji, zazwyczaj dawała ona jednak, choć niejednokrotnie bardzo poważne, lecz naogół dość ponure w swym charakterze rezultaty. W obecnym wypadku, bodaj po raz pierwszy, dano jej zagrać całą gamą możliwości, wydobyto z niej nieomal ton muzyczny, pogodę.

Nad podziw umiejętne i głęboko logiczne wyzyskanie plastycznych możliwości, drzemających w tym idealnym wątku budowlanym (cegła cementowa jest zawsze ściśle jednakowych wymiarów), jest zasługą talentu autora. Przy niezmiernie różnorodnym opracowaniu faktury powierzchni murów, nigdzie cegła nie jest użyta „zdobniczo“, nigdzie przyklejona. Wszędzie jest związana organicznie z konstrukcją, z charakterem samego wiązania cegieł. Arch. R. Miller potrafił ujawnić w całej pełni samoistny cha-

rakter estetyki konstrukcji ceglanej, zorkiestrować jej wyraz architektoniczny, ożywić radośnie elewacje. Szeregi pylonów konstrukcyjnych, otrzymanych przez cofnięcie włąb okien w zewnętrznych elewacjach pawilonów, nadały im silne rytmicznie rozczłonkowanie pionowe, związane po bokach „poziomem“ rozwiązaniem architektonicznym pawilonów łącznikowych.

Spokojne proporcje, jasność i prostota w ujęciu i wyrażeniu zasadniczej linii koncepcji plastycznej, ścisła więź z charakterem przeznaczenia budynku, wytworność i czystość konstrukcyjna bogatej faktury ceglanej—stawiają budynki Wytwórni na czołowym miejscu wśród najwybitniejszych osiągnięć architektonicznych doby ostatniej.

Zadanie architekta polegało na rozbudowie istniejącego zabudowania Wytwórni. Charakter produkcji polegać miał na wytwarzaniu poszczególnych części aparatów w odpowiednich salach fabrycznych i przesyłaniu ich do Magazynu, skąd dopiero



Fragment elewacji od strony ul. Grochowskiej.

Izolację dachów płaskich, balkonów i tarasów oraz posadzki asfaltowe wyk. f. „Gudronit” W. Ciszewski (Warszawa). Podłogi korkowe (1000 m²) i wykładanie ścian płytkami glazurowymi wyk. Biuro Techn. „Albert Karp, inż.” (Warszawa). Bramę, drzwi żelazne, kabinę portjera i poręczę wyk. firma „Młot” (Warszawa).

Zdjęcia wyk. Marjan Fuks.

2—5 Arch. Romuald Miller (Warszawa). Państwowa Wytwórnia Aparatów Telefonicznych i Telegraficznych w Warszawie.

oddawane być miały do montażu. W związku z tem i konfiguracją terenu autor zaprojektował budynek Magazynu (Pawilon Nr. II) w centrum placu i okolił go budynkami fabrycznymi (Pawil. Nr. I, III, IV, VI), zabudowaniami obrzeżnie wzdłuż ulic. W części placu, oddalonej od Magazynu centralnego i nie posiadającej z nim komunikacji bezpośredniej, umieszczony został pawilon biurowo-mieszkalny (Nr. V). Przestrzeń między pawilonem VI i starymi zabudowaniami zostawiona jest jako rezerwa dla dalszej rozbudowy Wytwórni.

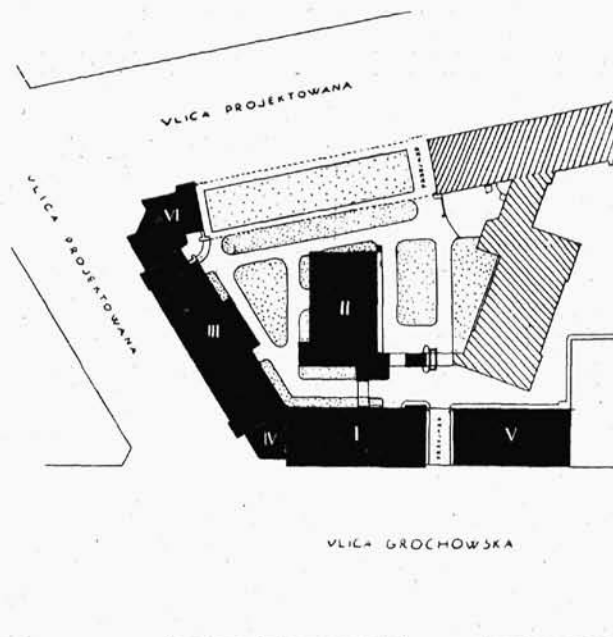
Sutereny i parter Magazynu przeznaczone są na skład surowców i w tym celu pawilon zaopatrzone jest w rampę przeładunkową.

Ściany pawilonów fabrycznych (I i III), przedstawiających na każdej kondygnacji olbrzymią salę na przestrzał, wykonane zostały całkowicie z cegły, stropy zaś z żelbetu między belkami żelaznymi, opartymi na podciągach, spoczywających na słupach żelbetowych.

Konstrukcja dachowa płaska, uniezależniona jest do ostatniego stropu dla łatwiejszego przeprowadzenia remontu.

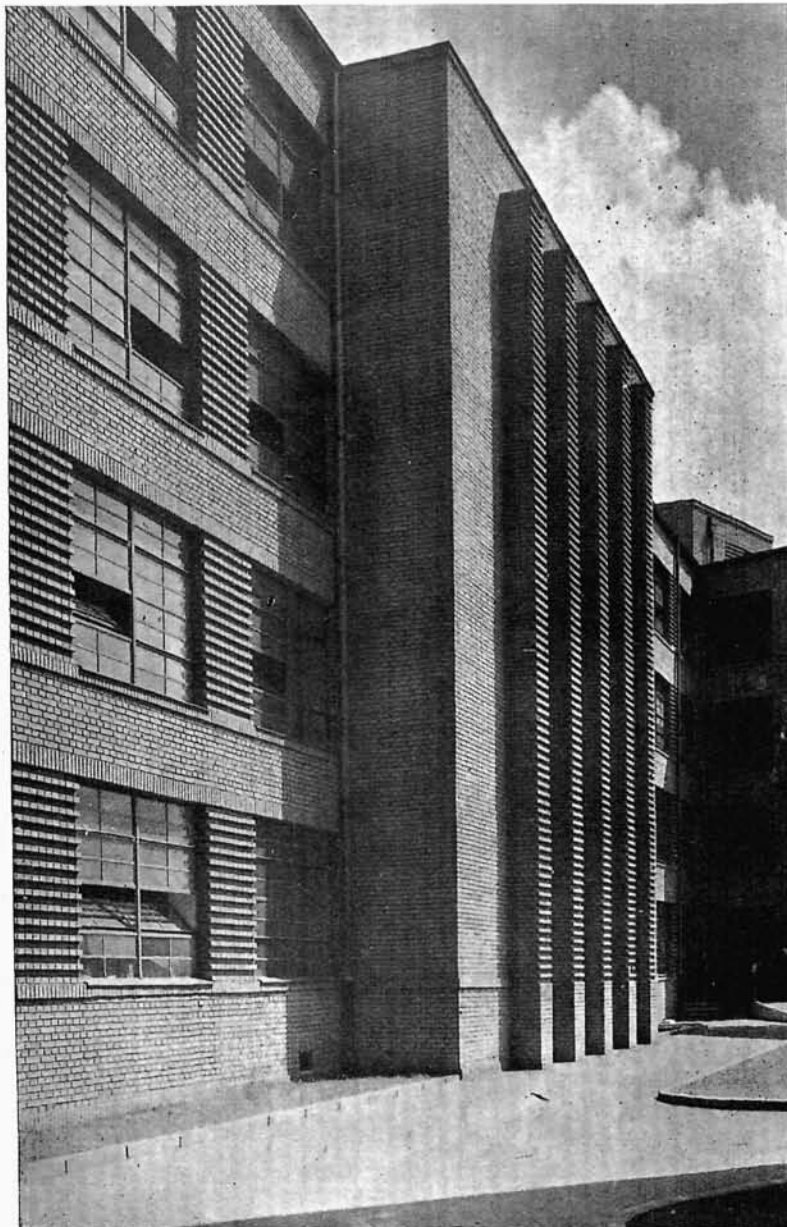
S. Woźnicki.

Plan sytuacyjny.

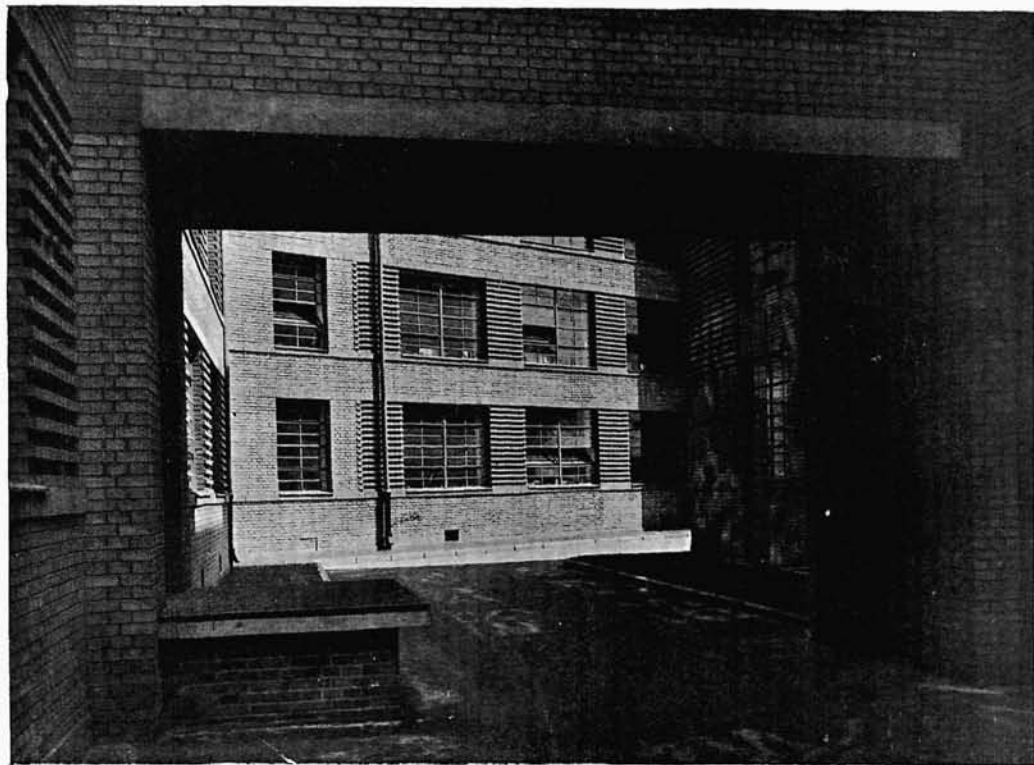


Zakreskowane — budynki istniejące.
Czarne — budynki nowe.

Elewacja podwórzowa pawilonu III-go.



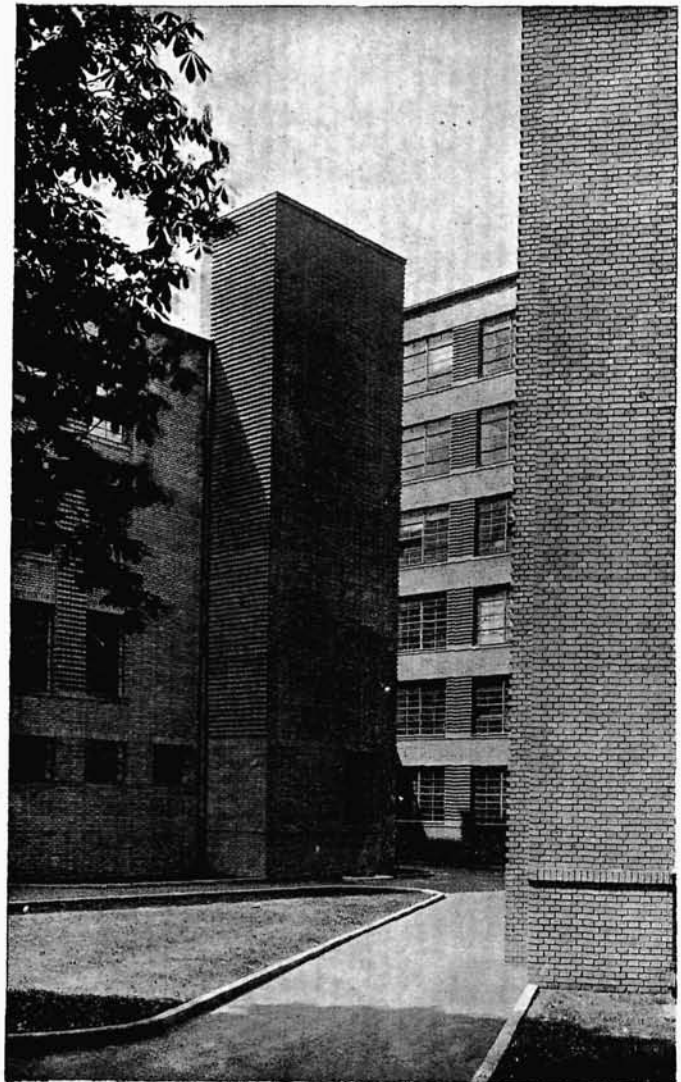
Widok na pawilon III-ci z pod galerji, łączącej
Magazyn z pawilonem I-ym.





Elewacja magazynu (pawilon II) z widokiem w głębi na pawilon I-y.

Izolację dachów płaskich, balkonów i tarasów oraz posadzki asfaltowe wyk. f. „Gudronit“ W. Ciszewski (Warszawa). Podłogi korkowe (1000 m²) i wykładanie ścian płytkami glazurowanymi wyk. Biuro Techn. „Albert Karp inż.“ (Warszawa).

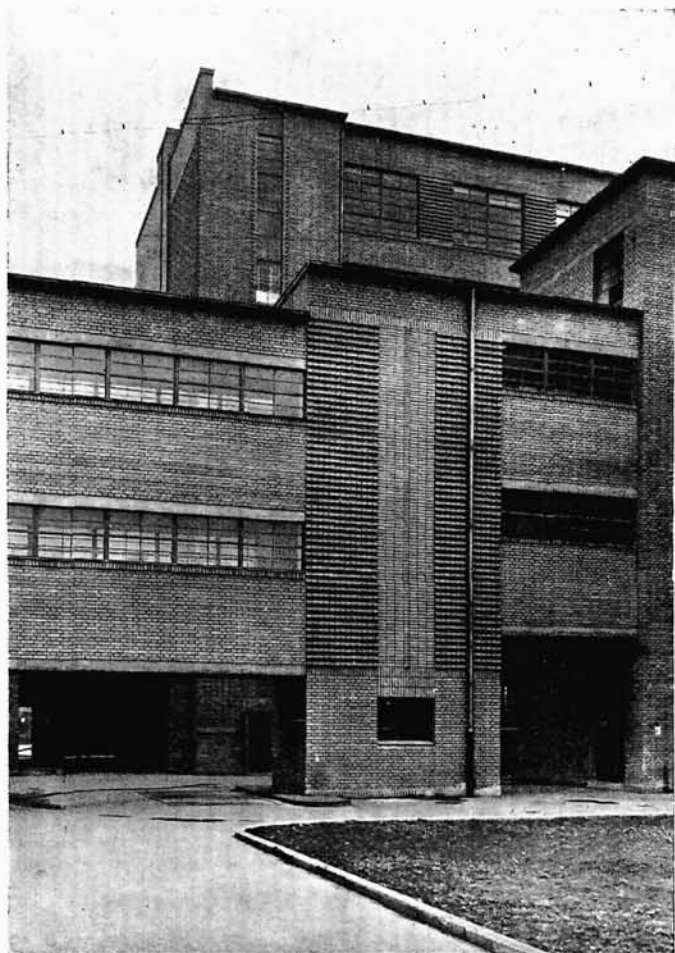


6-7. Arch. Romuald Miller (Warszawa). Państwowa Wytwórnia Aparatów Telefonicznych i Telegraficznych w Warszawie.

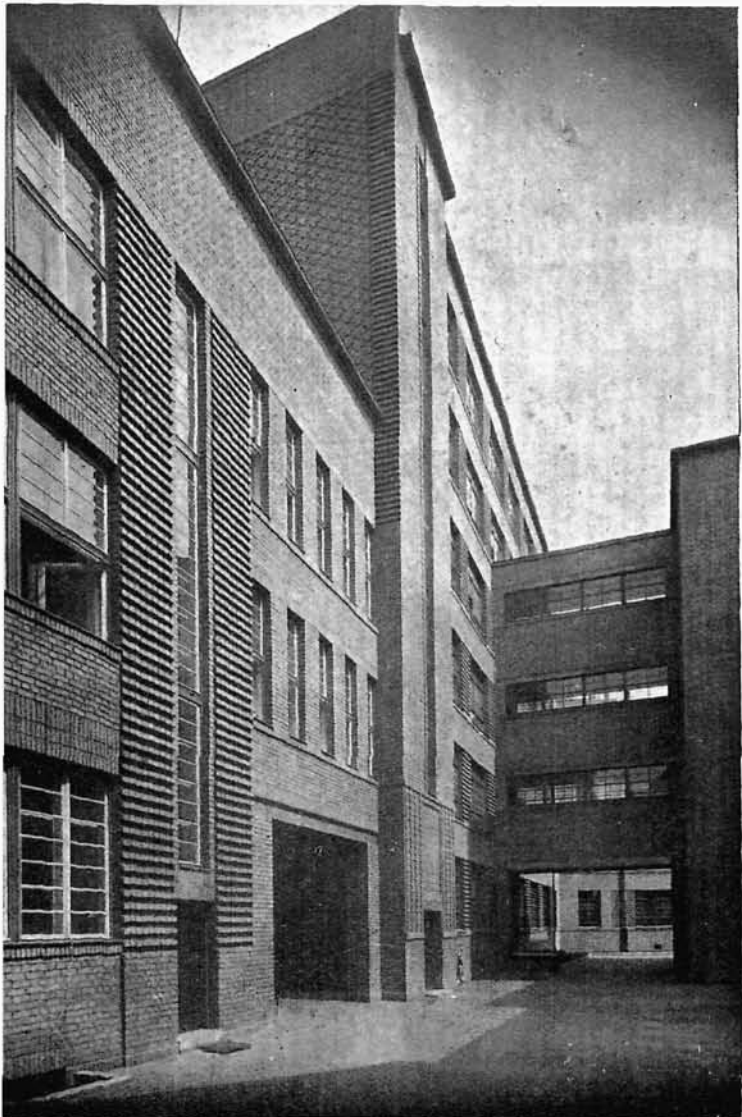
Elewacja magazynu (pawilon II).



Elewacja galerji, łączącej magazyn ze starą częścią Wytwórni.



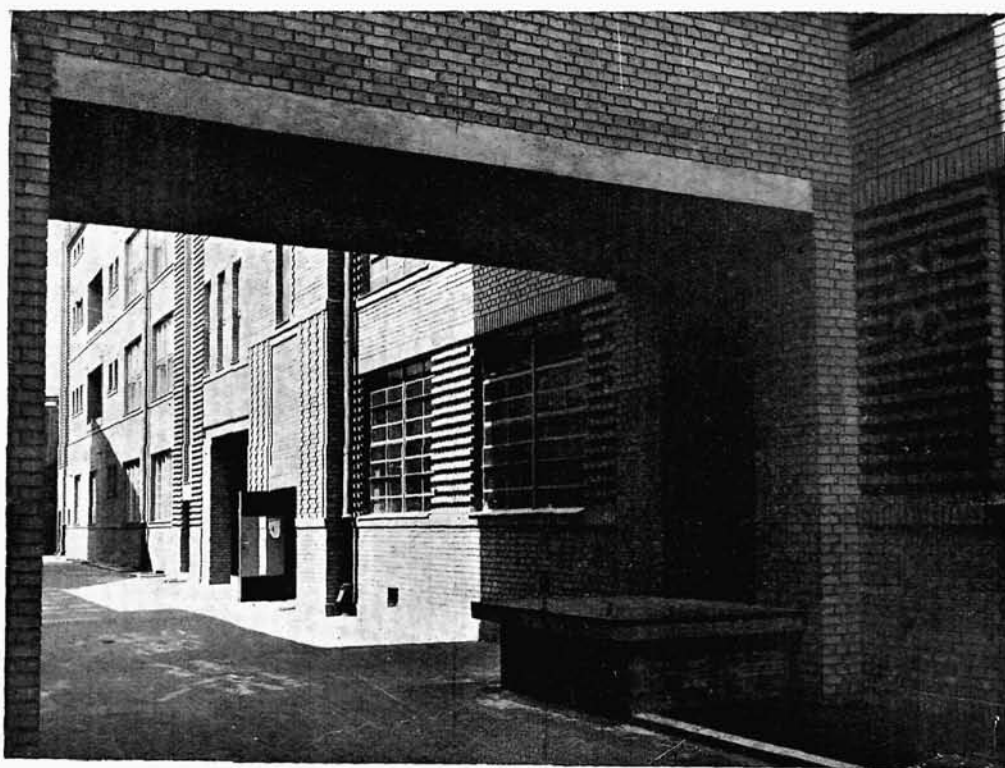
7—8. Arch. Romuald Miller (Warszawa). Państwowa Wytwórnia Aparatów Telefonicznych i Telegraficznych w Warszawie.



Widok na pawilony V-y i I-y od strony podwórza.

Izolację dachów płaskich, balkonów i tarasów, oraz posadzki asfaltowe wyk. f. „Gudronit“ W. Ciszewski (Warszawa). Podłogi (1000 m²) i dekor. ścian płytkami glazurowanymi wyk. Biur. Techn. „Albert Karp, inż.” (Warszawa).

9—10. Arch. Romuald Miller (Warszawa). Państwowa Wytwórnia Aparatów Telefonicznych i Telegraficznych w Warszawie.



Widok z pod galerji na budynek pawilonu biurowego V.



1—2. Arch. Edgar Norwerth (Warszawa). Dworzec kolejowy na stacji Będzin-miasto.

DWORZEC KOLEJOWY NA STACJI BĘDZIN-MIASTO

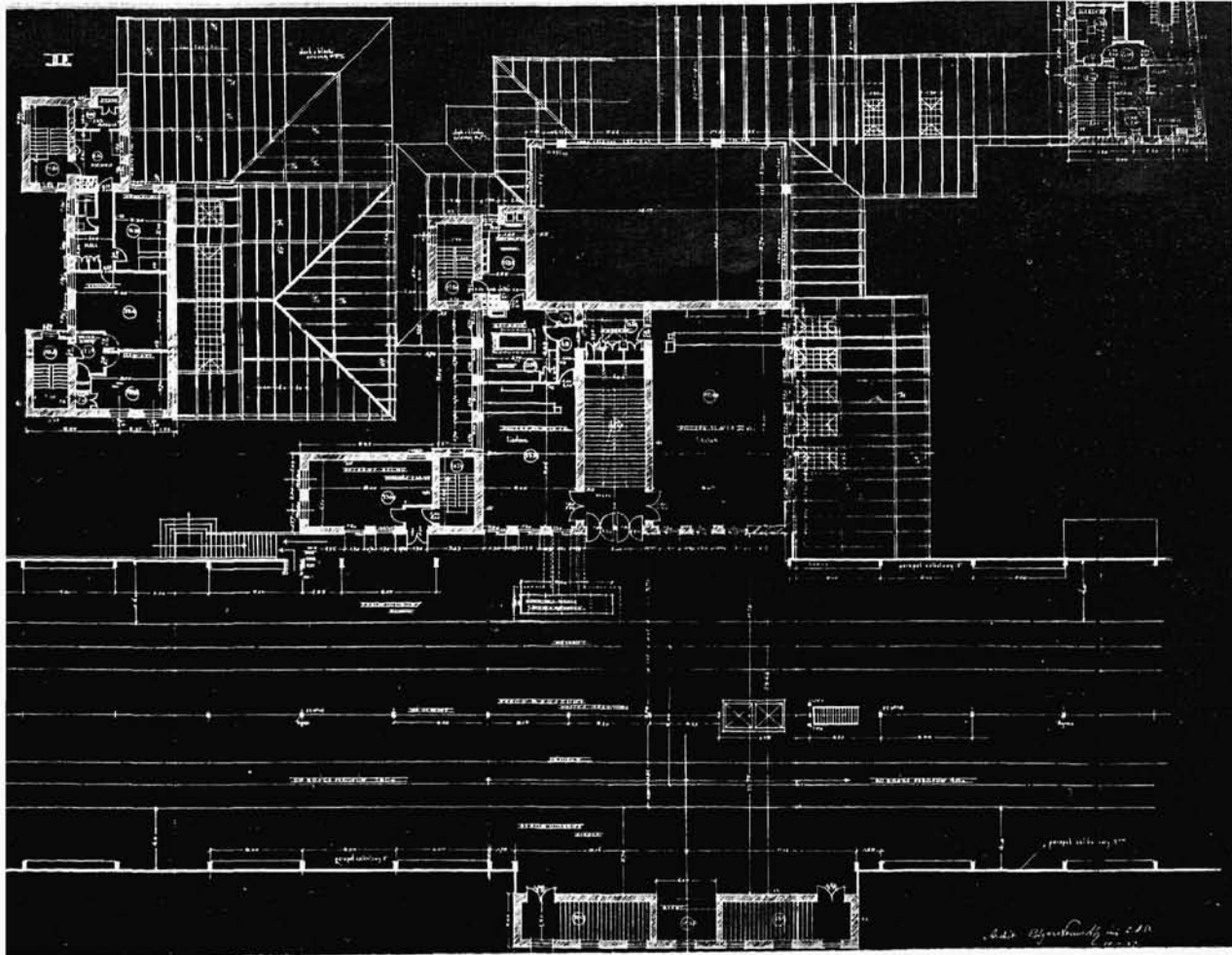
Dworzec Będzin - miasto dyr. Warszawskiej został zaprojektowany w roku 1927. Z powodu trudności finansowych, wykończenie dworca, przewidziane początkowo na jesieni roku 1929, przeciągnęło się do wiosny roku bieżącego, w którym został on oddany do użytku. Dworzec miał być położony na niewielkim placu nieprawidłowej formy przy nasypie kolejowym wysokości około 3,30 m, gdzie tory mają kierunek łukowy. W przedskicach rozważano trzy alternatywy, które wynikały z usytuowania budynku. Przedewszystkiem

nasuwała się myśl położenia dworca pod torami, z takim ich rozsunieniem, ażeby można było między nimi zmieścić jeden szeroki środkowy peron, połączony schodami z niżej położonym dworcem.

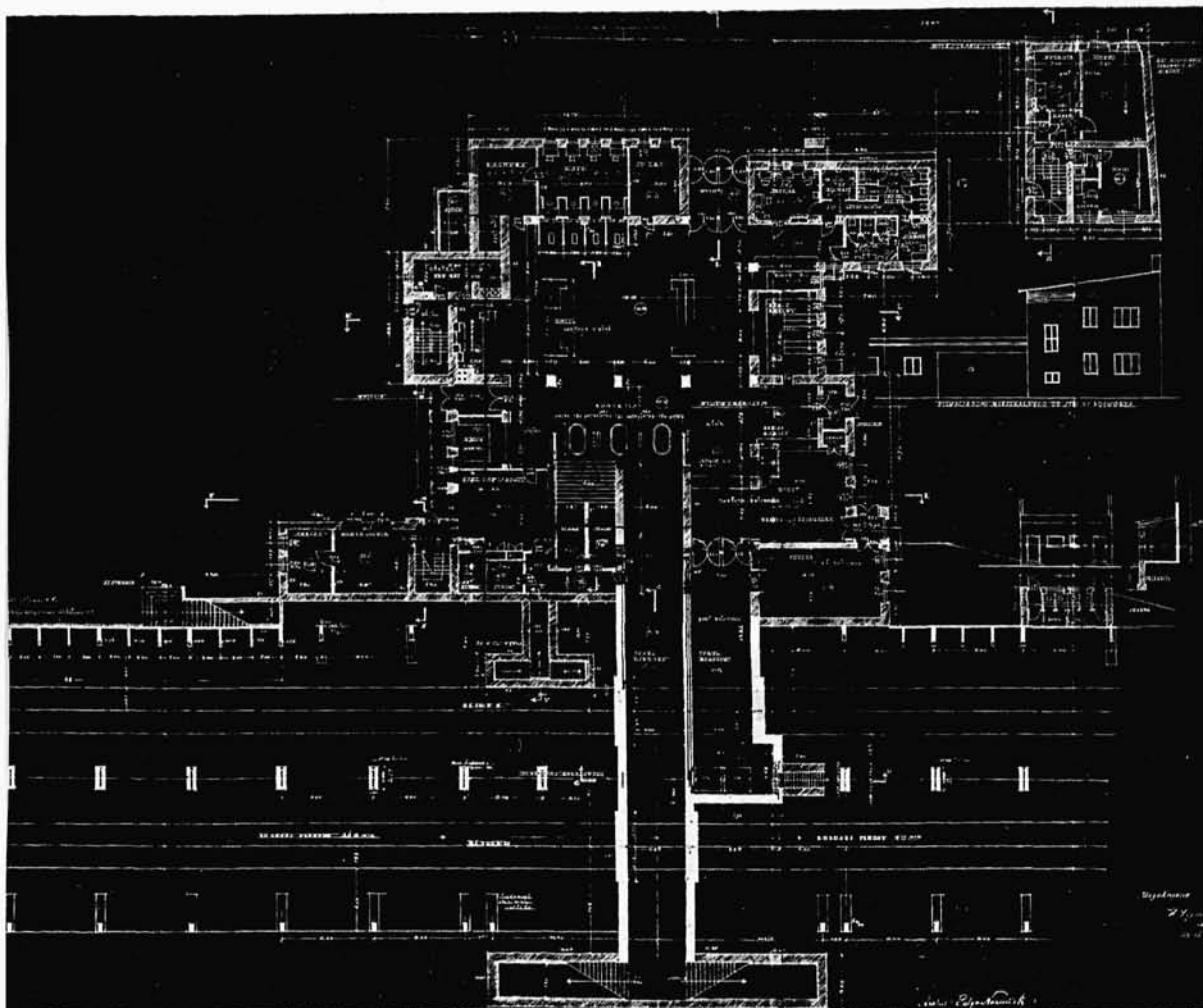
Taka sytuacja ułatwiała obustronny dojazd od placu i od ulicy i przy wielu innych dogodnościach nie uszczuplała placu. Natomiast wykonanie nastroczało pewne trudności techniczne, same przez się może i niezbyt nadzwyczajne, ale mogące znacznie podnieść koszt budowy. Druga alternatywa polegała na wyciągnięciu pomieszczeń dworca wąskim pasmem wzdłuż torów, co nie dając tych wygod, wynikających z alternatywy pierwszej, w znacznym stopniu krępowało wewnętrzny rozkład pomieszczeń. Zatrzymano się więc na alternatywie trzeciej, dającej większą swobodę w wewnętrznym rozplanowaniu, zwłaszcza że Magistrat postanowił dokupić prywatny teren, położony w szerszej części placu i odstąpił go dyrekcji na wybudowanie dworca.

Punktem wyjścia kompozycji zostało należyte wykorzystanie różnicy poziomów między torami a powierzchnią placu miejskiego na urządzenie tunelów, osobowego i bagażowego, łączących halę przyjazdową z przeciwnym peronem osobowym Nr. 2 i peronem bagażowym, położonym między torami. Przy maksymalnym zmniejszeniu konstrukcyjnej wysokości płyty pod torami, która wyniosła razem z nawierzchnią i podkładem 0,77 m przy 4 metrowej rozpiętości, i minimalnej wysokości przejścia 2,20 m, udało się założyć podłogę hali kasowej na 0,30 m od poziomu chodnika placu i utrzymać ją na równym poziomie z tunelami. Zatem dostęp na wszystkie perony uskutecznia się przez jeden prosty bieg schodów, bez opuszczania się do tunelów.





I piętro, II piętro, III p.
1:500



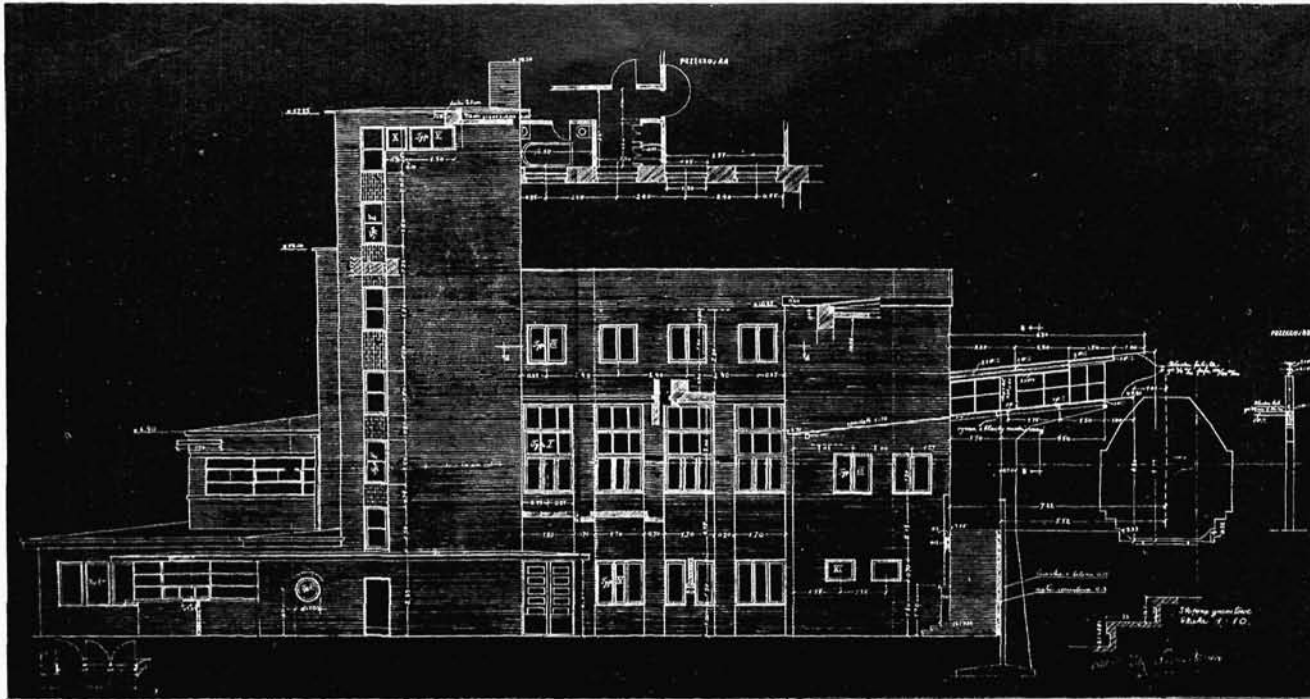
Parter. 1:500.



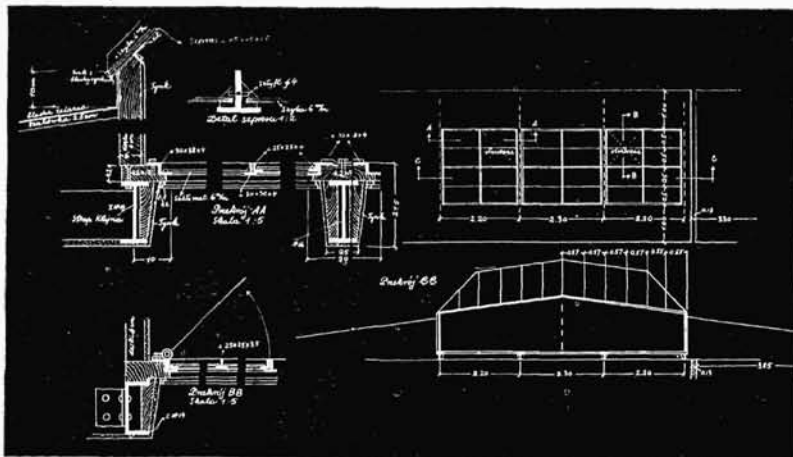
5—6. Arch. Edgar Norwerth (Warszawa). Dworzec kolejowy na stacji Będzin-miasto. Obliczenia statyczne wiat wyk. inż. Stanisław Hempel (Warszawa).

W parterze, w poziomie $+0,30$ m, leży hall kasowy, który bezpośrednio łączy się z ladą bagażową, przechowywaniem bagażu ręcznych, pomieszczeniem służbowym, rachubą i pokojem zawiadowcy stacji, oraz fryzjerem, umywalniami i klozetami. W hall'u lada bufetowa i dwa pawilony handlowe. Dla ułatwienia dość intensywnego ruchu przewidziane są wyjścia bezpośrednio na plac z pominięciem hall'u i drugie z bagażem, prowadzące na podwórze ciężarowe, oddzielone od placu bramą. Do podwórza ciężarowego wychodzą też poczta i ekspedycja poczesna, bezpośrednio połączona z tunelem bagażowym, który łączy się z peronem bagażo-

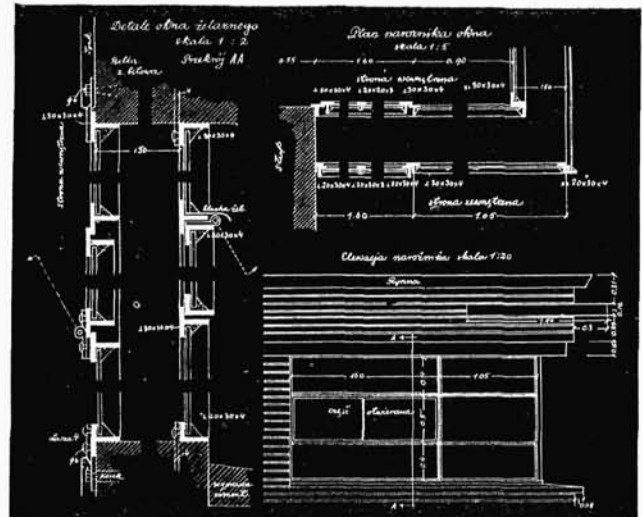
wym zapomocą windy i zapasowych schodów służbowych. Z hall'u przez punkty kontrolne prowadzą bezpośrednio na perony — na I — bieg schodów i na drugi — tunel ze schodami na przeciwnym końcu. Na poziomie peronów przy schodach usytuowane zostały poczekalnie I i II klasy z jednej strony podestu, i III kl. z drugiej. Kuchnię udało się usytuować tak, aby mogła obsługiwać obie sale na piętrze, oraz bufet przy hall'u zapomocą windy. Na II piętrze, nad poczekalnią I i II kl., trzy pokojowe mieszkanie zawiadowcy, w połączeniu z jego gabinetem na parterze i dyżurnym ruchu na piętrze. Wyżej nad kuchnią rezerwar wodociągowy.



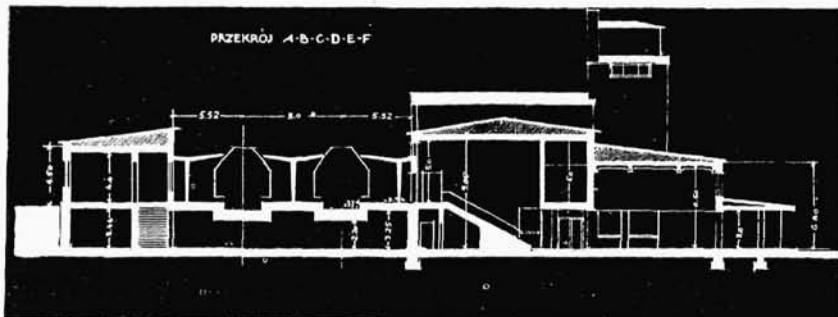
Elevacja od strony placu. 1 : 500.



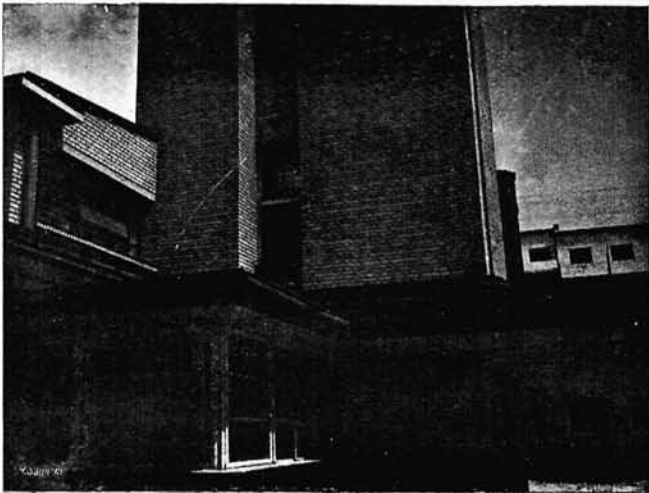
Detale świetlika.



Detale żelaznego okna w hallu.

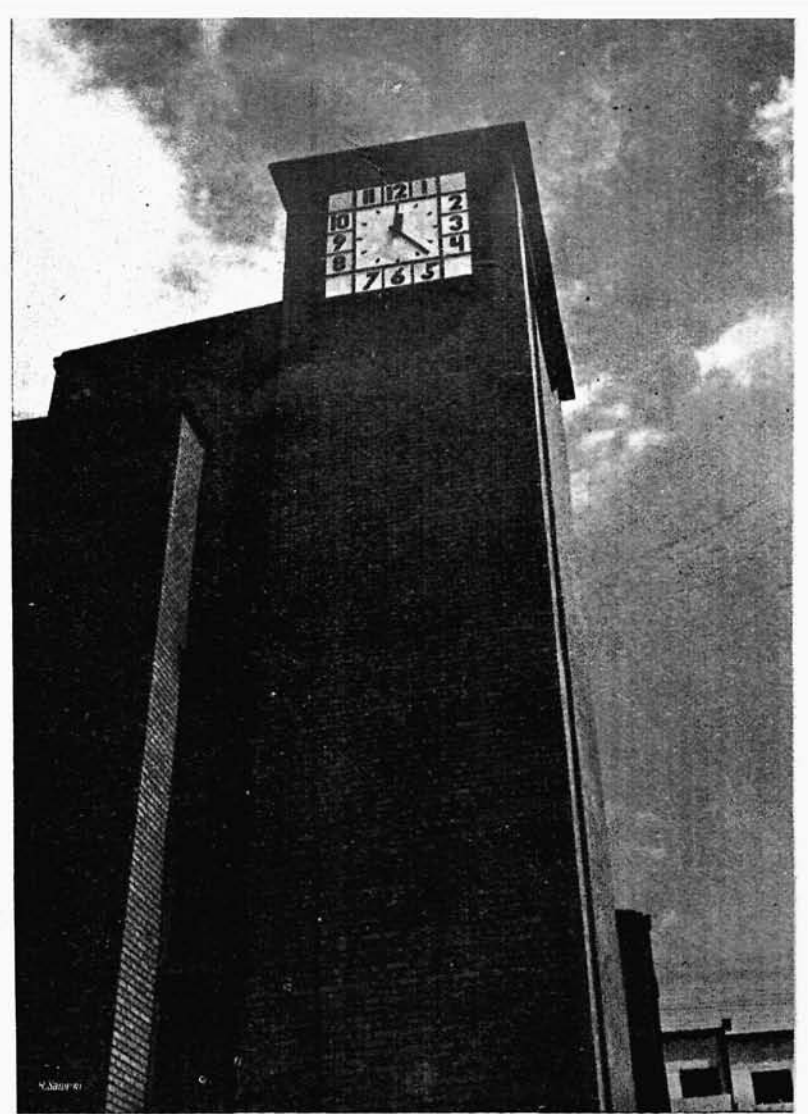


7—10. Arch. Edgar Norwerth (Warszawa). Dworzec kolejowy na stacji Będzin-miasto



Pawilon ruchu.

Przy dworcu trzy perony, dwa osobowe, i środkowy bagażowy. Wiaty bocznych peronów, ze względu na połączenie jednostronnie obciążonych słupów z wysokim murem oporowym, zostały zaprojektowane jako żelbetowe, natomiast środkowa wiata nad peronem bagażowym, z słupami, obciążonami symetrycznie, wypadła znacznie lżej w konstrukcji żelaznej, składającej się z dwóch ceówek Nr. 16 w słupach i lekkich beleczek podłużnych. Pokrycie

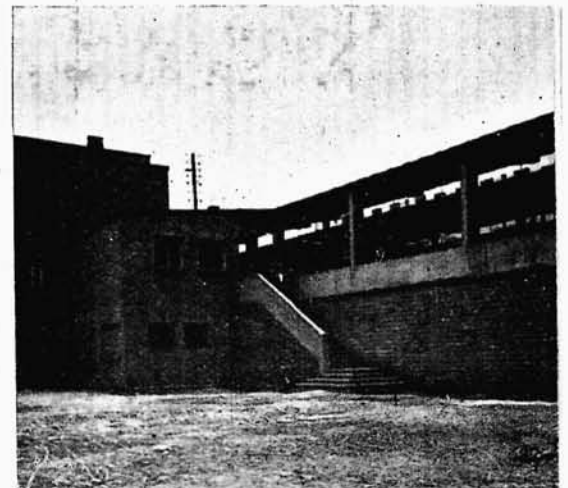


Wieża zegarowa.

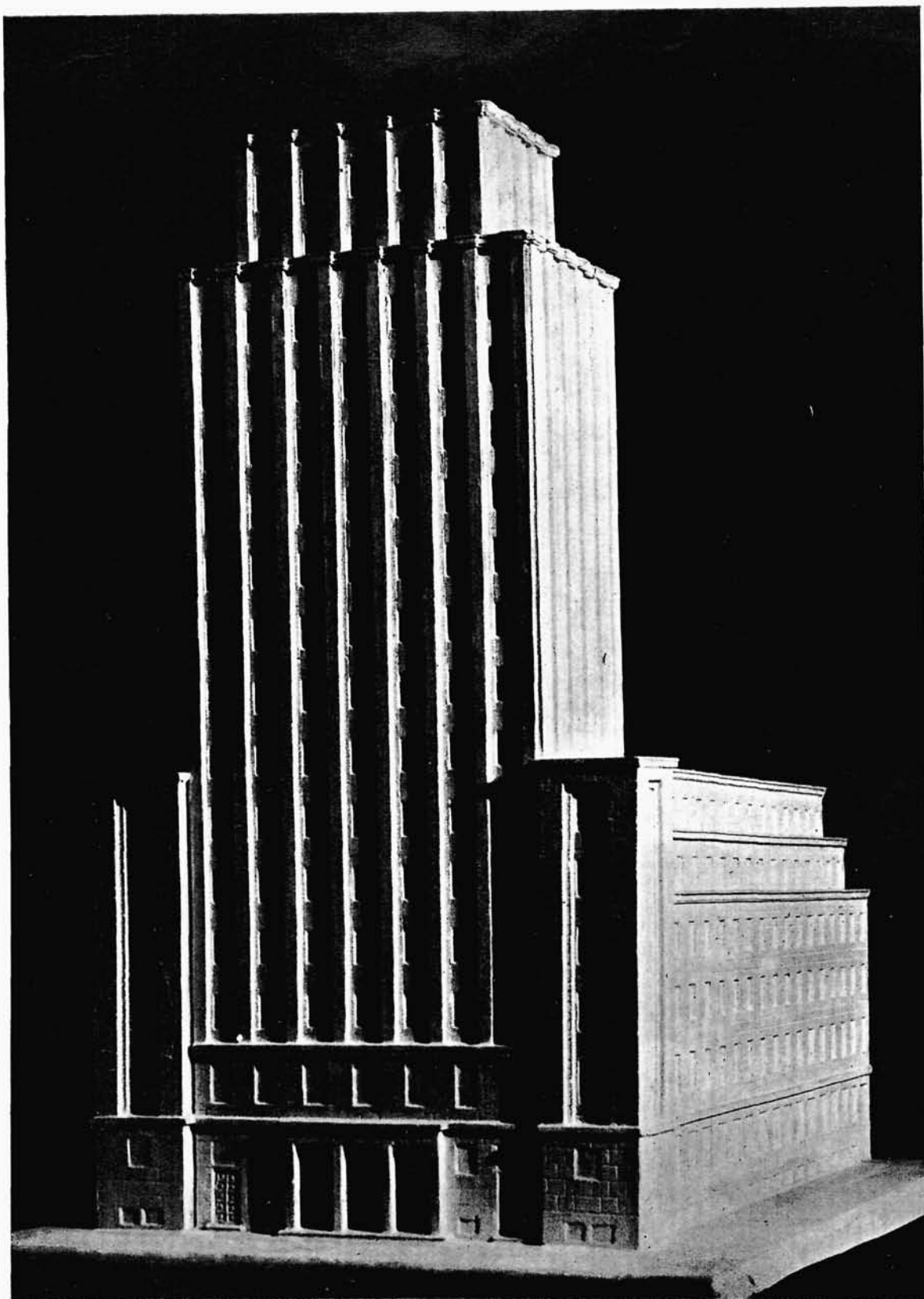
wszystkich wiat z blachy falistej bez podkładu. Stropy większych sal, jak hall i poczekalnia III klasy, żelbetowe. Obliczenia statyczne wiat i stropów zostały wykonane z właściwym mu sprytem technicznym przez inż. St. Hempla. Nie mogę też w tym miejscu nie stwierdzić z uznaniem wielkiej ambicji fachowej i wysokiej sumienności, z jaką zostały wykonane roboty budowlane przez firmę Pronaszko i Sobieszek. E. N.



Na prawo: widok na podjazd główny. Na lewo: wyjście z peronu.



11—14. Arch. Edgar Norwerth (Warszawa). Dworzec kolejowy na stacji Będzin-miasto.



Roboty żelbetowe wykonywa f. Biuro Bud. „E. Skąpski i S-ka” Sp. Akc. (Warszawa).

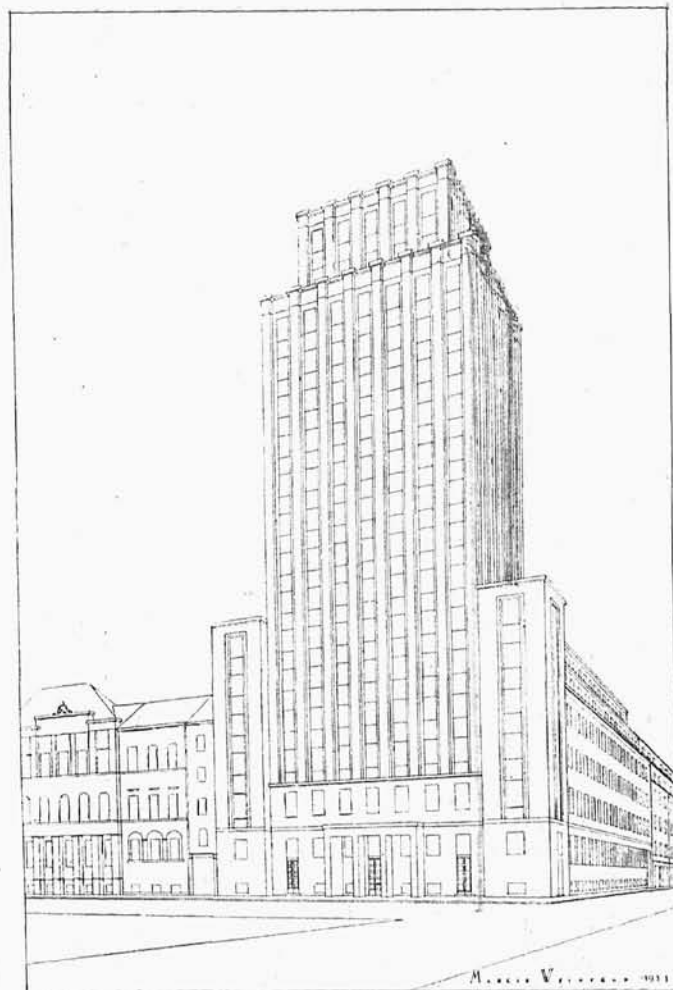
1. Arch. Marcin Weinfeld (Warszawa). „Prudential House”—biura T-wa Ubezpieczeń „Przezorność” Sp. Akc. w Warszawie. Model.

DOM WIEŻOWY NA PLACU NAPOLEONA

Zadaniem moim było zaprojektowanie budowli użytkowej o wyrazie reprezentacyjnym, przy odpowiednim (jednak nie przesadnie intensywnym) wykorzystaniu cennego gruntu. Opracowałem pierwotnie projekt 5-ciopiętrowego gmachu z częścią 6-ciopiętrową od Placu Napoleona. Rychło jednak doszedłem do przekonania, że skłóconego zespołu architektury placu ani opanować się budowlą o normalnej wysokości nie da, ani nie da się w zespole tym nawet „utrzymać” należycie.

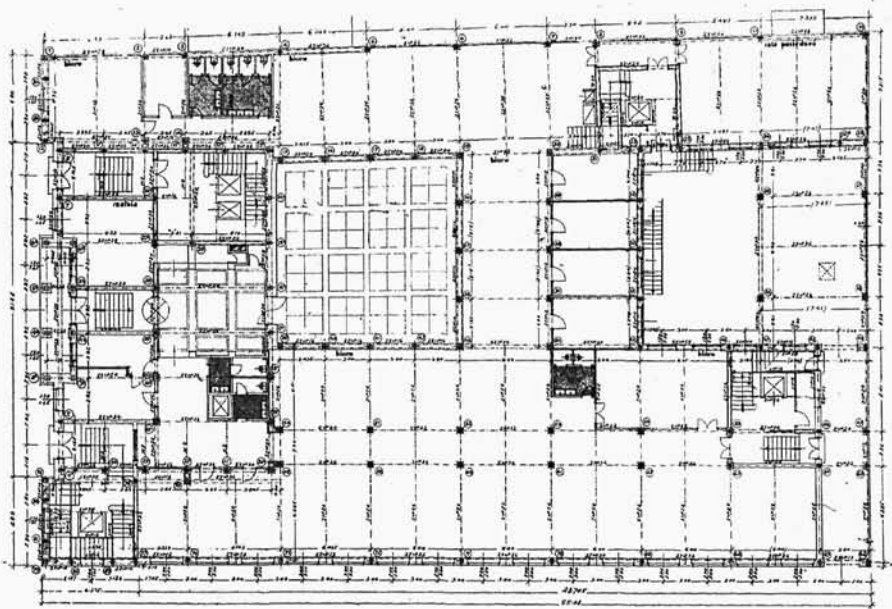
W ten sposób powstała koncepcja wieżowa, bynajmniej w tym wypadku nie wywołana dążeniem do wycisnienia gruntu (gdyż wieża raczej zmniejsza nieco rentowność budowli), lecz przede wszystkim względami architektonicznymi i urbanistycznymi. Chaotyczna architektura Placu Napoleona otrzymać ma dominantę, akcent, tłumiący dyszharmonię brył sąsiednich budynków. Ciąg ulic Brackiej i Szpitalnej, mający tak wydatne znaczenie w komunikacji miasta, posiadać będzie, dzięki ukośnemu położeniu w stosunku do ściany północno-wschodniej Placu Napoleona, *point de vue* w postaci wieży, której obydwie boki pod rozmaitymi kątami równocześnie będą widzialne, której sylweta niewątpliwie zrośnie się w sposób organiczny z „pejzażem” miasta.

Elewacja od Placu Napoleona traktowana jest osiowo, co na pierwsze wejrzenie wydać się może, wobec narożnego położenia placu, rozwiązaniem nie najwłaściwszym. Analiza tego zagadnienia wymagałaby osobnego studjum. Tu pokrótce zaznaczę, że w miarę głębszego wniknięcia w sytuację przekonałem się, iż stosunkowa wąskość frontu przy znacznej wysokości budynku (mniej więcej w stosunku 1 : 2) nie pozwala na niesymetryczne a zadawalające rozgrupowanie brył w kierunku poziomym. Z tego również powodu nie byłoby właściwym rozwiązanie, które przewiduje wycięcie narożnika i otwarcie wieży z dwóch stron (inspirowane przez Tow. Urbanistów Polskich). Wymiary placu budowy i wysokość budynku nakazują traktowanie tegoż jako jednolitego monumentu o zdecydowanym wyrazie pionu, o jasnej i możliwie najprostszej (a więc symetrycznej) sylwecie.

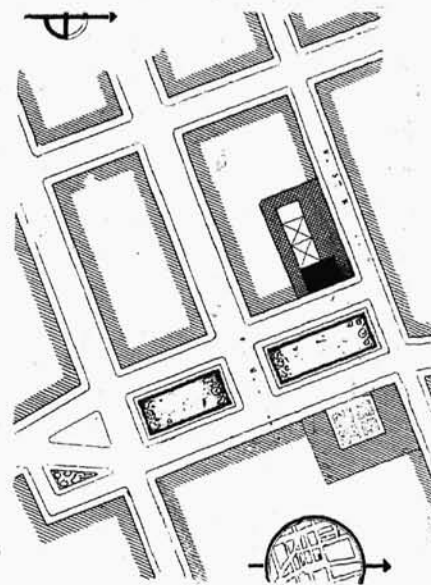


Widok od placu Napoleona.

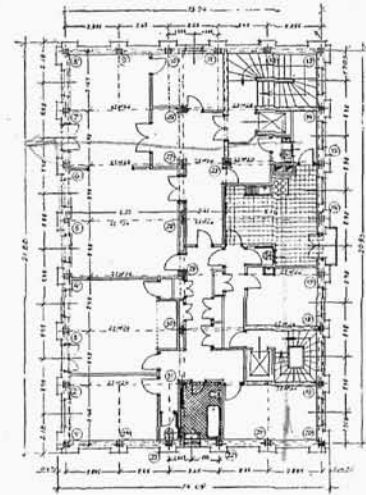
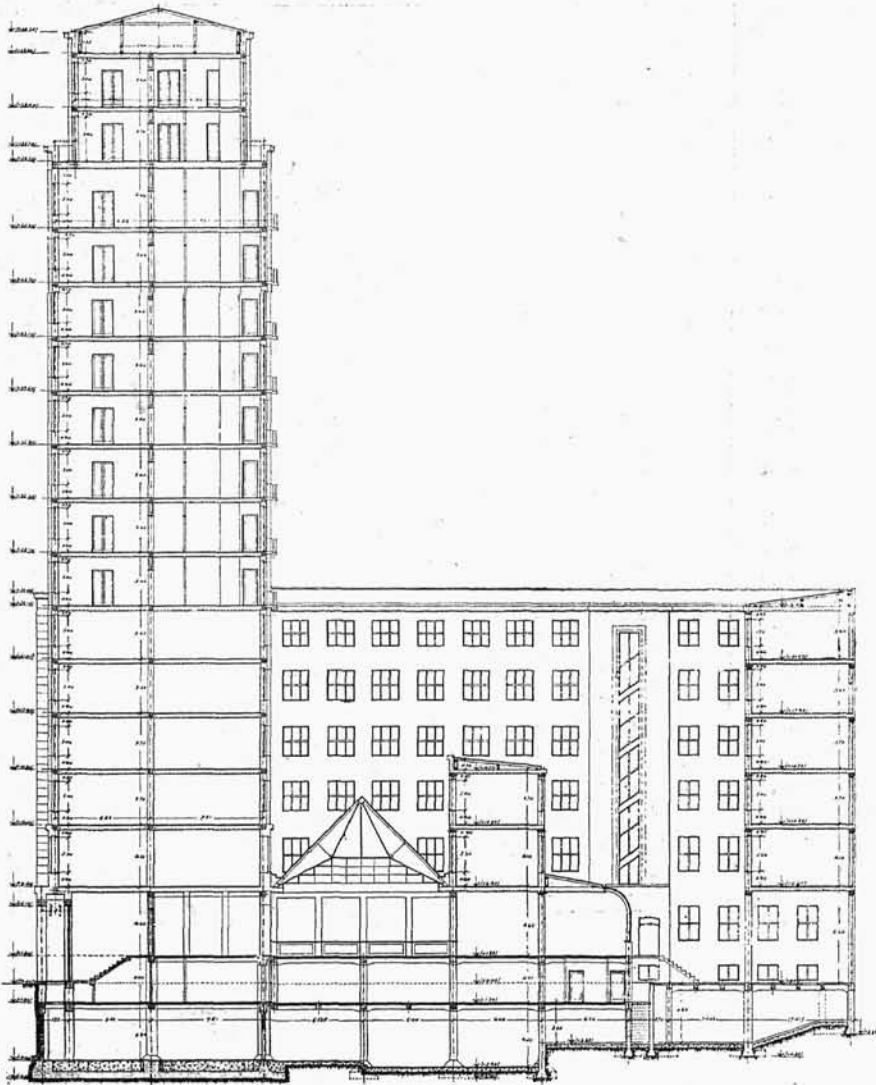
Rzut parteru: 1:500.



Sytuacja. 1:4000.



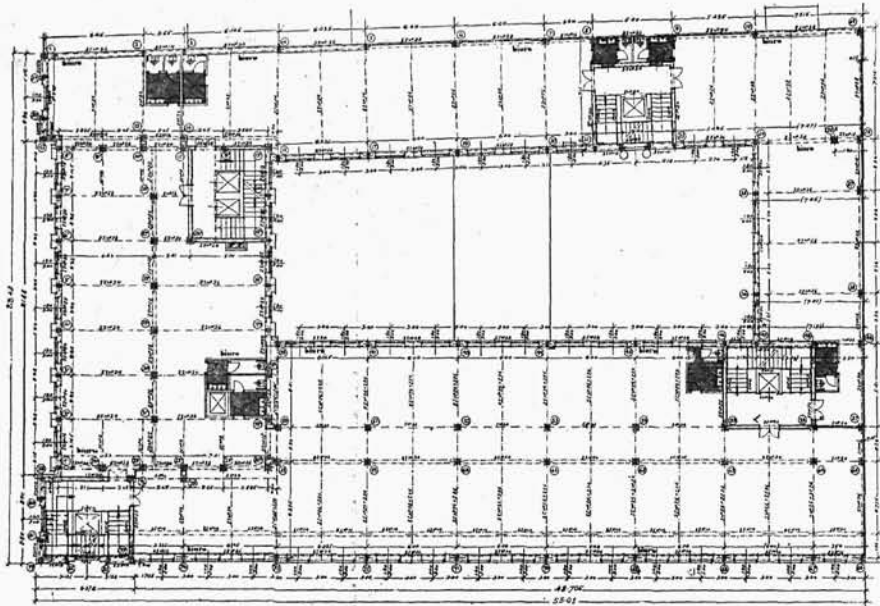
2-4. Arch. Marcin Weinfeld (Warszawa). „Prudential House”—biura T-wa Ubezpieczeń „Przezorność” Sp. Akc. w Warszawie.



Rzut pięter wieżowych (mieszkanie).
1:500.

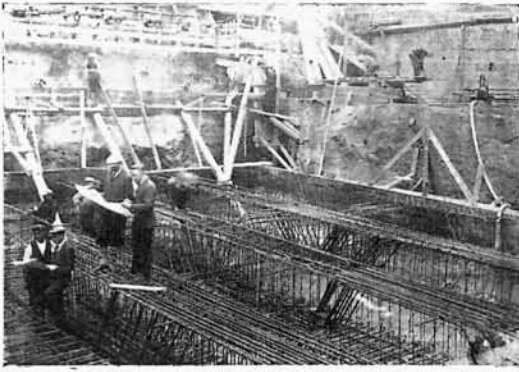
Przekrój podłużny. 1:500.

Rzut III piętra. 1:500.

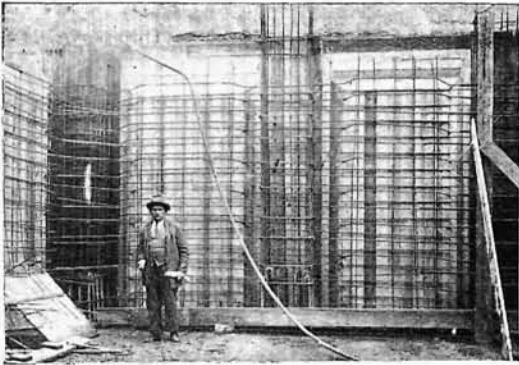


Budowę fundamentów, konstrukcję żelaznej wieży oraz montaż całości konstrukcji wyk. Tow. Przem. Metal. K. Rudzki i S-ka (Warszawa). „Toxement” i „Texanter” wyr. F-ki B-ci Toch w Londynie dost. F-ma H. Czerskiej i S-ka (Warszawa). Roboty żelbetowe wyk. f. Biuro Bud. „E. Skapski i S-ka”, Sp. Akc. (Warszawa).

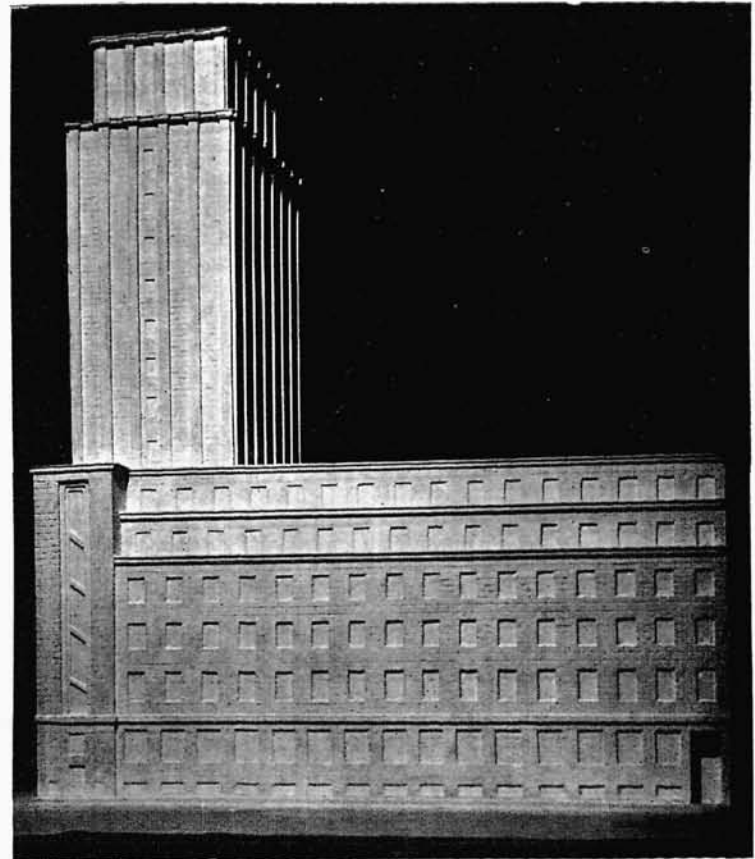
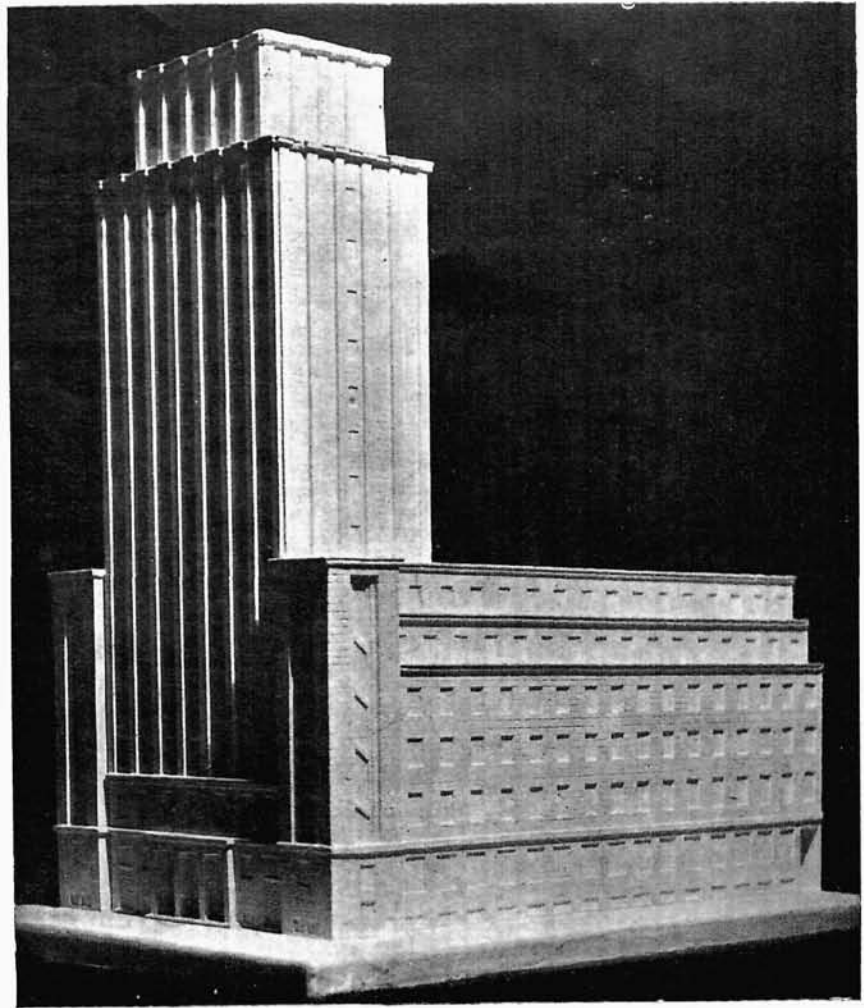
5—7. Arch. Marcin Weinfeld (Warszawa). „Prudential House”—biura T-wa Ubezpieczeń „Przezorność” Sp. Akc. w Warszawie.



Zbrojenie płyty fundamentowej pod wieżę.
Poziom złożenia — 6.20.



Zbrojenie ścianki oporowej na płycie fundamentowej wieży, wykonywane przez f. „F. Skąpski i S-ka, inż.” Sp. Akc. Budowę fundamentów, konstrukcję żelaznej wieży oraz montaż całości konstrukcji wyk. Tow. Przem. Metal. K. Rudzki i S-ka (W-wa) „Toxement” i „Texauter” wyr. F-ki B-ci Toch w Londynie dost. f. „H. Czerskier i S-ka” (Warszawa).



W części 5-piętrowej gmachu przewidywane są pomieszczenia na biura. Cały parter wraz ze szklonym podwórzem zajęć mają biura Tow. Ubezpieczeń „Przezorność”. W górnym podziemiu znajdują się biura, archiwa, jadalnie personelu, kuchnie, mieszkania służbowe. W podziemiu dolnym — obszerne pomieszczenia na kotłownię, maszynownię, skład opału i t. p. Powyżej 5 piętra (w wieży) zaprojektowane są mieszkania.

Konstrukcję 2 dolnych kondygnacji do poziomu parteru (+1,80 m) wykonywa się w żelbecie przy częściowym zastosowaniu ustrojów ramowych i kratowych. Posadowienie wieży znajduje się na poziomie 6,20 metrów poniżej terenu, przy użyciu jako podstawy płyty żelbetowej, żebrowanej, silnie zbrojonej, o grubości 1,20 metra. (Grunt bardzo dobry). Powyżej poziomu parteru przewiduje się całkowicie szkielet stalowy, wypełniony cegłą pustakową, specjalnie zaizolowaną w części wieżowej.

Elewacja — w kamieniu naturalnym — piaskowcu, wystająca część podziemia oraz parter — wyłożone granitem.

Powierzchnia placu wynosi ok. 1 800 metr kw. Powierzchnia użytkowa łączna — ok. 11 000 metr kw. Kubatura budynku łącznie z podziemiami — ok. 56 000 metr sześć. Wysokość wieży wynosi 63,6 m., wznosi się ona na rzucie 21,5 × 14,5 m.

Marcin Weinfeld.

8—11. Arch. Marcin Weinfeld (Warszawa). „Prudential House” — biura T-wa Ubezpieczeń „Przezorność” Sp. Akc. w Warszawie.

HANS POELZIG O ARCHITEKTURZE

Nazwisko Hansa Poelziga jest nieodłącznie związane z rozwojem współczesnej architektury niemieckiej. Był jednym z pierwszych, którzy wydobyli monumentalne piękno w architekturze przemysłowej (wieża Górnośląska w Poznaniu — 1910 r., kopalnia „Anna” na Górnym Śląsku — 1914, której reminiscencje form architektonicznych widzimy w elewacji Wyższej Szkoły Handlowej w Warszawie). Okres wojenny, polegający przeważnie na pracy „marzycielskiej” Poelziga, głównie przyczynił się do jego rozgłosu. Do tego okresu należy m. in. słynny projekt gmachu sojuszniczego Niemcy-Turcja w Konstantynopolu (1916) oraz zrealizowany Teatr Wielki w Berlinie (1918-19). Z jego prac powojennych zasłynął zwłaszcza gmach administracji fabryki Wyrobów Chemicznych I. G. A. we Frankfurcie (1928—1930), jak również kinematograf „Capitol” w Berlinie (1924—5).

Hans Poelzig wychował całe pokolenie architektów. Jest mistrzem. Wpaja swej „szkole” przekonanie, że budynek nie jest „tylko konstrukcją”, lub tylko „dziełem sztuki lirycznej”, ani „maszyną do życia”, lecz że jest organizmem, jak wszystkie rzeczy, które służą życiu ludzkiemu, dziełem sztuki, jak każdy produkt twórczości ludzkiej, i zarazem konstrukcją, jak wszystkie przedmioty, z pracy rąk pochodzące, czyli że jest architekturą.

Poniższy artykuł ukazał się na pierwszym miejscu w świątecznym miesięczniku „l'Architecture d'aujourd'hui”, Nr. 6.

W roku 1896, na wystawie przemysłowej w Berlinie, stary Schafer, mój mistrz niezapomniany, miał wykład o architekturze. Na rysunku sali recepcyjnej ówczesnego dworca w Karlsruhe wskazywał on na to, co nie jest architekturą. Widniały tam wielkie luki, które architekci nazywali osiami — jak mówił stary Schafer — widniały również luki małe, i wreszcie najróżnorodniejsze, zgrupowane w serje, tworzące rytmiczne ornamente. Małe luki otwór stanowiły wejście główne, zaś na jednej z tych osi, szczególnie dużej i znaczącej, można było przeczytać napis: *dla pań*.

Stary Schafer w żadnym razie nie był zwolennikiem tego nielogicznego rozwoju ówczesnej architektury; opowiadał on, iż na kilka dni przed swoim wykładem spotkał w pociągu pewnego „radcę budowlanego” (Baurata, jak mówił), który mu oświadczył, iż bardzo jest zadowolony ze współczesnego stanu architektury — ówczesnego, ma się rozumieć, — któremu może jedynie zarzucić, iż woda stale przenika do piwnic.

W tym samym mniej więcej czasie inny architekt miał entuzjastyczny wykład o współczesnej architekturze; rad był niezmiernie ze sposobności skonstatowania, iż odstąpiono wreszcie od kłopotliwego przystosowywania się do stylów i zawołał: „Mieszajmy radośnie style!”

Dzisiaj jest prawie to samo: nowy styl wydaje się być radośnie wynaleziony, jeżeli woda nie przenika do piwnic, — to znaczy, jeżeli zasadnicze warunki techniczne budowli są rozwiązane zadawalająco. Odlóżmy więc tymczasem kwestję stylu ad acta i postarajmy się odtworzyć podstawowe zasady techniczne budowy w zależności od nowoczesnego rozwoju techniki.

Technika nauczyła nas rozmyślać nanowo nad pojęciem architektury. Liebermann mówi: „Malować jest to opuszczać”. Oto do czego, w rzeczy samej, doszliśmy również w architekturze nowoczesnej, podczas gdy niegdyś fakt tworzenia architektury oznaczał: dodawać.

Droga ku architekturze.

Czy zatem ustalono definitywnie pojęcie: architektura? Droga ku architekturze nowoczesnej prowadzi od reformy budowy przemysłowej. My, starzy, którzyśmy się rzucili, jedno pokolenie temu, ku budowie przemysłowej, byliśmy chciwi dziedziny jeszcze nieopracowanej, gdzie nie mogły panować żadne przesady ani z punktu widzenia stylu, ani historii. Panował wówczas zwyczaj budowania kościołów w stylu gotyckim, synagog w stylu oryentalnym, zaś budynków pocztowych w stylu renesansu niemieckiego. Dla gmachów sądu zwracano się do baroku kościelnego.

Wszelkie próby wprowadzenia czegoś nowego w tej dziedzinie spętały na niczem. Jedynie w sprawie budowli przemysłowych

natrafiliśmy na mniejszy opór. Pozostawiono je nam tem chętniej, iż wydawały się mniej znaczące od tworów architektury oficjalnej. Niewątpliwie pierwsze budynki, stworzone w duchu nowych idei, wybiły się dość szybko, i rychło się spostrzeżono, że budowle przemysłowe mogą rozwinąć właściwe sobie piękno, piękno ściśle spokrewnione i poczęte z rozwiązania już wynalezionego dla starożytnych mostów, spichrzów i t. d.

Inżynier w swoich dziełach najbardziej użytkowych — mosty, dworce, — doszedł metodą obliczeń do rodzaju piękna, będącego sumą całego uroku dotąd niezauważonego, branego pod uwagę jakby machinalnie, i otrzymującego niejako indygenat artystyczny tylko po przejściu przez ręce architekta, który udzielał mu paru ozdób lub oficjalnych dodatków architektonicznych. Obecnie rozpoznaje się nie tylko uzasadnienie konstrukcyjne, lecz również — w swoim rodzaju — uzasadnienie artystyczne form, przedewszystkiem dla budynków technicznych.

Tkwimy w tem dotychczas, przeszedłszy jednak olbrzymią drogę w niezwykle krótkim przeciągu czasu. Zerwany został związek formalny z tradycyjną architekturą. Dokąd teraz zaprowadzi nas ta droga? „Modernizm” jest uznany, a wszakże jeszcze niewiele lat temu w oficjalnych środowiskach berlińskich przeciwstawiano największe trudności każdej koncepcji „modernizmu”, niechcącej się podporządkować sugestjom tradycyjnym.

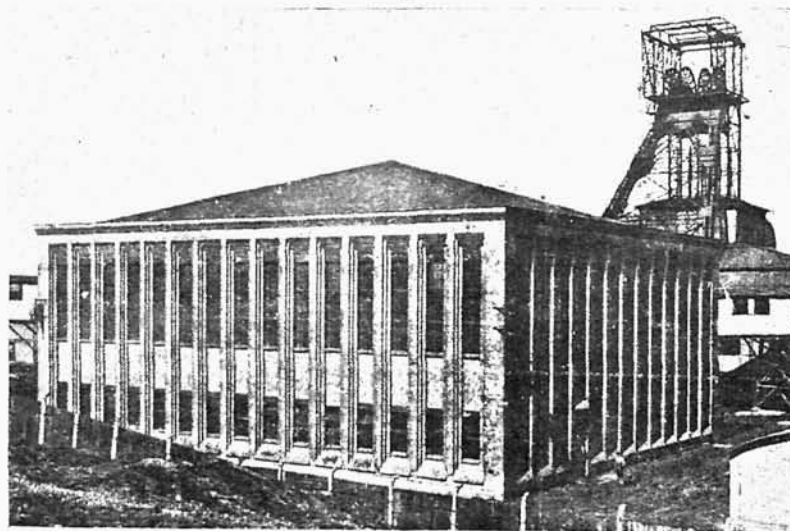
Uznano nową przedmiotowość; należy budować prosto, „za wszelką cenę”, właśnie tak, jak to leży w zwyczajaju gry.

Czy nasza „przedmiotowość” jest istotnie przedmiotowa?

Gierki z ornamentami, z rytmem linii, z dekoracjami w guście dawnych stylów, zostały, że tak powiem, ryczałtem wyklęte. Lecz czyż w rezultacie owe gierki kiedykolwiek ustaly? Miejsce ozdób i dekoracji, wykonanych ręcznie lub maszynowo, zajęły kosztowne materiały, jak lakier, szkło, metale, kamień. Mają one zastępować grą powierzchni dawny rytm dekoracyjny, i niewątpliwie lepiej odpowiadają nagim i lekkim kształtom nowoczesnych budowli. Jednolitość form jest również bezwzględnie podniesiona przez połysk i barwę, i nie wydaje się przez nie rozbita.

Nie widzę w tem żadnego niebezpieczeństwa, lecz istotna zguba grozi wtedy, gdy nowoczesny architekt zaczyna grać konstrukcjami. Gra taka drogo kosztuje, przytem upojenie dekoracyjne okazuje się mniej oszałamiającem, niż upojenie, do którego jest zdolny architekt, zasobny we wszelkie nowoczesne możliwości konstrukcyjne, które wydają się nie mieć granic.

Ta nowa przedmiotowość ukrywa w sobie tyleż fałszywego romantyzmu, a w rezultacie tyleż braku zdrowego rozsądku, co każda



przedmiotowość, ukuta przez hasło, mogąca się pojawić w każdym okresie. Jest dowodem braku zdrowego rozsądku chcieć naprzykład uzyskiwać wielką nośność zapomocą kosztownych belek bez koniecznej potrzeby, lub też odejmować podpory, zmniejszające koszt budowli przez jej ulżenie, rozwiązała zaś przesada powierzchni okien, bez przyczyny zbyt obszernych, jest równie wadliwa, jak błędy dawnych architektów, uważających za swój obowiązek stosowanie w architekturze, skądinąd dobrej, ciężkich mas i dużych powierzchni ścian.

Temniemniej gra w dalszym ciągu wydaje się nowa; gdyż taką musi się wydawać. Już u dziecka architektura jest grą w najwyższym znaczeniu tego słowa, — Maya — tak jak wszechświat jest grą Boga. „Dum ludere videmur”: pod pozorem zabawy tworzymy najwięcej. Nie stwarza się dzieł sztuki, marszcząc brwi lub marząc subtelnie. Czyż architekt nie jest skądinąd wciąż odrywany od swych marzeń i czyż nie musi sam z całą karnością odrywać się od ulubionych pomysłów, by się nagiąć do wymagań świata zewnętrznego?

Właściwie może ktoś powiedzieć: czyż architektura nie była kiedyś pracą rzemieślnika? Czy nie sprowadza się dziś do techniki? Czy nie jest w duchu nowej przedmiotowości odmawiać architekturze prawa do wszystkiego, co nie sprowadza się niezbędnie do pożytku i praktyczności? Tezę taką można wysuwać, lecz jest zupełnie niemożliwe osiągnąć jej urzeczywistnienie. Zapewne, sytuacja obecna nie wymaga już, jak dawniej, wznoszenia średniowiecznych kościołów lub zamków z osiemnastego wieku, jako kryształicyzacji artystycznego symbolu, przynajmniej jeżeli nie chodzi — do pewnego stopnia — o Pałac Ligi Narodów w Genewie.

Gloryfikacja techniki.

Zdajemy sobie sprawę, że nasze budowle wymagają wykonania możliwie oszczędnego i technicznego, i że w rozwiązaniu zadania należy osiągnąć minimum przestrzeni, materiału i czasu. Pozatem jesteśmy wolni i niekoniecznie musimy dojść do tego, żeby w myśl romantycznej koncepcji maszyny, wszystko, co jest techniczne, było nam tak samo święte, jak dla architektów 19-go wieku świętem było wszystko, co było Renesansem. Nie strona techniczna dla swojej techniczności powinna być nam droga i potrzebna, lecz forma rzeczy technicznych, które w tej koncepcji zasługują na gloryfikację. Zbyt łatwo cieszy każdy kominek lampki gazowej, każdy szczegół ogrzewania, każda konstrukcja betonowa; wyraża się wszystko tak śmiało, jak tylko to jest możliwe, i sądzi, że w ten sposób dowiodło się modernizacji. Zapomina się, iż wszystkie formy techniczne, w przeciwieństwie do właściwego znaczenia sztuki, mają tylko znaczenie względne, że nowa konstrukcja techniczna

wymaga form całkowicie nowych. Ponadto zapomina się, iż najdoskonalszą instalacją techniczną jest taka, która się najmniej uzewnętrznia, i że idealna technika wiąże się z minimum materiałów i form.

Wróćmy teraz do starego Schafera. Powiedział on na tejże wzmiankowanej konferencji w r. 1896 coś, co mnie odtąd ciągle zajmowało. Będąc prawdziwym dziećciem swojej epoki, sądził on, iż konstrukcja metalowa jest zbędna dla stylowego rozwoju architektury, gdyż istota tej techniki polega na coraz większym rozdrabnianiu formy, na jej rozrzedzaniu, doprowadzającym do jej zaniku, podczas gdy architektura, jako postać sztuki, wymagałaby mas. To była opinia starego Schafera. Wiemy jednak obecnie, że konstrukcja metalowa pozwala osiągnąć rozwiązania o wiele subtelniejsze, w szczegółach konstrukcyjnych, bez wykazywania metalu na powierzchni, jako materiału.

Nowoczesny rozwój architektury zadał kłam twierdzeniom Schafera, który je wygłaszał jeszcze na gruncie rzemieślnika; czyż jednak nie przewidział on z dużą słusnością tego, co dotyczyło formy technicznej samej w sobie?

Postęp techniczny dąży jawnie do stopniowego zniesienia formy: Dzisiejsze dynamo są jakby zabawką, drobnostką w porównaniu z dawnymi olbrzymimi maszynami, i wszelkie części techniczne, których umieszczenie kosztuje nas, architektów, tyle trudu: części ogrzewania, najrozmaitsze instalacje i t. d., jeśli nie omieszkają zniknąć, — jestem przekonany — dojdą do tak nieznacznych rozmiarów, iż nie będą miały żadnej wagi, jako forma. Wyszukiwanie więc i stabilizacja form technicznych samych w sobie w tym stopniu, co dążności artystycznych, łatwo może nanowo wciągnąć w błędy „Jugendstil'u”, który usiłował rozwijać formy, pochodzące z techniki i zbyt szybko obracał ich wyraz dekoracyjny w ogólne правило dla architektury.

Architektura, jako forma symboliczna.

O co chodzi w architekturze? O formę, i szczególnie o formę symboliczną. Czy formy techniczne są symboliczne, czy mogą się nimi stać kiedykolwiek? Jest pewne, że mogą być zniszczone. Czyżby więc ich działanie było krótkotrwałe?

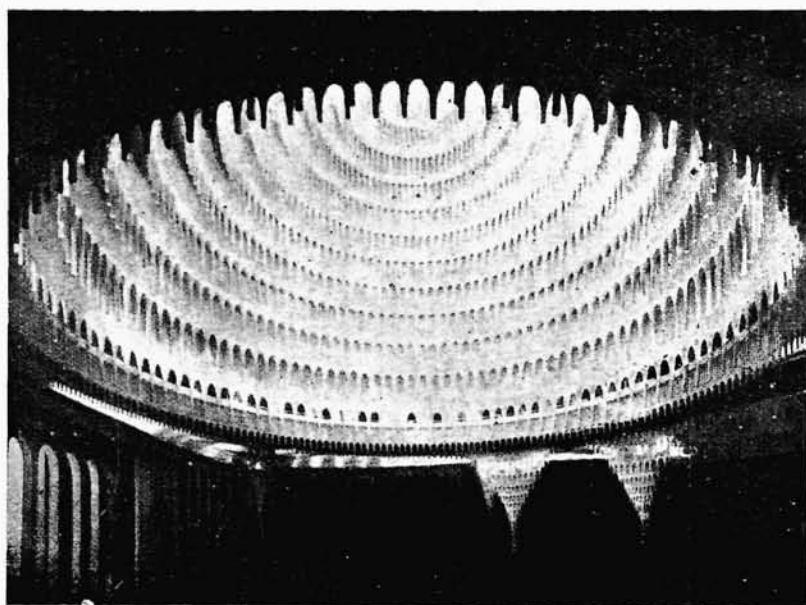
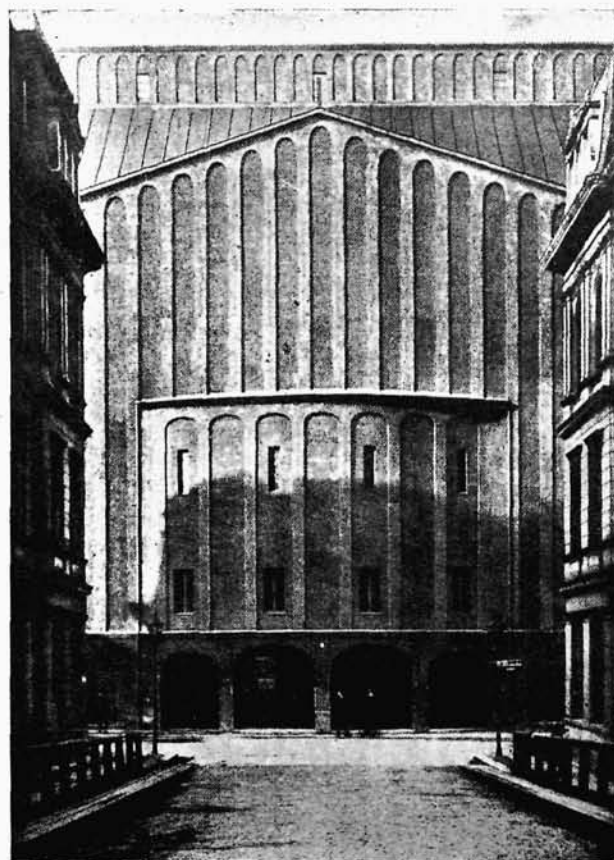
Samochód, rower, gdy zakończą swą służbę, wyrzuca się na smelc, i nikomu nie przyjdzie do głowy wylewać lez nad ich formą, podobnie jak nad formą samochodów z przed dziesięciu lat. Czysta forma artystyczna, jak świątynia, wnętrze katedry gotyckiej, obraz Rembrandta, nie traci nic ze swego działania na ludzi. Formy techniczne powstają, przechodzą, zmieniają się, niszczą się, tracą wartość i stają się całkowicie obojętne. Wywodzą się z życia praktycznego, któremu służą. Technika kroczy śladem praw natury. Jakgdyby siły szatań-

skie zmusiły się do przyjęcia na się kształtu i dały w ten sposób początek, krystalizując się, stworom o fantastycznym podobieństwie do form prehistorycznych natury, jak sterowiec, samolot. Zrodziła się w ten sposób druga natura, o demonicznej okazałości, — lecz nigdy sztuka...

Logos sztuki nie jest obliczeniem, lecz powstaje wbrew wszelkim obliczeniom, nawet w najwznieślejším znaczeniu matematycznym. Logika sztuki jest przeciwna naturze, przeciwna jej prawom. Świątynia grecka nie byłaby niczem ciekawem, gdyby ją wykonano na podstawie obliczeń; żadna z jej linii nie odpowiada ścisłemu wzorowi matematycznemu, krzywizny jej podlegają prawom wyższym, niż uznane prawa matematyczne. Katedra gotycka nie jest również, w sensie technicznym, konstrukcją praktyczną: okazuje ona, szczególnie w sklepieniach, zgnieciony kamień, mozolnie utrzymywany przez żebra i zworniki. Gotyk jest pozostałością potężnej gry, teatru przestrzeni.

Inżynier kroczy pewnie swoją drogą, lecz twory jego pozostają naturą, nie dążą do tego, żeby zostać symbolami, nie stają się stylem. Wartość ich polega na technice, i jedynie na technice. Mogą one i powinny mieć wpływ na styl nowoczesny, jak niegdyś kształty natury miały wpływ na style, jak natura u ludów północy dała początek innej architekturze, niż architektura Grecji.

A ponieważ technika, ponieważ formy techniczne rozpowszechnione są dzisiaj na całym świecie, ponieważ nikt nie może obecnie wykonywać nowoczesnej budowli bez środków technicznych, logiczne jest, że nowy styl przybiera charakter stylu międzynarodowego i by go przedstawiał w dalszym ciągu. Logiczne jest, by się po raz pierwszy w historii niwelowały formy architektoniczne kontynentów. Lecz jednocześnie architektura współczesna jest naturalistyczna, czyli, mówiąc językiem muzyków, jest atonalna.



2—3. Arch. Hans Poelzig. Teatr Wielki w Berlinie.

Tę właśnie atonalność musimy przezwyciężyć, i nie powinniśmy się przedwcześnie zadawałać środkami nowoczesnego budownictwa, którego zbyt łatwa harmonijność oparta jest na ciężkich kontrastach i gwałtownych rytmach. Modernistyczna ta melodia wraża się gwałtownie w nasze umysły, oburza jednych, zachwyca innych, efekt zaś jej jest tak krótkotrwały, że najbardziej entuzjastyczni chwalcy łatwo się zmieniają w potwarców.

Lecz jak też obchodzono się dotychczas ze starymi gramy? Niegdyś przezwano rokoko stylem drobnomieszczańskim, naskutek porówny-

wania go ze stylem floréalu, którego emanacja traktowana była jako jedyna sztuka wyższa. Koło się obróciło i oto styl floréalu stał się starą grą, zastąpiony przez sztukę ludową, i znów dziś, w połowie pokolenia koło się obróciło i sztuka ludowa odrzucona została pomiędzy stare style. A któż nam zaręczy, że i nasz styl moderne nie zostanie za lat piętnaście odrzucony jako „stara gra”?

I wnet ktoś nie omieszka wzdychać po łóżku w stylu historycznym, na którym mógłby się wreszcie spokojnie wyciągnąć. Nieprędko otrzymamy dar nowego klasycznego stylu; najwyżej grozi nam nowy

klasycyzm, który zamknie oczy na trudności zadań, leżących jeszcze przed nami i który będziemy musieli skasować. Skoro jednak architektura naturalistyczna i atonalna, która nie jest jeszcze symbolem, wciąż nas nie zadawalnia, tembardziej nie poprzestaniemy na zartartych formach symboliki, zrodzonej na obcych terenach kultury, na wskrzeszonej mumji, niemogącej nam ukazać form „żywych”, lecz najwyżej estetyczne.

Należałoby w tym celu powstrzymać rozwój techniczny, zamknąć nań oczy, oponować przeciwko wprowadzaniu nowych form „natury technicznej”. Już klasycyzm z końca 19-go wieku nie miał w sobie nic z renesansu, gdyż zrodził się na terenie estetycznym sztuk pięknych. Nowy klasycyzm nie może się odważyć na wyznaczenie wiary aż do formy szczegółów; jego kolumny nie mają nóg ani głowy, dekoracje są chybione; posiłkuje się on pewnym rodzajem sztuki z przedmieścia, która wskutek ubóstwa i ignorancji zręka się różniczkowanego rozwoju form szczegółów, próbuje zaś wybrnąć z kłopotu przez pewien rodzaj suchości.

Zato formy techniczne są i pozostają wydedukowane z obliczeń, nie staną się symboliczne; choćbyśmy ozłocili metalowe belki, nie tracą one sztywności swego pierwiastka matematycznego. Rodzą się one z procesu mechanicznego, nie ze świadomej woli twórczej. Nierozsądnie jest popadać ponownie w naturalizm i pograżać nieprzetrawione formy techniczne w obszar architektury, przeciwieństwo symbolicznej.

Sztuka umieszcza człowieka poza naturą, rozwiniętą przez niego zapomocą techniki. Architekt jako artysta nie może oczywiście zaprzeczyć się techniki, jako podpory materialnej dla jego potęgi twórczej, ani też rzemiosła. Niegdyś sztuka była najwyższym stopniem ideału dla rzemiosła, dodawała ona do aktualnej użyteczności nieużyteczność wieczną. Rzemiosło nie miało innego zwieńczenia jak sztuka, za wyjątkiem, być może, rzymskich budowli technicznych; — dziś prace techniczne ciągną własną drogą, żeby wznieść się naprzykład do radja, do telegrafu bez drutu, do magji technicznej, zupełnie zatracając swą formę.

Tą drogą sztuka — a z nią architektura — nie może za niemi pędzić. Chodzi tu bowiem o formy plastyczne, o formy same w sobie. Prawa ich znajdują się na innej płaszczyźnie, niż prawa techniki. Te ostatnie mogą służyć architekturze, mogą nawet silnie wpływać na jej tworzenie się. Lecz technice nie chodzi nigdy o formę samą w sobie. Nikt nie może zaprzeczyć demonicznego majestatu w kształtowaniu się techniki, lecz znajduje się ona daleko od dziedziny sztuki, architektury, która w całej przeszłości osiągała najszczytniejsze wyżyny i tworzyła największe dzieła w dziedzinie religii. Technika umieszcza się na terenie sztuk naturalnych, architektura rodzi się w dziedzinie sztuk duchowych, na gruncie religii i filozofji. Czy podobna dziś osądzać chociażby konstrukcję wiejskiego domu z punktu widzenia produkcji technicznej? Czy tylko względem na układ techniczny ustanawia zasady rozkładu i urządzenia izb i wyglądu zewnętrznego całości? A nawet, gdyby jedynie ten względem decydował, czy możliwe byłoby stworzyć dom? Najwyżej maszynę do mieszkania. Ci, co wynaleźli to wyrażenie, z pewnością nie myśleli, że przedewszystkiem nieugiętość inżyniera powinna pogłębić ten organizm. Ostatecznie, materiały naturalne, jak kamień, drzewo, są tylko przez wzbogaconę materiały techniczne — żelazo, beton, — dawne zaś prostsze procesy ogrzewania, oświetlenia i t. p. zastępuje się przez procesy bardziej skomplikowane, techniczne; wszystkimi temi możliwościami architekt powinien się posłużyć jedynie poto, by stworzyć mieszkanie, najbardziej godne człowieka.

Zresztą przed techniką, która przewyższa naturę, człowiek się cofa do rzeczywistej natury, chce powrócić do ziemi nanowo. Grupy domów-ogrodów stanowią najsilniejszy kontrast z maszyną do mieszkania przeszłości, z domami i nieruchomościami — koszarami, budowanymi bez wszelkiej dbałości o potrzeby ludzkie, na podstawach wyłącznie ekonomicznych.

Architekt nigdy nie powinien być specjalistą.

Nie wolno pozostawiać niczem nieskrępowanej swobody technice i oszczędności, kalkulacje czysto ekonomiczne nie powinny rozkwitać kosztem zaniedbania głębszych potrzeb ludzkich. Technik może być jedynie człowiekiem rzemiosła, specjalistą; — architekt zaś nigdy, w przeciwnym razie nie rozumie on swego powołania. Dziś wszystko się wyspecjalizowało. Doktor, który leczy gardło i płuca, uważa się za niekompetentnego, gdy chodzi o podbrzusze; być może potrzebni tu są specjaliści, gdyż przy ogromie wiedzy medycznej nie sposób osiąść wszystkie wiadomości szczegółowo. Lecz ponad specjalistą powinno się umieścić prawdziwego mistrza-architekta medycyny, który łączyłby wszystkie pojęcia i dawał wyrok ostateczny.

Nie można sobie wyobrazić architekta — w jego dziedzinie — jako specjalisty; być wydoskonalonym we wszystkich poszczególnych gałęziach architektury, przewyższałoby zdolności jednego człowieka.

Gdy medycyna kosztuje, następuje najazd genialnych szarlatanów, którzy znajdują nową drogę; technicy wówczas mają przed czem się bronić. Medycyna ma do czynienia z ludzkością, i największy lekarz będzie zarazem najbardziej ludzkim, nie mówiąc tego w żadnym sentymentalnym znaczeniu. Skostnieniu architektury również towarzyszy wtargnięcie profana, szarlatana. Cechy późnego gotyku z pewnością broniły się energicznie, choć bez powodzenia, przeciw narzucającemu się amatorstwu Odrodzenia, które ustanowiło nowy symbol artystyczny, również i najazd amatorski w końcu wieku ub. stworzył — nie przetworzył — nasze nowoczesne dążenia architektoniczne.

Naturalna terapeutyka młodego stylu trwała długo, cios nie nastąpił odrazu. Regionalizm i klasycyzm przeciwstawiły się temu powstaniu odrodzenia, oczywiście z małą żywotnością — lecz potok wydrążył łożysko obok, i stamtąd zalał całe terytorjum najprzód niemieckie, by następnie, w dziesięć lat później, być nanowo konfirmowanym w oszczędzonej przez wojnę Holandji.

Niepodobna sobie wyobrazić amatora, kwalifikującego jakikolwiek styl zapomocą rozważań technicznych lub uczonych; on patrzy, czuje, podporządkowuje się, lub buntuje; przynajmniej dotyczy to wrażliwego amatora, nie zaś uczonego lub przemądrzałego profana. Nie da się on przekonać rozważaniami porządku technicznego i praktycznego, lecz jedynie formą, będącą symbolem. Regionalizm walczył symbolami dachów rodzimych i zielonych okiennic, jako formą, lecz nikt z tych, co chcieli budować lub zlecać budowę, nie zadawał sobie pytania, czy trzeba będzie kiedy zamykać te okiennice.

Jakież więc zwycięstwa osiągnięto dzięki nowoczesnej konstrukcji? Względem porządku praktycznego? Czy obszerne oszklone powierzchnie są praktyczne, lub też czy wybiera się dach płaski jedynie dla powodów praktycznych? Jest to li tylko zwycięska forma, oznaka, nowy symbol nowego życia, idący na spotkanie nowoczesnego człowieka, łączącego światła i powietrza. Wrażliwy laik dopuści raczej, by mu utalentowany artysta „wlepił” dom kompletnie nieużyteczny, przedstawiający sobą formę, która mu się podoba, niżby się zadowolił mieszkaniem praktycznym, lecz bezkształtnym według jego zdania; szuka on bowiem podniesienia swego życia psychicznego.

Biada architektowi, który zapomina, że na przyszłość świat konstrukcji musi być przeobrażony, że trzeba ujarzmić swe porywy techniki i wiedzy i dążność do stwarzania koszarowych nieruchomości, ulic pszczelich. Zwierzę buduje naturalistycznie, technicznie; człowiekowi zaś chodzi o uduchowanie i ożywienie materji, nie zaś o mechanizowanie rzeczy żywej. Laik, będący człowiekiem całkowitym, wrażliwy i muzyczny, buduje lepiej, niż fachowy,



mistrzów budowniczych i architektów. Wiele epok przekazało nam tylko nazwiska „klientów”, którzy kazali budować, nie zaś artystów. Jakby przez przeciwieństwo, inne epoki podkreślają znaczenie artystów, nie należy jednak przeceniać tej okoliczności, a sprowadzić do właściwej oceny. Żaden artysta nie może stworzyć czegoś prawdziwie żywego bez współdziałania ze strony klienta, więcej nawet, bez harmonijnego współdziałania tych dwóch czynników.

Iskra winna wyblysnąć między dwoma biegunami: klientem i artystą. Żaden artysta nie zniesie długo tworzenia bez potrzeby, bez zamówień; w takich warunkach będzie on zanikał, bowiem najgorszym zobowiązaniem dla architekta jest robić, co mu się podoba. Doprawdy, budowle takie były już z pewnością wykonywane, laik zaś nie potrafi naogół dawać nowych typów zamówień, a nie nastąpiła jeszcze standaryzacja życia, która pozwoliłaby mu ustanowić właściwy program. Nic z takich budowli nie daje się wydobyć, pozostają więc one puste — niezależnie od tego, czy parwenjusz ten jest jedną osobą, czy też ciałem zbiorowym.

Codna pożałowania sytuacja malarstwa i rzeźby pochodzi również w pierwszym rzędzie z braku zamówień. Działła sztuki nie są poszukiwane, nikt ich sobie nie wrywa, artysta sam musi się starać o zbyt swoich prac. Wystawy sztuki, na których niedawno jeszcze rzucano się z nożem na obrazy, które się nie podobały, spoczywają obecnie — za wyjątkiem dnia wernisażu — w najgłębszym spokoju. Cóżbyście chcieli, aby artysta nieszczęsny mógł stworzyć w tych warunkach? Skąd weźmie odwagę i natchnienie, skoro mu brak wszelkiego bodźca, a także i oporu, i nadewszystko oporu? Może malować lub rzeźbić, jak mu się podoba; dzieła jego dzisiaj nie będą zwalczane. I to jest najgorsze. Fanatyczna opozycja daje tyleż podniety, co i najgorętszy aplauz; lecz obojętność zabija.



4—5. Arch. Hans Poelzig. Gmach T-wa I. G. A. we Frankfurcie. 1930.

pogrążony w technice, architekt. Budowa jest sprawą ludzką, nie znosi żadnego systemu estetycznego, ani żadnej specjalizacji.

Dwa bieguny: architekt i klient.

Historja architektury wszystkich czasów jest jednocześnie historja

Czy malarstwo i rzeźba mogą być nanowo wprowadzone do architektury i jak to uczynić? Jest to kwestja, nad którą nie mogą się tutaj rozwodzić. Lecz i tu również muszą zdecydować wymagania życia; czysto ornamentacyjne i dekoracyjne zdobienie powierzchni, o charakterze sentymentalnym, niedługo się może cieszyć powodzeniem.

O dekoracyjności.

Co to jest dekoracyjność? W porównaniu z konstrukcją, dekoracyjność niewiele ma wspólnego z bogactwem. Kwestja dekoracyjności nie polega na rozwiązaniu poprostu zadania artystycznego, lecz na nadaniu wartości przeważającej pewnym częściom zadania, lub na podkreśleniu tych wartości. Tego rodzaju powiedzenia, jak „świętynia piwa” o dawnych piwiarniach, „świętynie jarzyn” o nowoczesnych sklepach, „stodoły do modlitwy” o kościołach z dzielnic przemysłowych, jasno wskazują, jaki jest sposób reagowania publiczności na tego rodzaju rozwiązania.

Dziś, gdy nowa rzeczowość jest już uznana za synonim ubóstwa, takie są istotnie rozwiązania dekoracyjne, oparte na doktrynie prostoty. Zasadnicze rozwiązanie zagadnienia, ani wydobyć wyrazu nie jest tu proste — z tego punktu widzenia jest ono skomplikowane, odwrócone, szczerze mówiąc, niezrozumiałe, — lecz tylko zewnętrznie są one czyste, nagie, skromne, odpowiadające smakowi dnia.

Wynikający stąd styl nie może się posłużyć w celach ożywienia dekoracją rzeźbioną lub malarzką. Konstrukcje metalowe, beton ze swoimi cienkimi przegródkami — w znaczeniu tektonicznym — nie mogą nosić, ani podtrzymać kształtów tego rodzaju. A jednak to, co wchodzi w jakikolwiek bądź kontakt artystyczny w przestrzeni z konstrukcją w sposób możliwie prosty lub estetyczny, nie może nie mieć rozsądnej i podporządkowanej zgodności z formą. Inaczej, tego rodzaju plastyka byłaby najzupełniej chwiejna, niezależnie od swej piękności; sama nawet czułaby się niewygodnie, będąc przyzwyczajoną do nagich ścian pracowni i wystaw, — i harmonja byłaby niemożliwa.

Architekt kształci się na inżynierze, rzeźbiarz i malarz winni się kształcić na architekcie, jeżeli pożądana jedność ma być nanowo osiągnięta. Harmonja ta nie może być zdobnicza, nie zniesiemy tego więcej, nawet najbardziej upajające malowidła Rubensa już nas nie przekonają, — winna ona pochodzić z głębszych warstw psychologicznych.

Nie trzeba, żeby rzeźba i malarstwo były jedynie podległe architekturze; negacja, kwestja taktu nie wystarczą; malarstwo i rzeźba winny pozostać wolne, winny mieć ostateczny cel artystyczny i niezależną psychologję, winny być wyrazem artystycznym, nie zaś przystosowywać się z ręcznie do celów dekoracyjnych. I nawet kontrast ich jest bardziej pożądanym, niż z ręczne zmieszczanie wzajemne sztuk pokrewnych w tem, co przedstawiają one w architekturze nowoczesnej.

Sprawa ornamentu jest dziś zanadto traktowana jako hasło. Prawdziwy ornament jest symboliczny; kolumna antyczna jest prawdziwą muzyką, jest ona całkowicie darem natury, nie znajdując się z nią w żadnym związku; nawet akant kolumny korynckiej nie zrodził się ze świadomej stylizacji form natury, jest to nowy twór na innej płaszczyźnie. Oczywiście, że taki ornament nie może się wyłonić z nowoczesnej atonalnej architektury; do jakiego zaś stopnia, naprzekór gładkiej powierzchni, dziś dominującej, istnieje dążenie — do nowego dysponowania koloru i plastyki powierzchni, jest samo w sobie obojętne. Dążenie to musi nadejść, gdy dojrzeje gniew przeciw jednostajności plastycznej i barwnej. Nowoczesny strój kobiecej, wbrew panującej modnej linii, nigdy nie porzucił zdobienia się zapomocą szczegółów czysto dekoracyjnych. A jeśli kobieta zechce, jeśli zażąda ozdobienia również i ogniska domowego, osiągnie to bardzo szybko, naprzekór wszystkim architektom i wyroczniom sztuki.

To, cośmy zdobyli nowego w bardziej jasnym pojmowaniu przestrzeni, nie powinno oczywiście zginąć, bo musi się przydać do ożywienia powierzchni w sposób, zachowujący jedność przestrzeni. Zrozumiemy stąd, jak trudno profesorowi architektury odkryć prawdziwy talent. Można się nieco pocieszać myślą, iż to samo

zachodzi w malarstwie: czyż taki Menzel nie został nieprzyjęty do Akademji w Berlinie dla braku talentu? Rysować jest już pojęciem dość względnem: genjusz stwarza sobie własne środki ekspresji, które się będą różnić naogół od pospolicie znanych.

Pewien Amerykanin, jak się zdaje, powiedział raz: „Niemcy są narodem, którego jedna połowa uczy drugą”. Do pewnego stopnia jest to słuszne; w każdym razie nasze skłonności pedagogiczne, które nałożyły również swoje piętno na naszą biurokrację, są dość duże. Szkoły wydają nam architektów w wieku około 25 lat i popychają ich następnie w życie.

„Non scholae sed vitae discimus”, dla życia, nie dla szkoły się uczymy. To łacińskie przysłowie znajduje się jako leit-motywy na drzwiach licznych szkół, — i nigdzie nie ma pretensji być obserwowane w takim stopniu, jak w naszych szkołach architektury. Lecz szkoła pozostaje szkołą, wciąż się tam w dalszym ciągu przecenia egzaminy z nauki czystej, wówczas gdy wiedzieć powinnyby się przedewszystkiem znajdować w pierwszej linii.

I w żadnym innym momencie nie było trudniej zataić tego, co powinno być rozważane jako istotne zadanie życia naszych uczniów. Sprawa jest zawsze prostsza, dopóki chodzi o rzeczy praktyczne i techniczne. Nieomal jednym spojrzeniem objąć można to, co potrzebne jest dla wyłonienia naszej części rodzaju praktycznego i można ją wyłożyć uczniowi o tyle, o ile jest on w stanie w nią się zagłębić.

Genjalni matematycy bywali jednak często złymi rachmistrzami, a znajomość, nawet bardzo dokładna, szczegółów nie predysponuje pierwszego lepszego do stworzenia dzieła uduchowionego. Talent praktyczny i techniczny i dar twórczy rzadko chodzą w parze: ten, czyj umysł skłania się ku formie, cierpi nad przymusem praw materji i trudno go przykuć do studjów elementarnych.

Odpowiedzialność nauczyciela jest w tym wypadku bardzo wielka, gdyż musi się on starać pogodzić dwie rzeczy: technikę i formę, i poprzez analizę, której dostarczają wykłady naukowe i zawodowe, winien prowadzić ucznia do syntezy i formy. Wykonać projekt jest to rozwiązać zadanie, dopuszczające w nowoczesnej konstrukcji takie mnóstwo różnorodnych czynników, że jedyną busołą pozostać może forma.

Dla profana i widza powinno być obojętne, jakie zachodziły trudności w rozwiązaniu zadania; oni mogą jedynie sądzić: „to jest dobre, lub to nie jest dobre”.

To też laik nie zadawała się rozwiązaniem naturalistycznym, nie interesują go szczególne trudności techniczne, nie chce on sobie zdać sprawy z mozołu pracy, który zresztą tylko tam jest widoczny, gdzie rozwiązanie nie jest szczęśliwe.

Jedynie duch twórczy jest w stanie wpoić to wszystko w uczniów. Nie mogą przelać w nich tego, co znam i czego się nauczyłem, ani też, co wiem; nauczanie w ten sposób stałoby się anemiczne. Mogłoby to wprowadzić zamieszanie w wykłady abstrakcyjne, naukowe; wszakże i wszelkie próby weryfikacyjne istnieją u nas jedynie dla sprawdzania wiadomości technicznych; poza dosięgiem tych środków poznania mamy do czynienia ze zjawiskami irracjonalnymi, gdzie przewodnikiem ku wiedzy może być tylko Mistrz, Eros; nigdy zaś umysł trzeźwy.

Sztuka jest grą, grą poważną, której zasady nazywają się stylem. Kto ustanawia dziś te zasady, kto ich naucza? Najubożsi... Dziś nikt już uczni nie oszuka, proponując im łatwy szablon, któryby mogli oni wszyscy i zawsze przykrawać, trafaret, któryby przykładali do konstrukcji, żeby mogła — według ich zdania — istnieć jako forma. Szybko wędnące, znikome laury!

Łatwo jest malarzowi, gdy ma okazję potemu, rozbijać przestrzeń, będąc przyzwyczajonym przez wystawy, że się go ocenia i rozpatruje niezależnie od otoczenia. Nie studjował on narastania, ani wzbogacenia się tonu drogą kontrastu. Pracował dotąd, że tak po-

wiem, w próżni, i winien być nasamprzód wprowadzony w przestrzeń architektoniczną, żeby grać nanowo, być może, rolę pierwszych skrzypiec w specjalnej orkiestrze architektonicznej, której zaprawde brak dziś urozmaicenia, i która przedstawia zbyt monotonną kompozycję.

Lecz kto się na gorącym sparzy... Jestem jeszcze sceptycznie usposobiony. Widziałem zbyt wiele prób chybionych, wykazujących najokropniejsze skłonności do niepoahamowanego symbolizmu ornamentacyjnego. Artysta za wiele się wałęsał, żeby móc teraz nanowo, jako syn marnotrawny, co najmniej poddać się dyscyplinie architektonicznej bez odstępstwa.

Wszystko, co ma być wprowadzone przez architekta w orkiestrę przestrzeni, musi żyć życiem własnym, nie zaś jedynie być ornamentem, dekoracją. Jedynie praca, wzięta z życia, żywa być może, inaczej próby sztuki prawdziwie żywej, architektury żywej zawiodą i ustąpią miejsca sztuczności, architektury martwej, całkowicie mózgowej i intelektualnej.

Jeżeli na miano prawdziwego architekta ten tylko zasługuje, kto jest zdolny wziąć fakt i przyczynę za rzecz prawdziwie żywą, wówczas stan architekta powinien być utrzymywany bez wyjątków na tym poziomie. Moglibyśmy się wówczas uważać za zadowolonych, jeśliby się budowało technicznie poważnie i artystycznie poprawnie. Lecz wreszcie i to także oznacza wybór. Architektura jest w istocie swej skrzeplą muzyką; żaden architekt, jeśli nie jest obdarzony muzykalnością wrodzoną, nie jest w stanie jej w sobie wyrobić, i nic — ani zreczność mody, ani sztuczki techniko-artystyczne — nie mogą zastąpić wymykającej się muzykalności.

Selekcja nowej generacji.

To, czego w 15-ym wieku nikt nie śmiał się spodziewać, jest obecnie zrealizowane. Architektura stała się popularną. Interesują się nią. Przedstawiała ona doniedawna możliwości zarobkowe, i lawina studentów płci obojga spłynęła do szkół architektury i sztuki. Wprawdzie szkoła wyższa pozwala na pewnego rodzaju selekcję, lecz niepodobna ciągnąć rzecz w ten sposób dalej, potrzebna jest selekcja dokładniejsza. Czyż nie jest już ona wymagana na innych fakultetach?

Selekcja taka jest bardzo trudna: wszakże potrzebujemy, i nade wszystko teraz, ludzi uzdolnionych, technicznie i gospodarczo. Okoliczność ta czyni sprawę selekcji tem drażliwszą. Gdyż są to właśnie ci, komu braknie daru muzykalności i kto życzy sobie śpiewać, ku cierpieniem słuchaczy, nikt zaś nie potrafi produkować się z tak wzruszającym fanatyzmem, jak urodzony artysta-amator. Często buduje on nawet trwalej, niż urodzony artysta (brzydota trwa zawsze dłużej, a piękno dąży ku zagładzie). Selekcja jednak winna być czyniona na początku studjów, i raczej surowo, nawet gdyby się miało dopuścić do pomyłek, ponieważ prawdziwie obdarzeni są trudni do rozpoznania.

Któż więc jest architektem urodzonym? Ten, kto umie rysować? Nie; jeśli nie umie on nic więcej, jest to tylko artysta. Czy też ten, kto ma fantazję? Nie, gdyż nie potrafi być karnym, jest to dziwak. Hrabia Kaiserling powiedział raz zupełnie słusznie: „Największym wrogiem geniusza jest jego talent”, to znaczy, że wiadomości, zbyt szybko przyswojone, przeszkadzają pogłębianiu problematu. Rzeczywiście, walcząc przeciwko własnej naturze lub przeciwko własnym słabościom, osiąga się najwyższe szczyty. Demostenes, idąc za głosem powołania, stał się wielkim mówcą właśnie wówczas, gdy wyteżonym wysiłkiem pokonał złe warunki fizyczne wymowy. Zreżność rysunkowa architekta zwodziła go, często, szczególnie dawniej, i usposabiała do przeceniania tego środka i do zaniedbywania pogłębiania zadań. Nie jest zatem wcale dziwne, że niektórzy z naszych najlepszych architektów byli złymi rysownikami.

A zatem, co to jest architektura?

Pogrążeni jesteśmy jeszcze zupełnie w naturalizmie, w „atonalności”

musimy walczyć z każdym nowym zadaniem, żeby je zmusić do przyjęcia formy. A skoro się nam uda uwolnić formę budowli od jarzma współczesności, by nadać jej piętno sztuki, niezależnej od epoki, jakie powinno mieć każde dzieło prawdziwie artystyczne, sądzimy, żeśmy już dość zrobili. Lecz być architektem nie znaczy to być technikiem, specjalistą, lecz człowiekiem, walczącym o to, co jest ludzkie, i wtedy forma przyjdzie sama przez się. O nowszej formie, przyszłej architekturze, takiej, jaką wszyscy przeczuwamy, nie będą decydowały zdobycze wiedzy i techniki, bez względu na ich wagę; jej wartość i trwałość będą zależały od rozwoju intelektualnego ludzkości, i od niczego innego.

Działanie prawdziwej architektury może być tylko duchowe, nie techniczne, niezależnie od wszystkich stopni wielkości; podobne działaniu muzyki, gdyż tak samo, jak „pila” popularna nie wychodzi z głowy, męcząc człowieka, — naprzykrza się i zle otoczenie architektoniczne. Odpowiedzialność architekta jest wielka: obraz miasta w przeciągu wieków może być podniesiony lub zniszczony. Zaczęto już wprawdzie rozumieć znowu tę odpowiedzialność, lecz cofamy się przed konsekwencjami, któreby się zjawiały, gdyby ją uprawomocnić.

Czem więc jest teraz architektura? Paweł Valéry w „Eupalinosie czyli Architekcie” (dialog Sokratesa z Fajdrossem w Hadesie) mówi między innymi:

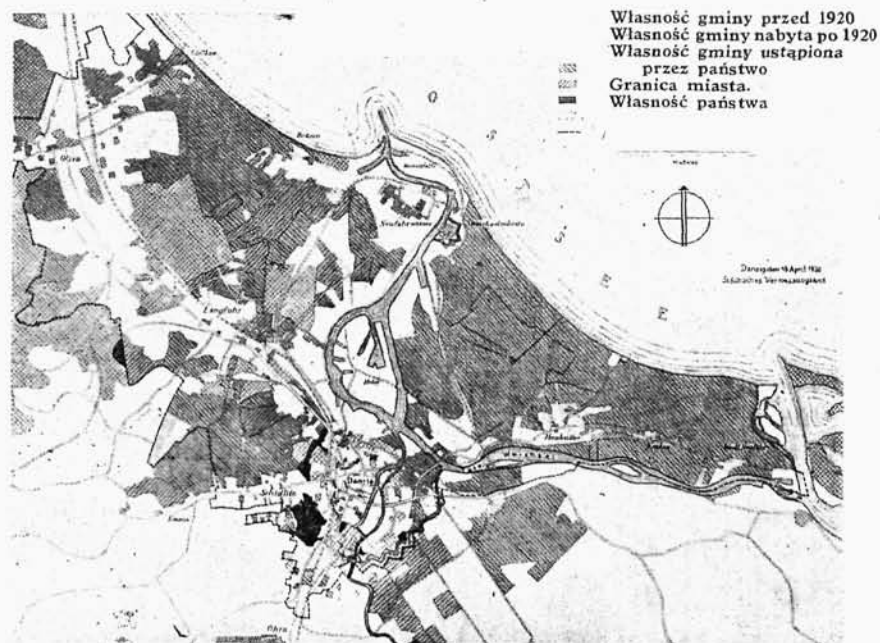
„Powiedz mi, gdyż jesteś wrażliwy na wpływ architektury: czyś nie zauważył, przechadzając się po tem mieście, że pośród domów jedne są *nieme*, inne *mówią*, inne wreszcie, najrzadsze, *śpiewają*? Nie zależy to od ich przeznaczenia, ani nawet od ich ogólnego wyglądu, któreby je uduchowiały w tym względzie, lub zmuszały do milczenia. Zależy to od talentu ich budowniczego, lub może od łaski Muz. Dobrze. Te z budowli, które nie mówią i nie śpiewają, zasługują na pogardę: są to twory śmiertelne, poślednie w hierarchji tych stosów kamienia, wyrzucanego przez wózki przedsiębiorców, bawią one zaledwie przenikliwe oko swoim przypadkowym stanem, odbiciem żalosnej nieudolności... Co do pomników, które ograniczają się do mówienia — jeżeli mówią jasno, szanuję je. Tutaj, mówią one, zbierają się kupcy. Tu rozważają sędziowie. Tu jęczą więźniowie. Tu amatorowie hulank... (wtrąciłem tutaj, że widziałem rzeczy wcale godne uwagi w tym rodzaju. Ale Eupalinos mnie nie usłyszał). Te budy handlarzy, trybunały i więzienia, — jeśli ci, co je budowali, wiedzieli, jak się do tego zabrać — mają wymowę aż nadto wyraźną. Pierwsze jawnie wchłaniają tłum czynny i bezustannie się odnawiający, proponują mu perystyle i portyki, zapraszają licznymi drzwiami i wygodą schodów do wejścia w obszerne i dobrze oświetlone sale, do zgromadzania się, do odpoczynku od fermentu interesów... Zaś siedziby prawa winny przemawiać surowym wzrokiem sprawiedliwości naszych praw”.

W całym tym pięknym i głębokim dialogu niema ani jednego słowa technicznego, nawet w starożytnym rozumieniu rzemiosła, ani słowa o ekonomji...

Oddajmy więc Cezarowi, co jest cesarskie, a Bogu, co jest boskie. Wymagania techniki i ekonomiki powinny być uznane; byłoby śmieszne i fałszywie romantyczne, i wręcz przeciwne koncepcji twórczej, gdybyśmy chcieli przesłizgiwać się między temi wymaganiami i chować głowę w piasek. Technika i ekonomika muszą bezwzględnie otrzymać należną im część, lecz nie powinny brać nas w niewolę, i w naszych pracach pragniemy zapoczątkować nie twór, skazany na oształamianie publiczności jedynie przez krótki przeciąg czasu, krzyczący, żeby zwrócić na siebie uwagę, lecz dzieło, które mówi, lub nawet śpiewa, które mogłoby być zrozumiane przez przyszłość, tę przyszłość, co nic nie będzie wiedziała o dziwowiskach, przemawiających dziś do nas, nowych wynalazkach i wszelkich im podobnych możliwościach; tę przyszłość, co zrozumie tylko to, co może potrafiemy wcielić w nasze utwory z wiecznej melodyjności.

M. B.-W.

1. Grunty miejskie i państwowe.



AKCJA BUDOWLANO-MIESZKANIOWA W GDAŃSKU OSIEDLA WE WRZESZCZU (LANGFUHR) I SCHIDLITZ

Ciekawy przyczynek do dyskusyj, wciąż jeszcze toczących się u nas na temat budownictwa mieszkaniowego, stanowi akcja Gdańska w tej dziedzinie. Bliski związek ekonomiczny Wolnego Miasta z Polską i wynikające z niego podobieństwo sytuacji gospodarczej pozwalają uważać poczynania gdańskie za aktualne i na naszym gruncie.

W latach 1920 — 29 zbudowano tu przy pomocy środków publicznych 6 847 mieszkań. Z liczby tej około połowy przypada na spółdzielnie. Gminy budowały głównie w okresie inflacji. Rola osób prywatnych jest znikoma i przypada głównie na lata 1921 — 25, natomiast, rzecz ciekawa, od roku 1926 dużo budują przedsiębiorcy, którzy łącznie wystawili 1815 mieszkań — o 500 więcej niż gminy.

Całokształt akcji budowlanej znajduje się pod wpływem Państwowego Urzędu Budowlanego, który ma decydujący głos przy podziale kredytów, a więc możliwość przeprowadzania swych poglądów, co do wielkości i jakości budowanych mieszkań. Z wybudowanych w omawianym okresie 95% stanowią mieszkania 1, 2 i 3 pokojowe z kuchnią i łazienką, 4-pokojowe stanowią 3,5%, 5-pokojowe i więcej — 1,5%.

Zamieszkiwane są one przez warstwy pracujące: urzędników, wykwalifikowanych robotników i t. d. Jednakże dla szerokiej mas robotniczych komorne jest jeszcze za wysokie, to też ostatnio postanowiono rozpocząć budowę mieszkań jednoizbowych z niszą kuchenną, według standartowych planów, lecz budowy z braku kredytów jeszcze nie rozpoczęto.

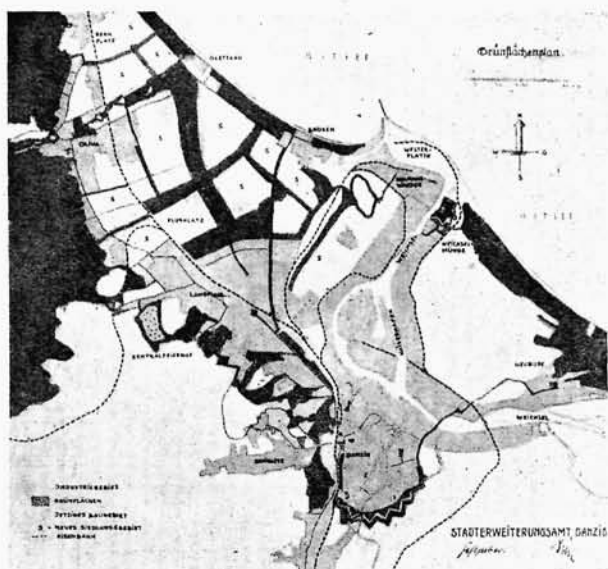
Fundusze budowlane czerpane są obecnie z podatku mieszkaniowego, stanowiącego 30% komornego. To ostatnie wynosi od roku 1926 100% przedwojennego dla lokali mieszkalnych i 125% dla lokali przemysłowych i handlowych. Zamierzone jest dalsze podniesienie komornego w starych domach celem zrównania ich z nowo-budowanymi.

Wysokość udzielanych kredytów dochodzi do 90% kosztu budowy, łącznie z placem; termin spłaty do 50 lat. Oprocentowanie i spłaty wynoszą 3% rocznie.

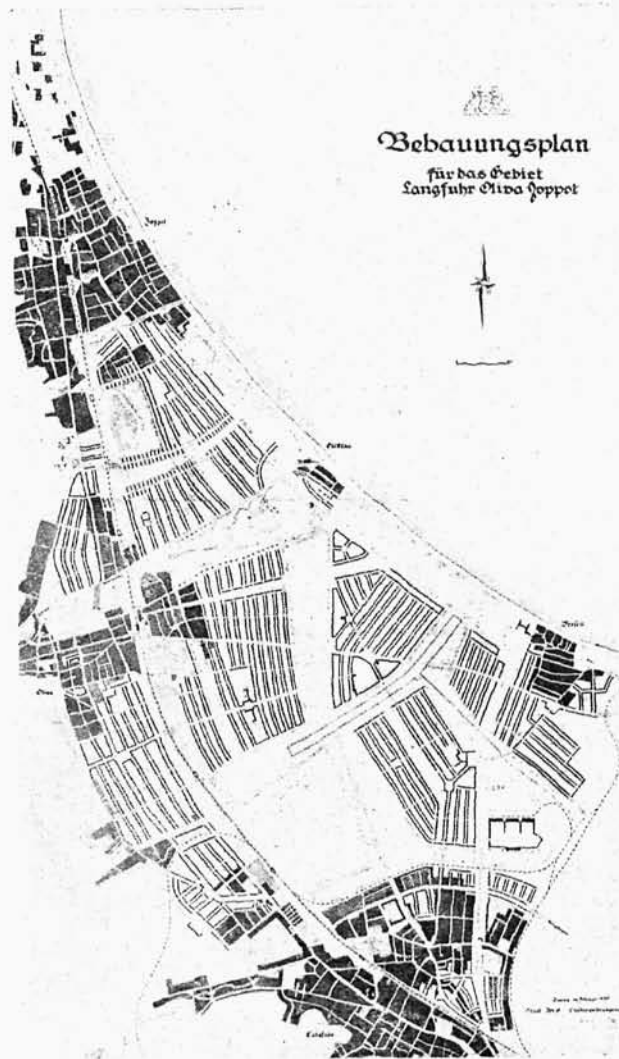
Spółdzielnie gdańskie mają charakter użyteczności publicznej, budują mieszkania małe, stanowiące zazwyczaj własność spółdzielni i nie ograniczają ilości członków.

Gmina miasta Gdańska potrafiła wykorzystać sytuację powojenną oraz zniesienie fortyfikacji, ażeby znakomicie powiększyć swój terenowy stan posiadania (rys. 1). Obecnie na 1946 ha, objętych granicami miasta, gmina posiada 3384 oraz dalsze 682 ha w obrębie Wielkiego Gdańska.

Stąd oczywiście możliwość racjonalnego planowania rozbudowy z uwzględnieniem m. in. obszernych zieleńców (rys. 2). Parcel budowlanych gmina nie sprzedaje, lecz wynajmuje je na podstawie prawa zabudowy, przeważnie na 75 lat.



2. Zieleńce.

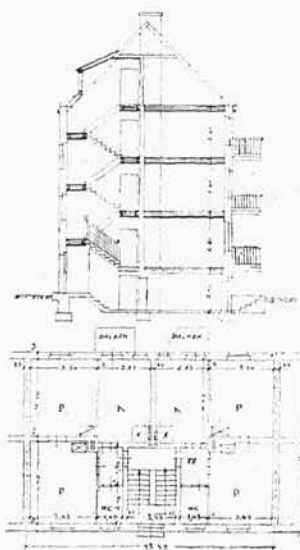


3. Plan zabudowy terenu Wrzeszcz, Oliwa, Zopoty.

5. Domy czynszowe przy Ringstr.
Arch.: Kiessling i Krüger.



6. Wrzeszcz. W centrum Szkoła im. Pestalozzi przy ul. Pestalozzi. Od górnego lewego kąta ku prawej stronie — Ringstrasse.

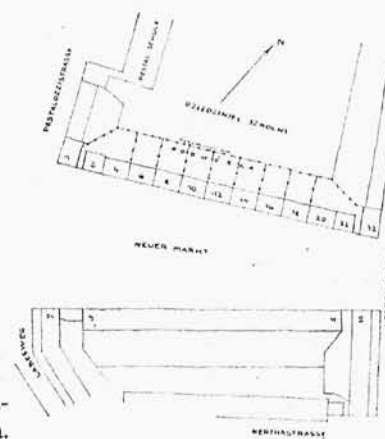


7. Wrzeszcz. Domy szeregowe miejskie. Rzut i przekrój.



4. Wrzeszcz. Domy czynszowe przy Ringstrasse. Stronę prawą budowali arch.: Kiessling i Krüger.

8. Wrzeszcz. Domy szeregowe miejskie. Sytuacja.

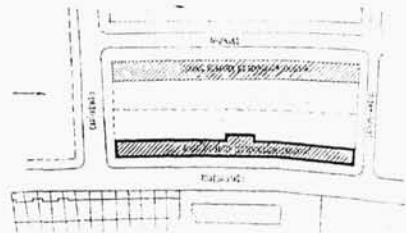




Widok od ul. Posadowskiego.



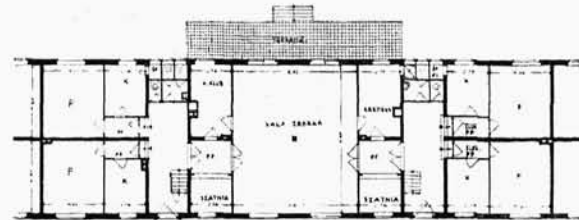
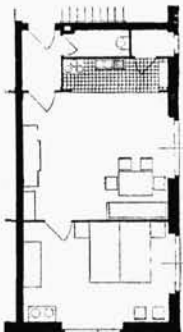
Fragment elewacji.



Sytuacja do ul. reatjerów. Na wschód skrzydło wybudowane, na zachód projektowana rozbudowa.



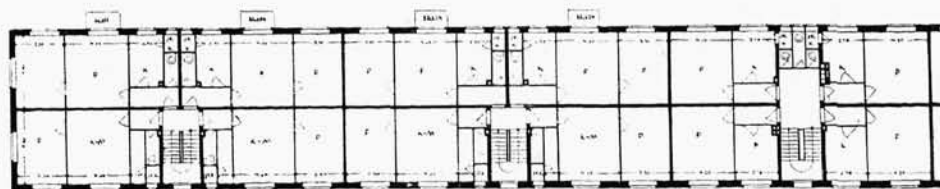
Typy mieszkań w domu rentjerów.



Parter (z ubikacjami wspólnymi).

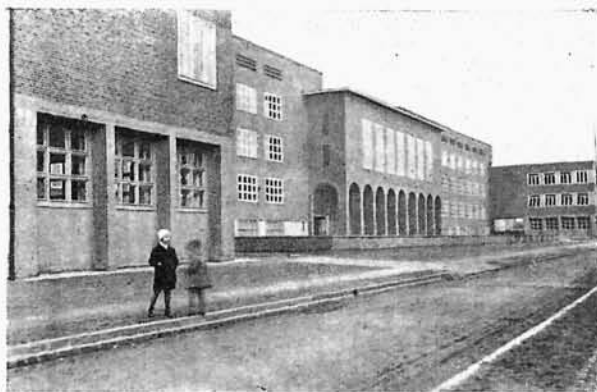


Podziemie (z ubikacjami wspólnymi).

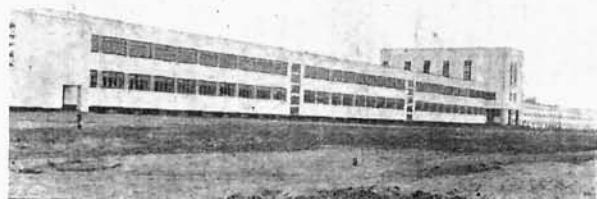


Piętro.

9-17. Arch. Paul Kadereit. Dom rentjerów im. Almy Richter we Wrzeszczu.



18. Arch. Kiessling i Krüger. Szkoła ludowa im. Pestalozzi we Wrzeszczu.



W ten sposób uniemożliwia się ewentualną spekulację terenową i pozwala na kontrolę rodzaju zabudowy danego terenu.

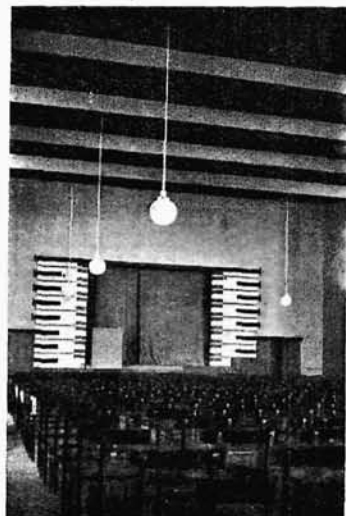
Stan zabudowy Gdańska przewiduje otoczenie starego miasta przez pierścien osiedli o charakterze rezydencyjnym, lub miast ogrodów. Tego rodzaju dzielnice powstały w przeciągu ostatniego dziesięciolecia we Wrzeszczu (Langfuhr), Schidlitz, Oliwie, Neufahrwasser, Heubude (rys. 3).

Na wyróżnienie zasługują dwa pierwsze, położone w bezpośrednim sąsiedztwie miasta i obejmujące około $\frac{3}{4}$ wybudowanych mieszkań. Osiedla we Wrzeszczu są obecnie najbardziej rozbudowane. Można tu zobaczyć próbki budownictwa gdańskiego z całego ubiegłego dziesięciolecia, od dawniejszych (rys. 7 i 8) aż do ostatnio wystawionych domów czynszowych po północnej stronie Ringstrasse (rys. 4—6).

Specjalne miejsce, ze względu na swą tendencję społeczną i wynikające z niej możliwości architektoniczne, zajmuje dom rentjerów im. Almy Richter (rys. 9—17). Instytucja ta odpowiada mniej więcej frankfurckiemu domowi starców, omawianemu w zeszłorocznym zeszycie 11—12 „Arch. i Bud”, z tą różnicą, że nie jest to fundacja, lecz spółdzielnia.

Trzeba przyznać, że w porównaniu ze swymi frankfurckimi kolegami Kadereit wydobyl o wiele mniej odrębnego charakteru. Jego dom rentjerów jest rozplanowany właściwie jak zwykły dom czynszowy o mieszkaniach najmniejszych, z dodatkiem stosunkowo niedużej sali jadalnej wraz z przyległościami. Rola tej wspólnej jadalni jest znacznie osłabiona przez fakt, że każde mieszkanie wyposażone jest w kuchnię lub przynajmniej w niszę kuchenną.

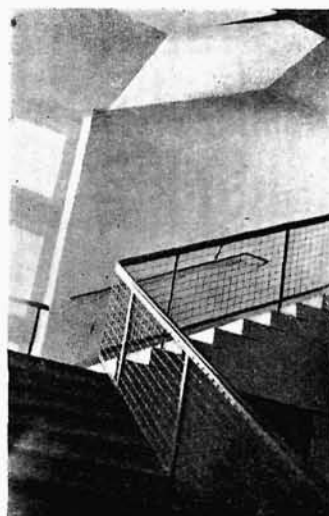
W budowie tego rodzaju wydawałoby się wskazane zmniejszyć znaczenie indywidualnych mieszkań na korzyść licznych i obszernych ubikacji wspólnych; znieść oddzielne kuchnie, natomiast zaopatrzyć każde mieszkanie we własną kąpiel, zamiast obecnych łazienek ogólnych, z natury rzeczy położonych niezbyt wygodnie. Zdania, iż ludzie starsi niełatwo dadzą się nagiąć do kolektywności, nie potwierdza praktyka frankfurckiego Domu Starców, którego lokatorzy przystosowali się podobno nader szybko do nowego trybu życia. Nowa dzielnica we Wrzeszczu posiada własną pocztę, która zewnętrznie przypomina roboty hamburskiego architekta Högera, oraz szkołę ludową im. Pestalozzi (rys. 18) i żeńską szkołę



Aula z podjum i ruchomą katedrą dla mówcy.



Korytarz szkolny. Wieszadła wzdłuż ścian czynią zbędnym oddzielny lokal na szatnię i skracają dla uczniów drogę do klasy.



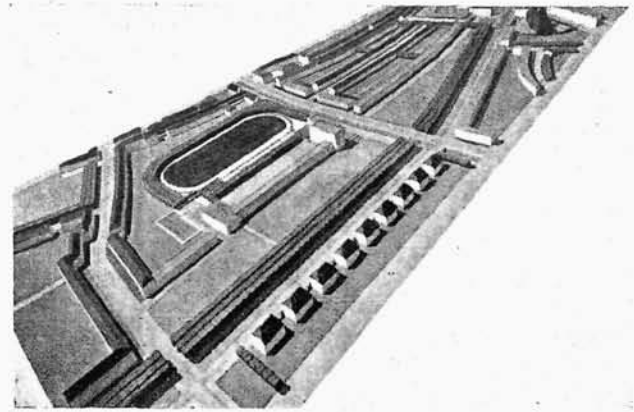
Klatka schodowa. Wyprawa jasnokremowa, poręcze czarne, siatka cynobrowa.

19—23. Arch.: Kiessling i Krüger. Szkoła imienia Heleny Lang we Wrzeszczu.

średnią, w której gmachu mieści się również seminarjum nauczycielskie dla personelu przedszkoli wraz z własnym przedszkolem. Obydwie szkoły budowane są wystawnie, niemal luksusowo, szczególnie druga, liceum im. Heleny Lange (rys. 19 — 24). Z kosztem terenu nie liczono się tu wcale. Prócz niewielkich, dobrze oświetlonych klas, położonych po jednej stronie szerokiego korytarza (rys. 22), szereg klas specjalnych do chemji, fizyki, rysunków, muzyki i t. d.; wielka, doskonale wyposażona sala gimnastyczna, bardzo dobre pokoje personelu pedagogicznego, aula, ładna kuchnia szkolna, natryski, plac gier — słowem wszystko, czego pedagog może wymagać.

Mnóstwo miejsc, przyjemnych w proporcji i kolorze, szczególnie tam, gdzie autorzy nie starali się, jak w auli, o specjalne efekty plastyczne.

Jednakże brak nowych pomysłów czy to architektonicznych, czy pedagogicznych. Jest to raczej solidne zastosowanie metod i poглядów przyjętych, a nawet potrosze już starzejących się.



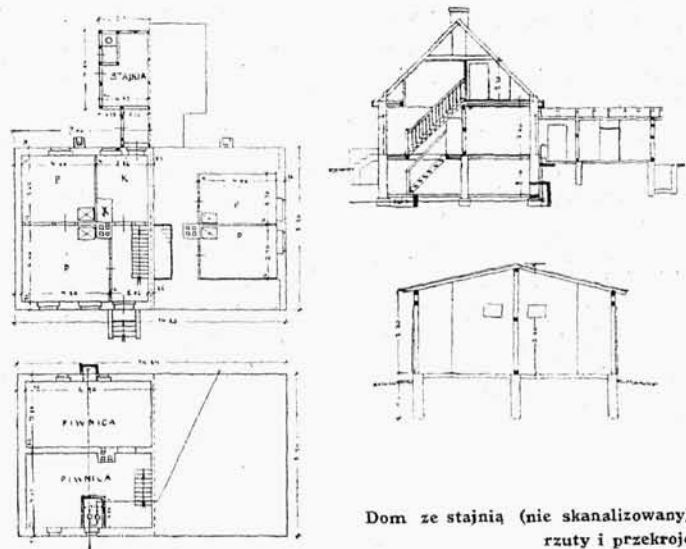
24. Makieta zabudowy dzielnicy, okalającej Szkołę im. Heleny Lang.



25—26. Arch. E. Lentz. Budynek spółdzielni „Danziger Heimat“ przy Pommersche Chaussée we Wrzeszczu.



27—31. Arch. E. Lentz. Domy spółdzielcze we Wrzeszczu.

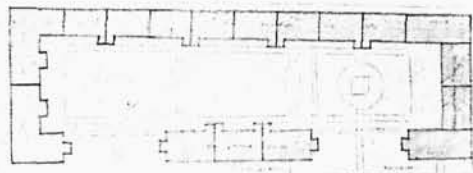


Dom ze stajnią (nie skanalizowany): rzuty i przekroje.



32. Arch. Stoppel. Osiedle urzędnicze Winterfeldweg we Wrzeszczu.

33. Arch. E. Lentz. Spółdzielnia „Danziger Heimat“ w Schidlitz.



34. Arch. E. Lentz. Dom sp. „Danziger Heimat“ w Schidlitz.



35–36. Bud. Albert Falk. Widok ku bramie wjazdowej od Karthäuserstrasse.



Dom czynszowy w Schidlitz. Widok z bramy wjazdowej.



37. Arch. Bruno Bahr. Ogródek dziecięcy w Siedlungsgenossenschaft w Schidlitz.

Zastrzeżenia nasuwa również wykończenie fasady, pokrytej warstwą tynku tak lekką, że nie skrywa ona fug między ceglami, i pomalowaną na biało z pasmami żółtymi i czarnymi, dla podkreślenia „horyzontalizmu”.

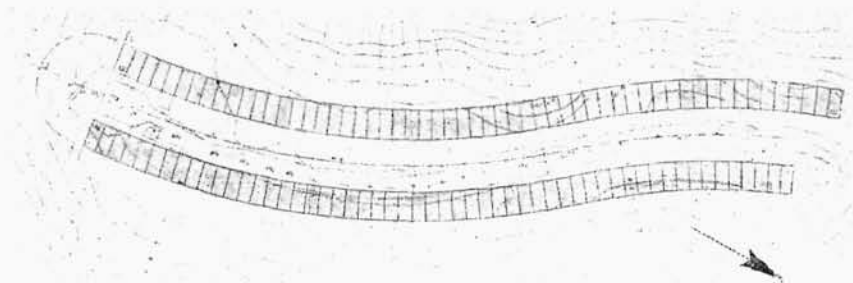
Farba ta, mimo że budynek wykończono dopiero na początku zimy, już się mocno zabrudziła i miejscami obłazi, co nadaje całej budowli wygląd zaniedbany. Wogóle niezrozumiałe jest, poci używać wyprawy zewnętrznej w Gdańsku, gdzie budują bardzo porządnie z ładnej cegły. Czyż szkoła im. Pestalozzi, budowana wcześniej, nie wygląda i świeżej i szczyrzej? (rys. 18).

Osiedle Schidlitz położone jest bardzo malowniczo na terenie falistym w sąsiedztwie starych fortyfikacji, obecnie zamienionych na park. Zabudowania są mniej liczne i mniej gęste, niż w Warszawie: są to prawie wyłącznie objekty nowe.

Starsze budynki są tu świadkami robionych w swoim czasie, nielicznych zresztą prób taniego budownictwa, np. kolonja przy Marienblick (rys. 25 — 31), składająca się z domków bliźniaczych nieskanalizowanych, z parcelami gruntu po 1 200 m², których uprawa zużywa wydaliny, zazwyczaj usuwane przez kanalizację; pozatem,



38. Arch. Bruno Bahr. Gmachy Siedlungsgenossenschaft w Schidlitz.



39—41. Arch. Tamiński. Domy szeregowe osiedla gdańskiego Zigankenberga w Schidlitz.

kilka domów z surowej cegły i kilka drewnianych, przypominających system amerykański.

Próby te zostały obecnie zupełnie zarzucone i buduje się masywnie z cegły, którą wyrabiają poddostatkim dwie cegielnie, należące do miasta.

Większość nowych domów skupia się wzdłuż Karthäuserstrasse (rys. 32—36), która na sporym odcinku sprawia wcale imponujące wrażenie.

W domach spółdzielni Danziger Bau- und Siedlungsgenossenschaft (rys. 37—38) zwraca m. in. uwagę bardzo dobry i prosty ogródek dziecięcy.

Falistości terenu wpływają na ukształtowanie ogólnego planu; charakterystyczne są pod tym względem domy szeregowe na Zigankenberga (rys. 39—41), zbudowane wzdłuż grzbietu wzgórza. Naogół, mieszkania w osiedlach, które zwiedziłem, odznaczają się wygodnym, higienicznym i oszczędnym rozplanowaniem, są dobrze oświetlone i przewietrzane naprzestrzał. Przeważa typ domów mieszkalnych trzy i czteropiętrowych. Zabudowa po większej części wokół obszernego, wentylowanego dziedzińca, zwykle z ogródkiem i płytkim basenem dla dzieci.

Wykonanie z cegły i drewna staranne, wyprawy zewnętrzne zazwyczaj doskonałe. Schody i podłogi drewniane, posadzkę bez fug spotyka się rzadko. Przeważają dachy strome, kryte dachówką; tarasy, stosowane rzadziej, są tu właściwie dachami drewnianymi o łagodnym spadku, krytymi papą z lekką warstwą żwiru. Jest to konstrukcja tania i dość praktyczna, ale pozbawia dach jednej z jego głównych zalet: użytku jako tarasu dostępnego dla lokatorów.

Metody budowlane gdańskie można nazwać rozrzuconymi obecnie, kiedy już wyszły z okresu eksperymentów nowoczesne sposoby,



oparte na zastosowaniu konstrukcji szkieletowej, materiałów zastępczych i standaryzacji planów i elementów budowy.

W stosunku do form architektonicznych, stosowanych przez architektów gdańskich, trudno oprzeć się wrażeniu, że są one raczej wynikiem mody, niż konsekwentnego wyrażania konstrukcji i planu. Uderza to, jeśli porównać prace E. Lentza we Wrzeszczu (rys. 25, 26, 27) i w Schidlitz (rys. 34).

I tu i tam cegła i drzewo, ale fasady „udekorowane” w sposób dość różny.

Arch. Dub.

PROBLEM KOMUNIKACYJNY W STOSUNKU DO ZAGOSPODAROWANIA WIĘKSZYCH MIAST W POLSCE

Pośród prac, nadesłanych na Kongres Mieszkaniowy i Budowy Miast w Berlinie, w styczniu 1931, były tylko dwie prace polskie: referat inż. J. Opońskiego, podany poniżej, i referat inż. Różańskiego. Praca niniejsza i poczynione w niej uwagi wyzyskano w dyskusji na Kongresie, w której brał także udział autor pracy, traktując sprawę ze stanowiska ogólnego. Sprawa problemu komunikacyjnego w odniesieniu do budowy miast i planów regionalnych, wypracowana na podstawie rozpraw kongresu, będzie przedmiotem osobnego artykułu.

Redakcja.

Problem komunikacyjny dla zagospodarowania miast większych przedstawia w Polsce większą doniosłość dla samej stolicy państwa — Warszawy, oraz dla miast: Łodzi, miasta wybitnie przemysłowego, następnie dla Krakowa, Lwowa, Poznania i Katowic.

Warszawa — miasto, liczące obecnie 1 150 000 mieszkańców, podczas gdy przed wojną liczyło tylko 884 544, ma tendencję szybkiego rozwoju. Miasto to, położone na obu brzegach Wisły, ważnej wodnej arterji komunikacyjnej, jest punktem centralnym komunikacji kolei żelaznych i jest przecięte linjami kolejowymi, łączącymi główne miasta Zachodu ze wschodem Europy.

Wzrastająca szybko Warszawa, mimo dość rozwiniętego budownictwa mieszkaniowego, nie może dać pomieszczenia znacznej ilości ludzi, zajętych w Warszawie, którzy wobec tego zmuszeni są mieszkać poza Warszawą. Wskutek tego wiele domów, w okolicy, przeznaczonych dotąd na mieszkania dla letników, zostało zajętych na stałe. Okoliczność ta, w związku z powstawaniem różnego rodzaju zakładów w okolicach Warszawy, spowodowała znaczny rozwój ruchu na kolejach podmiejskich i wywołała potrzebę elektryfikacji kolejek, na których ruch utrzymywano dotąd zapomocą parowozów. Powyższe przyczyny spowodowały również potrzebę budowy linii nowych, głównie elektrycznych. Ze względu na ruch podmiejski zainstalowano również sieć linii autobusowych, łączących także bardziej odległe miejscowości z Warszawą.

Ruch w samej Warszawie wzmógł się znacznie od czasu powstania państwa. Sieć linii elektrycznych znacznie powiększono. Długość toru kolei elektrycznej w Warszawie wynosiła w roku 1913 — 70 580 km., obecnie zaś wynosi 180 250 km., a więc przeszło 200% długości z roku 1913. Liczba pasażerów na liniach elektrycznych w samym mieście wynosiła w 1913 r. 86 278 572 osób, zaś w roku 1930 — 249 017 583, przeto około 3 razy więcej niż w roku 1913. Mimo wspomnianego podwojenia długości torów tramwajowych i prawie trzykrotnego zwiększenia ilości pasażerów, tramwaje nie mogą sprostać wymaganiom, to też okazała się konieczność wprowadzenia linii autobusowych w mieście. Długość linii autobusowych wynosi 10 705 m., zaś ilość pasażerów w 1930 r. — 14 800 358 osób. Wąskie ulice w mieście zmusiły do zastosowania typu autobusów wąskich, niewygodnych.

Sposób zabudowy miasta wykazuje zbyt szczupłą sieć wąskich ulic przy stosunkowo znacznej ich odległości od siebie, natomiast wielkie bloki budowlane mają często kilka podwórz, połączonych z ulicą tylko w jednym punkcie, a więc jedną bramą. Tramwaje nie mogą rozwinać większej chyżości, tak że jazda tramwajami połączona jest z dosyć znaczną stratą czasu. Okoliczność ta tłumaczy, że publiczność, zwłaszcza jadąca na znaczniejsze odległości w mieście, używa chętniej samochodów, co jest ułatwione przez stosunkowo niską taryfę samochodową.

Jak znaczny jest ruch samochodów, wykazują cyfry: w roku 1927 na ulicy Marszałkowskiej przy zbiegu jej z ul. Złotą przejechały z 226 533 samochody osobowe, na ulicy Wierzbowej przy zbiegu z Trębacką 2 060 369, na Nowym Świecie przy ulicy Świętokrzyskiej 1 586 671, na Brackiej przy ulicy Widok 1 294 989, na Krakowskim Przedmieściu przy ulicy Ossolińskich 1 199 142 i t. d. Również znaczny jest ruch samochodów ciężarowych, których

ilość w roku 1927 wynosiła na ulicy Marszałkowskiej przy wylocie ulicy Złotej 77 305, na ulicy Wierzbowej przy wylocie ulicy Trębackiej 73 843 i t. d.

Wspomniana już, zbyt mała szerokość dawniej założonych ulic jest tem dotkliwsza, iż w Warszawie tak ruch osobowy, jak i ruch ciężarowy odbywa się wciąż jeszcze w wielkiej mierze przy pomocy wozów, zaprzężonych końmi. Wozy te w ulicach wąskich opóźniają ruch samochodów.

Zbyt mała szerokość wielu silnie frekwentowanych ulic jest też przyczyną, że w wielu ulicach skierowano ruch wozów i samochodów tylko w jednym kierunku.

Niedostateczna sieć ulic w znacznej części miasta i wielkie przeciążenie ruchu tramwajów i autobusów, zbyt wielka strata czasu na przejazd między odleglejszymi dzielnicami wskazują na potrzebę wykonania szybkiej kolei miejskiej (Metropolitain), którą należy nawiązać do sieci kolei podmiejskich, będącej w ciągłym rozwoju.

Z drugiej strony bardzo intensywne zabudowanie większej części miasta, w związku ze wspomnianą niedostateczną siecią ulic i ich zbyt małymi szerokościami, czyni nieracjonalnym wykonanie bardzo wysokich gmachów w zabudowanych częściach miasta, w razie zniesienia pewnych starych, higienicznym wymaganiom oraz istniejącym przepisom nieodpowiadających budynków, nie tylko ze względu na obowiązujące ustawy, uzależniające wysokość budynków od szerokości ulic, lecz i ze względu na zapobieżenie dalszemu zwiększeniu gęstości zaludnienia i na wywołanie jeszcze większych trudności komunikacyjnych w mieście.

Gęste zaludnienie miasta wywołuje potrzebę zapobieżenia zbyt wielkiemu rozszerzeniu miasta na jego peryferje, potrzebę otoczenia obecnego miasta pasem zieleni (lasów, ogrodów i łąk) i przeniesienia dalszej rozbudowy miasta do miast satelitów, które są w rozwoju i służą częściowo celom przemysłowym, częściowo jako letniska i miejscowości klimatyczne, gdzie już obecnie mieszka stale znaczna ilość osób, mających stałe zajęcia w Warszawie.

Te osiedla pozamiejskie wymagają połączenia z samą Warszawą zapomocą jak najsprawniejszych środków komunikacyjnych.

Główne linje kolejowe łączą Warszawę z miastami, będącymi siedzibą Województw i wogóle z większymi miastami oraz miejscowościami uzdrowiskowymi i klimatycznymi w Polsce, jak również z zagranicą, w sposób celowy. Na liniach tych kursują pociągi pospieszne. Punktualność ruchu nie pozostawia nic do życzenia. Ta punktualność ruchu jest ważna dla Warszawy z tej przyczyny, że środki komunikacyjne w mieście, a zwłaszcza samochody, nie tracą czasu na postój na stacjach kolejowych.

Mimo wydatnego ruchu kolejowego na głównych liniach, koleje miejscowe, łączące Warszawę z osiedlami w okolicy, wykazują ruch ożywiony.

Ruch autobusów, łączących Warszawę z jej okolicami, jest w ciągłym rozwoju.

Warszawa leży nad ważną wodną arterją komunikacyjną, nad Wisłą. Wobec niskich taryf ruchu towarowego i osobowego na Wiśle jest znaczny. Ruch osobowy służy dla komunikacji do miejscowości,

położonych nad Wisłą, a nie mających często odpowiedniego połączenia kolejowego. Ruch towarowy służy dla dowozu produktów rolnych, owoców, drzewa. W roku 1928 przewieziono 379 600 osób i 134 188 tonn towarów. Ruch ten powiększa się wskutek robót regulacyjnych i bagrowniczych na Wiśle.

Warszawa posiada port zimowy na prawym brzegu Wisły, projektuje się zaś obszerny port handlowy.

Na lewym brzegu Wisły znajdują się place przeładunkowe.

Lotnisko jest urządzone w bezpośrednim sąsiedztwie miasta i zaopatrzone we wszystkie potrzebne urządzenia.

Ruch statków powietrznych jest utrzymywany regularnie z większymi miastami Polski: Łodzią, Krakowem, Poznaniem, Lwowem, Gdynią i ze stolicami ościennych państw: Pragę, Berlinem, Wiedniem, Paryżem i t. d.

Rozwój miasta wymaga przeniesienia lotniska na większą odległość od miasta, co leży również w interesie rozwoju ruchu powietrznego. Nowe lotnisko połączone jest z miastem zapomocą linii kolejowych i tramwajów elektrycznych.

Łódź, licząca 480 000 mieszkańców, drugie co do wielkości miasto w Polsce, jest wielkim ośrodkiem przemysłowym, zwłaszcza przemysłu tkackiego. Łódź posiada dwa dogodne połączenia z Warszawą i dogodne połączenia z Poznaniem, Krakowem i Katowicami. Łódź posiada w swej głównej środkowej części sieć ulic, rozwiniętych w dwu kierunkach, do siebie prostopadłych, biegnących z północnego zachodu ku południowemu wschodowi i z południowego zachodu ku północnemu wschodowi.

Sieć linii tramwajowych jest w ciągłym rozwoju. W roku 1913 długość linii tramwajowych wynosiła 22 670 m. ze 105 wozami silnikowymi i 77 wozami przyczepnymi, w roku 1929 — 46 250 m., t. zn. więcej, niż podwójna, z 166 wozami silnikowymi i 145 wozami przyczepnymi. Ilość przewiezionych osób wynosiła w 1913 r. 30 590 763 osób, w roku 1929 zaś — 86 852 889, więc niemal 3 razy tyle, co w roku 1913. Dostyć znaczny jest także ruch samochodów i pojazdów konnych. Tak ulicą Piotrkowską przeciąga dziennie przeciętnie 1 720 samochodów i 1 900 pojazdów konnych; ulicą Narutowicza 1 150 samochodów i 1 600 pojazdów konnych.

Zakłady przemysłowe nie są skoncentrowane w samej Łodzi, znaczna ich ilość położona jest w osiedlach okolicznych. Osiedla te połączone są z Łodzią wąskotorowymi kolejami dojazdowymi i autobusami.

Kolejki elektryczne wychodzą z miasta w ośmiu kierunkach.

Nadto miejscowości, położone w okolicy Łodzi, są połączone z nią autobusami, z których znaczna część kursuje na większe odległości. Oprócz tego kursuje między Łodzią a miejscowościami, położonymi w jej okolicy, wielka ilość pojazdów konnych, których ilość n. p. na szosie do Brzezin wynosi 1 750 dziennie, do Rzgowa 1 600, do Rokicin 1 400 dziennie.

Jak z powyższego przedstawienia widać, przemysł łódzki, koncentrujący się głównie w południowej części miasta, ma swoje siedliska także w osiedlach, położonych w okolicy. Osiedla te stanowią więc niejako satelity miasta. Handlowa dzielnica Łodzi położona jest głównie wzdłuż jednej ulicy, biegnącej z południowego wchodu ku północnemu zachodowi. Największą część Łodzi zajmują dzielnice mieszkalne. Bliżej peryferii znajdują się głównie na północy, a częściowo na zachodzie i na wschodzie, dzielnice mieszkalne z ogrodami. Zieleńce rozciągają się przeważnie na zachodniej peryferii miasta, częściowo zaś na peryferii północnej i wschodniej.

W sąsiedztwie Łodzi, w Rudzie Pabjanickiej znajduje się lotnisko. Tak plan regulacyjny Łodzi, jak i plan regionalny są w opracowaniu.

Kanalizację Łodzi przeprowadza się obecnie, projekt zaś wodociągów jest w opracowaniu. Do czasu wykonania tych inwestycji

stosunki higieniczne w Łodzi pozostawiają wiele do życzenia, zwłaszcza wobec dość gęstego zabudowania miasta.

Kraków — miasto, liczące 214 504 mieszkańców, położone nad Wisłą w górnym jej biegu, zasługuje na szczególną uwagę, jako stara siedziba królów polskich, o licznych i pięknych budowlach zabytkowych, i wykazuje bardzo znaczny ruch tak z Polski, jak i z zagranicy. Ruch ten większy, że Kraków jest punktem wyjścia ruchu turystycznego do położonych niedaleko Tatr i Pienin oraz skał Ojcowskich, obfitujących w niezwykle piękne bogactwa przyrody oraz do miejscowości klimatycznych i kąpielowych, jak Zakopane, Krynica, Szczawnica, Rabka, Swoszowice, Krzeszowice, jakoteż do sławnych kopalni soli w Wieliczce.

Śródkowa stara dzielnica miasta, otoczona wieńcem wspaniałych plantacji, założonych na miejscu dawnych murów obronnych, stanowi jako całość piękny zabytek przeszłości.

Otoczające centrum miasta dzielnice, przylegające do wspomnianych plantacji, przecięte są ulicami, wybiegającymi promieniście z otaczającej plantacje okólnej avenue.

Wzgórze, zwane Wawelem, położone nad Wisłą, na którym zbudowano stary zamek królów polskich, przylega tuż do plantacji. Część miasta położona jest na prawym brzegu Wisły.

Miasto rozbudowuje się głównie w kierunku zachodnim, w sąsiedztwie pięknego i obszernego parku Jordana. Dzielnice niektóre z ogrodami wspinają się na wzgórze na zachodzie od Krakowa. Linje tramwajowe obejmowały w roku 1929 — 23 141 km., ilość zaś przewiezionych osób 21 186 876.

Na obszernym placu, niedaleko rynku, założony jest dworzec autobusowy. Autobusy łączą Kraków z okolicą i miejscowościami klimatycznymi, uzdrowiskami oraz lotniskami.

Ruch osobowy na mniejsze odległości w okolicy miasta odbywa się głównie zapomocą powozów (przeszło 6 000 dziennie), częściowo zapomocą samochodów (przeszło 400 dziennie).

Ilość wyjeżdżających autobusów wynosi przeszło 600 dziennie. Ruch ciężarowy z okolicą odbywa się głównie zapomocą wozów ciężarowych (przeszło 3 000 dziennie), a częściowo przy pomocy samochodów ciężarowych (około 300 dziennie).

Ruch wodny na Wiśle obejmuje przywóz węgla do Krakowa z Zagłębia Węglowego, drzewo i inne (zwożone towary głównie galarami). Nadto kursuje na Wiśle 8 parostatków osobowych.

W roku 1929 przewieziono 171 331 tonn towarów i 29 928 osób. Główne linje kolejowe biegną z Krakowa we wszystkich kierunkach, łącząc go z wnętrzem kraju i z zagranicą.

Lotnisko znajduje się w bezpośrednim sąsiedztwie Krakowa na północny wschód od miasta.

Lwów — miasto, położone w południowo-wschodniej części kraju, liczy 241 684 mieszkańców.

Śródmieście, t. j. najstarsza część miasta, posiada zbyt wąskie ulice, wybiegające z rynku, w środku którego stoi wielki budynek ratusza. Śródmieście otoczone jest palntacjami, założonymi na miejscu wałów obronnych. Do śródmieścia przylega obszerna Góra Zamkowa, pokryta lasem. Do plantacji przylega okrężna avenue, wyposażona w tory tramwajowe, wybiegające do otaczających je części miasta. Obszerny ogród miejski, położony w zachodniej dzielnicy miasta, tworzy wielki rezerwuwar powietrza. W południowo zachodniej części miasta tworzy taki rezerwuwar wzgórze cytadeli, którego stoki pokryte są ogrodami, oraz rozległy park Stryjski. Od południowo wschodniej strony przylegają bezpośrednio do miasta rozległe lasy.

Tramwaje elektryczne posiadają 97 wozów motorowych i 46 wozów przyczepnych. Intensywność ruchu tramwajowego wzrasta się z roku na rok. W roku 1925 przewieziono tramwajami 35 924 723 osób i 21 670 tonn towarów, w roku 1930 zaś 50 714 905 osób,

i 29 965 tonn towarów. Nadto przewieziono autobusami miejskimi w 1930 r. 933 753 osób. W roku 1930 posiadał Lwów 328 samochodów osobowych publicznych, 561 samochodów prywatnych, 48 autobusów osobowych, 119 autobusów ciężarowych i 160 konnych dorożek.

Główne linje kolejowe rozbiegają się ze Lwowa w siedmiu kierunkach. W 1929 r. sprzedano we Lwowie 2 677 778 biletów osobowych, przybyło zaś do Lwowa 2 936 710 osób. Przewieziono kolejami 1 120 173 tonn towarów, załadowano 330 585 tonn.

Drugorzędne linje kolejowe łączą miasto z letniskami w okolicy. Miasto rozwija się głównie w kierunku południowym i południowo zachodnim w sposób, odpowiadający nowoczesnym wymaganiom. Lwów posiada kanalizację i wodociągi.

Lotnisko położone jest w pobliżu Lwowa na zachodzie.

Poznań — miasto, położone nad rzeką Wartą i liczące 237 000 mieszkańców, podzielone jest linją kolejową, biegnącą z południa na północ i prowadzącą w głębokim wykopie, na dwie główne części. Wschodnią część stanowi miasto stare, rozciągające się po rzekę Wartę, a częściowo poza Wartę, gdzie leży najstarsza część miasta. Na zachód od wspomnianej linji kolejowej leży nowa część miasta i głównie w tym kierunku miasto się rozszerza.

Przez wymieniony wykop kolejowy prowadzą trzy mosty.

Długość sieci tramwajowej wynosi 28 853 km. Ilość wozów motorowych kursujących wynosi przeciętnie 72. Jeden wóz motorowy przebiega dziennie przeciętnie 169 km.

Nadto kursuje 9 autobusów osobowych. Każdy autobus przebiega dziennie przeciętnie 181 km.

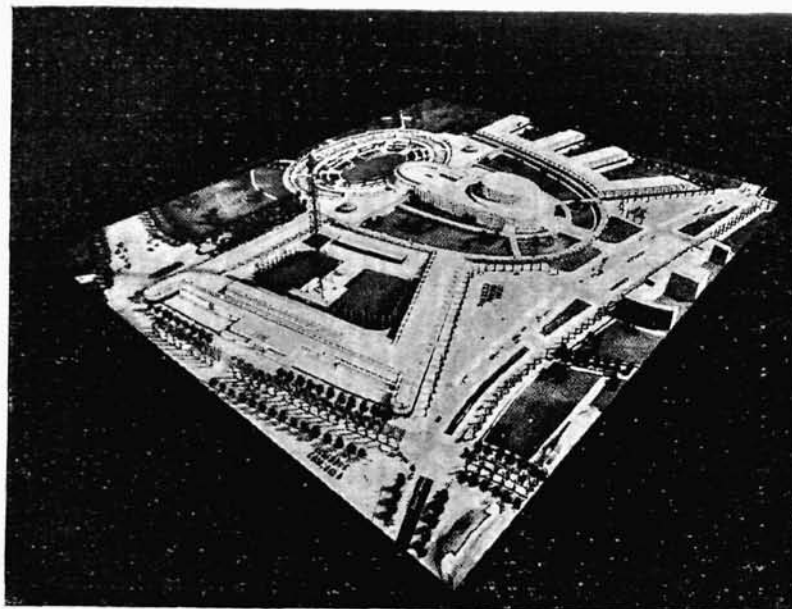
Poznań ma rejestrowanych 1 770 samochodów osobowych, 143 samochodów ciężarowych, zaś 220 samochodów półciężarowych, oraz 86 autobusów, oprócz samochodów sanitarnych specjalnych i cystern. Dzielnice okoliczne połączone są z Poznaniem zapomocą 7 traktów, na których ruch jest wcale wydatny. Tak np. na tracie Poznań — Ławica kursuje w przeciągu 24 godzin przeciętnie 763 samochodów osobowych, 155 autobusów, 58 samochodów ciężarowych, 233 wozów ładownych; na tracie ku Warszawie 385 samochodów osobowych, 128 autobusów, 52 samochodów ciężarowych, 155 wozów ładownych.

Linje kolejowe wybiegają z Poznania w 9 kierunkach i łączą Poznań w wygodny sposób tak z wnętrzem kraju, jak i z zagranicą. Pierwotne założenie głównej linji kolejowej i głównej stacji na ówczesnej peryferji miasta w bezpośrednim jego sąsiedztwie było powodem, że przy powiększeniu miasta jego część zachodnia została oddzielona stacją i wykopem kolejowym od dawnego miasta, co jest obecnie przyczyną znacznego utrudnienia komunikacji, odbywającej się przy pomocy mostów, wykonanych ponad wykopem kolejowym.

Na rzece Warcie jest silny ruch towarowy, który wzrasta. I tak: w roku 1925 kursowało 115 statków z ładunkiem 25 806 tonn, w roku 1929 zaś 651 statków z ładunkiem 133 697 tonn.

Poznań posiada lotnisko w dogodnych warunkach.

Dobre i dogodne połączenia komunikacyjne kolejowe i wodne wpływają bardzo korzystnie na rozwój miasta, na potaniecie artykułów żywnościowych i innych, czyniąc z Poznania ważny ośrodek nie tylko dla zachodniej części państwa, lecz i dla życia gospodarczego Polski wogóle.



Arch.: Hans Poelzig i Martin Wagner. Hale Targowe w Berlinie (model). 1927 — 30.

KONFERENCJA TOWARZYSTWA URBANISTÓW POLSKICH

Uwagi delegata władz centralnych Państwowej Służby Zdrowia Min. Spraw Wewn.

W dniach 3 i 4 października r. b. odbył się w Gdyni Zjazd Urbanistów Polskich, urządzony przy współudziale miejscowego Komitetu Organizacyjnego przez Towarzystwo Urbanistów Polskich (Towarzystwo naukowe przy wydziale architektury Politechniki Warszawskiej). Zjazd nie był bardzo liczny, ale udział w nim wzięli prawie wszyscy najwybitniejsi urbanisci polscy, co zapewniło mu wysoki poziom dyskusyjny.

Po zagajeniu zebrania przez zastępcę Pana Komisarza Rządu w Gdyni i przemówieniu prezesa Towarzystwa Urbanistów Polskich, oraz kilku innych przemówieniach powitalnych, wygłoszono szereg źródłowych referatów, dotyczących całokształtu sprawy zabudowania miasta Gdyni.

Pierwszy referat p. t. „Plany regulacyjne miasta Gdyni” odczytał w zastępstwie nieobecnego na zjeździe inż. arch. Kuncewicz — inż. arch. Paprocki, prezes naszego towarzystwa. Referent wskazał na początki powstawania planu zabudowania Gdyni, na trudności ostatecznego opracowania planu, na zasługi poszczególnych organizacji, jak np. Polskiej Ligi Morskiej i Rzecznej, w kierunku przyspieszenia stworzenia planu dla Gdyni, której wzrost był wprost żywiołowy. W dalszym ciągu referent przedstawił zasady sporządzonego planu zabudowania. Pierwszy projekt obejmował teren 450 ha, mający pomieścić 98 000 mieszkańców, obecny plan miasta może pomieścić 160 000 mieszkańców. Zabudowanie dzieli się na strefy, w których wysokość zabudowania wynosi 1 — 5 kondygnacji, a zabudowanie działek od 25 — 60%. Na tworzenie planu miały duży wpływ przedewszystkiem następujące czynniki: 1) usytuowanie portu, 2) warunki komunikacyjne, 3) względy oszczędnościowe i 4) wpływ właścicieli nieruchomości (Rada Miejska). Czynniki te także utrudniły realizację planu.

Koreferat wygłosił p. inż. Jankowski, który wskazał szereg innych trudności, jakie zachodziły przy projektowaniu planu zabudowania. Domagał się budowy wiaduktów, łączących dzielnice mieszkaniowe po obu stronach toru kolejowego, wskazał na potrzebę projektowania samego toru kolejowego, który mógłby się znaleźć częściowo na wiadukcie, otwierając dla miasta nowe możliwości. Referent wskazał na dzikie zabudowanie wewnątrz bloków w Gdyni, na konieczność odstąpienia od zasady budowy ściśle obudowanych bloków oraz na potrzebę wprowadzenia tylnych linii regulacyjnych w celu opanowania chaotycznego zabudowania. Mówca uważa Oksywie za odpowiednią dla dzielnicy mieszkaniowej dla robotników, a na usprawiedliwienie pewnych braków w planie zabudowania Gdyni wskazuje, że narzucone programy z wielu stron były często jednostronne, natomiast życie wymagało natychmiastowych decyzji.

Drugi referat p. t. „Podstawy ekonomiczno-gospodarcze m. Gdyni, wygłosił p. mag. St. Malessa. Referent wskazał, że port w Gdyni pracuje jako port przeładunkowy, port tranzytowy, port składowy i port przeznaczenia (przetwarzanie produktów przez przemysł miejscowy). Podstawowym założeniem musi być, iż gospodarcza wartość portu jest zależna od gospodarczej wartości samego miasta. W rozwoju planu zabudowania zauważa się brak podstaw gospodarczych. Przedewszystkiem wylania się zagadnienie terenów, (założenie ściśle gospodarcze), brak terenów tanich dla budownictwa, co wywołało chaotyczne zabudowanie oraz brak polityki mieszkaniowej. Miasto nie może przeciwdziałać spekulacji gruntowej. Aby wykupić tereny mieszkaniowe, potrzebaby sumy przeszło 6½ miliona złotych. Do Gdyni zostanie przydzielone około 24 000 ha lasów, co umożliwi racjonalną politykę mieszkaniową. Obecnie należałoby nabywać grunta w śródmieściu, im wcześniej tem lepiej,

a o ile to możliwe, wywłaszczyć po cenach godziwych. Pozostaje zagadnienie waloryzacji gruntów w Gdyni. Miejskie Towarzystwo Kredytowe powinno się tem zająć i wydawać obligacje na tereny.

W otoczeniu Gdyni powstają w sposób nieuporządkowany osiedla satelity — są to dalsze błędy i niekonsekwencje gospodarcze. Tereny przemysłowe w Gdyni powinny powstać po obu stronach projektowanego kanału przemysłowego, jednak uruchomienie tego kanału natrafia na trudności natury raczej formalnej. W porcie już brak terenów na różne przemysły, ulgi terenowe dla poszczególnych towarzystw byłyby konieczne. Część terenów należy niewątpliwie nabyć na własność miasta. Kanał przemysłowy, idący od portu, chociażby na długość 1 klm., mógłby przyciągnąć nowe grupy przemysłowe. Referat stawia zarzut, iż niema organicznego powiązania portu z miastem. Pierwsze objawy współpracy zaznaczają się dopiero teraz, chociaż budowa miasta i portu trwa już około 10 lat. Sprawy wodociągowe i kanalizacyjne nie są jeszcze rozwiązane. Na terenie Gdyni utrzymuje się kilka systemów wodociągowych, należałoby rozwiązać sprawę centralnego zaopatrzenia w wodę także wszystkich osiedli w regionie miasta Gdyni. Zwrócić należy baczną uwagę na budowę rzeźni eksportowej bydła i drobiu. Gdynia winna być planowana na podstawach gospodarczych i finansowych. Budowa miasta szła z dnia na dzień do roku 1928 i los Gdyni pozostawał w rękach niepowołanych miejscowego społeczeństwa. Założone inwestycje są w 80% nierentowne, miasto zaciągnęło ogromne ciężary w Banku Gospodarstwa Krajowego (pożyczki 12%). Ciężary te dochodzą do 21 milionów. Obecnie trzeba stworzyć wyraźny i zdrowy plan gospodarczy — inwestycje, związane z ulicami i z zakładami użyteczności publicznej, winno pokryć lub ułatwić ich pokrycie Państwo.

Trzeci referat p. t. „O funkcji społecznej planu rozbudowy Gdyni i regionu” wygłosił inż. arch. Prochaska. Referat wysunął potrzebę szerszego uwzględniania zasad statystyki przy projektowaniu miast. W Gdyni urządzenia portowe nie są jeszcze ostatecznie przesądzone, a plany miasta winny być skoordynowane z urządzeniami portu. Nowoczesne plany nie mogą być szablonowo tworzone. Projektowanie dzielnicy handlowej, reprezentacyjnej i administracyjnej najwięcej nastrocza pracy.

Zauważa się ciągle obchodzenie przepisów budowlanych, w wielu miejscach powstają baraki dla celów budowlanych, które później są zamieszkiwane. W kilku miejscach tylną linię budowlaną przerwały budynki użyteczności publicznej, co mówca uważa za bardzo niewskazane, tembardziej, że nie wolno tego robić zwykłym obywatelom. Gdynia jest już dziś nieodpowiednio zabudowana, zwłaszcza dotyczy to wewnątrz bloków budowlanych. Jest rzeczą naogół niebezpieczną, iż szczegółowe projekty są odkładane do czasu bezpośredniego przed realizacją. Uwaga ta dotyczy zarówno dzielnic mieszkaniowych, jak i dzielnic przemysłowych. Dzielnice mieszkaniowe robotnicze winny powstawać obok dzielnic przemysłowych. W tem mogłyby pomóc zainteresowane trusty przemysłowe. Trzeba dążyć do rozrzedzenia zaludnienia w mieście. Miasta satelity same powstają, trzeba się niemi tylko zająć. Kępa Oksywska winna być pozyskana, jako część miasta Gdyni. Referat proponuje istniejący stan rzeczy zmienić przez stworzenie nowego planu ogólnego miasta, przez rozszerzenie wydziału budowlanego, aby odpowiadał rozmiarom miasta conajmniej 1/2 milionowego, oraz przez ogłoszenie konkursu międzynarodowego na plan zabudowania miasta Gdyni.

Następnie inż. arch. Müller wygłosił referat p. t. „Zabudowanie miasta Gdyni i sąsiednich osiedli”, a mag. praw. L. Groniecki

referat p. t. „Stosunek istniejącego planu prawnego do potrzeb zabudowy Gdyni”. P. Müller wskazał, że w Gdyni są inne warunki, niż w pozostałych miastach, a nieskoordynowanie wysiłków władz odbiło się niekorzystnie na planie. Obecnie Komisarjat Rządu w Gdyni utworzył biuro techniczne regulacji, składające się z 5 referatów: pomiarowego, urbanistycznego (projektującego), techniczno-ekonomicznego, architektonicznego i sekretarjatu. Biuro to ma pracować pod kierunkiem Komitetu technicznego i Komisji artystycznej. Komitet techniczny jest podzielony na sekcje, między innymi przewidziana jest sekcja higieniczna. Do biura regulacji jest przydzielone ogrodnictwo, a wśród różnych funkcji tego biura należy wymienić także prowadzenie statystyki i poradnictwa budowlanego. Z inicjatywy tego biura powstało w Gdyni Towarzystwo Upiększenia Miasta (czynnik społeczny).

P. Groniecki wskazał na różne trudności zastosowania prawa budowlanego do warunków w Gdyni. Ponieważ komisja zabudowy, która musiałaby być powołana na podstawie art. 23 prawa budowlanego, byłaby zbyt duża, przewiduje się powołanie kilku komisji dla planu regionalnego Gdyni. Obecnie w regionie panuje ożywiony obrót gruntami; parcele, niezdatne do zabudowy, są jednak zabudowywane, scalenie gruntów jest konieczne, zwłaszcza wewnątrz bloków budowlanych. Komasaacja winna być prowadzona z urzędu, a nie tak, jak obecnie, tylko w razie klęsk żywiołowych. Nadzór budowlany nad planem winien odbywać się przez tę instytucję, która plan sporządziła. Ze względu na potrzebę podniesienia poziomu budownictwa w Gdyni, należałoby zaliczyć to miasto do 11 uprzywilejowanych miast (Warszawa, Bydgoszcz, Częstochowa, Grudziądz, Kraków, Lublin, Lwów, Łódź, Poznań, Toruń i Wilno) według art. 364 prawa budowlanego.

Poza programem wygłosił referat przedstawiciel wojskowości, o obronie przeciwgazowej i przeciwlotniczej w zastosowaniu do planów urbanistycznych. Referat wskazał różne sposoby tej obrony i przedstawił wartość różnych sposobów budowania pod względem zapewnienia ludności skutecznej obrony przed lotnictwem i gazami. Po referatach wywiązała się ożywiona dyskusja, w której podkreślono szereg zasadniczych spraw dla rozwoju planu zabudowania miasta Gdyni. Zwrócono uwagę na brak konsekwencji w ruchu terenowym; a nigdy nie jest za późno lub za wcześnie na prowadzenie właściwej polityki terenowej. Należałoby opracować ustawę o wywłaszczeniu gruntów na warunkach bardziej prostych (np. możliwość opłacania gruntów obligacjami miasta Gdyni, dającymi dochód) oraz wprowadzić odpowiednie opodatkowanie, oparte na wartości gruntów (przyrost wartości gruntów). Wskazano na to, że należałoby lepiej opracować linie tranzytowe w Gdyni, bo część

północna wielkiej Gdyni jest jakgdyby odcięta od południa. Zastanawiano się nad tem, czy położenie miasta zostało dobrze obrane; miasto musi mieć dobre połączenie z portem handlowym, a ponieważ na północy musiał być zbudowany port wojskowy, miasto z konieczności rozbudowało się na południe w pobliżu portu handlowego. Przestrzegano także, aby Gdynia nie robiła zbyt szerokich planów, gdyż rozwój portu nie da się dziś jeszcze przewidzieć, wobec bardzo zmiennych warunków gospodarczych na całym świecie.

Przemawiając w dyskusji, jako członek Towarzystwa Urbanistów Polskich, przedstawiłem różne etapy powstawania planu zabudowania Gdyni i te trudności, jakie z natury rzeczy opanować trzeba było, aby w możliwie najszerszych granicach przewidzieć rozwój portu i miasta Gdyni.

Podstawą rozwoju Gdyni są przede wszystkim warunki gospodarcze, trzeba przeto dobrze rozważyć postulaty, wysunięte przez pp. Malessę i Toeplitza. Co do konkursu międzynarodowego przemawiałem przeciwko takiemu zamiarowi, uważając, że najpierw trzeba dać możliwość wypowiedzenia się polskim urbanistom, a ze względów politycznych konkurs taki w chwili obecnej byłby niewskazany. Po omówieniu organizacji biura technicznego regulacji miasta Gdyni, którą uważam w zasadzie za bardzo celową, przedstawiłem swoje zapatrywania co do higienicznej strony planu zabudowania Gdyni, rozpatrując różne sposoby zabudowania, a także ich stosunek do obrony przeciwlotniczej i przeciwgazowej. Niewątpliwie higiena będzie zawsze wołała budowę niskich budowli mieszkalnych, szeroko rozrzuconych, dlatego względy higieniczne przemawiają za budową miast-ogrodów i miast-satelitów dla przeciwdziałania przeludnieniu miast.

Po zjeździe odbyło się zebranie towarzyskie urbanistów polskich w obecności władz miejscowych, a dnia następnego zwiedzanie autobusami różnych budowli i dzielnic miasta w związku z poprzednią dyskusją zjazdową oraz objazd portu wraz z wycieczką na Hel.

II Konferencja Urbanistów Polskich mogła zainteresować każdego, kto ma do czynienia z budową miast, bowiem referaty i przemówienia dyskusyjne przedstawiały zagadnienia tak szeroko, iż można było z nich wyciągnąć zasadnicze wnioski w odniesieniu do sporządzenia planu zabudowania każdego miasta. Miasto Gdynia niewątpliwie najwięcej skorzystało, bowiem krytyka i rady urbanistów nie pójdą na marne w tak twórczym środowisku i mogą się przyczynić do znacznej poprawy warunków budowlanych w naszym jedynym mieście portowym, które musi się stać chlubą Polski.

KRONIKA

KOMUNIKAT ZWIĄZKU STOWARZYSZEŃ ARCHITEKTÓW POLSKICH.

W dniu 6 października r. b. odbyło się Kwartalne Sprawozdawcze Posiedzenie Rady Z. S. A. P. z udziałem Delegatów Kół Związkowych.

Obecni:

Rada: Kol. Kol. Prezes A. Paprocki, J. Jankowski, S. Majewski, T. Michejda, R. Müller, J. Siennicki, J. Stefanowicz, J. Szanajca.

Delegaci:

- 1) Stowarzyszenie Architektów Polskich: Kol. Kol. Talko Porzecki, St. Siennicki.
- 2) Koło Architektów w Warszawie: Kol. Kol. A. Gravier, F. Lilpop, T. Nowakowski, G. Trzczeński, Z. Wóycicki.
- 3) Towarzystwo Urbanistów Polskich: Kol. J. Jankowski.
- 4) Koło Architektów i Budowniczych w Łodzi: Kol. A. Begale.
- 5) Związek Architektów na Śląsku: Kol. T. Michejda.
- 6) Koło Architektów Pobrzeża Morskiego z Siedzibą w Gdyni: Kol. Prochaska.
- 7) Koło Architektów w Lublinie: Kol. J. Siennicki.

Łódzkie Stowarzyszenie Architektów usprawiedliwiło niemożność przysłania delegata, nadsyłając jednocześnie sprawozdanie. Nieobecni delegaci Kół: Związku Architektów w Częstochowie i Koła Architektów w Poznaniu.

Sprawozdanie z działalności Rady za okres od ostatniego Zjazdu Delegatów (26 i 27 czerwca r. b.) złożył Kol. A. Paprocki, Prezes ZSAP. Sprawozdanie uzupełniono sprawozdaniem poszczególnych członków Rady z zakresu ich referatów.

Po dyskusji nad sprawozdaniem Rady obecni na Zjeździe Delegacji Kół Związkowych odczytali sprawozdanie z działalności Swych Stowarzyszeń.

Z KOŁA ARCHITEKTÓW

W dniu 7 października r. b. odbyło się XVI-te w roku bieżącym, a pierwsze po okresie wakacyjnym Dyskusyjne Zebranie Koła Architektów z następującym porządkiem dziennym:

- 1) Odczytanie protokołu z poprzedniego Zebrania,
- 2) Sprawozdanie Zarządu Koła z okresu wakacyjnego,

- 3) Sprawa składek członkowskich,
- 4) Sprawozdanie kol. Wł. Michalskiego, dotyczące zamierzonej budowy wykładowej sali polskiej w uniwersytecie w Pittsburgh'u w St. Zjedn. A. P.,
- 5) Wolne wnioski i sprawy bieżące.

Po odczytaniu i przyjęciu protokołu z poprzedniego Zebrania, kol. Nowakowski, jako Przewodniczący Koła, złożył sprawozdanie z czynności Zarządu w okresie wakacyjnym, a ponadto poinformował o odbytem w dn. 6 października r. b. Sprawozdawczym Zebraniu Rady Związku Stow. Arch. Polsk., oraz o II-giej Konferencji T-wa Urbanistów Polskich, która odbyła się w Gdyni w dn. 3 i 4 października r. b.

Ze względu na ogólnie przeżywany kryzys i trudności dla wielu kolegów płacenia dotychczasowej miesięcznej składki członkowskiej, Zarząd projektuje obniżenie na przyszłość tej składki. Ponieważ jednak powyższa sprawa wiąże się ze zmianą odnośnych § § Statutu, zachodzi potrzeba dokonania tych zmian; przeto dnia 21 października r. b. zdecydowano odbyć Walne Zgromadzenie Koła.

Kol. Wł. Michalski zakomunikował o zamierzonej budowie polskiej sali wykładowej w uniwersytecie w Pittsburgh'u. Sprawozdanie swe zilustrował fotografiami budującego się już gmachu.

Kol. Michalski odczytał przytem pismo uniwersytetu w Pittsburgh'u, dotyczące wymagań, stawianych projektodawcy co do urządzenia sali polskiej.

Ponieważ ogłoszenie konkursu na zaprojektowanie urządzenia nie jest przewidziane, T-wo P. A. zdecydowało zaproponować opracowanie projektu jednemu z wybitnych architektów.

Następnie kol. Wł. Michalski złożył sprawozdanie z Zebrania Komitetu Budowy Pomnika Najśw. Serca Chrystusa-Króla w Warszawie.

Miejsce pod pomnik zostało już obrane na Placu Zbawiciela. Komitet Budowy już uprzednio uzyskał model pomnika w wykonaniu art. rzeźbiarza Jackowskiego przy współpracy arch. B. Zinzerlinga. Wobec jednak trudności co do uzyskania zgody odnośnych władz, Komitet Budowy postanowił na projekt ten ogłosić konkurs bez nagród.

Ponieważ pomnik, choć o charakterze rzeźbiarskim, nie da się podciągnąć pod ogólne warunki konkursów architektonicznych, wiąże się jednak nierozdzielnie z architekturą placu,—Koło, dając swobodę działania koledze Michalskiemu, jako przedstawicielowi Koła, zdecydowało wziąć udział również w Sądzie Konkursowym. Do Komisji w Związku Stow. Arch. Polsk., opracowującej normy wynagrodzeń za prace architektoniczne, wybrani zostali koledzy: H. Stifelman i W. Matuszewski.

ZE STOWARZYSZENIA ARCHITEKTÓW POLSKICH

Wrześniowe zebranie SAPu.

W dniu 22-gim września b. r. odbyło się 54-e zebranie miesięczne członków SAPu, na którym kol. Jan Stefanowicz dokończył omawiać „Konstrukcje wodoszczelne”. Następnie kol. Leonard Tomaszewski zapoznał Kolegów z ruchem budowlanym na Litwie i swymi wrażeniami z podróży do Kowna. Oba odczyty były ilustrowane przezręczkami.

Komisja Organizacyjna SAPu.

Uchwałą z dnia 24-go września b. r., Zarząd powołał do życia Komisję Organizacyjną („O”), powierzając jej opracowanie schematu organizacyjnego działalności SAPu. W skład Komisji weszli kol. kol. Brukowski, Filipowicz i Goldberg.

Komisja Naukowa SAPu.

W poprzednim komunikacie został mylnie podany skład Zarządu Komisji „N”, do którego mianowicie weszli koledzy: Jan Stefanowicz (prezes), Tadeusz Filipowicz, Maksymiljan Goldberg, Roman Piotrowski, Bohdan Pniwski.

Nowi członkowie.

Na 47-em posiedzeniu Komisji Balotującej („B”) w dniu 1-ym b. m. zostali przyjęci do SAPu kol. kol.: Witold Kozierowski, Henryk Stankiewicz i Juljusz Żakowski.

Stan finansowy SAPu.

Zarząd ponownie zwraca się do wszystkich Kolegów o terminowe regulowanie opłat członkowskich, gdyż zaległości uniemożliwiają mu normalną pracę. W wypadkach, zasługujących na uwzględnienie, Skarb SAPu przyjmuje należności w formie weksli. Zarząd zwraca uwagę, że składka miesięczna Stowarzyszenia w Związku Stow. Arch. Pol. wynosi 2 złote miesięcznie od każdego członka, a zatem na potrzeby własne SAPowi pozostaje tylko nadwyżka jedno- lub 4-złotowa od członka.

Ze względu na to, że Koledzy ogromnie zalegają z wpłaceniem składek, a Zarząd SAPu musi miesięcznie regulować swoje należności względem Związku,—nasze Stowarzyszenie znalazło się obecnie w bardzo trudnej sytuacji finansowej. Zarząd odwołuje się do poczucia obowiązkowości swoich członków, których składki stanowią jedyny przychód SAPu.

Nieznane adresy.

Koledzy, którzy znają adresy wymienionych niżej członków SAPu, są proszeni o ich zakomunikowanie Sekretarjatowi:

Juraniec-Jurewicz Adam, Kłopotowski Bohdan, Malinowski Józef, Moldawski Bolesław, Odyniec-Dobrowolski Stanisław, Tyski Jerzy i Zatorski Tadeusz.

MUZEUM NOWEJ SZTUKI W POLSCE

Dzięki inicjatywie grupy artystycznej „a. r.”, życziwie przyjętej przez dr. Przemysła Smolika, naczelnika Wydziału Kultury i Sztuki m. Łodzi, została zorganizowana Galeria Nowej Sztuki przy Muzeum Miejskim im. Bartoszewiczów w Łodzi.

Fakt ten należy powitać z jak największym uznaniem. Utworzenie takiego Muzeum da bowiem artystom polskim możliwość zapoznania się z dziełami największych artystów nowej sztuki, polskich i zagranicznych. Dzięki bliskiemu kontaktowi, jaki utrzymywali polscy artyści z czołowymi przedstawicielami awangard zagranicznych, udało się pozyskać dla muzeum szereg eksponatów w formie darów. Inicjatywa ta tembardziej zasługuje na podkreślenie, że w chwili obecnej uzyskujemy dzieła te na tak niezwykle korzystnych warunkach (mimo, iż ceny ich na rynku paryskim wyrażają się już w chwili obecnej w dziesiątkach tysięcy franków), podczas gdy za lat kilkanaście musielibyśmy płacić niedostępne dla nas sumy. Z artystów zagranicznych znajdujemy tu płótna artystów takich, jak Legèr, Gleizes, Marcoussis, Lurçat, Prampolini, Max Ernst, H. Arp, Tauber-Arpowa, Sonja Delaunay, Vantongerloo, Huszar, Van Doesburg, Vordemberge-Gildewart, Seuphor, Werkman, Joostens, Helion, Baumeister, Torrès-Garcia, Charchoun, Foltin, Seligman, Schiess, a więc czołowych przedstawicieli awangardzistów Francji, Italji, Niemiec, Holandji, Belgii, Szwajcarii, Hiszpanji i Czechosłowacji.

Z polskich artystów spotykamy tu: Strzebińskiego W., Kobra, Stażewskiego, Borowiakową, Czyżewskiego, Rafałowskiego, Grabowskiego, Chodasiewicz-Grabowską, Łunkiewiczową, Chwistka, Witkiewicza i in.

Analogiczne muzea powstają w Czechosłowacji, Jugosławji i Szwajcarii; w Niemczech i w Stanach Zjednoczonych już istnieją.



WZOROWA CUKIERNIA-KAWIARNIA

Wzorowa cukiernia zaprojektowana jest na powierzchni ok. 50 m². Celem projektu jest wykazanie, jak nie należy lekceważyć zasadniczych spraw, pozornie nic nie znaczących, dotyczących rozdziału ruchu.

Zaprojektowana cukiernia jest jednocześnie kawiarnią. Przycho-
dzą klienci jedni — by kupić gotowy towar cukierni-
czy, inni zaś — dla celów konsumpcji na miejscu.

Tak jedni, jak i drudzy nie mogą sobie wzajemnie prze-
szkadzać. Dlatego też projekt przewiduje 2 wejścia A i B. Wejście A jest wejściem do kawiarni, wejście B jest wej-
ściem do cukierni.

Kawiarnia posiada porostawiane stoliki tak, by przejście
publiczności mogło się odbywać ruchem płynnym. W ścia-
nie, nawprost wejścia, okienko, przez które podaje się na-
czynia do zmywalni. Z kawiarni prowadzą dwa wejścia do
toalet męskich i damskich. Kawiarnia sposobem luźnym
łączy się z cukiernią, gdzie kulminacyjnym momentem jest
lada, szczelnie zamykająca obsługujący personel.

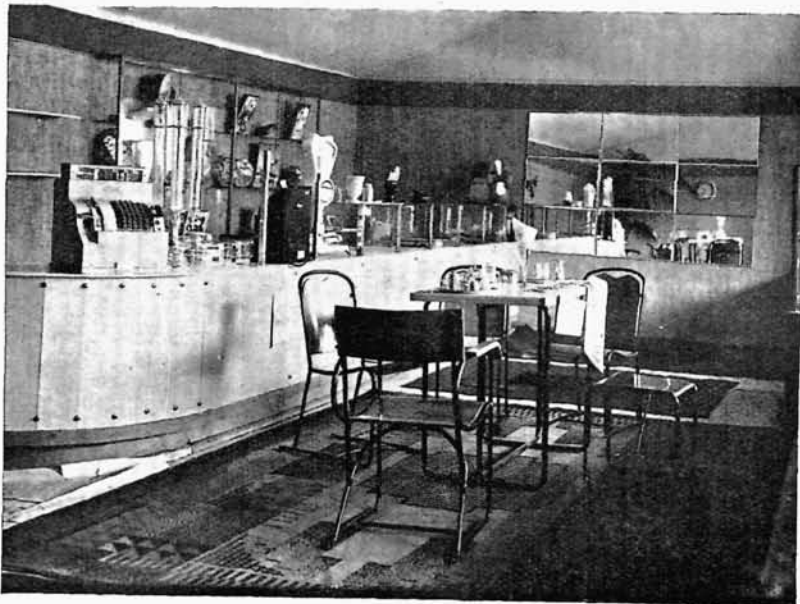
Personel lady składa się z trzech ludzi.

Jedna osoba — przy automatach z kawą, herbatą i wodami.
Druga — przy kasie i kontroli wychodzących z kuchni ka-
wiarnianej dań. Trzecia ekspedjuje klientów.

Na ścianie oporowej lady — szafa, konstrukcji metalowej
z szybami przesuwanymi (dla ekonomii miejsca). Na ladzie
gabloty metalowe, również szklone.

W oknie wystawowym — szafa eksponatowa, szklona i szczel-
na. Grzejniki pod oknami w zupełnej zgodzie z roślinno-
ścią przy szybach wystawowych. Elementy do obsługi auto-
matów (półki, szklanki, lodówka i t. p.) poustawiane tak,
by obsługująca osoba mogła, nie odwracając uwagi klienta,
łatwo go obsłużyć.

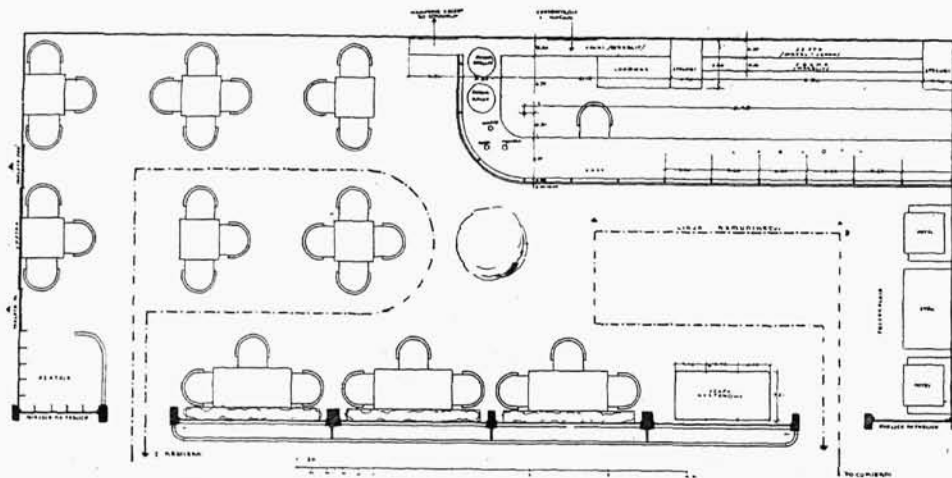
Półki, lada i przedmioty, dotykające pośrednio do towaru,
wyłożone marblitem, t. zw. opalem. Kreskowaną grubą linią
pokazany jest rozdział ruchu i komunikacja wewnętrzna.



Instalacje centralnego ogrzewania wyk. f. „Zającz-
kowski, Szwerykowski i S-ka“ (Warszawa).

Urządzenie metalowe, gabloty, szafy i platory wyk.
Fabr. Wyr. Metalowych „T. Groszkowski“ (Warsza-
wa). Szkło opalowe i marblity wyk. f. „Belgijska Sp.
Akc. Tow. Połudn. Rosyjskich Hut Lustrzanych“
w Brukseli w Belgii (Zarząd — Warszawa).

Wentylatory ściennie i stołowe wyr. krajowego wyk.
f. „Bezet“ (Warszawa).



1—3. Arch. Leon Marek Suzin (Warszawa). Wzorowa cukiernia-kawiarnia na Wystawie Przemysłów Cukrowych w Warszawie.