

ś. † p.

## CZESŁAW DOMANIEWSKI

W dniu 14 Września 1936 roku zmarł ś. p. Profesor Czesław Domaniewski, architekt, profesor honorowy Politechniki Warszawskiej.

Ś. p. Czesław Domaniewski urodził się dn. 18 marca 1861 roku we wsi Gronówek pow. Sieradzkiego, jako syn obywatela ziemskiego. Po ukończeniu szkoły średniej w Warszawie wstąpił w r. 1883 do Akademii Sztuk Pięknych w Petersburgu na Wydział Architektury, który ukończył w r. 1889 ze złotym medalem i tytułem architekta-artysty I stopnia, studiując minimum lat, niezbędnych dla otrzymania tego stopnia. W roku 1890 powraca do Warszawy, pracując pierwotnie u ś. p. arch. Józefa Dziekońskiego a następnie na stanowisku architekta kolei Warszawsko-Wiedeńskiej, z którego ustępuje w roku 1912 po wykupieniu kolei przez władze rosyjskie. Od roku 1911 do 1918 wykładał Budownictwo wiejskie na kursach Przemysłowo-Rolniczych i Wyższej Szkole Rolniczej w Warszawie.

Od pierwszej chwili powstania Wydziału Architektury w roku 1915 ś. p. Prof. Czesław Domaniewski bierze czynny udział w organizowaniu polskiej wyższej uczelni architektonicznej, nie szczędząc wysiłków i pracy w trudnych warunkach wojennych lat. W momencie odzyskania Niepodległości piastuje godność Dziekana Wydziału Architektury, na którym to stanowisku w ciągu trzech lat 1917/18, 18/19 i 19/20 pracuje wytrwale i owocnie nad ostatecznym zorganizowaniem Wydziału, jego sił pedagogicznych i programu.

Od roku 1915 wykłada na Wydziale Architektury budownictwo, uzyskując w 1919 roku nominację na profesora zwyczajnego Politechniki. Po długich latach pracy pedagogicznej w roku 1929 przechodzi na własne żądanie w stan spoczynku, utrzymując jednak nadal kontakt z Wydziałem przez udział w posiedzeniach Rady Wydziału i nie przerywając pracy naukowej nad budownictwem. W uznaniu zasług położonych dla Wyższej Uczelni mianowany zostaje Profesorem Honorowym Politechniki Warszawskiej.

Z działalności architektonicznej wymienić należy najważniejsze prace różnych okresów. Należą do nich z okresu pracy na kolei Warszawsko - Wiedeńskiej: dworzec kolejowy w Warszawie — obecnie podmiejski, przy ulicy - przejeździe od Marszałkowskiej do Chmielnej, dworzec w Ciechocinku (letni), dworzec w Zawierciu, dworzec w Nowym Będzinie, dworzec międzytorowy w Łodzi, dworzec w Kaliszu i kilka mniejszych dworców na odnodze kaliskiej. Poza tym warsztaty kolejowe w Żbikowie i szereg innych budynków kolejowych: warsztatów, parowozowni i domów mieszkalnych. Oprócz tego zaprojektował „Dworzec centralny Dr. Żel. Warszawsko - Wiedeńskiej”, obejmujący czworobok pomiędzy ulicami Jerozolimską, Chmielną, Wielką i Chałubińskiego; dworzec ten z wielką szklaną halą i z torami podziemnymi uzyskał w roku 1901 zatwierdzenie władz.

Poza tym wybudował kościół w ordynacji Sieniawskiej oraz kościół na 3000 os. w Pruszkowie. W dziedzinie budownictwa społecznego i specjalnego wymienić należy: szpital dla dzieci im. Karola i Marii przy ul. Leszno 136 w Warszawie, ukończony w r. 1913; sanatorium dla nerwowo chorych w Karolinie pod Brwinowem; rzeźnię w Częstochowie; przebudowę i budowę Wyższej Szkoły Wojennej i Oficerskiej Szkoły Inżynierii w Warszawie; szkołę dla subiektów handlowych w Ołtarzewie i inne.

Z domów mieszkalnych wybudował w Warszawie: dom przy zbiegu ulic Chłodnej i Okopowej, dom przy ul. Chłodnej 39-a, dom na rogu Mazowieckiej i świętokrzyskiej, dom przy ul. 3 Maja 16 i własny dom przy ul. Górnośląskiej.

Pracując naukowo nad budownictwem, opracował i wydał kilka broszur o technice i materiałach budowlanych.

Obfita działalność architektoniczna ś. p. Profesora Czesława Domaniewskiego należy w dziejach architektury polskiej do okresu przejściowego od eklektyzmu II-jej połowy XIX wieku do racjonalistycznego funkcjonalizmu doby obecnej, czego przykładem może być szpital dla dzieci im. Karola i Marii, będący dotychczas wzorowym pod względem celowości rozplanowania i wykonania.

Po nieprzerwanej wieloletniej pracy odszedł, pozostawiając pamięć kryształowo czystego, bezkompromisowego człowieka, architekta, miłującego swój zawód i jego trudy oraz oddanego młodzieży Profesora.

Cześć jego pamięci!



PHOTO-PLAT.

#### OD REDAKCJI.

Zeszyt niniejszy został w całości poświęcony Gdyni. Według pierwotnego programu miała powstać zbiorowa praca, obrazująca życie miasta jako organizmu urbanistycznego od szeroko ujętych spraw regionu gdyńskiego, planu zabudowy i polityki budowlanej, poprzez architekturę miasta i zagadnienia budowlane do spraw życia architektonicznego i jego trosk.

Do realizacji tego programu zaproszeni zostali ludzie działający na terenie Gdyni, znający i odczuwający bezpośrednio formy i tętno tego życia. Program jednak zrealizowany został tylko w części i przedkładana zbiorowa praca nie porusza wszystkich wymienionych zagadnień i przedstawia niektóre w sposób ogólnikowy.

Szybkość rozwoju miasta i zachodzących w nim zmian utrudnia przedstawienie jego obrazu, wrócimy więc do spraw Gdyni jeszcze niejednokrotnie z nadzieją, że będziemy mogli sygnalizować realizację słusznych postulatów, wysuniętych w artykułach niniejszego zeszytu.

# GDYNIA NA TLE REGIONU WYBRZEŻA MORSKIEGO

Jest rzeczą ogólnie wiadomą, że rozrost, a tym bardziej powstanie nowego miasta nie jest faktem oderwanym, lecz wiąże się w długi łańcuch przyczyn i skutków. Tak, jak kamień rzucony w wodę zmienia jej powierzchnię i układ wzajemny cząsteczek w promieniu tym większym, im cięższy jest kamień i im większa siła z jaką został rzucony. Ani wagi Gdyni w pojęciu gospodarczym, ani siły z jaką powstała, nie trzeba długo uzasadniać — zatem, i coraz większym kręgom, jakie zataczają jej wpływy, nie należy się dziwić. Przeciwnie — należy je przewidzieć zawczasu, nadać im kierunek rozwoju i ująć w plan. W przeciwnym razie te poszczególne i nieraz kolidujące ze sobą dążenia pójdą drogą najmniejszego oporu i zduszą się nawzajem.

Forma zewnętrzna miasta jest nie tylko zależna od zdolności architektów i od kultury mieszkańców, ale jest przede wszystkim funkcją procesów gospodarczych. Procesy te sięgają daleko poza granice administracyjne, a nawet poza „sferę zainteresowań mieszkaniowych”, sięgają one, jeśli chodzi o Gdynię na całą Polskę, a bezpośrednio przejawiają się w regionie wybrzeża morskiego, jako we właściwym zapleczu Gdyni.

Dlatego, nie od rzeczy będzie na wstępie samym, gdy mowa o Gdyni, scharakteryzować jej zaplecze.

Obszar wchodzący dziś w skład Regionu wybrzeża morskiego, dzielił się pod względem gospodarczym, do roku 1920-go na dwie części (ryc. 1): północną — dzisiejsze powiaty morski, kartuski i kościerski — o słabej glebie i dużym procencie lasów — gospodarczo bierną, w której rozwijał się słaby ruch lotniskowy i południową — dzisiejsze powiaty starogardski i tczewski — o dobrej glebie, która jako rolniczo aktywna i uprzemysłowiona, spełniała rolę zaplecza Gdańska.

Obie części posiadały dość znacznie rozwiniętą sieć komunikacyjną, której główne kierunki biegły z zachodu na wschód, łącząc Brandenburgję z Prusami Wschodnimi. Głównym ogniskiem tego układu był Gdańsk.

Układ regionu wybrzeża morskiego do roku 1935 (ryc. 2), w zestawieniu z poprzednią planszą wykazuje (o ile to jest możliwe w tak drobnej skali) zmiany, jakie utworzyły się w związku z odzyskaniem dostępu do morza i powstaniem Gdyni. Zmiany te nie są imponujące, jeśli się zważy, że powstały nowe zagadnienia gospodarcze na olbrzymią skalę, że tendencje kierunkowe ruchu obróciły się o pełne 90 stopni, a przez Gdynię przechodzi 70% całego obrotu zagranicznego Polski (który to procent wyraził się w roku 1935 cyfrą około 10-u milionów ton przewozów netto). Charakterystyczne jest, że przeobraża się tylko strefa aglomeracyjna miasta Gdyni i wąski pas pobraża, co jest objawem samorzutnego i niezorganizowanego pędu nad morze. Magistrała kolejowa (zresztą jednotorowa) Śląsk—Gdynia, jest jedyną świadomą inwestycją wynikłą ze zmiany nastawienia gospodarczego.

Studia nad regionem wybrzeża wykazały, że dzieli się on obecnie na trzy wyraźne strefy:

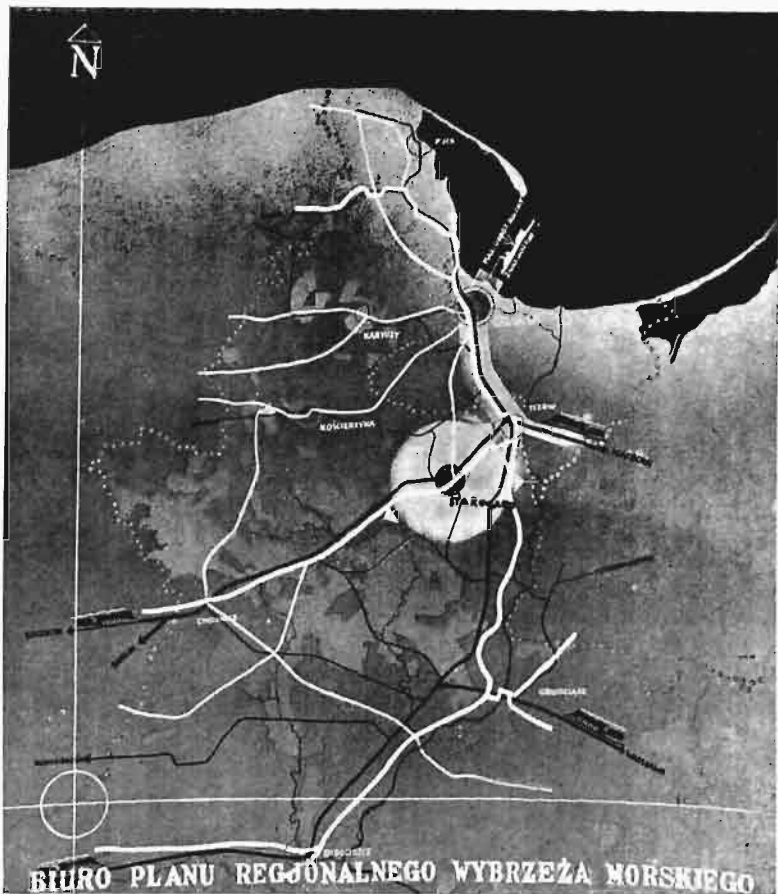
1. pas pobraża z Gdynią i jej strefą aglomeracyjną (pow. morski),
2. t. zw. „Szwajcaria Kaszubska” (pow. kartuski i kościerski),
3. okręg rolniczo-przemysłowy (pow. Starogard i Tczew).

Aby zdać sobie sprawę, jaki wpływ wywiera Gdynia na swój region, a jaki wywrzeć powinna, rozpatrzmy zmiany jakie zaszły w poszczególnych strefach.

W strefie pierwszej, jako najbardziej atrakcyjnej i bezpośrednio związanej z Gdynią i morzem, bieg życia stale wyprzedzał wszelką akcję planowania. Plany Gdyni nieopowiedzone odpowiednimi badaniami gospodarczymi i nie ujmujące zagadnień generalnie, tchnęły dziwnym pesymizmem, który wydaje się tym bardziej nieuzasadniony, że oczy całej Polski zwracały się ku Gdyni z dumą i nadzieją.

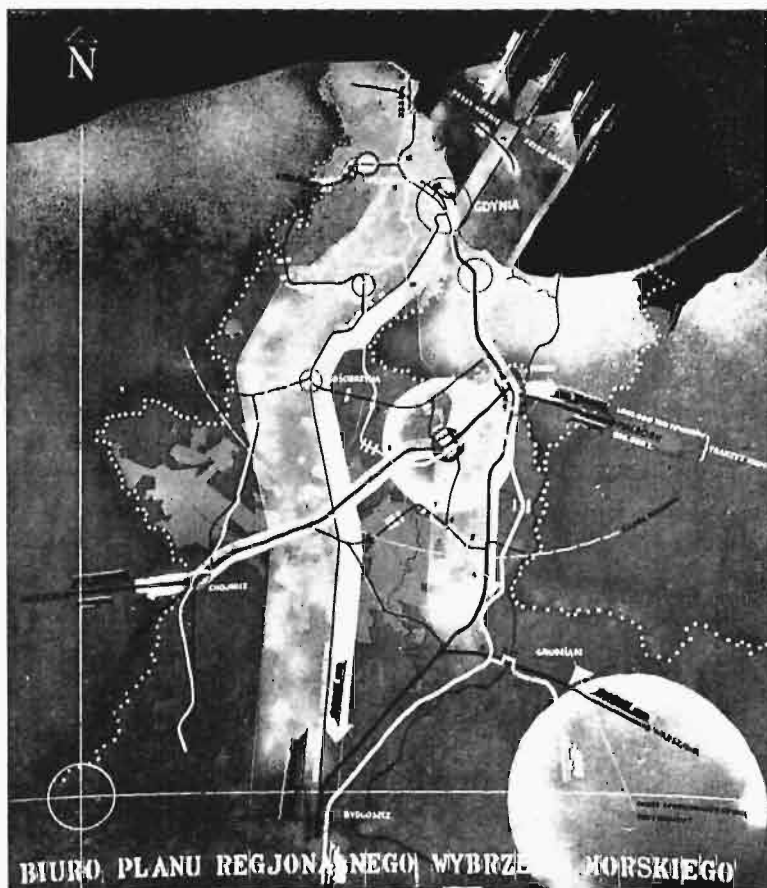
UKŁAD DO ROKU 1920.

RYC. 1.



UKŁAD ISTNIEJĄCY

RYC. 2.



Tak więc do r. 1926, mimo budowy portu, wogóle nie pomyślano o jego niezbędnym uzupełnieniu, jakim jest miasto — a następnie projektowano miasto na wąskim skrawku terenu między morzem a sąsiadującymi wzgórzami, jako osiedle lotniskowe. Maksymalne granice przyrostu ludności ustalono na 50 tys. mieszkańców, nie wykupiono terenów dla miasta wówczas, gdy były one pozostawione przez Niemców (wyłączając harfy torów w porcie) nie zbudowano żadnych dróg łączących zaplecze z Gdynią i wreszcie, nie uczyniono nic w tym kierunku, aby zwrócić aktywność gospodarczą najbliższych obszarów na Gdynię.

Błędy te są ogólnie znane obecnie i wielokroć były omawiane szczegółowo, to też ograniczam się do pobieżnego ich wyliczenia.

Skutki tak fatalnych przeoczeń nie dały długo na siebie czekać i stało się, że Gdynia rozrosła się a raczej rozlała wzdłuż istniejącej szosy Gdańsk — Reda na przestrzeni 16 km. gdyż ludność Gdyni przekroczyła obecnie 90 tys. mieszkańców t. j. niemal dwukrotnie cyfrę uznaną za maksymalną.

Ograniczenie terenów przeznaczonych pod zabudowę do obecnego śródmieścia i brak terenów miejskich spowodowały spekulację gruntową i nienormalną wysokość czynszów. Napływająca ludność osiedlała się wobec tego właśnie poza granicami administracyjnymi Gdyni. Zaczęły mnożyć się w zastraszający sposób parcelacje oparte na ustawie o reformie rolnej, nie mające nic wspólnego z urbanistyką — w ten sposób potworzyły się dookoła Gdyni olbrzymie osiedla parazyty, których ludność żyła w warunkach bardziej niż prymitywnych. Miasto bowiem musiało ogarniać te osiedla nadzorem budowlanym aby mieć choć jakikolwiek wpływ na nie, z drugiej zaś strony żaden budżet miejski nie mógł wystarczyć na przeprowadzenie podstawowych choćby inwestycji. Ten stan rzeczy zaczął grozić klęską epidemii, co w skutku mogłoby spowodować przerwę w pracy w porcie.

Równocześnie pęd do parcelacji ogarnął i samo wybrzeże. Na organizmach małych i ciasno zabudowanych wiosek rybackich zaczęły powstawać letniska, które są do dziś wielkim nieporozumieniem. Parcelacje na podstawie reformy rolnej, dokonywane przez Urzędy Ziemskie bez udziału władz budowlanych, doprowadziły do kompletnego zaśmiecenia terenu na znacznych obszarach naszego krótkiego skrawka brzegu. Napięcie ruchu budowlanego przerosło możliwości Powiatowego Nadzoru Budowlanego i doprowadziło do straszliwego chaosu zabudowy przy równoczesnym braku jakiegokolwiek inwestycji.

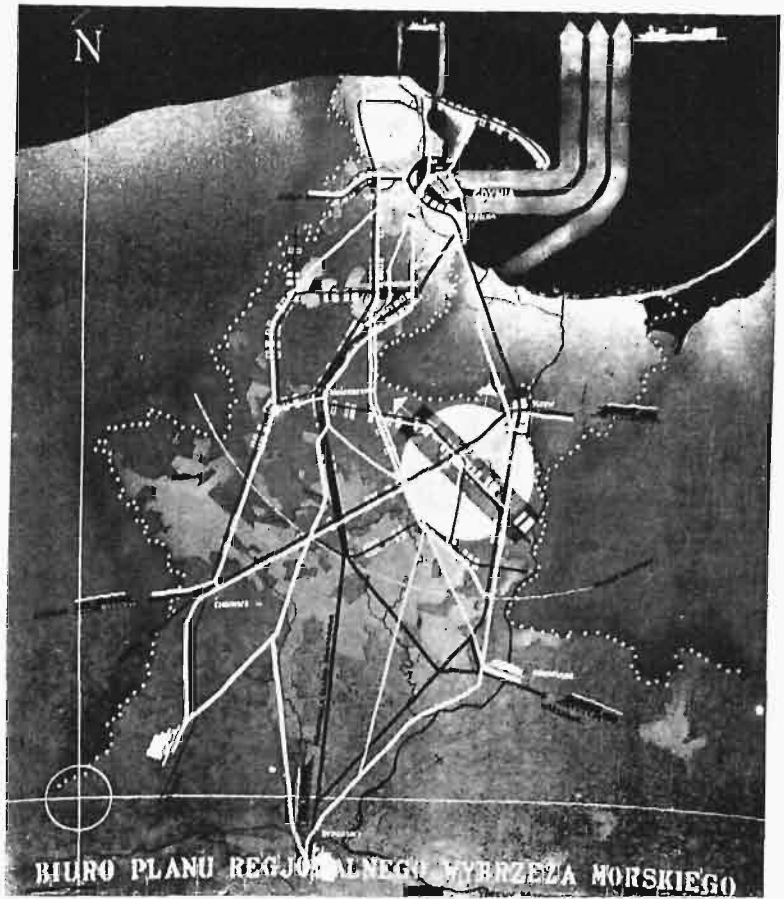
O ile strefa nadmorska była obiektem wielkiego zainteresowania, które objawiało się zresztą w bardzo niezorganizowany sposób, o tyle dwie pozostałe strefy cechowała kompletna obojętność na wielkie możliwości rozwojowe w związku z powstającym rynkiem zbytu.

Zarówno wielotysięczne nowe miasto jak i pobrzeże usiane letniskami wymagały odpowiedniego aparatu aprowizacyjnego — tymczasem sąsiadujące obszary ze swymi ośrodkami jak Kartuszy, Kościerzyna, Starogard i Tczew z wyjątkiem jednego Wejherowa, odwróciły się tyłem do powstającej Gdyni i w dalszym ciągu nastawione były swą ekspansją na Gdańsk. Wykazują to studia Biura Planu Regionalnego zarówno w przewozach kolejowych jak i drogowych.

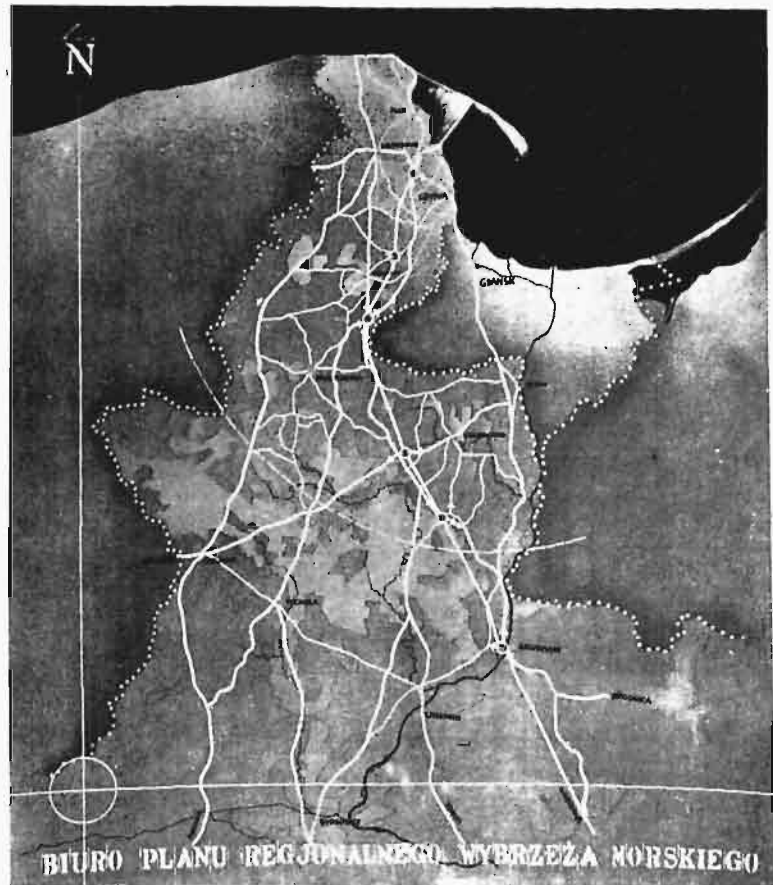
Różne okręgi rolnicze o setki kilometrów odległe aprowidowały Gdynię i pobrzeże, podczas gdy sąsiednie powiaty wykazywały dodatnie salda przewozów w stosunku do Gdańska. Skutki niewykorzystania tej koniunktury odbiły się o tyle fatalnie, że cały obszar „Szwajcarii Kaszubskiej”, część powiatu starogardzkiego i tereny na zachód od magistrali śląskiej wykazują wyludnienie i zupełny brak aktywności. Zagadnienie to zatem nabiera wagi już nie w znaczeniu regionalnym ale państwowym, gdyż stwarzanie wielkiego ogniska gospodarczego jakby w oderwaniu od reszty kraju grozi poważnym niebezpieczeństwem, gdy się weźmie pod uwagę stały wzrost ludności i ekspansji gospodarczej na pruskim Pomorzu i w Prusach Wschodnich.

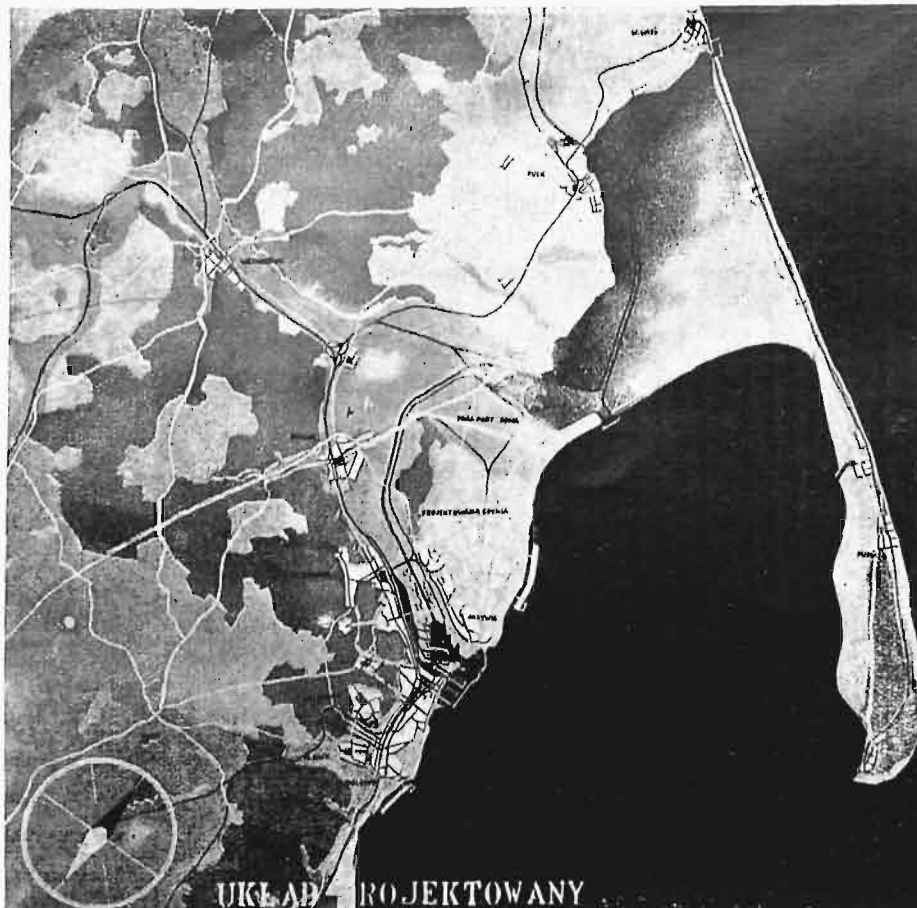
Przedstawiony powyżej stan istniejący z umyślnym podkreśleniem jego stron ujemnych nasuwa zupełnie zdecydowane wnioski: domaga się bezzwłocznej korekty oraz ujęcia w jednolity program gospodarczy i techniczny. Praca ta jest obecnie bardzo trudna, zważywszy, że istnieje cały szereg faktów dokonanych, które uniemożliwiają poprawę zupełną naszych obecnych warunków finansowych, — nie mniej jednak uświadomienie sobie błędów istniejącego układu jest pierwszym krokiem do naprawy.

UKŁAD PROJEKTOWANY  
RYC. 3.



PROJEKT SIECI DRÓG  
RYC. 4.





Sama naprawa została zapoczątkowana w ostatnim roku, i tak — Gdynia posiada obecnie nowy ogólny plan zabudowania, który jest nawiązany do proponowanego układu regionu. Przeprowadzone studia gospodarcze nad regionem wybrzeża morskiego pozwalają ustalić program uaktywnienia poszczególnych obszarów regionu.

Proponowany układ regionu wybrzeża przedstawia ryc. 3. Trzy zasadnicze okręgi, o których była mowa powyżej, spełniają w nim swoje funkcje, uzupełniając się nawzajem i tak: Gdynia i pobrzeże stanowią punkt główny regionu, gdzie ogniskują się funkcje pracy portu i ruchu letniskowego z całej Polski. Wielkie ognisko konsumpcji jest aprowidowane przez żyzne i uprzemysłowione rolniczo powiaty starogardzki i tczewski. Okręg „Szwajcarii Kaszubskiej” będzie miał nastawienie hodowlane, a poza tym będzie spełniał funkcje letniska dla mieszkańców Gdyni i turystyczno - sportowe (raidy samochodowe, pola szybowcowe, obozy żeglarskie) dla całej Polski.

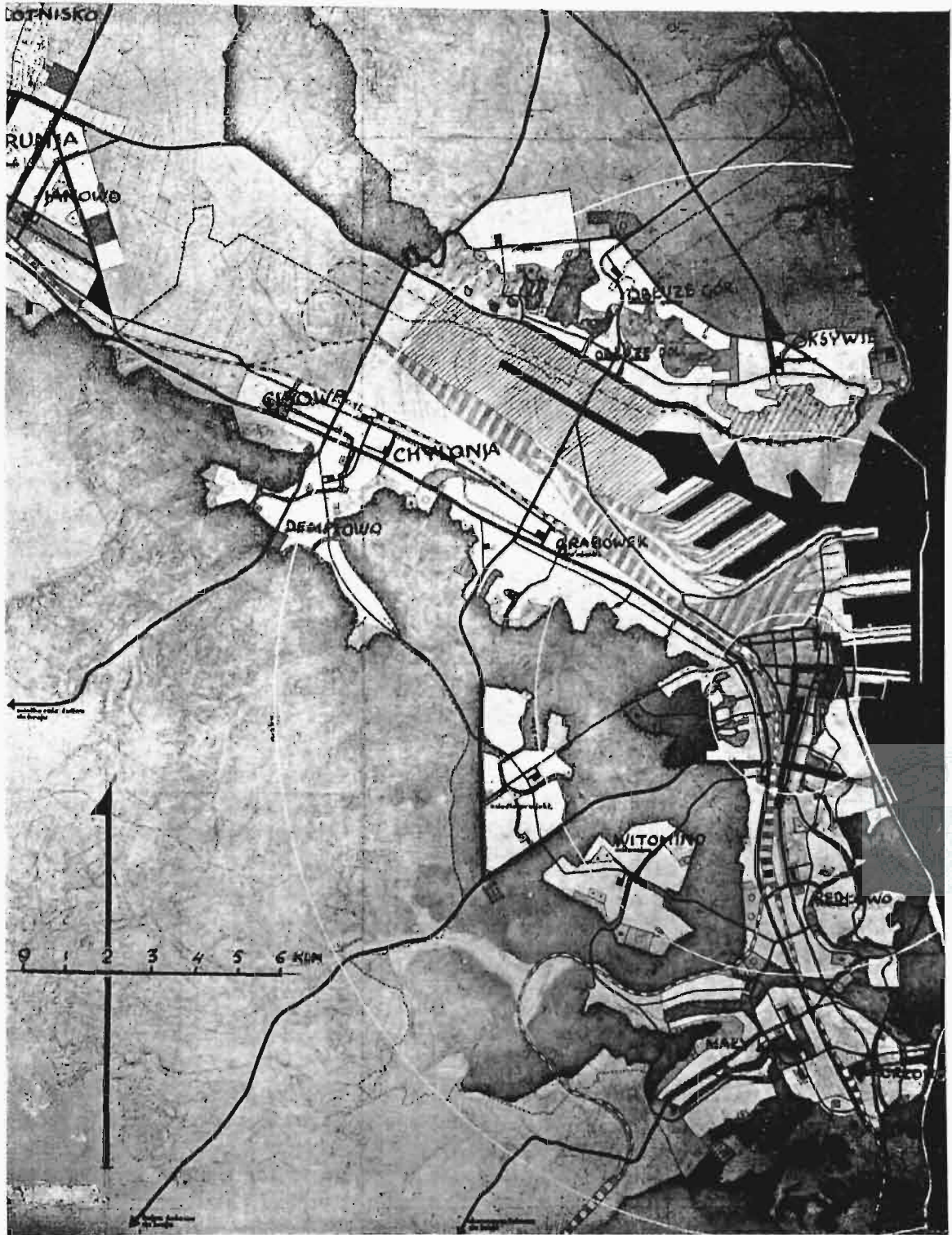
Sieć komunikacyjna jest wyraźnie zwrócona z płd. na pñ. i obsługuje całość regionu bez przecinania obszaru W. M. Gdańska. (Ryc. 4).

Ryc. 5-ta przedstawia próbę proponowanego układu strefy pierwszej, t. j. Gdyni z jej obszarem aglomeracyjnym i pobrzeżem. Układ ten w miarę postępu studiów nad regionem ulegnie zmianie i jest obecnie opracowywany w oparciu o badania gospodarcze.

Zracjonalizowanie aprowizacji Gdyni zostało również zapoczątkowane przez budowę rzeźni i hali targowej w Gdyni oraz przez ujęcie ruchu mleczarskiego. Te nowe inwestycje miejskie w połączeniu z wykonywaną obecnie pierwszą drogą łączącą zaplecze z Gdynią stanowią fundamenty pod przyszłą harmonijną współpracę miasta portowego z jego regionem. Miejmy nadzieję, że doświadczenia lat ubiegłych będą ostrzeżeniem w dalszym rozwoju regionu wybrzeża morskiego.

BOLESŁAW MALISZ.





GDYŃIA, PLAN OGÓLNY.

# ARCHITEKTURA GDYNI

Architektura jest sztuką. Jej piękno jest sugestywne. Wyraża w sposób plastyczny dorobek danej epoki w dziedzinie nie tylko utylitarnej, lecz ucieleśnia również podświadome marzenia o pięknie, sile i rytmie.

Opiera się na urbanistyce, operuje budownictwem, brata się z rzeźbą, zadość czyni postulatowi ekonomii, zagadnień socjalnych, potrzeb zdrowotnych i społecznych.

Architektury Gdyni jeszcze nie ma. Gdynia nie otrzymała dotychczas swego oblicza architektonicznego.

Przedwcześnie byłoby sądzić, że będzie ono dobre lub złe, że będzie piękne lub brzydkie.

Dużo jeszcze trzeba zrobić, ażeby móc ocenić oblicze Gdyni, jako miasta w sposób właściwy.

Gdynię w obecnym stanie rzeczy można porównać do ubrania w czasie t. zw. „pierwszej przymiarki”. Niby już coś jest, lecz brak rękawów, kołnierza i guzików. Wszędzie jakieś nitki. Tu coś trzeba podciąć, tam popuścić. Jednym słowem twór in statu nascendi. Mgławica, z której wyłania się wszechświat i przybiera formy zorganizowane.

Duchem, który tchnął życie w Gdynię jest port. Szkieletem architektury Gdyni, jak każdego zresztą miasta, jest plan zabudowania. Pod tym kątem widzenia patrzę na Gdynię i jej architekturę.

Nie jeden i nie jedno pisał o tym mieście. Wszystko, co się o Gdyni pisze, jest prawdziwe. I zachwyt i słowa życzliwej krytyki. Wyrażając zachwyt, — mimowoli głaszczemy swoje serce, wytykając błędy, — potępiamy siebie samych, gdyż Gdynię tworzy wspólny wysiłek całego społeczeństwa, przez co jest ona zwierciadłem jego potrzeb, dążeń i interesów.

Mówiąc o Gdyni należy nieodłącznie traktować miasto i port jako dwa elementy integralnie związane ze sobą i współpracujące. Nie jest tematem tego artykułu, który nb. obszerny temat ujmuje w skrócie, omawianie szczegółowe rozbieżności potrzeb i mankamentów tych dwóch części: Gdyni - miasta i portu. Można jedynie stwierdzić, że szczupły teren, jaki był do dyspozycji, zmusił do kompromisu, ze szkodą dla portu i śródmieścia Gdyni.

Szereg przyczyn „wykrzywił kręgosłup” Gdyni. Zasadniczym błędem był brak zmysłu przewidywania, który nie doprowadził do uzyskania niezbędnych dla miasta terenów w miejscu właściwym, jakim jest kępa Oksywska.

Obecne śródmieście Gdyni zajmuje trójkąt stosunkowo płaskiego terenu, zamknięty od wschodu morzem, od północy portem (przylegającym do wzgórza Oksywia), od zachodu wzgórzami t. zw. Chyłońskimi, od południo-wschodu wzgórzem Kamiennej Góry. Teren ten jest szczupły. Do tego należy dodać poważną przeszkodę w postaci pasa terenu kolejowego (z torami umieszczonymi o 1—1,5 m nad terenami sąsiednimi), który przecina miasto wzdłuż boku tego trójkąta i uniemożliwia racjonalne połączenie ulicami części wschodnich z zachodnimi. — Dla miasta, liczącego obecnie około 90.000 mieszkańców, — terenów, przeznaczonych pod budowę śródmieścia, jest mało. To jest jeden z powodów nadmiernego wzrostu cen gruntu, drożyzny czynszów mieszkaniowych i wypaczania niektórych zasad, uwidocznionych w planach zabudowania, o czym wspomnę w dalszej części artykułu.

Historia Gdyni jest nieskomplikowana. Przed wojną istniała mała wioska rybacka. Po wojnie na terenach tej wioski powstało osiedle o charakterze letniskowym. Potem zjawiał się port i obok niego zaczęło wyrastać miasto. Na terenach torfowiska zbudowano baseny portowe z całymi kompleksami urządzeń i elementów pomocniczych.

*DZIELNICA PRZYPORTOWA  
DOMKI Z PRZED WOJNY.*



*fol. autora.*

Port rozwijał się żywiotowo, anektując tereny położone we wspomnianym wyżej trójkącie. Drogą kompromisu ustalono linię demarkacyjną, — niestety za późno, aby śródmieście miasta mogło uzyskać racjonalny kontakt z morzem. Powyższe względy terenowe określają przyczyny rozlokowania obecnego city i jego nienormalne warunki rozwojowe.

Gdynia z początku budowała się bez planu i wytycznych. Główne ulice przez krótkowzroczną oszczędność mają małe szerokości.

Miasto jest budowane przez element miejscowy i przybyszów z głębi kraju. Wzrost renty gruntowej i możliwość łatwego wzbogacenia się na tranzakcjach gruntowych i budowie, zaczęły wyciskać piętno na architekturze. W latach 1927-30 powstają kamienice szpetne, budowane tandetnie i obliczone na zysk doraźny. Projekty wykonują murarze i przedstawiciele zawodów pokrewnych. Rozplanowanie wewnętrzne jest zaprzeczeniem wszystkiego, o czym może być mowa w XX wieku. Fasady tych budowli są bardzo prowincjonalne. Podczas gdy fakt powstania Gdyni jest niezaprzeczonym dowodem zerwania z marazmem duchowym dawnych i na szczęście minionych lat, — formy architektury gdyńskiej z przed roku 1930 są w większości wypadków wyrazem potrzeb ludzi małych, razem z ich tuzinkowymi interesami i zainteresowaniami.

W latach 1932-33 powstaje szereg budynków zgrupowanych w okolicy ulic Starowiejskiej, 10-go Lutego i północnej części ul. Świętojańskiej. Projekty tych budynków zaczynają opracowywać architekci, którzy nadają im cechy t. zw. nowoczesności.

*fol. autora.*



*ULICA ŚWIĘTOJAŃSKA.*

W r. 1933 miejski aparat techniczny zostaje zreorganizowany i Gdynia zaczyna opracowywać plan zabudowania, rozwijający i korygujący dawne plany, tworzone dla miasta-letniska.

W ogólnym planie zabudowania Gdyni, ukończonym w początku 1936 roku, ustalono arterię tranzytową, arterie wiążące Gdynię z krajem, przewidziano ośrodek śródmiejski i ośrodki dzielnicowe, powiązane ze sobą poszczególne części miasta, związane miasto z morzem przez nakierowanie wylotów ulic prostopadle do brzegu morza, przepracowano węzeł kolejowy i przewidziano miejsca pod nowe dworce kolejowe, ustalono podział na dzielnice o różnym przeznaczeniu jak przemysłowe, handlowo - biurowe, mieszkaniowe i wypoczynkowe, o zasięgu obejmującym terytoryjnie miasto i sferę jego interesów.

Zasadniczą cechą sposobu zabudowania śródmieścia jest wyeliminowanie w architekturze gdyńskiej wszelkich oficyn stawianych przy bocznych i tylnych granicach działki budowlanej. To jest duży plus i wyraz kontrastu, przy którym tracą wiele miasta stare z Warszawą na czele. Przeciętna głębokość działki budowlanej wynosi około 30 m. Z tego na dom frontowy odchodzi 12—14 m, — reszta stanowi podwórze.

Zmora ohydnych podwórz-studzien i jednotraktowych oficyn, jako problem, — w Gdyni nie istnieje. Wyjątki są nieliczne i nie przekreślają zasady.

Drugą charakterystyczną cechą architektoniczną budynków śródmiejskich są wąskie fronty parcel: 16 do 18 m, co daje przeważnie 4 okna od t. zw. frontu. (W średniowieczu były 2 lub 3, więc postęp jest niewielki). Wąski front zmusza do budowy wzniesienia i to jest powód, dla którego np. ul. Świętojańska posiada nad V-tą kondygnacją przepisową — dodatkową VI-tą, cofniętą od lica frontowego o 1,5 do 2,5 m, a wille na Kamiennej Górze są właściwie kamienicami.

Elewacje kamienie czynszowych są szablonowe. Historię architektury gdyńskiej ilustrują: dom kaszubski parterowy z wysokim dachem, kamienica o wysokości 3—4 kondygnacji z oknami „stojącymi”, wieżyczkami, tympanonami i balkonami oraz dom 5—7 kondygnacyjny o oknach „leżących”. Typy te nierzadko sąsiadują bezpośrednio ze sobą.

Linia okien w wielu wypadkach jest podkreślona poziomymi pasami lub gzymsami, co akcentuje modną linię poziomą. Główna (dotychczas) ulica Świętojańska posiada spadek podłużny, wynoszący około 4%. W tych warunkach trudno jest o ciągłą linię gzymsu wieńczącego. Stąd uskoki i specyficzny wygląd zębatego zarysu górnego poprzesuwanych okien mieszkalnych i wystawowych.

Wejście do budynku jest z reguły zakładane pośrodku elewacji i narzuca symetrię w rozplanowaniu wewnętrznym i w rozbięciu otworów okiennych. Wejść t. zw. kuchennych w Gdyni nie stosuje się, ponieważ z zasady dom posiada jedną klatkę schodową.

Domy o wysokości ponad 4 kondygnacje, zgodnie z przepisami miejscowymi, muszą mieć zainstalowaną windę. Stosowany t. zw. górny napęd i konieczność umieszczenia maszynowni ponad ostatnią kondygnacją powoduje zjawienie się nad dachem wybudówek nie zawsze pięknych.

Wymagane jest zaprojektowanie łazienki (co jest regułą dla wszystkich mieszkań liczących ponad 1 izbę).

Znaczna większość domów nie ma bram wjazdowych. Do budynku wchodzi się przez wejście o szer. 1,5 do 2,0 m. Każdy lokator posiada klucz od wejścia; przy tym systemie nie zjawiała się przykra instytucja dozorców domowych, ściągających haracz za wejście do mieszkania, lecz jednocześnie nie wszyscy właściciele domów przewidują mieszkania dla dozorców, utrzymujących porządek sanitarny.

W ostatnich latach (1934—1936) powstało w Gdyni szereg budynków zupełnie wielkomiejskich o przeznaczeniu mieszkalno - biurowo - handlowym. (Wysokość 6—7 kondygnacji elewacje proste, rozplanowanie przejrzyste, mieszkania dwutraktowe, schron gazowy i t. d.).



W miejscach wyznaczonych planem zabudowania budynki muszą posiadać bramek-  
otwór o wys. 2 kondygnacyj dla wentylacji bloku budowlanego.

Typem konstrukcji jest szkielec żelbetowy i stalowy, stosowane są również systemy  
połączone ceglano - żelbetowe.

Do obliczania budynków zaczyna być stosowany kamień naturalny.

W r. 1935 i 1936 zaczyna przejawiać się współzawodnictwo między właścicielami nieru-  
chomości, którym nie wystarcza zwykły szablonowy wygląd kamienicy.

Wywierają oni nacisk na architektów i władze budowlane, żądając zastosowania ele-  
mentów dekoracyjnych lub takich, któreby wyróżniały daną kamienicę od innych sąsied-  
nich. Więc w projektach zjawiają się wykusze, załamki, balkony, ryzality, — przeważnie  
nieusprawiedliwione ani położeniem działki w stosunku do ulic, ani kompozycją plastyczną  
danego obiektu.

Konkurencja handlowa i wynikająca stąd konieczność reklamy spowodowała zjawienie  
się efektownych „neonów” (w zasadzie ładnych wieczorem, a jak zwykle szpetnych za  
dnia).

Wystawy sklepowe zyskują z każdym rokiem na poziomie.

Licha stolarszczyzna wewnątrz i natłok eksponatów w witrynach ustępują miejsca chro-  
mowi, marmurom, stiukom i kompozycji, znamionującej większe wymagania kulturalne  
właścicieli i klientów.

Ulice śródmieścia Gdyni są oświetlone lampami elektrycznymi, zawieszonymi na żel-  
betowych słupach kilkunastometrowej wysokości.

W kilku punktach miasta pobudowano poczekalnie autobusowe proste w linii i spełnia-  
jące swą rolę.

Przeważająca ilość budynków w centrum Gdyni — to kamienice czynszowe. W ostat-  
nich latach powstały większe obiekty użyteczności publicznej w porcie, duże budynki mie-  
szkaniowo - biurowe w śródmieściu (Z. U. S. przy ul. 10 Lutego, dom B. G. K. przy tejże  
ulicy, gmach Sądu Okręgowego na wprost dworca P. K. P., budynek f. „Polskarob” na Ka-  
miennej Górze, gmach f. „Bergenske” przy ul. Portowej i t. d. oraz domy mieszkaniowe  
Z. U. S. w kilku punktach miasta).

Powyższe uwagi dotyczą przeważnie architektury śródmieścia, posiadającego zwarty  
i obrzeżny sposób zabudowania. Niezadługo powstanie kilka nowych kościołów, rzeźnia  
i hala targowa.

Kilka słów o poszczególnych obiektach.

Grupa domów przy ul. Waszyngtona obok Skweru Kościuszki. Przykład wysoce nie-  
skoordynowanego zestawienia kilku obiektów o różnych wysokościach, charakterze dachu  
i ujęciu plastycznym.

*BLOKI ZAKŁ. UBEZP. SPOŁ. PRZY  
UL. ŚWIĘTOJAŃSKIEJ.  
DÓMY DUŻE, MIESZKANIA MAŁE.*



*fol. autora*



*DOM BIUROWY FIRMY  
„BERGENSKE”  
PROJ. INŻ. ARCH. W. TOMASZEWSKI*

*fol. Raulin.*



*DOM FIRMY „POLSKAROB” NA  
KAMIENNEJ GÓRZE.  
PROJ. INŻ. ARCH. S. PŁOSKI.*

*fol. Raulin.*

*UL. WASZYNGTONA  
GRUPA DOMÓW.*



*fol. Raulin.*



*GMACH KOMISARIATU RZĄDU. Założenie symetryczne, dwa główne wejścia.*



*BUDYNEK SZKOŁY MORSKIEJ. Usytuowany przy arterii tranzytowej zdaleka od morza.*



Dom Z. U. S. przy ul. 10. Lutego — zaszczytnie wyróżniający się w dotychczasowym dorobku architektonicznym Gdyni. Budynek jest licowany kamieniem naturalnym. Zawiera lokale handlowe, biura i mieszkania. Duże, ładne i drogie.

*fol. Raulin.*



*DOM Z. U. S. OD UL. 3 MAJA.  
PROJ. INŻ. ARCH. R. PIOTROWSKI.*





*GMACH SĄDU OKRĘGOWEGO. PROJ. ARCH. ARCH. T. SIECZKOWSKI, Z. KARPINSKI, R. SOŁTYŃSKI.*

Gmach Sądu Okręgowego na placu Konstytucji.

Budynek wtopiony w teren (vide Zamek Królewski i kościół św. Floriana w Warszawie). Symetria bryły i skrzydeł budynku jest nieusprawiedliwioną sytuacją, gdyż ul. Mościckich jest arterią łączącą dworzec z Placem Kaszubskim i wybrzeżem portowym, a boczna uliczka długości 40 m jest organem szczytkowym z tych czasów, gdy jeszcze nie było portu. Wysokość budynku jest za niska do wymiarów placu. Okna nie w skali do bryły. Rozplanowanie wewnętrzne jasne i przejrzyste, techniczne wykonanie na wysokim poziomie.

Dom B. G. K. przy zbiegu ul. 10. Lutego i 3. Maja — wysokość wyłamuje się z planu strefowego i przez to akcentuje nieistotny w układzie arteryj komunikacyjnych narożnik; bryła skomplikowana zwłaszcza od ul. 3. Maja, pozornie nawiązana do budynków sąsiednich. Dążenie do maksymalnego wyzyskania zbyt małej parceli spowodowało zastosowanie uskoków w górnych piętrach, podobnie, jak w gmachu B. G. K. w Warszawie.

fol. Raulin.



*DOM BANKU GOSPOD. KRAJOWEGO. PROJ. ARCH. ZIOŁOWSKI.*

Poszczególne dzielnice oraz przedmieścia nabierają odrębnych cech, zależnie od odległości od centrum i lokalnych warunków terenowych.

Charakterystyka dzielnic byłaby następująca:

Kamienna Góra — zabudowa luźna (t. z. willowa) — domy o 2—5 kondygnacyj zależnie od roku budowy i konfiguracji terenowej (dachy wysokie i płaskie).

Działki Leśne — ulice romantyczne, kręte, domy o dzikiej różnorodności form, słoczowe i tylko pozornie wolnostojące. Zabudowanie dzielnicy jest nie do uratowania, przyjmując kryterium racjonalnej plastyki urbanistycznej.

Orłowo — rozbudowująca się dzielnica letniskowa z plażą nadmorską.

Mały Kack — wrzód Gdyni, ohydne kompleksy nędznych baraków robotniczych.

Grabówek (w części) i Obłuże — także wrzody.

Chylonja i Cisowa — dzielnice dotychczas na pół wiejskie z tendencją do rozbudowy.

Witomino — dzielnica ładnie i wysoko położona wśród lasów, w poważnej części oszpecona bieda-domkami robotniczymi.

Redłowo (zwane Wzgórzem Focha), dzielnica mieszkaniowa inteligencji pracującej, położona blisko śródmieścia, lasów i plaży. Architektura ujęta w normy. Dotychczas nieoszepecona.

Większość domów w Gdyni nie posiada tynków zewnętrznych, stan ten jednak w r. b. ulega poprawie.

Plagą mieszkań gdyńskich jest nadmierna akustyczność ścian i stropów. Jeżeli dom jest „maszyną do mieszkania” — to w każdym razie ta „maszyna” musi odpowiadać potrzebom człowieka żywego i przede wszystkim dać mu minimum izolacji termicznej i akustycznej. Tych potrzeb nie doceniają budujący, którzy stosują metody oszczędnościowe i wykorzystują materiał i konstrukcję w ramach dozwolonych przez statykę.

Gdynia rozwija się szybko. Stare domy, t. j. budowane 10 lat temu, — ulegają nadbudowie i rozbudowie. Ujednoczenie wyglądu poszczególnych zespołów architektonicznych i koordynacja powstających elementów, — stanowi poważne zadanie dla władz budowlanych, które muszą nadążać za życiem i jego potrzebami, czy to w odniesieniu do planów zabudowania dzielnic powstających, czy też do regulowania zabudowy powstałej w różnych okresach istnienia Gdyni.

Z tego względu świat architektoniczny oraz władze budowlane powinny, w poczuciu odpowiedzialności, podporządkować się wspólnej myśli — nadania Gdyni takiego wyrazu architektonicznego, który będzie w najszerszym znaczeniu tego pojęcia — emanacją sił twórczych polskiej techniki.

S. K. DĄBROWSKI.

*KAMIENNA GÓRA WILLE —  
BYŁE PENSJONATY.*



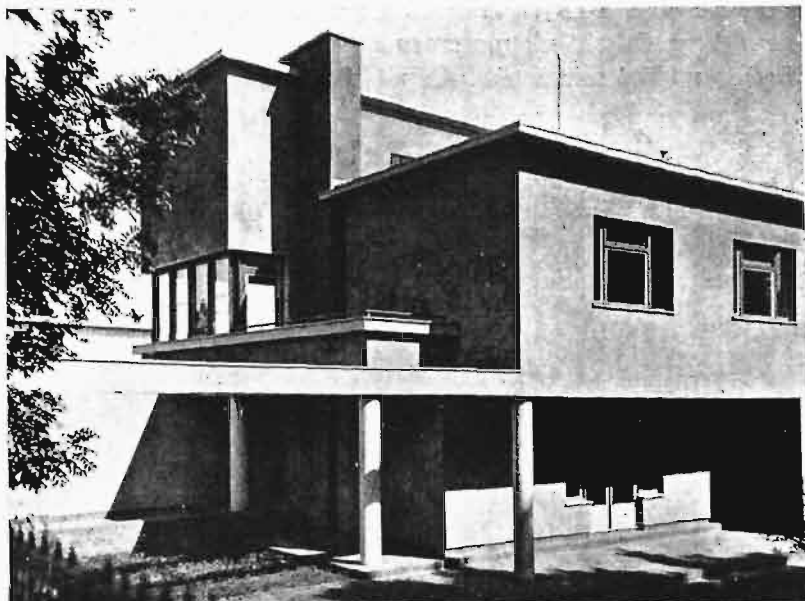
*fol. autora.*

*KAMIENNA GÓRA  
WILLA.  
PROJ. INŻ. ARCH. Z. KUPIEC.*



*fol. Raulin.*

*KAMIENNA GÓRA, WILLA HR.  
ŁOSIÓW.  
PROJ. INŻ. ARCH.  
Z. KUPIEC i T. KOSSAK.*



*fol. Raulin.*

## WNĘTRZE JAKO ODZWIERCIADLENIE POTRZEB KULTURALNYCH GDYNI

Jest rzeczą wiadomą, że na miejscu wsi Gdynia powstało miasto, którego rozwój oblicza się dzisiaj na 250 tysięcy mieszkańców. Kamienice zastąpiły chałupy, a asfalt i kostka — polne drogi. Byłby to jednak obraz niekompletny, bo pomimo że chałup jest bardzo mało — to ludzie, którzy w nich mieszkali istnieją do dziś w Gdyni. Pod względem kulturalnym są ciągle elementem młodym i niewyrobionym. Piszę to w tym celu aby podkreślić, że oprócz robotników, którzy zaczęli napływać od początku budowy portu, istniał stale żywioł miejscowy.

W pierwszej więc fazie Gdyni mamy dwa elementy: chłopski z całym swym konserwatyzyzmem i napływowy, którego celem jest tylko zarobek. Oczywiście elementy te są różne, więc ich otoczenie najbliższe musiało być zróżniczkowane.

Napływowy robotnik ograniczał się do baraku zbitego ze skrzyń i kilku najpotrzebniejszych sprzętów. Kaszuba pozostał ze swym otoczeniem pielęgnowanym od wielu lat.

W tym środowisku zjawiają się ludzie, którzy chcieli zarobić na entuzjazmie polaków do morza. Wszyscy, którzy jeździli przed wojną do Sopot i Kołobrzega, pojedą na Hel, do Gdyni i Orłowa.

Zaczęły rosnać wille — pensjonaty. Bez względu jaki się dom wybuduje, będzie on lepszy od chałupy chłopskiej. Tak rozumowano i tak też budowano. Prostota tych domów zbliżała je do baraków.

Jest to okres początkowy i wyrażający się przede wszystkim w tandecie.

Port się rozbudowuje, napływ ludności coraz większy. Powstają kamienice, wille i coraz więcej baraków. Tempo się wzmaga, potrzeba dużo mieszkań dla robotników, inżynierów i handlowców. Trzeba więc budować — obojętnie jak, byle prędko i tanio. Każde mieszkanie zostanie wynajęte, każde — dobrze zapłacone. Ten kto przyjechał chce tylko mieć gdzie przenocować. Dziś tu zarabia, jutro wyjedzie. Powstają więc domy bez obmyślanych planów, bo architekt nie ma czasu go opracować. Lokator decyduje się na to co jest, inaczej będzie musiał mieszkać w Sopotach. Miasto pracy ma tylko to co jest najpotrzebniejsze.



RYC. 1. MEBLE UŻYWANE.

Kupuje się meble, które są na rynku (ryc. 1), a te są wysortowaną tandetą z prowincji i Gdańska. Jeśli tak było i jest częściowo do dziś, to jest wynikiem warunków i potrzeb ludzkich, jest psychologią tych robotników i inżynierów, którzy chcą się tylko wzbogacić.

Sklepy, a właściwie kramy, mają też tylko to co jest konieczne, tandetę, którą kupią niewybredni i niemający czasu klienci. Bogaci zaś i tak zaopatrzą się we wszystko w Gdańsku czy w Warszawie.

Gdynia staje się miejscem pracy, Gdańsk — zabawy.



A jednak w tym środowisku zaczyna się zjawiać element inny, niezależny, o nastawieniu romantycznym, zasugerowany przez „Wiatr od morza” Żeromskiego. Jest charakterystyczne, że właśnie w Gdyni na Kamiennej Górze i Orłowie, w pobliżu portu zaczęły się pojawiać pierwsze wille, wybudowane wyłącznie dla jednej rodziny, usytuowane nad samym morzem. Oczywiście charakter domków „polski”. Wysokie dachy, małe okienka, kolumnienki. Jest to znów wynikiem psychiki tych ludzi, którzy przyjechali nad morze, lecz chcieli czuć się tu tak samo jak we Lwowie, Krakowie czy Warszawie.

Zrobili zaś dla Gdyni wiele bo założyli tu pierwsze ogrody (ryc. 2). Są one przeznaczone wyłącznie dla właścicieli i nie są tylko złem koniecznym wynikiem z charakteru luźnej zabudowy. Są ogrodem dla ogrodu.

Łącznie z ogrodami sprowadzili ci ludzie do Gdyni to czego nie można ani sprzedać, ani na niej zarobić, to jest pewną dozę bezinteresownej kultury.

Są to więc pionierzy nowego kierunku w Gdyni, który powoli zacznie się rozwijać, choć straci swój pierwotny charakter. Większe zgrupowanie ludzi w jednym miejscu automatycznie zaczęło wpływać na ilość i jakość sklepów. Szło to opornie. Bogaty Gdańsk zawsze przyciągał, jednakże różnorodność ludzi tak pod względem kulturalnym jak i majątkowym, spowodowała pewne zróżniczkowanie sklepów Gdynińskich.

Oprócz tandety zaczęły się zjawiać towary z Warszawy. Powstały sklepy konfekcyjne, kawiarnie, kioski i dwie Gdynińskie księgarnie.

Okres ten nie stworzył jeszcze typu mieszkańca Gdyni, zbyt bowiem był krótki i nieskoordynowany.

W ostatnich czasach, mniej więcej od 1935 r. choć trudno dać jakąś dokładniejszą datę, społeczeństwo Gdynińskie pomimo, że z tak różnorodnych ludzi złożone zaczyna przerabiać się i tworzyć prototyp obywatela Gdynińskiego. Są to pierwsze oznaki wylaniania się lokalnego typu mieszczkańskiego. Oczywiście rzesze robotników zasilane przez napływ nowych ludzi ciągle wypełniają baraki Obłuża, Chylonji, Grabówka i Małego Kačka. Oprócz nich jednak istnieje już część osiadła nastale. Zaczyna się wyróżniać robotnik pracowity nad leniwym, zdolny nad tępym. Wynikiem tego jest dorabianie się elementu bardziej wartościowego, a co zatem idzie i podwyższenie się jego stopy życiowej.



RYC. 3. WNĘTRZE MIESZKANIA ROBOTNICZEGO.  
OSIEDLE „PAGED” NA OKSYWIU.

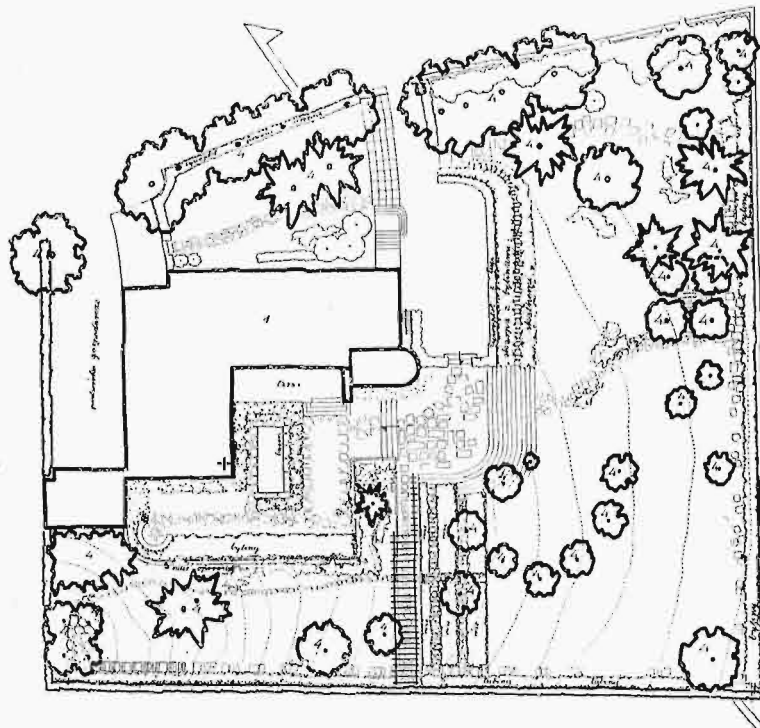
Oczywiście poziom ich nie jest tak wysoki jak robotnika Holenderskiego. Jednakże przez styczność Gdyni z krajami obcymi, przez podróże po miastach portowych, robotnik Gdyni bezsprzecznie zaczyna przewyższać większość ludzi stojących na tym samym poziomie socjalnym w innych miastach Polski.

Obraz ten byłby niekompletny, gdyby się nie wspomniało o akcji „Paged'u”, który stworzył wysoki poziom domów robotniczych (ryc. 3) z racjonalnie urządzonymi mieszkaniami. Przyzwyczajenie ludności do korzyści wynikających z dobrych mieszkań bez wątpienia wpływa dodatnio na ukształtowanie się życia robotnika, podwyższając poziom kultury mieszkaniowej.

Wyższe warstwy przechodzą inne koleje. Za wyższe uważam te, które mają czy to kamienice w okolicy ul. Świętojańskiej, czy też grunty, których m<sup>2</sup> jest warty co najmniej 50

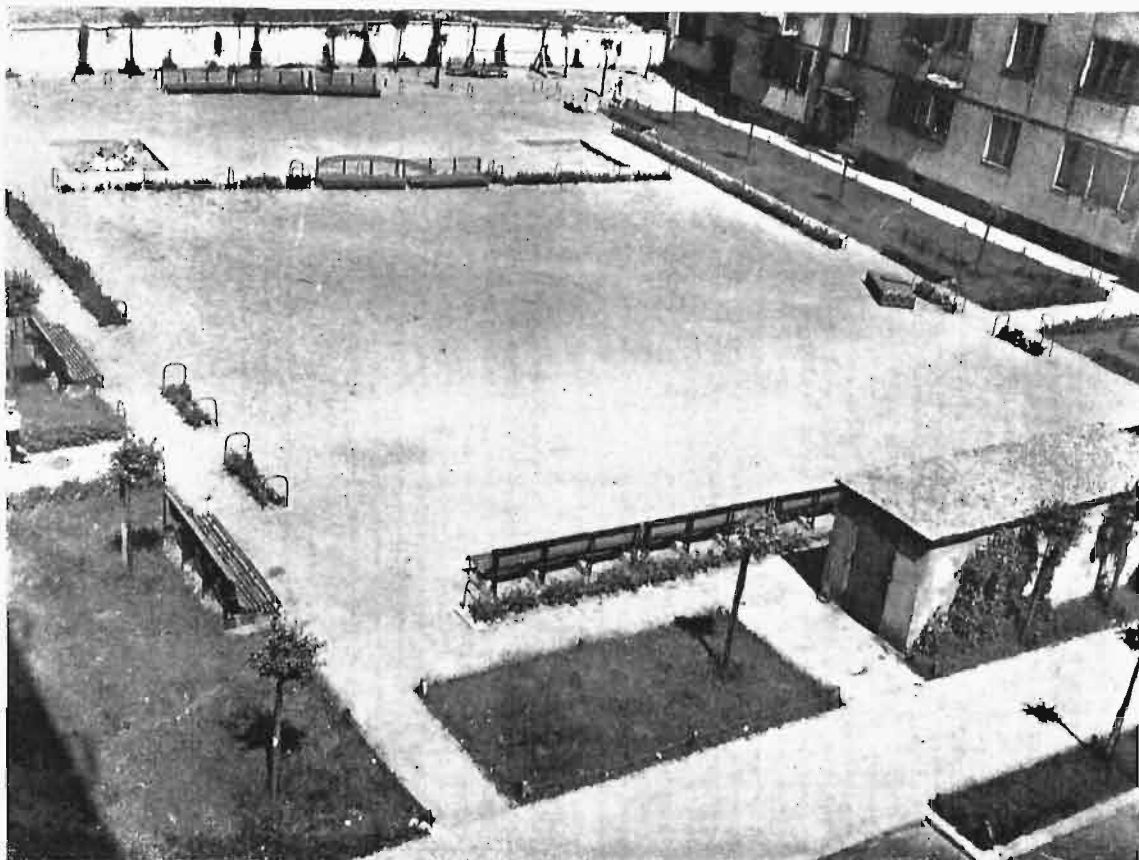
złotych. Do nich należy dodać pewną ilość inteligencji pracującej. Przeważnie ludzi rzutkich i energicznych, lecz ludzi, którzy może nie mieli czasu jeszcze zdobyć pewnej kultury osobistej. Otóż ten element naogół zdrowy fizycznie, mocny materialnie czuje potrzebę stworzenia otoczenia, któreby odpowiadało jego stanowi socjalnemu.

Powstają mieszkania prezesów, dyrektorów, mecenasów, doktorów i rentierów. Naogół wypełnione meblami z Gościcina lub Gdańska. Gdańsk też dostarcza figurek fajansowych, kryształów i dywanów. Są to mieszkania eleganckie i bogate. Mają mnóstwo rzeczy bezuży-

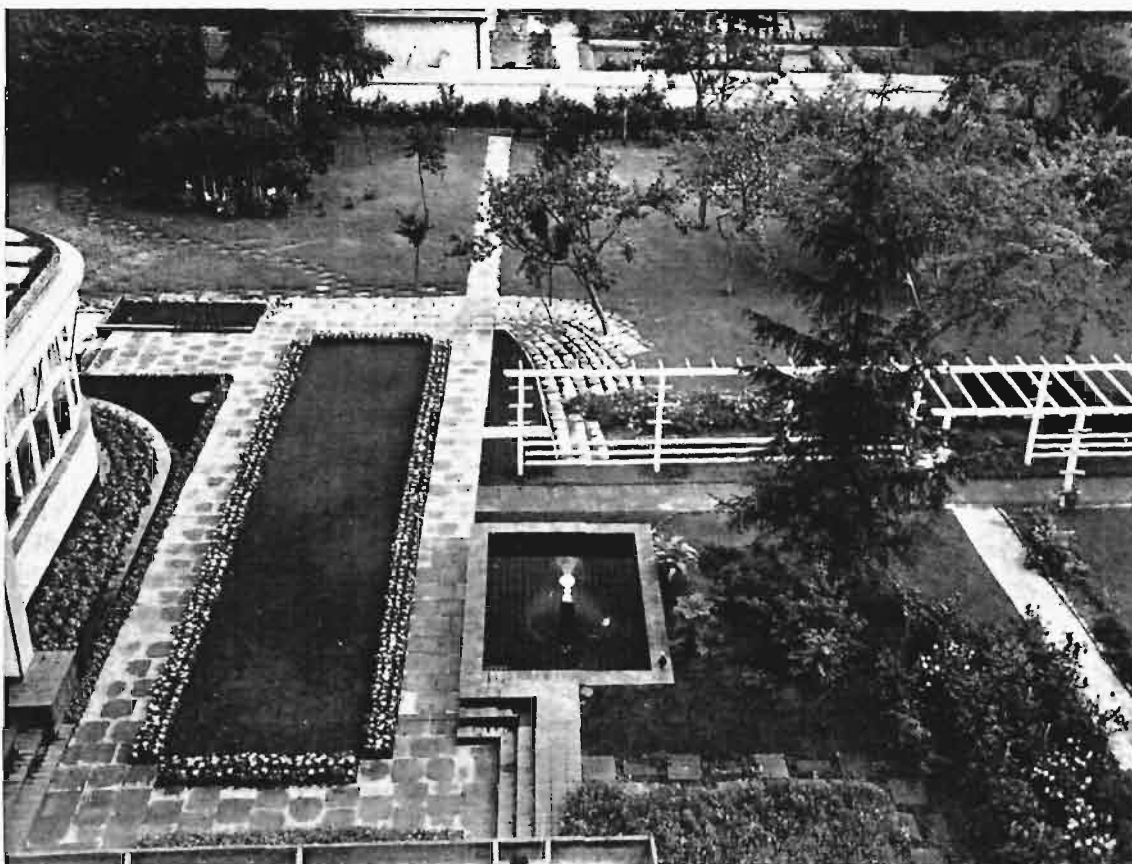


RYC. 4. OGRÓD PRZY WILLI.  
PLAN 1:400.  
PROJ. B. KASZYCKA, INŻ. OGR.

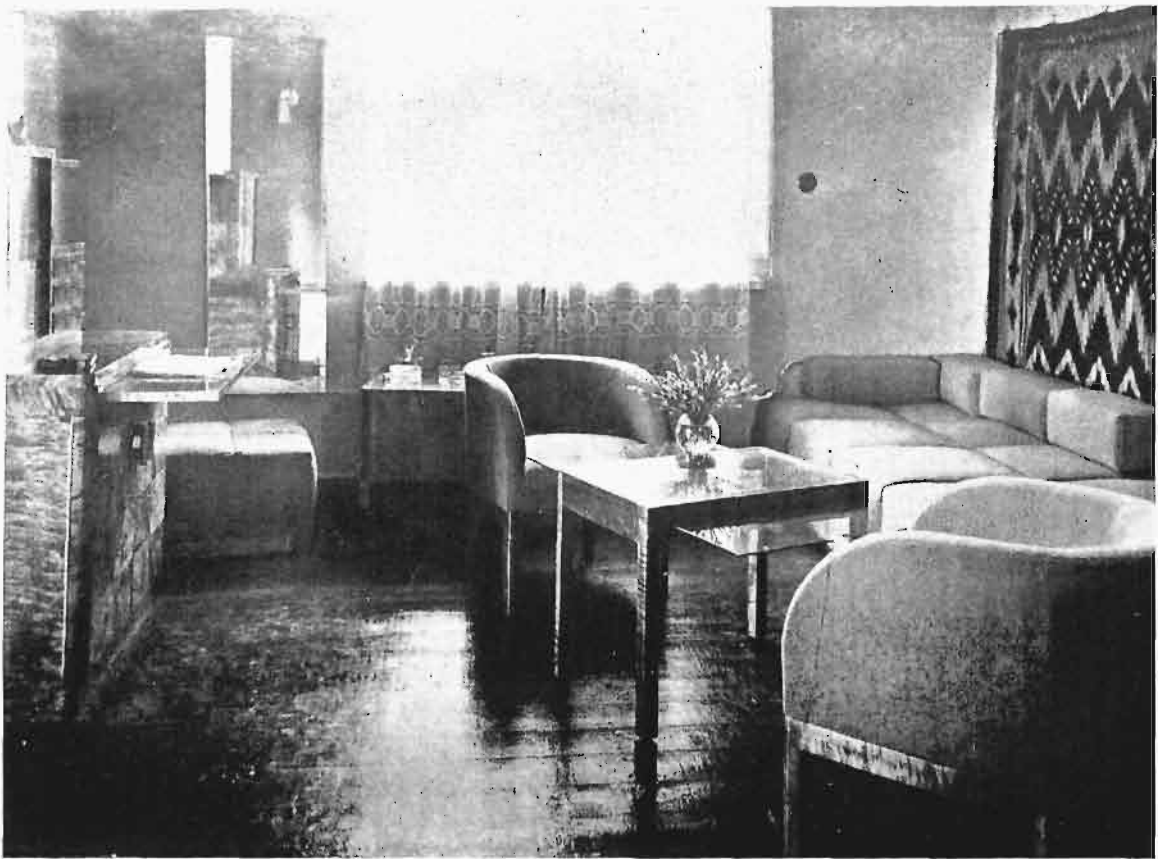
× punkt z którego wykonano zdjęcie  
ryc. 6 (w trakcie realizacji planu  
dokonane zostały zmiany).



*RYC. 5. OGRÓDEK WEWNĄTRZ BLOKU MIESZKALNEGO.*



*RYC. 6. FRAGMENT OGRODU PRZY WILLI. por. ryc. 4.*



*RYC. 7. FRAGMENT MIESZKANIA P. MJR. K. KRUSZEWSKIEGO. MEBLE PROJEKTOWANE PRZEZ WŁAŚCICIELA.*

tecznych, tak jak nie miały mieszkania tych ludzi rzeczy najpotrzebniejszych kilka lat temu. Zrozumiały to objaw, który stale występuje w młodym społeczeństwie i dziwić mu się nie można. Są to oczywiście mieszkania na pokaz, mieszczą się często w kamienicach czynszowych, które powoli zatracają charakter tandety. Konkurencja podwyższyła poziom wykonania domów. Racjonalne plany ujmują je w karby dając również lepsze warunki zdrowotne. Powstają ogrody — rezerwy wewnątrz bloków (ryc. 5).

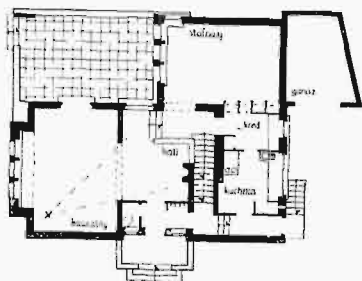
Część tych ludzi mieszka w willach wolnostojących. Oprócz mieszkań trzeba tu było stworzyć reprezentacyjny ogród, powiększyć dom do granic parceli (ryc. 4 i 6). I tu zaważyły na szali domki z Kamiennej Góry i Orłowa, wybudowane wyłącznie dla jednej rodziny. Były to bowiem jedyne przykłady w Gdyni jak mieszkać można i należy.

Oczywiście nie jeden projekt ogrodu został popsuty przez gust bogatego klienta. Jednakże samo wpajanie w społeczeństwo potrzeby posiadania ogrodu, bez względu na przyczyny, jest wielkim sukcesem.

Oprócz tych dwóch przeciwnych grup ludnościowych istnieje trzecia pośrednia, którą najlepiej możnaby określić jako „ludzi na dorobku”. Są to ci, którzy jeszcze nie zdążyli wybudować kamienic na ul. Świętojańskiej, więc chwilowo są posiadaczami domu na Działkach Leśnych.

Z małego budynku, często mozolnie wybudowanego za pieniądze odłożone kosztem najpotrzebniejszych rzeczy, rozbudowywano dom wszcz i wżwyż, aż stał się monstrualnym tworem zawierającym nieskończoną ilość klitek — o pokojach trudno tu mówić. Wolna przestrzeń koło domu zanika. Ogródki, jeśli je tak wogóle nazwać można — to już tylko wąski pas niezabudowanej ziemi, resztką projektowanego w szczegółowym planie zabudowania ogrodu. Krótko mówiąc śmietnik. Nikomu to nie jest potrzebne bo tego wynając ani sprzedać nie można. Oprócz tych trzech środowisk zaczyna się powoli tworzyć czwarta grupa — inteligencja w całym tego słowa znaczeniu. Są to ludzie, którzy naogół przypadkowo





RYC. 8. WILLA NA KAMIENNEJ GÓRZE (S. DARSKIEGO)  
PROJ. ARCH. Z. KUPIEC I ARCH. T. KOSSAK.

PLAN 1:400.

× — punkt z którego wykonano zdjęcie.

fol. Raulin.

znaleźli się w Gdyni i przynieśli ze sobą swoją kulturę i potrzebę stworzenia kulturalnego otoczenia (ryc. 7 i 8).

Jest ich jeszcze mało, trudno ich określić bo charakter ich jest różny. Sama jednak potrzeba stworzenia otoczenia dla siebie, która byłaby wyrazem ich potrzeb wewnętrznych, jest dowodem wyższego poziomu.

Te same zmiany przechodzą i sklepy. Publiczność Gdynńska ma teraz już większe wymagania. Jedni mają gust wyrobiony, drudzy ich naśladowują, inni znowu kupują rzeczy najdroższe. Z podwyższeniem poziomu materialnego i kulturalnego w Gdyni, sklepy automatycznie podwyższają także swój poziom. Gra tu też rolę jak zwykle i konkurencja, której nie było z początku.

Reasumując potrzeby kulturalne, przejawiające się w Gdyni można powiedzieć, że są to potrzeby młodego organizmu społecznego, mającego zalety i wady społeczeństwa dopiero konsolidującego się. Z chwilą, gdy to społeczeństwo wychowa swoich obywateli i stworzy u siebie swoją inteligencję, wtedy dopiero będzie można mówić o specyficznym charakterze wnętrza i ogrodów Gdyni.

WIESŁAW OYRZANOWSKI.



WEJŚCIE DO PORTU.

fol. Raulin.

## UJĘCIE ARCHITEKTONICZNE PORTU GDYŃSKIEGO

Zabudowę i architekturę każdego portu cechuje pewna przypadkowość i bezplanowość, która jest tem wyraźniejszą, im starszy jest port. Dzieje się to dlatego, że port buduje się i rozwija przez całe wieki, przechodzi rozmaite, o różnym nasileniu gospodarczym, fazy rozwoju, buduje się w różnych epokach i różnych stylach.

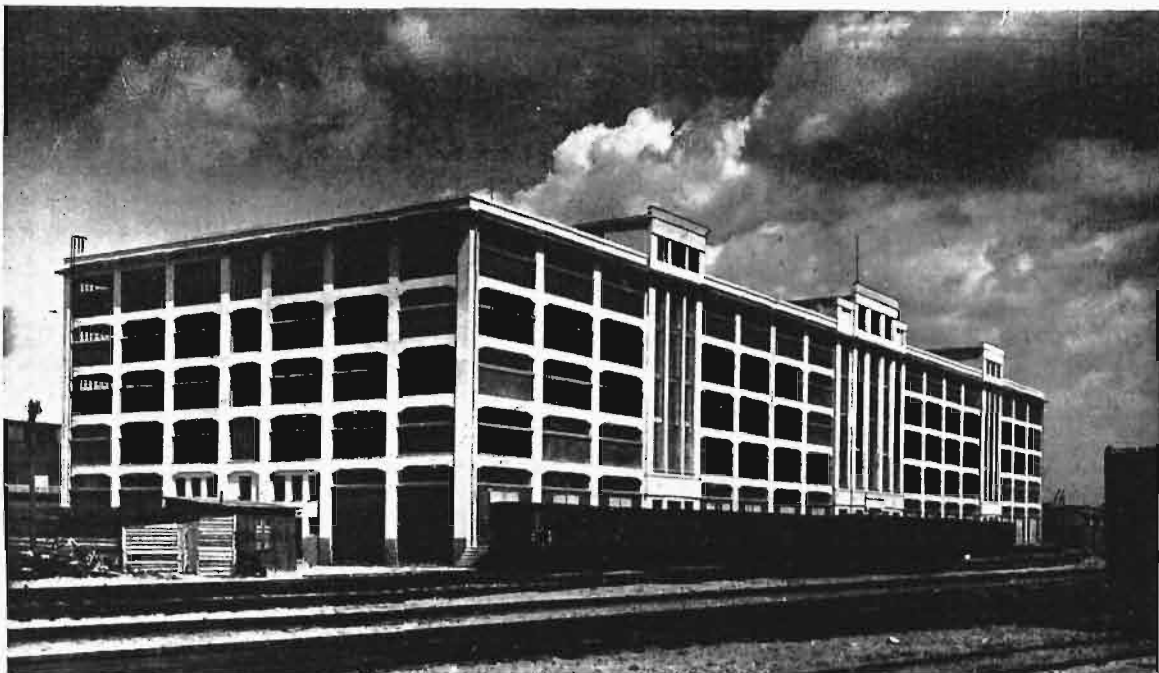
Liczący zaledwie kilkanaście lat wieku port gdyński, mimo to wykazuje tu i ówdzie też te same cechy, których nie dało się uniknąć z istoty rzeczy. Rozwój naszego portu był tak oszałamiający i nieprzewidywany, przez nielicznych zresztą speców morza, że i tutaj spotykamy tę przypadkowość i bezplanowość — chociaż szczęśliwie udało się zestroić całość i wywołać dodatni obraz i to chociażby z tego powodu, że obiekty budownictwa w porcie, należą w swym charakterze do tej samej epoki i to bardzo krótkiej, bo zaledwie kilkuletniej.

Rozmieszczenie i kierunek ulic w samym porcie, uzależnione od formy i położenia basenów i pirsów, na pierwszy rzut oka wydają się szczęśliwie ujęte i uporządkowane. Jednak połączenie portu z miastem jest przypadkowe i sztuczne, i mogło być ujęte inaczej, gdyby można było przewidzieć rozwój miasta i portu, i stworzyć warunki ich współżycia.

Połączenie ze śródmieściem odbywa się przez żelbetowy wiadukt, zbudowany na łuku arterii komunikacyjnej, pokonujący wzniesienie konieczne dla przepuszczenia torów kolejowych, prowadzących do portu węglowego.

Od strony zachodniej port nie posiada połączenia bezpośredniego z dzielnicą robotniczą (Grabówkiem), a sytuację starano się uratować znowu żelbetowymi wiaduktami na obrzeżnych drogach, lub żelazną kładką dla pieszych ponad torami kolejowymi.

Urbanistyczne związanie portu z miastem nie istnieje. Tworząc port nie pomyślano niestety, że równoległe z nim powstanie miasto, ośrodek handlowy i kiedyś przemysłowy, związany z portem organicznie jako jedna gospodarcza całość. I dlatego port i miasto Gdynia



MAGAZYN DŁUGOTERMINOWY.

fol. Raulin.

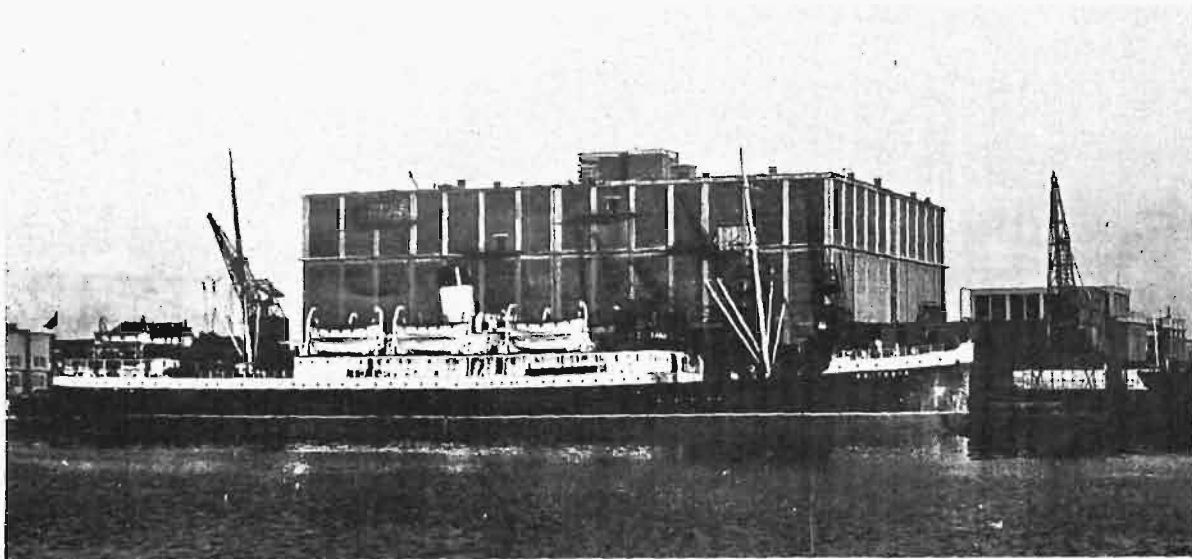
tworzą niezwiązane ze sobą odrębne nie przenikające się elementy, odgrudzone nawet na przeważnej długości granicy żelbetowym parkanem najeżonym groźnymi kolcami. Stare porty, chociażby sąsiadujący z Gdynią Gdańsk, Hamburg, Antwerpia czy Marsylia nie posiadają wyraźnych granic między miastem a portem. Prawdopodobnie przez wieki miasto i port zbliżały się do siebie, aż zlały się w jedną całość. I to stanowi urok starych portów, gdzie obok miejsca przycumowania i ładowania okrętu, biegną ulice ze swymi sklepami, knajpami, mieszkaniami, gdzie w fasadzie ulicy, jak to jest np. w Gdańsku, widnieje starożytna brama z żórawiem, jako znamienny akcent ulicy, lub nawet obserwatorium astronomiczno-meteorologiczne, również zabytkowy budynek. W Gdyni ta przerwa jest przykra, ale życie i pęd rozwojowy obu elementów może kiedyś, po stuleciach, zbliży je do siebie i zleje w jedną optycznie całość.

Port w swej istocie, jest dworcem towarowym, przeladowującym z pociągów kolei żelaznych na okręty i z okrętów na ląd, w ilościach odpowiadających możliwościom tonażu okrętów, przy czym różnorodność przeladowywanego towaru jest znacznie większa, niż to spotykamy na dworcach towarowych na lądzie. Z tego też wynika duża skala budowli ściśle

Photo-Plat.



DWORZEC MORSKI.

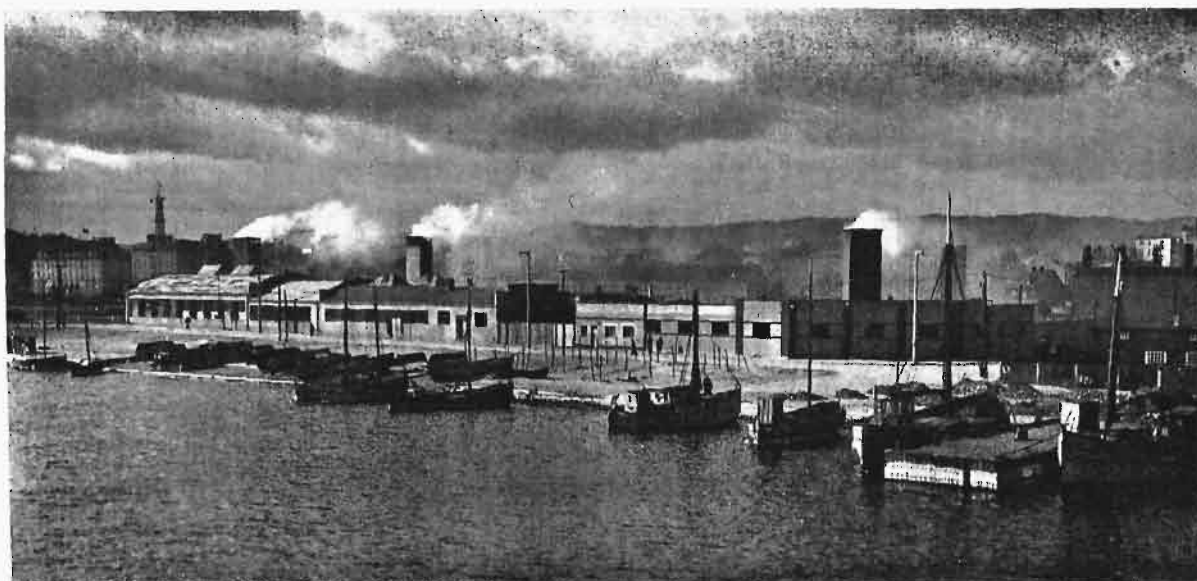


CHŁODNIA PORTOWA.

fol. Raulin.

portowych i różny charakter, wynikający z przeznaczenia budowli dla danego artykułu eksportowego czy importowego. Magazyny portowe, które z istoty zadań portu są budowlą przeważającą w porcie, spełniają również rolę przechowywania towarów przez czas dłuższy i to jeszcze bardziej powiększa ich rozmiary. Naturalnie, że magazyn jest budowlą ściśle użytkową, mogącą nie mieć pretensji do dobrej architektury — w naszym porcie przy budowie magazynów posługiwano się często pracą architekta, przez co magazyny nie tylko posiadają śmiałe i dobre konstrukcje, ale też w większości wypadków posiadają duże walory architektoniczne, w układzie brył, rozmieszczeniu w płaszczyźnie otworów i w doborze dobrych materiałów.

Poza magazynami, których ilość w naszym porcie jest bardzo poważną, zadania portu wymagają budowy dworca osobowego — dworca „morskiego”. I w tym wypadku, gdzie architektura ma większe pole do wypowiedzenia się gdzie dominuje nad konstrukcją — tutaj popelniono czyn nie do darowania. Projekt dworca morskiego zlecono swego czasu niemieckiej, berlińskiej firmie do opracowania. Przez to zlekceważenie polskich architektów gdyński dworzec morski jest zupełnie obcy w swym charakterze, poza tym nie posiada walorów ar-



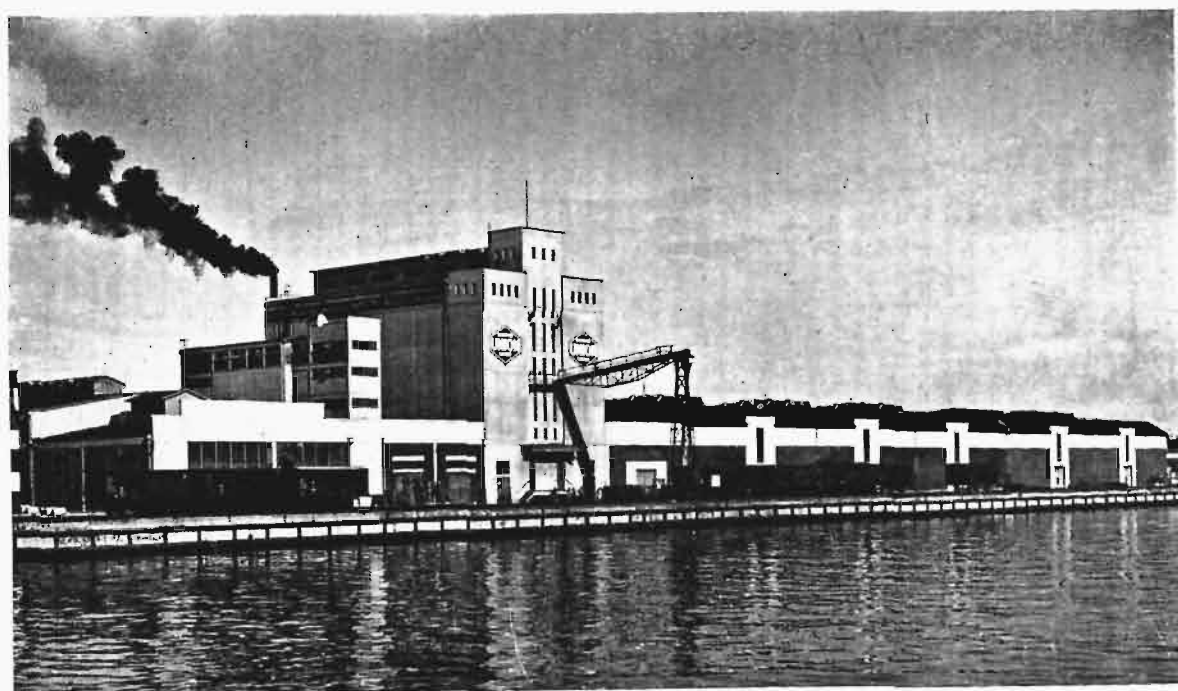
WEDZARNIE RYB.

fol. Raulin.



*ŁUSZCZARNIA RYŻU.*

fol. Raulin.



*OLEJARNIA „UNION”.*

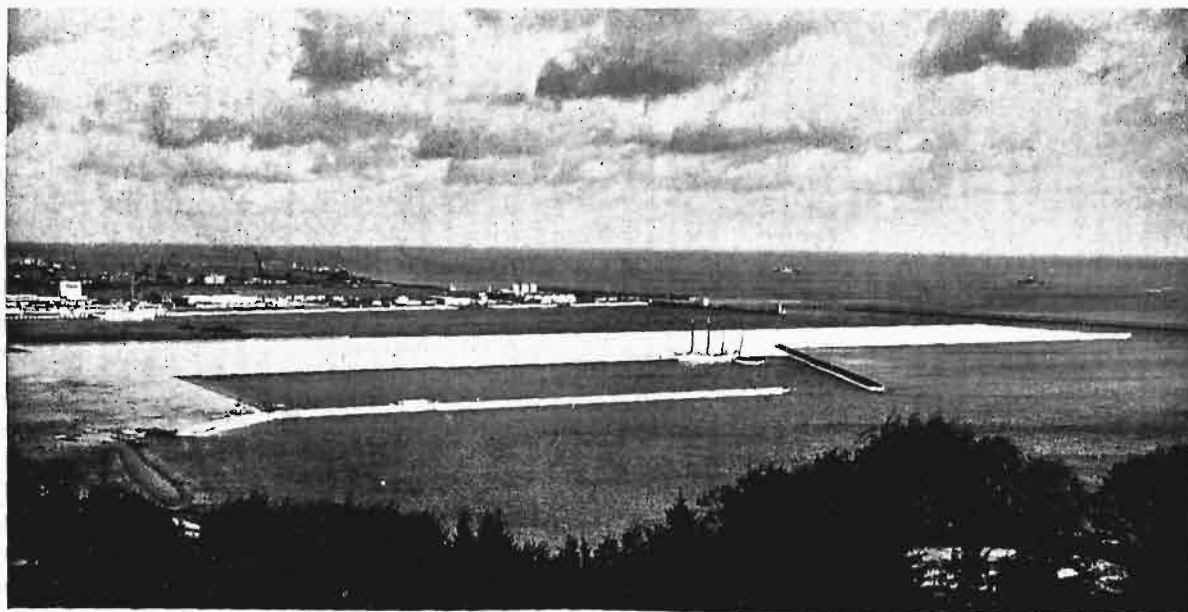
fol. Raulin.

chitektonicznych, jest szpetny, a i rozwiązanie rzutu poziomego pozostawia wiele do życzenia.

Budynki biurowe, urzędowe i prywatne, cechuje różnorodność, i nie zawsze dobra architektura. Niestety urzędy Państwowe, t. j. Urząd Morski i Kapitanat Portu są architektonicznie bezwartościowe, bez wyrazu i charakteru. Projektowane i budowane na samym początku rozbudowy portu, należą do epoki, kiedy architektura nasza nie znalazła jeszcze swego wyrazu, przez co te budowle nie są ani stylowe, ani nowoczesne, przeładowane niepotrzebnymi i niepoważnymi dekoracjami. Niech pociechą jednak będzie konieczność budowy nowego gmachu dla Urzędu Morskiego, który niewątpliwie wypadnie architektonicznie dobrze, gdyż budowany w zeszłym roku Urząd Celny posiada dobrą architekturę, tak jak w przeważającej części budynków biurowych prywatnych firm, spotykamy poprawną, nawet dobrą architekturę.

Do „monumentalnych” budowli portu gdyńskiego należą bezsprzecznie zakłady przemysłowe. Każdy z nich posiada charakter i wymowę architektoniczną, jest dobrze wykonany, jest rzeczowy i decyduje o ogólnym wyglądzie i wrażeniu w danej części portu. Zaliczam do tych budowli Łuszczarnię ryżu, Olejarnię „Union”, chłodnię portową, i t. d. — a przede wszystkim budowany obecnie elewator zbożowy. Poza tym cały szereg zakładów przemysłowych w porcie rybackim, jak wędzarnie, chłodnie, mniejszych lub większych walorów architektonicznych. Całość jest dobra. Dobra dlatego, że mimo różnorodności przeznaczenia a zatem charakteru oraz wyrazu — architektura budowli portowych przeważnie należy do jednego okresu datującego się od 10 lat. Nad całością dominują potężne żelazne konstrukcje kranów, kominy i maszty okrętów, flagi i bandery różnych państw i narodów. I to nadaje architekturze portu ten odrębny specyficzny wyraz, zespalaając nawet różnorodne i odrębne czasem budowle w jedną architektoniczną całość, rzeczową i celową.

*JERZY MULLER.*



*BASENY: JACHTOWY I PREZYDENTA.*

*fol. Raulin.*

# KWIATKI ARCHITEKTURY GDYŃSKIEJ

Zdawałoby się, że powstające, młode miasto uchroni się od wielu błędów miast starych i nawet będzie dla nich wzorem. Tymczasem z krótkiego spaceru po Gdyni i jej najbliższej okolicy możemy przynieść niezły bukiet kwiatków nie tyle wonnych, ile jaskrawych. Barwa ich oka nie bawi, budzi natomiast smutne refleksje — czy tak będzie zawsze. Najpiękniejsze kwiaty z dość dzikiego bukietu staraliśmy się uwiecznić na kliszy fotograficznej i oto rozkładamy je tutaj przed zdumionymi oczami czytelników.

Nasz zachodni sąsiad buduje wspaniałe autostrady, przeprowadzone zdala od mniejszych ośrodków, a łączące wielkie zbiorowiska ludzkie. Nam nie chodzi już o autostrady, ale gdy zobaczymy połączenie naszego miasta portowego z krajem, to mimowoli nasuwa się pytanie czy szosa ta musi **koniecznie** przebiegać przez największe, beładnie zabudowane osiedla (Mały i Wielki Kaek, Chwaszczyno) i łączyć się z szosą gdańską w tak dyskretny sposób?

Ta sama szosa na Chwaszczyno, o charakterze wybitnie dalekobieżnym, w obrębie Małego Kaeka traktowana jest jako miejscowe *Champs Elysées*, rendez vous miejscowego eleganckiego świata i wózków dziecięcych. Automobilistom poleca się w niedzielne pogodne popołudnie zażyć spaceru wśród tego rojowiska.

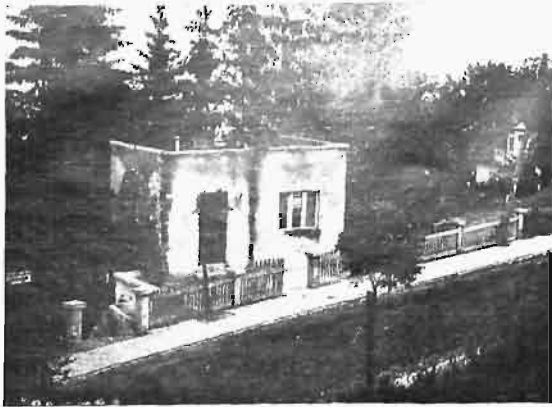


Oto, jak widać na obrazku, obław w Gdyni bardzo pospolity mający swoje gospodarcze podłoże zupełnie zrozumiałe, ale urbanistycznie dający jaknajgorsze rezultaty. Buduje się domy 4—5 piętrowe etapami; pierwszy obejmuje parter i 1—2 piętra. W wykończonym parterze lokują się natychmiast lokale handlowe, podobnie dzieje się z pierwszym piętrem. O tynkowaniu zewnętrznym wogóle szkoda gadać. W ten sposób główne ulice Gdyni obudowane są na znacznej długości domkami pozornie 1—2 piętrowymi nietynkowanymi i nieraz bez wstawionych okien. Widok budujący, efektowny!



Nie mówmy jednak wyłącznie o nowych budowlach Gdyni. Wśród niezliczonych szpitali gdyńskich na czoło wybijają się, o dziwo, nie wspierały gmach, nowoczesnie zaprojektowany, ale stary budynek stajni (!?). Ten oto budynek ciekawie wybiegający na środek jezdni głównej ulicy jest właśnie tak cenną instytucją.





Nigdy nie wiadomo co kogo czeka. Był sobie na Kamiennej Górze pewien budyneczek użyteczności publicznej i to jeden z niewielu tego rodzaju w Gdyni. Należał do Towarzystwa Kąpieli Morskich. Pewnego dnia ktoś go nabył i przerobił niemalże własnymi siłami na skromny domek o 2 mieszkaniach. Czemu groźny Nadzór Budowlany przymknął swe sokołe oko na to klecenie cegieł?



Jest w Orłowie Morskim, należącym do gminy gdyńskiej, wspaniała willa o pięknie brzmiącej nazwie „Gryf”. Ktoś kiedyś mówił o dużych wpływach rodzimej naszej architektury, transponowanej za pośrednictwem albumu Sas-Zubrzyckiego, na kształtowanie tego dzieła. Niech czytelnik osądzi.



Ulica Świętojańska bogata jest w liczne i rozmaicie rozwiązane balkony. Wśród tych elementów architektonicznych można długo wybierać. Naszą cenną zdobyczą jest dom o fantastycznie pomysłanych balkonach jako zespół wiecznie przedłużającej się skrzynki. Im niżej — tem dłużej.

I cóż dziwnego, że takie kwiatki rosną na żyznym gruncie gdyńskich błot, roztaczając swój niezdrowy czar, jeśli w pięknym zawodzie Bramantego i Brunelleschiego pracują rządowo upoważnieni w b. zaborze inżynierowie hydrotechnicy, mechanicy, technolodzy.

Ź. R., A. U.



# ARCHITEKT W GDYNI

Niejednokrotnie słyszałem zarzuty, że architekci w Gdyni są winni, iż układ stosunków budowlanych w mieście jest taki jaki jest, że Gdynia źle się zabudowuje, że brak planowości itp.

Nie przeczę, że zdarzały się wypadki niewłaściwych i nieprzemyślanych poczynań poszczególnych architektów, że ten i ów nie znalazł się na wysokości zadania, że były błędy — ludzie są ludźmi i trudno wymagać ideału, zwłaszcza w chaosie odrodzenia państwa i narodzin nowego miasta. Muszę jednak stanowczo zaprzeczyć; by architekci gdyńscy, jako zbiorowość, zrzeszona w Kole Architektów, nie zdawali sobie sprawy z bolączek Gdyni, z tego jakby się powinna zabudowywać, a jak się buduje i by nie usiłowali w miarę swych sił i możliwości przez swą organizację wpływać na lepsze ukształtowanie całości życia budowlanego i architektonicznego powstającego miasta. Czuję się uprawnionym do zabrania głosu w tej sprawie, ponieważ znam dokładnie wysiłki architektów zrzeszonych, jako były przewodniczący Koła Architektów oraz Oddziału S. A. R. P. w okresie 5-ciu lat od r. 1930 do lutego b. r.

Nowobudujące się miasto! Miasto powstające się w szybkim tempie, nie drogą wiekowych przekształceń, lecz na rozkaz wywołany najistotniejszymi potrzebami Ojczyzny!

Co za ogrom możliwości w tych kilku słowach...

Jakie pole do pracy dla iluż fachowców, a zwłaszcza dla architektów, inżynierów itd. Miasto powstające prawie na ugorze...

Nie ma potrzeby liczyć się przy planowaniu z dzielnicami istniejącymi, zabrykami, ulicami, kanałami, przewodami, itd. itd.

Trzeba sobie tylko uświadomić:

- 1) w jakim celu miasto się zakłada, do czego ma służyć, jakie będą jego drogi rozwojowe,
- 2) wybrać w związku z tym najbardziej odpowiednie miejsce i, biorąc pod uwagę wszelkie trudności i przeszkody miejscowe, oddać głos fachowcom różnych dziedzin.

Ileż mamy przykładów powstawania tego rodzaju miast, a zresztą, nie sięgając w przeszłość, na naszych oczach powstaje nowa stolica Australii, powstaje Littoria, Pontinia w Italii, budują się wzorowe osiedla w Niemczech, Holandii, Anglii itd.

Wszędzie widzimy, że najistotniejszą cechą miasta „na rozkaz” są:

- 1) wstępne, wszechstronne studia i dokładne, żmudne przemyślenie założeń,
- 2) ściśle opracowany w szczegółach na podstawie studiów plan miasta, z góry przewidujący wszelkie trudności istniejące i mogące powstać w dalekiej przyszłości,
- 3) wykonanie sieci komunikacyjnych z wszelkimi instalacjami jak wodociągi, kanalizacja, elektryczność itp.,
- 4) i jako etap końcowy — wznoszenie obiektów budowlanych.

Nie ulega wątpliwości, że Gdynia inaczejby dziś wyglądała, gdyby jej rozbudowa, choć w części, opierała się na powyższych zasadach.

Niestety nie jest Gdynia przykładem miasta świadomie tworzonego.

Przez długie lata czynniki miarodajne nie doceniały Gdyni, jako miasta portowego, którego rozwój winien iść równoległe z rozbudową portu. Zapatrywania się zmieniły bardzo niedawno — około roku 1933. Przez blisko 10 lat utrzymywał się pogląd, że Gdynia jest raczej ośrodkiem lotniskowym, który nie przekroczy 50—60 tysięcy mieszkańców, toteż sprawy Gdyni-miasta były stale bagatelizowane. Wskutek tego wciśnięto miasto w wąski pas pomiędzy wzgórzami, a morzem, zamiast budować go na szerokiej płaszczyźnie Kępy Oksyw-

skiej, przecięto je trasą kolejową, dopuszczono do dzikiej, chaotycznej parcelacji i przypadkowego osiedlania się napływających mas ludności wzdłuż tras komunikacyjnych, przy których miasto się rozciąga na 15 klm.!

Nie wykupiono (jak w porcie) terenów dla miasta, przez co uniemożliwiono przeprowadzenie racjonalnej polityki terenowo - budowlanej, któraby wpływała na prawidłową parcelację i zabudowanie.

Na podstawie obowiązujących wówczas, a częściowo i dotychczas, ustaw pruskich, wolno było zajmować się projektowaniem i budową każdemu, to też lada murarz, czy „budowniczy”, który dawniej stawiał chałupki rybackie, poczuł się powołanym nagle do projektowania i budowania domów wielopiętrowych, miejskich!?

Rozwielmożnił się w Gdyni typ „architekta”, który jest projektantem, kierownikiem i wykonawcą własnych „tworów”. Słowem jest sędzią i adwokatem w jednej osobie (!) przy czym, oczywiście, projekt z zasady „nic nie kosztuje”.

Typ ten tym łatwiejsze miał pole do działania, im poziom kulturalny klienta był niższy, ponieważ zaś duża część klienteli składała się z wzbogaconych nagle dawnych gdynian, poza tym spekulantów terenowych i innych, łaknących łatwej i szybkiej, zbyt szybkiej, amortyzacji kapitału, nic też dziwnego, iż udało mu się zdobyć prawie że monopol na terenie „polskiego Clondyke”; tym bardziej, że kontrolna działalność władz budowlanych, reprezentowanych wówczas przez jedynego architekta miejskiego o kwalifikacjach budowniczego była prawie żadna, bo im prymitywniejszy był projekt, tym łatwiej przechodził magistrackie sito; — nie wartość projektu, lecz zupełnie inne względy odgrywały rolę.

Takie stosunki zastało kilku architektów (inżynierów), których los rzucił w owe czasy na teren Gdyni (rok 1925—1928).

Chaos panował całkowity. Z jednej strony jak najgorsze wyniki powodował dualizm władz budowlanych — Starostwo i Magistrat wydawały sprzeczne zarządzenia; fatalny w skutkach był brak planu zabudowy, przepisów miejscowych... z drugiej — brak kwalifikacji zajmujących się budownictwem, nie przebijająca w środkach, dzika konkurencja różnych „architektów”, plany na nieprawdopodobnie niskim poziomie, wykonawstwo wprost horrendalne itd.

Z tego stanu rzeczy jasno zdawali sobie sprawę nie władze, nie społeczeństwo gdyńskie i nie ówczesni „budowniczości w Gdyni”, lecz architekci, to też postanowili oni dążyć do naprawy stosunków.

Pole do pracy zdawało się być olbrzymim, jednakowoż należało przeprowadzić walkę o prawo do pracy, o polepszenie stosunków architektoniczno - budowlanych w powstającym mieście, o przekonanie wszelkimi dostępnymi środkami władz tak miejscowych, jak wyższych, że stan dotychczasowy jest nie do utrzymania, że prowadzi on do chaotycznego, bezplanowego powstawania jedynego miasta portowego Rzeczypospolitej, mającego być Jej chlubą wobec swoich i zagranicy, nie zaś wstydem i utrapieniem...

Zadania te mogły być przeprowadzane nie przez jednostki, lecz jedynie przez zwartą, świadomą swych celów organizację zawodową architektów miejscowych, najlepiej z bołączkami Gdyni obeznanych; ich scalona w organizacji opinia pozwalałaby wywierać wpływ na sprawy, dotyczące architektury i budownictwa w mieście.

Poza tym organizacja taka była potrzebna dla obrony zawodu, pracy nad podniesieniem solidarności i etyki zawodowej, samokształcenia, życia zbiorowego itp.

Powstała ona dnia 19. X. 1928 r. pod nazwą Koła Architektów Polskich w Gdyni, skupiając wszystkich 8 architektów, pracujących na terenie w owym czasie.

Pierwszy rok działalności Koła mało się zaznaczył na zewnątrz, była to raczej praca wewnętrzna - organizacyjna, nawiązanie kontaktu z władzami, ustalenie programu działalności.

Przystąpienie do szerszej pracy datuje się od początku 1930 r., gdy zostały zdefiniowa-

ne główne zadania Koła, w celu uporządkowania zabagnionych stosunków w budownictwie Gdyni:

- a) rozciągnięcie na Gdynię zawieszonych do r. 1938 paragrafów ustawy budowlanej z dnia 16. II. 28 r.
- b) zaliczenie Gdyni do szeregu jedenastu większych miast, wymienionych w powyższej ustawie.
- c) rozwiązanie kwestii urbanistycznej w Gdyni (przystąpienie do opracowania planu zabudowy, obejmującego cały region wielkiej Gdyni, a w związku z tym zorganizowanie komórki w łonie władz budowlanych miasta).
- d) jak najszybsze opracowanie i wprowadzenie w życie miejscowych przepisów budowlanych.
- e) poza tym wywieranie wpływu na sprawy aktualne, urządzenie konkursów, praca wewnętrzna - organizacyjna itp.

Pierwsze dwa punkty wymagają osobnego omówienia.

Koło nasze, aczkolwiek zdawało sobie sprawę, że posiadanie dyplomu tylko częściowo decyduje o kwalifikacjach danego osobnika w znacznie większej mierze uzdolnienie i wiedza faktycznie posiadana, — uznało jednak, że w naszych chaotycznych warunkach, przy braku właściwego ustawodawstwa, przy chaosie w urzędach, ciągle będących w stadium organizacji i reorganizacji, przy niezwykle niskim poziomie kultury budowlanej w kraju i fatalnych tradycjach zaborczych, konieczna jest ochrona pracy fachowców m. in. architektów, najbardziej zaś poważnym w tych warunkach miernikiem wartości jest dyplom, uzyskany w Wyższej szkole akademickiej.

Artykuły zawieszonych na całym terenie b. Zaboru Pruskiego do roku 1938 art. 358—371 ustawy budowlanej z r. 1928, omawiające uprawnienia architektów, inżynierów i techników, określające zakres ich pracy, nie obowiązywały w Gdyni, która narówni z całym b. Zaborem Pruskim podlegała jeszcze przestarzałym ustawodawstwu pruskiemu, pozwalającym coprawda projektować i budować każdemu, jednak pod bardzo ścisłą kontrolą władz. Po przejęciu obszarów przez Państwo Polskie idea tych ustaw została spaczona, bowiem szerokie uprawnienia pozostały, zaś zanikła prawie zupełnie kontrola.

Końcowy ustęp art. 364 Ust. Bud. wyszczególnia jedenaście większych miast, w których uprawnienia do projektowania i kierowania robotami przysługują jedynie osobom z wyższym wykształceniem technicznym. Uważaliśmy, że ograniczenie to należy tym bardziej zastosować w Gdyni, jako mieście nowobudującym się, by uniknąć błędów i partactwa, zarazem, by postawić dziedzinę projektodawstwa, kierownictwa budową i wykonawstwa na jak najwyższym poziomie.

Uważaliśmy, że ograniczenie to należy tym bardziej zastosować w Gdyni, jako mieście nowobudującym się, by uniknąć błędów i partactwa, zarazem, by postawić dziedzinę projektodawstwa, kierownictwa budową i wykonawstwa na jak najwyższym poziomie.

Po ustaleniu powyższych wytycznych działalności Zarząd Koła konsekwentnie przystąpił do pracy.

Wystosowaliśmy w ciągu lat 1930-32 szereg memoriałów i pism w powyższych sprawach do władz miejscowych i wyższych, oraz odbyliśmy szereg audiencji, których skutkiem było wydanie tymczasowych zarządzeń.

Prócz sprawy budowlanej wielokrotnie były poruszane zagadnienia urbanistyki Gdyni i zorganizowania biura zabudowy.

Celem zdobycia materiałów dla dalszej walki o uprawnienia Zarząd przeprowadził wśród członków Koła ankietę o ilości wykonanych projektów i budow. Rezultatem ankiety było stwierdzenie, iż w ciągu 5 lat 1927—1932 na blisko 800 zatwierdzonych projektów było około 80% wykonanych przez architektów, a jeszcze mniej wybudowanych!!...

A jednak oskarża się architektów o zabudowę Gdyni!?!...

Wszystkie te starania i uporczywe kołatania dały wreszcie rezultaty. — Ministerstwo Spraw Wewn. opracowało projekt ustawy o uprawnieniach w Gdyni, dalej nawet idący aniżeli nasze propozycje, bowiem dawał uprawnienia inżynierom architektom (art. 361 U. B.).

W trakcie uchwalania ustawy została ona jednak zmieniona w tym sensie, że również inżynierowie innych kategorii uprawnienia otrzymali zgodnie z art. 362 i 363. Zmiana ta okazała się w praktyce bardzo niekorzystną i przyczynia się dotychczas do osłabienia dodatniego wpływu Ustawy.

Tak zmieniona Ustawa weszła w życie dnia 15 lutego 1933 r.

Po upływie trzech lat od wprowadzenia tej ustawy w życie, wyraźnie widoczne są dodatnie jej rezultaty. Poziom przedkładanych do zatwierdzania projektów znacznie się podniosł tak pod względem ukształtowania planu, jak i architektury zewnętrznej. Jest nie do pomyslenia, by mógł obecnie powstać budynek mieszkalny kilkupiętrowy bez elementarnych wygód, jedynie z klozetami i to dostępnymi tylko z międzypiętrowego podestu klatki schodowej, lub pomieszczeniami łazienkowymi o wymiarach  $1,20 \times 4$  m i korytarzami, zajmującymi 60% powierzchni mieszkania itd. Budynków podobnych z lat 1925—1932 posiada Gdynia pokaźną ilość.

Jak wyżej wspomniałem posiada omawiana ustawa też i braki i niedociągnięcia.

a) uprawnienie inżynierów innych specjalności w granicach art. 362 i 363 sprowadzone zostało w praktyce do ich równouprawnienia z architektami, bowiem budynki tak zwane monumentalne, pozostawione ustawowo wyłącznej kompetencji architektów, nie wchodzi w rachubę, bo się ich nie buduje, prawo zaś projektowania wszystkich innych — mieszkalnych, handlowych itd. obejmuje również nie architektów.

To równouprawnienie jest bezpodstawnym, bowiem nie jest oparte na równorzędnych kwalifikacjach fachowych. Stworzony został nowy typ „Architekta” — bez uzdolnień i wykształcenia architektonicznego, posiadający pomimo to uprawnienia architektoniczne.

b) Niejasność i sprzeczności ustawy, spowodowały taką jej interpretację, że stało się możliwym w r. 1934 nadanie przez t. zw. czynniki miarodajne uprawnień dwom osobom, nie posiadającym (wbrew duchowi i literze ustawy) nie tylko wyższego wykształcenia technicznego, ale nawet (o ile się nie mylę) — średniego. Nic nie pomogły protesty Zarządu S. A. R. P. do Min. Spr. Wewn., stwierdzające bezpodstawność nadania uprawnień i brak rzeczywistych kwalifikacji fachowych.

Ujemne rezultaty wymienionych wad ustawy niedługo kazały na siebie czekać, potwierdzając całkowicie słowa kol. R. Millera, wygłoszone na II-ym Walnym Zebraniu S. A. R. P. (Komunikat S. A. R. P. Nr. 10, VI, 1936):

...,Ta wymiana roli architektoniczno-twórczego elementu na element natury czysto formalnej, jakim jest uprawnienie, sprowadza sprawę projektowania i regulacji poszczególnych obiektów budowlanych na drogę spekulacji na gruncie uprawnień, co dzisiaj w całej najpowszechniejszej formie i w całej rozciągłości jest stosowane.

Przykładów potwierdzających wymieniać nie potrzebuję. Każdy kto zna życie naszych urzędów, w których dokonywa się akcje zatwierdzania projektów budowlanych, zna chyba te giełdy „hien uprawnionych”, które gromadami wystają przed urzędami dla sprzedania, nawet na ulicy, swoich uprawnień, które przecież wynikają z artykułów omawianej ustawy”.

Pochodną tego stanu rzeczy jest, że i obecnie na ogólną ilość uprawnionych, najwyżej 30% projektów i kierownictw przypada architektowi!

Na równi ze sprawą nowelizacji ustawy budowlanej ciągną troską Koła, od chwili jego założenia, było wywieranie wpływu na właściwe ustosunkowanie się władz do kwestii racjonalnej i planowej zabudowy Gdyni, drogą przystąpienia do opracowania planu zabudowy Wielkiej Gdyni, opracowanie przepisów miejscowych itp.

Jeszcze w roku 1929—1930 zostały wydane tymczasowe przepisy miejscowe przy wydatnej współpracy Koła z władzami miejscowymi. Przepisy te były oparte na opracowanym przez Min. Robót Publ. planie zabudowy śródmieścia Gdyni i, z biegiem czasu, stają się coraz bardziej przestarzałe i nieaktualne, pomimo to obowiązują jednak dotychczas.

Doroczne sprawozdania i memoriały Koła świadczą o tym, że zdecydowane stanowisko Koła nie pozostało bez wpływu na dalsze losy planu zabudowy Gdyni.

Od roku 1931 datują się zaczątki Oddziału Zabudowy przy Komisariacie Rządu w Gdyni

ni. Aż do roku 1934 działalność jego jednak nie wykazała dostatecznej sprężystości w wykonywaniu bezpośredniego obowiązku opracowywania planu zabudowy. Studia były prowadzone ale przypadkowo. Prace te były paraliżowane, przy jak najlepszych chęciach bezpośrednich kierowników Oddziału, brakiem planu pomiarowego obszaru Gdyni, o sporządzenie którego szła bezowocna walka.

Dopiero od roku 1934 datuje się właściwsze podejście do zagadnienia dzięki powiększeniu i zreorganizowaniu Oddziału Zabudowy, przez zapewnienie mu podstaw finansowych i fachowych, oraz przystąpieniu do wykonywania planu pomiarowego. Toteż w ciągu dwu ostatnich lat przeprowadzono programowe studia oraz opracowano szkic planu zabudowy Wielkiej Gdyni. Prace nad planem szczegółowym są w toku.

Prócz powyżej wspomnianych naczelnych zagadnień, działalność Koła do czasu jego rozwiązania w r. 1934 obejmowała troskę o całościowy kształt życia architektonicznego i budowlanego w mieście. Koło zdawało bowiem sobie sprawę, że nie wyczerpuje programu polepszenia budownictwa tylko zmiana ustawy, względnie opracowanie planu zabudowy.

Koło starało się również o

- 1) właściwą organizację władz budowlanych w Gdyni,
- 2) regulaminy, normujące pracę poszczególnych agend Wydziału Technicznego (Nadzoru Bud., Oddz. Zabud., Pomiar., Drogowego, Komisji Opiniodaw. itp.), regulaminy dla projektodawców i kierowników robót,
- 3) Właściwy stosunek władz bud. do kierowników robót,
- 4) Ochronę tytułu architekta,
- 5) Usprawnienia wykonawstwa budowy.

Wszystkie te starania były przeprowadzane drogą bezpośrednich konferencji oraz składania memoriałów tak władzom miejscowym, jak i centralnym.

Wiele postulatów Koła doczekało się pomyślnego załatwienia:

- 1) Oddział Zabudowy po wielu nieudanych próbach został wreszcie właściwie zorganizowany.
- 2) Weszła w życie ustawa o uprawnieniach w Gdyni.
- 3) Zostały włączone do Gdyni Mały Kack, Orłowo i Chylonia, wskutek czego opieką władz budowlanych Kom. Rządu zostały wreszcie te miejscowości objęte.
- 4) Wydany został w roku 1932 okólnik Wojewody Pomorskiego, zakazujący bezprawnego używania tytułów „inżyniera” i „architekta”. Co prawda jest on mało przestrzegany, pomimo starań Koła, przez miejscowe władze, bowiem dotychczas często spotyka się na mieście bezprawnie używane wywieszki w rodzaju „architekt — budowniczy” i podobne.
- 5) Przy współpracy Koła Kom. Rządu przystąpił do opracowania regulaminów, wyżej wspomnianych.

Pozatem działalnością Koła były objęte sprawy: organizacji konkursów, udziału w szeregu zjazdów i posiedzeń różnych organizacji, wycieczek, wydawnictw (w r. 1931 pod egidą Koła został opracowany przez mnie i Kol. Garlińskiego „Zbiór przepisów budowlanych obow. w Gdyni”, używany dotychczas) akcji prasowej, odczytów, organizacji i bezpł. poradni budowlanej (istniała w r. 1933), udziału przedstawicieli Koła w odpow. agendach urzędów, oraz pracy wewnętrznie - organizacyjnej stowarzyszenia.

Dla scharakteryzowania szybkiego wzrostu Koła podaję, iż początkowa ilość członków Koła w r. 1928 — 8 osób potrojiła się i w chwili rozwiązania wynosiła 24 członków.

W r. 1934 nastąpiło wreszcie zjednoczenie ogółu architektów polskich w jednej naczelnej organizacji S. A. R. P. Dnia 18 lipca 1934 r. odbyło się likwidacyjne zebranie Koła oraz pierwsze doroczne zebranie Oddziału S. A. R. P'u.

Działalność Oddziału idzie po linii ramowego statutu S. A. R. P. i w kierunku wytyczonym przez sześćioletnią pracę Koła.

Większość spraw, o które walczyło Koło, w dalszym ciągu jest aktualna i wymaga stałej czujności Oddziału.

Toteż oddział ponownie wystąpił w szeregu pism do Władz w sprawach: nowelizacji ustawy bud., obrony tytułu i t. p., poza tym wystosował protest telegraficzny i pisemny do Min. Spr. Wewn. w sprawie uprawniania osób bez wyższego wykształcenia (14. VIII. 35).

Wnioski i propozycje Oddziału w sprawie reorganizacji nadzoru budowlanego były źródłowo opracowane i oparte na statystyce specjalnie zebranej z szeregu miast, przy współudziale Izby Przem.-Handl., przy czym Izba wystąpiła do władz z podobnymi wnioskami.

Wszystkie te starania i zabiegi były o tyle skuteczne, że nastąpiła na początku bież. roku reorganizacja Nadzoru Budowlanego, która dotychczas nie jest zakończona; przy współpracy Oddziału został wprowadzony w życie narazie regulamin składania projektów. Inne regulaminy i przepisy miejscowe są w opracowaniu.

Współpraca z Izbą Przem. - Handlową dała dodatnie wyniki w postaci szeregu zebrań czynników fachowych w sprawach organizacji Nadz. Bud., doksztalcenia fachowego rzemieślników, szkolnictwa zawodowego, nowelizacji ustawy budowlanej itp.

Członkowie S. A. R. P'u prowadzą w związku z tym fachowe wykłady na kursach dokształcających, zorganizowanych przez IzbęP. - H.

Obecnie Oddział liczy 52 członków. Poza Oddziałem jest kilku architektów „dzikich”.

Posiadających uprawnienie budowlane architektów jest 28, zaś inżynierów budowlanych 32!?...

Reszta architektów pracuje bądź w Urzędach, bądź na prywatnych posadach.

Praca architekta na terenie Gdyni, przy dużej jego odpowiedzialności społecznej z racji powstawania nowego miasta o znaczeniu międzynarodowym, jest bardzo utrudniona przez:

- 1) brak obrony prawnej zawodu,
- 2) dopuszczenie do pracy przy rozbudowie Gdyni osób, pozbawionych kultury architektonicznej i kwalifikacyj fachowych, a uprawnionych do projektowania i kierowania robotami.
- 3) Niezrozumienie istoty i wagi pracy architekta tak przez klienta, jak i czynniki miarodajne.
- 4) Niską kulturę ogólną budującego społeczeństwa i jego słabość finansową.
- 5) b. niski stopień wykonawstwa technicznego, opartego przeważnie na spekulacji i niefachowości.

Wszystkie wyżej wymienione czynniki wykoślawiają pojęcie „architekt” oraz istotę jego pracy, którą jest projektowanie i kierowanie budową, poza tym przyczyniają się one do pauperyzacji zawodu.

Bo „architektem” w oczach ogółu jest u nas poza inżynierem architektem i inżynierem budowlany, i budowniczy, i majster budowlany; — każdy z nich, jeśli nawet nie jest „uprawniony”, może wykonywać zawód architekta, bo napewno zdobędzie sobie podpis „uprawnionego” tak na projekcie jak i na deklaracji kierownictwa robót.

Tym samym zostaje spaczona istota pracy architekta. Sprowadza się ona do fabrykowania szablonowych, rzemieślniczych projektów bez kształtu inwencji architektonicznej, za ledwie zgodnych z paragrafami przepisów policyjno-budowlanych, oraz do sprawowania kierownictwa robót, które jest parodią kierownictwa w pojęciu prawdziwego architekta. Kierownictwo te jest częstokroć najzupełniej fikcyjne.

Tak pojęta praca architekta kalkuluje się oczywiście o wiele niżej od wszelkich najniższych norm architektonicznych, przez co znajduje duży popyt wśród klientów, z reguły nie znającej się na tajnikach budownictwa i w większości wypadków stojącej na niskim poziomie kulturalnym i etycznym, idącej przeto na lep taniej ceny.

A gdy ta tania cena jest zupełnie świadomie wysuwana w walce konkurencyjnej z architektami przez osobniki „uprawnione”, wyzute z wszelkich zasad uczciwości i etyki w celu dorwania się do kierownictwa robót? Kierownictwo wtedy jest traktowane jako odskocznia do zarobków nielegalnych i nieuchwytnych, pochodzących z przyjaznego ścisłego porozumienia kierownika z wykonawcami i dostawcami, przekraczających jednak kilkakrotnie uczciwą kalkulację architekta, — sypią się wtedy jak z rogu obfitości procenty od wszystkich dostawców i wykonawców... i wszystko jest w największym porządku: klient jest zadowolony że „architekt” jest tani i w dodatku wygodny, bo nie wtrąca się na budowie, na której wyłącznym panem pozostaje właściciel, mający powolnego sobie wykonawcę; władze nic nie wiedzą, bo przecież wszystkie formalności są załatwione, deklaracje i dziennik budowy wypełnione i podpisane..., dowiedzą się może kiedy się wydarzy katastrofa... Wtedy będzie się szukać winnych i to przeważnie nie tych, którzy są winni naprawdę!

A budowa?... Budowa trzyma się na razie... A że jest zaprojektowana nieoszczędnie i niecelowo, że wykona po partacku, częstokroć bez rysunków roboczych, z użyciem gorszych lub całkiem złych materiałów budowlanych, że kosztuje drożej od innej zaprojektowanej i wykonanej przez dobrych fachowców, — wyjdzie to na jaw znacznie później, gdy wszelkie poprawki będą niemożliwe, lub kosztowne...

W wypadkach takich, niestety częstych na terenie Gdyni, cierpi na tym dobro miasta, zabudowanego „nijakimi” domami, cierpi kieszeń właściciela, o czym przekonywuje się on dopiero „po szkodzie”, i cierpi architekt — odsuwany od pracy w swoim fachu, do którego przez szereg długich lat studiów i praktyki przygotowywał się...

Architektura w Gdyni stała się zajęciem nie popłaatnym dla ludzi, traktujących swój zawód poważnie, t. zn. chcących wykonać 100% obowiązków architekta! Toteż ciężkie jest ich położenie, jeśli nie posiadają zajęć dodatkowych, jak ekspertyzy sądowe i bankowe, lub nie pracują dla większych instytucyj rządowych, miejskich lub prywatnych.

Jeśli cena „rynkowa” za projekty i kierownictwo waha się od 1/2% do 1 1/2% kosztów budowy średniej czynszówki, to uzyskane przez architekta honorarium nawet większe — do 2 1/2% uważane jest za bardzo wygórowane, w jego zaś kalkulacji jest tak niskie, że dla utrzymania się i wykonywania pracy musi on zdobyć 10—15 kierownictw, położonych w dodatku w różnych końcach rozległego miasta...

Przy najsumienniejszym traktowaniu swych obowiązków, niemożliwym jest w tych warunkach właściwe obsłużenie budowy, co jest dla niej oczywiście ze szkodą.

Wyżej opisane wysiłki architektów zrzeszonych Koła i Oddziału S. A. R. P'u miały na celu poprawienie tego stanu rzeczy. Wysiłki te nie poszły na marne, jak poprzednio widzieliśmy. W wielu dziedzinach dało się uzyskać poprawę, przy pomocy władz tak miejscowych jak i wyższych.

Wszystko to jest jednak jeszcze mało...

Nie będzie zdecydowanej poprawy sytuacji naszego zawodu, nie tylko w Gdyni, ale i w całym Państwie, jeśli nie zapanuje niepodzielnie i wyłącznie zasada fachowości, tak w wykonaniu zawodu, jak i w obsadzaniu odpowiednich stanowisk.

Dopóki nie będą skoordynowane zamierzenia budowlane w całym Państwie (Rada Budowlana, wzgl. Ministerstwo Robót Publicznych).

Dopóki wykonywanie wolnego zawodu architekta nie będzie bronione ustawowo i nie będą ściśle określone jego obowiązki i prawa (ochrona tytułu, Izby Budowlane, Inżynierskie lub Architektoniczne).

Dopóki nie będą ściśle rozgraniczone i przestrzegane kompetencje pracujących w zawodach budowlanych — architekta, inżyniera, budowniczego. (Gruntowna nowelizacja ustawy budowlanej w myśl wniosków S. A. R. P'u, nie zaś połowiczna i niedokładna, jaka miała miejsce niedawno).

Przy tym wszystkim konieczne jest świadome podnoszenie kultury architektonicznej społeczeństwa przez odpowiednią reorganizację szkolnictwa ogólnokształcącego.

Niezmiernie ważnym na przyszłość jest również dostosowanie programów szkolnictwa zawodowego wyższego, średniego i niższego do nowych wymagań.

Powyższe wystyczne są szkicem programu uzdrowienia całokształtu dziedziny architektoniczno - budowlanej nie tylko w Gdyni, ale bodaj na całym terenie Rzeczypospolitej.

Toteż jednym z naczelných obowiązków Zarządu Głównego S. A. R. P'u byłoby bliższe zapoznanie się z zagadnieniem zabudowy Gdyni, jako przykładem ujemnym, i przyczynienie się do uzdrowienia miejscowych warunków pracy architekta przez usilne dążenie do zasadniczych rozstrzygnięć w myśl wymienionych wytycznych, bowiem zagadnienia te niekiedy przekraczają możliwości i kompetencje Oddziału S. A. R. P'u w Gdyni.

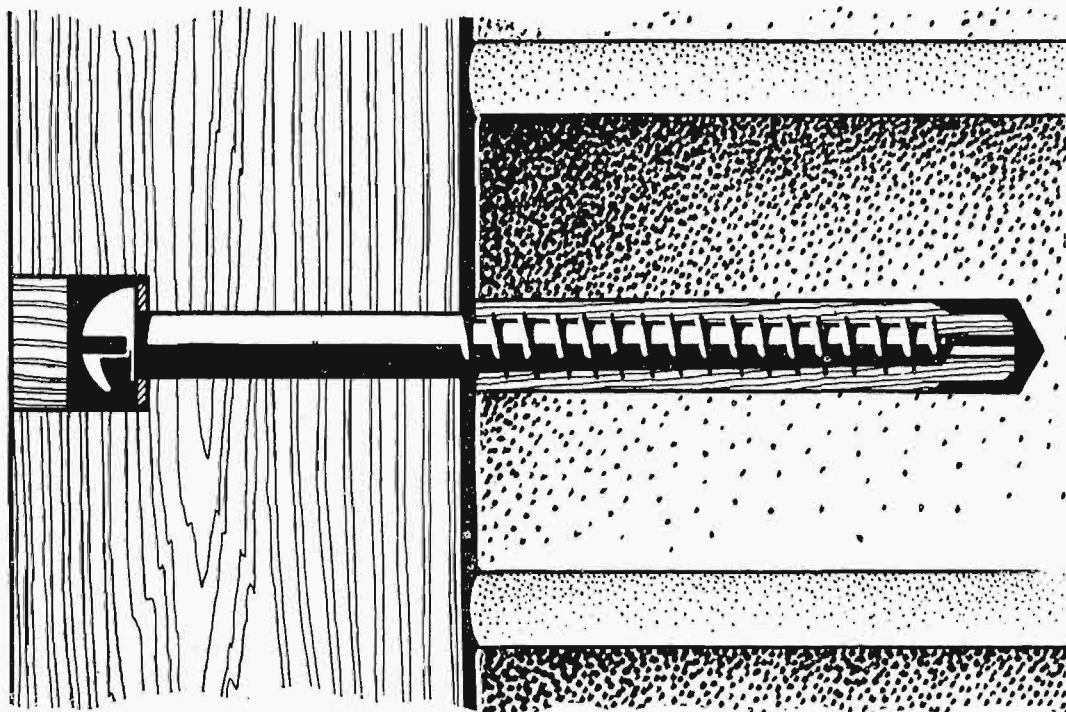
TADEUSZ JĘDRZEJEWSKI.

## KRONIKA OGÓLNOPOLSKA

### ZJAZD DELEGATÓW STOWARZYSZENIA ARCHITEKTÓW RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ.

*Dnia 26 i 27 września b. r. odbył się Zjazd Walny Delegatów Stowarzyszenia Architektów Rzeczypospolitej Polskiej. Podczas dwudniowych obrad odczytane zostały zgłoszone przez poszczególne oddziały referaty, których tezy były szeroko dyskutowane i uzupełniane poprawkami oraz wnioskami. W głosowaniu większością głosów zostały przyjęte i przekazane Zarządowi Głównemu do dalszej pracy tezy i dezyderaty w sprawach interesujących ogół architektów jak: roboty publiczne, szkolnictwo zawodowe średnie, zabudowa miast, zabudowa wsi, sprawy konkursów architektonicznych, norm i wynagrodzeń i t. d. Po sprawozdaniu z działalności Zarządu Głównego, Zarządów poszczególnych oddziałów, sekcji i komisji oraz po udzieleniu absolutorium ustępującemu Zarządowi odbyły się wybory. Prezesem Zarządu Głównego został przez aklamację ponownie wybrany kol. Romuald Miller, na członków Zarządu zostali wybrani kandydaci komisji wyłonionej z pośród delegatów: kol. kol. Gomóliński Jerzy, Piotrowska Anatolia, Piotrowski Roman, Puławski Teodor, Paprocki Adam, Skibniewski Zygmunt, Syrkus Szymon i Trzeciński Gustaw. Rada S. A. R. P. wybrana została w składzie: kol. kol. A. Bojemski, M. Goldberg, R. Gutt, K. Jakimowicz, J. Jankowski, F. Lilpop, S. Makowiecki, W. Minkiewicz, L. Niemojewski, T. Nowakowski, R. Świerczyński i T. Tolwiński.*





# MOCOWANIE FUTRYN

## sposobem „RAWLPLUGS”

### Z a l e t y :

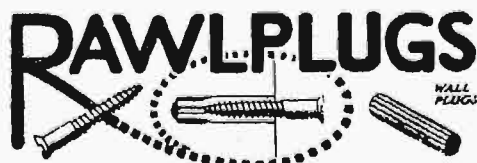
Pewność, Siła, Szybkość, Bezpośredniość

### Koszt umocowania:

1 Futryny drzwiowej:		1 Futryny okiennej:	
4 kołki „Rawlplugs” Nr. 20x2 $\frac{1}{2}$ ”	Zł. 1.24	Nr. 16x2”	Zł. 0.68
4 Śruby dł. 100x8,8 m/m	” 0.26	dł. 100x7 m/m	” 0.18
Robocizna $\frac{1}{2}$ godziny	” 0.30		” 0.30
Narzędzia (amortyzacja)	” 0.05		” 0.04
	<u>Zł. 1.85</u>		<u>Zł. 1.20</u>

### Zastosowanie:

Gmach K. O. P. — Warszawa  
 Domy F. K. W. — Warszawa — Okęcie  
 — Gdynia  
 Sanatorium św. Józefa — Warszawa  
 i wiele innych.



Przedstawicielstwo na Polskę  
 „SLIP MATERIAL”

S-ka z o. o.  
 Warszawa — Al. Jerozolimska 43  
 tel. 9-83-60 i 9-83-62.



# PRZEMYSŁ BUDOWLANY I TECHNICZNY

## Armatury elektryczne

Warszawa



„A. MARCINIAK” SPÓŁKA AKCYJNA  
WARSZAWA Zarząd i Fabr. Wronia 23. tel. 595-08, 592-02  
Sklep: Bracka 4, tel. 9-60-55

## Betonowe wyroby

Warszawa

Fabryka Wyrobów Mozaikowo-Betonowych  
**B. KOREWA i S-ka**  
Warszawa, Syreny 7 (Dom własny), Tel. 631-75 (Zał. 1870 r.)

FABRYKA WYROBÓW BETONOWYCH  
Inż. STANISŁAW RADZIMIŃSKI  
Warszawa, ul. Wilanowska 22, telef. 960-34  
POSADZKI CEMENTOWE I LASTRICOWE. SCHODY

**PLYTKI CEMENTOWE** prasowane pod ciśnieniem hydr. do 300 atm. do podłóg z utwardzoną nawierzchnią lastric w kolor. dowoln., do elewacji dostarczą  
Przedsiębiorstwo Budowlano-Drogowe „**DROGOBIT**” sp. z o. o.  
Warszawa, Marszałkowska 1, tel. 8-08-18

## Bitumina

Warszawa

„ORŁO ROG”  
dawniej ORŁOWSKI, ROGOWICZ i S-ka, Sp. z o. o.  
Warszawa, Aleja Róż 16, Tel. 981-23  
Wylączni wytwórcy Bituminy do krycia dachów i izolacji.

## Blachy Cynkowe

Katowice



### CZYSTA BLACHA CYNKOWA

najlepszy materiał do krycia dachów,  
ozdoby wnętrz, liter reklamowych i t. p.

POLECA

„BLACHA CYNKOWA” Sp. z O. P.  
Katowice, Stawowa 10.

Znak ochronny.

Warszawa

### CZYSTA BLACHA CYNKOWA i POCYNKOWANA

D./ H. A. GEPNER  
Warszawa, Grzybowska 27. Tel 690-27 i 655-25

## Blacha żelazna cynkowana

Warszawa



### CYNKOWNIA WARSZAWSKA

(właśc. Inż. T. Rapacki i Z. Świącicki)

Warszawa, Boduena 3  
Tel. 652-07 652-77, 242-62 i 653-07.

## Budowlane Przedsiębiorstwa i Materiały

Gdynia

Inż. K. KRZYŻANOWSKI i S-ka  
Przedsiębiorstwo Budowlane  
Gdynia ul. Świętojańska 5 Tel. 11-25

Przedsiębiorstwo Budowlane  
F. SKAPSKI i S-ka Inżynierowie — Sp. Akc.  
Gdynia, ul. Portowa

Warszawa

BIURO INŻYNIERYJNO-BUDOWLANE  
INŻ. ZYGMUNT ZARZECKI  
Warszawa, Lwowska 19. Tel. 9.40-85

A. CZEŻOWSKI i E. STRUG Inżynierowie  
BIURO INŻYNIERYJNO-BUDOWLANE  
Warszawa, Wspólna 7. Telefon 8-85-19.  
Roboty budowlane i mostowe. Kamieniolomy granitu.

Przedsiębiorstwo Budowlane  
ALEKSANDER GUTT  
Warszawa, Al. Szustra 36. Tel. 8.71-88.

## Budowlane Przedsiębiorstwa i Materiały

Warszawa

Towarzystwo Inż.-Budowlane „TRAWERS”  
HACIEWICZ i SERWIŃSKI — Inż. Sp. Firm.  
Warszawa, Piusa XI 22. Tel. 879-76, 808-69, 446-06.

BIURO INŻYNIERYJNO-BUDOWLANE  
Inż. W. FILANOWICZ i B. SUCHOWOLSKI  
w Warszawie, ul. ks. Skorupki 7, tel. 9-19-56  
wykonuje wszelkie roboty w zakresie budownictwa wchodzące.

MECHANICZNE WARSZTATY STOLARSKIE  
L. ŁUCZYŃCIEC i Ł. SOBĄŃSKI inż.  
Warszawa, Korytnicka 6/8, Telefon 10-29-54

PRZEDSIĘBIORSTWO INŻYNIERYJNO - BUDOWLANE  
**TADEUSZ BRZEZIŃSKI**  
Warszawa, ul. Marszałkowska 6. Tel. 9-72-60.

Przedsiębiorstwo Budowlane  
**STEFAN PACHOWSKI**  
Warszawa ul. Czerwonego Krzyża 21/23 Tel. 205-74

Przedsiębiorstwo inż.-budowlane  
**INŻ. C. PODLECKI, W. SŁOBODZIŃSKI i S-ka.**  
Warszawa, Nowogrodzka 7 telef. 9-61-75 i 9-97-69

PIEKUTOWSKI i PŁACHECKI  
ZAKŁADY CERAMICZNE „**KORWINÓW**”  
Spółka z ogr. odpowiedzialnością  
ZARZĄD: Warszawa, Grażyny 18 Tel. 8-60-55

Przedsiębiorstwo Robót Budowlanych  
**S. PINCZUK**  
Warszawa, Ogrodowa 27. Tel. 622-03.

Przedsiębiorstwo Budowlane  
A. i R. RZECZKOWSCY  
Biuro Zarządu:  
Warszawa, Zajączka 8. Telefon 6-74-85.

Przedsiębiorstwo Robót Inżynieryjno-Budowlanych  
H. SOSONKO i W. WOJCIECHOWSKI Inżynierowie  
Warszawa, Krucza 8, tel. 881-84.

TOWARZYSTWA O BUDOWLANE  
INŻYNIEROWIE  
K. STRONCZYŃSKI i R. CZARNOTA-BOJARSKI  
Sp. Akc.  
Warszawa, Marszałkowska 17. Tel. 8-49-73 i 8-53-44.

T-wo Robót Kolejowych i Budowlanych  
„T O R” Spółka Akcyjna  
Warszawa, Matejki 10. Telefon 9-04-44 i 9-09-62

PRZEDSIĘBIORSTWO BUDOWLANE  
**A POLINAR Y WOJDAŁKO**  
Warszawa, Nowy-Świat 37. Tel. 6-86-42.  
WYKONUJE WSZELKIE ROBOTY BUDOWLANE  
BUDOWA i REMONT DOMÓW

Przedsiębiorstwo Inżynieryjno Budowlane  
„Zjednoczeni Inżynierowie” Sp. z o. o.  
Warszawa, Uniwersytecka 4. Tel. 8-99-26, 8-94-71.

Warszawskie Towarzystwo Techniczno-Budowlane  
Spółka z ograniczoną odpowiedzialnością  
Warszawa, Plac 3-ch Krzyży 9. Telefon 9-02-56

Warszawa

## Castor, środek przeciw wilgoci



HYDROFUGE „CASTOR”  
KARSTENS MAURZYCY

Warszawa, ul. Koszykowa Nr. 7. — Tel. 8.27-95.  
W Wilnie, biuro handlowe M. Jankowski, Ś-to Jańska Nr. 9  
Kraków, Biuro Techniczno-Handlowe W. Kozłowski,  
Mikołajska 32

## Cegła

Chełmno

Cegielnie „SATURN” i „GRYF”  
w CHEŁMNIE i WĄBRZEŹNIE  
INŻ. A. DZIEDZIUL i S-KA, tel. 53, Chełmno (Pomorze)

## Cement

Warszawa

Towarzystwo Fabryk Portland-Cementu  
„WYSOKA” Spółka Akcyjna  
Warszawa, Mazowiecka 7

## Ceramika

Warszawa

„DZIEWULSKI i LANGE”  
Tow. Akcyjne Zakładów Ceramicznych  
Warszawa, Al. Jerozolimska 34. Tel. Nr. 618-84 i 618-65

Kraków

Najtańszym  
Najtrwalszym  
Najzdobniejszym materiałem do krycia dachów jest

## DACHÓWKA

WYROBU

PLASZOWSKIEJ FABRYKI DACHÓWEK I CEGIEŁ  
Spółki Akcyjnej w Krakowie

Biuro: w KRAKOWIE, ul. Dunajewskiego 6. Tel. 103-64, 120-87

CZĘSTOCHOWSKIE ZAKŁADY CERAMICZNE

### S. B. HELMAN i S-ka

Repr. „Cermat” Sp. z o. o., Warszawa, ul. Ks. Skorupki 7 m. 12, tel. 9-75-57.  
Klinkier fasadowy i posadzkowy w kolorach: brązowym i żółtym  
Płytki terrakotowe (kamionkowe), Płytki glazurowane mrozo-odporne  
Wyroby szamotowe ogniotrwałe, Kafle majolikowe,  
Przewody kominowe i wentylacyjne, Cegły stropowe i inne.

Skawin

FABRYKA WYROBÓW SZAMOTOWYCH I FAJANSOWYCH S. A.  
w SKAWINIE

WYRABIA I POLECA PIERWSZORZĘDNE BIAŁE I KOLOROWE  
KAFLE PIECOWE NAJWYŻSZEJ JAKOŚCI

## Dywany

WARSZAWSKA FABRYKA DYWANÓW „DYWAN” Sp. Akc.

Skład fabryczny: Warszawa, Kredytowa 9, tel. 5-42-50  
Bydgoszcz, Jagiellońska 2.

Rok założenia 1884. Ceny fabryczne. Wybór olbrzymi.

Dywany i chodniki mechaniczne i ręczne od najtańszych do najwykwintniejszych. Gładkie dywany w wielkim wyborze. Wykładanie podłóg gładkimi dywanami i chodnikami we wszystkich rozmiarach. Wykonanie fachowe. Chodniki kokosowe w wielkim wyborze.

## Fasadowa Wyprawa

Warszawa



WYTWÓRNIA ZAPRAW I KAMIENI SZTUCZNYCH  
ZARZĄD: Inż. Z. Białecki Warszawa, Koszykowa 32. Tel. 815-83  
Specjalności:

Pol. sztuczne kruszywo „Bezel”. Nawierzchnie z utwardzonego betonu „Bezel”. Szlachetne zaprawy „Artezyt” i „Granit” Elewacje budowli.

Warszawa—Katowice

WYPRAWA FASADOWA „TERRAZYT” KAMIEŃ SZTUCZNY  
Zakłady Przemysłowe „TERRAZYT” w Warszawie  
Warszawa, Chmielna 72 Telefon 672-14

FELZYTYN - SKALENIT  
I. SINGER „FELZYTYN i TROCAL”

WARSZAWA, ul. Kredytowa Nr. 18, tel. 518-48  
KATOWICE, ul. Plebiscytowa Nr. 35, tel. 3-15-99

Sosnowiec, Katowice, Warszawa

## Fundamenty

„M. LEMPICKI” SP. AKC. Warszawa, Al. Jerozolimskie 15. Telef. 989-90 i 820-11  
Sosnowiec, ul. Małachowskiego 26. Tel. 1.09  
Sp. z o. o. Katowice, ul. Gliwicka Nr. 6. Telefon 31.42

PALE FUNDAMENTOWE. WZMACNIANIE FUNDAMENTÓW.  
USZCZELNIENIA MUROW I BETONÓW. OBNIŻANIE WÓD  
TERENOWYCH NA CZAS BUDOWY — SPECJALNE INSTALACJE  
POMPOWE. WSZELKIE ROBOTY PODZIEMNE.

Warszawa

## Gazowe urządzenia, Lampy elektryczne



„ATIS”

Fabryka **JAN SERKOWSKI** S. A.

GAZOWE PIECE KĄPIELOWE **ATIS**  
GAZOWE KUCHNIE, KUCHENKI I T. D.  
KUCHENKI SPIRYTUSOWE „ATIS”  
ELEKTRYCZNE LAMPY I ŻYRANDOLE

WARSZAWA NOWOLIPIE 78

TEL. 11-06-12, 11-63-87

## Instalacyjno - Techniczne Biura

### Centralne Ogrzewanie i Wodociągi

Warszawa — Sosnowiec — Katowice

„M. LEMPICKI” SP. AKC. Warszawa, Al. Jerozolimskie 15. Tel. 989-90 i 820-11  
Sosnowiec, ul. Małachowskiego 26, tel. 1.09  
Sp. z o. o. Katowice, ul. Gliwicka Nr. 6, telefon 31.42  
WODOCIĄGI — KANALIZACJE — CENTRALNE OGRZEWANIE

ZAKŁADY INSTALACYJNO-TECHNICZNE

Inż. **St. W. B-cia LANGER** i **J. ADAMCZYK**

Warszawa, Zarząd: ul. Marcinkowskiego 3, tel. 10-22-35.  
Biuro: ul. Świętokrzyska 17-3 „ 650-19.

Wykonują: Kanał. wodoc., centr. ogrzew., pralnie mechaniczne,  
stacje biologiczne, hydroparowe i gazowe.

Łódź

## Izolacje

Fabryka Wyrobów Korkowych—Materiałów izol. i chem.  
**ROSICKI, KAWECKI** i S-ka

Łódź, Orla 17/19.

Tel. 218-47

Warszawa

## Izolacje i Asfalty

Fabryka materiałów izolacyjnych, gudronitu i asfaltu  
„GUDRONIT” W. CISZEWSKI, bud.

Warszawa, Krakowskie-Przedmieście 17  
tel. biuro 611-45, fabryka 10-10-45.



FELZYTYN - SKALENIT

I. SINGER „FELZYTYN i TROCAL”

WARSZAWA, ul. Kredytowa Nr. 18, tel. 518-48

KATOWICE, ul. Plebiscytowa Nr. 35, tel. 3-15-99

Fabryka Izolacyj Korkowych, Bituminy, Aquisolu i Asfaltów  
„ORŁOROG”

daw. Orłowski, Rogowicz i S-ka. W-wa, Aleja Róż 16, tel. 981-23

Warszawa

## Konstrukcje Żelazne i Roboty Budowlane

Fabryka Wyrobów żelaznych, konstrukcji i ornamentacji

H. ZIELEZIŃSKI, wł. KORNEŁ KUBACKI, Inżynier.

Warszawa, ul. Marszałkowska 11/13. Telefon 805-74

Warszawa

## Marmury

Inżynier **JAN WEBER** BUDOWLANA  
SPÓŁKA AKCYJNA

Warszawa, ul. Ś-to Krzyska 20 m. 9. tel. 2-51-38

### MARMURY KIELECKIE

piaskowce, granity, bazalty, alabastry, marmury zagraniczne

Fabryka w Warszawie: ul. Kopińska Nr. 25, telefon Nr. 9-93-59

Fabryka w Kielcach: ul 3-go Maja Nr. 25, telefon Nr. 10-01

Warszawa

## Materiały Wodoszczelne

ŚWIATOWEJ SŁAWY  
DOMIESZKĘ HYDRAULICZNĄ „PUDŁO”  
posiada na składzie T. SĄDŁOWSKI, pl. Grzybowski 3/5, tel. 652-04

**METALE PÓLSZLACHETNE**

D./H. A. GEPNER

Warszawa, Grzybowska 27. Tel. 690-27 i 655-25.

**Pompy**Elektropompy, samoczynne wodociągi, podgrzewacze  
konstrukcje spawane**HYDROFOR .: WARSZAWA**

BIURA: Królewska 23, tel. 625-59 WYTWÓRNIA: Burakowska 9, tel. 12-08-77

**Posadzki**

Warszawa

**„RUBOLEUM“**

podłogi gumowe

Zakłady kauczukowe PIASTÓW Sp. Akc.  
Warszawa, ul. Złota 35, tel. 5-33-49, 5-62-60**B-cia RUDOLF**Fabryka Posadzek luksusowych, dębowych i fornierów  
Warszawa, Nowolipie 52/54 Tel. 12-15-79**Rysunkowe Artykuły**

Warszawa

Kopiowanie i oprawa planów, mat. i przyb. kreślarskich  
**ST. SZYMAŃSKI I K. CYGAŃSKI**  
Warszawa, Wilcza 32 tel. 8-14-78Zakład wyświetlania rysunków i Skład przyborów rysunkowych  
**ALBIN ZABORSKI**

Warszawa, Widok 22. Telefon 525-09

**Studnie Artezyjskie**

Warszawa, Katowice, Sosnowiec

**„M. LEMPICKI“** SP. AKC. Warszawa, Al. Jerozolimskie 15. Tel. 989-90 i 820-11  
Sosnowiec, ul. Malachowskiego 26, tel. 1.09  
Sp. z o. o. Katowice, ul. Gliwicka Nr. 6, telefon 31-12  
**STUDNIE WIERCONE I OPUSZCZANE**  
Wodociągi—Kanalizacje—Centralne ogrzewanie**RYCHŁOWSKI i S-ka**SP. z O. O.  
WARSZAWA, UL. KRUCZA Nr. 24. T. L. 810-24.  
Budowa studzien artezyjskich i badania gruntoznawcze**Szkła Fabryki**

Warszawa

**SZKŁO OKIENNE MASZYNOWE SZKŁO SZYBOWE PRASOWANE**dostarcza Belgijska Spółka Akcyjna  
**TOW. POŁUDNIOWO-POLSKICH HUT SZKLANYCH**  
Huta w Zabkovicach tel. 11 — szkło okienne  
Huta w Szczakowie tel. 16 — szkło prasowane  
**MAŁOPOLSKIE FABRYKI SZKŁA Sp. z o. odp.**  
Huta w Szczakowie tel. 16 — szkło okienne

Biuro sprzedaży: Warszawa, Bracka 5, m. 2. tel. 9-60-64, 9-57-38 i 9-56-2.

**Szkló**

Warszawa

**ZAKŁADY SZKLARSKIE I WYTWÓRNIA LUSTER**  
**JAN SZULC i S-ka**

Warszawa, Biuro: Nowy Świat 48. Tel. 265-94 i 9-62-32

Skład Szyb **T. DEGENSZAJN, Sp. z o. o.**  
Przedstawicielstwo hut w SZCZAKOWEJ i ZĄBKOWICACH  
Warszawa Graniczna 1 tel. 5-39-59, 2-09-65**Lastrico****JAN GASIŃSKI**

Warszawa, Nowy Świat 26.

Roboty betonowo-lastricowe i skalodrzewne, schody, parapety,  
fronty, posadzki ksylołitowe, lastrico w płytach różnych kolorów  
i rozmiarów własnej wytwórni, jęstrych pod klepkę, oraz  
wszelkie wyroby ze sztucznego kamienia.Skład szkła okiennego i lustrzanego **I. DEGENSZAJN**  
Przedstawicielstwo hut w SZCZAKOWEJ i ZĄBKOWICACH  
Warszawa: GRZYBOWSKA 3 (Graniczna 3), tel. 2-31-75 i 11-14-68

Warszawa

**Zakłady Wyświetlania Rysunków**

Kopiarnia Rysunków. Skład art. rysunkowych

**W. SKIBA i A. WYPOREK**

Warszawa, ul. Marszałkowska 71, Tel. 8.35-66 i 8.41-23.

Kopiowanie i oprawa planów, mat. i przyb. kreślarskie

**ST. SZYMAŃSKI I K. CYGAŃSKI**

Warszawa, Wilcza 32 tel. 8-14-78

Zakład wyświetlania rysunków i Skład przyborów rysunkowych

**ALBIN ZABORSKI**

Warszawa, Widok 22. Telefon 525-09.

**WYŚWIETLANIE PLANÓW, RYS. TECHN. I MAP ORAZ OPRAWA „KOPJA“**

Warszawa, ul. Nowogrodzka 17 m. 17 (parter), tel. 9.04-74

Podklejanie planów, oprawa obrazów i fotografii

**EMIL RUCZ**

Warszawa, Widok 22, tel. 218-40.

KOPIOWANIE I OPRAWA PLANÓW

**ABARYS**

Warszawa, Nowy Świat 27, tel. 642-99.

**ST. BZOWSKI** WARSZAWA, CHMIELNA 24.  
Tel. 2-74-51WYŚWIETLARNIA RYSUNKÓW .: PODKLEJANIE MAP I PLANÓW  
LITERY PAPIEROWE i inne

Warszawa

**Żyrandole****FABRYKA ŻYRANDOLI ELEKTRYCZNYCH****A. MARCINIĄK Sp. Akc.**Warszawa: Zarząd i Fabryka: Wronia 23, tel. 595-08 i 592-02  
Sklep: Bracka 4, tel. 9-60-55**FABRYKA ŻYRANDOLI****ELEKTROS Sp. z o. o.**

WARSZAWA, Marszałkowska 151, tel. 205-69. GENY NISKIE

Warszawa

**Żelazo Zbrojeniowe****STAL ISTEĞ** ZASTĘPUJE OKRĄGŁE ŻELAZO ZBROJE-  
NIOWE W SKALI 1 KG STALI ISTEĞ ZAM-  
MIAST 1 1/2 KG OKRĄGŁEGO ŻELAZA.**HUTA BANKOWA w Dąbrowie Górniczej**

WARSZAWA, PIERACKIEGO 11, TEL. 632-40.

**Wentylatory**

NASADY KOMINOWE i WENTYLACYJNE ROTOROWE

**SAVONIUS**

wytworza na zasadzie licencji fińskiej

Fabryka Maszyn **WENTYLATOR**

Warszawa, ul. Srebrna 16.

**KONKURS****na stanowisko inżyniera  
architekta urbanisty**

Zarząd Miejski w Grudziądzu ogłasza konkurs na stanowisko inżyniera architekta urbanisty.

Uposażenie według grupy VII szczebel b pragmatyki urzędników państwowych.  
(Dz. U. R. P. Nr. 118/24, poz. 1073).

Stanowisko jest do objęcia od natychmiast.

Zgłoszenie z życiorysem i uwierzytelnionymi odpisami świadectw przyjmuje do  
dnia 15 października b. r. Wydział I — Ogólny Zarządu Miejskiego w Grudziądzu.Prezydent Miasta  
(-) **Włodek**

Specjalna Fabryka Materiałów Izolacyjnych

# „GUDRONIT”

EGZ. OD 1875 ROKU

Inż. Wł. CISZEWSKI

WARSZAWA, KRAK.-PRZEDMIEŚCIE 17. — — — — TELEFONY: BIURA 611-45 i 650-45.

**PRODUKUJE:** GUDRONIT Nr. 1 i 2 izolujący od wilgoci, — GUDRONIT GRZYBOMÓR Nr. 3 i F5 grzybobójcze i konserwujące drzewo w budowlach, — IZOL do wszelkich celów izolacyjnych, — CEMIZOL P.S.C. i Z. uszczelniające na wodę, utrwalające i szybko wiążące zaprawy cementowe — OGNIOPHON plyn przeciwpalny do drzewa i tkaniny, — FILC BITUM do krycia dachów, izolacji, tarasów i t.p., — LINOLIT izolacja pod linoleum, — DACHOLIT do reperacji i konserwacji pokryć dachowych  
**LEPIK POSADZKOWY** izolacyjny do klepki i terrakoty, — IZOLIT I, PII i PL wysokowartościowa izolacja odporna na wodę i rozerwanie, **TORMIZOL** — płyty korkowe izolacyjne — **ASFALTY** — wszelkie przetwory bitumiczne asfaltowe i smołowe.

**WYKONYWA ROBOTY w zakresie swojej specjalności.**

**PORADY — EKSPERTYZY — BADANIA LABORATORYJNE**

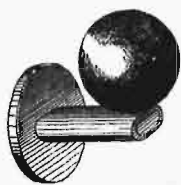
FABRYKA OKUCÓW BUDOWLANYCH  
I ODLEWNIAMI METALI

## Bracia LUBERT

S. A.

WARSZAWA, ŻŁOTA 34

TELEFONY: 647-35, 690-10 i 528-66



NOWOCZESNE  
OKUCIA DO  
OKIEN I DRZWI

WŁASNY SALON WYSTAWOWY

OFERTY, KATALOGI I CENNIKI

NA ŻĄDANIE



## Otto Pfefferkorn

BYDGOSZCZ

FABRYKA MEBLI ARTYSTYCZNYCH  
WARSZAWA KATOWICE  
UL. BIELAŃSKA-4 BR. PIERACKIEGO-10  
MEBLE GOTOWE-ZAMÓWIENIA WŁASNYCH  
PROJEKTÓW-PIERWSZORZĘDNE WYKONANIE

Fabryczny skład konsygnacyjny

D. T. H.

INŻ. ST. MARUSZEWSKI i S-KA

Warszawa, Narbutta 2. Telefon 8.77-23

HURT

DETAIL

## „SUPREMA”

Płyty budowlane do ścian działowych i izolacji zewnętrznej. Doskonała izolacja cieplna i głosowa. Nowoczesny materiał budowlany.

CZYSTOŚĆ TO ZDROWIE

## TYLKO GAZOWE PIECE KĄPIELOWE

umożliwiają przez otwarcie kurków gazowego i wodnego **przygotowanie kąpeli** o żądanej temperaturze **w ciągu kilkunastu minut.**

Koszt zużytego na jedną kąpiel gazu wynosi około 40 gr.

Idealna czystość.

Ciepła woda do dyspozycji w każdej chwili.

Piece kąpielowe w cenie od zł. 210.— poleca na dogodnych warunkach

**Sklep Gazowni Miejskiej**  
**m. st. Warszawy ul. Kredytowa 3**  
**Tel. 6-00-01**

## Polecamy do Stolarszczyzny Budowlanej

Emaloid biały 401  
Emaloidy kolorowe  
Emalie podłogowe

Pokost koloidalny „NOBILOR”  
Szpacchlówka  
Emalia biała matowa podkład

## Do wanien i radiatorów

Emaloid biały do wanien N 301  
Emaloid srebrny  
do radiatorów N 407

## Specjalne Rdzochronne Farby „SIGAL”

do ogrodzeń i wszelkich konstrukcji żelaznych

## Fabryka Lakierów T<sup>wo</sup> „NOBILES”

ZARZĄD MIEJSKI W CZĘSTOCHOWIE

ogłasza niniejszym

K O N K U R S

na stanowisko Kierownika Działu Zabudowy (regulacja i pomiary).

Kandydaci winni posiadać następujące warunki:

- 1) obywatelstwo polskie,
- 2) uregulowany stosunek do służby wojskowej,
- 3) dyplom z ukończenia studiów politechnicznych na wydziale architektonicznym, lub inżynierii lądowej,
- 4) uprawnienia do kierowania robotami budowlanymi na podstawie art. 361 lub też 362 Ustawy Budowlanej,
- 5) co najmniej 3-letnią praktykę w dziedzinie sporządzania lub realizacji planów zabudowania.

Do stanowiska tego przywiązane jest uposażenie według umowy.

Podania z odpisami dokumentów, oraz własnoręcznie napisanym życiorysem należy wnieść w terminie do dnia 15-go listopada 1936 roku, do Zarządu Miejskiego w Częstochowie.

Tymcz. Prezydent Miasta  
(-) K. MOTAL

*Aparatura*

WARSZAWA 22

SEKOCIŃSKA 16-9

TEL. 860-01

BUDUJE:  
MASZyny  
I APARATY  
DO PRÓB  
WYTRZYMAŁOŚCI  
MATERIAŁÓW

WYTWÓRNIA KAFLI, ŻELASTWA  
PIECOWEGO I KUCHENNEGO

PRZEDSIĘBIORSTWO  
ROBÓT ZDUŃSKICH

**STEFAN BOGUSŁAWSKI**

WARSZAWA, ŚNIADECKICH 3

TELEFON Nr. 8-43-65

ARYTMOMETRY

**ORIGINAL-ODHNER**

MODEL 7

MONTAŻ WŁASNY FIRMY

**G. GERLACH**

Warszawa, Ossolińskich 4, tel. 601-77

Do zeszytu dołączona jest wkładka o wyłącznikach US f. S. KLEIMAN i S-wie, Warszawa.