

Prof. Hans Bernoulli

414-162:Kans

Opinia o planie generalnym Warszawy.

"Winszuję Panom dokonanej pracy.

Pierwszy raz od 150 lat widzimy Plan Urbanistyczny, który można będzie zrealizować. Rząd Wasz wydał dekret o komunalizacji gruntów i miasto dysponuje terenami, na których osiadło i rozwija się - dzięki temu Plan BEDZIE urzeczywistniony. To nakłada na jego twórców ogromną odpowiedzialność.

Najwięcej interesuje mnie WIELKI SZKIELET PLANU Warszawy, który jest słuszny, miałbym objeKCje jedynie w stosunku do pewnych rozwiązań fragmentarycznych.

Dotychczas urbanisci bawili się bądź w utopijne schematy bądź w szczegóły. Maximum osiągnięć realizacyjnych stanowiły plany poszczególnych dzielnic. Wy wyszliście z założeń zakrojonych na szeroką skalę. Planujecie Warszawę i Stolicę kraju na tle Regionu Warszawy wg linii Wisły, przez co wiążecie skalę Stolicy ze skalą regionalną, krajową a nawet międzynarodową! To jest ogromną zaletą Waszego Planu.

Domnąjącą cechą tego planu jest oparcie go o kierunki wzdłużne - odpowiada to fizjografii doliny Wisły. Uważam to za słuszne i słusznie też przewidujecie dla przyszłych szlaków komunikacyjnych rezerwy terenowe i prowadzicie je w pasach zielonych.

Nie wiemy, czy i jakie pojazdy kursować będą po mieście po tych szlakach za 50 i za 100 lat, tak jak nasi dziadowie nie wiedzieli, jakimi środkami lokomocji posługiwać się będzie Wasze pokolenie. A oni widzieli już pierwsze samochody i jednakże nie wierzyli, że wynalazek ten rozwinie się i znajdzie szerokie zastosowanie w praktyce. Nie przewidzieli miejsca dla samochodu w miastach.

Niektórzy z Was mieli ostatnio możliwość zapoznać się z granicą z najnowszymi osiągnięciami techniki samochodowej zarówno w odniesie-



niu do rozbudowy dróg jak do ulepszeń pojazdów. Widzieli też katastrofę, do której doprowadził w Anglii i w Ameryce brak przewidywania rozwoju tej techniki przez poprzednie pokolenie.

Rozbudowa projektowanych przez Was wzdłużnych szlaków komunikacyjnych potrwa co najmniej lat 20. Dobrze, że plan Wasz jest tak przewidujący, że pozostawiacie w nim bogate rezerwy terenowe dla rozwoju przyszłych możliwości komunikacyjnych, których jeszcze nie znamy. Powiedziałbym, że jest to plan mały, oceniając go bowiem otwarte możliwości. Szanujcie więc własną linię generalną, nie zapuszczajcie się w usztywnianie jej przez szczegółowe projektowanie tych fragmentów, które nie będą od razu realizowane.

Winszuję Wam także odwagi oczyszczenia podskarpia z zabudowy. Dzięki temu efekt budynków rozmieszczonych na Skarpie wydobyty będzie jeszcze lepiej niż na obrazach Canaletta.

W tej sytuacji zaprojektowanie mostów zyskuje ogromne znaczenie. Problem ukoronowania Skarpy budynkami użyteczności publicznej powiązany jest ściśle z ukształtowaniem mostów, rozwiązaniem podjazdów, rozjazdów, zjazdów.

Stolica Polski nie jest już miastem XVIII-wiecznym w granicach od Zamku do Belwederu. Sylweta jej od strony Wisły wydłuża się znacznie w stosunku do sylwety, którą pamiętam z obrazów Canaletta i dlatego sprawa operowania umiejętnie wysokością budynków zyskuje ogromne znaczenie. Ale zawsze jeszcze Zamek Królewski będzie nie jako kluczem miasta. Chciałbym widzieć go jako żywy budynek, odpowiadający nowoczesnemu życiu Stolicy, a nie jako muzeum. Przepraszam za tę uwagę, wi że pogląd mój może Was razić.

Tak jak wielu z Was mam dużo pietyzmu dla dzieł naszych przodków i dlatego pochwalam myśl wydobycia starych murów obronnych, których część oglądałem teraz, ideę odtworzenia Starego Miasta i pięknej arterii Krakowskiego Przedmieścia z jej charakterystycznymi cours d'honneur oraz odbudowy tych pałaców i kościołów, których mury zachowały się.

Przechodzę do zagadnienia City. Ma ono być dzielnicą urzędów, banków i wielkich magazynów. Będzie ono niewątpliwie rządziło się takimi samymi prawami jak wszystkie City na świecie, że wymienię tylko Paryż, Londyn i Amsterdam. Straci więc charakter dzielnicy mieszkalnej, co sżusznie przewidzieliście w Waszym planie.

Wydaje mi się, że przesunęliście środek miasta na południe, umieszczając go przy narożniku Marszałkowskiej i Al. Sikorskiego. O ile pamiętam, środek ciężkości miasta leżał dawniej nieco bardziej na północ. Niema w tym nic niepokojącego. Przesuwanie się, "wędrówka" City jest zjawiskiem powszechnym, choć nie znamy jego istotnych przyczyn. Ciekawe są studia na ten temat opracowywane w Amsterdamie. I tam stwierdzono, że przesunięcie nie zostało przesądzone zgóry przez urbanistów, lecz "stało się" samo przez się, nie wiadomo jak. Interesująca jest również praca Rosenthala o przesunięciu City Paryża. Zupełnie niespodziewane przesunięcie tego City z wielkich bulwarów na Pola Elizejskie nie da się wytłumaczyć logicznie. Champs Elysees nie nadają się bynajmniej na dzielnice wielkich magazynów - jest to arteria za szeroka, z jednego chodnika nie widać sklepów po przeciwnej stronie, a właśnie możliwość jednoczesnego niemal oglądania wystaw po obu stronach ulicy jest jednym z warunków racjonalnego ukształtowania ośrodka sklepowego.

Ogromny ruch samochodowy na jezdni przeszkadza przechodzeniu z jednego chodnika na drugi. A jednak Champs Elysees stało się arterią handlową. Fakt ten wskazuje na to, że pewnych zjawisk nie można opanować, że nie mamy ich pđrostu w ręku. Przy gospodarce planowej, przy społecznej dyspozycji terenami miejskimi, trzymacie ster mocniej niż gmina Paryża. Ale inicjatywa prywatna ma nadal duży udział w życiu miasta i dlatego nie możecie przesądzić autorytatywnie i raz na zawsze sytuacji ośrodka hotelowego, restauracji, sklepów itd. Jestem

pewien, że w tym wypadku nadmierna centralizacja nie wytrzyma próby życia, że się to wszyszków pewnym stopniu przemiesza. Sztywny papierowy plan nie narzuci swych ram życiu miasta. Możemy według naszych najlepszych przewidywań narzucić główne linie kierunkowe, zbudować szkielet. Ale musimy wziąć pod uwagę ewentualność, że np. sklepy nie będą chciały koncentrować się tam, gdzie je obecnie zamierzacie zlokalizować. Plan Generalny to aparat, który pomoże Miastu żyć i rozwijać się, ale - powtarzam z naciskiem - może on przesądzić tylko ogólne kierunki rozwoju.

A teraz garść uwag z różnych dziedzin.

1. Samochód. Automobilista jeździ wielkimi arteriami - unika ciasnych uliczek. Dobrze tedy, że w planie Waszym przewidziana jest dostateczna ilość szerokich ulic komunikacyjnych, niezależnie od sieci drózek pieszych.
2. Centrum. Widzę, że plan w odniesieniu do całości kształtu serca Miasta nie jest jeszcze opracowany szczegółowo i fakt ten uważam za raczej pomyślny, ponieważ nie możecie sobie obecnie pozwolić na tak kosztowne przedsięwzięcie. A lepiej nie precyzować obecnie planu szczegółowego tych dzielnic, które realizowane będą w warunkach bliżej nie znanych.
3. Odrębność Dzielnic. Cieszy mnie, że zamierzacie zróżnicować ukształtowanie poszczególnych dzielnic mieszkalnych, że nie powtarzacie mechanicznie tego samego schematu. To podejście jest słuszne - zbliżacie się w ten sposób do upodobań poszczególnego człowieka, który szuka dla siebie odrębnej sytuacji, odrębnych widoków, odrębnych wrażeń.
4. Szachownica ulic. Mieszkaniec dużego miasta dobrze się w nim czuje, jeżeli nie gubi się w labiryncie ulic. Odwieczna zasa-

da planu opartego na kanwie szachownicy jest dotychczas - jako podstawa - najlepszym rozwiązaniem. Widzi się to znakomicie na Waszym planie w skali 1 : 10.000. Rozwiązując detale w większej skali, niezgubcie tej zasady, ale pamiętajcie o podkreśleniu charakterystycznych dla danego osiedla skrzyżowań, punktów, perspektyw itd.

5. Trzeci wymiar. Od kilku dziesiątków lat dopiero "odkryto" trzeci wymiar w budowie miast. Gdy byłem w Waszym wieku, urbanista operował właściwie tylko dwoma wymiarami, myślał kategoriami dwuwymiarowego planu. Trzeci wymiar - WYSOKOŚĆ - to wynalazek, inowacja, "wielka przygoda" dla architektów. Myśmy związani byli prawem zonu - projektowaliśmy dzielnice domów 3-piętrowych, dzielnice domów 2-piętrowych, strefy zabudowy parterowej. Planowaliśmy płaski dywan, mechanicznie, określając wysokość zabudowy zawsze jednostajnej dla danej strefy. Teraz otwierają się przed urbanistą nowe możliwości operowania zestawieniami różnych wysokości. Jak grać na tym klawikordzie trójwymiarowości? Jest to instrument mający dla nas, dla Was, dla wszystkich ogromne znaczenie. Ale dotąd jeszcze jest on zbyt mało używany, nie opanowaliśmy go dostatecznie.

Winszuję Wam sposobności grania na nim, winszuję Wam tego, że dzieła Wasze tworzyć będziecie nie skrzępowani sztywnym gabarytem. Dzięki temu, że Plan Generalny opracowany przez Miasto i dla Miasta na scalonych terenach realizowany będzie wielkimi odcinkami, istnieje możliwość kompozycji w dużej skali. Jednolity gabaryt staje się tu wielkim nonsensem.

6. Przemysł lokalny. Mówiono mi, że poza dzielnicami ścisłe przemysłowymi, w niektórych dzielnicach mieszkaniowych

projektujecie lokalne warsztaty w bezpośrednim sąsiedztwie miejsc zamieszkania. Jest to możliwe i pod pewnym względem słuszne, unika się bowiem w ten sposób dzielnic-dormitarzy. Warunkiem koniecznym jest oczywiście elektryfikacja, bezdymność i niehałaśliwość zakładów pracy. Ale ponieważ niewiele wiemy o tym, jakie przemysły lokalne będą miały w przyszłości szanse rozwoju, nie byłbym w planowaniu zbyt sztywny, robiłbym plany elastyczne i giętkie, aby móc dostosowywać je do zmiennych warunków i potrzeb.

7. Współpraca z organizacjami społecznymi. Zaprosiłbym do współpracy w planowaniu instytucje społeczne np. wielkie spółdzielnie. Ich sugestie będą z pewnością cenne. Być może, iż proponowane przez nie plany będą nieco inne niż Wasze. Zdobyłbym się w tym wypadku na jaknajdalej idący liberalizm. Architekt nie jest po to, aby zmuszać ludzi do jednego, wybranego przez niego sposobu życia. Powinniśmy raczej być rzecznikami rozsądnych życzeń użytkowników, służyć wspólnocie ludzkiej. Powinniśmy być dobrymi i czunymi sługami społeczeństwa. Jesteśmy po to, aby formułować przestrzennie życzenia innych, ponieważ z racji naszego wykształcenia zawodowego potrafimy formułować lepiej.

Rozumiemy z pół-słowa, z uśmiechu, ze zmarszczenia brwi niemal, czego użytkownicy pragną, i życzeniom tym nadajemy trwałą formę architektoniczną i urbanistyczną. Chciałbym więc usłyszeć, że Wasz Plan Generalny nie jest synonimem sztywnych planów i założeń, że daje giętkie, elastyczne możliwości realizacji.

Ceterum censeo - nie wiemy nic o przyszłości. Wszystko, co robimy, oparte jest na rachunku prawdopodobieństwa. Powinniście

wypisać na planie terminy realizacji poszczególnych dzielnic - tym terenem będziemy mogli dysponować w r. 1950, inny zabudujemy w r. 1950 lub w 1965, ale i tu baczyć należy, aby nie dysponować w sposób zbyt sztywny. Społeczeństwo musi korygować naszą pracę i będzie ją korygowało.

8. Autostrada między Żoliborzem i Śródmieściem. Największe wątpliwości nasuwa mi wielka autostrada, przecinająca Miasto poprzecznie w okolicy Dworca Gdańskiego. Linia kolejowa jest tu zdublowana przez autostradę. Tego rodzaju autostrady nie widziałem w środku żadnego z miast Europy zachodniej. W danym wypadku wszystkie linie komunikacyjne Warszawy, biegnące z północy na południe będą przez tę autostradę przecięte, ponadto zaś tysiące mniejszych uliczek i drózek pieszych. Będzie to więc bariera nie tylko fizyczna, ale także psychiczna pomiędzy Śródmieściem a północnymi dzielnicami mieszkalnymi, tak mocno związanymi z Miastem. Należy także pamiętać, że autostrada to coś znacznie groźniejszego aniżeli szlak kolejowy, który normalnie wydzielony jest z życia Miasta. Natomiast autostrada, zaprojektowana w ten sposób, musi łączyć się z siecią miejską - trzeba będzie na nią wjeżdżać i trzeba będzie z niej zjeżdżać w różnych punktach.

Tak więc będzie ona stanowiła integralną część miejskiej sieci drogowej.

Kolej jest już oficjalnie uznana za wroga Miasta i istnieją środki neutralizowania jej zgubnego wpływu na życie mieszkańców. Ale samochód uważa się wciąż jeszcze za łagodnego przyjaciela. Wydaje się nam, że ten piękny instrument ma same zalety, cieszymy się nim jak dzieci nową zabawką mechaniczną. Zabawka ta jest jednak bardzo niebezpieczna - potrafi zabijać ludzi.

W Paryżu dorożka konna wywołuje powszechną wesołość, u Was je-

dnak koń jako siła pociągowa stosowany będzie jeszcze przez nie-
określony bliżej przeciąg czasu i dlatego musicie ten fakt wziąć
pod uwagę przy projektowaniu sieci Waszych ulic. Autostrada pro-
jektowana w tym miejscu jest niebezpieczna nie tylko dla ludzi,
ale i dla koni; przebieg jej odbija się na ukształtowaniu i ży-
ciu całego zespołu sąsiadujących dzielnic. Będą one przez nią
przytłoczone, będą musiały żyć pod znakiem i pod terrorem tej
autostrady.

Toteż zaryzykowałbym powiedzenie, że może w przyszłości sa-
mi będziecie radzi, jeżeli projekt ten nie zostanie zrealizowany.
Zostawcie tereny przeznaczone na tę autostradę jako rezerwę. Wy-
czuwam zresztą, że prędzej doczeka się realizacji autostrada po-
łudniowa, ponieważ - jak mi się wydaje - jest ona nam potrzeb-
niejsza, niż tu na północy. Powtarzam, jeżeli chcecie, aby Zoli-
borz tworzył ze Śródmieściem istotnie jedną całość, to autostra-
da stanie temu na przeszkodzie, stanowić będzie bowiem barierę,
oddzielającą obie te dzielnice w sposób radykalny.

Dla automobilisty, przejeżdżającego tranzytem przez Miasto,
w którym nie ma zamiaru zatrzymać się, jest wszystko jedno, czy
przejedzie drogą przechodzącą bliżej czy dalej centrum, zaś po-
jazdy, zdążające do Miasta mogą przerzucać się na sieć miejską
na skrzyżowaniach położonych bardziej na północ lub bardziej na
południe. Tak więc, zdaniem moim, nie stoi na zawadzie prze-
sunięciu autostrady bardziej na północ lub wybudowaniu innej arte-
rii tego typu na południu. I tak nie wybudujecie odrazu wszyst-
kich arterii W-Z.

Im większe miasto, tym więcej samochodów zatrzymuje się w
nim, wielkie miasto jest bowiem zawsze atrakcją, Warszawa będzie
więc w zasadzie terminusem, stacją docelową i trzeba odpowiednio
do tego ukształtować jej sieć drogową, przewidzieć dostateczną

przestrzeń dla parkingu, dla dworców autobusowych etc.

9. Kolej. W r. 1931 oglądałem projekt linii średnicowej i już wtedy wyraziłem pogląd, że układ jej, przewidujący budowę dworca centralnego w środku miasta jest słuszny. Wielki urbanista Hagemann w swej podstawowej pracy kładzie nacisk na umieszczenie dworców centralnie. Zarówno Victoria Station jak Charing Cross są dworcami centralnymi, położonymi w samym sercu Londynu. Dworce czdowe należą do czasów biedermyerowskich, kiedy to ludzie z prowincji z bukietami, kanarkami w klatkach i mnóstwem tobołków zjeżdżali do miasta na okres karnawału. Obecnie Dworce muszą być dostosowane do równie częstych wyjazdów jak przyjazdów. Projekt linii średnicowej, który przedstawiono mi w r. 1931, uważałem za zbyt ciasny, przewidywał on niedostateczną ilość torów. Kolej rozszerzy swą ekspansję nawet przy największym rozwoju automobilizmu. Ponieważ obecnie przystępujecie do odbudowy tunelu linii średnicowej, nie oszczędzajcie miejsca. Zostawcie dosyć miejsca dla przyszłej rozbudowy, powtarzam to z naciskiem.
10. Osiedla. Idea amerykańskiej jednostki sąsiedzkiej czy angielskiego miasta-ogrodu jest znana od wielu lat. Dużo się na ten temat mówiło i pisało.

Dańenie do organizacji miejsc zamieszkania w postaci osiedli wspólne jest bowiem dla urbanistów wszystkich miast, nigdzie jednak poza Z.S.R.R. masowa ich realizacja nie jest możliwa - na przeszkodzie stoją granice prywatnych parcel. Warszawa rozpoczęła realizację odbudowy i rozbudowy od zniesienia prywatnej własności gruntów. Zastąpiliście prywatną własność parceli regulowanym przez miast kontraktem dzierżawnym. Projektując Osiedla dysponujecie swobodnie wyborem sytuacji dla szkół, dziecińców, terenów sportowych, sklepów, budynków mieszkaniowych itp. Planujecie w warunkach sprzyjających. Ale ten fakt właśnie nakłada na Was

wielką odpowiedzialność, odpowiedzialność pierwszych realizatorów. Powiecie: A Anglia? W Anglii jest wiele hałasu z powodu budowy 3 miast satelitów, dla których stworzono wyjątkowe prawa. U Was natomiast - jak mi się wydaje - system odbudowy całymi osiedlami jest przyjęty jako normalna konsekwencja dekretu o komunalizacji gruntów.

Tu masuwa się pytanie, czy słusznym jest przyjęty w Anglii system rozrzuconych samodzielnych satelitów, czy też raczej wybrać należy przyjęty w planie Warszawy system łączenia osiedli we wstęgi dzielnic. Jest to oczywiście związane nie tylko z osobistym poglądem urbanisty, ale wpływa przede wszystkim z warunków fizjograficznych, z lokalizacji miejsc pracy, założeń sieci komunikacyjnej. Jeżeli wziąć dla przykładu południową dzielnicę Warszawy, położoną pomiędzy Wisłą a biegnącym na zachód od dzielnicy przemysłowej pasem terenów zielonych, to powiązanie osiedli w jeden wstępowo ukształtowany organizm dzielnicy wydaje mi się znacznie słusniejsze, niż rozpraszenie poszczególnych ośrodków, jako niepowiązanych ^{z centrum} satelitów. Centrum wielkiego miasta stanowi zawsze dla wszystkich jego mieszkańców wielką atrakcję, od której nie należy odcinać poszczególnych osiedli. Choćby mieszkaniec osiedla bywał w teatrze śródmiejskim raz na pół roku, powinien mieć przekonanie, że jeśli tylko zechce mógłby z łatwością co tydzień przyjeżdżać do teatru; powinien czuć, że jego kontakt z życiem Stolicy jest ścisły i stały. To jest oczywiście zagadnienie czysto psychologiczne, ale zagadnienia tego rzędu stanowią imponderabilia o wadze znacznie większej, niż się na ogół sądzi. Nie wystarczą suche plany, oparte na zimnej kalkulacji - trzeba iść za życiem, wsiuchiwać się pilnie w jego odgłosy.

W zakończeniu pragnę raz jeszcze zaznaczyć, że droga, którą

idziecie, jest słuszną. Z drogi tej zechce Was często sprowadzać nacisk życia i jego codziennych naglących potrzeb. Nie ustępujcie w sprawach zasadniczych, trzymajcie się linii generalnej, natomiast w szczegółach bądźcie giętki. W planach, tak samo jak w życiu, trzeba się zdecydować na wybór drogi i potem konsekwentnie tą drogą kroczyć. Wybraliście już drogę - jak mi się wydaje - słuszną, choć inne grupy urbanistyczne mogłyby znaleźć 40 innych rozwiązań. Powiecie mi na to, że innego rozwiązania nie ma, że Wasze rozwiązanie oparte jest na sumiennej analizie. Zgadzam się z nim, pogłębiajcie wybraną przez Was linię generalną, ale w detalach bądźcie elastyczni. Nie odrywajcie się od życia, od rzeczywistości, ale nie forsujcie ich.

Zespół Wasz składa się z kilku grup - o różnych zainteresowaniach. Dla niektórych z Was najważniejsze są zabytki - Stare Miasto i Krakowskie Przedmieście, dla innych szkielet komunikacyjny Warszawy, inni podchodzą do Planu Generalnego od strony interesu jednostki, inni wreszcie sprawą rozwoju instynktu grupowego stawiają na pierwszym miejscu. Dobrze, że tak szeroki jest wachlarz zainteresowań Waszego zespołu, ale koniecznym jest, aby grupy planistów interesowały się wzajemnie swymi osiągnięciami, by się wzajemnie uzupełniały. Trzeba dążyć do tego, aby być jaknajbardziej wszechstronnym. Architekt to homo universalis starożytnych czasów. To jest nasz wielki obowiązek, a jednocześnie źródło naszej wielkiej radości.

Winszuję Wam raz jeszcze wybranej przez Was drogi, Waszych planów, Waszej pracy. Szczęśliwi jesteście, że doczekacie początku ich realizacji - ja tego już nie dożyję.

Warszawa, dn. 8 lutego 1947 r.

