

24P
Beule zu
Harbanist-jerny
1933 r

Nr 1

BIULETYN

STYCZEŃ 1933
ROK I — NUMER I

URBANISTYCZNY

ORGAN TOWARZYSTWA URBANISTÓW POLSKICH
WARSZAWA, KOSZYKOWA 55

KOMITET REDAKCYJNY: ARCH. ARCH. HELENA KURKIEWICZ,
FRANCISZEK PIASCIK, REDAKTOR ARCH. STANISŁAW RÓŻAŃSKI

Problemy urbanistyczne w Polsce nie są odpowiednio ujęte, w szczególności w dziedzinie planów zabudowania osiedli i ich realizacji.

Aby choć w części wypełnić tę lukę, zwłaszcza wobec braku dostatecznego uświadomienia społeczeństwa, braku odpowiedniej ilości fachowców oraz literatury, Towarzystwo Urbanistów Polskich w porozumieniu ze Związkiem Miast Polskich postanowiło wydawać stały dodatek do „Samorządu Miejskiego” narażenie raz na kwartał.

Biuletyn Urbanistyczny stawia sobie za zadanie wypełnienie roli placówki naukowej. Dotychczas bowiem zagadnienia urbanistyczne poruszane były w prasie fachowej i codziennej przypadkowo i bez programu.

Zadaniem biuletynu będzie również utrzymywanie stałego kontaktu z życiem przez informowanie czytelników o potrzebie wykonywania planów pomiarowych, zbierania danych statystycznych, sporządzania planów zabudowania, ich realizacji i tym podobnych zagadnieniach. Równocześnie na realnych przykładach będziemy się starali utwierdzić w społeczeństwie wiarę, iż mimo znacznych trudności, można przeprowadzić wiele spraw pożytecznych, wbrew licznym głosom pesymistów. W przykładach ujemnych będziemy mogli często wykazać, iż problem został nieracjonalnie lub bez dostatecznej energii ujęty.

Specjalną uwagę poświęcać będziemy małym miastom, nie tylko z racji ich liczebnej przewagi, lecz przede wszystkim ze względu na ich zaniedbanie, brak urządzeń technicznych i brak odpowiednich sił fachowych.

W miarę napływania materiału, będziemy się starali prowadzić kolumny urbanistyki, oraz informować o wydawnictwach związanych.

biuletynu omawia sprawę ogólnego planu zabudowlugi będzie poświęcony planom zabudowania małych

*Biuletyn Urbanistyczny
1933 m 2*



Kawski

miast, trzeci poruszy tak aktualne w dobie obecnej sprawy planowania regionalnego i krajowego.

Podjmując trud wydawania biuletynu, Towarzystwo Urbanistów Polskich czyni to w przekonaniu, iż praca ta znajdzie oddźwięk w sferach z budową miast i osiedli związanych.

TOWARZYSTWO URBANISTÓW POLSKICH.

W październiku roku ubiegłego, staraniem Towarzystwa Urbanistów Polskich, w porozumieniu z Komisarjatem Rządu m. Gdyni, odbyła się w Gdyni konferencja, tematem której była sprawa planu zabudowania m. Gdyni i wybrzeża morskiego. W szeregu referatów ujęte zostały zagadnienia dotyczące bezpośrednio planu zabudowania miasta i portu oraz ściśle z realizacją planu związane sprawy natury gospodarczo - ekonomicznej.

Dyskusja dała krytykę planu teoretycznego, jak również jego realizacji, wyłoniła szereg zagadnień, które winny znaleźć swój wyraz w dalszym rozważaniu przez siły fachowe, aby następnie w formie konkretnych wskazań i wniosków wpłynąć na ukształtowanie Gdyni.

Pierwszy numer naszego wydawnictwa, publikując referaty wygłoszone na zeszłorocznej konferencji, podejmuje na nowo tak niezmiernie dla całej Polski ważną sprawę planu zabudowania Gdyni. Sprawa ta nie przestała być aktualną. Gdynia miała i mogła być chlubą odrodzonego Państwa, objektem godnym kultury współczesnej Polski i mimo, iż dziś w zaraniu swego istnienia ma wszystkie prawie wady nieracjonalnie zabudowanych miast polskich, energicznie przeprowadzona akcja może ją jeszcze uratować. Opublikowanie w Biuletynie Urbanistycznym części materiału, zgromadzonego na Konferencji Urbanistów Polskich (wszystkich referatów z braku miejsca nie można było pomieścić), będzie niewątpliwie podstawą do dalszej pracy, podjętej dla prawidłowego rozwoju Gdyni.

Plan zabudowania m. Gdyni.

Pierwsze projekty.

Budowa portu na polskim побереżu została zdecydowana w zimie 1920 r. po zarzuceniu pierwotnego projektu rozbudowy portu Gdańskiego.

Zaczęto poszukiwania odpowiedniego brzegu. Były brane pod uwagę następujące miejscowości: Tczew, Puck, okolice jeziora Żarnowieckiego, Reda, Hel i Gdynia. Wybrano Gdynię. Roboty na terenie rozpoczęto na wiosnę 1921 r. Posuwały się one bardzo wolno do roku 1926, kiedy to została zawarta 2-ga umowa z Konsorcjum Francusko - Polskiem i od tego czasu do chwili obecnej budowa portu postępuje już bardzo szybko.

Wkrótce po ustaleniu projektu portu „Biuro Projektów i Studiów” Ministerstwa Komunikacji rozpoczęło opracowywanie projektu portowego węzła kolejowego. Zasadnicze rysy tego węzła zostały ustalone w projekcie dopiero w końcu 1928 r. W czerwcu 1930 r. projekt zatwierdziła Rada Techniczna przy Min. Komunikacji, potem jednak został on zmieniony przez Gdańską Dyрекcję Kolejową.

Projekt budowy portu, istniejące arterie komunikacyjne, a następnie zajęcie znacznej części terenów Oksywia na specjalne potrzeby państwowe i wprowadzenie ograniczeń budowlanych na pozostałych terenach Oksywia przesądziły budowę miasta (city) w dolinie gdyńskiej, ograniczonej wzniesieniami Kamiennej Góry, Redłowa, Lasów Chylońskich. terytorjum portu i wybrzeżem.

Już w dobie przyłączenia Pomorza do Polski nieznaną tę powierzchnię (około 300 ha) przecinały z północy na południe dwie ważne tranzytowe arterie komunikacyjne: szosa Gdańska i linja kolejowa Gdańsk — Wejherowo — Szczecin. Oprócz tych arterij istniały na terenie trzy ważniejsze drogi: ulica Świętojańska, prowadząca wzdłuż zachodnich stoków Kamiennej Góry od szosy Gdańskiej przy południowej granicy Gdyni do Oksywia, ulica Kuracyjna (obecna 10 Lutego) w przedłużeniu drewnianego mola pasażerskiego i droga, łącząca Gdynię z folwarkiem „Witomino”. Wzdłuż wybrzeża dróg nie było, szły tam tylko ścieżki, łączące Gdynię z Oksywiem i Zopotami. Dogodnych lądowych połączeń z wnętrzem kraju, dolina Gdyńska nie miała.

Jeszcze przed ostatnią wojną władze niemieckie postanowiły założyć na terenach Gdyni — wsi nadmorskie lotnisko. Zdecydowały o tem: bliskie sąsiedztwo Gdańska, łagodny klimat, dobra plaża, piękny krajobraz i wzniesienia Kamiennej Góry, chroniące wybrzeże od wiatrów. Plan zabudowania tego lotniska został sporządzony przez Regencję Gdańską już w czasie wojny. Obejmował on część doliny między linją kolejową, południową granicą torfiastych łąk, wybrzeżem i granicami terenu „Kamiennej Góry”. Kierunków istniejących ulic (obecnych: Starowiejskiej, świętojańskiej i Portowej) i dróg polnych — niemiecki plan prawie nie zmieniał, uporządkowania (komasacji) działek budowlanych nie przewidywał. Na całym obszarze ustalał zabudowanie luźne, cofnięte od linii regulacyjnych ulic.

Po przyłączeniu Pomorza do Państwa Polskiego, sporządzono z inicjatywy prywatnej plany zabudowania i parcelacji dla następujących części Gdyni: w roku 22 — 23 — dla terenów Kamiennej Góry, nabytych w latach poprzednich przez „I-sze Tow. Kąpieli Morskich” i w roku 26 — dla kolonii oficerów Marynarki Wojennej na gruntach folwarku Grabowo, położonych wzdłuż odcinka szosy Gdańskiej, od stacji kolejowej do południowych granic Chylonii.

Na podstawie tych trzech planów Gdynia rozbudowywała się bardzo powoli do chwili sporządzenia planów zabudowania przez władze polskie, t. j. do roku 1927.

Plan zabudowania Gdyńskiej doliny, sporządzony przez władze niemieckie oraz plany Kamiennej Góry i Grabowa nie mogły dać podstawy do rozbudowy przyszłego miasta portowego. Z chwilą przystąpienia do budowy portu wyłoniła się potrzeba sporządzenia nowych planów zabudowania. Pierwsza inicjatywa wyszła od obywateli miejscowych oraz Ligi Morskiej i Rzecznej.

Pismem z dn. 17 grudnia 24 r. grono mieszkańców Gdyni zwróciło się do Wojewody Pomorskiego o zaopiekowanie się rozbudową miasta. Również w grudniu tegoż roku Liga Morska i Rzeczna uruchomiła fundusz 5.000 zł. na ogłoszenie konkursu na plan zabudowania m. Gdyni. Dnia 3 listopada 26 r. W. Kulerski, wydawca „Gazety Grudziądzkiej”, wystosował do Władz Centralnych memorjal, wzywający do wywłaszczenia gruntów pod budowę miasta przez Skarb Państwa, co wtedy mogło być uskutecznione nieznacznym kosztem (Kierownictwo Budowy Portu w latach 21 — 25 w drodze wywłaszczenia zakupiło tereny pod budowę portu po 50 — 100 groszy za m. kw. „I-sze Polskie T-wo Kąpieli Morskich” w roku 1921 płaciło za m. kw. po 80 fenigów).

Były nawet rezolucje i interpelacje sejmowe, np. rezolucja z dn. 11 lutego 24 r., wzywająca Rząd, do zastosowania wszelkich środków natury prawnej i finansowej, celem przyspieszenia budowy portu Gdyńskiego i do powołania do „Rady Portu” rzeczoznawców w sprawach budowy miasta.

Niepokoje, wyrażone w głosach obywateli i rezolucji sejmowej, spowodowane zostały prawdopodobnie przez troskę o lata dalsze i o opracowanie zawczasu odpowiedniego projektu miasta, gdyż w roku 24, 25 i 26 ruch budowlany w m. Gdyni był tak mały, że bezplanowość jego nie mogła spowodować poważniejszych niedogodności.

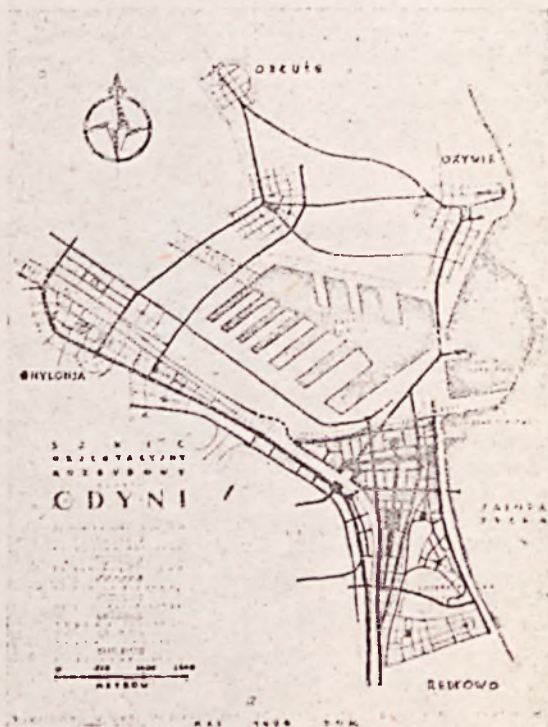
Sprawozdanie Państwowego Urzędu Budownictwa Nadziemnego z dn. 4 marca 1925 r. stwierdza, że w r. 1924 wydano ogółem tylko 42 „konsensy” budowlane, w tem: 20 na budowę nowych domów o charakterze willowym, prawie wyłącznie na terenie Kamiennej Góry, 6 — na budowę drobnych obiektów przemysłowo - budowlanych, 1 na budowę hotelu, reszta na przeróbki i nieznaczne powiększenie istniejących budynków. Z dwudziestu projektów nowych domów mieszkalnych zrealizowano w r. 24 tylko dwa. Na lata 25 i 26 ruch budowlany nie zapowiadał się lepiej.

Do wniosku „Ligi Morskiej i Rzecznej” w sprawie konkursu na plan zabudowania Gdyni przychyliły się niektóre Władze Centralne. Jednakże ogłoszenie konkursu zostało zaniechane, bez istotnych ku temu powodów.

Dla spraw rozbudowy m. Gdyni powstał w 1925 r. Międzyministerjalny Komitet, którego zadaniem było koordynowanie zamierzeń poszczególnych władz państwowych. Komitet ten ustalił wytyczne dla rozwoju przyszłego miasta. Na podstawie przewidywanego obrotu portowego wykazano, że miasto należy zaprojektować conajmniej na

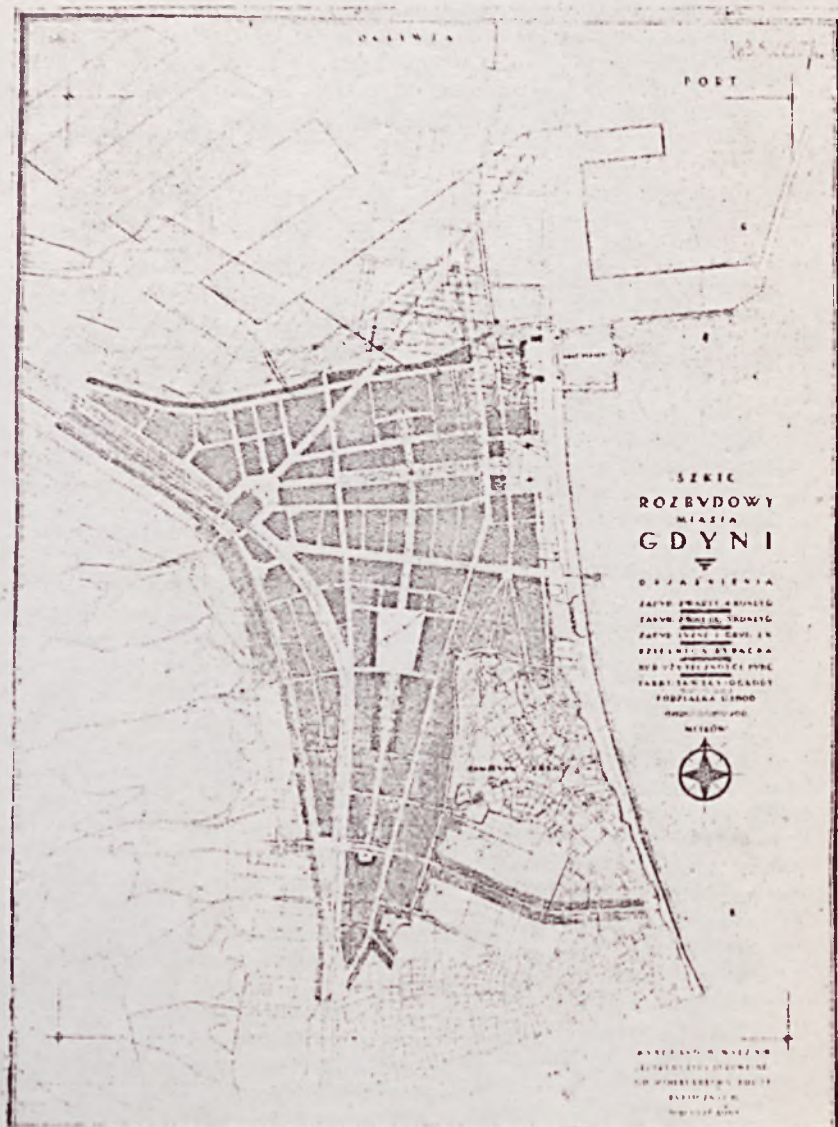
60.000 mieszkańców, w tem na 15.000 ludności robotniczej i 5.000 urzędniczej, łącznie z rodzinami. Według obliczeń przedstawionych Komitetowi przez Ministerstwo Przemysłu i Handlu liczbę tę miasto miało osiągnąć w przeciągu 10 lat t. j. do roku 1935.

Do sporządzenia szkicowego projektu planu zabudowania Ministerstwo Robót Publicznych przystąpiło we wrześniu 1925 roku; 11 listopada pierwszy szkicowy projekt przedstawiło Komitetowi Międzyministerjalnemu do spraw rozbudowy m. Gdyni. Pro-



jekt ten obejmował tereny, położone mniejwięcej w promieniu 3 klm. od środka portu wewnętrznego. Pod przyszłe śródmieście przeznaczał dolinę Gdynską łącznie z częścią wilgotnych łąk, dziś zajęta przeważnie przez portową sieć kolejową. Na dzielnice mieszkaniowe przewidywał tereny Kamiennej Góry, dzielnice przemysłowe umieszczał na północo-zachód od portu w dolinie strumienia Chylonki, dzielnice mieszkaniowe dla robotników — na północ i zachód od terenów dla przemysłu t. j. w Chylonji, Oblużu, Pogórze i Oksywiu. Na terenie projektowanej dzielnicy przemysłowej w dolinie strumienia Chylonki, w przedłużeniu portu, miał być wybudowany kanał przemysłowy.

Dla przyszłego śródmieścia przewidziano zwarty sposób zabudowania o 3-ch kondygnacjach, dla dzielnic mieszkaniowych — zabudowanie niezwarłe o 2-ch kondygnacjach. Zaludnienie terenów, przeznaczonych w szkicowym projekcie na cele budowlane miało wynosić około 98.000 mieszkańców, w tej liczbie zaludnienie projektowa-



nego śródmieścia około 65.000. Nieznaczna ilość mieszkańców projektowanych dzielnic mieszkaniowych tłumaczy się tem, że projekt nie obejmował obszarów, położonych dalej od przyszelego śródmieścia, na których była możliwa rozbudowa tych dzielnic.

Dn. 11 października 25 r. Międzyministerjalny Komitet przyjął założenia pierwszego szkicowego projektu z zastrzeżeniem zarezerwowania dla potrzeb portu części łąk gdyńskich w sąsiedztwie obecnej ulicy Starowiejskiej, przeznaczanych w projekcie na budowę miasta, oraz pod warunkiem zaprojektowania dzielnicy rybackiej nad morzem.

Żądania powyższe zostały uwzględnione w znacznej mierze w drugim szkicowym projekcie planu zabudowania m. Gdyni, sporządzonym również w zarządzie Ministerstwa Robót Publicznych. Pod względem podziału powierzchni i przewidywanego załadunku projekt ten niewiele odbiegał od pierwszego.

Zasady szkicu drugiego Komitet aprobował dnia 20 listopada 25 r.

* * *

Projekt miasta z 1926 r.

Pierwsze dwa szkicowe projekty, które miały raczej charakter programów ustaliły zasady dla opracowania szkicowego projektu śródmieścia na podstawie planów katastralnych w skali 1:5000, uzupełnionych w r. 1925, i wyników badań geologicznych, przeprowadzonych w tym że roku na terenie gdyńskich wilgotnych łąk, położonych na południe od portu.

Nowy projekt w przybliżeniu odpowiadał pojęciu „Ogólny plan zabudowania miasta”, ustalonemu później w r. 1928 przez polskie prawo budowlane.

Prace nad nowym projektem rozpoczęto 29 stycznia 1926 r. Dn. 4 czerwca 1928 roku projekt ten został przyjęty przez zarząd gminy Gdyńskiej, poczem dn. 24 lipca tegoż roku został przesłany Pomorskiemu Urzędowi Wojewódzkiemu dla przeprowadzenia formalności prawnych, wynikających z przepisów ustawy pruskiej z dn. 2.VII. 1875 r., obowiązującej wówczas na terenie byłego zaboru niemieckiego.

Projekt obejmował prawie cały obszar administracyjny dawnej gminy wiejskiej Gdyni, z wyjątkiem: północnej części wilgotnych łąk, zajętych przez port i portową stację kolejową, terenów „Kamiennej Góry”, dla których plan zabudowania był już sporządzony poprzednio, oraz terenów przy odcinku Szosy Gdańskiej, położonym na północy - zachód od dworca kolejowego.

Na obszarze tym zaprojektowano sieć nowych arteryj komunikacyjnych, dostosowując ją do już istniejących dróg: szosy Gdańskiej, ul. Świętojańskiej i Portowej, 10 Lutego (dawniej Kuracyjnej), Starowiejskiej (dawniej Wiejskiej), drogi Witomińskiej i linii kolejowej Gdańsk - Wejherowo. Nowe arterje miały ustalić zarys przyszłego śródmieścia, stworzyć zdrowe warunki dla komunikacji wewnętrznej i umożliwić połączenie miasta z krajem oraz usunąć niedogodności, powstałe jeszcze za czasów niemieckich przez przecięcie szosy Gdańskiej linią kolejową i przez wprowadzenie tej linii niemal na środek doliny, na której miało rozwinąć się śródmieście.

Podstawą kompozycji urbanistycznej była projektowana 60-metrowa arterja, mająca połączyć wybrzeże z placem komunikacyjnym przed dworcem. Na osi tej arterji projekt przewidywał duży plac reprezentacyjny nad morzem. Pozostałością 60-metro-

wej arterji jest obecna „Aleja Wolności”. Plac nad morzem został później zaniechany, a na jego miejscu, czynniki decydujące postanowiły założyć kolonję mieszkaniową dla rybaków-kaszubów.

Dla połączenia części miasta, rozdzielonych linią kolejową Gdańsk - Wejherowo zaprojektowano nowy przejazd na przedłużeniu drogi Witomińskiej oraz rozszerzenie dwu wiaduktów istniejących. Odległość między istniejącymi wiaduktami i projektowanym wynosi około 500 m.

Przyszłe połączenia Gdyni z krajem — arterje dojazdowe do miasta nawprost dworca kolejowego i wiaduktu św.-Jańskiego — zostały zaznaczone w projekcie bardzo niewyraźnie.

Dla połączenia dworca kolejowego i miasta z portem projekt przewidywał pięć ulic. Kierunków tych ulic nie uzgodniono jednak z Min. Komunikacji, gdyż planów gdyńskiego węzła kolejowego i stacji portowej wówczas jeszcze nie było.

Szczegółowe plany zabudowania.

Projekt miasta w skali 1:5000, uchwalony przez Zarząd Gminy dn. 4 czerwca 1926 r., nie dawał dokładnych podstaw do regulowania spraw budowlanych przyszłego miasta, był bowiem opracowany na podstawie planów katastralnych niedostatecznie ścisłych (dokładnych pomiarowych planów sytuacyjnych i wysokościowych Gdynia wtedy jeszcze nie miała).

Ruch budowlany, stale wzmagający się od roku 1926 bezwzględnie wymagał szybkiego opracowania takich planów zabudowania, któreby dały prawne i techniczne podstawy do wydawania zezwoleń na budowę, t. j., któreby ustaliły zupełnie dokładnie: 1-o linje regulacyjne ulic i linje zabudowania, t. j. granice ulic i placów oraz położenie przyszłych budynków, 2-o) strefy budowlane, określające wysokość, gęstość i sposób projektowanego zabudowania w poszczególnych blokach i na poszczególnych działkach budowlanych.

Na początku r. 1927 Ministerstwo Robót Publicznych przystąpiło do opracowania planów zabudowania śródmieścia w skali 1:1000, które w pewnym stopniu odpowiadały obecnemu pojęciu prawnemu „szczegółowy plan zabudowania miasta”.

Dn. 29 maja 1928 r. został zatwierdzony już na podstawie art. 33 polskiego prawa budowlanego z 16 lutego 1928 r. pierwszy szczegółowy plan zabudowania, obejmujący północną część śródmieścia t. j. tereny zawarte pomiędzy portem, linią kolejową Gdynia — Gdańsk, ulicą 10 Lutego i zatoką Pucką. Dn. 16 sierpnia 1928 r. został zatwierdzony szczegółowy plan zabudowania południowej części obecnego śródmieścia, t. j. terenów, otoczonych linią kolejową z Gdyni do Gdańska, ul. 10 Lutego, zatoką Pucką granicą „Kamiennej Góry” i odcinkiem szosy Gdańskiej pomiędzy ul. Świętojańską i wiaduktem nad torami kolejowymi. Następnie w zarządzie Ministerstwa do połowy 28 roku opracowano szczegółowe plany zabudowania: 1-o) pozostałych terenów dawnej wsi Gdyni z wyjątkiem gruntów Kamiennej Góry i kolonji oficerów marynarki wojennej na Grabowie, 2-o) części wsi Oksywie, 3-o) terenów miejskich i Helmanowej na Oksywiu, 4-o) zachodniej części terenów nadleśnictwa Chyłońskiego, poczem w drugiej połowie r. 1928 dalsze opracowywanie planów zabudowania miasta zostało całko-



1. Szosa Gdańska.
2. Al. Wolności.
3. ul. 10 Lutego.
4. ul. Portowa.
5. ul. Św. Jańska.
6. Al. Marsz. Piłsudskiego.
7. droga Witołmińska.
8. dworzec kolejowy.
9. wiadukt Św. Jański.

wicie przekazane Wydziałowi Budownictwa utworzonemu przy Starostwie Grodzkiem w Gdyni. Na początku 1931 r. prace te przejął obecny Zarząd Miasta.

Dn. 15 lutego 1931 r. Minister Robót Publicznych w porozumieniu z Ministrem Spraw Wewnętrznych wydał dla Gdyni miejsowe przepisy budowlane (Nr. 4 Pomorskiego Dziennika Wojewódzkiego z 1931 r.).

Podstawą do sporządzenia szczegółowych planów zabudowania śródmieścia w skali 1:1000 były: „projekt miasta” uchwalony przez władze gminne dn. 4 czerwca 1926 roku, plany pomiarowe, wykonane przez zarząd miasta w latach 26 i 27 oraz ustawa pruska z dn. 2 lipca 1875 r. o zakładaniu i zmianach ulic i placów w miastach i miejscowościach wiejskich.

Pod wpływem szeregu przyczyn założenia, przyjęte w „projekcie miasta” z r. 26, ulegały stopniowym zmianom i zniekształceniom, skutkiem czego szerokości i kierunki ulic oraz place, ustalone następnie w planach szczegółowych i w dziś obowiązującym ogólnym planie zabudowania miasta, wydają się nieraz niecelowe lub niezrozumiałe.

Zniekształcenia te i zmiany zostały spowodowane przede wszystkim przez to, że rozbudowa Gdyni i prace nad szczegółowymi planami zabudowania miasta wyprzedzały bieg prac nad planami kolejowymi, które miały wskazać granice terenów budowlanych i miejsca przejść dla ruchu pieszego i kołowego, t. j. miały określić dane, w znacznym stopniu wpływające na układ sieci ulicznej. Po ustaleniu planów kolejowych (lata 28 — 30) okazało się, że kierunki ulic, utrwalone już na terenie przez budowę wielopiętrowych domów, nie odpowiadają tym planom. Projektowanej sieci ulicznej całkowicie zmienić już nie można było, a o zmianie planów kolejowych nie było mowy, gdyż dotyczyły one urządzeń „sztywnych”, do portu ściśle dostosowanych.

Początkowo istniały dwa zupełnie różne pomysły połączeń kolejowych portu z krajem — jeden z dojściem od strony północo - zachodniej przez Chylonję, drugi z południa przez Kack. Wykonanie węzła kolejowego według pierwszego pomysłu miało być droższe, lecz eksploatacja jego tańsza i dogodniejsza. Przeciwnie drugi pomysł przewidywał układ kolejowy tańszy w wykonaniu lecz mniej dogodny i droższy w eksploatacji. Utrzymał się pomysł drugi, według którego później wykonano szczegółowe projekty i który obecnie realizuje się.

Dla rozwoju miejskiej komunikacji ulicznej i dla zdrowotności miasta układ kolejowy według drugiego pomysłu stwarza szczególnie złe warunki, których można byłoby w pewnym stopniu uniknąć przez zastosowanie pomysłu pierwszego. Jednak przy wyborze pomysłu i opracowywaniu planów węzła kolejowego взгляд ten nie odegrał poważnej roli.

Zdecydowanie budowy dojścia kolejowego od południa przez Kack przesądziło odśnięcie śródmieścia w kierunku południowym. Utracone zostały dla rozbudowy miasta tereny niskich łąk, na których projekt z roku 1926 rozwijał wspomniane wyżej podstawowe założenie urbanistyczne śródmieścia — arterję 60-metrową, zakończoną na wschodzie placem reprezentacyjnym nad morzem.

Na zachód i południe od portu zaprojektowano zaporę nie do przebycia — pasmo torów kolejowych, wynoszące w swym najwyższym miejscu około 600 metrów. Pasma to uniemożliwiło zaprojektowanie dogodnych połączeń miasta z portem i odcięło pół-

nocne dzielnice miasta od południowych. Z kilku dróg z miasta do portu, przewidywanych w projekcie z roku 1926, obecnie pozostały tylko dwie — ulica bez większego znaczenia z placu kolejowego na północy - zachód wzdłuż torów kolejowych i ważna ulica Portowa. Trzy inne obecnie dochodzą do granicy portu, kończąc się przy niej ślepo. Układ bowiem torów, ustalony przez plany kolejowe nie pozwalał na zastosowanie większej ilości przejazdów.

Oprócz tej głównej przyczyny, powodującej zniekształcenie założeń urbanistycznych planu z r. 1926, a później planów szczegółowych z lat 27 i 28, były jeszcze inne: brak czasu na zastanowienie się nad poszczególnymi zagadnieniami, spowodowany przez szybką rozbudowę miasta, niedostateczny nadzór budowlany, brak odpowiednich przepisów prawno - budowlanych, a w pewnych wypadkach szkodliwy wpływ jednostek i instytucyj na decyzje, dotyczące budowy miasta.

Szerokości ulic a często nawet ich kierunki, ustalone w projektach planów zabudowania, zmieniała Rada Gminy ze względów oszczędnościowych lub pod naciskiem wpływowych właścicieli gruntów. Zdarzały się wypadki, że na terenach, przeznaczonych w planie pod budowę ulic powstawały nowe domy, skutkiem czego ulice musiały ulegać zmianom. Zarząd gminy nie mógł przeciwdziałać temu z powodu źle zorganizowanego nadzoru budowlanego i obowiązującego ustawodawstwa pruskiego, które pozwalało na wykonywanie projektów architektonicznych i kierowanie robotami budowlanymi ludzom zupełnie nieprzygotowanym do tych czynności.

Prawomocny ogólny plan zabudowania śródmieścia.

Obowiązujący dziś ogólny plan zabudowania Gdyni w skali 1:5000, zatwierdzony w dn. 7 listopada 1931 r. przez Ministra Robót Publicznych w porozumieniu z Ministrem Przemysłu i Handlu jest zestawieniem szeregu planów zabudowania w skali 1:1000, obejmujących poszczególne dzielnice miasta — to znaczy: planu zabudowania Kamiennej Góry, opracowanego w latach 21 i 22 przez I-sze Towarzystwo Kąpieli Morskich, planu zabudowania terenów Stowarzyszenia Oficerów Marynarki Handlowej, opracowanego przez to Stowarzyszenie w r. 26 oraz planów, wykonywanych w latach 27 i 28 w Zarządzie Ministerstwa Robót Publicznych.

Istotnych zmian do planów w skali 1:1000 prawomocny ogólny plan zabudowania w skali 1:5000 nie wprowadził, jakkolwiek pomiędzy datą zatwierdzenia tego planu (7 listopada 1931) a datą wykończenia ostatnich planów w skali 1:1000 (połowa 1928 r.) upłynęło prawie 3 lata.

Prawomocny ogólny plan zabudowania Gdyni obejmuje część miasta (śródmieście i bezpośrednio doń przylegające dzielnice mieszkaniowe). Cały ten obszar, o łącznej powierzchni około 330 ha podzielono na pięć stref budowlanych, różniących się sposobem, wysokością i gęstością zabudowania.

Wysokość zabudowania ustalono: dla I-ej i II-ej strefy — na 2 kondygnacje (8,5 i 12 m), dla III-ej — na 3 (12 m), dla IV-ej — na 4 (15 m) i V-ej — na 5 (18 m).

Procentowy stosunek części powierzchni poszczególnych działek, przeznaczonej pod zabudowę, do całkowitej powierzchni działek ustalono: dla I-ej strefy — na 25, II-ej — na 35, III-ej — na 40, IV-ej — na 50 i V-ej — na 60 procent.

Powierzchnie poszczególnych stref w przybliżeniu wynoszą: I-ej — około 20 ha, II-ej — około 95 ha, III-ej — około 5 ha, IV-ej — około 95 ha, V-ej — około 115 ha. Załadunek omawianego obszaru obliczono w przybliżeniu na 90.000 mieszkańców.

Małe rozmiary powierzchni stref budowlanych o zabudowaniu niskim niezwarciem, t. j. pierwszej i drugiej, wynikają stąd, że plan nie objął przyszłych przedmieść Gdyni, t. j.: Redłowa, Witomina, „Lasów Chyłońskich”, Chylonji, Oksywia i dalszych miejscowości leżących w sferze interesów mieszkaniowych miasta, na których jest przewidywane przeważnie zabudowanie niezwarcie.

Na obszarze projektowanego śródmieścia plan ustala następujące główne arterie komunikacyjne:

1) o kierunku północ-południe: a) szosę Gdańską i projektowane przedłużenie tej szosy na południe wzdłuż Bydgoskiej a następnie Gdańskiej linii kolejowej, od strony zachodniej tych linii; b) ulicę równoległą do torów kolejowych od dworca do wiaduktu Świętojańskiego i dalej na południe do szosy Gdańskiej, dla bezpośredniego połączenia tej szosy z dworcem kolejowym; c) ulicę Portową i Świętojańską dla połączenia portu z południowymi dzielnicami miasta; d) bulwar wzdłuż wybrzeża;

2) o kierunku wschód-zachód: a) ulicę wzdłuż torów kolejowych i przyszłej miejskiej stacji towarowej; b) tak zwaną Aleję Wolności, która ma być przedłużona w kierunku morza i c) ulicę Starowiejską — wszystkie trzy dla połączenia dworca kolejowego z ul. Portową i portem; d) ul. 10 Lutego dla połączenia dworca kolejowego i północnego odcinka szosy Gdańskiej z przystanią dla żeglugi przybrzeżnej, gdzie teraz projektowane są południowe baseny portu; e) al. Marszałka J. Piłsudskiego oraz jej przedłużenie przez wiadukt kolejowy w kierunku Witomina.

Śródmieście z osiedlami, leżącymi na Zachód od Gdyni połączy istniejąca droga Witomińska oraz wiadukt kolejowy, projektowany na jej przedłużeniu; prace nad uregulowaniem tej drogi już rozpoczęto.

Proste i wyraźne połączenie ulicy Portowej z Portem, pomyślane w r. 1928 i uzgadniane z Ministerstwem Komunikacji, uległo w ostatnich czasach zniekształceniu przez odchylenie przedłużenia tej ulicy na terenie portowym, spowodowane przez układ portowych terenów kolejowych. Zmienić kierunek ul. Portowej na terenie miasta już nie można było, gdyż został on utrwalony przez powstanie dwu rzędów czteropiętrowych domów mieszkalnych.

Należy przypuszczać, że wybudowanie ulicznego węzła komunikacyjnego przy wiadukcie Świętojańskim, drogi do Witomina i nowego wiaduktu na jej przedłużeniu, ulicy wzdłuż torów kolejowych, projektowanej na wschód od nich, Aleji Marszałka Piłsudskiego i jej przedłużenia pod wiaduktem kolejowym w kierunku Witomina oraz wybudowanie i przedłużenie szosy Gdańskiej wzdłuż torów bydgoskich do Zopot — uczyni zadość potrzebom przyszłego ruchu na terenie śródmieścia i południowej części miasta. Gorzej będzie przedstawiała się sprawa połączenia miasta z dworcem kolejowym i z portem oraz połączenia północnych dzielnic miasta z południowymi. Przy obecnym układzie Gdynskiego węzła kolejowego dogodnych połączeń portu z dworcem i z miastem oraz dworca z miastem uzyskać się nie da. Dworzec kolejowy usytuowany w wierzchołku ostrego kąta między torami kolejowymi w miarę rozbudowy miasta będzie się stawał coraz mniej dostępny i użyteczny, zostanie w przyszłości tylko dworcem lokalnym dla północnej części śródmieścia i dla robotników, udających się do por-

tu. Dla miasta, które, jak wykazują obecne dążności będzie bardzo rozrzucone, musi powstać kilka dworców. Decyzje co do położenia tych dworców dotychczas jeszcze nie zapadły.

Port ołoczono tak zwartą masą sztywnych urządzeń kolejowych, że niema sposobu uzyskania dogodnych, krótkich i tanich połączeń portu z poszczególnymi dzielnicami miasta.

Jeszcze trudniejszym będzie połączenie dzielnic północnych „Wielkiej Gdyni” z dzielnicami południowymi, t. j. Rumji, Zagórza, Podgórze, Dębogórze, Chylonji, Oksywia ze Śródnieściami, Redłowem, Kolibkami — Orłowem, Małym i Wielkim Kackiem. Dziś między temi dzielnicami istnieje jedno tylko połączenie — szosa Gdańska, która jest jednocześnie arterją tranzytową, łączącą południową część polskiego побереża z północną oraz Wolne Miasto Gdańsk z Zachodnimi Prusami.

Można będzie przerzucić ruch tranzytowy z szosy Gdańskiej na inne drogi i studja w tym kierunku już są prowadzone. Natomiast sprawa połączenia północnej i południowej części Gdyni dotychczas nie jest rozwiązana.

Dla połączenia Gdyni z krajem, z pominięciem obszaru Wolnego Miasta Gdańska, istnieje szereg możliwości i kilka rzeczowych projektów, a studja na terenie już rozpoczęto.



Ogólny rzut oka na dotychczasowy rozwój miasta, na prace nad planem zabudowania oraz na okoliczności, towarzyszące temu rozwojowi i tym pracom — nasuwa następujące uwagi.

Do prac nad planem zabudowania miasta przystąpiono zbyt późno — dopiero w roku 1925, podczas gdy budowę portu rozpoczęto już w r. 1921. Plan wykonywano w Zarządzie Ministerstwa Robót Publicznych, później w Gdyni Starostwie Grodzkim, ostatnio w Magistracie w Gdyni. Konkursów urbanistycznych nie ogłaszano. Stałe aż do chwili obecnej sporządzaniu planów zabudowania miasta towarzyszył nieunikniony pośpiech i brak odpowiedniego doświadczenia z zakresu planowania i budowy osiedli. Planów zabudowania miasta nie można było uzgodnić z planami kolejowymi z tego powodu, że rozbudowa miasta i prace nad planami zabudowania postępowały szybciej od prac nad planem gdyńskiego węzła kolejowego. Planu kolejowego dotychczas nie ukończono, co dziś jeszcze stwarza przeszkody dla ustalenia planów zabudowania niektórych dzielnic Gdyni.

W ciągu ostatniego trzyletniego okresu, począwszy od połowy 28 r. prace nad planem zabudowania miasta prawie nie postąpiły naprzód. W latach tych wykonano zaledwie kilka nieistotnych zmian w projektach w skali 1:1000, sporządzonych jeszcze w latach 27 i 28 przez Ministerstwo Robót Publicznych. Niektóre z tych zmian odbiły się na planach miasta w sposób niekorzystny.

Natężenie ruchu budowlanego na terenie „Wielkiej Gdyni” było bardzo nierównomierne. Największe ożywienie przypada przeważnie na lata 1927 i 1928. Już w roku 29 ruch ten zaczął stopniowo zamierać, a w latach 30 i 31, jak na stosunki gdyńskie, był już bardzo mały.

Architektura niemal wszystkich domów, wzniesionych w Gdyni w przeciągu całego okresu jej istnienia, stoi na bardzo niskim poziomie. Widać tu i nieskoordynowaną pracę i brak kultury architektonicznej. Nadmiar złego wartości użytkowej znacznej ilości domów, a specjalnie domów prywatnych, jest mała, trwałość ich niedługa.

Poszczególne domy nie są ze sobą zharmonizowane, skutkiem czego ulice miasta wywołują wrażenie przykre i niepokojące, wzmagane jeszcze przez to, że pomiędzy domami z konieczności musiały pozostać niezabudowane przerwy.

Zabudowanie bloków budowlanych niejednolite i niezakończony potęguje błędy popełnione w założeniu ulic i ich skrzyżowań, lub wytwarza wrażenie błędów tam, gdzie może nawet ich niema.

Stan taki został wytworzony z jednej strony przez ustawodawstwo pruskie, które nie wymagało od projektodawców i kierowników robót budowlanych odpowiedniego przygotowania fachowego (polskie prawo budowlane nie zmieniło tego stanu rzeczy), z drugiej — przez dużą różnorodność w pojmowaniu architektury, odznaczającą polskich architektów pochodzących z rozmaitych szkół, a nawet w pewnej mierze, przez małe wymagania estetyczne i bierność społeczeństwa.

Dotychczas zabudowano w znacznym stopniu część śródmieścia, położoną na północ od Al. 10 Lutego oraz „Kamienną Górę”, w mniejszym — odcinek szosy Gdańskiej, przylegający do śródmieścia i ul. Świętojańskiej. Na tym terenie niewiele już da się zmienić. Natomiast pozostała część śródmieścia i przyszłe przedmieścia Gdyni, stanowiące niemal dziewięć dziesiątych całego obszaru projektowanego miasta i składające się w znacznym stopniu z państwowych gruntów rolnych i leśnych i z dużych prywatnych własności ziemskich — są jeszcze prawie niezabudowane.

Powyższy взгляд i wieloletnie doświadczenie, zdobyte na terenie Gdyni, dają możliwość odpowiedniego wyzyskania tych prawie dziewiczych terenów dla rozbudowy miasta i dla innych celów. Niewyzyskania tej możliwości nie usprawiedliwić nie zdoła.

Inż. arch. Adam Kuncewicz.

Plan zabudowania miasta Gdyni.

Przystępując do rozważań nad planem Gdyni, gdzie pewne fakty dokonane stworzyły już główne linie wytyczne dla powstającego miasta i zamknęły w ramach nie dających się łatwo i bez poważnych następstw zmienić, — uważam za najwłaściwsze pominięcie spraw już przesądzonych, natomiast koniecznością jest rozpatrzenie spraw otwartych, tam gdzie twórcza krytyka i sumienne badanie może jeszcze w czas niewłaściwości z planów usunąć i, co najważniejsze, sposób ich realizowania określić.

Słyszymy często krytykę, że program rozbudowy miasta nie przewidywał we właściwej mierze jego rozwoju.

Sądzę, że jest to niesłuszne.

Rozwoju miasta wogóle przewidzieć nie można. Jego szybkość i wielkość są wynikiem czynników przeważnie niezależnych od woli fundatorów.

Polityczne, społeczne i gospodarcze konjunktury pchają naprzód lub wstrzymują postęp rozbudowy. Pięć lat temu nikt nie mógł przewidzieć ilu mieszkańców będzie liczyła Gdynia w roku 1931. Również nie możemy przewidzieć jak wielką będzie liczba ludności za lat 10. Dlatego przy tworzeniu programu podstawą jego nie może być nigdy przypuszczalna ilość mieszkańców.

Budowa portu i jego rozwój spowodowała powstanie Gdyni jako miasta. Dlatego też potrzeby portu i możliwości jego dalszej rozbudowy powinny być przedewszystkiem brane pod uwagę. Linja demarkacyjna pomiędzy portem a miastem powinna być bardzo ostrożnie ustalona, sądzę, że tą granicą powinna być Aleja Wolności. Zabudowanie jej północnej strony powinno mieć charakter raczej prowizoryczny, łatwo dający się ununąć. W każdym zaś razie należy się wstrzymać od budowania większych i wartościowszych obiektów (naprzykład Izba Handlowo - Przemysłowa naprzeciwko dworca kolejowego). Przebicie alei Wolności do Portu i wybrzeża morskiego przez Kolonję Rybacką w każdym razie jest konieczne.

Linja kolejowa przecina teren miasta na dwie części z których zachodnia u stoków lasów Chylońskich tworzy wazki pas niewygodny pod względem zabudowania i odcięty od reszty miasta. Trasa kolei położona jest prawie w terenie, (na niskim napyłcie), tak, że komunikacja pomiędzy dwiema dzielnicami miasta odbywać się może tylko za pomocą głębokich, niewygodnych i niebezpiecznych przejazdów. Nie ulega wątpliwości, że przy każdym większym nasileniu ruchu kolejowego na drodze gdańskiej stan taki może stać się pod względem komunikacyjnym wprost katastrofalnym.

Sądzę, że gdyby sprawa węzła kolejowego była rozważona łącznie z planem zabudowania miasta, możnaby było przenieść trasę kolejową bezpośrednio pod wzgórze chylońskich działek leśnych.

Obecnie ten sposób załatwienia tego zagadnienia nie wydaje się możliwym, jakkolwiek teoretycznie i poniewczasie warto by sprawdzić realność takiego projektu.

Natomiast wydaje mi się możliwym przeprowadzenie w granicach miasta torów kolejowych na wiadukcie. Umożliwiłoby to komunikację wygodną pomiędzy rozerwanymi częściami miasta, ułatwiło urządzenie przystanków kolejowych w miejscach dowolnych, przyczem dolną część wiaduktu możnaby urządzić jako lokale sklepowe, składy, garaże i t. p.

Ośrodek miasta tak zw. City, powinien być dzielnicą o wysokim ale otwartem nowoczesnym zabudowaniu, charakterystycznym dla wielkiego miasta. Obecny plan tej dzielnicy cechuje pewien archaizm zarówno w układzie ulic jak i w sposobie zabudowania. Projektowane zabudowanie obrzeżne tworzy wewnętrzne dziedzińce nie mające wartości ani pod względem możliwości eksploatacyjnych ani przestrzeni wolnych, w przyszłości zaś mogące stworzyć niebezpieczny precedens powstawania wewnętrznych oficyn. Sądzę, że właściwszem będzie rozluźnienie bloków przez stworzenie w nich przerw przy równoczesnym podwyższeniu zabudowania. Naturalnie, że maksymalne wysokości dopuszczalne będą tylko przy odpowiedniej szerokości ulic.

Otworzenie bloków stworzy pozatem lepsze warunki dla komunikacji pieszej, podniesie wartość lokali od strony dziedzińców nie mówiąc już o zaletach tego zabudowania na wypadek wojny gazowej. Zaznaczyć należy, że koniecznym jest równocześnie szczegółowe opracowanie tylnych linii zabudowania.

Wyjątkowe są w obecnych czasach wypadki powstawania z gruntu nowego samodzielnego miasta. Tym rzadkim, a może jedynym urbanistycznym zdarzeniem jest powstanie Gdyni. Zaprzeczyć się nie da, że moment w którym powstawał projekt zabudowania Gdyni, nie był korzystny. Był to bowiem czas w urbanistyce przełomowy, — czas końca pewnej epoki. Nowoczesny urbanizm oparł się nierównie silniej na rodzaju i sposobie zabudowania niż to było przedtem. Jeżeli doniedawna podstawą projektu miasta był blok budowlany, to obecnie można z całą stanowczością twierdzić, że jest nią mieszkanie. To oparcie się na tej najmniejszej komórce urbanistycznej stworzyło zupełnie inne pojęcie planu miasta, co sobie dokładnie uświadomimy, po-

równując najlepsze założenia wczorajsze z dzisiejszemi. Jeżeli studjujemy projekt zabudowy Gdyni, to stwierdzić należy, że projektujący urbanista nie popełnił zasadniczych błędów z winy własnej, nie umiał jednak czy nie mógł przeciwstawić się narzuconemu i nieprzemysłanemu programowi specjalistów techniki komunikacyjnej. Jeżeli chodzi o dalszą realizację, to niezależnie od obowiązującego planu zabudowania biuro Gdyni powinno stałe opracowywać fragmenty i szczegóły miasta, równoległe z jego wzrastającą skalą i z nowo powstającymi zagadnieniami natury socjalnej i gospodarczej.

Inż. arch. Józef Jankowski.

O ekonomiczne podstawy budowy portowego miasta Gdyni.

Podstawy gospodarcze portowego miasta Gdyni zakłada organizm gospodarczy, jakim jest port.

Charakter tych podstaw zależy jest ściśle od funkcji, które będzie spełniał port w Gdyni. Będzie on portem:

- 1) przeladunkowym, dla wywozu naszych artykułów masowych: węgla, drzewo, masowy wywóz ubocznych produktów rolnych;
- 2) rozwinię się w port tranzytowy dla obsługi krajów środkowej Europy, a także dla obsługi krajów bałtyckich;
- 3) nie, ulega najmniejszej wątpliwości, że także rozwinię się w wielki port składowy i port przeznaczenia, gdzie ogromna ilość towarów będzie wchłaniana celem przetworzenia ich przez przemysł miejscowy, żeby w uszlachetnionej formie wyjść bądź na rynki własnego zaplecza, bądź na rynki obce.

Czyli portu naszego nie będzie można zaliczyć do kategorii portów, w których przeważa jeden z wymienionych rodzajów obsługi żegludowej.

Prężność przeladunkowa portu, jego zdolność konkurencyjna, zależy nietylko od doskonałości technicznej urządzeń portowych, nietylko od systemu komunikacji wiążącej port z zapleczem i od polityki taryfowej przewozu towarów drogą lądową i śródziemnowodną (rzeki, kanały) do portu, lecz także i to w wielkiej mierze od celowości i szybkiego koordynowania techniki obsługi lądowej z obsługą morską.

Pod pojęciem zaś „koordynowanie szybkie i celowe obsługi lądowej z obsługą morską” rozumiem nietylko rzeczowość i nowoczesność wszelkiego rodzaju urządzeń portowych, lecz także całą technikę gospodarczą t. zn. cały szereg tych działań handlowych i przemysłowych, które stwarza handel zamorski w porcie i jego okręgu.

Wartość więc portu to po pierwsze — wysoki poziom techniczny, a zatem i gospodarczy jego urządzeń przeladunkowych i składów, a po drugie — to wysokiej wartości aparat handlowy w samym ośrodku portowym, obsługujący transport morski, oraz cały ośrodek przemysłowy, który musi rozwijać się tuż koło portu w celach eko-

onomicznego przetwarzania lub obrabiania względnie uszlachetnienia oraz składowania towarów będących przedmiotem obrotów przez port.

Sum port więc jest narzędziem ściśle technicznym, łączącym dwie odmienne, lecz współzależne formy transportu towarów przez zmianę transportu lądowego na morski i odwrotnie, a miasto portowe jest członem końcowym, gdzie zbiega się szereg współczynników w gospodarstwie koordynowania całej pracy portu, a także organizacji handlu zagranicznego i przemysłu związanego z nim jaki wytworzy się w bezpośrednim zasięgu portu.

Mówiąc krótko, gospodarcza wartość portu jest w dużej mierze zależna od wartości gospodarczej miasta.

Dlatego więc zupełnie zrozumiałem jest, że budowa miasta powinna postępować równoległe z budową portu już od samego zarania, przyczem gospodarcze założenie planu zabudowy miasta powinno być oparte o plan zabudowy portu.

Wszystkie funkcje terenowe miasta powinny się wiązać w jedną gospodarczą całość z portem.

Otóż, to podstawowe założenie zostało ominięte. Mało tego — nawet w obecnej chwili doniosłe zagadnienie wspólnego planowania pomimo, że zaczyna być rozumiana jego ważkość, nie jest doceniane, a wysiłki i prace częstokroć idą na marne.

Do niedawna port, jego budowa, jego projekty rozwojowe, były zamknięte od otaczającego go miasta, coppersa cieniutkim murem betonowym, lecz w istocie swej posiadającym wszystkie zalety jakie przed wiekami posiadał mur chiński dla otaczającego go świata.

W ostatnich dopiero miesiącach wziętą i właściwie jedną arterją, tak jak to widzimy na planie zabudowy, w dosłownym tego słowa znaczeniu, zaczyna się szyć światła współpracy, zdążające do wspólnego, racjonalnego rozwiązania zarówno przez port jak i przez miasto szeregu problemów zarówno technicznych jak i gospodarczych.

Rozumiej więc Panowie, że przy tego rodzaju stanie rzeczy nie można mówić o podstawach ekonomicznych planu zabudowania wielkiej Gdyni dlatego, że nie zostały one dotychczas ustalone.

Wprost podstaw tych niema. Dlatego też będziemy mówili o nieistniejących podstawach gospodarczych planu zabudowy wielkiej Gdyni.

Podstawy te są następujące: pierwsza — tereny pod budowę miasta.

Zagadnienie terenów jest zagadnieniem ściśle gospodarczym. Miasto tych terenów nie posiada. Port natomiast jest właścicielem terenów, które mu gwarantują możliwość budowy nadbrzeży na najbliższe przynajmniej 5-ciolecie.

Gdy wywłaszczano przed kilku laty tereny pod budowę portu zapomniano wprost, że wokół portu powstanie miasto, które musi posiadać ulice, gmachy użyteczności publicznej, skwery, zieleńce i t. d. Ten śmiertelny grzech spowodował wprost bezprodukcyjne zużycie ogromnych kapitałów. Lecz co najgorsza, Zarząd miasta nie jest w stanie otworzyć nowych tanich terenów pod budownictwo mieszkaniowe przez budowę ulic, co w konsekwencji powoduje, że w centrum miasta renta gruntowa wzrosła do niebывалей skali. Efekt — powolna zabudowa centrum miasta, oraz chaotyczne lecz żywiłowe zabudowanie się osiedli bądź na granicach administracyjnych miasta, bądź też poza jego granicami.

Dalsze konsekwencje: — niebywała trudność uruchomienia najdrobniejszych sum z kapitałów włożonych w budowę ulic: — narzucono przyszłości niedające się wprost obliczyć obecnie koszty wykupu nieruchomości w powstałych osiedlach satelitach wybu-

dowanych w trasach wszystkich ulic konstruowanych obecnie planów zabudowy tych osiedli.

W najbliższym trzyleciu koszty nabycia gruntów pod ulice i gmachy użyteczności publicznej, pomijając już tereny pod skwery, ogródki i zieleńce tylko w samym trójkącie planu zabudowy Gdyni, uwzględniając ceny obecne, wyniosą około 6,5 miliona złotych. Brak zapasu gruntów budowlanych spowodował zupełną bezsilność zarządu miasta jeśli chodzi o przeciwdziałanie spekulacji gruntowej.

Absurd gospodarczy budowy nowego miasta hienadzelenia gminy żadnymi dosłownie gruntami pogłębia się tem, że ustawodawstwo polskie nie zna żadnych norm dla nowobudującego się miasta, któreby mogły przeciwdziałać krótkowzroczności partykularnych interesów i szkodliwej spekulacji.

W jakim kierunku idą zamierzenia obecnego zarządu miasta by zdobyć tereny pod fundamenty budowy miasta, a więc szkoły, szpitale, gmachy opieki i użyteczności publicznej i rusztowanie miasta czyli ulice.

Po pierwsze trzeba płacić za te grunty jeszcze nadal przez pewien okres czasu. Parlament posiada już projekty instrumentów ustawodawczych, które stwórzają normy pozwalające na racjonalne regulowanie tej kwestji.

A dalej — z inicjatywy zarządu miasta Panowie Ministrowie Spraw Wewnętrznych i Skarbu zdecydowali wnieść do Parlamentu projekt ustawy nadzielającej gminę miasta Gdyni lasami czterech otaczających miasto nadleśnictw oraz terenami Redłowa i Witomina. Będzie to posag Gdyni. Niektóre z terenów otrzymanych pozwolą Zarządowi miasta rozpocząć racjonalną politykę w dziedzinie budownictwa mieszkaniowego oraz zapoczątkować skuteczną interwencję w obrocie gruntami budowlanymi. W śródmieściu w samym trójkącie należy nabyć zapas gruntów wprost przez przezerność gospodarczą. Im wcześniej miasto nabędzie te grunty — tym więcej oszczędzi na wydatku nieuniknionym.

Z kwestją gruntów pod budowę zasadniczych urządzeń miasta oraz z jego budową wiąże się zagadnienie waloryzacji gruntów w Gdyni.

Na terenie miasta należy opanować będącą pod wielu względami ciężką, a nawet szkodliwą złą martwą rentę gruntową.

Trzeba kazać jej służyć sobie, trzeba ją uczynić posłusznym narzędziem budowy miasta.

J a k ?

W sposób bardzo prosty. Należy stworzyć Miejskie Towarzystwo Kredytowe Ziemskie, któreby emitowało obligacje na tereny budowlane w Gdyni na budowę domów mieszkaniowych i gmachów biurowych.

Będzie to możliwe gdy gmina miasta uzyska tereny Redłowa, Witomina i lasów Chylońskich, gdyż wówczas dopiero zechcą zwaloryzować swe grunty, posiadacze parcel budowlanych na terenie miasta.

Pod obligacje te, ze względu na szybki wzrost renty gruntowej, z łatwością uzyska się na rynku krajowym i zagranicznym długoterminowy kredyt na cele budownictwa mieszkaniowego w City.

Na tym pozwalam sobie zakończyć omówienie zagadnienia terenowego w ogólnym znaczeniu.

Jak zaznaczyłem na wstępie, Gdynia bezwzględnie będzie ośrodkiem przemysłowym wielu gałęzi polskiej a także i, co szczególnie podkreślić należy, obcej produkcji, związanej z międzynarodową wymianą towarów.

Otóż — szkic planu zabudowy wielkiej Gdyni, słusznie zakłada dzielnicę przemysłową po obu stronach kanału przemysłowego.

Poszczególne gałęzie przemysłu zainteresowanego już dziś w handlu zagranicznym poczynają interesować się temi terenami. Należy zainteresowanie to w imię najżywo-
niejszych interesów naszego gospodarstwa społecznego wzmódz, a więc objąć w posiadanie Państwa bezpośrednio, bądź za pośrednictwem miasta przynajmniej część tych terenów, by mógł je na warunkach ulgowych odstąpić poszczególnym przedsiębiorstwom, których ważność dla rozwoju portu i miasta, a więc i dla gospodarstwa społecznego Polski będzie niewątpliwą.

Trzeba w najbliższym czasie wprost w imię interesów Państwa wywłaszczyć przynajmniej część pawa gruntów przy kanale przemysłowym, lecz nie na dotychczasowych zasadach ustawy wywłaszczeniowej z 1874 r. Konieczną jest nowa specjalna ustawa wywłaszczeniowa dla Gdyni.

Ze stanowisko to jest słuszne, przykładem: „Luszcarnia Ryżu i Olejarnia”, a ostatnio „Suszarnia owoców” — które na warunkach ulgowych otrzymały place budowlane pod budowę swych przedsiębiorstw. Nie zbudowałyby również w tak krótkim czasie na terenie portu swych urządzeń technicznych 14 towarzystw transportowych i koncernów węglowych, gdyby nie uzyskały od Ministerstwa Przemysłu i Handlu terenów budowlanych na dogodnych warunkach.

Tę samą politykę musi stosować w imię interesów całokształtu gospodarstwa społecznego Polski i miasto.

A jest to sprawa pilna — gdyż już obecnie port odczuwa brak dogodnych terenów pod budowę przedsiębiorstw przemysłowych.

Poza trudnością finansową nabycia tych terenów, które rozwiążemy, są jeszcze trudności natury, że się tak wyrażę względnie formalnej, a mianowicie:

Koniecznym jest by Kolej jaknajszybciej ustaliła plany stacji rozrządowej, a port — ścisły plan i szybkie wykonanie kanału przemysłowego — p r z y n a j m n i e j n a p r z e s t r z e n i j e d n e g o k i l o m e t r a .

Gdy nad brzegami kanału przemysłowego osiądzie kilka fabryk — następne zaczęną powstawać tak samo żywiołowo jak obecnie, pomimo kryzysu powstaje budownictwo mieszkaniowe.

Drugą kardynalną zasadą natury gospodarczej — to organiczne powiązanie budowy miasta z budową portu.

Powiązania tego brak — czego najlepszym dowodem linijka na planie zabudowy za którą widzimy płaszczyznę aż do nadbrzeży oraz wązka szyjka nł. Portowej wiążącej wielki port z wielkim miastem.

Dlatego też i przy tej zagadnieniu musimy zacząć od tego — co być nie powinno.

Dotychczas brak było najprymitywniejszej współpracy zarówno w planowaniu budowy miasta i portu — obecnie i to dopiero w ostatnim miesiącu została nawiązana współpraca na temat uzgadniania zamierzeń inwestycyjnych pomiędzy zarządem portu i miasta.

Natomiast do dnia dzisiejszego, jeśli idzie o współpracę gospodarczą w dziedzinach wspólnego, co wyraźnie pozwalam sobie podkreślić, zainteresowania istnieją nadal dwa niezależnie od siebie organizmy gospodarcze.

Na terenie miasta do niedawna istniało osiem ujęć wody i osiem sieci wodę rozprowadzających, a mianowicie: olejarni, luszcarni ryżu, chłodni, hali rybnej, Urzędu Morskiego i Kolei, ponadto prócz wodociągów miejskich rozpoczęto budowę studni artzezyjskiej dla nowej mleczarni mechanicznej.

Pozatem był jeszcze oddzielnie własny, a zbyt mały i wątpliwy technicznie wodo-

ciąg Marynarki Wojennej. Część tych wodociągów złączyła się, a mianowicie — do miasta przyłączyła się kolej. Marynarka Wojenna, mleczarnia — zrobiła to zwykła racja gospodarza.

Koszty własne wydobycia wody z wymienionych ujęć, z wyjątkiem kosztów własnych wody z wodociągu miejskiego i chłodni wahają się od 50 groszy do 1 zł. za 1 m³ Wodociąg Urzędu Morskiego sprzedaje wodę w cenie od 1 zł. za 1 m³. Woda przemysłowa miejska kosztuje 30 groszy a woda do picia 50 groszy. Należy zaznaczyć, że woda z wodociągu Urzędu Morskiego jest zanieczyszczoną i niezdrową. Natomiast woda z filtrów miejskich według analiz Państwowego Instytutu Higieny w Toruniu jest doskonałej jakości.

Wybudowanie poszczególnych dorywczych ujęć wody w porcie było zrozumiałe w pierwszych latach budowy portu. Dzisiaj jednak gdy system wodociągów i kanalizacji miejskiej dobiega ukończenia, gdy wydajność jego całkowicie może zaspokoić potrzeby portu i miasta na najbliższe dziesiątki lat — czy słusznym jest utrzymywanie i dalsza rozbudowa wodociągów portu? Wszak Urząd Morski — w najbliższym czasie będzie zmuszony budować własne filtry. Na terenie miasta istnieje nowoczesny Imhoff, a sanitarna kanalizacja portu posiada studnie Chambeau.

Z naciskiem stwierdzam, że włożenie w budowę wodociągów miejskich w najbliższych latach koniecznych 15 milionów w złotych na uruchomienie głównego ujęcia wody w Rumji uczyni zdolnym Miejski Zakład Wodociągów do pokrycia całkowitego zapotrzebowania miasta, portu, wszystkich jego urządzeń oraz wszystkich prawie osiedli wielkiej Gdyni po cenie 20 gr. za 1 m³ wody domowej to znaczy po cenie niższej od dotychczasowych kosztów własnych wody przedsiębiorstw i instytucyj, posiadających własne drobne wodociągi.

A wszak wiadomo powszechnie, że zarówno budowa jednych jak i drugich urządzeń jest oparta o fundusze Państwa.

Przerwa w budowie wodociągów miejskich względnie przedłużenie nadmierne okresu budowy głównych urządzeń Zakładów wywoła następujące konsekwencje:

1) Przedsiębiorstwa, posiadające własne wodociągi muszą zużyć nowy kapitał na ich rozszerzenie, Urząd Morski — zabudować własne filtry i kanalizacje;

2) miasto nie będzie mogło po godziwej cenie dostarczyć wody mieszkańcom i amortyzować kapitał 16 milionów zużyty na budowę wodociągów, a nawet może się okazać, że Zakład Wodociągów, pomimo wygórowanej ceny wody stanie się deficytowym.

Miasto w najbliższej przyszłości przystąpi do budowy rzeźni — a wszak w Gdyni jest konieczna zarówno rzeźnia eksportowa bydła i trzody jak i rzeźnia eksportowa drobiu. Brak i tutaj współpracy. Gdy miasto w najbliższej przyszłości zbuduje rzeźnię na własne potrzeby, nowe kapitały zostaną unieruchomione w rzeźni eksportowej mięsnej i drobiu w porcie. Poco — wszak to zagadnienie można wspólnymi siłami rozwiązać mniejszym nakładem kapitału — rentownie.

Dwa przytoczone fakty dość plastycznie wykazują, jak niebezpiecznym jest brak skoordynowania budowy urządzeń miasta i portu i na jakie marnotrawstwo można narazić kapitał inwestowany w budowę Gdyni.

Przystępując do rozpatrzenia trzeciego zagadnienia planu finansowego budowy portowego miasta Gdyni, tak samo — musimy rozpocząć od strony negatywnej.

Akt woli państwowej zakładający budowę portu i miasta Gdyni przez Państwo Polskie (rozporządzenie Prezydenta R. P. z dnia 1.IV.27 r. Dz. U. R. P. Nr. 51, poz. 452) wyraźnie głosi:

„Coroczny preliminarz budżetowy Państwa winien przewidywać kredyty na cel budowy i rozwoju gospodarczego miasta i portu Gdyni”.

Na tej dyspozycji ustawodawcy, został skonstruowany plan finansowy budowy portu. Corocznie do budżetu Państwa, Minister Przemysłu i Handlu wstawiał kwoty potrzebne na pokrycie planowej, racjonalnej budowy portu i jego urządzeń technicznych.

W przeciwieństwie zaś do portu, najprawdopodobniej z braku dyspozycji w ustawie, wymienia który z resortów ministerjalnych jest odpowiedzialny za budowę portowego miasta Gdyni, gdzie od zarania została ustalona i urzeczywistniona zasada finansowania portu oraz fachowe jego kierownictwo — budowę miasta rozpoczęto bez żadnych podstaw finansowych, a kierownictwo budowy od fundamentów budowanego miasta oddano w ręce najmniej powołane, a mianowicie w ręce elity rządzącej miejscowego społeczeństwa rybackiego.

Rozumie się, że sfery te nie mogły opracować finansowego planu budowy miasta. Okres ten zakończył się z końcem roku 1928.

Okres drugi — miasto rozwijało się żywiłowo. Skupienie ludności wzrosło do sumy 30.000. Port rozwinął się w tempie nieoczekiwanym — należało założyć jakiś szkielet miasta, któryby zadość uczynił najniezbędniejszym potrzebom.

Dokonano tej pracy — lecz jak? Ponieważ nie były ustalone podstawy finansowania miasta, a konjunktura była dobra — budowę podstawowych inwestycji oparto na pożyczkach Banku Gospodarstwa Krajowego, b. drogich, które w żaden sposób nowobudujące się miasto nie będzie mogło zamortyzować z własnych dochodów.

Obecnie wstąpiliśmy w trzeci okres budowy miasta.

Ustalono zręby planu dalszej budowy. Są one bardzo proste i jasne — powołana została do życia zasada ustalona przez ustawodawcę, że portowe miasto Gdynię nie może zbudować tworząca się społeczność gminy, lecz musi je w zasadniczym szkielecie fundować Państwo.

Konkretne formy planu rozwiną się na następujących zasadach:

1) Inwestycje związane z ufundowaniem ulic oraz instytucyj dobra publicznego i niektórych zakładów użyteczności publicznej portowego miasta Gdyni, które są utrzymane wyłącznie w interesie publicznym w wykonaniu ciężących na gminie obowiązków wynikających z ustaw — pokryje lub ułatwi pokryć gminie Państwo.

2) Natomiast finansowanie zakładów i przedsiębiorstw samowystarczalnych bądź zarządzanych z trwałym zamiarem osiągnięcia zysków dokona miasto na podstawie planu zamortyzowania tych inwestycji przy pomocy kapitałów prywatnych, krajowych lub zagranicznych.

Najbliższy — przynajmniej roczny okres czasu, to przede wszystkim praca nad zlikwidowaniem ciężarów pożyczek przebudowanych w wysokości 30 milionów złotych, przede wszystkim w instytucjach nierentownych.

Praca ta dokonana zostanie przy pomocy Państwa, gdyż sama gmina — pomimo, że jej budżet zwyczajny, bez przedsiębiorstw wzrósł w ostatnim 5-leciu dziesięć-krotnie, w dochodach nie posiada możliwości amortyzowania rocznie około 4,5 miliona złotych spłaty i oprocentowania zaciągniętych zobowiązań.

A przede wszystkim trzeba pozytywnie rozwiązać dwa powyżej omówione problemy podstaw gospodarczych budowy Gdyni — a mianowicie: sprawy terenów pod budowę miasta, osiedli satelitów i ośrodka przemysłowego, oraz sprawę koordynacji planowania budowy miasta zarówno urbanistycznego, jak i gospodarczego z portem i koleją.

Dostosowanie stanu prawnego do potrzeb zabudowy m. Gdyni.

I. SPORZĄDZENIE PLANU ZABUDOWY DLA WIELKIEJ GDYNI.

Pod Wielką Gdynią rozumiem Gdynię dzisiejszą, oraz okolice miejscowości, do niej ciągnące i stanowiące naturalny obszar jej wpływów — t. zw. sferę interesów mieszkaniowych. W przewidywaniu okoliczności, że pewne miasto w naturalnym rozwoju obejmie również swymi granicami osiedla w tej sferze położone, istniejące przepisy prawne umożliwiają mu już wcześniej pełnienie niektórych funkcji władzy budowlanej. Należy tu zwłaszcza sporządzanie planu zabudowy, w drodze odpowiedniego stosowania art. 23 prawa budowlanego. Przepis ten przewiduje, że państwowa władza nadzorcza może powołać Komisję dla sporządzenia planu zabudowy dla kilku osiedli.

W skład Komisji wchodzić ma po trzech członków z każdej gminy oraz o ile plan ma objąć trzy lub większą ilość gmin także taką ilość członków mianowanych, aby łącznie z członkami jednej gminy stanowili połowę ogólnej liczby członków Komisji. Chodzi tutaj niewątpliwie o zagwarantowanie przewagi dla ośrodkowego osiedla.

Opierając się na tym przepisie P. Minister Robót Publicznych powołał do życia Komisję dla sporządzenia planu zabudowy dla osiedli, wchodzących w sferę interesów mieszkaniowych m. Gdyni. Sfera ta, stosownie do istniejących zarządzeń obejmuje dziś około 20 osiedli. Gdyby stosować ściśle przepis art. 23 prawa bud. Komisja ta musiałaby się składać z 60 członków reprezentujących osiedla oraz z 54 członków mianowanych przez Wojewodę razem ze 114 członków i przewodniczącego. Oczywiście Kolegium tak obszerne do celu, do jakiego powstało nie nadaje się.

Ministerstwo Robót Publicznych ujmując właściwie ten brak ustawy — zmuszone jest iść drogą okrężną — przez powoływanie do życia nie jednej a szeregu Komisji, a więc np. dla Gdyni — Redłowa, Gdyni — Witomina i t. d. Sposób ten jest zupełnie słuszny i dobry o ile chodzi o osiedla leżące najbliżej Gdyni, t. j. bezpośrednio do niej przylegające. Gorzej jednak sprawa przedstawiać się będzie w wypadkach gdy chodzi o plan osiedla leżącego dalej, gdyż w tym wypadku w Komisji braknie przedstawicieli interesów miejscowości, leżącej między Gdynią a osiedlem, o którego plan robudowy chodzi.

Ponadto stosowanie tego sposobu jest zupełnie niemożliwym, gdy chodzi o plan regionalny. Gdy przyjmujemy, że region obejmuje całą sferę interesów mieszkaniowych m. Gdyni — w dzisiejszym stanie rzeczy nie ma instancji, która by po opracowaniu tego planu uchwaliła go t. j. uznała za nadający się do wykonania z punktu widzenia sfer obywatelskich, tym planem bezpośrednio zainteresowanych.

Art. 23 rozporządzenia nadaje się w świetle przytoczonych momentów do rewizji. Najprościejsem wyjściem byłoby zdaniem mojem powołanie do Komisji tylko po jednym członku z każdego osiedla. Mógłby nim być naczelnik gminy jako przedstawiciel interesów danej jednostki samorządu terytorjalnego. Gwarancja interesów ośrodkowej miejscowości mogłaby zostać zachowaną, przez oddanie przewodnictwa w ręce jej przedstawiciela, i przez nadanie mu prawa sprzeciwienia się postanowieniom Komisji naruszającym w sposób widoczny interes tej miejscowości. W tym razie decyzja musiałaby zostać oddaną w ręce czynnika niezainteresowanego a więc władzy państwowej. Zresztą przewaga wpływu miejscowości ośrodkowej będzie dostatecznie gwarantowaną przez

poruczenie jej pracy nad projektem. W ten też sposób otrzymał Komisarjat Rządu, jako reprezentant miasta Gdyni, mandat sporządzenia planu zabudowy dla sfery interesów mieszkaniowych.

II. PARCELACJA WŁASNOŚCI NIERUCHOMEJ.

Podział nieruchomości na parcele budowlane winien w interesie racjonalnej zabudowy następować na podstawie prawomocnego planu zabudowy. Zasadę stawia art. 52 i 53 prawa budowlanego. Bezsprzecznym jest, że należy ją utrzymać w Gdyni i w jej sferze interesów a także w całym pasie nadbrzoźnym polskiego morza oraz, że wszelkie od niej odchylenia grożą poważnym niebezpieczeństwem dla najwłaściwszego wykorzystania naszego niewielkiego wybrzeża.

Z tym poglądem nie zgadza się § 2 ustęp 1 rozporządzenia Ministrów Reform Rolnych, Robót Publicznych i Sprawliwości z dn. 15 czerwca 1929 r. (Dz. U. R. P. Nr. 55, poz. 443), który uchyla obowiązek o sporządzeniu planu zabudowy w toku parcelacji, prowadzonej na zasadzie ustawy o wykonaniu reformy rolnej. Na podstawie tego przepisu prowadzi się w sferze interesów mieszkaniowych m. Gdyni parcelację w sposób uchylający wymienionym interesom, stwarzając fakta dokonane, z któremi przyszły projekt zabudowy liczyć się musi, o ile ma być możliwym do wykonania. O mawiany przepis nie może przeto mieć nadal zastosowania w sferze interesów m. Gdyni i w pasie nadmorskim.

Konieczność uzgodnienia działalności urzędowej, wynikającej z prawa budowlanego z jednej strony a z przepisów o wykonaniu reformy rolnej z drugiej strony, nasuwa się także przy okazji zatwierdzenia jakiegoś planu parcelacyjnego.

W dzisiejszym stanie prawnym jeden i ten sam plan podziału nieruchomości, leżącej w sferze interesów mieszkaniowych m. Gdyni musi uzyskać:

- 1) zatwierdzenie Urzędu Ziemskiego (por. art. 65 pkt. 3 ustawy o wykonaniu reformy rolnej z dnia 28 grudnia 1925 r.),
- 2) aprobatę władz komunalnych m. Gdyni (ustawa o rozbudowie miast),
- 3) zatwierdzenie przez Wydział Powiatowy (art. 57 prawa budowl.).

Sądzę, że conajmniej ostatnie zatwierdzenie jest zbyteczne zwłaszcza wobec okoliczności, że podział nieruchomości wynika, a przynajmniej powinien wynikać, z wykonania planu zabudowy. Nadzór zaś nad wykonaniem planu bezwarunkowo winien należeć do tej instytucji, która go sporządzała.

III. SKUTKI PLANU ZABUDOWY MIASTA.

Uprawomocnienie się planu zabudowy ma w pewnym kierunku skutki niemiłe dla Gdyni. Plan ten ustala m. i. z jednej strony grunta przeznaczone pod zabudowę z drugiej zaś grunta na których budować nie wolno, potrzebne pod urządzenia użyteczności publicznej jak np. ulice, place miejskie, skwery, parki i t. d. ograniczając w ten sposób istotną treść prawa własności. Stąd też konieczność odszkodowania dla osób, których prawa tym stanem rzeczy zostały naruszone. Prawo do odszkodowania powstaje w myśl art. 47 z chwilą uprawomocnienia się planu zabudowy. Roszczenie z tego tytułu powstałe winno być zgłoszone w ciągu 3 lat, licząc od daty ogłoszenia o uprawomocnieniu się planu zabudowy, a zrealizowane w ciągu dalszego roku (art. 48).

Ponadto art. 43 ustanawia obowiązek miasta do wykupna gruntów niezdatnych do zabudowy, o ile niezdatność ta powstała wskutek przeprowadzenia przez dany grunt linii regulacyjnej.

Oba postanowienia tak art. 47 i 48 jak również 43 zobowiązują miasta do wypłaty pewnych sum z tytułu odszkodowań wzgl. wykupna gruntów nie zdatnych do zabudowy. Nie są one bynajmniej groźne dla miast już urządzonych, które w pewnym okresie gospodarczym uzupełniają względnie zmieniają już istniejący i wykonany plan zabudowy, zwyczajnie tylko na pewnym nieznacznym obszarze. Dla Gdyni jednak przepis ten może być w skutkach wręcz katastrofalny. W pewnym bowiem momencie t. j. po uprawomocnieniu się planu zabudowy, obejmującego cały obszar miasta t. j. kilka tysięcy hektarów, będzie ona zmuszoną do wypłaty olbrzymich sum, idących w dziesiątki milionów złotych.

Postanowienia te w założeniu niewątpliwie słuszne, niemniej jednak w stosunkach, istniejących w Gdyni, nie są do utrzymania, zwłaszcza wobec okoliczności, że osoby którym omawiane prawa zostały przyznane, otrzymały już zrządzeniem woli państwa do stworzenia w tym miejscu portu, niepomierne wprost korzyści materialne, przez nadzwyczajny wzrost renty gruntowej. Rewizja więc opisanego stanu prawnego wydaje się tu konieczną.

IV. SCALENIE DZIAŁEK BUDOWLANYCH.

Niemniej ważną jest sprawa zmiany tytułu III (art. 68 i nast.) rozporządzenia o prawie budowlanem — dotyczącego komasacji gruntów budowlanych.

Plan zabudowy m. Gdyni nakreślony został na granicach własności gruntowej, jakie został okres projektowania planu, a więc na granicach własności gruntowej wiejskiej, nie mógł więc iść śladem tych granic ani też uznawać je za czynnik decydujący przy projektowaniu kierunku ulic oraz granic bloków zabudowy. Ponadto w ciągu lat istnienia Gdyni jako wioski, zaś następnie jako uzdrowiska i wreszcie portowego miasta, granice własności uległy wielokrotnym zmianom, w zupełnie chaotyczny sposób, już to skutkiem działań spadkowych, jak też skutkiem ożywionego obrotu gruntami.

Powyższe okoliczności wpłynęły na stan własności gruntowej w sensie wybitnie ujemnym. Obejmuje on bowiem parcele przeważnie niezdatne do zabudowy, leżące zupełnie fantastycznie w istniejących blokach zabudowy bez dostępu do ulic, bez odpowiedniego frontu, wąskie i długie, szerokie lecz płytkie.

Przystosowanie tego stanu do planu zabudowy jest możliwym jedynie przez scalenie (komasację) gruntów t. j. przez włączenie działek niezdatnych do zabudowy w jedną całość t. zw. obszar scalenia i przez następny podział obszarów na odnośnych właścicieli w ten sposób, ażeby każdy z nich otrzymał o ile możliwości działkę zdatną do zabudowy, posiadającą odpowiedni dostęp do ulicy, mogącą być wykorzystaną w sposób celowy i ekonomiczny. Sprawa przeprowadzania tej akcji na terenie Gdyni jest pierwszej wagi, gdyż naszkicowany stan, istniejący obecnie uniemożliwia wprost racjonalną zabudowę terenów wchodzących w granice miasta.

Ponadto w istniejącym stanie własności miasto nie może korzystać ze swych uprawnień do zwrotu kosztów urządzania ulic przepisanego art. 174 rozp. o prawie budowlanem. Odnośny przepis stanowi, że koszty urządzania ulic winny być uiszczone przez właścicieli gruntów, do tych ulic przylegające.

Kosztów tych miasto jednakże nie może się domagać narazie od właścicieli, bez oczywistego pogwałcenia zasady równomiernego rozłożenia ciężarów na wszystkich obywateli odnośnej kategorii. Podział bowiem następuje w stosunku do długości frontu,

przylegającego do ulicy gruntu. Istniejące zaś długości frontu nie odpowiadają nawet w przybliżeniu obszarowi posiadania w danym bloku zabudowy. W świetle tej okoliczności również wysuwa się na czoło zagadnień miejscowych, konieczność stosowania na szeroką skalę komasacji, która jedynie przez dostosowanie frontów do stanu posiadania umożliwi miastu budowę arterij komunikacyjnych, a co zatem idzie udostępni nowe tereny pod zabudowę bez pokrzywdzenia pewnej części obywateli na korzyść innych.

Istniejący stan prawny umożliwia przeprowadzenie komasacji tylko na wniosek większości, do których należy większość gruntów wchodzących w skład danego obszaru scalenia. Jest on przystosowany do potrzeb miast, które powstały z biegiem stuleci i w których własność gruntowa powoli i konsekwentnie przystosowywała się do potrzeb zabudowy. W Gdyni zaś zachodzi konieczność skomasowania prawie wszystkich gruntów dla dostosowania granic własności wiejskiej do wymogów nowożytnego miasta i to w stosunkowo niedługim czasie, odpowiadającym mianowicie szybkości jego rozbudowy. W tym stanie rzeczy miasto nie potrafi w żaden sposób uzyskać wymaganej większości. Wnioski o komasację ze strony osób zainteresowanych są najzupełniej wyjątkowe i w dodatku nie poparte wnioskami sąsiadów, względnie ich zgodą.

Ponadto duża część właścicieli gruntów w Gdyni nie mieszka na miejscu, lecz jest porzucana, o ile chodzi o zamieszkanie, po całej Rzeczypospolitej. Ta kategoria jest z natury rzeczy trudną do osiągnięcia dla spraw, wymagających osobistego stawienia i działania w interesie Gdyni, z dobrej woli. Inicjatywa z tej strony jest oczywiście zupełnie wykluczona.

Wszystkie przytoczone momenty mają na celu uwydatnić konieczność przeprowadzenia w Gdyni komasacji z urzędu, a więc w drodze przymusu. (Dotychczas jest możliwym jedynie w wypadkach klęsk żywiołowych por. art. 92 prawa budowlan.).

V. NADZÓR BUDOWLANY.

Nadzór budowlany w miejscowościach posiadających plan zabudowy polega w istotnej swej części na czuwaniu nad ścisłym wykonaniem tego planu. To też prawo budowlane funkcje sporządzenia planu i nadzoru budowlanego, oddało przeważnie w ręce jednej i tej samej instytucji.

Mianowicie art. 21 prawa budowlanego oddaje prace nad sporządzeniem planu zabudowy w większych miastach Magistratom, w miejscowościach innych — Wydziałom Państwowym. Te same władze są również uprawnione do wykonywania nadzoru budowlanego.

Zasada ta nie jest jednak utrzymana w wypadku, gdy sporządzenia planu zabudowy pewnego regionu zostało oddane w ręce władzy komunalnej jego ośrodkowej miejscowości.

Podkreślam ponownie już wypowiedziany dziś sąd, że nadzór nad wykonaniem planu winien należeć do tej instytucji, która go sporządziła. W konsekwencji uważam, że władzom komunalnym miasta Gdyni, które wykonują plany zabudowy dla sfery interesów mieszkaniowych, należy również oddać i funkcję nadzoru budowlanego w osiedlach do tej sfery przyłączonych. Sprawa ta, mająca zresztą głębokie uzasadnienie materialne ze względu na konsekwencje wynikające dla Gdyni w wypadku przyłączenia tych osiedli do jej granic, została tymczasowo załatwioną w ten sposób, że właściwy do wykonywania nadzoru budowlanego Wydział Powiatowy w Wejherowie, przesyła projekty budowy przed zatwierdzeniem do opinii Komisarjatowi Rządu w Gdyni.

VI. UPRAWNIENIA DO PROJEKTOWANIA I PROWADZENIA BUDOWY.

Scisłe wykonanie projektu miasta nie jest równoznaczne z jakością wykonania. Jasnym jest, że jakość wykonania zależy w pierwszej linii od kwalifikacji wykonawców a więc od sił projektujących i wykonywujących fragmenty planu. Gwarancji jakościowej Gdynia dać nie może do czasu zmiany art. 364 i 418 rozporządzenia o prawie budowlanem.

Chodzi tu w szczególności o zaliczenie Gdyni do szeregu 11-stu miast wyliczonych w art. 364, w których projekty budowlane sporządzać mogą tylko osoby z wyższym wykształceniem technicznym. Art. 418 rozporz. przewiduje, że przepisy art. 358 — 371, które wymagają od budujących ustanowienia nadzoru technicznego przy budowach nowych, przy urzędowach, remontach generalnych i innych ważniejszych robotach budowlanych z art. 333 rozporz. obowiązywać będą na obszarze województw: poznańskiego i pomorskiego dopiero po 10-ciu latach, od dnia ogłoszenia t. j. dopiero po dniu 5 marca 1938 r. Okres ulgowy 10-cio letni, w którym brak fachowego nadzoru technicznego jest prawnie dozwolony, dla wymienionych województw obejmujących ziemię b. zaboru pruskiego wprowadzony został z tego powodu, że na tych ziemiach istniejące przepisy nie wymagały specjalnej kwalifikacji od kierowników robót budowlanych, wobec czego niezwłoczne rozciągnięcie przepisów o takim obowiązku prawnym spowodowałoby poważne trudności dla ludności, wobec braku osób o odpowiednich kwalifikacjach, tudzież pozbawiłoby pracy szereg ludzi, którzy obecnie trudnią się prowadzeniem robót budowlanych (komentarz do art. 418 prawa budowlanego opracowanego przez G. Szymkiewicza, tom I, strona 260. Warszawa, 1928 r.).

Momenty te, stanowiące według powołanego komentarza ratio legis odnośnego przepisu, stoją w świetle ważności zagadnienia dla całego obszaru, na którym obowiązują przepisy prawa niemieckiego na poziomie właściwego pod względem polityki społecznej i budowlanem nastawienia. Nie mogą mieć tegoż uzasadnienia w stosunkach Gdyni jako miasta nowobudowanego i portowego, będącego niejako nieustającą wystawą wysiłku narodowego wobec krytycznych spojrzeń sąsiednich narodów; podnoszą, że ów dziesięcioletni okres zbiegł się nieszczęśliwie z okresem, mającym nadać Gdyni charakter architektoniczny.

Z powyższych względów jest uzasadnione natychmiastowe wejście w życie na terenie Gdyni mocy obowiązującej art. 358 — 371 oraz zaliczenie jej do 11-tu miast wyliczonych w art. 364 prawa budowlanego.

Mag. praw. Ludwik Groniecki.

Zabudowanie m. Gdyni i sąsiednich osiedli.

Charakter Gdyni jako nowoczesnego miasta portowego wymaga pod względem rozwiązania zagadnień zabudowy szerszego podejścia niż inne miasta, gdyż, oprócz elementów gospodarczych, socjalnych, technicznych, sanitarnych i t. p. dochodzi jako podstawowy i zasadniczy element — port handlowy i wojenny, którego zapleczem i oparciem jest miasto. Zadania miasta muszą być podporządkowane żywotnym interesom portu, jak również stosunek zagadnień komunikacyjnych miasta musi być inny niż w miastach, gdzie źródki komunikacji tylko temu miastu służą.

Dotychczasowy plan zabudowania Gdyni cechuje brak optymizmu i niewiara w rozwój i przyszłość portu.

Rozpatrując z obecnej płaszczyzny czasu wykonaną pracę, należy skłonić, iż dotyczyła ona fragmentu zagadnienia, które obejmuje tak zwaną sferę interesów mieszkaniowych m. Gdyni. Wielka Gdynia dziś już zupełnie wyraźnie zarysowuje się jako duże miasto, ciągnące się od granic wolnego miasta Gdańska, aż niemal po samą Redę i Rewę.

I dla tego wyraźnym i koniecznym staje się opracowanie planu zabudowania tego całego terenu po merytorycznym przygotowaniu zagadnienia, po ustaleniu pisanego i rysowanego programu rozwojowego i to na lata naprzód, ujmując rzecz maksymalnie, by znów nie powtórzyć dawnego błędu. Należy opracować całość, a potem poszczególne fragmenty.

Praca ta musi mieć charakter pracy kolektywnej, współpracy wszystkich zainteresowanych w rozbudowie miasta i portu czynników rządowych, samorządowych, terytorjalnych i gospodarczych. Praca ta wymaga bardzo szybkiego tempa, gdyż w wielu wypadkach, życie nas wyprzedza, a jeżeli niemożliwym się stanie wyprzedzić życie, to przynajmniej należy z nim iść równolegle.

Wielka Gdynia — w ramach dziś określonych obejmuje 24 obręby o łącznej powierzchni 17.394 ha 75 ar 65 m². Cały teren został zaprojektowany w ogólnych zarysach, czyli został podzielony według funkcji, spełnianych przez poszczególne osiedla. Środek całego planu zajmuje port wraz z rozbudowaną stacją przetokową i rozrządową, ze wszystkimi urządzeniami, służącymi do przeładunku, z kanałem przemysłowym, po obu stronach którego lokuje się przemysł.

Na południe od portu, na terenie samej Gdyni stwarza się dzielnicę handlowo - biurową (city) z częścią reprezentacyjną przy pasażerskim moło, które, wcielone do miasta, umożliwi wykonanie monumentalnej osi biegnącej ulicą 10 Lutego — Skwerem Kościuszki — do pomnika Wolności na końcu moła, o długości ponad 1.700 m. Na południe, na terenach Kamiennej Góry, Witomina. W. Kacka i części Redłowa projektuje się dzielnicę mieszkaniową o przeważającym zabudowaniu luźnym, a dalej na terenach Redłowa, Orłowa, Kolibek i M. Kacka — uzdrowisko nadmorskie.

Wzdłuż szosy Gdańskiej, w kierunku do Wejherowa oraz przy głównych magistralach terenów, położonych na północ od kanału przemysłowego, przewidziane są dzielnice handlowo - mieszkalne, na pozostających częściach terenu, — osiedla czysto mieszkalne, o zabudowaniu luźnym.

Siłą rzeczy na całym terenie opracowuje się rozmieszczenie gmachów użyteczności publicznej, instytucji państwowych i komunalnych, sieci szkolnej, boisk sportowych i stadionów, lotnisk i ogrodów działkowych. Niezabudowane polacie terenów mają służyć miastu jako pasy zielenców, tereny ogrodnicze i orne oraz rezerwy pod budowę.

Projekt Urbanistyczny poprzedza projekt sieci komunikacji kolejowej i drogowej, który w obecnej fazie pracy nie został jeszcze przez miarodajne czynniki ostatecznie określony.

Z powyższego programu rozwojowego zostały wykonane dotychczas następujące jego fragmenty:

- 1) Miasto Gdynia w początkowych granicach administracyjnych — plan szczegółowy częściowo zatwierdzony przez Min. Rob. Publ. wymagający jednak przepracowania, celem dostosowania go do zwiększonej skali miasta i jego potrzeb gospodarczych.
- 2) Dzielnicę reprezentacyjną przy nowo budującym się moło.
- 3) Przedmieście Chylonja — plan ogólny w skali 1 : 5000.
- 4) Oksywie — plan ogólny.

- 5) Mały Kaek — plan szczegółowy zatwierdzony przez kompetentne władze.
- 6) Redlowo — plan ogólny.
- 7) Orłowo — Kolibki — plan szczegółowy wprawdzie zatwierdzony, wymagający jednak ze względu na tworzące się uzdrowisko, jeszcze pewnego opracowania.
- 8) Witomino — rozpoczęto pracę nad planem ogólnym.
- 9) Chyłońskie działki leśne — plan szczegółowy.

Zatem powierzczenia, posiadająca ogólnie plany zabudowy w takim stadium opracowania, że mogą już służyć jako podstawa racjonalnego i regularnego zabudowania, wynosi ponad 7.000 ha.

Gdynia jako organizm bardzo żywy cierpi na specyficzne choroby, powstających w szybkim tempie miast. Nieskoordynowanie pracy poszczególnych czynników, które stanęły przed nagłą decyzją, wywołać musiało naturalne błędy i grzechy. Muszą one być usuwane w miarę stopnia ich szkodenia prawidłowo rozwijającemu się miastu.

Jako ciężką bolączkę należy wymienić dziką zabudowę na terenach niewłączonych administracyjnie w granice miasta, a odległych od swojej władzy, powstającą przez ciężkie warunki gospodarcze w kraju i szukanie zarobku na terenie, gdzie jest jeszcze praca. Ten stan bardzo trudny do opanowania wymaga do pewnego stopnia legalizacji przez udzielanie zezwoleń na budowę, obwarowanych jednak zastrzeżeniami, umożliwiającymi równocześnie racjonalną zabudowę odnośnych terenów.

Trudne i bardzo odpowiedzialne zadanie, którego celem jest stworzenie rzeczowego zaplecza portu Gdynińskiego, opracowuje Biuro Zabudowy Komisarjatu Rządu w Gdyni. Organizacja biura polega na przepracowaniu zagadnienia z punktu widzenia zainteresowań wszystkich wchodzących w grę czynników. Biuro dzieli się na 5 referatów, a mianowicie:

- 1) Referat Pomiarowy.
- 2) .. Urbanistyczny.
- 3) .. Techniczno - Ekonomiczny.
- 4) .. Architektoniczny.
- 5) Sekretariat biura.

Przyчем istotą pracy jest referat Urbanistyczny, projektujący, podczas gdy referat Pomiarowy ma zadanie przygotowawcze, zaś referaty Techniczno - Ekonomiczny i Architektoniczny tworzą pomocnicze komórki laboratoryjne.

Do Biura Zabudowy zostały przyłączone Urząd nadzoru budowlanego (Policja Budowlana), jako organ wykonawczy dla realizacji planu zabudowy, oraz Biuro Komitetu^o rozbudowy, jako organ właściwy dla polityki osiedleńczej, gruntowej i budowlanej.

Inż. arch. Jerzy Müller.

Sprawozdanie z II Konferencji T. U. P.

Druga Konferencja Towarzystwa Urbanistów Polskich, poświęcona sprawom Gdyni, odbyła się w dniu 3-im i 4-ym października 1931 roku, w salach hotelu „Riviera” w Gdyni.

Konferencję otworzył Vice - Komisarz Rządu m. Gdyni, p. Dr. Bederski, następnie po szeregu powitalnych przemówień, wygłoszonych przez przedstawicieli rządu, miasta stowarzyszeń architektonicznych, urbanistycznych, — przystąpiono do wyboru prezydium konferencji, w skład którego weszli:

Przewodniczący konferencji — Vice - Komisarz, p. Dr. Bederski.

Vice - Przewodniczący konferencji — arch. Adam Paprocki (Warszawa) i arch. Włodzimierz Prochaska (Gdynia).

Sekretarz konferencji — arch. Helena Kurkiewicz (Warszawa).

Pierwszym punktem porządku dziennego był referat p. t.: „Plan zabudowania m. Gdyni”, składający się z dwóch części: 1) arch. A. Kuncewicza, dający ryś rozwoju Gdyni i prac przeprowadzonych nad jej planem, 2) arch. J. Jankowskiego — stanowiący omówienie tegoż planu. (Referat arch. A. Kuncewicza, w nieobecności autora, odczytał arch. A. Paprocki).

Bezpośrednio po wymienionych nastąpił referat mag. nauk ekon. St. Malessy: „O ekonomiczne podstawy budowy portowego miasta Gdyni”, po którym nastąpiła krótka dyskusja na temat wszystkich trzech wygłoszonych referatów, ze względu jednak na możliwość powtarzania się niektórych zagadnień w następnych odczytach — odłożono dyskusję na koniec konferencji.

Wysłuchano następnie odczytu mjr. Otockiego p. t. „Obrona przeciwwzajemna i przeciwlotnicza w zastosowaniu do najnowszych planów urbanistycznych”, w którym prelegent dał obraz niebezpieczeństw wojny gazowej, zaznajomił ze zbrojeniami wojennymi, a następnie usiłował rozwiązać zagadnienie, jaki charakter mają mieć nowoczesne miasta, możliwie uodpornione na wojnę gazową i lotniczą.

Posiedzenie popołudniowe rozpoczęło referatem arch. Prochaski: „O funkcji społecznej planu zabudowy Gdyni i jej regionu”, następnie arch. Müller wygłosił referat na temat: „Zabudowanie m. Gdyni i sąsiednich osiedli”. Referat mag. praw L. Gronieckiego p. t. „Stosunek istniejącego stanu prawnego do potrzeb rozbudowy m. Gdyni” zakończył część odczytową.

Po wysłuchaniu wymienionych odczytów, które w jedną całość ujęły zagadnienia zabudowy Gdyni i regionu wraz z ich stroną ekonomiczno - gospodarczą, nastąpiła dyskusja, w której zabierali głos pp.: Jankowski, Malessa, Michalski, Nowakowski, Paprocki, Piaskiewicz, Różański, Rudolf, Toeplitz, Tołwiński, Tomaszewski, Wenda.

P. Teodor Toeplitz (Warszawa), popiera słuszność tez wygłoszonych w referacie p. Malessy, kładzie nacisk na konieczność walki ze spekulacją gruntową. „Nie jest za późno, twierdzi prelegent, na przeciwdziałanie spekulacji gruntowej, jest to oczywiście dzisiaj sprawa znacznie trudniejsza, niż 10. a nawet 6 lat temu, może być jednak uregulowana wprowadzeniem specjalnej ustawy dla Gdyni.

Ustawa ta winna przewidywać:

a) łatwiejszą możliwość wywłaszczenia, przyczem opłata za wywłaszczone grunty może być nie w gotówce, a np. w obligacjach m. Gdyni o skromnej, ale pewnej dochodowości;

b) podstawą w opłacaniu za wywłaszczone grunty winny być, nie wyśrubowane spekulacją ceny, a wartości oparte na opodatkowaniu własności;

c) uwzględniony musi być również w odpowiedniej formie podatek od przyrostu wartości.

Opierając się na tych trzech podstawach, miasto może sobie zapewnić zdobycie gruntów, koniecznych dla jego dalszego rozwoju”.

Inż. arch. Stanisław Różański (Warszawa), nie godzi się z tezą, iż nie można było przewidzieć tak wielkiego rozwoju Gdyni. — W urbanistyce, twierdzi prelegent, nie tylko można, ale należy przedewszystkiem przewidywać i gdyby projektodawcy kierowali się raczej zbyt dużym optymizmem, popełnione błędy byłyby niewątpliwie mniejsze.

Spróbujmy szkicowo przeanalizować warunki funkcjonowania Gdyni. Gdynia — miasto to mózg i ręce robocze portu. Jeśli te części składowe będą szwankowały, port

będzie niewątpliwie droższy i gorszy w wynikach swej pracy. Podstawą miasta są dzielnice pracy, a tych zasadniczo jest trzy: port, dzielnica biurowo - handlowa, dzielnica przemysłowa. Portem i dzielnicą przemysłową nie będę się tutaj zajmował, podkreślę tylko, że powinny one uzyskać połączenie kolejowe z krajem od północnego zachodu, bowiem dzisiejsze połączenia z linii gdańskiej powodują powrotne cofanie wszystkich pociągów przy wtaczaniu ich na teren portowy.

Dzielnica biurowo - handlowa nie posiada terenów pod budynki użyteczności publicznej, to przeoczenie będzie jeszcze drogo kosztowało. Można było wywłaszczyć teren podobnie jak port, a za pieniądze uzyskane ze sprzedaży parcel, zrobić przynajmniej część inwestycji i postawić budynki użyteczności publicznej. Brak tu wszelkich śmielszych kompozycji, a przecież budujemy miasto w szeregach polu i zamiast szarych przeciętnych ulic, nieracjonalnie obudowanych, mogliśmy stworzyć wzór kultury urbanistycznej, zaoszczędzając równocześnie niepotrzebnych wydatków, wynikłych z braku przewidywań.

Dzielnice mieszkaniowe, jak widać z planu, potraktowane są fragmentarycznie i nie dość logicznie związane z dzielnicami pracy. Idealne pod wielu względami tereny Oksywia posiadają szereg fragmentów nie tworzących żadnej logicznej całości.

Parki, tereny sportowe, cmentarze wymagają pewnej ogólnej koncepcji, związanej z potrzebami organizmu miejskiego.

Odnosnie komunikacji należałoby przewidzieć większą ilość arterij promieniowych i doprowadzić je logicznie do dzielnicy biurowo - handlowej. Sto kilkadziesiąt tysięcy mieszkańców Oksywia, połączonych jest z centrum miasta zaledwie jedną arterią. Również brak racjonalnych połączeń dzielnic robotniczych z dzielnicą przemysłową i portem. Dalej brak połączeń pomiędzy dzielnicami mieszkaniowymi (arterje obwodowe).

Należy, zdaniem moim, przewidzieć arterje tranzytowe z pominięciem centrum miasta, zwłaszcza w kierunku północno-południowym. Zasadnicza koncepcja urbanistyczna miasta winna być połączona ze studjum całego regionu wybrzeża morskiego.

3) Inż. Zygmunt Rudolf (Warszawa) przeciwstawia się ze względów higienicznych gęstemu i wysokiemu zabudowaniu. Zabudowanie Gdyni winno być potraktowane szeroko i rozlegle, pomaga to również w walce z gazami. Osiedla robotnicze nie wskazane są w obrębie kanału, winny powstawać raczej w większej od miasta odległości, przy zapewnionej dobrej komunikacji.

4) Inż. arch. Jerzy Müller (Gdynia) omawia złe położenie Gdyni na wąskiej przestrzeni zamkniętej z jednej strony morzem, z drugiej zaś koleją i górami. Miasto z konieczności rozwija się wzdłuż, a nie w głąb lądu, a że rozwój wzdłuż zahamowany jest od północy portem, musiało przeczucić się na drugą stronę portu. — stąd powstało wadliwe ustosunkowanie Gdyni i Oksywia. Jest to już teraz fakt dokonany, którego złe skutki można częściowo naprawić, przez nawiązanie dogodnej komunikacji wodnej i lądowej. Prelegent rozważa problem konieczności zamykania portu parkunem betonowym, stwierdzając złe skutki, wynikające stąd dla miasta.

5) Mag. nauk ekon. pol. Stanisław Malessa (Gdynia) podkreśla wagę propozycji, wysuniętych przez p. Toeplitza i stwierdza konieczność przeprowadzenia wymienionych reform, bez nich bowiem racjonalne plany gospodarcze nie dadzą się urzeczywistnić. Wielką przeszkodą w racjonalnym rozwoju miasta jest, zdaniem prelegenta, mur oddzielający port. Gdynia nie jest wolnym portem, nie posiada strefy, która musi być separowana. Racjonalna komunikacja dla robotników, z ich ośrodków mieszkaniowych wymaga również zniesienia „chińskiego muru”.

Sprawa tranzytu i odpowiedniej magistrali musi być bezwarunkowo uregulowana.

Gdynia nie może być samowystarczalna, jej aprowizacja płynie głównie z powiatów lewobrzeżnych Wisły, odpowiedzialna zatem komunikacja musi być zapewniona.

6) Inż. Wenda (Gdynia), odpowiadając na szereg zapytań, z budową portu Gdyńskiego związanych, sięga dla wyjaśnienia do historii, przypomina najdawniejszą koncepcję zbudowania portu w Tczewie, następnie przechodzi do porównania sytuacji portu gdańskiego i Gdyni.

Gdynia, zdaniem prelegenta, jako port jest koniecznością, dziś już osiągnęła pod względem eksportu 2/3 obrotu gdańskiego. Jej szybki rozwój nie jest rezultatem polityki, Gdynia zwiększa swój obrót dlatego, że jest tańsza. Port ma urządzenia nowoczesne, statki wchodzą i wychodzą bez holowników. Robotnik też jest tańszy. Gdańsk żyje z portu. Gdynia przynosi dochód, ale port nie jest jej dochodem jedynym. Połączenie Gdyni z Wisłą nie ma tak wielkiego znaczenia, aby się opłacało robić wielkie i kosztowne inwestycje, które wyzyskane mogłyby być w całej polni tylko przy kompletnej regulacji Wisły i jej dopływów.

Gdzie leży przyczyna usytuowania Gdyni i jej portu? Budowa portu gdyńskiego rozpoczęła się od portu wojennego, potem zaczął powstawać port handlowy. Nie jest dobrze, gdy oba porty, wojenny i handlowy, leżą obok siebie. Ale tak się stało i teraz należy znaleźć jaknajlepsze rozwiązanie na ich wzajemne ustosunkowanie i związanie z miastem.

Dlaczego port wojenny leży na północy? Obsługa kolei w części południowej jest dobra, w północnej zła. Port handlowy musi mieć przede wszystkim dobrą obsługę kolejową, a więc usytuowanie go na południu było koniecznością. Miasto musi się rozwijać przy porcie handlowym, a więc tu właśnie, gdzie rośnie dzisiejsza Gdynia. Powiązanie Gdyni z Oksywem jest trudne, dzielą je bowiem kanały portowe. Dlaczego nie uniknięto wcięcia się w ląd, kiedy można było iść głęboko w morze? Port handlowy musi być obsługiwany siecią kolejową. Sieć kolejowa zajmuje dużo miejsca, baseny zapuszczone w morze mają niezmiernie trudne obsłużenie siecią kolejową. Tu leży więc przyczyna głębokiego wcięcia w ląd, rezultatem czego jest odcięcie Gdyni od Oksywia. Trzeba to naprawić, stwarzając dobrą komunikację — tunel, mosty zwodzone, lub komunikację morzem.

7) Prof. Tołwiński (Warszawa) podkreśla zadania Gdyni jako portu, mającego celowo i praktycznie obsługiwać handel i przemysł Rzeczypospolitej. Port musi być tani by wytrzymał konkurencję, nie można go podrażać przez budowanie na wielką skalę. Nie należy zapominać, że minął już czas rozwoju wielkich milionowych portów, jak Hamburg i Marsylja, przerzucanie towarów z różnych części świata jest już dziś nieaktualne. Gdynia nie jest wynikiem działalności ludzi tu osiadłych, lecz głównie państwa i państwu jest potrzebna. Należy bezwarunkowo przedsięwziąć środki, hamujące ceny gruntu, gdyż na drogim placu nie może powstać racjonalny i tani dom. Gdynia - miasto nie stworzyła dotychczas żadnego charakteru specjalnego. Przypadkowość w budowie gmachów o znaczeniu publicznym, rozrzucenie ich po całym terytorjum, rozbieżność między budownictwem prywatnym, państwowym i komunalnym, — wszystko to ujemnie wpływa na charakter miasta. Na zasadzie realnych potrzeb, a nie na naśladownictwie wielkich portów, oparty być musi oryginalny i harmonijny wygląd Gdyni.

8) Inż. arch. A. Paprocki (Warszawa), reasumując dyskusję, stwierdza, iż uchwalanie wniosków, mających stanowić rezultat odbytej konferencji, jest przedwczesne. Należy wybrać Komisję, która zajęłaby się stworzeniem wytycznych na zasadzie wygłoszonych referatów i tez, wyłonionych przez prelegentów w dyskusji.

Referaty wraz z dyskusją dają całość, należy je złączyć we wspólnym wydawnictwie, wówczas dopiero posłużą jako materiał do konkretnych wniosków.

Przewodniczący Konferencji p. vice Komisarz Biederski, zamykając posiedzenie, dziękuje referentom i uczestnikom Konferencji za tak głębokie ujęcie sprawy, zaznacza przytem, iż idea stworzenia też na podstawie pracy myślowej Konferencji winna być urzeczywistniona.

Drugi dzień Konferencji poświęcono zwiedzaniu miasta i okolic pod kierunkiem miejscowych architektów, popołudniu objeżdżano holownikiem port i zrobiono wyieczkę na Hel.

UWAGA: Sprawozdanie z dyskusji zestawione zostało, wobec braku stenogramu, na podstawie własnych notatek sekretarza, skutkiem czego mogły powstać pewne przepuszczenia lub zbyt wielkie skróty przemówień.

Inż. arch. Helena Kurkiewicz,
Sekretarz II Konferencji T. U. P.

Od czasu Zjazdu Urbanistów Polskich w Gdyni, nie wiele się zmieniło w tem mieście. Dla ujęcia jego rozwoju w odpowiednie ramy nie prawie od tego czasu nie uczyniono.

Gdynia nie ma szczęścia.

Przystąpiono do sporządzenia planów zabudowania miasta zbyt późno, wykonano tę pracę częściowo, z wielkim pośpiechem, w chwilach wolnych od innych zajęć, w oddaleniu od terenu, bez dostatecznego przygotowania teoretycznego i doświadczenia.

Nie wyzyskano wielu możliwości, co spowodowało w następstwie duże trudności i znaczne wydatki pieniężne.

Pierwsze plany powstały u schyłku roku 1925 i w dwu latach następnych, kształtowane i przekształcane pod silną presją gdyńskiego społeczeństwa, władz gminnych oraz szeregu wpływowych lecz przygodnych czynników. Dzięki tym paru latom zdobyto jednak kosztem bardzo przykrych błędów duże doświadczenie. Doświadczenia tego dotychczas nie wyzyskano — potępiano tu i owdzie tych, którzy zaczęli robotę — nowych prac jednak nikt nie podjął.

Spółeczeństwo w dalszym ciągu zbyt mało interesuje się kształtowaniem tego nowego miasta tak, jak gdyby sprawa ta nie miała dla kraju dużego znaczenia i nie miała być wyrazem wysiłku i kultury naszego pokolenia.

Od połowy 1928 r. nowych planów zabudowania Gdyni nie sporządzono, dawnych nie poprawiono i nie uzupełniono. Sprawami temi nikt się w mieście nie zajmował. W roku 1930 przyszli do „oddziału zabudowy miasta” nowi ludzie, zupełnie niedoświadczeni i bez fachowego teoretycznego przygotowania z dziedziny planowania miast. Pod wrażeniem zjazdu Urbanistów w Gdyni wykonali oni do wiosny bież. roku kilka szkicowych projektów, bez większej jednak praktycznej wartości. Pozatem w dalszym ciągu sprawa nie posuwała się naprzód, a od przeszło pół roku „oddział zabudowy miasta” nie posiada wcale kierownika.

Wielką obawę wywołują pytania:

jakie będą skutki takiego stanu rzeczy dla rozwoju nowo - powstającego miasta i ile za te skutki kraj zapłaci?

kto obecnie „oddział zabudowy miasta”?

czy protekcja nie wysunie na kierownice stanowiska nieodpowiednich ludzi?

a. k. XII. 1932 r.

SAMORZĄD MIEJSKI

ORGAN ZWIĄZKU MIAST POLSKICH

WYCHODZI DWA RAZY NA MIESIĄC

WYDAWCA: ZWIĄZEK MIAST POLSKICH

REDAKCJA I ADMINISTRACJA:

WARSZAWA, AL. UJAZDOWSKIE 47. TEL. 8-81-73.

KONTO P. K. O. № 873.

| Prenumerata | | Ceny ogłoszeń: | |
|-----------------------------|-------|----------------------------------|---------|
| kwartalna | Zł. 9 | 1 strona za tekstem | Zł. 150 |
| półroczna | 18 | ½ strony " " | " 80 |
| roczna | 36 | 1 strona przed tekstem | " 200 |
| Pojedynczy zeszyt | 2 | ½ strony " " | " 100 |
| | | Zewnętrzna strona okładki | " 300 |
| | | Wewnętrzna " " | " 250 |
| | | Miasta korzystają ze zniżki 15%. | |