

BIULETYN URBANISTYCZNY

T R E Ś Ć

ZAGADNIENIA PLANOWANIA REGIONALNEGO I OGÓLNOKRAJOWEGO

— STR. 4

SYSTEMATYKA BADAŃ FIZJOGRAFICZNYCH

— STR. 11

H. MORSZTYNKIEWICZOWA — STRUKTURA REGIONU WARSZAWY

— STR. 15

Z. NOVAK — CHARAKTERYSTYKA I GŁÓWNE ZADANIA REGIONU KRAKOWSKIEGO

— STR. 17

R. PEKALSKI — ZAGADNIENIA OKRĘGU POZNAŃSKIEGO

— STR. 22

T. SŁOŃSKA — ZAGADNIENIA OKRĘGU PRZEMYSŁOWEGO ŁÓDZKIEGO

— STR. 26

ST. PIOTROWSKI — ZAGADNIENIA PLANU REGIONALNEGO ZAGŁĘBIA WĘGLOWEGO

— STR. 31

J. WALCZYŃSKI I J. REŃSKI — DOMINUJĄCE FUNKCJE REGIONU KIELECKO - RADOMSKIEGO

— STR. 41

PORADY PRAWNO - BUDOWLANE

— STR. 54

KRONIKA

— STR. 57

1

MARZEC 1938

BIULETYN MARZEC 1938 URBANISTYCZNY ROK VI - Nr 1

WYDAWANY PRZEZ ZWIĄZEK MIAST POLSKICH
I TOWARZYSTWO URBANISTÓW POLSKICH

T R E Ś Ć

ZAGADNIENIA PLANOWANIA REGIONALNEGO I OGÓLNOKRAJOWEGO

— STR. 4

SYSTEMATYKA BADAŃ FIZJOGRAFICZNYCH

— STR. 11

H. MORSZTYNKIEWICZOWA — STRUKTURA REGIONU WARSZAWY

— STR. 15

Z. NOVÁK — CHARAKTERYSTYKA I GŁÓWNE ZADANIA REGIONU KRAKOWSKIEGO

— STR. 17

R. PEKALSKI — ZAGADNIENIA OKRĘGU POZNAŃSKIEGO

— STR. 22

T. SŁOŃSKA — ZAGADNIENIA OKRĘGU PRZEMYSŁOWEGO ŁÓDZKIEGO

— STR. 26

ST. PIOTROWSKI — ZAGADNIENIA PLANU REGIONALNEGO ZAGŁĘBIA WĘGLOWEGO

— STR. 31

J. WALCZYŃSKI I J. REŃSKI — DOMINUJĄCE FUNKCJE REGIONU KIELECKO - RADOMSKIEGO

— STR. 41

PORADY PRAWNO - BUDOWLANE

— STR. 54

KRONIKA

— STR. 57



I 24 P

Zrozumienie potrzeby planowania regionalnego stało się faktem. Sieć biur planowania regionalnego objęła już przeszło 50% powierzchni terytorium Polski. Ma to doniosłe znaczenie nie tylko przy rozwiązywaniu problemu całokształtu gospodarki planowej, — ważne jest również przy opracowywaniu zagadnień lokalnych. Planowanie regionalne stanowi bowiem konieczną podstawę przy sporządzaniu planów zabudowania poszczególnych miast. Niepodobna wyobrazić sobie przystąpienia do opracowania planu najmniejszego nawet miasta, bez ustalenia jego roli w regionie, bez zbadania jakie kierunki komunikacyjne będą wiążące to miasto z innymi ośrodkami i jakie są możliwości jego rozwoju. Odpowiedź na te pytania może dać najlepiej plan regionalny. Dlatego to uważamy za swój obowiązek informowanie naszych czytelników, a zainteresowane Samorzędy Miejskie w szczególności, o postępach pracy włożonej w tę rozwijającą się z każdym dniem dziedzinę.

Bieżący numer Biuletynu omawia najważniejsze zagadnienia poszczególnych okręgów planowania regionalnego. Redakcji Biuletynu nie chodziło tu o sprawozdanie z działalności biur, a jedynie o zobrazowanie i podkreślenie charakterystycznych cech, określających rolę poszczególnych okręgów w strukturze ogólnopolskiej.

Zamieszczone w Biuletynie głosy sześciu okręgów planowania nie dają jeszcze obrazu całokształtu zagadnienia, obejmują bowiem tylko część Polski. Sprawom Gdyni i Okręgu Nadmorskiego zamierzamy poświęcić jeden z następnych numerów Biuletynu, część wschodnia Polski doczekać się musi miejsca w dalszych publikacjach. Zagadnienie ziem górskich omówione będzie również jako temat samodzielny.

Z a g a d n i e n i a p l a n o w a n i a r e g i o n a l n e g o i o g ó l n o k r a j o w e g o

Jako artykuł wprowadzający zamieszczamy część sprawozdania, doręzonego Redakcji przez Biuro Regionalnego Planu Zabudowania Okręgu Warszawskiego, opracowanego przez to Biuro w związku z pierwszym Zjazdem Przewodniczących Komisji Regionalnych Planów Zabudowania, który się odbył dn. 17 i 18 stycznia rb. Zamieszczona pierwsza część powyższego sprawozdania pt. „Zagadnienie planowania regionalnego i ogólnokrajowego” — zawiera szereg uwag i spostrzeżeń o charakterze ogólnym, które są wynikiem szerokiego zasięgu pracy tego najstarszego ośrodka planowania regionalnego w Polsce i dotyczą nie tylko zagadnień Okręgu Warszawskiego, lecz całokształtu zagadnienia planowania regionalnego i ogólnokrajowego.

Redakcja.

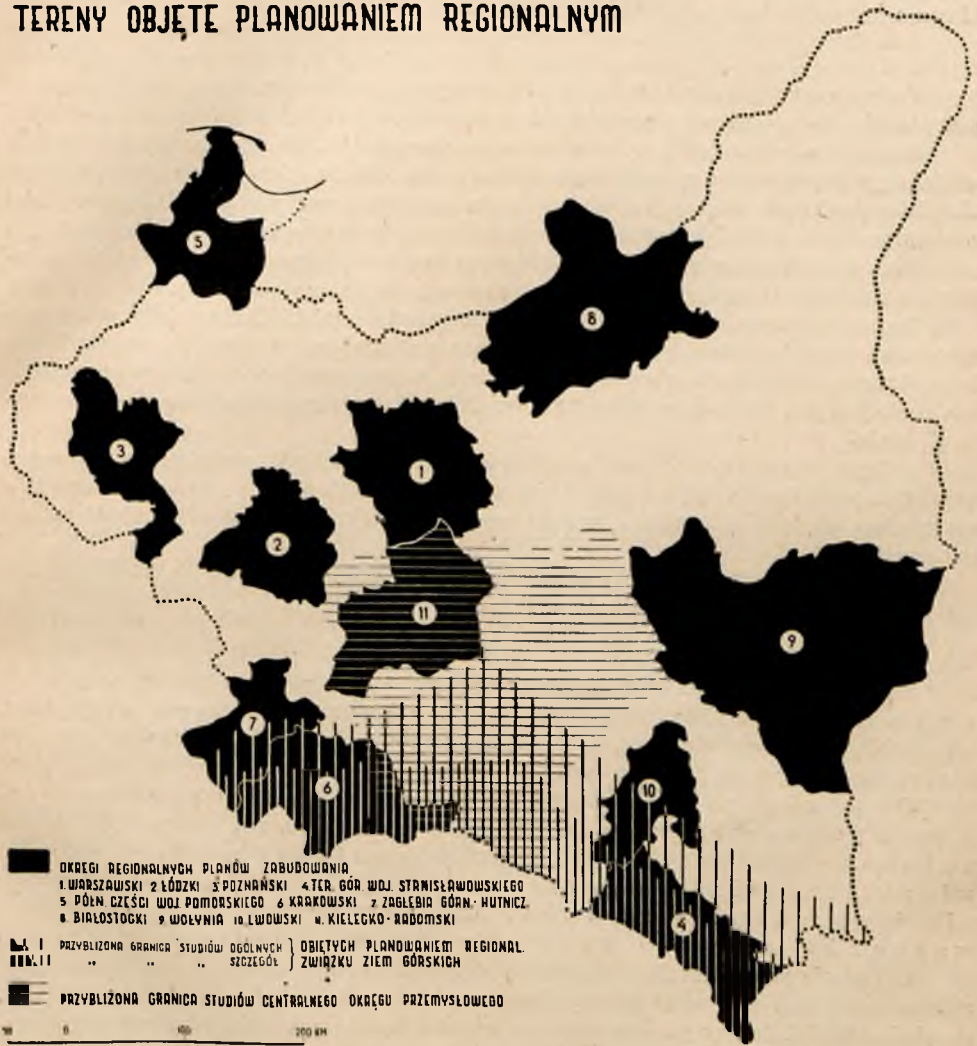
Narody zorganizowane w państwa żyją i działają na pewnym określonym terytorium. Terytorium to jest bezcenną wartością, którą każdy naród może rozporządzać w granicach ściśle określonych. Terytorium każdego kraju posiada specjalne właściwości geofizyczne (klimat, ukształtowanie terenu, bogactwa świata ożywionego i nieożywionego), które muszą być dokładnie poznane i odpowiednio wyzyskane. Naród, żyjący na danym terenie musi wypełnić pewną pracę, której treścią będzie dążenie do zaspokojenia potrzeb zbiorowych i indywidualnych. Skomplikowane warunki bytowania współczesnego narodu muszą dać w wyniku wielką różnorodność treści i form pracy, którą ma wykonać naród. Najbardziej produkcyjne wyniki tej pracy osiągniemy wtedy, kiedy nastąpi zupełne dostosowanie treści i form pracy do właściwości geofizycznych.

Osiągnięcie tego dostosowania możliwe jest tylko przez gospodarkę planową. Konieczność gospodarki planowej występuje tym silniej im bardziej komplikują się treści i formy życia zbiorowego.

Jeżeli porównamy warunki współczesne z warunkami czasów ubiegłych musimy przede wszystkim dojść do wniosku, że stosunek człowieka do przestrzeni staje się coraz mniej korzystnym, — gęstość zaludnienia stale wzrasta. Skutkiem tego praca jaką ma wykonać dane społeczeństwo wymaga coraz to większego stopnia planowej organizacji.

Dawniej, gdy wiedza w zakresie poznania i opanowania sił przyrody i umiejętność organizowania pracy produkcyjnej stały nisko, a treść i formy pracy były proste, wówczas nie istniały ani możliwości ani potrzeby w zakresie gospodarki planowej, jakie dziś konstatujemy. Między społeczeństwami zorganizowanymi w państwie nie było też dawniej tego wyścigu pracy, który obserwujemy dzisiaj.

TERENY OBJĘTE PLANOWANIEM REGIONALNYM



Rys. 1. Tereny objęte planowaniem regionalnym.
 Dess. 1. Terrains compris dans les projets régionaux.

Dlatego to planowanie staje się dziś koniecznością.

Planowa organizacja współczesnego narodu powinna być nastawiona na osiągnięcie największej wydajności jego pracy, inaczej nie wytrzyma on nacisku innych, lepiej zorganizowanych zbiorowości. Ta planowa organizacja musi stworzyć najlepsze warunki rozwoju życia zbiorowego i indywidualnego.

Podstawowymi warunkami racjonalnej organizacji obszaru kraju lub jego części jest planowe przeznaczenie i wykorzystanie terenów.

Dlatego to, nie mogą być dla zbiorowości obojętne takie sprawy, jak np. sprawa właściwego użytkowania gruntów w zależności od rodzaju gleb, sprawa usytuowania ośrodków produkcji w stosunku do położenia źródeł surowców i energii, sprawa kierunków ważnych arterii komunikacyjnych, zagadnienie sytuowania osiedli ludzkich itd.

Brak planowości w urządzeniu terytorium kraju lub jego części uniemożliwia właściwe ujęcie najważniejszych zagadnień, przynosząc nieobliczalne szkody.

Trzeba sobie np. zdać sprawę, jakie straty musi ponieść Państwo przez nieprzystosowanie sieci kolejowej i drogowej do pracy gospodarczej kraju lub poszczególnych jego okręgów. Przy braku planowej organizacji może tu zachodzić zjawisko przerostu lub niedorozwoju, który spowoduje brak właściwych powiązań między ważnymi ośrodkami kraju.

Jednym z najważniejszych zagadnień jest niewątpliwie zagadnienie dotyczące osiedlania się ludności. Nieracjonalne ujęcie tego problemu może spowodować takie niesprzyjające warunki bytowania, przy których ludność kraju będzie się staczać ku degeneracji.

Zagadnień, które wymagają planowego traktowania jest mnóstwo — niepodobna tutaj wymieniać i analizować wszystkich.

Planowanie w odniesieniu do poszczególnych okręgów kraju powinno dążyć do ujęcia wszelkich czynników, kształtujących okręg i powinno być oparte o wytyczne, uwzględniające rozwój okręgu jako części składowej Państwa. Z powyższych rozważań nasuwa się następująca definicja planu regionalnego:

Plan regionalny danego okręgu kraju jest programem dyspozycji terenowo-gospodarczej, określającym najekonomiczniejsze i najracjonalniejsze — z punktu widzenia ogólnopaństwowego i lokalnego — przeznaczenie i urządzenie terenów, dla stworzenia najlepszych warunków rozwoju tego okręgu w określonym czasie.

Dla ujęcia postulatów, wyrażonych w definicji — elaborat techniczny planu regionalnego powinien zawierać: plan przeznaczenia terenów, obejmujący rozmieszczenie skupień ludności, tereny przeznaczone na rozmieszczenie zakładów przemysłowych, tereny górnicze i kamieniołomy, źródła energii, tereny uprawy rolnej, leśnej i warzywniczo-ogrodniczej, zbiorniki wód naturalne i sztuczne, rezerwy utworzone na podstawie prawa o ochronie przyrody i prawa o ochronie zabytków historycznych, tereny wypoczynkowe, sportowe i przeznaczone dla celów sanitarnych oraz sieć komunikacyjną: kolejową, drogową, wodną i sieć energetyczną.

Poza tym elaborat powinien zawierać — ujętą w formę opisową — dyspozycję dotyczącą realizacji planu.

Jak z uprzednio wypowiedzianych myśli wynika, poszczególne części planowanego obszaru muszą służyć określonym celom i musi być na nich wykonana pewna praca produkcyjna. Treść tej pracy i przeznaczenie terenu dla określonego celu muszą być dostosowane do właściwości geofizycznych i do ogólnych zadań danej zbiorowości.

Istnieje więc przy planowaniu konieczność zdania sobie sprawy z tego, jakiego rodzaju zasadniczą pracę ma wykonać dany obszar. Stanowić to będzie o charakterystyce okręgu i określi jego rolę w strukturze ogólnopolskiej. Temu czynnikowi zasadniczemu, który nazywamy „dominantą“, muszą być podporządkowane inne elementy o charakterze lokalnym. Oczywiście jest rzeczą, że musi być również przestrzegany warunek szarmonizowania działania wszystkich czynników lokalnych, wpływających na ukształtowanie danego okręgu. Konieczna jest również koordynacja planu okręgu z wytycznymi planu ogólnokrajowego.

Granice obszarów zwanych regionami lub okręgami wyznaczać powinien nie przypadek, lecz wnioski, wypływające ze studiów nad obszarami znacznie większymi od regionów. Zasadą powinno być: 1) ustalenie takiego podziału na okręgi planowania, aby poszczególne okręgi miały możliwie najściślej sprecyzowane funkcje w organizacji terytorium Państwa oraz — 2) określenie istoty i stopnia wzajemnego oddziaływania na siebie poszczególnych okręgów.

Te wytyczne powinny być drogowskazami dla planowania poszczególnych obszarów kraju.



W dalszym ciągu naszych rozważań musimy stwierdzić konieczność zorganizowania równoległe z planowaniem regionalnym — planowania ogólnokrajowego.

Szereg zagadnień, które wchodzi w zakres planowania regionalnego nie może być celowo rozwiązany przez poszczególne komisje regionalnych planów zabudowania w ich zakresie i zasięgu działania (układ komunikacji, rozprowadzenie energii, rozmieszczenie ośrodków przemysłu itd.). Konieczną nadbudową planowania regionalnego musi być planowanie krajowe. W całym szeregu wypadków planowanie regionalne musi się odbywać na podstawie dyspozycji, wynikających z założeń planowania krajowego.

Działalność poszczególnych resortów władzy wykonawczej nie zawsze obejmuje całość zagadnień, dotyczący gospodarki państwowej, programy zaś dotyczą zwykle zamierzeń na najbliższy okres czasu. Zadanie scentralizowania poczynań w dziedzinie zagospodarowania terytorium kraju powinno być powierzone specjalnej instytucji, która byłaby powołana do opiniowania wszelkich zamierzeń o znaczeniu ogólnopolskim i uzgadniania ich w planie krajowym.

Organizacja i prace w zakresie planowania krajowego i regionalnego winny się opierać na specjalnej „ustawie o planowaniu krajowym i regionalnym“, która wymaga jaknajszybszego opracowania i wydania.

Oczywiście jest rzeczą, że kompetencje instytucji planującej — w myśl wyłożonych zasad — nie mogą pokrywać się z zakresem działania, określonym przez prawo budowlane. Stwierdzamy całkowitą niedostateczność dziś obowiązujących postanowień w stosunku do istotnych potrzeb rozwijającego się u nas planowania regionalnego i ogólnokrajowego. Należy dążyć do wzmocnienia środków oddziaływania instytucji planujących na realizację postulatów planu przez nadanie opinii przewodniczących komisji charakteru wiążącego, przez wzmocnienie stanowiska i prestiżu Biur planowania drogą organizacyjnego ich związania z instytucją planowania ogólnokrajowego oraz przez

objęcie organizacji i działania biur planowania ogólnokrajowego i regionalnego jedną ustawą.

Należy stwierdzić, że w ogóle zagadnienia planowania regionalnego, a tymbar-dziej ogólnokrajowego nie dadzą się rozwiązać w ramach prawa budowlanego, to zna-czy — ustawy, dotyczącej jednej tylko dziedziny planowania.

Plan regionalny jest ujęty w prawie budowlanym jako pewna kategoria „ogólnego planu zabudowania“. Tymczasem, jak wynika z istoty planu regionalnego, musi on być traktowany jako program, na którego podstawie mogą być opracowywane plany ogólne lub szczegółowe poszczególnych fragmentów.

Plan regionalny — program, oparty na sumiennych studiach, powinien dać zdecydowaną koncepcję zasadniczą, w której pewna kategoria elementów powinna mieć formę ostateczną przy jednoczesnym uwzględnieniu możliwości dostosowania niektórych założeń planu do wymagań życia, zmiennych na przestrzeni czasu.

Tych cech nie może posiadać „ogólny plan zabudowania“, który ma zakres ściśle określony i który — po zatwierdzeniu — staje się układem sztywnym. Zmiana planu zabudowania wymaga długiej procedury sporządzenia nowego planu.

Plan regionalny — program będzie oczywiście wymagał takiego ujęcia, które gwarantowałoby jego prawomocność przy jednoczesnym uwzględnieniu pewnej elastyczności. Prawdopodobnie najwłaściwszą formą, regulującą tę sprawę byłoby nadanie mocy prawnej opinii przewodniczącego komisji, wydanym na podstawie uchwalonego planu regionalnego.

Wnioski w sprawach objętych porządkiem obrad pierwszego Zjazdu Przewodniczących Komisji Regionalnych Planów Zabudowania z dnia 17 i 18 stycznia 1938 r.

1) W sprawie granic regionów:

a) Terytorium Państwa powinno być podzielone na okręgi planowania, określone na podstawie wytycznych wynikających z funkcjonalnego podziału terytorium Państwa, dokonanego na podstawie dyspozycji techniczno - gospodarczej.

b) Okręgi sąsiednie powinny posiadać wspólną granicę.

2) W sprawie planowania krajowego i współpracy pomiędzy poszczególnymi komisjami planów regionalnych:

a) Szereg zagadnień, które wchodzą w zakres planowania regionalnego nie może być celowo rozwiązany przez poszczególne komisje regionalnych planów zabudowania w ich zakresie i zasięgu działania (układ komunikacji, rozprrowadzenie energii, rozmieszczenie ośrodków przemysłu itd.). Konieczną nadbudową planowania regionalnego musi być planowanie krajowe. W całym szeregu wypadków planowanie regionalne musi się odbywać na podstawie dyspozycji, wynikających z założeń planowania krajowego. Z powyższego wynika konieczność postawienia i należytego rozwiązania sprawy nadzędnej instytucji planowania ogólnokrajowego.

Organizacja i prace w zakresie planowania krajowego i regionalnego winny się opierać na specjalnej „ustawie o planowaniu krajowym i regionalnym“, która wymaga jaknajszybszego opracowania i wydania.

Sprawę organizacji planowania krajowego należy traktować jako niezmiernie doniosłą i pilną, gdyż od należytego i szybkiego jej załatwienia będą zależeć wyniki prac planowania regionalnego.

b) Celem utrzymania kontaktu pomiędzy poszczególnymi okręgami planowania, powinny się odbywać regularne zjazdy Przewodniczących Komisji, na których byłyby omawiane i koordynowane projekty zamierzeń wychodzących poza granice poszczególnych okręgów.

3) W sprawie organizacji i polityki personalnej Biur Planów Regionalnych:

a) Organizacja pracy biura wymaga ustalenia typowego minimalnego zespołu pracowników, któryby mógł rozwiązywać podstawowe zagadnienia, wchodzące w zakres planowania.

Minimalny zespół powinien się składać ze specjalistów w zakresie: 1) urbanistyki, 2) inżynierii lądowej, 3) fizjografii, 4) ekonomii, 5) geodezji i 6) prawa.

4) W sprawie upoważnień dla Przewodniczących Komisji regionalnych planów zabudowania:

a) W celu nadania należytego autorytetu opiniowaniu zamierzeń przez Przewodniczących Komisji regionalnych planów zabudowania konieczne jest wydanie przez Ministra Spraw Wewnętrznych dla Przewodniczących Komisji regionalnych planów zabudowania upoważnień do wydawania opinii dla władz administracji ogólnej i związków samorządowych na terenie objętym opracowywanym regionalnym planem zabudowania w sprawach, które mogą mieć wpływ na ukształtowanie opracowywanego planu zabudowania i mogą przyczynić się do rozwoju racjonalnej akcji budowlanej.

Konieczne jest również, aby władze nie zespolone w administracji ogólnej przedstawiały do wglądu Przewodniczącym Komisji projekty swych zamierzeń, mogących mieć wpływ na ukształtowanie regionalnego planu zabudowania.

5) W sprawie definicji planu regionalnego:

a) Definicja planu regionalnego powinna otrzymać następujące brzmienie:

„Plan regionalny danego okręgu kraju jest programem dyspozycji terenowo - gospodarczej, określającym najekonomiczniejsze i najracjonalniejsze z punktu widzenia ogólnopolskiego i lokalnego przeznaczenie i urządzenie terenów, dla stworzenia najlepszych warunków rozwoju tego okręgu w określonym czasie“.

b. Pod względem formalnym plan regionalny powinien być programem dającym zdecydowaną koncepcję zasadniczą, w której pewna kategoria elementów powinna mieć formę ostateczną przy jednoczesnym uwzględnieniu możliwości dostosowania niektórych założeń planu do wymagań życia zmiennych na przestrzeni czasu.

c. Do czasu wydania właściwej ustawy o planowaniu regionalnym i ogólnokrajowym należy już obecnie wprowadzić nazwy:

a) „Komisja planowania regionalnego Okręgu“

b) „Biuro planowania regionalnego Okręgu“

Rezolucje uchwalone przez Przewodniczących Komisji Regionalnych Planów Zabudowania na Zjeździe w dn. 17 i 18 stycznia 1938 r.

„Zjazd Przewodniczących Komisji Regionalnych Planów Zabudowania zwołany przez Ministerstwo Spraw Wewnętrznych w dniu 17 i 18 stycznia 1938 r., w Warszawie — stwierdza konieczność:

1) ustalenia odrębnych podstaw prawnych dla planowania regionalnego i ogólnokrajowego,

2) stworzenia centrali planowania krajowego, której dyrektywy byłyby wytycznymi dla planowania regionalnego,

3) objęcia akcją planowania regionalnego całego obszaru Państwa,

4) przeznaczenia pewnych sum na planowanie regionalne z funduszy inwestycyjnych w stosunku procentowym, zależnym od rodzaju inwestycji oraz ich znaczenia i następstw dla zagospodarowania regionu“.

Systematyka badań fizjograficznych w Biurze Regionalnego Planu Zabudowania Okr. Warszawskiego

Od dawna już odczuwano potrzebę badań fizjograficznych w planowaniu regionalnym. Potrzeba wynikała z konieczności uwzględnienia właściwości terenu, które bardzo często wywierają decydujący wpływ na racjonalne planowanie 1).

Jednak dotychczas Biura Planów Regionalnych nie posiadały ani programu prac fizjograficznych, ani też specjalnie poświęconych tych zagadnieniom referatów.

Pierwszy tego rodzaju referat został utworzony pod koniec 1937 roku w Biurze Okręgu Warszawskiego, a jego pierwszym zadaniem było stworzenie systematyki prac fizjograficznych, którą podajemy poniżej.

Fizjografia

T e m a t		O p r a c o w a n i e	
Litofera.	Geologia.	1) Tektonika.	a) Mapa geologiczna. b) Prof.le geologiczne.
		2) Skąły użyteczne, bogactwa mineralne.	a) Mapa rozmieszczenia pldów kopalnianych i materiałów budowlanych oraz punktów eksploatacji.
		3) Określenie zasobu skał użytecznych.	a) Opracowanie graficzne. b) Opis.
		4) Możliwości wykorzystania zasobów.	a) Opis.
		5) Uwarunkowanie budownictwa zwanego.	a) Określenie wytrzymałości podłoża w związku z budownictwem nad — i podziemnym (opis mapy).
		6) Zabytki przyrody nieożywionej.	a) Mapa rozmieszczenia. b) Kartoteka osobliwości.

1) Szersze omówienie tego tematu daje dr St. Leszczycki w referacie pt. „Rola badań fizjograficznych przy sporządzaniu planów regionalnych“. Biuletyn Urbanistyczny Nr 3 listopad 1937 r.

T e m a t		O p r a c o w a n i e		
Litosfera	Pedologia.	1) Rozmieszczenie gleb.	a) Mapy gleb. b) Opis.	
		2) Obecne sposoby użytkowania gleb.	a) Mapa użytków rolnych: a) parki, b) sady, c) ogrody warzywne, d) ziemie orne, e) łąki, f) pastwiska, g) lasy, h) nieużytki. b) Mapa lasów (z wyróżnieniem typów).	
		3) Możliwości użytkowania gleb, zmiany które wywołać może swą działalnością.	a) Opis ilustrowany mapami i wykazami.	
	Morfologia.	1) Ukształtowanie terenu.	a) Mapa wysokości bezwzględnych. b) Mapa wysokości względnych. c) Mapa nachylenia podłoża. d) Mapa ekspozycji podłoża. e) Mapa miejsc uprzywilejowanych dla osadnictwa.	
		2) Możliwości wykorzystania.	a) Mapy. b) Opis.	
Hydrosfera	Wody podziemne.	1) Wyszczególnienie.	1) Wody artezyjskie.	a) Mapa występowania wód artezyjskich. b) Przekroje poziomów wodonośnych.
			2) Wody gruntowe.	a) Mapa głębokości wód gruntowych. b) Profile.
			3) Wody zaskórne.	a) Mapa występowania wód zaskórnych.
			4) Źródła.	a) Mapa źródeł z wodą zwykłą. b) Mapa źródeł mineralnych. c) Kartoteka źródeł z oznaczeniem składu chemicznego i wydajności.
		2) Wpływy na zewnętrzny wygląd ziemi.	a) Mapa miejsc podmokłych. b) Mapa miejsc zabagnionych. c) Mapa miejsc bez odpływu powierzchniowego.	
		3) Możliwości wykorzystania.	a) Opis.	
	Wody powierzchniowe.	1) Wyszczególnienie: Zbiorniki naturalne. Zbiorn. sztuczne.	1) Rzeki.	a) Mapa sieci rzecznej. b) Objętość przepływu rzeki. c) Wykresy wodostanów (możliwości komun.). d) Profile podłużne rzek (siła energetyczna). e) Gęstość sieci rzecznej. f) Źłozienie rzek. g) Zlewisko. h) Temperatura wody (kąpiele, gosp. rybna).
2) Jeziora.	a) Mapa rozmieszczenia jezior. b) Kartoteka jezior zawierająca dane j. w. c) — h).			
1) Stawy i zalewy.	a) Mapa rozmieszczenia stawów i zalewów.			
2) Kanały.	a) Mapa. b) Opis.			

T e m a t		O p r a c o w a n i e		
Hydrosfera	Wody powierzchniowe.	2) Wpływ na zewnętrzny wygląd ziemi, (dynamika wody), otoczenie tafli wody.	a) Opis, 2) Mapa terenów zalewowych.	
		3) Możliwości wykorzystania, sprawa regulacji, gospodarki rybnej.	a) Opis ilustrowany mapami.	
		4) Ochrona rzek i jezior.	a) Mapa oraz kartoteka.	
		5) Zanieczyszczenia wód.		
Atmosfera	Klimat.	1) Czynniki klimatyczne.	1) Wiatry.	a) Wykresy: a. częstotliwość kierunków wiatrów, b. nasilenie wiatrów.
			2) Temperatura.	a) Mapa izoterm dla poszczególnych miesięcy, b) Określenie ilości dni z mrozem i przymrozkiem, c) Wahania dzienne temperatury, amplitudy. d) Ustalenie się zasadniczych temperatur.
			3) Usłonecznienie oraz zachmurzenie (mgła).	a) Wykres usłonecznienia, b) Wykres pozornego biegu słońca, c) Wykres zachmurzenia.
			4) Wilgotność powietrza.	a) Wykresy wilgotności względnej i bezwzględnej oraz jej wahań.
			5) Opady.	a) Mapa wysokości opadów, b) Mapa opadów deszczowych i śniegowych, c) Burze i grad, d) Mapa wysokości pokrywy śnieżnej, e) Czas trwania pokrywy śnieżnej.
			6) Okres wegetacyjny (pory roku).	a) Długość i okres trwania, b) Charakterystyka pór roku, c) Okresy fenologiczne.
			7) Jednostki klimatyczne.	a) Charakterystyka jednostek klimatycznych.
			8) Zanieczyszczenie powietrza.	a) Wyznaczenie zanieczyszczeń organicznych i nieorganicznych.
			2) Możliwości wykorzystania. Wpływ na gospodarkę i człowieka.	a) Opis ilustrowany wykresami i mapami.
			Biosfera	Fauna.
2) Możliwości wykorzystania, zachowanie równowagi w przyrodzie.	a) Opis.			
Inne działy (patrz pod rolnictwo i hodowlę).				

T e m a t		O p r a c o w a n i e	
Biosfera	Flora.	1) Ochrona zabytkowej flory.	a) Mapa rozmieszczenia zabytków florystycz., b) Opis.
		2) Tereny wypoczynkowo - turystyczne.	a) Mapa rozmieszczenia terenów wypoczynkowo - turystycznych, b) Opis.
		3) Możliwości wykorzystania.	a) Opis.
		Inne działy (patrz pod pedologię i rolnictwo).	

Zagadnienie fizjografii podzielono na cztery zasadnicze działy, a mianowicie: a) litosferę, b) hydrosferę, c) atmosferę, d) biosferę, które z kolei rozbito na poddziały. Równocześnie przy każdym poddziale podano w jaki sposób zostanie opracowany dany temat. Jak widzimy z zestawienia będą to przede wszystkim opracowania graficzne i opisy.

Należy dodać, że podana systematyka prac fizjograficznych może być zastosowana we wszystkich Biurach Planowania Regionalnego w Polsce.

Bonifacy Gajdzik.



Struktura regionu Warszawy

Wśród charakterystycznych czynników kształtujących strukturę regionu Warszawy — pierwsze miejsce bezwątpienia zajmuje zagadnienie stolicy. Fakt, iż w centrum tego okręgu znajduje się stolica Państwa, stwarza warunki wyróżniające jego budowę od innych okręgów planowania regionalnego w Polsce.

Drugim ważnym czynnikiem, wpływającym przede wszystkim na ukształtowanie sieci komunikacyjnej regionu, jest wybitne położenie geograficzne i komunikacyjne Warszawy, na skrzyżowaniu wielkich szlaków międzynarodowych, przecinających Europę z północy na południe i ze wschodu na zachód. Korzystne położenie okręgu stołecznego w centrum produkcji i spożycia — stwarza warunki sprzyjające jego rozwojowi i narzucające strukturę miasta i regionu.

Warszawa — jako stolica Państwa — stanowi główny ośrodek dyspozycji gospodarczej i administracyjnej, jest również ośrodkiem skupiającym instytucje i organizacje kulturalne, naukowe, społeczne, zawodowe.

Warszawa — jako węzeł komunikacyjny kolejowy, drogowy, wodny i powietrzny — posiada warunki sprzyjające rozwojowi sprawnego transportu, co daje możliwości łatwego dowozu surowców, półfabrykatów, — jednocześnie daje łatwy rozrzut wytworzonych towarów po całym kraju. Tu leży, między innymi, przyczyna powstawania w Warszawie i jej najbliższej okolicy licznych ośrodków przemysłu i transportu, mimo zupełnego braku bogactw naturalnych w regionie stołecznym.

Wszystkie te czynniki razem wywołują wielkie skupienia ludności, powodując ruch parcelacyjny i budowlany i przekształcają w zawrotnym tempie niezorganizowane przestrzenie w ośrodki przemysłu i zamieszkania. Najbardziej obciążone samorodnym ruchem budowlanym są tereny położone w bliskości ośrodka dyspozycji i głównych kierunków komunikacyjnych.

Toteż śmiało można zaryzykować twierdzenie, że najważniejszym problemem regionu Warszawy jest racjonalne rozmieszczenie osiedli, bezpośrednio i pośrednio związanych z życiem stolicy. A że dobrze pomyślane kierunki komunikacyjne stanowią podstawę dobrego rozmieszczenia osiedli ludzkich, — racjonalnie rozwiązana sieć komunikacyjna będzie kanwą dla ukształtowania skupień ludności i związanych z nimi nieodłącznie rezerw przestrzeni zielonych.

Jako zasadniczą ideę kształtowania tych elementów ¹⁾ w terenie regionu stołecznego przyjęto zasadę zróżniczkowania obszaru całego regionu na czynne pasy uzbrojenia i na obszary urbanistycznie bierne. Na uzbrojonych pasach, wyposażonych w różne rodzaje komunikacji oraz inwestycji, — rozmieszczono osiedla, podzielone poprzecznie izolacyjnymi strefami zie-

1) Patrz „Biuletyn Urbanistyczny“ Nr 3 — 1937 r.; rys. 2, 3 i 4.

leni. Rytm projektowanych osiedli i poprzecznych izolacji zielonych będzie wynikiem zasadniczych funkcji życia ludzkiego: pracy, mieszkania i wypoczynku. Obszary urbanistycznie biernie stanowiąc będą wolne od zabudowy kłiny zieleni, wyzyskane pod uprawę rolniczą, ogrodniczą, leśną, związane przede wszystkim z życiem stolicy, wymagającej wielkich rezerw zielonych.

Projektowany — w związku z powyższą ideją — układ sieci komunikacyjnej regionu Warszawy, przystosowany został do biegu rzeki Wisły i zespolony z nią dla wytworzenia współpracy środków transportu lądowego i wodnego. Jako zasadnicze kierunki dla układu warszawskiego, przyjęto kierunki równoległy i prostopadły do Wisły. Na tej zasadzie kształtowane są głównie szlaki przecinające Warszawę i stanowiące jej strukturę, jak również, w dużej mierze, drogi tranzytowe odciążające miasto.

Zespolenie pracy transportu kolejowego z transportem na drogach kołowych przyjęto jako zasadę przy kształtowaniu sieci komunikacyjnej. Trasy linii kolejowych zostały przystosowane do obsłużenia pasów silnie zainwestowanych, przez co praca tych linii może być w wysokim stopniu wyzyskana.

Układ komunikacyjny, traktowany jako zasadniczy szkielet do wyznaczania terenów gospodarczo intensywnie użytkowanych, — łącznie z właściwościami poszczególnych obszarów, spowodował świadome wyznaczenie terenów uzbrojonych i sprecyzowanie ich funkcji. Naturalne tendencje rozwoju Warszawy i osiedli podstołecznych wzdłuż Wisły ujęto w określone formy, wyodrębniając pasy gęstszej zaludnienia dla osiedlania się ludności.

Szybki i przez długi czas niehamowany rozrost Warszawy na zewnątrz jej granic administracyjnych wywołał konieczność zabezpieczenia od zabudowy terenów, położonych w jej najbliższym sąsiedztwie. Idea tzw. pasa izolacyjnego jest już dzisiaj popularna, — zdefiniowanie jego przeznaczenia i obszaru jest tematem obecnych studiów Biura Regionalnego Planu Zabudowania Okręgu Warszawskiego.

Pas izolacyjny ma być rezerwą terenów niezabudowanych, niezbędnych na pomieszczenie całego szeregu urządzeń wypoczynkowo sportowych, spacerowych oraz innych terenów, związanych z życiem wielkiego miasta, jak lotniska, tereny szpitalne i cmentarne, ćwiczebne tereny wojskowe oraz tereny leśne i obszary uprawy warzywniczo ogrodniczej.

Elementy pasa izolacyjnego stanowią obszary niezabudowane, lub też zabudowane w minimalnym procencie. Powierzchnia obszaru pasa izolacyjnego została określona na podstawie obliczeń z uwzględnieniem zapotrzebowania szeregu wymienionych urządzeń. Obszar pasa izolacyjnego Warszawy oparty został o kierunki komunikacyjne odpowiadające głównym tendencjom ruchu podmiejskiego, kształtując się schematycznie w formie elipsy, której dłuższa oś jest równoległa do Wisły.



Skupiający się w regionie Warszawy przemysł, dotychczas bezładnie rozrzucony, powinien być również ukształtowany zgodnie z istniejącymi napięciami. Na układ terenów przemysłowych wpływają głównie kierunki dowozu zasadniczych surowców; — dla Warszawy — węgiel i żelazo z południowego zachodu i drzewo ze wschodu. Przy wyzyskaniu właściwości fizjograficznych i możliwości wyposażenia terenu w środki komunikacji kołowej, kolejowej i wodnej, — da się nakreślić obszar przemysłowy ukształtowany w postaci pasa, opartego o szlak zespolony komunikacji tranzytowej, biegnącej ze wschodu na zachód. Realizacja pasa przemysłowego regionu Warszawy wprowadziłaby niewątpliwy ład w produkcji i transporcie.

Inż. arch. Helena Kurkiewicz-Morsztynkiewiczowa.

Charakterystyka i główne zadania regionu Krakowskiego

Okręg Krakowski, to obszar ograniczony na południu granicą Państwa, na północy dorzeczem górnej Warty i Pilicy, na zachodzie dorzeczem Soly i Przemszy, na wschodzie (ewent.) dorzeczem Dunajca i Nidzicy.

Wyjątkowo bogate jego ukształtowanie pionowe — od Tatr spada kaskadą gór ku dolinie Wisły, która rozszerza się na wschód od Krakowa w równinę, ku puszczy Niepołomickiej. Na północy teren wznosi się w urodzajne lössy miechowskie, zamknięte od zachodu Jurajską Wyżyną Krakowsko - Wieluńską. Grzbiet Jury (znaczący starą drogę: Kraków — Wieluń — Kalisz — Poznań) wyraźnie rozgranicza obszary przemysłu skupionego dokoła zagłębia węglowego, od obszarów rolnych, szerokim wachlarzem rozłożonych na północ i wschód od Krakowa.

Kraków leżący w centrum trzech regionów: przemysłowego, górskiego i rolniczego, był i jest ośrodkiem promieniującym wzdłuż szwów fizjograficznych, co wynika z położa i znajduje pełne potwierdzenie w historii.

Tę rolę Krakowa — technicznie i gospodarczo — przekreślił wiek XIX, w którym miasto zmieniono w przyczółek mostowy granicy zaborczej. A że Kraków był duchową stolicą całej Polski — przeto interes państw zaborczych wymagał, by fosy w przedpolu tej twierdzy od północnego wschodu były szczególnie głęboko ugruntowane bezdrożami (rosyjska strategia w czasie wielkiej wojny nie sięgała też od tej strony po zdobywanie twierdzy).

Nieuniknionym następstwem gospodarczym tych warunków było z jednej strony granicy — zubożenie, mimo cywilizacji, a z drugiej — pierwotność warunków życia i organizacji, niegdyś jednolitej Małopolski. Samo zaś pojęcie obszaru jaki ta nazwa oznacza uległo tak gruntownemu rozdarciu, że jeszcze dziś w przeddzień ćwierćwiekowego jubileuszu obalenia słupów granicznych (1914 — 1939) granica administracyjna województw po starym biegnie korytem Wisły, a brzegi przeciwległe muszą regulować dwie różne grupy techniczne „odnośnych władz“ na „dotyczących“ obszarach.

Tymczasem pierwszy rzut oka na mapę Okręgu Krakowskiego (oczywiście pozbawioną sugestii granic administracyjnych) wskazuje, że dolina Wisły jest bazą komunikacyjno - gospodarczego rozrządu w regionie; — że jest ona nie tylko naturalną drogą między Śląskiem i C. O. P., która stawia Kraków w ognisku tych dwóch biegunów przemysłowych, ale zarazem arterią zbierającą dla naturalnych dróg, które wiodą w góry wzdłuż prawobrzeżnych dopływów Wisły (Soly, Skawy, Raby i Dunajca) — oraz lewo-

brzeżnych działów wodnych pomiędzy głębokimi b. krętymi o stromych brzegach jarami Prądnika Ojcowskiego, Dłubni, Szreniawy — oraz bagnistymi łożyskami Nidzicy i Nidy.

Tak więc z lewej, działły wodne, z prawej doliny rzek tworzą naturalny szkielet komunikacyjny okręgu Krakowskiego, którego kręgosłupem jest dolina Wisły.

Ten układ został rozłupany granicą wzdłuż koryta Wisły od Niepołomic w dół po Sandomierz, to jest w tej części właśnie, gdzie łączność gospodarcza oparta na wymianie między żywicielskim regionem Proszowsko - Miechowskim, a rolniczo jałowym Powiślem prawobrzeżnym, powinna być najsilniejsza, zwłaszcza gdy się weźmie pod uwagę możliwości przemysłowienia Powiśla, jako obszaru dziś wyludnionego, obfitującego w wody, a w sąsiedztwie i w ręce do pracy. Trudno bez wystarczających studiów przewidywać jak daleko może sięgać wymiana między regionem żywicielskim o prymitywnych warunkach komunikacji, braku materiałów budowlanych, niezelektryfikowanym, a regionem górskim, mającym w dorzeczu Dunajca kamieniołomy, żwiry i ewent. drzewo, w razie zorganizowania planowej gospodarki leśnej, o ileby ta ostatnia zajęła kiedyś miejsce obecnego niewłaściwego użytkowania deficytowych terenów rolniczo - pastwiskowych w górach zupełnie się nie opłacających. Zdecyduje o tym chłonność aprowizacyjna coraz liczniejszych letnisk, zimowisk i uzdrowisk w górach, techniczne możliwości transportu oraz możliwości zatrudnienia w przemyśle przeludnionych wsi pogórza. Te zagadnienia regionalnych planów doliny Wisły i Dunajca, czyli związanie regionu rolnego z przemysłowym i wypoczynkowo - górskim, będą najbliższym tematem prac i studiów Biura, prowadzonych w ścisłym kontakcie z Komisjami okręgu Kieleckiego i Centralnego, jako obejmującymi dalsze obszary j e d n o l i t e j Małopolski.

Bardziej zaawansowaną pracą jest regionalny plan zabudowania Podhala, obejmujący gotowy już program gospodarczy i ludnościowy i ogólną koncepcję urbanistyczną, oraz w opracowaniu typowe fragmenty tegoż planu, jako plany zabudowania terenów przeznaczonych pod zabudowę uzdrowiskową, letniskową i wiejsko - letniskową. Na podstawie tych prac i dużo szerzej przeprowadzonych już studiów sprecyzowana została zasadnicza funkcja regionu Krakowskiego w Państwie, które jest regeneracją sił fizycznych i psychicznych człowieka. Specyficznym przeto zagadnieniem charakteryzującym planowanie regionalne w okręgu Krakowskim jest organizacja terenów wypoczynkowych, uzdrowiskowych, urządzeń turystycznych i obszarów zielonych. Tak ujęta rola regionu pokrywa się w zupełności z właściwym gospodarczo kierunkiem rozwoju Ziemi Górskich, które pod względem rolnym i hodowlanym są deficytowe, a przeludnione w podobnym stopniu jak okręg Łódzki i Śląski. Jedyne, choć niecałkowite, rozwiązanie trudności znaleźć więc można w rozwoju przemysłu turystyczno - letniskowego i uzdrowiskowego.

Duże niebezpieczeństwo silnie już rozbudzonego w tym kierunku ruchu inwestycyjnego prywatnego i publicznego polega jednak na braku skoordynowania w działaniu poszczególnych czynników, co można określić jako tego rodzaju eksploatację warunków naturalnych, w której przeważa nie wielki interes w skali państwowej czy regionalnej, ale dużo interesów małych. Nie jest to więc wielki przemysł racjonalnie zorganizowany i oparty na twórczym przystosowaniu się do indywidualności regionu górskiego w skali europejskiej, ale naśladownictwo tzw. europeizacji. A przecież region Krakowski skupia 49% całego ruchu turystyczno - letniskowego w Państwie. Samo Podhale szacuje obrót



Rys. 2. Podział Funkcjonalny Regionu Krakowskiego.
 Dess. 2. Division fonctionnelle de la Région de Kraków.

pieniężny z tym związany na 28 milionów zł. rocznie i jest w nim zainteresowanych 58% wsi tego obszaru.

Oczywiście decydującym dla dalszego rozwoju tego przemysłu będzie stopień zainteresowania się nim przez Państwo tj. praktyczne ujęcie i celowe pokierowanie głównych czynników jego rozwoju.

Zarówno podłoże demograficzne i ekonomiczne, jak skala zagadnienia, domagają się tego w interesie samego Państwa.

Pierwszym krokiem w tym kierunku było powołanie Komisji Regionalnego Planu Zabudowania w ubiegłym roku.

Bardzo pilne i pożądane byłoby jednak wprowadzenie (zarządzeniem Władz najwyższej Instancji) — ścisłej łączności między przewidywaniami Komisji — a wszelkimi zamierzeniami inwestycyjnymi. Opiniowanie poczyniła jest już pracą spóźnioną, zwykle przekraczającą termin, oraz realne możliwości techniczne i finansowe Komisji (konieczność ekspertyz nieraz b. kosztowna).

Oczywiście wymaga to ześrodkowania całej uwagi i wysiłku finansowego na planowaniu krajowym i regionalnym, przy czym uzyskanie potrzebnych na to funduszy wynikać powinno z obowiązkowego opodatkowania wszelkich sum inwestycyjnych i funduszy na przebudowę ustroju rolnego, aby nie powtarzały się takie fakty jak brak środków na opracowanie planu regionalnego doliny Dunajca w związku z budową zapory w Rożnowie i Czchowie, albo w Porąbce (gdzie jedna setna procentu sumy kosztorysowej usunęła by trudności).

Opracowywanie planów zabudowywania dla poszczególnych lotnisk i uzdrowisk, wymagających dużo izolacji zieleni, już źle zabudowanych a nie mających rezerw gruntowych i beznadziejnie borykających się z całym szeregiem typowych trudności urbanistycznych, jakim nie mogą podolać nawet dobrze zorganizowane miasta — nie może mieć widoku realizacji w praktyce, gdy równocześnie największe inwestycje o państwowym znaczeniu, jak budowa zbiorników wodnych, budowa dróg i przebudowa ustroju rolnego (tak radykalnie zmieniająca zabudowę wsi i krajobraz) aktywizują cały szereg nowych terenów o korzystnych warunkach naturalnych (silnie propagowanych) a nie objętych z samego prawa żadnym szerszym programem terenowym ani budowlanym. Jest to tym bardziej uderzające, że scalenie z ustawy po przebudowie ustroju rolnego jest szybkim i dogodnym środkiem do uporządkowania granic własności (a praktycznie bodaj-że jedynym realnym sposobem do uratowania wolnych terenów bez obciążania ich wykupem gmin lotniskowych); że drogi otwierając dotychczasowe nieużytki jako cenne tereny budowlane — stwarzają nowe wartości; że zalewy wodne zabierając urodzajne grunty w dolinach, otwierają perspektywy wzmożonego ruchu turystycznego i sportów wodnych i są czynnikiem wielkich przeobrażeń na znacznych obszarach.

Te trzy najsilniejsze motory zagospodarowania i realizacji planowej zabudowy idą jednak luzem, tworząc mimowoli największy zamęt terenowo-budowlany i wprowadzają rozproszenie ostatniego dobra publicznego jakim są warunki naturalne na obszarze przedludnionym i gospodarczo-deficytowym. Dołącza się do tego wyraźny odpływ frekwencji z dużych uzdrowisk w kierunku wsi lotniskowych (średni stosunek 1:2 na niekorzyść uzdrowisk i lotnisk).

Zagadnienie pomiarów i planów zabudowania dla poszczególnych osiedli rozrasta się więc niepomiernie i staje się pracą nierealną choćby ze względów finansowych, a co gorzej nie stwarza w tych warunkach perspektyw pracy opartej na głębszych podstawach.

Analogiczne wnioski nasuwać musi region rolniczy ulegający bardzo istotnym

przeobrażeniom (scalania) nie opartym na planie regionalnym a w najlepszym razie zaledwie na programie drogowym.

Z przytoczonych spostrzeżeń wynika przeświadczenie, że realizowanie planu rozwojowego regionu następować winno według regionalnego planu zabudowania, jako czynnika stabilizacji—poprzednich już osiągnięć pracy inspiracyjnej—opartej na tezach („projekty przepisów i zarządzeń“ są w dosłownym brzmieniu zbyt wąskim pojęciem). Pracy tej nie należałoby obciążać precyzją prawniczą a przede wszystkim zapewnić jej właściwą skalę dla tematu. Nie może ona bowiem stanowić podstawy gotowych zobowiązań, które wymagają jeszcze dalszego opracowania, a jedynie winna być podstawą zawsze obowiązującego rozważania i antytezy ze strony tych czynników, które decydują o poczynaniach inwestycyjnych i realizacji planu regionalnego.

Inż. arch. Zygmunt Novák.

Zagadnienia Okręgu Poznańskiego **w świetle dotychczasowej pracy Biura Regionalnego Planu Zabudowania**

Obecna struktura gospodarcza Okręgu Poznańskiego jest wynikiem działania dwojakiego rodzaju czynników. Jedne z nich wypływają z przyrodzonych właściwości obszaru, drugie — z politycznych przemian końca XVIII i początku XIX wieku, działających w sposób prawie niezmienny do czasów dzisiejszych, tracących jednak całkowicie swe znaczenie po przełomie roku 1918-go.

Czynniki te można ująć w dwie następujące grupy:

Grupa I.

- a) rolniczy charakter Wielkopolski,
- b) położenie na starym szlaku komunikacyjno - handlowym: zachód — wschód.

Grupa II.

- a) uprzywilejowane stanowisko Wielkopolski — jednego z basenów żywicielskich Rzeszy Niemieckiej i stąd płynący:
 - 1) wysoki stan urządzeń komunikacyjnych,
 - 2) silny rozwój przemysłu przetwórczo-rolnego i jego gałęzi pomocniczych,
 - 3) wysoki poziom stopy życiowej mieszkańców,
- b) skażenie w ciągu XIX i XX wieku działania czynnika komunikacyjnego grupy I, spowodowane:
 - 1) odcięciem Wielkopolski granicą polityczną od części swego naturalnego gospodarczego zaplecza i reszty kraju,
 - 2) strategiczną rolę twierdzy wybudowanej przez rząd zaborczy w Poznaniu.

Czynniki powyższe nadały w rezultacie następujące oblicze poszczególnym elementom strukturalnym Okręgu.

L u d n o ś ć:

Gęstość zaludnienia powiatów (nie licząc głównego ośrodka), wchodzących w skład Okręgu Poznańskiego, nie odbiega specjalnie od gęstości innych części Wielkopolski o tej samej ilościowo produkcji rolnej. Większe skupienia ludności (3 — 4 tysiące mieszkańców), rozrzucone promieniście dokoła Poznania jako ośrodka okręgu, mają zasięg wynikający z potrzeb komunikacji lokalnej o przewodzie ruchu pieszego (7 — 8 km).

Pod względem zatrudnienia przeważają w całym Okręgu robotnicy rolni dworscy oraz rolnicy. Dopiero w promieniu 7 — 8 km od ośrodka występują osiedla, zamiesz-

kale przeważnie przez robotników przemysłowych i rzemieślników, zatrudnionych bądź w Poznaniu, bądź w podmiejskich zakładach przemysłowych.

P r z e s t r z e ń:

Obszar regionu Poznańskiego, płaszczyna o nieznacznych spadkach i średnio urodzajnej glebie, została w ciągu zeszłego wieku w bardzo znaczny sposób wylesiona. Większe grunty leśne zachowały się jedynie w łączności ze znaczniejszym pofalowaniem terenu przy północnej i południowej granicy regionu.

T r a n s p o r t:

Mocno rozbudowana sieć kolejowa Wielkopolski zbiega się promieniście w Poznaniu, przecinając w ten sposób dosyć równomierny obszar regionu. Magistrala, łącząca bezpośrednio Poznań z Warszawą, została wybudowana dopiero po wojnie i jest dotychczas jednotorowa.

Sieć dróg bitych, bardzo gęsta w Wielkopolsce (szczególnie dotyczy to dróg powiatowych), zanika w sposób widoczny na obszarze regionu (wpływ strategicznych założeń, dotyczących twierdzy Poznańskiej).

Sieć drogowa ogranicza się tu właściwie do kilku kierunków promienistych, przy czym szczególnie niedostatecznie wykształcone są kierunki prowadzące na wschód, poza dawną granicę polityczną dzielnicy. Nieliczne drogi bite o charakterze obwodowych, bądź przerzutowych, łączące większe skupienia ludności, są zrealizowane jedynie fragmentarycznie.

P r z e m y s ł:

Gros przemysłu miejscowego stanowią zakłady przemysłu przetwórczego dla produkcji rolnej, oraz przemysłu ceramicznego. Bardzo silny po wojnie rozwój zakładów metalurgicznych był oparty na przejściowych podstawach koniunkturalnych i obecnie schodził stopniowo do przedwojennego, raczej lokalnego, znaczenia.

Całkowity proces krystalizowania się organizmu gospodarczego na zasadach ekonomicznych panujących w XIX wieku, odbył się w Wielkopolsce pod wpływem politycznego i gospodarczego związania z sąsiadem zachodnim. Przewrót stosunków w dziedzinie politycznej i gospodarczej po roku 1918 wysunął problem szukania nowych podstaw ekonomicznych dla rozwoju istniejących gałęzi przemysłu. Te trudności oraz wojenne warunki gospodarcze, spowodowały załamanie się wielu warsztatów. Rezultatem tego jest bezprodukcyjne zamrożenie znacznego kapitału krajowego w szeregu zakładów przemysłowych, unieruchomionych od wielu lat.

Powojenna zmiana w stosunkach politycznych odbiła się w sposób specjalny na zagadnieniach ludnościowych. Poznań, będący podrzędnym miastem Rzeszy Niemieckiej, stał się jednym z największych ośrodków miejskich o wybitnie wysokim poziomie zagospodarowania. Te względy, następnie wielkie inwestycje związane z Powszechną Wystawą Krajową, wpłynęły na atrakcyjność tego ośrodka i spowodowały ogromny i nieusprawiedliwiony gospodarczo wzrost aglomeracji Poznańskiej, a w rezultacie jeden z największych w Polsce odsetek ludzi bez pracy.

Sieć komunikacyjna kolejowa okazała się w zmienionych warunkach życia gospodarczego omal, że nie nadmiernie rozbudowana. Natomiast sieć drogowa, wobec nieznanych przed wojną potrzeb ruchu mechanicznego, wymaga przeprojektowania i przebudowy tras istniejących (bardzo uciążliwe przejazdy przez osiedla), jak i ustalenia zupełnie nowych metod jej rozbudowy na tym obszarze, gdzie wpływ na jej ukształtowanie wywarły przedwojenne koncepcje strategiczne.

W oparciu o powyższy obraz stosunków gospodarczych Okręgu wysuwają się na plan pierwszy następujące zagadnienia:

- 1) opracowanie teoretycznych podstaw dla rozbudowy sieci drogowej,
- 2) przestudiowanie warunków mogących umożliwić wznowienie produkcji w nieczynnych zakładach przemysłowych, oraz odpowiedniego wykorzystania niewyzyskanych naturalnych bogactw (np. węgiel brunatny),

- 3) sprecyzowanie metod gospodarczego związania z terenem znacznego odsetka ludności, pozostającego bez pracy.

Opracowanie zagadnienia komunikacyjnego wymaga, poza studiami zagadnień lokalnych, stałego kontaktu:

- a) z szeregiem odpowiednich resortów władz centralnych,
- b) z sąsiednimi placówkami planowania regionalnego.

Opracowanie w tym zakresie wytycznych w skali planowania krajowego uczyniłoby zbędnym, trudny do utrzymania ze względu na odległość, kontakt wspomniany w punkcie a.

Prace Biura w zakresie powyższego zagadnienia posunięte są o tyle, że zasadniczy schemat głównej sieci drogowej, poparty szeregiem studiów z zakresu komunikacji i transportu, jest opracowany i uzgodniony ze wszystkimi prawie władzami centralnymi.

Rozwiązanie problemu przemysłu istniejącego oraz opracowanie programu przemysłowego dla Okręgu muszą być oparte na wytycznych planu gospodarczego całego kraju. Coraz większy wpływ na rozwój lokalnych możliwości gospodarczych wywiera oprócz inicjatywy prywatnej sprawa obrony państwa. Stąd wynika, że opracowanie zagadnienia przemysłowego musi być oparte na harmonijnym zgraniu obu powyższych czynników. O ile zaś przewidywania, dotyczące pierwszego z nich, mogą być oparte na studiach stosunków lokalnych, o tyle sprecyzowanie drugiego problemu jest możliwe jedynie w skali ogólnokrajowej przez wyznaczenie Okręgowi właściwej roli w organizmie gospodarczym Państwa.

Dotychczasowe studia Biura w tym zakresie polegały na inwentaryzacji i analizie przemysłu istniejącego na terenie Okręgu. Studia o charakterze syntetycznym będą możliwe dopiero na podstawie wyżej omówionych przesłanek ogólnokrajowego planu gospodarczego.

Zagadnienie ludnościowe jest ujęte w dotychczasowych studiach Biura połowicznie, brak bowiem dotychczas rezultatów spisu ludności z 1931 r. Zagadnienie to jest w ścisłej zależności od programu przemysłowego, poza tym zaś od czynników, które możliwe są do konkretniejszego ujęcia jedynie w skali krajowej, jak: polityka populacyjna w związku z rozłożeniem basenów żywicielskich, bądź z rozlokowaniem żywej siły obronnej Państwa w zależności od założeń militarnych.

Niezależnie od zagadnień zasadniczych, wymagały opracowania pewne problemy, związane z bieżącą rozbudową tzw. bliskiego regionu.

Wspomniany już gwałtowny wzrost aglomeracji Poznańskiej (dochodzący do 50, a nawet 100% w ciągu 10-lecia) spowodował ogromną podaż na rynku parcelacji budowlanej, co w następstwie pociągnęło za sobą niesłychany chaos w zabudowie i rozplanowaniu terenów budowlanych w promieniu 7 — 8 km od centrum miasta.

Uporządkowanie tych zagadnień było możliwe przy wykorzystaniu obowiązku przedkładania władzom budowlanym do zatwierdzenia projektów budowli wiejskich oraz obowiązujących dotychczas niemieckich przepisów o warunkach dojazdu do działek projektowanych pod zabudowę. Ponieważ władze budowlane nie były w stanie, z powodu braku dostatecznego personelu fachowego, spełnić tego zadania, Biuro przejęło opiniowanie zarówno parcelacji: obrotu ziemią w trybie budowlanym i rolnym, jak

i przedkładanych za zatwierdzenia projektów budowlanych, stosując jak najszerzej metodę osobistego kontaktu z projektodawcą i właścicielem obiektu.

Rezultatem pracy w tym zakresie jest — z jednej strony znaczne uporządkowanie zabudowy regionu zarówno pod względem usytuowania wznoszonych budowli, jak i estetycznego wyglądu, z drugiej — zabezpieczenie przed zabudową terenów objętych określonymi zamierzeniami planu regionalnego (urządzenia komunikacyjne, pas izolacyjny między ośrodkiem regionu i osiedlami podmiejskimi).

Opiniowanie spraw powyższych w oparciu o wyjazdy w teren i doraźne badanie warunków miejscowych dało w wyniku dokładną znajomość zarówno terenu, jak i wzajemnego ustosunkowania czynników gospodarczych w poszczególnych jego częściach.

Powyższy bardzo cenny materiał doświadczalny, w łączności z opracowywaną przez Izbę Skarbową nową klasyfikacją gruntów, pozwoli na oparciu opracowywanego obecnie studium przeznaczenia terenów na jak najbardziej realnych podstawach.

Inż. arch. Roman Pękalski.

Zagadnienia Okręgu Przemysłowego Łódzkiego

Trudności wywołane utratą przedwojennych rynków światowych wobec których znalazł się przemysł Łódzki, wysuwają na plan pierwszy wśród zagadnień Okręgu problem przebudowy strukturalnej przemysłu, odpowiadającej zmienionym warunkom.

W zagadnieniu tym poważną rolę odgrywa sprawa układu przestrzennego Regionu. Układ ten w obecnej formie, jako wynik nieregularnego żywiołowego rozwoju, przedstawia obraz zupełnego chaosu.

Wielki i średni przemysł skupia obecnie centralna część Okręgu z miastem środkowym Łodzią i zagadnienie dotyczy przede wszystkim tego kompleksu. W szeregu dalszych miasteczek i osad rozwija się drobny przemysł i chałupnictwo w formie małych elementów, mieszczących się na jednej działce w osobnym budynku, lub nawet w jednym budynku mieszkalnym. Przemysł tego typu stanowi specjalne zagadnienie przy planowaniu.

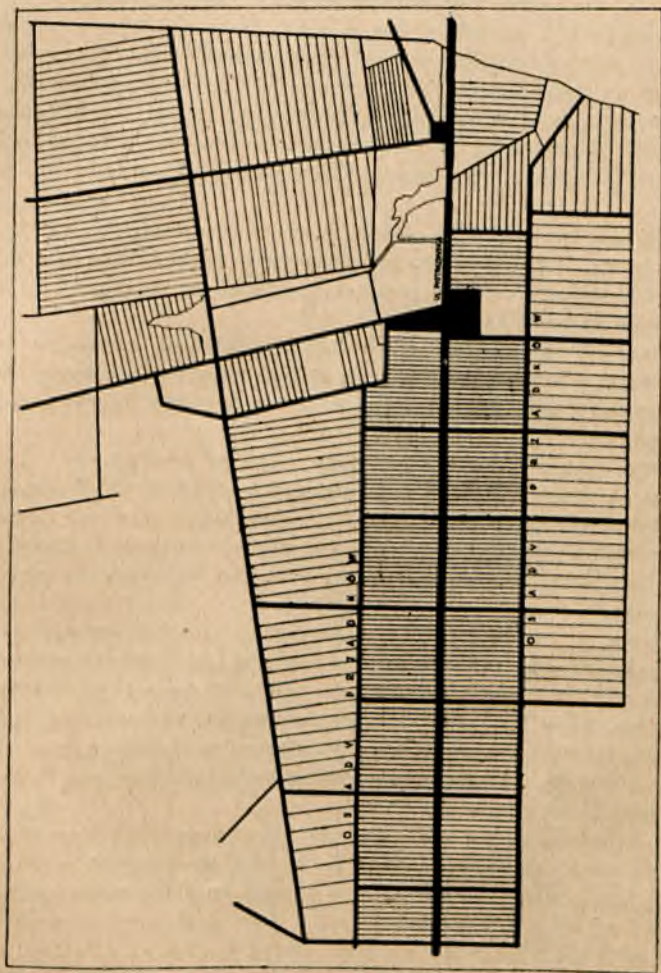
Dzisiejszy obraz ukształtowania terytorialnego tego wielkiego zespołu środkowego — Łodzi, sięga początków zeszłego stulecia, to jest założenia przez Komisję Kolonizacyjną Rządu Królestwa Polskiego — według z góry opracowanego planu — osiedla rękodzielniczego, przedstawiającego prawidłowy układ funkcjonalny.

Wzdłuż traktu handlowego z Łęczycy do Piotrkowa osiedlono tkaczy — przy ulicach równoległych do traktu przydzielono duże działki pod uprawę lnu prząśnikom, w ten sposób ściśle koordynując różne fazy produkcji.

W drugiej połowie 19 wieku w miarę rozwoju przemysłu i wypierania rękodzielnictwa przez maszyny — osada tkacka zaczyna się przemieniać w miasto przemysłowe. W regularną tkankę tego funkcjonalnego układu wrasta bezplanowo i chaotycznie przemysł, zaczyna się wtłaczać w bloki o początkowym innym przeznaczeniu, w parcele — o nieprzystosowanych kształtach. Jednocześnie następuje intensyfikacja zabudowy mieszkaniowej i gwałtowny wzrost ludności, któremu nie towarzyszy zabezpieczenie koniecznych terenów na cele użytku publicznego. Powstaje pomieszanie budynków fabrycznych i mieszkaniowych, tworzących konglomerat elementów obcych i wzajemnie szkodliwych. Coraz bardziej wytwarzają się warunki wysoce niekorzystne zarówno dla miasta jak i dla przemysłu.

Dziś sytuacja w centralnej części Okręgu przedstawia się następująco:

Poza kilkoma zakładami większymi, stanowiącymi wielkie, jednolite kompleksy, przeważnie o strukturze przemysłu pionowej — to jest jednoczącej wszystkie fazy produkcji począwszy od surowca, aż do gotowego produktu — istnieje w okręgu ogromny przemysł poziomy — obejmujący jedną fazę produkcji.



Rys. 3. Schemat funkcyjnego rozwoju osady rękodzielniczej — opracowany na podstawie planu z 1827 r.

Dess. 3. Schema du développement fonctionnel d'une colonie manufacturière — élaboré sur base du plan de 1827.

Ten ostatni bardziej nowoczesny, nadający się do wytwórczości masowej, wymaga planowego układu koordynującego poszczególne fazy produkcji.

Poza kilkoma, wspomnianymi wyżej, wielkimi zakładami, przemysł mieści się w rozproszonych po mieście często dzierżawionych lokalach fabrycznych, pomiędzy którymi odbywa się wszystkimi ulicami miasta stały ruch ciężarowy.

Taki stan rzeczy jest szkodliwy dla miasta, dla przemysłu zaś również niekorzystny. Wysokie czynsze poddzierżawne, skapitalizowane na przestrzeni kilku lat pozwoliłyby nieraz na wybudowanie kilku tysięcy m³ budynków szedowych. Poza tym przemysł narażony jest na rozliczne ograniczenia, wynikające z sąsiedztwa budynków mieszkalnych, bądź też zmuszony do inwestowania w urządzenia unieszkodliwiające — co jest największym błędem prowadzącym do utrwalenia wadliwego umieszczenia przemysłu.

Przepychanie wozami wielkiego tonażu surowca, czy produktu między poszczególnymi fazami produkcji — po ciasnych, już normalnym ruchem miejskim przeciążonych ulicach, tamuje komunikację — jak również uniemożliwia miastu utrzymanie w porządku jakiegokolwiek nawierzchni.

Najdotkliwiej jednak daje się odczuwać niemożliwość uzyskania terenów pod szkoły i bezpośrednie sąsiedztwo fabryki z mieszkaniem — nierzadką bowiem jest sytuacja, że mieszkanie lub szkoła bezpośrednio sąsiaduje z fabryką, pracującą bez przerwy dzień i noc.

Z powyższego wynika, że stan dzisiejszy wymaga przebudowy. Konieczną jest częściowa ewakuacja przemysłu oparta na podstawie szczegółowych studiów, na odpowiednio zainwestowane tereny. Jest to również jedyna droga, aby móc Łodzi przyszłości jako miastu i miastom zespołu środkowego stworzyć możliwe warunki egzystencji, dostarczając brakujących dziś terenów pod cele użytku publicznego, a przede wszystkim terenów szkolnych.

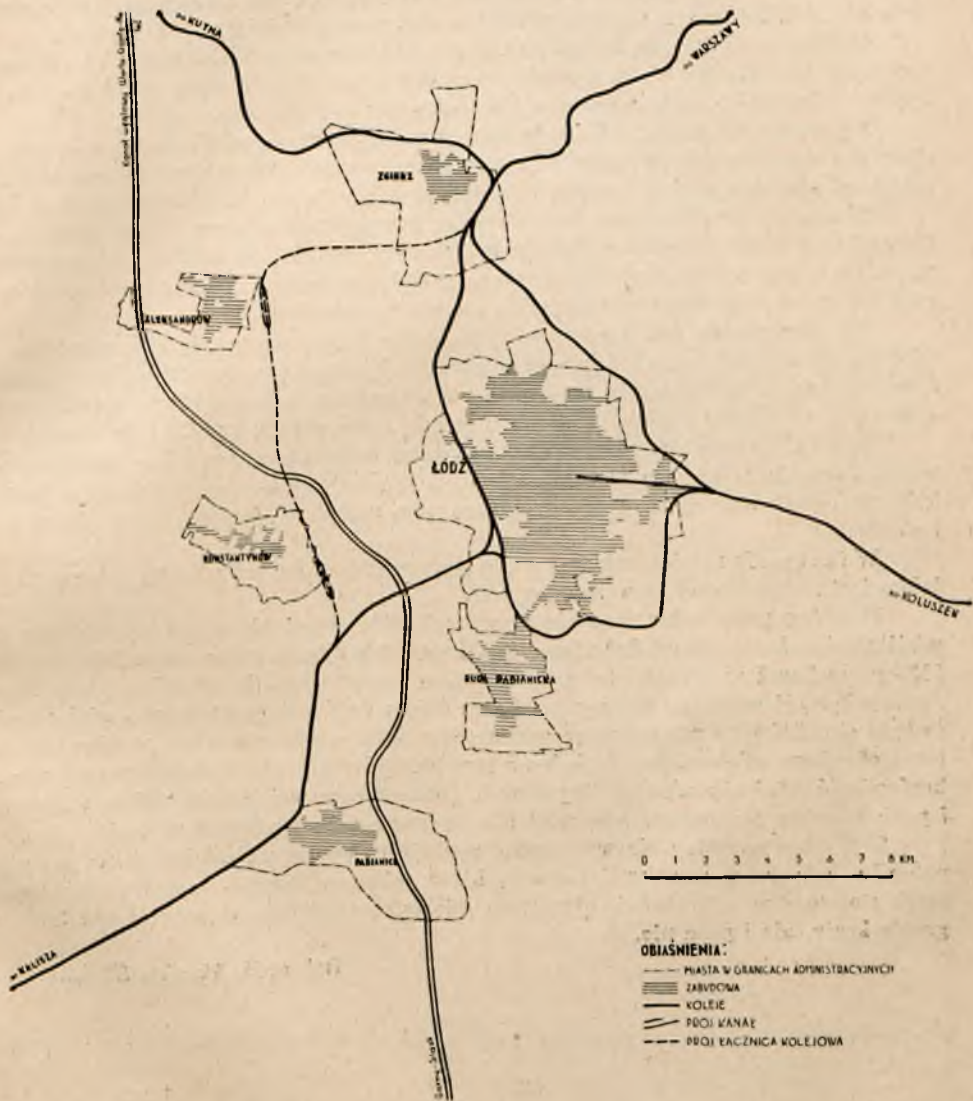
Przypuszczenie, że Okręg Łódzki nie potrzebuje nowych terenów pod przemysł, dlatego, że lokowanie przemysłu w kraju przewidziane jest w innych okręgach, jest niesłuszne, ponieważ nowych terenów wymaga nie tyle powiększenie produkcji, co planowa przebudowa Okręgu. Poza tym przemysł włókienniczy ściśle związany jest na terenie z odpowiednio rozwiniętym przemysłem pomocniczym, stanowiąc z nim nierozzerwalny agregat, którego elementy nie mogą być dowolnie przestawiane, oraz z rynkiem pracy o wielkiej pojemności.

Równoległe z potrzebą określenia nowych terenów powstaje zagadnienie przeznaczenia terenów na nowe cele mieszkaniowe — wynikające zarówno ze znacznego przyrostu ludności — jak i zmian zachodzących w samym sposobie zamieszkiwania.

Określenie nowych terenów na cele przemysłowe w układzie koordynującym wszystkie fazy produkcji i związanych z nimi terenów mieszkaniowych, stanowi główne zagadnienie Okręgu i prowadzi do stworzenia nowego układu funkcjonalnego.

Plan zagospodarowania Okręgu wymaga w pierwszym rzędzie oparcia go o szczegółowe studium przemysłu oraz o konieczne podstawowe inwestycje, traktowane w skali ogólnie - krajowej. Studium przemysłu powinno określić, które zakłady i w jakiej kolejności należałoby ewakuować na nowe tereny i jakie będzie zapotrzebowanie tych terenów.

W dotychczasowej pracy Biura Regionalnego Planu Zabudowania Okręgu Łódzkiego przyjęto jako takie podstawowe założenie projekt kanału węglowego łączącego



Rys. 4. Projekt trasy kanału Śląsk - Gdynia w Regionie Łódzkim.
 Dess. 4. Projet du tracé du canal Silésie — Gdynia dans la Région de Łódź.

Zagłębie Węglowe poprzez Wartę, Gopło, Noteć, Wisłę — z Gdańskiem. Kanał ten w obrębie Okręgu Łódzkiego przechodziłby według tego projektu przez Pabianice — Konstantinów — Aleksandrów — Ozorków — Łęczycę. (Vide mapa polskich dróg wodnych opr. inż. Tillingera wydana w 1931 r. dyr. wodnych dróg w Warszawie).

Wzdłuż trasy kanału, mając na uwadze potrzebę zespolenia różnych środków komunikacji koniecznych dla przemysłu — została przewidziana przez Biuro łącznica kolejowa — Zgierz — Aleksandrów — Konstantinów — Pabianice.

Z powyższymi zamierzeniami łączono przewidywania odnośnie do terenów przemysłowych i mieszkaniowych i oparto na nich konsekwentnie dalsze opracowanie Biura jak plany zabudowania osiedli i opinie wydawane w sprawie użytkowania terenów.

W okresie dotychczasowej działalności Biura Regionalnego Planu Zabudowania Okręgu Łódzkiego powyższe założenie było konsekwentnie bronione w tych wszystkich wypadkach, gdy z jakichkolwiek przyczyn zachodziła potrzeba powzięcia decyzji co do nich jak np. w wypadkach sporządzania planów zabudowania.

Nie rozważając merytorycznie zagadnienie celowości przyjętego założenia dla Okręgu, jak również koncepcji kanału węglowego jako takiego, konieczne jest tu podkreślenie niezwykle znamiennego momentu: we wszystkich wspomnianych wypadkach decydowania na jakimś odcinku w sprawie kanału sama zasada kanału była obalana.

Jako najbardziej charakterystyczny możemy tu przytoczyć przykład planu zabudowania Pabianic, w którym tereny wschodniej części miasta, obejmujące trasę kanału, któremu przeciwstawiły się organa samorządowe, zostały wyłączone przez władze z zatwierdzenia.

W ten sposób zamierzenie to zostało pozbawione na danym odcinku zabezpieczenia, jakim jest zatwierdzony plan zabudowania.

Przebieg posiedzenia Komisji Doradczej, zbierającej się przed powołaniem Komisji Regionalnego Planu Zabudowania Okręgu Łódzkiego, która się odbyła w lutym 1936 r., wykazał w sposób nie pozostawiający wątpliwości, że właściwą słabą stroną sprawy było, iż założenie nie pochodziło ze źródła dość autorytatywnego, ażeby można je było określić jako zdecydowane zamierzenie państwowe, zajmujące w hierarchii potrzeb określone miejsce. Jest to jeden z przykładów w którym wyraźnie zarysowała się konieczność istnienia ośrodka dyspozycji, jednoczącego działalność różnych resortów i posiadającego nieodzowny autorytet dla wprowadzenia zamierzeń w życie.

Ten jeden przykład nie wyczerpuje wszystkich spraw wskazujących na powyższą potrzebę, jak sieć komunikacji kołowej, która wymaga również rozpatrywania w ramach sieci ogólnie - krajowej, określania wielkości produkcji, sięgającej nie tylko do granic kraju, ale i poza nie.

Inż. arch. Tomira Słońska.

Zagadnienia planu regionalnego Zagłębia Węglowego

Pojęcie regionu jest w zasadzie pojęciem gospodarczym, a w pewnej mierze geograficznym. Każdy region posiada pod tym względem swój odrębny charakter i swoją funkcję w strukturze gospodarczej Państwa. W tym układzie funkcjonalnym rola regionu górniczo - hutniczego występuje szczególnie wyraźnie i daje się ściśle zdefiniować. Jest on przede wszystkim jedynym w Państwie producentem szeregu surowców o podstawowym znaczeniu dla przemysłu krajowego. W chwili obecnej stanowi ponadto centrum przemysłu związanego z przetwarzaniem tych surowców.

Jednak nie tylko dla Państwa Polskiego powyższa rola Zagłębia jest dominująca. W produkcji światowej Zagłębie zajmuje również poważne miejsce. Ilustrują to najlepiej następujące cyfry:

K R A J E	Produkcja węgla kamiennego w milionach ton	
	w roku 1928	1935
St. Zjedn. A. P.	523	381
Anglia	241	227
Niemcy	151	143
Z. S. R. R.	36	109
Francja	51	46
Japonia	34	38
Polskie Zagłębie Węglowe	41	29

K R A J E	Produkcja cynku w tysiącach ton	
	1928	1935
St. Zjedn. A. P.	547	382
Belgia	206	184
Kanada	74	136
Niemcy	98	124
Polskie Zagłębie Węglowe	162	85

Pod względem produkcji hutniczej Zagłębie zajmuje ósme miejsce w zakresie wyrobu surówki, 12-te w zakresie wyrobu stali i żelaza walcowanego.

Jeszcze wyraźniej występuje znaczenie Zagłębia jeżeli rozpatrzymy je pod kątem widzenia istniejących zasobów węgla. Obliczenia tych zasobów nie są oczywiście ścisłe. Jeżeli w obliczeniach weźmiemy pod uwagę pokłady dziś eksploatowane tj. o grubości powyżej 0,5 metra w grupie brzeżnej oraz powyżej 1 metra w grupach wyższych, występujące do głębokości 1000 metrów, w obrębie znanego ich zasięgu — to zapasy węgla określa się w przybliżeniu cyfrą około 62 miliardów tonn. Cyfra ta oznacza w praktyce, przy produkcji lat ostatnich, nieograniczony żywot dla przemysłu górniczego Zagłębia. Zarówno te zasoby, jak i grubość występujących w Zagłębiu poszczególnych pokładów, należą do największych na świecie. Podczas gdy w Zagłębiu Ruhry, w Belgii, Francji, a nawet w Stanach Zjednoczonych A. P. pokłady o grubości 4 — 5 m. uchodzą już za bardzo grube — w Polskim Zagłębiu węglowym pokłady siodłowe osiągają grubość kilkunastu metrów, dochodząc nieraz do 18 metrów.

Dominująca również w obrębie Państwa Polskiego jest w chwili obecnej rola Zagłębia w zakresie hutnictwa. W przyszłości niewątpliwie rola ta zmniejszy się pod tym względem dzięki powstaniu centralnego okręgu przemysłowego. Nic jednak w chwili obecnej nie zapowiada zmniejszenia się znaczenia Zagłębia w zakresie górnictwa. Fakt powyższy jasno i wyraźnie wskazuje główny cel do jakiego zmierzać powinno planowanie regionalne na tym terenie, z drugiej zaś strony daje podstawowe wytyczne dla określenia granic regionu. Jeżeli bowiem region ma stanowić — zgodnie z jego właściwym charakterem — jednolitą całość gospodarczą i geograficzną, to w odniesieniu do regionu górniczo - hutniczego pojęcie to obejmować będzie cały obszar, zawierający produktywne pokłady węgla i cynku oraz strefę ciążącą gospodarczo do tego obszaru.

Takie ujęcie regionu odróżnia go w sposób zasadniczy od wszelkich jednostek administracyjnych, których granice są jak wiadomo prawie zawsze mniej lub więcej dziełem przypadku, lub też rezultatem różnych przeobrażeń dziejowych, wydarzeń politycznych itp. Przy takim też ujęciu sprawy nie należy do regionu górniczo - hutniczego okręg Bielsko - Bialski mimo jego niewielkiej odległości od Zagłębia, jak również Cieszyń, a na północy Częstochowa.

Wyznaczony w myśl tych założeń obszar regionu (patrz rys. nr. 5) wykazuje 2 strefy, które dość dokładnie dają się wydzielić. Jest to strefa regionu ścisłego oraz strefa regionu dużego, otaczającego w formie półkola region ścisły. Podział taki jest wynikiem przede wszystkim zalegania bogactw kopalnych i warunków ich eksploatacji. Te dwa czynniki posiadają znaczenie podstawowe dla rozwoju gospodarczego Zagłębia. Wszystkie dalsze zjawiska jak rozwój przemysłu, gęstość zaludnienia, stopień zainwestowania terenu itd. są zjawiskami wtórnymi, a intensyfikacja ich stoi dotychczas w prostym stosunku niemal do bogactwa pokładów, o których wyżej mowa i do łatwości ich eksploatacji. Dlatego chcąc zdać sobie sprawę z przyczyn, których rezultatem jest obecny układ stosunków gospodarczych Regionu Górniczo-Hutniczego, jak również określić jego tendencje rozwojowe i w dalszym ciągu, w miarę możliwości, rozwój ten na właściwe tory skierować — konieczne jest przede wszystkim zbadanie zagadnień górniczych tego terenu.

Fakt powyższy stał się przyczyną stworzenia w Biurze Planu Regionalnego Zagłębia osobnego referatu z inżynierem górnikiem na czele. Zadaniem jego było zebranie materiału, dla umożliwienia klasyfikacji terenów pod względem ich wartości górniczej. Zadanie to nie przedstawiało się łatwo. Istniejące mapy geologiczne ujmują



Rozmieszczenie miast i większych osiedli ludzkich

Oznaczenie :

- od 1000 - 2000 miesz.
- • 2000 - 5000
- • 5000 - 10000
- od 10000 - 15000 miesz.
- 15000 - 25000
- 25000 - 40000
- od 40000 - 60000 miesz.
- 60000 - 100000
- ponad 100000

Rys. 5. Rozmieszczenia miast i większych osiedli ludzkich regionu górnico-hutniczego.

Dess. 5. Répartition des villes et d'habitations de la région minière et sidérurgique.

zagadnienia te w sposób nie uwytatniający momentów najistotniejszych dla prac Biura. Należało więc wydobyć z nich to, co dla prac tych posiadało wartość, istniejące zaś braki uzupełniać materiałami, bezpośrednio zaczerpniętymi od poszczególnych kopalń, w postaci wyników wierceń próbnych itp. W dalszym ciągu, dla odpowiedniego użytkowania zebranego materiału i przedstawienia wyników prowadzonych studiów, konieczne było ustalenie pewnych ogólnych kryteriów dla określenia z jednej strony wartości jaką poszczególne tereny przedstawiają dla górnictwa, z drugiej zaś ich podatności budowlanej.

Ze względu na to, że z pomiędzy produktów kopalnych Zagłębia, węgiel wybija się na pierwsze miejsce, — o nim głównie będzie mowa poniżej.

Kryteria przyjęte dla przeprowadzenia najbardziej ogólnego podziału regionu pod względem zalegania pokładów węgla są następujące:

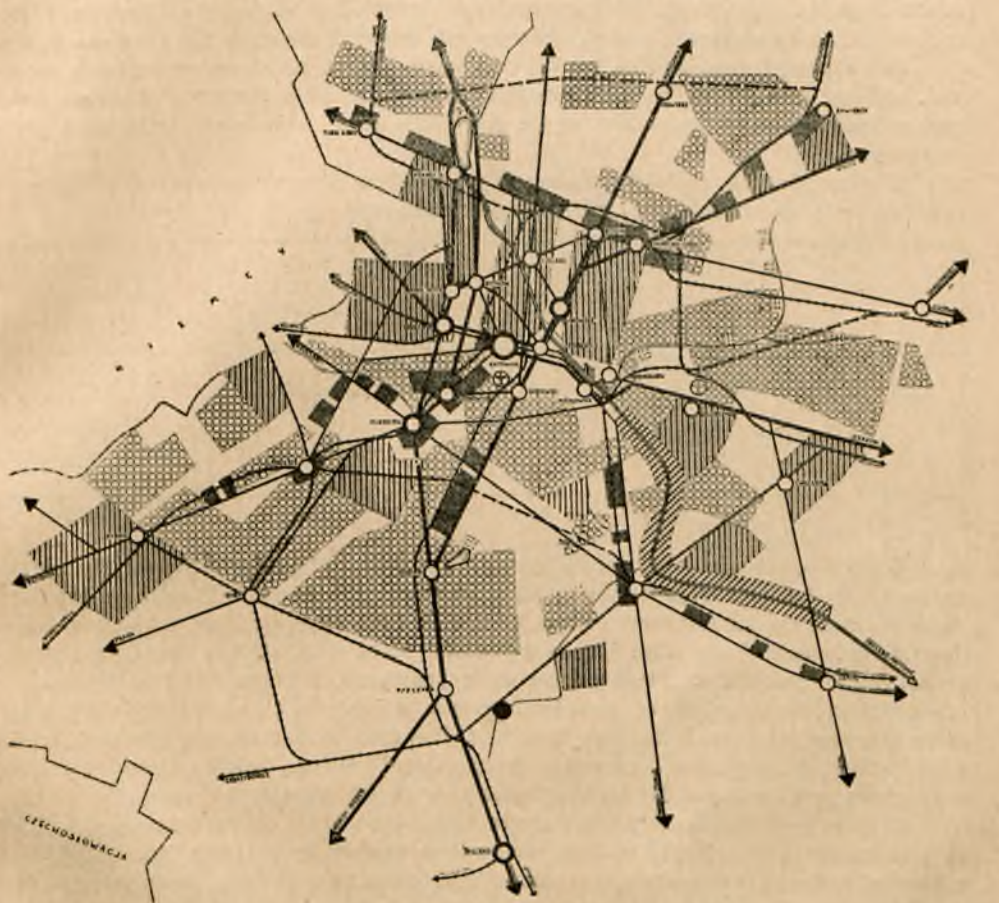
1) Jako najbardziej wartościowe pod względem górnictwem określone zostały obszary o sumarycznej miąższości pokładów od 10 — 40 metrów i grubości nadkładu (warstw płonych) nieprzekraczającego 200 m. Tereny te prawie w całości są już obecnie objęte robotami górnictwem lub też stanowią obszar ekspansji górnictwa na najbliższą przyszłość.

2) Na drugim miejscu postawiono tereny posiadające korzystne przyrodzone warunki dla eksploatacji, o sumarycznej grubości pokładów węgla nieustępującej wyżej podanej, lecz o znacznie głębszym ich zaleganiu, a przy tym nieudostępnione istniejącymi robotami górnictwem.

3) Na dalszym planie pod względem znaczenia górnictwem, jako tereny o małej wartości, określone zostały wszystkie te obszary, które posiadają niekorzystne warunki eksploatacji górnictwem na skutek dużej odległości pomiędzy poszczególnymi pokładami, małej ich grubości i znacznego nadkładu dochodzącego miejscami do 800 m.

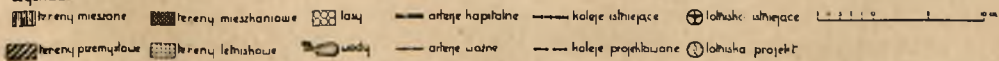
Wynikający z powyższej klasyfikacji podział regionu na strefy przedstawia rys. 6. Daje ona podstawowe wytyczne dla rozmieszczenia 2-ch najważniejszych funkcji w regionie: pracy i zamieszkania. W idealnym układzie tych funkcji obszary należące do pierwszej kategorii winny być w miarę możliwości wyłączone od zabudowy. Istniejące na tych obszarach ośrodki miejskie ograniczone być powinny do roli centrów pracy, budownictwo zaś mieszkaniowe winno być skierowane na tereny objęte kategorią trzecią. Z pomiędzy wymienionych terenów w pierwszym rzędzie wchodziłyby w rachubę te, które położone są najbliżej ośrodków pracy i posiadają z nimi dobrą komunikację. Jest to obszar ciągnący się na południe od tzw. uskoku kłodnickiego wyznaczonego miejscowościami: Panewnik — Kłodnica — Halemba. Tworzy on rodzaj języka sięgającego od granicy niemieckiej po Piotrowice. Do tej samej kategorii terenów zaliczają się na południowym wschodzie okolice Szczakowej i Chrzanowa i na północy tereny począwszy od linii Piekary Śląskie do Strzemieszyc. Ponadto w części północno-wschodniej regionu ścisłego, między Czeladzią a Będzinem istnieje enklawa terenów ubogich w pokłady (patrz rys. 7) predystynowanych z racji swego położenia na cele mieszkaniowe, ze względu na bliskość dwóch istniejących ośrodków miejskich i dobre warunki komunikacji.

Omówione wyżej zasady rozdziału funkcji pracy i mieszkania w dostosowaniu do warunków geologicznych nieodgrywały niestety żadnej roli w dotychczasowym rozwoju gospodarczym Zagłębia. Rozwój ten pozbawiony wszelkiej myśli przewodniej odbywał się raczej w sposób wręcz odwrotny zasadam przytoczonym. Struktura przemysłu Zagłębia polegała od najdawniejszych czasów na połączeniu procesów wydobycia



Schemat funkcjonalny regionu

Legenda:



Rys. 6. Podział regionu górniczo-hutniczego na strefy — pracy i mieszkania.

Dess. 6. Division de la région minière et sidérurgique en zones — du travail et d'habitation.

surowców z ich częściową przeróbką. Skutek był taki, że w bezpośrednim sąsiedztwie kopalń powstawały huty, koksoownie i inne warsztaty przetwórcze, dokoła nich zaś grupowały się kolonie robotników i urzędników przemysłu. Kolonie te z biegiem czasu przeistaczały się w miasta i osady fabryczne. W ten sposób powstawała większość miast Zagłębia węglowego. Klasycznym tego przykładem są miasta Chorzów i Siemianowice, na co wskazują nawet niedawne ich nazwy Królewska Huta i Huta Laura.

Jak z powyższego wynika rozwój przemysłu, dzięki bezplanowości swoich poczynań, stał się sam przyczyną największych strat dla siebie i Państwa, skutkiem unieruchomienia ogromnych zasobów węgla pod istniejącymi miastami i zakładami przemysłowymi.

Według danych ankiety rozpisanej przez Biuro Planu Regionalnego straty te przedstawiają się obecnie w przybliżeniu jak następuje:

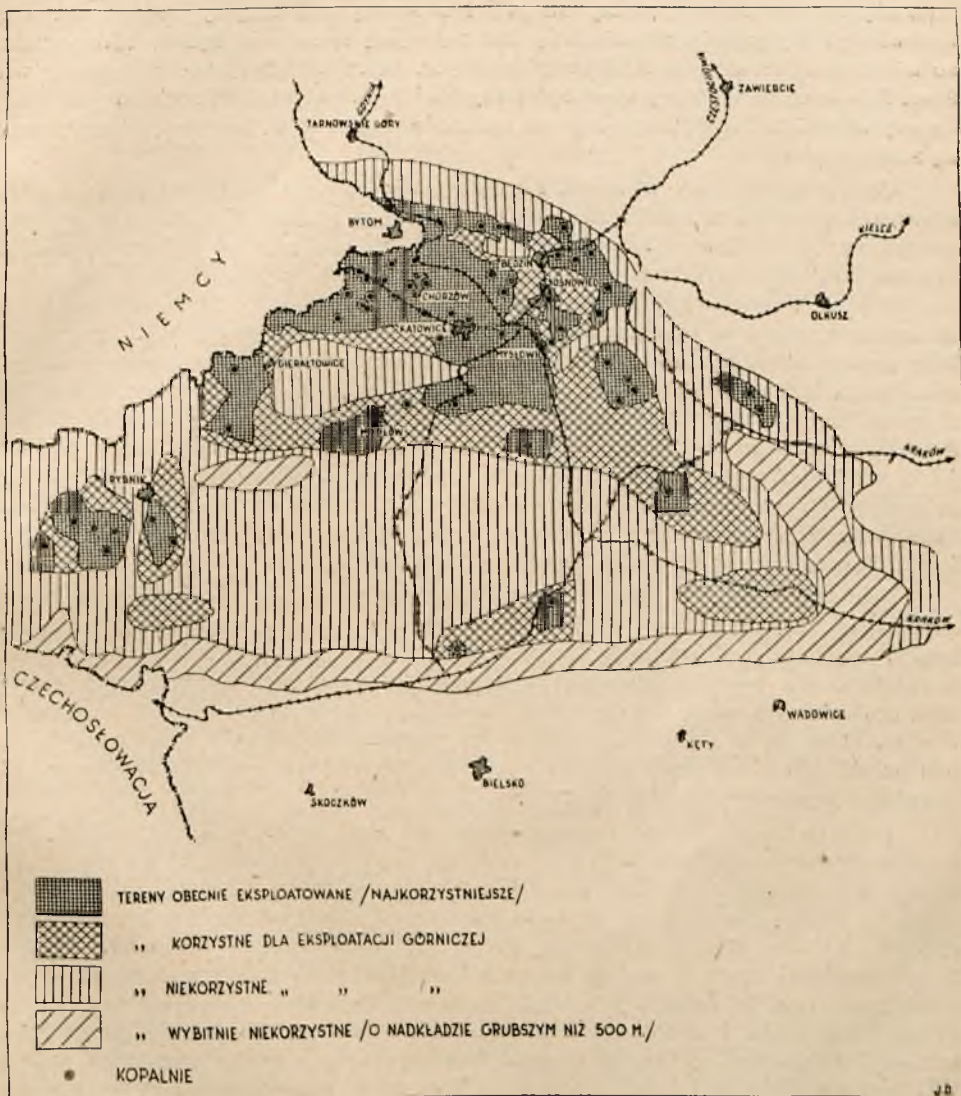
O B S Z A R	Straty w milionach n. ³	w milionach złp według ceny rynkowej
Zagl. Śląskie	59.7	12.874
„ Dąbrowskie	20 1	402
„ Krakowskie	15 8	316
Razem	639 6	13 592

Obawy co do skutków niewłaściwego kierunku po jakim odbywał się rozwój gospodarczy Zagłębia pojawiały się już w dawniejszych czasach. Pruski polityk Bernardi w końcu zeszłego stulecia zwrócił uwagę na fakt, iż węgiel jest bogactwem narodowym, uniemożliwianie więc jego eksploatacji stanowi stratę dla Państwa i społeczeństwa. W związku z tym wystąpił on z projektem ochrony Zagłębia węglowego przez wyłączenie od zabudowy terenów bogatych w pokłady, a przeznaczenie pod zabudowę terenów położonych na jego krańcach. Powstały w ten sposób pierścień osiedli mieszkaniowych proponuje Bernardi połączyć z szybkobieżną kolejką obwodową. Linie o kierunku promienistym dowoziły by górników do ich warsztatów pracy.

Projekt powyższy przebrzmiał niestety bez echa i nie wywarł żadnego wpływu na późniejszy rozwój Zagłębia. Istnieje na tym terenie tylko jeden przykład, który z punktu widzenia celowości gospodarczej zasługuje na całkowite uznanie. Jest nim założona w obrębie terenów koncernu Gieschego duża kolonia mieszkaniowa tzw. Giszowiec. Osiedle to o „malowniczym“ rozplanowaniu w duchu Kamillo Sitte — typowym dla początku obecnego stulecia, założone zostało w odległości około 3 km od kopalń i hut cynkowych Gieschego na terenach mniej wartościowych pod względem górniczym, posiadających natomiast doskonałe warunki higieniczne dzięki otoczeniu pięknych lasów. Komunikacja między kolonią a hutami i kopalniami odbywa się przy pomocy własnej kolejki elektrycznej.

Zagadnienie racjonalnego rozmieszczenia miejsc pracy i zamieszkania jest jednym z najważniejszych problemów planowania regionalnego na terenie Zagłębia. Niestety spuścizna dotychczasowego rozwoju tego obszaru uniemożliwia dzisiaj rozwiązanie tego zagadnienia w sposób tak prosty i w założeniach swoich celowy jak wyobrażał to sobie Bernardi.

Większość miast Zagłębia położona jest na najbogatszych pokładach węgla.



Rys. 7. Klasyfikacja terenów regionu górnico - hutniczego pod względem wartości górnicej.

Dess. 7. Classification des terrains de la région minière et sidérurgique au point de vue valeur minière.

Stan ich zaopatrzenia pod względem wszelkich urządzeń miejskich jak sieci drogowej, kanalizacyjnej, wodociągowej, gazowej, elektrycznej itd. stoi przeważnie na poziomie bardzo wysokim, rzadko spotykanym w innych częściach Polski. Inwestycje te przedstawiają dzisiaj wielomilionową wartość i stanowią najsilniejszy bodziec dla akcji budowlanej. Wyłączenie od zabudowy tak uzbrojonych terenów byłoby równoznaczne ze zmarnowaniem dużych środków pieniężnych, które w uzbrojenie ich zostały włożone. Jest to moment, który musi być uwzględniony w założeniach regionalnych Biura. Zasady schematu funkcyjnego regionu opracowanego w myśl powyższych wytycznych są następujące:

Obszar najbogatszy w węgiel i rudy cynkowe i najintensywniej dzisiaj eksploatowany ciągnie się w formie nieregularnej elipsy od granicy niemieckiej w kierunku wschodnim po Mysłowice i Dąbrowę Górniczą. Podczas gdy od północy i wschodu granicą jego stanowi jednocześnie granicę występowania węgla, to od strony południowej i południowo-wschodniej pokłady węglowe zapadają jedynie, aby miejscami ponownie wystąpić w większych grubościach i na płytszych poziomach. Tym warunkom geologicznym zawdzięczają swoje powstanie trzy mniejsze skupienia przemysłu górniczego, które wachlarzowato rozłożyły się na południe od głównego basenu węglowego. Są to obszary górnicze: Rybnicki, Mikołowsko-Łaziski i Jaworznicko-Sierszański, a ponadto szereg kopalń odosobnionych. Zarówno główny basen węglowy jak i mniejsze obszary węglowe, o których wyżej mowa, objęte są w schemacie strefą mieszaną. Oparta ona jest częściowo na istniejącym stanie rzeczy, który uniemożliwia tutaj ściśle rozgraniczenie poszczególnych funkcji: pracy, administracji i mieszkania. Zasadą jej jest jednak ograniczenie funkcji mieszkania do możliwego minimum.

Pomiędzy głównym obszarem eksploatacji górniczej, a wspomnianymi trzema mniejszymi, ciągnie się pas terenów, o których była już mowa, posiadających mniejszą, a częściowo całkiem małą wartość górniczą. Te tereny przedstawiają się najkorzystniej dla rozwoju budownictwa mieszkaniowego. Obok sprzyjających warunków geologicznych mają one doskonałe warunki sanitarne dzięki wielkim kompleksom leśnym, które się tu znajdują, przedzielając poszczególne obszary mieszkaniowe. Ten pas osiedli mieszkaniowych posiada swoje przedłużenie od wschodu i północy poza granicami występowania pokładów węgla.

Do tego układu osiedli przystosowana jest sieć komunikacji regionalnej. Dwie arterie obwodowe obejmują mały region, łącząc część rozmieszczonych na jego brzegu osiedli mieszkaniowych i dając możność przenoszenia ruchu z jednej arterii promienistej na drugą, z ominięciem gęsto zabudowanych ośrodków regionu ścisłego (patrz rys. 6). Arterie promieniste służą dla komunikacji między osiedlami, a głównymi ośrodkami pracy w małym regionie i wymienionych trzech mniejszych skupieniach górnictwa. W dalszym przebiegu łączą one Zagłębie z głównymi centrami gospodarczymi kraju i zagranicy. Kierunki tych arterii pokrywają się po części ze szlakami kolejowymi, głównymi ciągami wodociągów, przewodów wysokiego napięcia itd., tworząc silnie uzbrojone pasy terenu. Tam gdzie warunki górnicze nie staną na przeszkodzie rozwojowi budownictwa mieszkaniowego będą powstawały osiedla mieszkaniowe. W ten sposób obok szeregu osiedli zgrupowanych na północnym i południowym krańcu regionu powstały by również pasma osiedli rozłożonych przy kierunkach promienistych. Silne tendencje tego rodzaju dają się już dzisiaj zauważyć tam, gdzie opisane wyżej warunki częściowo już istnieją. Są to pasy wzdłuż szlaku komunikacyjnego Katowice — Mikołów — Pszczyna oraz Chorzów — Rybnik. Słabiej występują one na kierunku Mysłowice — Oświęcim i Mysłowice — Kraków.

Do powyższej sieci arterii regionalnych nawiązuje się częściowo układ arterii tranzytowych, w których uwydatniają się przede wszystkim dwa zasadnicze kierunki o znaczeniu międzynarodowym. Jeden z nich to kierunek północny zachód — południowy wschód łączący Berlin i główne ośrodki Niemiec południowo-wschodnich z ośrodkami południowej Polski i Bukaresztem. Kierunek ten wybijał się na pierwszy plan za czasów przedwojennych, gdy Zagłębie Śląskie należało do Niemiec. To też jest on dzisiaj zarówno pod względem komunikacji drogowej jak i kolejowej najsilniej rozbudowany.

Drugi kierunek biegnie z południowego zachodu w kierunku północno-wschodnim łącząc Wiedeń i południowo-zachodnią Europę przez Bramę Morawską z Warszawą, Gdynią i Europą północno-wschodnią. W układzie stosunków przedwojennych pozbawiony był on prawie wszelkiej żywotności. Odbiło się to zarówno na sieci drogowej jak i kolejowej tego kierunku. Znaczenie jego wystąpiło na pierwszy plan dopiero po przyłączeniu Zagłębia Śląskiego do Polski. Północny jego odcinek stał się przy tym głównym szlakiem wywozu produktów przemysłu Zagłębia za granicę. Najważniejszym z tych produktów jest jak wiadomo węgiel. Wymaga on środków lokomocji przystosowanych do przewozów o wielkim tonażu, jakimi dysponuje trakcja kolejowa i wodna. Na szlaku, o którym mowa, oba te środki komunikacyjne nie są przystosowane do zadań, które mają obecnie do spełnienia.

Jeśli chodzi o sieć komunikacji kolejowej tego kierunku to największe braki wykazuje ona w samym Zagłębiu i to mimo dużej stosunkowo jej gęstości przewyższającej inne części kraju. Układ węzła kolejowego Zagłębia wykazuje, że wszystkie transporty węgla idą w kierunku północnym, a więc do polskich portów Bałtyckich, a także w kierunku północno-wschodnim do centralnych dzielnic Polski. Transporty te odbywają się dwoma liniami kolejowymi: 1) linią przez Tarnowskie Góry do Poznania i Gdyni, 2) linią przez Częstochowę do Łodzi, Warszawy itd. Obie te linie w obrębie Zagłębia przebiegają po krętej trasie i przez same centra największych miast, pogarszając i tak już oplakane ich warunki zdrowotne.

Celem usunięcia powyższych niedomagań Biuro Planu Regionalnego opracowało propozycję odciążenia przebiegających przez miasta odcinków linii kolejowych przez przeprowadzenie pomiędzy nimi nowego odcinka o kierunku N — S, który biegnąc przez tereny stosunkowo rzadko zaludnione odciążyłby całkowicie od ruchu towarowego odcinki obciążone dotychczas ruchem mieszanym.

Ten projekt, który należałoby traktować jako pierwszy etap przebudowy węzła kolejowego Zagłębia pod kątem widzenia przystosowania go do nowych jego zadań jest obecnie przedmiotem bardziej szczegółowych studiów Biura Planu Regionalnego w porozumieniu z Biurem Projektów i Studiów P. K. P.

Usprawnienie komunikacji kolejowej usunie najbardziej dotkliwe braki w tym zakresie, nie rozwiąże jednak zagadnienia zasadniczego jakim jest potaniecie transportów węgla w ogólności. Wiadomą jest rzeczą, że w chwili obecnej koszt transportu kolejowego są zbyt duże, a zdolność konkurencyjna węgla polskiego na rynkach zagranicznych utrzymywana jest za pomocą środków sztucznych, jak ulgowe taryfy i podwyżka cen węgla na rynku wewnętrznym. Ten stan odbija się ujemnie z jednej strony na gospodarce kolejowej, która dokładać musi ogromne sumy do transportów węgla eksportowego, z drugiej strony na mniejszym zużyciu węgla w kraju z powodu jego zbyt wysokiej ceny.

Naprawę tych stosunków może sprowadzić jedynie budowa odpowiedniej drogi wodnej, która połączyła by Zagłębie z portami na Bałtyku. Sprawa ta jest szczegół-

nie aktualna wobec konkurencji naszych sąsiadów po stronie niemieckiej, którzy posiadane już drogi wodne stale ulepszają. Będący obecnie na ukończeniu kanał Adolfa Hitlera mający połączyć Zagłębie z Odrą koło Kozła stanowić będzie już zupełnie nowoczesną drogę wodną tym bardziej, że Odra sama ze swymi zbiornikami retencyjnymi umożliwiającymi wyrównywanie stanu wody i uregulowanym korytem odpowiada już dzisiaj współczesnym wymaganiom żeglugi i nie może być pod tym względem porównana z sielsko pierwotnym stanem naszej Wisły.

W tych warunkach sprawa budowy kanału węglowego po polskiej stronie łączącego Zagłębie z polskimi portami morskimi staje się jedną z najpilniejszych potrzeb gospodarczych. Jak wiadomo plan takiego kanału w zasadzie istnieje od szeregu lat. Po zarzuceniu pierwotnego projektu przeprowadzenia go wprost w kierunku północnym po przez Łódź do Gdyni, aktualna obecnie wersja przewiduje kilka zbiorników retencyjnych w północnej części regionu (jeden z nich w pobliżu Kozłowej Góry jest na ukończeniu). Zbiorniki te zapewnią mają odpowiedni stan wody dla potrzeb żeglugi w kanale względnie skanalizowanej rzece Przemszy. Kanał ten połączyć ma port węglowy w Modrzejowie z Wisłą biegnąc równolegle do niej mniej więcej od Oświęcimia i wpadając do niej koło Krakowa.

Ten ogólny projekt, który już niejednokrotnie był zmieniany i dotychczas nie zdaje się być ostatecznie ustalony, jest czynnikiem, który w rozwoju regionu odegra pierwszorzędą rolę. To też musi on znaleźć odpowiednie uwzględnienie w układzie funkcyjnym regionu. Wpływ jego na zagospodarowanie regionu polegać będzie między innymi na gospodarczym ożywieniu terenów położonych wzdłuż jego trasy. Wobec istnienia na tejże trasie obecnie arterii drogowej oraz linii kolejowej będzie to pas terenu najsilniej wyposażony pod względem komunikacyjnym. Dlatego też w tym pasie wzdłuż kanału należy się spodziewać osiedlenia się przemysłu przetwórczego, co w konsekwencji stworzy pas strefy przemysłowej.

Równolegle do tego pasa powstawać będą nowe osiedla mieszkaniowe na terenach bezwęglowych, względnie rozwijać się będą w szybkim tempie osiedla już istniejące.

Sama koncepcja pasa przemysłowego ciągnącego się wzdłuż kanału węglowego powstała w Biurze Planu Regionalnego w czasie kiedy nie było jeszcze mowy o Okręgu Centralnym. W obecnej chwili koncepcja ta straciła może nieco na aktualności, powstające bowiem wielkie skupienie przemysłu w Okręgu Centralnym zaspokajać będzie w znacznym stopniu istniejące w tej mierze potrzeby południowej Polski i absorbować będzie większość sił twórczych. Niemniej jednak pas o tak silnym wyposażeniu komunikacyjnym jak wyżej opisany, a łączący dwa największe skupienia przemysłu w Polsce, — Zagłębie węglowe i Okręg Centralny, niewątpliwie również prędzej czy później ulegnie uprzemysłowieniu.

Powyższy referat daje w ogólnych zarysach „obraz życzeń“ planowego zagospodarowania regionu górniczo-hutniczego. W dalszej konsekwencji należałoby odpowiedzieć na pytanie, — jakie istnieją środki do przeprowadzenia założeń tego planu. Środki te wszędzie w Polsce są mniej więcej podobne i bądźmy szczerzy — mocno niewystarczające. Szczegółowe jednak omówienie tego zagadnienia wykraczałoby już poza ramy tego referatu.

Inż. arch. Stanisław Piotrowski.

Dominujące funkcje regionu Kielecko-Radomskiego

Redakcja Biuletynu zamierza w przyszłości poświęcić specjalną uwagę zagadnieniom planowania Centr. Okręgu Przemysłowego. — Narazie zamieszczamy artykuł opracowany przez Przewodniczącego Komisji Regionalnego Planu Zabudowania Okręgu Kielecko - Radomskiego i Kierownika Biura tego okręgu.

Okręg Kielecko - Radomski w ujęciu ośrodków dyspozycyjnych planowania krajowego posiada określone zadanie w organizmie państwa. W funkcjonalnym układzie 3-ch elementów - regionów Centralnego Okręgu Przemysłowego region Kielecko - Radomski ma spełniać rolę regionu podstawowych surowców, tworzyw przemysłowych i produktów wyjściowych dla przemysłów: metalowego, mineralnego, chemicznego i drzewnego.

Powyższe zadanie regionu wynika z właściwości geofizycznych okręgu Kielecko-Radomskiego.

WŁAŚCIWOŚCI GEOLOGICZNE.

Przede wszystkim podkreślić należy właściwości geologiczne tego obszaru, które go wyróżniają nie tylko spośród innych okręgów kraju, ale stawiają go w rzędzie niewielu w Europie tak różnorodnie zbudowanych.

Obecnymi granicami regionu Kielecko - Radomskiego jest objęta prawie całość regionu geologicznego Gór Świętokrzyskich, którego strukturalne granice obejmują tereny o krańcowo nieraz różnym ukształtowaniu powierzchni. Góry Świętokrzyskie w tym szerszym ujęciu przedstawiają obraz niezmiernie urozmaiconej budowy geologicznej. Przeważająca opinia geologów zalicza góry te do typu fałdowych, stanowiących resztki wysokiego niegdyś łańcucha górskiego, pozostającego w związku ze starymi górami Europy (Harc, Ardeny, góry południowej Anglii) i reprezentujących dalsze ich wschodnie przedłużenie.

Ten domniemany łańcuch archaiczny, jak podają geologowie (Jan Czarnocki), podlegał w okresie paleozoicznym intensywnemu zniszczeniu i pokryciu przez osady morskie; w dalszej historii tych gór, Czarnocki podkreśla dwa cykle zjawisk górotwórczych, doprowadzających do nasunięcia fałd i niekiedy obalenia ich: pierwszy cykl to fałdy karbońskie, obrzeżające szczątki domniemanego łańcucha archaicznego od strony północnej (fałdy łysogórskie), drugi to fałdy mezozoiczne, obrzeżające szczątkową masę paleozoiczną od strony południowo - wschodniej (rys. 8).

W rezultacie długoletnich prac badawczych przede wszystkim Jana Czarnockiego i J. Samsonowicza, stwierdzamy dzisiaj w Łysogórach istnienie paleozoitu, rozwiniętego od warstw najstarszych do najmłodszych (kambr, sylur, dewon, karbon i perm), jak w żadnej innej okolicy Polski, a w niewielu krajach Europy zgromadzonego w całości tych bardzo starych utworów na tak małym obszarze.

Rzut oka na mapę geologiczną (rys. 9) pozwala poza tym stwierdzić, iż poza paleozoicznym trzonem Gór Świętokrzyskich w regionie Kielecko - Radomskim posiadamy w pełni wykształcone systemy mezozoiczne (trias, jura, kreda) oraz trzecio- i czwartorzęd.

Ta pełnia występowania formacji poszczególnych systemów geologicznych sprawia, iż nie tylko w zakresie geologii teoretycznej, lecz i stosowanej, region ten kryje w sobie problemy, których rozwiązanie przynosi i przynosić będzie coraz to nowe doniosłe niespodzianki.

Stwierdzić jednak należy, że mimo długoletnich i żmudnych studiów geologicznych, prowadzonych przez Państwowy Instytut Geologiczny, który zwrócił specjalną uwagę na ten ciekawy obszar, jego bogactwa mineralne nie są jeszcze dokładnie zbadane i geologowie snują wiele przypuszczeń w tej dziedzinie.

KOPALINY.

W ścisłym związku z bogactwem ukształtowania geologicznego pozostaje stosunkowo rozległa różnorodność bogactw kopalnych, spotykanych na tym obszarze. Wiele z tych kopaliny znanych było od dawna, wiele złóż zostało w czasie wielowiekowej eksploatacji wyczerpanych. Jednakże dzięki pracom badawczym wykrywane są nowe kopaliny, niejednokrotnie o dużej wartości użytkowej, zaś dzięki postępowi techniki, stają się dostępnymi warstwy głębsze, dotychczas nieeksploatowane, z braku odpowiednich maszyn wydobywczych, głównie zaś na skutek bezradności przy napływach wody.

Podajemy krótki krytyczny przegląd bogactw kopalnych regionu Kielecko - Radomskiego w świetle obecnego stanu ich użyteczności dla potrzeb kraju, posilając się opracowaniami przeważnie Jana Czarnockiego (rys. 10).

M i e d ź. Dwa od dawna znane punkty występowania związków miedzi, jedyne większe w kraju, eksploatowane od niepamiętnych czasów, ostatnio w czasie wojny światowej: Miedziana Góra i Miedzianka. Pozostałe zapasy kruszców w stosunku do potrzeb kraju są nieznaczne, mogą jednak mieć duże znaczenie na wypadek odcięcia kraju od innych ośrodków przemysłowych. Średnia zawartość wynosi 1 — 5% Cu.

O ł ó w. Złóża ołowiu występują głównie w okolicach Kielc, Chęciny i Łagowa. Wskutek wielowiekowej eksploatacji niemal zupełnie wyczerpane.

Znalezienie nowych złóż miedzi i ołowiu nie jest przez geologów wykluczone. Mogą się one znaleźć, lecz przy pomocy badań specjalnych, wymagających znacznych środków.

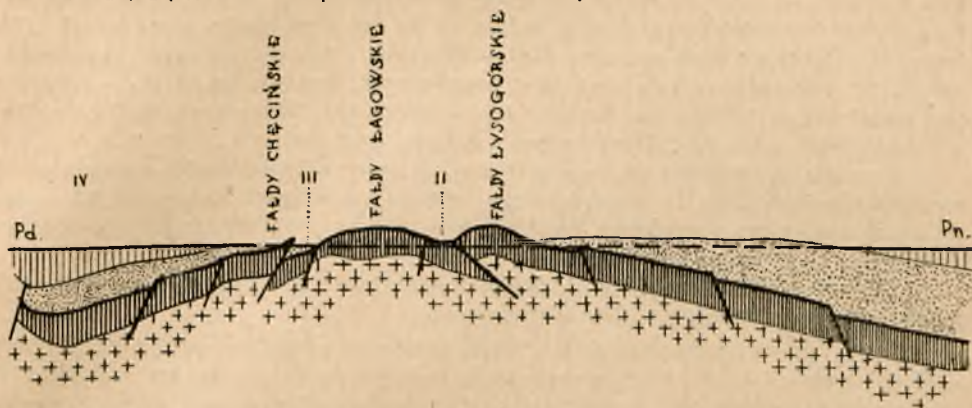
R u d y ż e l a z a znajdują się w dwóch kompleksach:

1) w utworach triasowych i jurajskich na obszarze powiatów opoczyńskiego, koneckiego, ilżeckiego i opatowskiego,

2) w paleozoicznych utworach środkowej części Gór Świętokrzyskich.

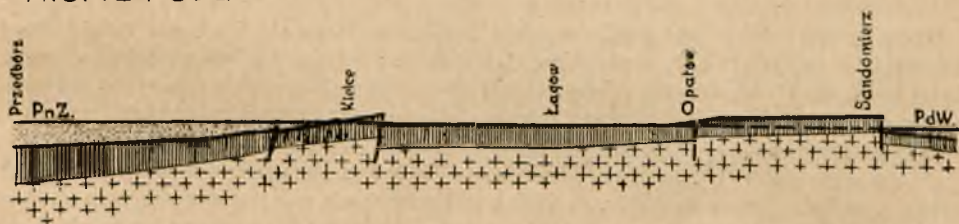
Pierwsze stanowią złoża pokładowe żelaziaka ilastego o zawartości Fe do 35%. Rudy te posiadają największe znaczenie przemysłowe, bowiem zapasy ich Państwowy Instytut Geologiczny oblicza na 60 milionów tonn, zaś St. Kontkiewicz nawet na 310 milionów.

PROFIL POPRZECZNY /CZĘŚĆ ZACHODNIA/



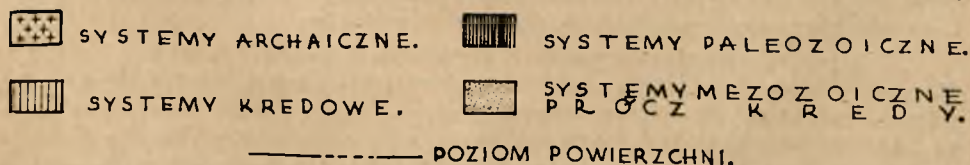
I. MASA MEZOZOICZNA SŁABO SFAŁDOWANA / TRIAS I JURA / I KRAWĘDZ ZAPADLIKA ŚRODKOWO-EUROPEJSKIEGO. II. ZAPADLIKO KIELECKO-ŁAGOWSKIE. III. ZAPADLIKO BOLMIŃSKO-OSTROWSKIE. IV. KRAWĘDZ ZAPADLIKA NIDZIAŃSKIEGO.

PROFIL PODŁUŻNY



SZKICE SCHEMATYCZNE PROFILI GEOLOGICZNYCH GÓR ŚWIĘTOKRZYSKICH

WEŁUG JANA CZARNOCKIEGO, PROFESORA PAŃSTWOWEGO INSTYTUTU GEOLOGICZNEGO
O Z N A C Z E N I A



Rys. 8. Szkice schematyczne profili geologicznych Gór Świętokrzyskich.

Dess. 8. Esquisses schématiques des profils géologiques des Monts de la Sainte Croix (Góry Świętokrzyskie).

Drugi kompleks stanowią złoża żelaziaka brunatnego w okolicach Kielc, Dalezyc i Łagowa, w znacznej mierze już wyczerpane. Stwierdzone koło Łagowa złoża sferydyrytów karbońskich są obecnie badane co do ich użyteczności praktycznej. Odkrywane dotychczas złoża sydrytu (40 — 47% Fe) i hematytu wysokoprocentowego (60% Fe) występują w gniazdach zbyt rozrzuconych, tym nie mniej nie wykluczona jest możliwość natrafienia na nieznanne jeszcze złoża, tak jak to miało miejsce na kopalni „Staszyc”, gdzie natrafiono na hematyt oraz cenny piryt.

Kopalnia ta zasługuje na wzmiankę z tej przyczyny, że jest jedną z najstarszych znanych kopalń Europy. Istnienie jej sięga bowiem jeszcze epoki kamiennej, jak o tym świadczą znalezione narzędzia z kamienia i rogu oraz prastara obudowa chodników (znaleziska — w Muzeum Przemysłu i Handlu).

Jak twierdzą archeolodzy, kopalnia ta służyła do wydobywania hematytu, jednak nie dla celów hutniczych, lecz obrzędowych.

P i r y t, (dwusiarczek żelaza), niezmiernie cenna ruda ze względu na przydatność do produkcji kwasu siarkowego, eksploatowany jest dotychczas na kopalni „Staszyc”; wykazuje około 50% zawartości siarki i znakomicie zastępuje importowane do Polski piryty hiszpańskie i skandynawskie, pokrywając prawie zupełnie zapotrzebowanie krajowe. Złoża pirytów są mało zbadane i mogą występować jeszcze w innych częściach środkowych Gór Świętokrzyskich, za czym przemawia szereg korzystnych warunków geologicznych. Dalsze poszukiwania, jakkolwiek wymagające kosztownych metod badawczych, powinny być przeprowadzone. Piryt stwierdzono również koło Jakubowic w złożach przeniesionych przez wodę z miejsc pierwotnych.

Surowce energetyczne, dotychczas poznane, nie przedstawiają na ogół większej wartości przemysłowej. Nieregularne złoża węgla brunatnego wieku jurajskiego (Bliżyn, Wierzbnik, Ostrowiec, Opatów), o grubości pokładów nie przekraczającej zazwyczaj 1 m, czy też miocenijskiego (Korytnica, Chomentów), pomimo wysokiej wartości kalorycznej, dorównującej nieraz węglom kamiennym, posiadają wyłącznie znaczenie lokalne.

To samo dotyczy torfu, którego pokłady spotykamy w okolicach Hły, Skarżyska oraz koło Łopuszna i Pilzycy. Natomiast większe zainteresowanie przemysłowe wzbudzają łupki bitumiczne górnio-dewońskie, występujące w okolicach Łagowa i Kielc, posiadające znaczną stosunkowo zawartość bituminów stałych.

Geolodzy nie przesądzają następujących możliwości w zakresie surowców energetycznych:

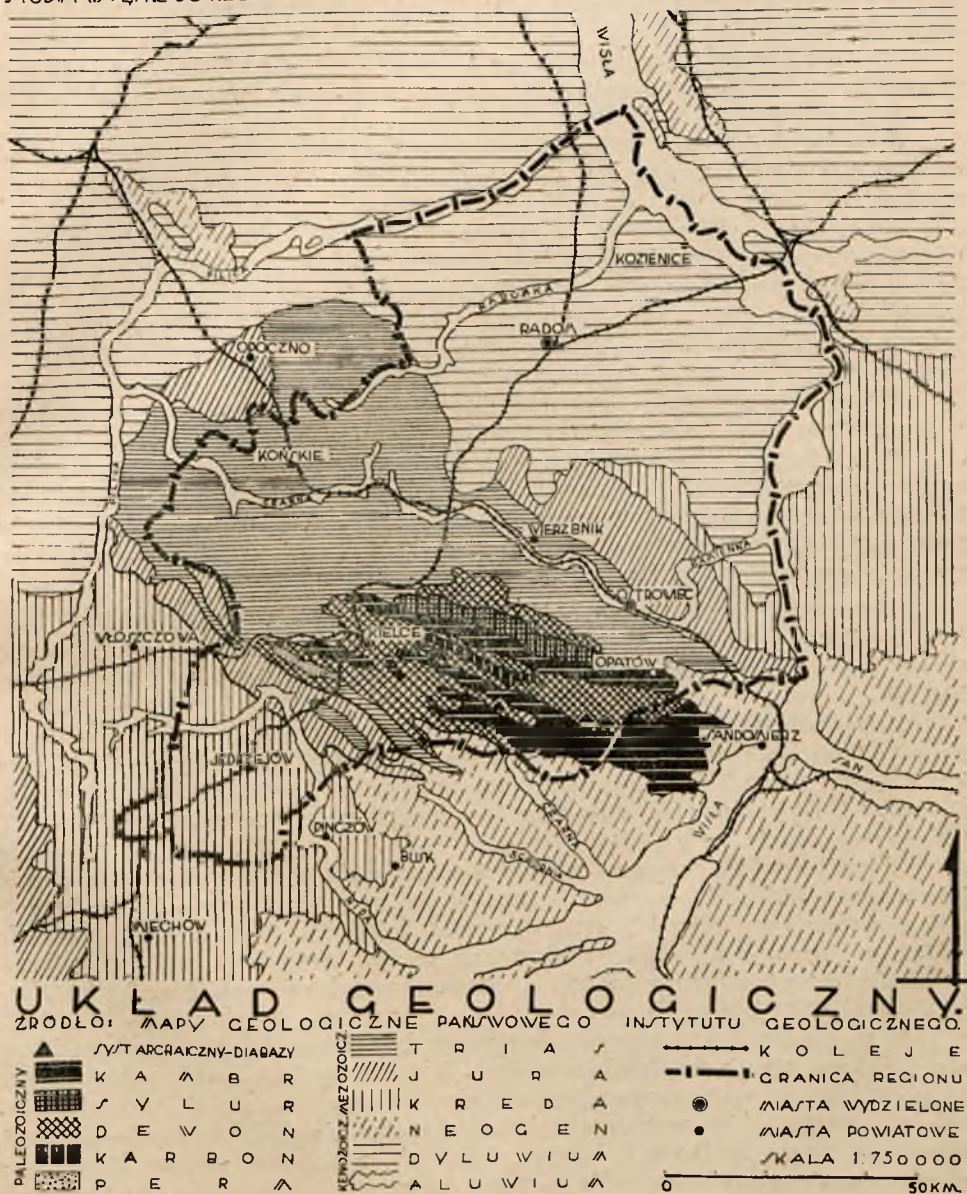
a) odkrycia analogicznego zagłębia węglowego, jak Śląskie w okolicy Radoszyc; w tym kierunku prowadzone są badania wstępne;

b) wykorzystanie surowca energetycznego w przedłużeniu pasa występowania gazów ziemnych i ropy w okolicy Wójczy — w zagłębiu miocenijskim nad dolną Nidą, gdzie istnieją źródła słone; na równoległym zazwyczaj występowaniu źródeł słonych i utworów roponośnych oparte są przypuszczenia geologów.

Z innych kopalni obecnie znaczenie minimalne posiadają: szpat wapienny (Chęciny, Kielce) — z powodu zanieczyszczeń związkami żelaza, bardzo zasobne złoża gipsowe w rejonie Pińczowa, Buska, Stopnicy i Staszowa — z powodu nieznanego obecnie zapotrzebowania tego surowca, siarka (Wiśniowa, Czarkowy) — w głębszych pokładach jeszcze niezbadana, aczkolwiek dotychczasowe wiadomości pozwalają przypuszczać, że kopalnie te mogłyby pokryć całe zapotrzebowanie kraju w ilości 4.000 — 5.000 ton, pokrywane przez import.

Glinki ogniotwale, występujące głównie w utworach triasowych na

STUDIA WSTĘPNE DO REGIONALNEGO PLANU ZABUDOWANIA OKRĘGU KIELECKO-RADOMSKIEGO



Rys. 9. Układ geologiczny Regionu Kielecko - Radomskiego.
 Dess. 9. Système géologique de la Région de Kielce et Radom.

północnym zboczu Gór Świętokrzyskich w Opoczyńskim, Iłżeckim, Koneckim i Opatowskim są wydobywane w okolicach Ćmielowa i Ostrowca na potrzeby tamtejszych fabryk. — Glinki te w miarę rozwoju przemysłu mogą mieć duże znaczenie dla hutnictwa i rozwoju ceramiki.

Do wyrobu zwykłej cegły budowlanej stosowana jest g l i n a m o r e n o w a; w związku z jej pokładami rozwinęły się cegielnie w okolicach Radomia, Kielc i w dolinie rzeki Kamiennej.

Z ł o ż a b a r y t u, odkryte dopiero przed wojną, są eksploatowane w Strawczynku; całe zapotrzebowanie krajowe, wynoszące około 4.000 tonn rocznie, może być w całości pokryte.

Na koniec f o s f o r y t y występują w okolicach Wisły i na północnym stoku Gór Świętokrzyskich (Rachów, Kazimierz n. Wisłą, Iłża). Najlepiej poznane są fosforyty rachowskie, zawierające 18 — 20% pięciotlenku fosforu (P_2O_5), są więc uboższe od podolskich. Największa produkcja w r. 1929 wyniosła około 40.000 tonn. Import fosforytów obcych (Algier, Maroko, Floryda, Murmań) i innych wynosi około 150.000 tonn rocznie.

Ważną rolę odgrywają Góry Świętokrzyskie w zakresie zaopatrywania kraju w surowiec skał użytecznych: piaskowców, kwarcytów, dolomitów i wapieni.

P i a s k o w i e c — dobywamy jest w wielu, prymitywnie prowadzonych drobnych przedsiębiorstwach, dostarczających na ogół materiału wierzchniego, często zwierzęcego, co przyczynia się do powstawania opinii ujemnej o użyteczności tego kamienia. Odporniejsze odmiany piaskowca budowlanego z utworów dolno - triasowych dostarczają kamieniołomy okolic Tułmina, Zagnańska i Suchedniowa.

Do celów w budownictwie cenna jest odmiana piaskowca Szydłowieckiego.

Piaskowce pochodzenia paleozoicznego (dewońskie, kambryjskie, bardziej scementowane i odporne. znajdują szerokie zastosowanie dla budowy dróg i ulic (szuter, kostka).

Najracjonalniej prowadzone są kamieniołomy państwowe w Zagnańsku. Kopalnie te wykorzystują wielkie zapasy doskonałego materiału drogowego, jaki stanowią k w a r c y t y kambryjskie pod Kajetanowem, spotykane poza tym pospolicie po obu stronach Gór Świętokrzyskich. Produkcja kopalń zagnańskich wynosi ostatnio 200 — 250 tysięcy tonn rocznie.

W a p i e n i e zwłaszcza paleozoiczne posiadają również duże zastosowanie jako marmur dla celów budowlanych; przerabiane są wapienie dewońskie, cechsztyńskie (marmur zygmunowski) oraz jurajskie. Większość skał stanowią wapienie pokładowe pochodzenia rafowego; odznaczają się one stosunkowo małą skalą barw i użycia, natomiast tworzą pokłady o nieograniczonych zasobach. Stan ich eksploatacji pozostawia wiele do życzenia.

W mniejszych ilościach występuje marmur żyłowy — o bogatym rysunku i barwie (Zelejowa, Ołowianka, Miedzianka itp.). Marmury Świętokrzyskie pod względem wytrzymałości na wpływy atmosferyczne niczym nie różnią się od zagranicznych. Opinia o mniejszej ich wytrzymałości pochodzi stąd, że niektóre kopalnie czerpią materiał z warstw płytkich, w których skała jest rozluźniona, podczas gdy zagraniczne kopalnie na ogół dostarczają materiału ścisłego i odpornego z warstw głębszych.

Wapienie paleozoiczne i jurajskie używane są poza tym do przeróbki na wapno, które wyróżnia się swą dobrocią. Najlepsze wapienniki znajdują się w okolicach Kielc, Chęcina i Chmielnika. D i a b a z y — z okolic Barda i Widełek nie są eksploatowane wobec braku komunikacji.



ROZMIESZCZENIE KOPALIN

WEDŁUG JANA CZARNOCKIEGO PROFESORA PAŃSTWOWEGO INSTYTUTU GEOLOGICZNEGO

OBZARY NAJCZĘSTZEGO WYKOPANIA RUD ŻELAZNYCH

- | | | | | | |
|---|---|---|-----------------------|---|------------------|
| | OBZARY NAJCZĘSTZEGO WYKOPANIA RUD ŻELAZNYCH | □ | CLINKI OCNIOTRWAŁE | — | GRANICA REGIONU |
| ▨ | ZŁOŻA OŁOWIANKI | ▲ | OSFORYTY | ● | MIASTA WDZIELONE |
| ▩ | ZŁOŻA MIEDZI | ◆ | S I A R K A | • | MIASTA POWIATOWE |
| ▧ | ZŁOŻA WĘGLA BRUNATNEGO | ▼ | ZRÓDŁA SARCZANO-SŁONE | • | MIJESCOWOŚCI |
| ▩ | ZŁOŻA GIPSU | X | SŁADY ROPY NAFTOWEJ | | SKALA 1:750000 |
| ■ | ZŁOŻA BARYTU | — | K O L E J O | | 50 KM. |

Rys. 10. Rozmieszczenia kopalin Regionu Kielce - Radomskiego.

Dess. 10. Répartition des mines de la Région de Kielce et Radom.

PODSTAWOWE FUNKCJE REGIONU KIELECKO - RADOMSKIEGO.

Praca, jaką wykonywa poszczególne części kraju, na ogół wpływa z właściwości geofizycznych tego obszaru; bywają jednak również wypadki bardzo luźnego związku przyczynowego między warunkami naturalnymi obszaru i pracą przezeń wykonywaną. Celem planowania jest dostosowywanie funkcji, które ma spełniać obszar (w tym wypadku region) do jego właściwości geofizycznych, jest to bowiem wyraz dążności planowej gospodarki, dążności do najekonomiczniejszego i najracjonalniejszego z punktu widzenia potrzeb państwa, jak i lokalnych — zorganizowania pracy tego regionu.

Wydaje się słusznym twierdzenie, że dla określenia zasadniczego zadania, które ma wykonać dany region, miarodajne są jego funkcje, których zakres i zasięg przekraczają potrzeby lokalne (regionu). Wychodząc z tego założenia, możemy w pracach analitycznych nad istniejącym stanem regionu — wyodrębnić i określić obecne funkcje dominujące tego obszaru. Ponieważ jednak, jak wspomnieliśmy, mogą zachodzić wypadki niedostatecznego związania funkcji obecnych z warunkami i bogactwami naturalnymi obszaru, przeto przy określaniu przyszłego głównego zadania regionu należy je pod tym punktem widzenia korygować.

Jaką jest „dominanta“ regionu Kielecko - Radomskiego?

Współczesne życie gospodarczo - społeczne charakteryzują 4 zasadnicze funkcje: mieszkanie, praca, wypoczynek, komunikacja. Częstokroć już jedna z tych zasadniczych funkcji — wybija się bardzo wyraźnie ponad inne i ponad potrzeby regionu.

Tą wyróżniającą się funkcją zasadniczą regionu Kielecko - Radomskiego jest — praca. Ani bowiem funkcja „wypoczynkowa“ tego obszaru, mimo istnienia cennych obszarów turystycznych (Góry Świętokrzyskie) i uzdrowiskowo - letniskowych, choć wykraczająca ponad potrzeby regionu, nie może być uznana za dominującą w takim stopniu, jak np. w regionie krakowskim, ani funkcja „komunikacji“ nie jest i nie będzie tak silnie rozwiniętą, jak np. w regionie nadmorskim — na którym wyciska ona wybitne piętno (transport lądowy i wodny z całego kraju — transport morski).

Na podstawie dotychczasowych analiz należy stwierdzić, że „praca“ w rozumieniu wytwarzania dóbr materialnych — jest funkcją regionu Kielecko - Radomskiego, która wpływa na charakter regionu dzisiaj i która w stopniu najsilniejszym zaważy na sformułowaniu zadania głównego tego regionu.

Niezbędne jest jednak bliższe określenie „dominanty“, mianowicie jaki rodzaj wytwórstwa wyuwać się będzie na plan pierwszy.







Szkicowa ocena rozmiarów produkcji regionu wg poszczególnych jej rodzajów i w stosunku do zapotrzebowania lokalnego i ogólno - krajowego daje następujący obraz:

W dziedzinie podstawowych surowców, opartych o glebę, musimy być raczej usposobieni pesymistycznie. Gleba, ten zasadniczy czynnik w produkcji rolniczej, jest na obszarze regionu bardzo różnorodna, na ogół jednak słaba; jedynie południowy kraniec ma gleby lepsze. Poza tym drugi czynnik — stan kultury gleby — jest niski — wymaga melioracji i polepszenia metod pracy — kryje jednak w sobie znaczne możliwości rozwoju. Ilość zatem surowców pochodzenia roślinnego (zboże, ziemniaki, buraki, warzywa, owoce) a w następstwie i pochodzenia zwierzęcego, jako wyraz hodowli (mięso, wełna, mleko) obrazują region odnośnie każdego z tych surowców, jako mozaikę powiatów niedoborowych, samowystarczalnych, bądź nieznacznie nadwyżkowych. Szereg danych pozwala wnioskować, że przy przyszłej poprawie warunków



ROZMIESZCZENIE LASÓW

ŹRÓDŁO: MAPA TOPOGRAFICZNA KRÓLESTWA POL. Z 1839 R. I MAPY VOUSKOW. INST. GEOGR.

- | | | | |
|--|---|---|-------------------|
|  | TERENY LEŚNE Z R. 1839 OBECNIE ISTNIEJĄCE |  | GRANICA REGIONU |
|  | — — — — — NIEISTNIEJĄCE |  | MIASTA WYDZIELONE |
|  | NOWE ZALEŚNIA ODR. 1839, OBECNIE ISTNIEJĄCE |  | MIASTA POWIATOWE |

Rys. 11. Rozmieszczenia lasów Regionu Kielecko - Radomskiego.

Dess. 11. Répartition des forêts de la Région de Kielce et Radom.

mogą powstać nadwyżki poszczególnych surowców, jednak o znaczeniu raczej lokalnym i w ramach Centralnego Okręgu Przemysłowego. Na razie niema jednak podstaw do zakreślania poważniejszej, ogólnokrajowego znaczenia, roli regionu w tej dziedzinie, a zatem rolnictwo nie będzie „dominantą” tego obszaru.

Poważniejsze znaczenie mogą posiadać lasy i surowiec drzewny (rys. 11). Zalesienie regionu wynosi 25% (w tym powiat Konecki o 40%) — wobec przeciętnego województw centralnych — około 19%. Powierzchnia lasów w regionie (przeważnie sosna, jodła, dąb) wynosi 307.000 ha, co daje około 800 tysięcy m przyrostu rocznego masy drzewnej. Jest to ilość dla C. O. P-u bardzo znaczna, tym bardziej, że okręg ten bazuje się poza tym na dużych obszarach leśnych Podkarpacia oraz wideł Sanu i Wisły. Dlatego też, pomimo rozwoju przemysłowego i związanego z tym większego zapotrzebowania drewna, należy przewidywać pewne nadwyżki na cele ogólnokrajowe.

Surowców i tworzyw przemysłowych region dostarcza już obecnie w ilościach, znacznie przewyższających potrzeby lokalne, przy czym, wobec niewykorzystania wszystkich możliwości produkcyjnych, jakie dają warunki naturalne obszaru, należy liczyć się ze znacznym wzrostem produkcji tych surowców w przyszłości.

R u d y ż e l a z n e. Obecna produkcja krajowa (1937 r. — istnieją dane za 3 kwartały tego roku) wynosiła łącznie z surowcem, pochodzącym z prażenia pirytów, ca. 820.000 tonn, w tym 42.000 tonn z prażenia pirytu. Przywóz wynosi 410.000 tonn, łącznie zatem zapotrzebowanie krajowych rud wynosi ponad ca. 1.300.000 tonn. Przy zużyciu żelaza na głowę ludności, wynoszącym około 12 — 15 kg, zużycie to jest w stosunku do innych krajów bardzo niskie; u naszych najbliższych sąsiadów dochodziło ono w czasach dobrej koniunktury do 180 kg na głowę, czyli 12 razy więcej. Nie odbiegniemy od cyfr realnych, jeżeli przyjmemy zapotrzebowanie żelaza w niedalekiej przyszłości na 50 kg na głowę, czyli, że zapotrzebowanie rud wzrośnie do 5.000.000 tonn rocznie.

Obecny udział regionu w wydobyciu rud wynosi około 20% krajowego. Biorąc pod uwagę zasoby rud oraz wprowadzanie ograniczeń importu rud z zagranicy, należy liczyć się ze wzrostem wydobycia w regionie do 30%, a nawet 40% produkcji ogólnokrajowej, co daje nam roczne wydobycie około 1,5 — 2 milionów tonn. Wobec przypuszczalnych zapasów rud żelaznych, ilość ta wydaje się możliwą do osiągnięcia i wpłynie poważnie na czynnik pracy regionu, dając również odpowiedni surowiec do rozwoju przemysłu metalowego.

P i r y t y. Piryty mają znaczenie poza wartością jako rudy żelazne, również jako rudy siarki: surowiec dla kwasu siarkowego, podstawowego produktu w przemyśle chemicznym, i ługów sulfitowych do wyrobu celulozy. Obecne wydobycie, wynoszące 70.000 tonn rocznie, zaspokaja prawie całkowicie zapotrzebowanie Polski, tak, że nie zachodzi konieczność uruchamiania złóż siarki i gipsu, jako surowca do tych celów, ani też importu z zagranicy.

F o s f o r y t y. Wydobycie fosforytów, wynoszące rocznie 10 — 40.000 tonn z pokładów wierzchnich, nie wyczerpuje możliwości zapotrzebowania krajowego, tym bardziej, że zużycie nawozów fosforowych obecnie jest nadzwyczaj niskie w porównaniu z latami dobrej koniunktury rolniczej (1929 — 304 tys. tonn, 1935 — 68 tys. tonn; dane te dotyczą superfosfatu). Istnieją zatem duże możliwości wzrostu wydobycia, pomimo, że fosforyty krajowe jakością nie mogą w zupełności zastąpić fosforytów zagranicznych, ani też ich zasoby nie są jeszcze sprecyzowane.

W a p i e n i e, d o l o m i t y i z l e p i e ń c e uczestniczą już obecnie



Rys. 12. Staropolskie Zagębie Regionu Kielecko - Radomskiego.
 Dess. 12. Le bassin sidérurgique de l'Ancienne Pologne.

w 30 — 33% produkcji ogólnopolskiej. Wysoka czystość, rozwój ruchu budowlanego i przemysłu chemicznego, pozwalają na wysnuwanie w tym zakresie pomyślnych wniosków.

Zapotrzebowanie kamienia na budowę dróg, które już obecnie spowodowało znaczny wzrost produkcji Kamieniołomów Państwowych w Zagnańsku, da prawdopodobnie impuls do stworzenia przemysłu prywatnego, któryby wykorzystał bogate i rozliczne złoża tego surowca.

Warunki geologiczne umożliwiają również rozwój fabryk cementu, materiałów ogniotrwałych, oraz przemysłu mineralnego (farby, ochry i baryty, mogące pokryć całkowicie zapotrzebowanie kraju).

Surowce i tworzywa przemysłowe nie są jednak wyłączną charakterystyką dominującej funkcji regionu. Jej dalszą składową, wynikającą logicznie z faktu posiadania bogactw naturalnych i produktów wyjściowych, jest przeróbka wytwarzanych surowców na artykuły pierwszej potrzeby. I choć region Kielecko-Radomski w ramach COP-u w zasadzie nie jest przeznaczony dla bazowania w nim przemysłu przetwórczego, jednak życie stworzy bardzo dogodne warunki ekonomiczne dla rozwoju czterech gałęzi przemysłu przetwórczego, tj.: metalowego, mineralnego, chemicznego i drzewnego ze względu na istotne czynniki w produkcji: istnienie materiałów wyjściowych, uzbrojenie obszaru w energię (wysokie napięcie, gaz) i środki komunikacyjne oraz zasób sił roboczych.

Powyższe przeto funkcje należy również uznać jako dominantę regionu.

Zagadnienia powstania i rozwoju nieistniejącego obecnie przemysłu są bardziej skomplikowane w planowaniu regionalnym, niż przy planowaniu miast, gdyż wchodzi tu w grę w większym stopniu znajomość strony technologicznej i handlowej poszczególnych gałęzi przemysłu.

Scharakteryzowana powyżej dominanta regionu Kielecko-Radomskiego znalazła wyraz w historycznych dziejach tego obszaru.

Różnorodność bogactw kopalnych, jak również ich występowanie na powierzchni (zwłaszcza rud żelaznych), spowodowały wczesne powstanie i rozwój górnictwa i hutnictwa na tym obszarze.

Są podstawy do twierdzenia, że przemysłowe wytapianie żelaza istniało na północnym zboczu Łysogór jeszcze przed narodzeniem Chrystusa. W wieku XV i XVI następuje rozkwit przemysłu żelaznego oraz powstaje ówczesny przemysł wojenny. Po upadku w XVII i XVIII w. przemysł górniczohutniczy rozkwita wspaniale w XIX w., kierowany przez ks. Lubeckiego i X. Staszica. Kielce w tym czasie są siedzibą Dyrekcji Głównej Górniczej oraz Akademii Górniczej. Hutnictwo polskie wysuwało się naprzód w pozycji międzynarodowej, zajmując co do ilości wyprodukowanej surowizny 6-te miejsce w Europie. Czynniki rozwoju tego przemysłu w tzw. Staropolskim Zagłębiu Żelaznym, tzn. na obszarze obecnego regionu Kielecko-Radomskiego, były: 1) obecność złóż rudy żelaznej, 2) obfitość paliwa z rozległych lasów, 3) obfitość rzeczek i strumyków o dość silnym spadku wody, umożliwiającym pędzenie nieskomplikowanych ówczesnych maszyn hutniczych, do czego wystarczała moc kilku koni mechanicznych, 4) ludność — wykwalifikowana i obeznana z tym przemysłem, o tradycyjnych zamiłowaniach fachowych.

Jak wykazuje rys. 12 wzdłuż rzek wytworzyły się pasy napięcia przemysłowego. Po zaprowadzeniu kolei następuje modernizacja zakładów. Huty przechodzą na użycie węgla i koksu. Jednocześnie jednak zaczyna się eksploatacja wysokoprocenowych rud, np. krzyworoskich z Rosji. Huty (Ostrowiec, Starachowice, Stąporków) w coraz więk-

szym stopniu zaczynają przerabiać sprowadzane rudy wysokoprocentowe. Większość jednak dawnych zakładów z początkiem XX w. gwałtownie zamiera.

Zmodernizowane zakłady metalurgiczne trzymają się linii kolejowych. Dotyczy to również zakładów przemysłu mineralnego, drzewnego i chemicznego. Ponieważ linie kolejowe w wielu wypadkach biegną dolinami rzek (Kamienna i jej dopływy) — pasy intensywnego uprzemysłowienia pokrywają się z pasami, jakie tworzyły dawne zakłady Staropolskiego Zagłębia żelaznego, np. na odcinkach: Opoczno — Skarżysko, Skarżysko — Ostrowiec, Skarżysko — Kielce.

Na ogół biorąc, niekorzystne warunki ekonomiczne i polityczne nie sprzyjały naturalnemu rozwojowi regionu. Projektowane uzbrojenie tego obszaru oraz wyposażenie ośrodków pracy w nowoczesne środki techniczne stwarzają warunki do wznowienia założeń, utrwalonych tradycją.

Materiały i dane, zbierane wprost z terenu regionu, pozwolą w niedługim czasie na uzupełnienie braków naszych urzędowych publikacji statystycznych. Możliwe będzie wówczas określenie cyfrowe, bardziej dokładne „dominanty“ regionu, co z kolei pozwoli postawić szereg cennych wytycznych do planowania regionalnego, w szczególności w dziedzinie ustalenia przeznaczenia terenów, a więc rozmieszczenia przemysłu, opartego na miejscowych surowcach-kopalinach, w zakresie komunikacji oraz odnośnie ostrożnego dysponowania terenem na cele budowlane z uwagi na cenne bogactwa naturalne.

Inż. Jan Walczyński.

Inż. arch. Józef Reński.

Porady prawnobudowlane

Pytanie: Przebudowa ulic w jednym z miast spowodowała zmiany wysokości chodników i jezdni. W związku z tym powstają następujące pytania:

1) Czy zarządy miejskie mają obowiązek przyjmowania do ścieków ulicznych wód deszczowych z nieruchomości prywatnych?

2) Czy zarządy miejskie mają obowiązek przystosowania do nowego stanu rzeczy: a więc podwyższanie względnie opuszczanie istniejących odprowadzeń ścieków, urządzenie nowych odprowadzeń od studzienek zbiorczych, podnoszenie lub opuszczanie poziomów podwórzy i progów drzwi wejściowych itp.

3) Czy zarządy miejskie mają obowiązek przystosowania na swój koszt stopni wejściowych, otworów okiennych, studzienek przy oknach piwnicznych itp.?

4) Czy zarządy miejskie mają prawo żądać aby nowowykonywane stopnie wejściowe były zakładane wewnątrz budynków a istniejące — zniesione lub przeniesione do wnętrza budynku?

Odpowiedź: Ad p. 1) Zarządy miejskie nie mają obowiązku przyjmowania do ścieków ulicznych wód deszczowych z nieruchomości prywatnych z wyjątkiem przypadku, gdy teren uliczny jest gruntem niższym względem gruntu sąsiedniego wyższego. Wówczas bowiem z mocy art. 640 Kodeksu Cywilnego (Napoleona) na gruncie niższym „ciąży obowiązek służebności przyjmowania wód, jakie naturalnie z gruntów wyższych spływają“.

Ad p. 2) W razie przebudowy ulicy, zwłaszcza w sensie jej poziomu, ciąży obowiązek na Zarządzie Miejskim, wykonania robót na sąsiednich terenach w celu

przystosowania tych terenów i urządzeń na tych terenach do nowego stanu rzeczy, bądź wynagrodzenia strat, wyrządzonych właścicielom tych terenów, tj. zapłacenia pewnej kwoty, potrzebnej na te naprawy, nadto może powstać kwestia żądania wynagrodzenia strat za czas pozostawiania majątku w stanie uszkodzonym. Pogląd powyższy opiera się na orzeczeniu Sądu Najwyższego z dnia 19 maja 1936 r. (C. I. 2930/35) w analogicznej sprawie. (Zbiór Orzeczeń Sądu Najwyższego zeszyt III. 1937 r. poz. 94).

Ad p. 3) Powyższa zasada ma zastosowanie również w stosunku do wejść, a ewent. i otworów okiennych w prywatnych domach frontowych tj. wykonywania stopni w górę lub w dół, ewent. studzienek przy okienkach piwnicznych, o ile to jest konieczne w związku z przebudową ulicy.

Ad p. 4) Przy wykonaniu robót, o których mowa w punktach 3 i 4 — Zarząd Miejski może żądać, by nowowykonywane stopnie były zakładane na nieruchomości właściciela, zgodnie z przepisami prawa bud. (art. 46 pkt. e). Natomiast nie ma podstaw do domagania się zniesienia i przeniesienia na nieruchomości istniejących stopni na chodniku.

O ileby właściciel nieruchomości z własnej inicjatywy wystąpił o urządzenie nowych stopni, to dla tych rzeczy musiałyby, zgodnie z art. 333 p. b) prawa budowlanego złożyć do zatwierdzenia projekt (plan) tych robót. Rzecz oczywista, ta zasada miałaby zastosowanie w tych wszystkich przypadkach, w których właściciele nieruchomości wykonywaliby sami oznaczone roboty.

Pytanie: Czy techniczny kierownik budowy może wobec władzy budowlanej zrzec się kierownictwa bez podania powodu i czy władza po otrzymaniu takiego zawiadomienia ma prawo lub obowiązek dociekania przyczyny zrzeczenia się kierownictwa lub może rezygnacji nie przyjmując i zmusić kierownika do dalszego prowadzenia robót?

Odpowiedź: Kierownik budowy może wobec władzy budowlanej zrzec się kierownictwa bez podania powodu.

Władza budowlana nie ma obowiązku dociekania przyczyny zaprzestania kierowania oraz nie ma prawa nie przyjmując zrzeczenia lub zmusić kierownika do dalszego prowadzenia robót, natomiast ma obowiązek żądać od właściciela budowy natychmiastowego złożenia deklaracji następnego kierownika (§ 11 rozp. Min. Spr. Wewn. z dn. 14.IX.1935 r. o nadzorze policyjno - budowlanym Dz. U. R. P. Nr 70 poz. 438).

Do czasu złożenia nowej deklaracji przysługuje władzy prawo wstrzymania



Pytanie: Jeden z zarządów miejskich wyłożył do publicznego przeglądu — zgodnie z postanowieniami art. art. 25 i 26 Prawa Bud. — projekt ogólnego planu zabudowania.

Pan A zgłosił zarzut przeciw projektowanemu na jego gruntach skwerowi.

Rada Miejska uznała słuszność argumentów pana A i skwer zaprojektowany pierwotnie na gruntach pana A przeniosła na grunty będące własnością pana B.

Powstaje pytanie: czy plan ten w obecnej fazie może być zatwierdzony przez władze czy też powinien być powtórnie wyłożony do przeglądu?

Odpowiedź: W myśl art. 32 Prawa Budowlanego zarzuty, zgłoszone przeciw planowi zabudowania przez zainteresowane osoby, powinny być rozpatrzone i załatwione przez Radę Miejską. Załatwienie zarzutów przez Radę Miejską może polegać albo na ich odrzuceniu albo na całkowitym lub częściowym uwzględnieniu.

Gdyby uwzględnienie zgłoszonego zarzutu mogło naruszyć interesy osób trzecich, powinny one otrzymać możliwość obrony swoich interesów. Powinno to więc być uskutecznione przez ponowne wyłożenie planu zabudowania wyłącznie w części zmienionej wskutek uwzględnienia zarzutów. O takim powtórny wyłożeniu powinno być podane do publicznej wiadomości przez ogłoszenie w trybie, przewidzianym w art. 25 Prawa Bud., przy czym w ogłoszeniu winno być wyraźnie zaznaczone, jaka część planu zabudowania, jako zmieniona wskutek uwzględnienia zarzutów, podlega ponownemu wyłożeniu.



Zwracamy uwagę na stale zamieszczane w „Przeglądzie Budowlanym“ porady prawnobudowlane w dziale „ustawodawstwo i orzecznictwo“. Narazie zamieszczamy wykaz tematów, omawianych w następujących numerach rocznika 1937 „Przeglądu Budowlanego“:

Nr 2. Prawa nabyte w zakresie uprawnień kierownika robót.	str. 100
Odmowa zatwierdzenia projektu budynku przy zastosowaniu art. 343 Prawa Bud.	„ 100
Stosunek służbowy budowniczego miejskiego do reprezentacji związków komunalnych na terenie b. zaboru rosyjskiego	„ 101
Naruszenie przez władzę budowlaną prawa budowlanego a prawa sąsiada	„ 101

	Warunki stosowania art. 380 Pr. Bud. przy zarządzaniu rozbiórki	str. 101
	Podatek od niezabudowanych placów	„ 101
Nr 3.	Komentarz do Rozporządzenia Rady Ministrów o dostawach i robotach z r. 1933 (Dz. U. R. P. Nr 13, poz. 92).	„ 172
Nr 4.	Wyznaczanie terminów rozbiórki domu w oparciu o art. 380 Pr. Budowlanego	„ 235
	Budowa bez zatwierdzonego projektu	„ 235
Nr 5.	Warunek stosowania rygorów art. 380 Pr. Bud.	„ 291
	Warunek uznania budowli za zabytek	„ 291
	Konieczność właściwego pouczenia przez Wydziały Powiatowe o trybie zaskarżenia decyzji władzy (art. 395 Pr. Bud.)	„ 291
	Kiedy budynek ma cechę przeznaczenia na cele mieszkalne	„ 292
	Komentarze do Rozporządzenia Min. Skarbu z dn. 9.IV.1937 r. (Dz. U. R. P. Nr 34) do ustawy o rozbudowie miast	„ 292
Nr 6.	Szczególny wypadek oceny praw nabytych do kierowania robotami budowlanymi na terenie województwa pomorskiego w rozumieniu art. 369 Pr. Bud., a ustawa z dn. 15.II.1933 r.	„ 330
	Warunki ważności dowodu z oględzin komisyjnych w postępowaniu administracyjnym	„ 331
	Oznaczenie władzy odwoławczej dla rozstrzygnięcia kwestii zwrotu kosztów pierwszego urządzenia ulic przez właścicieli działek	„ 331
Nr 7.	Odpowiedzialność kierownika robót za prowadzenie budowy bez zatwierdzonego projektu	„ 377
Nr 9.	Moc wsteczna przepisów Prawa Budowlanego	„ 481
	Budowa na granicy działki (art. 178 Pr. Bud.)	„ 481
Nr 10.	Kiedy można odmówić pozwolenia na budowę po upływie dwuletniego odroczenia	„ 539
	Uprawnienia do kierowania robotami budowlanymi	„ 539
	Wznoszenie budynków pod lub w pobliżu linii elektrycznych prądu silnego	„ 539
Nr 11.	Ulgi dla nowowznoszonych budowli	„ 539
Nr 12.	Pojęcie budynku ukończonego w myśl ustawy z roku 1933 o ulgach dla nowowznoszonych budowli	„ 647
	Kiedy gruntowna przebudowa podpada pod pojęcie budynku nowowzniesionego w rozumieniu ustawy o ulgach	„ 648
	Warunki uzasadniające nakaz rozbiórki budynków wzniesionych bez wymaganego zezwolenia	„ 648

ORGANIZACJA PRAC POMIAROWYCH W MIASTACH.

W okresie: 1.IV.1937 r. — 1.II.1938 r. następujące miasta zorganizowały własne referaty pomiarowe i rozpoczęto lub wznowiono prace pomiarowe:

- 1) Lublin — kierownik miern. przys. inż. Władysław Mikulski,
- 2) Częstochowa „ „ „ „ Tadeusz Wojan,
- 3) Białystok „ „ „ „ Stanisław Skupiński,
- 4) Skarżysko „ „ „ „ Aleksander Husak,
- 5) Sandomierz „ „ „ „ Janusz Tatarowski.

PIERWSZY ZJAZD PRZEWODNICZĄCYCH KOMISYJ REGIONALNYCH PL. ZABUDOWANIA.

W dniach 17 — 18 stycznia rb. odbył się pod przewodnictwem Pana Vice-Ministra Spraw Wewnętrznych pierwszy Zjazd Przewodniczących Komisji Regionalnych Planów Zabudowania. W zjeździe tym wzięli ponadto udział przedstawiciele M. S. Wojsk., Fund. Pracy, Związku Miast Polskich i szeregu innych instytucyj.

Pierwszego dnia obrad przedyskutowano projekt regulaminu Komisji Regionalnych Planów Zabudowania. Przedpołudnie drugiego dnia było poświęcone zwiedzeniu i zaznajomieniu się z pracami Biura Pomiarów i Planów Zabudowania przy Wydz. Woj. Warszawskim, Biura Planowania przy Vice-Premierze oraz Biura Regionalnego Pl. Zab. Okręgu Warszawskiego. Na zakończenie obrad Zjazdu wysłuchano sprawozdań Przewodniczących poszczególnych Komisji oraz przyjęto szereg wniosków.

DZIAŁALNOŚĆ INSTRUKCYJNO - LUSTRACYJNA REFERATU URBANISTYCZNEGO ZWIĄZKU MIAST POLSKICH.

W ciągu okresu: 1.IV.1937 r. — 31.XII.1937 r. objazdami Kierownika Referatu objęto miast i innych osiedli — 26, Referenta Pomiarowego miast i innych osiedli — 76.

Ponadto przedstawiciele Referatu Urbanistycznego wzięli, na zaproszenie zarządów miejskich, udział w szeregu posiedzeń, poświęconych organizacji prac nad planami zabudowania (m. in. w Częstochowie, Skarżysku, Sandomierzu).

UMOWY RAMOWE NA SPORZĄDZENIE POMIARÓW ORAZ NA OPRACOWANIE PROJEKTÓW PLANÓW ZABUDOWANIA.

Referat Urbanistyczny Związku Miast Polskich opracował i przesyła zgłaszającym się zainteresowanym związkom samorządowym projekty ramowych umów na sporządzenie pomiarów oraz na opracowanie projektów planów zabudowania (umowa ramowa na opracowanie planu zabudowania została w zasadzie zaaprobowana przez Min. Spr. Wewn.).

Wzory tych umów posiadają charakter ramowy i wymagają dostosowania do lokalnych warunków przez opuszczenie zbędnych szczegółów itp.

Projekty umów, oparte na powyższych wzorach ramowych, są przesyłane do Związku Miast Polskich dla zaopiniowania przed ich ostatecznym zawarciem.

W okresie: 1.VII.1937 r. — 1.II.1938 r. Referat Urbanistyczny zaopiniował 10 umów tego rodzaju.

Niejednokrotnie Zarządy Miast nadsyłają do opinii projekty umów, przepisane z umowy ramowej w jednym egzemplarzu, co utrudnia ich porównanie z oryginałem umowy ramowej oraz sprawdzenie zmian, wprowadzonych w stosunku do umowy ramowej. Z tych względów należy wprowadzić zmiany oraz wypełnić pozostawione wolne miejsca, jak również skreślić zbędne szczegóły bezpośrednio na oryginale umowy ramowej oraz tak wypełniony oryginał nadsyłać (w dwóch egzemplarzach) do Związku Miast Polskich. Ten sposób nadsyłania umów umożliwi Związkowi Miast dokładniejsze i szybsze wydanie opinii.

OPINIA O PROJEKCIE PLANU ZABUDOWANIA UZDR. SZCZAWNICA.

W dniach 20 — 21 lutego 1938 r. odbyło się w Szczawnicy posiedzenie Podkomisji Urbanistycznej Związku Miast Polskich, poświęcone przyjęciu opinii o planie zabudowania uzdr. Szczawnicy, opracowanym przez inż. arch. St. Piotrowskiego (Katowice). Projekt opinii opracowali inż. arch. Wł. Śmigielski (Kraków) oraz dr. St. Leszczycki (Kraków). W posiedzeniu wzięli udział: z ramienia Komisji Urbanistycznej Związku Miast — dyr. J. Strzelecki, prof. T. Tołwiński, inż. E. Zaczyński i inż. L. Tomaszewski. Ponadto wzięli udział w posiedzeniu przedstawiciele Wydziału Zab. Osiedli Min. Spr. Wewn., Urzędu Wojewódzkiego oraz władz miejscowych.

KREDYTY NA POMIARY I PLANY ZABUDOWANIA Z PAŃSTW. FUND. BUDOWLANEGO, FUNDUSZU PRACY I KOM. FUND. POŻ. - ZAPOMOG.

W dniach 15-go stycznia i 5-go lutego 1938 r. odbyły się posiedzenia „Komisji P. P. Z.” (Pomiarów i Planów Zabudowania) przy Polskim Banku Komunalnym z udziałem przedstawicieli: M. S. Wewn., M. S. Wojsk., Fund. Pracy, Banku Gosp. Kraj., Polsk. Banku Komun. i Zw. Miast Polskich.

Na posiedzeniach tych uzupełniono regulamin Komisji oraz ustalono tryb postępowania przy rozdziale kredytów w roku 1938/39 (patrz „Samorząd Miejski“, Nr 3/4 str. 248). Ze względu na niewystarczającą, w stosunku do potrzeb i zgłaszanych wniosków, wysokość środków, jakimi dysponuje Komisja w roku 1938/39), ustalono, iż pierwszeństwo przysługuje gminom, w których prace są zaawansowane oraz przyjęto orientacyjne kontyngenty dla obszaru poszczególnych województw.

Referat Urbanistyczny Związku Miast Polskich opracowuje obecnie wnioski o kredyty, nadesłane przez przeszło 150 związków samorządowych. Wnioski te zostaną następnie w drugiej połowie marca rb. przyjęte przez Komisję Pomiarów i Planów Zabudowania oraz skierowane do instytucji kredytujących (Bank Gospodarstwa Krajowego i Polski Bank Komunalny), przy czym zainteresowane związki samorządowe zostaną niezwłocznie powiadomione o przyznaniu kredytu.

POSADY ZAOFIAROWANE.

Następujące Zarządy Miejskie poszukują kandydatów na stanowiska (oferty należy nadsyłać do Zarządów Miejskich do 1.IV. rb.):

- 1) Sieradz — Kierownika Referatu Techn. - Budowlanego,
- 2) Wierzbnik — Rzecznawcy budowlanego,
- 3) Kobryń — Rzecznawcy budowlanego,
- 4) Częstochowa — Kierownika Oddziału Architektury,
- 5) Busko - Zdrój (Chmielnik i Staszów) — Architekta rejonowego,
- 6) Tczew — Kierownika Wydziału Budownictwa,
- 7) Czortków — Kierownika Wydziału Budowlanego.

Ponadto następujące Wydziały Powiatowe poszukują kandydatów na stanowiska rzeczoznawców budowlanych (oferty nadsyłać bezpośrednio do Wydz. Powiatowych do 1.IV. rb.):

- 1) Wierzbnik (pow. iłżecki),
- 2) Olkusz,
- 3) Końskie.

PORADNICTWO TECHNICZNO - BUDOWLANE.

Ze względu na dający się odczuć, zwłaszcza w miastach mniejszych, brak personelu fachowego w działach techniczno - budowlanych — Związek Miast Polskich uruchomił w roku ubiegłym, narazie przy Referacie Urbanistycznym, dział pomocy techniczno - budowlanej w następującym zakresie:

1. Udzielanie porad i opinii w sprawie wyboru terenów pod budowę budynków i urządzeń użyteczności publicznej oraz pod budownictwo mieszkaniowe, finansowane z funduszków publicznych.

2. Pomoc techniczna w zakresie projektowania budynków — zarówno nowych jak i adaptacji istniejących — drogą porad przy ustalaniu programu projektów, w czasie opracowywania projektów oraz opiniowania gotowych projektów.

3. Pomoc techniczna w zakresie wykonywania budynków drogą porad na temat sporządzania kosztorysów, zawierania umów z przedsiębiorstwami, ujęcia konstrukcji budowli, doboru materiałów itp. oraz odbioru wykonanych robót (kołaudacja).

4. Poradnictwo w zakresie właściwości technicznych materiałów z uwzględnieniem materiałów nowych (konstrukcyjnych i zastępczych).

Pomoc w powyższym zakresie udzielana jest na warunkach ogólnych, stosowanych przez Związek Miast tj. drobne porady ustne i korespondencyjne są bezpłatne, opinie wymagające większego nakładu pracy oraz wyjazdy i prace zlecane rzeczoznawcom z poza biura Związku Miast Polskich — za zwrotem kosztów.

W okresie wstępnej działalności poradnictwa techniczno - budowlanego miasta

zgłosiły do opinii szereg projektów budynków rzeźni oraz kąpielisk miejskich. Ponadto udzielono pomocy miastom w zakresie: oceny wartości i przydatności nabywanych przez miasto terenów, układania programu projektów budynków szkolnych, doboru elementów konstrukcyjnych budynków itp.

OPINIOWANIE PRZEZ KOMISJĘ URBANISTYCZNĄ PROJEKTÓW PLANÓW ZABUDOWANIA.

Zgłoszono do opinii Komisji Urbanistycznej następujące projekty planów zabudowania:

1) m. Luboml — projekt opracowało Biuro Regionalnego Planu Zabudowania Okręgu Wolyńskiego. Projekt opinii opracowuje inż. arch. St. Lier (Warszawa),

2) m. Tomaszów Mazowiecki — projekt opracowało Biuro Regionalnego Planu Zabudowania Okręgu Łódzkiego. Projekt opinii opracowuje inż. arch. R. Pękalski (Poznań),

3) m. Biała Krakowska — projekt opracował inż. arch. St. Piotrowski (Katowice). Projekt opinii opracowuje inż. arch. J. Reński (Kielce),

4) m. Kutno — projekt opracowało Biuro Pomiarów i Planu Zabudowania przy Wydziale Wojewódzkim Warszawskim. Projekt opinii zlecono inż. arch. J. Zacharzewskiemu (Warszawa).

KURS PLANOWANIA MIAST.

W maju rb. odbędzie się Kurs Planowania Miast. Czas trwania kursu i jego definitywny program oraz termin zapisów zostaną ustalone w końcu marca rb. i opublikowane w „Samorządzie Miejskim“. Przypuszczalnie kurs będzie trwał 10 — 12 dni po 6 — 7 godzin dziennie.

Zadanie kursu polega na zaznajomieniu uczestników, posiadających już odpowiednie przygotowanie teoretyczne z dziedziny urbanistyki i prawa budowlanego, z istniejącym doświadczeniem i podstawowymi wiadomościami, dotyczącymi metod pracy nad sporządzaniem planów zabudowania i ich realizacji. Program kursu nie będzie obejmował wiadomości ogólnych, gdyż kurs jest organizowany dla osób mających odpowiednie przygotowanie teoretyczne, jak również nie będzie obejmował rozważań nad zmianą istniejących rozporządzeń, gdyż celem jego jest zaznajomienie z metodami pracy, dostosowanymi do dzisiejszych stosunków i norm prawnych.

Organizacja pracy kursu będzie oparta na metodzie dyskusyjnej. Każdy z prelegentów wygłasza referat, zakończony тезami, wg których prowadzona jest następnie dyskusja. Ścisły program referatu i pełny tekst тез będzie uzgodniony uprzednio z Komitetem Kursu. Referaty będą oparte na materiale, wziętym z życia (plany, fotografie, dane statystyczne).

Kurs będzie miał charakter zamknięty i został zorganizowany wyłącznie dla osób zarejestrowanych uprzednio przez kierownika kursu. Ze względu na charakter kursu i stosowane metody pracy — liczba uczestników jest ograniczona do 40.

Osoby, ubiegające się o zarejestrowanie w charakterze uczestników kursu, powinny co najmniej na 2 tygodnie przed jego rozpoczęciem nadesłać zgłoszenie do kierownika kursu. Listę uczestników ustala ostatecznie Komitet Kursu.

Wszystkich uczestników obowiązuje wpisowe za całość kursu wysokości zł. 30.—,

płatne przed jego rozpoczęciem i przeznaczone na druk materiałów kursowych. Uczestnikami kursu mogą być wyłącznie osoby, posiadające ukończone studia wyższe, pracujące zawodowo w dziedzinie urbanistyki, lub też zamierzające specjalizować się w tej dziedzinie, a mianowicie:

a) pracownicy instytucyj rządowych, biur regionalnych planów zabudowania oraz zarządów miejskich,

b) inne osoby, po złożeniu deklaracji, wyrażającej zamiar specjalizowania się i poświęcenia pracy zawodowej w dziedzinie urbanistyki.

Komitet Kursu został powołany przez Prezesa Związku Miast Polskich. W skład jego wchodzi: 1) Inż. A. Kuncewicz Naczelnik Wydziału Zabudowania Osiedli Min. Spraw Wewn., 2) Dyr. J. Strzelecki — Przewodniczący Komisji Urbanistycznej Związku Miast, 3) Prof. T. Tołwiński — Dziekan Wydziału Archit. Politechniki Warszawskiej.

Na posiedzeniu konstytucyjnym, odbytym w dn. 20.XII.1937 r. wybrano przewodniczącego Komitetu w osobie prof. Tołwińskiego oraz powołano na kierownika kursu inż. arch. L. Tomaszewskiego.

Program kursu przewiduje między innymi omówienia następujących zagadnień:

Studia do programu ogólnego planu zabudowania,

Opracowanie programu ogólnego planu zabudowania,

Szczegółowe plany zabudowania dzielnic mieszkaniowych,

Realizacja planów zabudowania,

Rewizja ogólnych planów zabudowania,

Zagadnienia rolne i scaleniowe przy planowaniu miast.

Również mają być omawiane zagadnienia związane z planowaniem urbanistycznym jak: komunikacji kolejowej, kołowej i lotniczej, przemysłu, dzielnic i obiektów zabytkowych, uwzględniania w planach zabudowania wytycznych projektów wodociągów i kanalizacji. Ponadto będą szczegółowo omawiane zagadnienia stosowania przepisów prawnych, dotyczących sporządzania i realizacji planów zabudowania.

NOWE WYDAWNICTWA.

W końcu 1937 r. ukazały się dwa wydawnictwa, wielce pożyteczne w codziennej działalności zarządów miejskich a zwłaszcza ich organów techniczno-budowlanych oraz wydziałów nadzoru budowlanego.

1) **Gustaw Szymkiewicz: „Komentarz do Prawa Budowlanego“** — 2 tomy, 568 str., cena 2-ch tomów łącznie — 12 zł, w oprawie — 14 zł, przesyłka — 1 zł. Nakładem autora (Warszawa I, skrz. poczt. 395, konto P. K. O. nr 7854).

Pożyteczne wydawnictwo, zawierające zbiór szczegółowych komentarzy do kolejnych artykułów prawa budowlanego z uwzględnieniem zarówno nowelizacji tego prawa z dn. 14.VII.1936 r. jak i nowych okólników i rozporządzeń, np.: o sposobie opracowania planów zabudowania, o zwolnieniu z obowiązku ponoszenia kosztów urządzenia ulic i placów oraz zmniejszeniu i odroczeniu wpłat z tego tytułu itp.

Komentarze uwzględniają w treści wyroki Najw. Tryb. Administracyjnego. Szczególnie obszerne i cenne są komentarze, dotyczące bardziej zawiłych kwestyj, jak np. stosowanie postanowień art. 174 prawa budowlanego (Komentarz odnośny obejmuje 30 stron druku).

2) **„Kalendarz Przeglądu Budowlanego“** na rok 1938 — 2 tomy, 2.244 str., cena 2-ch tomów 18 zł. Opracowano pod redakcją inż. J. Lufta.

Kalendarz ten stanowi nieodzowny podręcznik dla każdego architekta, inżyniera budowlanego lub komórek technicznych zarządów miejskich. Pierwszy tom (który ma się ukazywać w odstępie 4-ch lat) zawiera podstawowe wiadomości z dziedziny materiałów budowlanych, konstrukcyj, instalacyj, projektowania itp. dane, ulegające stosunkowo nieznacznym zmianom. Tom drugi ma być aktualizowany co dwa lata i zawiera dane, ulegające częstszym zmianom np. dane dotyczące organizacji robót budowlanych, norm wynagrodzeń za projekty i dozór, warunków technicznych wykonywania budowli, ustawodawstwa budowlanego i przemysłowego itp. Szczególnie cenne i wyczerpujące są dane o instytucjach i zakładach naukowych, w dziedzinie budownictwa oraz szczegółowy spis władz w tej dziedzinie (zarówno centralnych, jak I-ej i II-ej instancji).

Całość wydawnictwa stanowiącego przykład niezmiernie sumiennego opracowania tematu, dokonanego przez kilkudziesięciu fachowców, wypełnia lukę naszego piśmiennictwa i stoi na poziomie najlepszych wydawnictw tego rodzaju, jakie ukazały się w innych krajach.

Errata nr 4 — 1937 r.

Résumé de l'article de l'Ing. W. Leyberg. Paris et sa région. (voir Nr 4/1937).

Paris, berceau de l'urbanisme classique, fait preuve aujourd'hui d'une négligence dans ce domaine plus considérable que bien d'autres capitales de l'Europe. La ville couvre sans plan d'aménagement de constructions basées sur des règlements surannés. — Le réseau des voies de circulation se base sur l'ossature montée par Haussmann. Ce préfet de la Seine pour ainsi dire colonisait le vieux Paris afin de transformer en cité moderne l'ancien centre des révoltes et des troubles; comme chaque colonisateur il commençait par la création des grandes routes de trafic. Haussmann était l'interprète des besoins économiques de son époque ainsi que des aspirations de l'Empereur. Cependant son oeuvre était incomplète et ne créa point de bases saines pour le développement futur de la capitale. — La capacité des voies de circulation est aujourd'hui insuffisante. Le réseau du métro est au point de vue contemporain imparfait par ce qu'il ne sert pas à la décentralisation de la ville. Les voies ferrées ne sont pas suffisamment liées entre elles, de sorte qu'elles ne facilitent pas le transport des habitants de la banlieue dans tous les quartiers de Paris, comme c'est par exemple le cas à Berlin. Le système de trafic est imposant dans ses fragments mais il ne forme pas un tout organisé d'une façon harmonique. On tend à une direction homogène de tous les moyens de transport en commun, ce qu'on a déjà obtenu à Berlin et à Londres; en France on a atteint dernièrement un but analogue dans le domaine des voies ferrées.

En 1932 on procéda à l'établissement d'un plan d'aménagement de la région parisienne. Le plan divise l'étendue de la région en quatre classes, qui diffèrent entre elles par le genre et la densité des constructions. Cependant la superficie des terrains à bâtir est très vaste, tandis que les restrictions concernant la densité des bâtiments sont bénignes; la prédestination aux constructions des cadres si vastes peut rendre fictive la direction selon un plan préconçu du développement de la ville. — L'aménagement national et régional eut ses débuts en France à l'époque de Colbert. Les routes créées par lui forment l'ossature du réseau de circulation de la région parisienne. Le plan d'aménagement prévoit cinq autoroutes centripètes et une rocade. La disposition de ces voies, antithèse du système introduit à Berlin, peut provoquer des difficultés du trafic dans les lieux où les autoroutes déboucheront sur les anciens boulevards militaires, la circulation débordera ici à cause de l'étroitesse des rues surchargées par le trafic urbain; outre cela on peut douter que le trafic de transit ne s'efforce pas de passer par le centre de la ville au lieu de profiter de la rocade plus éloignée.

L'urbanisme français se développait il y a peu de temps dans des conditions peu favorables d'un libéralisme économique exubérant. Ce n'est que récemment que cet état de choses a subi une amélioration sensible, ce

qui se manifesta entre autres dans les nouveaux décrets - lois concernant l'aménagement des villes et des régions. La bénignité de certains réglemens prévus par le plan de la région parisienne s'explique par l'impossibilité de faire disparaître radicalement les conséquences des abus précédents. Ce n'est qu'après des métamorphoses ultérieures de ses fondemens économiques, sociales et législatives que l'urbanisme français reprendra une place dominante dans l'urbanisme mondial.

E R R A T A:

W nr 4/37 w artykule W. Leyberga.....

Na str. 18, wiersz 10 od dołu — zamiast: „budynków o różnych wysokościach“ powinno być: „budynków o równych wysokościach“,

na str. 28, wiersz 17 od dołu — zamiast: „1833“ powinno być: „1883“,

na str. 28, wiersz 1 od dołu — zamiast: „W zakończeniu prac“ powinno być: „Po zakończeniu prac“,

na str. 33, wiersz 7 od góry — zamiast: „mostów o kilkunastometrowej długości“ powinno być: „mostów o kilkunastokilometrowej długości“,

na str. 34, wiersz 12 od góry — zamiast: „od niedawna“ powinno być: „do niedawna“.

S O M M A I R E

Problème des projets régionaux et nationaux d'urbanisme.

En établissant les projets régionaux et en fixant les principes et les grandes lignes de leur développement, on doit les considérer du point de vue de l'ensemble des problèmes nationaux. Il s'ensuit une définition du projet régional suivante: Projet régional du territoire donné, constitue un programme déterminant de la façon la plus économique et la plus rationnelle région, destination et aménagement des terrains, afin d'assurer dans une période de temps évaluable les meilleures conditions de développement de cette région. Il faut surtout se rendre compte quelle est la fonction, dont l'accomplissement appartient au territoire donné, dans la totalité de l'organisme du pays. Les fonctions d'un caractère local doivent être subordonnées à cette „fonction dominante“.

Une grande quantité de problèmes tels que réseau de grande communication, transmission de l'énergie, répartition des centres industriels etc., ne peuvent pas être résolus dans le cadre restreint des régions particulières.

Ces problèmes nécessitent l'établissement du projet national.

Il y a une suite nombreuse de cas où le projet régional doit s'appuyer sur une base plus large de l'ensemble des intérêts de la Nation.

H. Morsztynkiewiczowa (Varsovie): Structure de la région de Varsovie.

Le fait, qu'au centre de la Région de Varsovie se trouve la capitale de l'Etat et que cette capitale est située dans une place dominante de l'Europe, au croisement des grandes voies internationales, passant par l'Europe du nord au sud et de l'est à l'ouest, — voilà les facteurs qui forment, en premier lieu, la structure de la Région de Varsovie.

Varsovie, en tant que capitale de l'Etat et le noeud de communication ferroviaire, routier, fluvial et aéronautique — agglomère dans la ville et dans la région des masses de population, qui doivent être placées rationnellement. — Ces agglomérations seront basées sur des directions de communications bien combinées, dont les principales seront tracées parallèlement et horizontalement à la Vistule.

Le principe de la structure de la Région de Varsovie est constitué par la différenciation de tout le territoire de la Région en zones actives d'armement et en territoires urbanistiques passifs. Lelong des zones actives d'armement seront groupées les colonies, séparées par des bandes transversales de verdure, — territoires passifs au point de vue urbanistique, qui contiendront, indispensables pour la vie d'une grande cité, des terrains de verdure.

Z. Novák (Kraków): Caractère et thèmes principaux de la région de Cracovie.

La vallée de la Vistule, depuis les régions montagneuses de Podhale jusqu'aux plaines fertiles de Miechów et de Sandomierz, constitue un axe de la partie méridionale de la Pologne (la Petite Pologne — Małopolska). La ville de Cracovie est située avantageusement pour son développement à l'endroit où se rencontrent les trois régions ayant successivement un caractère touristique, industriel et agricole. Cette juxtaposition naturelle, a été défigurée par les frontières politiques, frustrant la province et sa capitale des avantages de son site naturel. Dans un avenir le plus proche, les études du Bureau du Plan régional, tacheront de résoudre le problème d'approchement et de liaison réciproque de ces régions.

La région de Cracovie ayant principalement un caractère d'un centre touristique, qui se prête dans une large mesure à l'organisation des loisirs, son rôle essentiel sera d'assurer le développement des forces physiques et psychiques de l'homme — Par conséquent on a poussé plus loin, les études sur la région de Podhale. Les difficultés qu'il faut vaincre ici, sont d'ordre suivant: arrêt de l'extension désordonnée des territoires de loisirs et de repos, aménagement de ceux-ci en liaison avec l'ensemble de solutions qui se posent dans le plan national, notamment organisation du système fluvial et routier. Il s'y ajoute une grave question sociale et économique, celle d'un trop grand éparpillement des terres cultivables.

K. Pękański (Poznań): Problèmes régionaux de Poznań.

Les propriétés naturelles du territoire en question sont: le caractère agricole de cette partie de la Pologne (Wielkopolska — Grande Pologne) et sa situation sur la voie de passage est-ouest.

Le rôle de terre nourricière qu'avait joué la Grande Pologne à l'égard de l'Allemagne influença d'une manière singulière le développement du réseau de communication, de l'industrie des produits agricoles, et augmenta le niveau général de la vie de la population.

Après la guerre, la situation en 1918 a décelé les inconvénients résultant de l'attitude prise par les Allemands vis à vis de Poznań, qui l'ont traité toujours comme une place forte qu'il faut isoler de l'est au moyen d'un réseau de communication insuffisante. La guerre et ensuite la crise ont ruiné quantité de centres de production.

Une éphémère période de prospérité de Poznań, après la guerre, provoqua un surpeuplement outre mesure, du à l'afflux d'une population des autres parties de la Pologne, de même l'extension chaotique de la ville et comme suite, l'accroissement de chômage.

Le bureau du plan régional a élaboré d'une façon exacte la partie analytique et systématique du problème. L'élaboration d'un plan positif dépend de la coordination de l'ensemble des questions touchant le pays tout entier.

Ing. Arch. T. Słońska: Problème de la région industrielle de Łódź.

Le thème dominant de la région de Łódź, est la reconstruction de l'industrie qui a perdu après la guerre ses anciens marchés mondiaux.

Cette industrie qui se développait d'une manière tout à fait chaotique, ne répond pas aux besoins d'aujourd'hui.

La grande et moyenne industrie se groupe au centre de la région et dans la ville de Łódź, la petite industrie est répartie dans les petits bourgs.

On constate une transformation de l'industrie textile si caractéristique pour cette région, qui en passant d'une forme d'exploitation propre aux ateliers d'artisans à celle des grandes usines, n'a pas bougé de place, s'installe comme auparavant au centre de la ville et dans les quartiers d'habitation, grevant lourdement la circulation urbaine.

Dans le but d'organiser les fonctions de la région, il importe d'étudier en détail la répartition de l'industrie, c'est à dire choisir les terrains

capables de recevoir les établissements industriels où ils peuvent se développer librement tout en résolvant en même temps les questions d'habitation et de communication. L'indécision au sujet des solutions générales intéressant le pays tout entier, (exemple: problème de la construction du canal Silesie — Gdynia, qui devait passer non loin de Pabjanice) empêche la possibilité de mise au point du projet de cette région.

St. Piotrowski (Katowice): Thèmes du plan régional dans le bassin houiller.

Les ressources de houille en tant que richesse principale de la région et l'exploitation de l'industrie minière, déterminent en principe la direction de l'aménagement du bassin houiller.

Le développement de l'industrie minière exige l'interdiction de bâtir sur les territoires riches en gisements de houille. Cette mesure étant la base de l'aménagement de la région houillère force à la séparation nette et totale des terrains industriels et d'habitation, conséquemment à l'organisation bien adaptée de la communication locale, permettant les parcours faciles entre les lieux de travail et d'habitation. L'état actuel de la région ne répond en aucune façon aux exigences susmentionnées. Les cités et colonies ouvrières émergeaient au hasard dans le voisinage le plus proche des mines, ensuite ces colonies se transformèrent en des villes véritables empêchant le plus souvent, l'exploitation de riches gisements.

Le réseau actuel de communication ne répond également aux besoins du pays. La cause principale de cet état de choses est le fait, qu'avant la guerre le bassin houiller était partagé en trois parties appartenant à trois puissances politiques. A cette époque, d'autres marchés mondiaux déterminaient la direction de grandes voies de communication, les voies locales s'adaptaient par contre aux besoins étroits de ces parties distinctes.

L'industrie houillère exige l'organisation parfaite du réseau de grandes voies de communication, permettant une exportation efficace et moins chère de la houille aux centres industriels du pays et à Gdynia (exportation à l'étranger).

Actuellement le bureau du projet régional du bassin houiller poursuit les études ayant pour but l'adaptation de la région houillère à ces nouvelles conditions.

Ing. Jan Walczyński A., Ing. Józef Reński, Kielce: Fonctions dominantes de la région de Kielce — Radom.

Le but d'un projet consiste en une adaptation des fonctions de la région aux propriétés physiques du territoire.

Les fonctions qui dépassent le cadre des besoins locaux, déterminent le caractère et possibilités de la région à l'égard de tout le pays.

Lorsque les fonctions de la région ne sont pas adéquates aux conditions et richesses naturelles de celle-ci, alors le thème général du projet régional doit viser l'équilibre de ces deux faces du problème.

En ce qui concerne les quatre fonctions principales de la vie économique: travail, repos, habitation et communication, la plus importante pour la région de Kielce — Radom, est celle du travail.

L'organisation des loisirs et de repos sera ici toujours d'une importance secondaire, en comparaison avec les autres régions (par. ex. s'il s'agit des montagnes ou du littoral baltique).

La nouvelle création du District Industriel Central, aménagements des territoires qui abondent en richesses naturelles, peut renouveler le développement de l'ancien bassin industriel de la Pologne, qui a passé au XIX siècle une période de déchéance causée, pour la plupart, par l'importation de la Russie des minerais ayant plus de valeur au point de vue d'exploitation.

Les anciens, ainsi que les plus récents établissements métallurgiques s'égrènent lelong des vallées des fleuves, qu'empruntent aussi les lignes de chemin de fer.

La fonction dominante de cette région sera exploitation des richesses naturelles. Dans le District Industriel Central on procédera à l'exploitation de ses propres ressources naturelles, minerais de fer, de plomb et de couore, pyrite, phosphorite etc. et aussi le bois.

Après avoir constaté la présence de certaines formations géologiques, on s'attend à la découverte d'une grande quantité de matières premières. En dehors de principales matières premières, le District Industriel Central doit fournir les produits bruts de l'industrie et les machines.



**KOMITET REDAKCYJNY: DR. TADEUSZ DALBOR, INŻ. HELENA KURKIEWICZ,
INŻ. KAZIMIERZ LIER I INŻ. LEONARD TOMASZEWSKI.**

Adres redakcji i administracji: Warszawa, Zgoda 10 (Zw. Miast Polskich) tel. 542.18.

Drukarnia Samorząd. Instytutu Wydawn. w Warszawie, ul. Miodowa 6. Tel. 682-18.