Dodatek do Nr 14—15 „Samorządu Miejskiego" z 1938 r.

BIULETYN URBANISTYCZNY

LIPIEC 1938
ROK VI — Nr 2

WYDAWANY PRZEZ ZWIĄZEK MIAST POLSKICH
I TOWARZYSTWO URBANISTÓW POLSKICH

TREŚĆ

K. LISOWSKI — ZAGADNIENIE PLANOWEGO ZAGOSPODAROWANIA REGIONÓW — STR. 5

B. MALISZ — PLAN GOSPODAROWANIA PASA POBRZEŻA W ŚWIETLE STUDIÓW BIURA PLANU REGIONALNEGO — STR. 13

S. K. DĄBROWSKI — METODY, WARUNKI I WYNIKI PRACY URBANISTYCZNEJ NA PRZYKŁADZIE GDYNI — STR. 24

S. FILIPKOWSKI — BUDOWA WIELKIEGO MIASTA NA PRZYKŁADZIE GDYNI — STR. 32

S. FILIPKOWSKI — DZIELNICA REPREZENTACYJNA PORTOWEGO MIASTA GDYNI — STR. 38

PORADY PRAWNO - BUDOWLANE — STR. 51

KRONIKA — STR. 56

BIBLIOTEKA NARODOWA

W numerze bieżącym Biuletynu Urbanistycznego publikujemy referaty, wygłoszone na zebraniach Towarzystwa Urbanistów Polskich w dn. 19 i 20.I.1938 r. Zebrania te poświęcone były w całości zagadnieniom planowania Gdyni i Regionu Nadmorskiego.

Sprawy Gdyni były już poruszane na łamach Biuletynu Urbanistycznego w Nr 1 z 1933 r. (dodatek do Samorządu Miejskiego z dn. 15.I.1933). Publikowane były wówczas referaty wygłoszone na konferencji zorganizowanej w Gdyni w dn. 3 i 4.X.1933 r. przez Towarzystwo Urbanistów Polskich. Konferencja ta odbyła się w momencie przełomowym, kiedy ze schematu „Gdyni sześćdziesięcio tysięcznej" zaczęły się dopiero zarysowywać możliwości rozwoju „Wielkiej Gdyni", — w okresie kiedy więcej niż kiedy kolwiek trudności stało na drodze jej planowego rozwoju. Artykuły publikowane obecnie wykazują znaczną poprawę w dziedzinie planowania, które przyszło niestety z kilkuletnim opóźnieniem. Zwłoka w przystąpieniu do właściwego planowania Gdyni, a zwłaszcza w uzgodnieniu szeregu realizowanych inwestycyj oraz w rozpoczęciu własnej polityki terenowej Gdyni, spowodowała olbrzymie straty dla gospodarki ogólno - państwowej. Sądzimy więc, iż podanie „rachunku sumienia" i wyciągnięcie odpowiednich wniosków z doświadczeń na terenie Gdyni jest aktualne zwłaszcza w chwili obecnej, — w momencie zagospodarowywania Centralnego Okręgu Przemysłowego oraz szeregu innych regionów.

Całokształt artykułów zamieszczonych w bieżącym numerze, obrazuje metodę kształtowania programu rozwojowego całości regionu, w oparciu o studia gospodarcze i istniejące warunki naturalne. Mimo iż w innych regionach inne dominować będą zagadnienia (np. rolnicze, górnicze, turystyczno - letniskowe itp.), jednak metoda pracy pozostanie podobna, zwłaszcza jednakowo konieczne będzie zbadanie możliwości gospodarczego rozwoju całości regionu. Zawsze wszelkie projektowane elementy,

a przede wszystkim plany zabudowania położonych w danym regionie miast, muszą być dostosowane do ogólnego programu urządzenia podstawowych inwestycyj oraz przyszłego rozrządu terenu.

Do sprawy planowania Gdyni i Okręgu Nadmorskiego powrócimy jeszcze niejednokrotnie, w miarę jak precyzować się będą poszczególne zagadnienia i ujęcie całości tematu.

Jako zagadnienie najwięcej dotychczas opracowane i znane opinii fachowej — publikujemy w numerze bieżącym, oprócz artykułów ogólnych, — artykuł prof. St. Filipkowskiego zaznamiający z projektami rozwoju śródmieścia Gdyni.

Inż. arch. Kamil Lisowski (Gdynia)

Zagadnienie planowego zagospodarowania regionów

Doświadczenie, wynikające z działalności urbanistycznej samorządów i Biur Planów Regionalnych w Polsce daje pewien pogląd na ocenę wpływu czynności planowania na późniejszą realizację.

Przez szereg lat — metody planowania oraz zasięg ich wpływu na realizację, były w zbyt wielkiej rozbieżności z t. zw. „życiem".

Prace urbanistów w pierwszym okresie polegały na tworzeniu wizji przyszłego rozwoju miasta lub okręgów; wizje te cechował brak oparcia o analizę i szacunek możliwości rozwoju poszczególnych dziedzin życia gospodarczego w danym regionie. Naprzykład przybliżone obliczenia przyszłego zaludnienia, bez uprzedniego określenia zatrudnienia, było jedyną odpowiedzią, na jaką stać było urbanistę przy określaniu przyszłego rozwoju miasta lub okręgu.

Kolizje, jakie wynikały przy zetknięciu się rzeczywistych potrzeb realizacyjnych z tak opracowanym planem, doprowadziły do rewizji samych poglądów na planowanie.

Aby móc przewidzieć przyszły obraz rozwoju, możliwy do osiągnięcia w przybliżonym czasie, należy ocenić możliwości rozwoju.

Obecnie dąży się do określenia skali gospodarczego rozwoju regionu w poszczególnych dziedzinach produkcji, wymiany i spożycia, mając na uwadze, iż program przydziału terenów i inwestycyj na poszczególne cele w planowaniu, zależy w pierwszym rzędzie od szacunku przewidywanego największego nasilenia tych poszczególnych dziedzin życia gospodarczego.

Istotny rozwój gospodarczy może odbiegać od nakreślonego programu, zależnie od zmian koniunktury gospodarczej. Wobec powyższego dla zapobieżenia powstawaniu inwestycyj, nieodpowiadających zmiennym warunkom rozwoju danego terenu, jako inwestycyj przedwczesnych w stosunku do obecnych potrzeb i możliwości, wprowadza się programy pośrednie np. dziesięcioletnie, służące dla poczynienia niezbędnych korektyw ustalonego programu maksymalnego. Programy te są obliczane na krótszy okres czasu, a założenia w nich przyjęte — są bardziej zbliżone do warunków obecnych. Obserwacja rozwoju danego zjawiska w ciągu krótszego okresu (np. 10 lat) wskaże na potrzebę przygotowania dalszych elementów (tereny, inwestycje), przewidzianych w programie maksymalnym, względnie skłoni do ograniczenia tych założeń, wobec braku potwierdzenia założeń programu maksymalnego. Ten system pozwala na sporządzenie planów, które zawsze będą dostosowane do potrzeb chwili, a jednocześnie

nie przekreślą i nie utrudnią, na wypadek pomyślnej koniunktury, zmiany i rozszerzenia przyjętych założeń.

Plany (regionalne i ogólne plany zabudowania) o programie maksymalnym, należałoby traktować jako materiał poufny, dostępny dla władz i samorządów, lecz niedostępny dla szerokich mas zainteresowanych, ze względu na to, że znajomość przez osoby niepowołane zamierzeń na daleką przyszłość może utrudnić realizację poszczególnych etapów przez tendencję do wcześniejszego uzyskania korzyści, co zmuszałoby do większych wydatków ze środków publicznych.

■

Zadanie niniejszego referatu polega na:

1) Zobrażowaniu możliwości osiągnięć w planowaniu regionalnym oraz wpływu tych prac, na zagospodarowanie terenu, zależnie od organizacji gospodarczej kraju oraz warunków lokalnych, w jakich się poszczególne regiony znajdują.

2) Podkreślenie potrzeby szacowania i głębszej analizy zjawisk gospodarczych na terenie całego kraju, a co za tym idzie potrzeby planowania krajowego.

Skala wpływu planu urbanistycznego na realizację w terenie jest bardzo różna. Zależna ona jest od organizacji gospodarczej i społeczeństwa i państwa.

Typy organizacji gospodarczej są następujące:

1) liberalna — niezorganizowana,

2) całkowicie planowa (w krajach o ustroju totalnym),

3) częściowo planowa — oparta o interwencję Państwa (gospodarczą i administracyjną),

4) częściowo planowa — oparta o zorganizowany kapitał, prywatny i społeczny.

Pod względem warunków lokalnych ogół regionów Polski można podzielić na dwie grupy.

Pierwszą grupę stanowią okręgi o przewadze t. zw. „funkcyj dominujących", w których dzięki położeniu geograficznemu, względnie istnieniu bogactw naturalnych, pewne zjawiska gospodarcze występują wyłącznie na terenie danego regionu w sposób decydujący o charakterze danego regionu i jego roli w ogólnej strukturze gospodarczej Państwa.

Przykłady: 1) region nadmorski — (handel morski, rybołóstwo i przemysły z nimi związane oraz letniska nadmorskie),

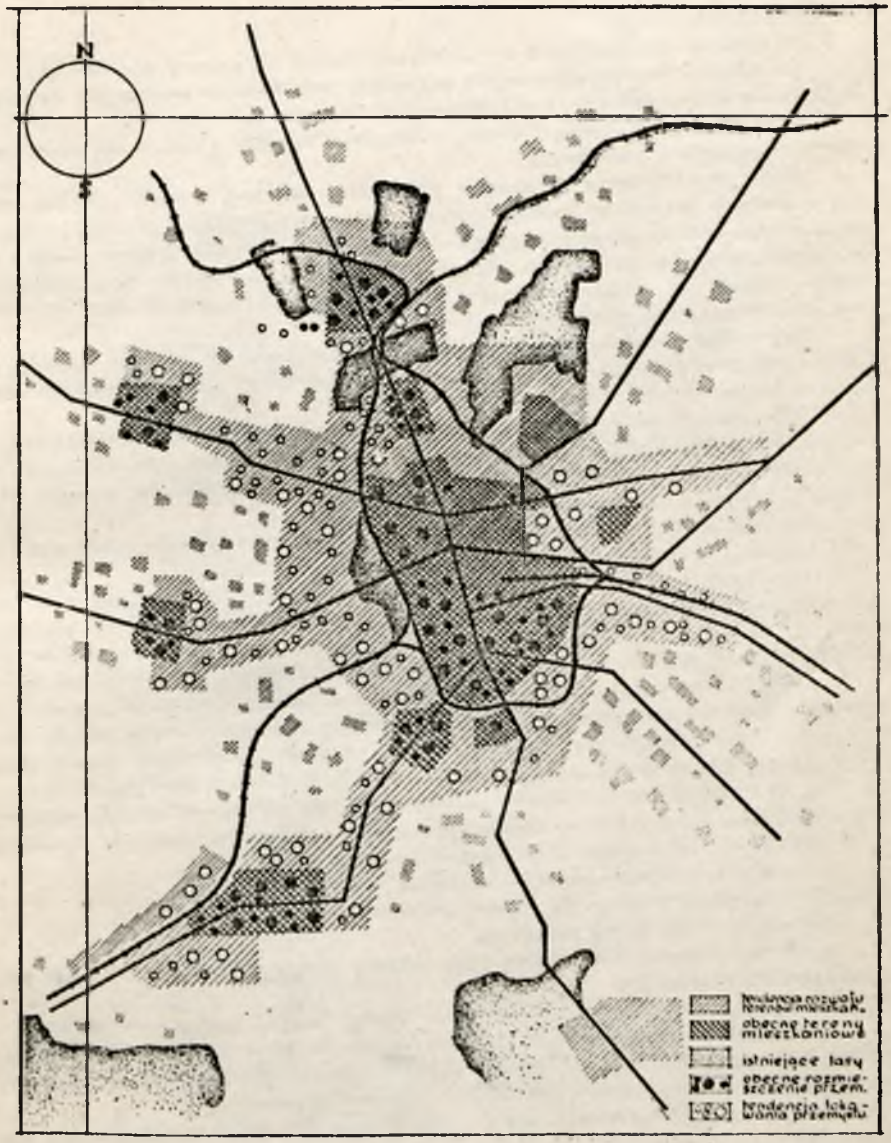
2) region węglowy.

Analiza poszczególnych funkcji w wymienionych okręgach prostsza, a określenie przyszłego rozwoju łatwiejsze do ujęcia. Wymaga ono oszacowania możliwości gospodarczych całego kraju w odniesieniu do regionu.

Drugą grupę regionów stanowią okręgi o strukturze, zbliżonej już dziś do innych istniejących regionów i posiadające z nimi jednakowe „funkcje dominujące" lub też takie okręgi, w których struktura gospodarcza może w przyszłości upodobnić się do innych regionów istniejących.

Przykłady stanowią podobne do siebie okręgi tekstylne: łódzki, białostocki i bielski — lub też szereg okręgów o nieskrystalizowanym obliczu gospodarczym regionów rolnych i t. p.

Dla takich terenów, planujący napotyka dzisiaj na trudności w oszacowaniu perspektyw dalszego rozwoju, nawet w przypadku ściślejszego zbadania całokształtu danych zagadnień dla całego kraju i warunków rozwoju regionów pokrewnych.



Rys. 1. Schemat rozwoju samorzutnego — niekierowanego *).
Miasto i przemysł rozpraszają się chaotycznie na znacznym obszarze zlewając się ze swymi satelitami, niszcząc istniejące lasy i uniemożliwiając racjonalne obsłużenie komunikacją i różnymi inwestycjami zabudowanych terenów.

Dess 1. Schema d'un développement spontané sans restriction *).
La ville et l'industrie se dispersent chaotiquement sur un vaste terrain s'unissant avec leurs satelites, dévastant les forêts existantes et rendant impossible un service rationnel de communication et d'investissements sur les terrains couverts de constructions.
(Explication de l'illustration: ligne oblique — tendance au développement des terrains d'habitation, carreau — les terrains d'habitation actuels, ronds noirs — le placement actuel de l'industrie, ronds — tendance à placer l'industrie).

---

*) Rys. 1 — 3 dotyczą „małego regionu Łodzi".
*) Illustr. 1 — 3 concernent „la petite région de Łódź".

Składają się na to:

1) dowolna gra sił (mowa jest o stanie obecnym organizacji gospodarczej),

2) całkowita swoboda inicjatywy prywatnej przy wyborze miejsca dla zakładania warsztatów wytwórczych oraz określaniu wielkości tych zakładów,

3) niekierowany napływ ludności, szczególniej ludności wiejskiej do miast, zależnie od koniunktury gospodarczej.

Wobec powyższego w tej drugiej grupie regionów jest bardziej zawodne wszelkie szacowanie przyszłego rozwoju gospodarczego oraz określenie inwestycyj i zapotrzebowania terenów na poszczególne cele, gdyż mogą się zmienić same „funkcje dominujące" na danym terenie (np. wskutek możliwości przeniesienia się przemysłu do innego regionu lub zmiany charakteru przemysłu, nieopartego o surowce miejscowe lub warunki położenia geograficznego).

Naprzykład zasadnicze cechy struktury regionu nadmorskiego lub zagłębia węglowego są niezmienne przez dłuższy okres czasu, natomiast kardynalne zmiany mogą zajść w regionach tekstylnych.

Załączone schematy (rys. 1 — 3) obrazują efekt, jakie daje planowanie urbanistyczne w dziedzinie realizacji w różnych warunkach organizacji gospodarczej kraju. W każdej z omawianych grup regionów, przyszłe ich ukształtowanie uzyskuje inną formę w zależności od ustroju gospodarczego.

Niezależnie od tego, przy tym samym ustroju więcej możliwości planowego rozwoju posiadają regiony o wyraźnych „funkcjach dominujących".

Przykładem regionu, w którym te „funkcje dominujące" nie występują w sposób wyłączny w odniesieniu do reszty Państwa jest region Łodzi. Czynniki planujące nie są w stanie kierować w sposób decydujący przyszłym rozwojem gospodarczym tego regionu i ograniczają się jedynie do uporządkowania obecnego sposobu zagospodarowania terenu i jego wyzyskania na różne cele, nie posiadając możliwości gruntownego przekształcenia i zracjonalizowania obecnego sposobu zagospodarowania okręgu oraz czynionych i planowanych inwestycyj. Wskutek tego plan urbanistyczny stanowi jedynie jak gdyby środek profilaktyczny zabezpieczenia terenów, lecz nie stanowi szerszego programu gospodarczego i opiera się przeważnie na interwencji administracyjnej. Osiągnięcia przy stosowaniu wymienionych środków były niewystarczające i sprowadzały się przeważnie do walki o następujące czynniki:

1) utrzymanie nikłych pasm izolacyjnych,

2) wydzielanie terenów dla bloków przemysłowych,

3) ochronę lasów przed parcelacją,

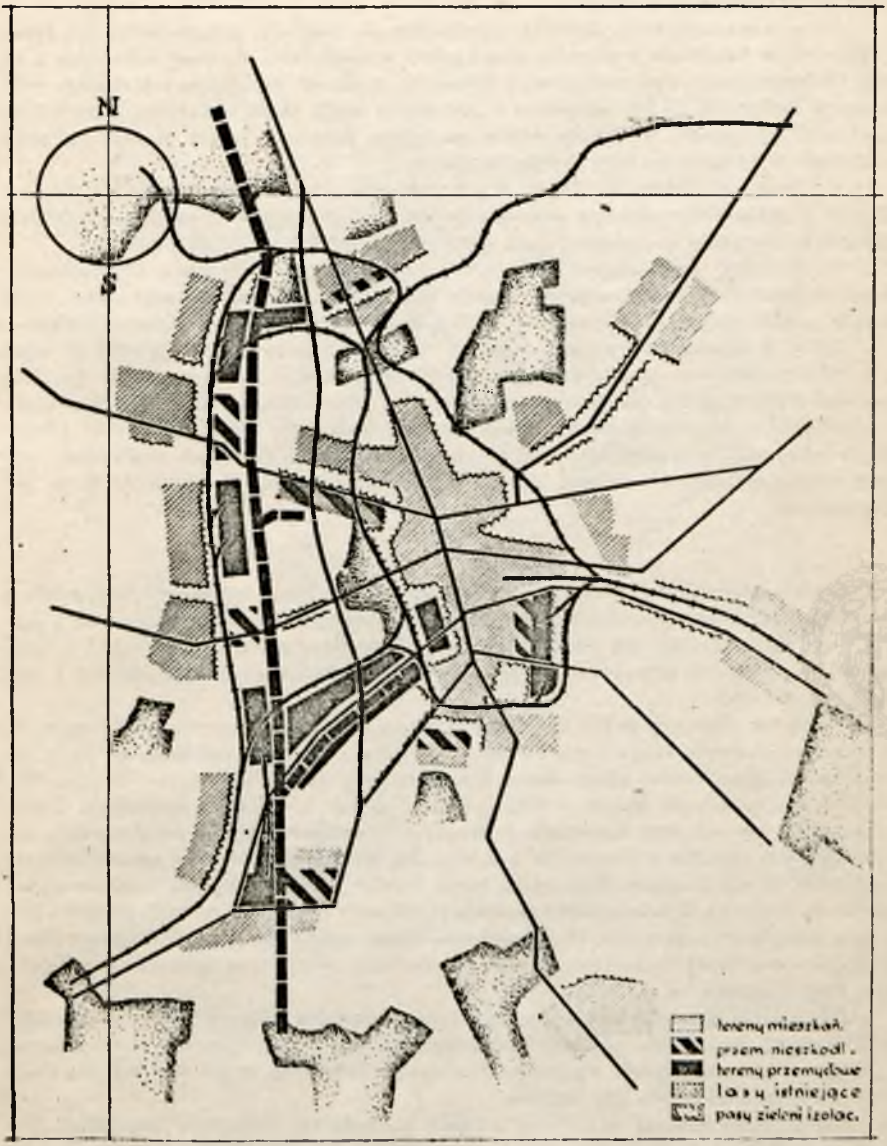
4) porządek w zabudowie bloku i ograniczony wpływ na parcelację (jeżeli chodzi o kolejność realizacji).

Na połowiczność osiągnięć składały się między innymi następujące przyczyny:

1) Żywiołowy napływ elementu włościańskiego na teren miast przemysłowych, wynikający z ich atrakcyjności (nawet pomimo braku widoków trwałego zarobku) powodujący zjawisko „dzikiej" parcelacji i chaotycznej zabudowy.

2) Brak polityki terenowej miast, nieposiadających faktycznie funduszów dla tego celu.

3) Brak dostatecznego przygotowania samorządów w dziedzinie gospodarki terenowej, inwestycyjnej i planowania urbanistycznego oraz niewłaściwe lub zbyt pogmatwane ustalenie kompetencyj w tej dziedzinie, (np. dokonywanie parcelacji lub scalenia gruntów rolnych podmiejskich na podstawie ustawodawstwa rolnego, nieodpowiadającego potrzebom właściwego zagospodarowania terenów podmiejskich).



Rys. 2. Schemat rozwoju planowego.

Przemysł ma się rozwijać wzdłuż projektowanego kanału i linii kolejowej. Rozwój miasta ograniczony do istotnych potrzeb. Osiedla mieszkaniowe równomiernie obsługują pobliskie ośrodki przemysłu. Zachowano przestrzenie izolacyjne pomiędzy miastem oraz osiedlami.

Dess. 2. Schema du plan systématique.

L'industrie doit se développer le long du canal projeté et de la ligne ferroviaire. Le développement de la ville limité aux besoins indispensables. Colonies d'habitation servent également les centres industriels voisins. Les espaces d'isolation entre la ville et les colonies sont conservées (Explications des illustrations: ligne oblique — terrains d'habitation, bandes noires et ligne oblique — industrie inoffensive. Noirs — terrains industriels points — forêts existantes, ligne ondoyante — bandes isolatrices de verdure).

4) Bezprogramowe, doraźne rozprowadzenie pożyczek budowlanych i inwestycyjnych przez instytucje kredytowe.

5) Nieskoordynowana polityka poszczególnych resortów państwowych lub samorządowych w dziedzinie popierania przemysłu i wytwórczości, niekiedy sprzeczna z zasadą dezurbanizacji, (np. rozbudowa i odbudowa wielkiego przemysłu tekstylnego łódzkiego w latach 1922 - 27, sprzeczna z późniejszą akcją elektryfikacyjną i większymi ciężarami fiskalnymi, w wyniku której następuje parcelacja tegoż przemysłu, pozostającego przeważnie na tym samym miejscu).

6) Polityka Funduszu Pracy w latach ubiegłych, finansująca roboty publiczne w miejscach większego nasilenia bezrobocia — ściśle w granicach administracyjnych samorządów — a stawiająca celowość inwestycji na drugim planie.

7) Polityka parcelacyjna resortów rolnych, nieuzgodniona i niedostosowana do potrzeb rozrastającego się zespołu miast np. w Małym Regionie Łodzi, wynikająca między innymi w okresie 1932 - 35 z akcji oddłużeniowej większego rolnictwa.

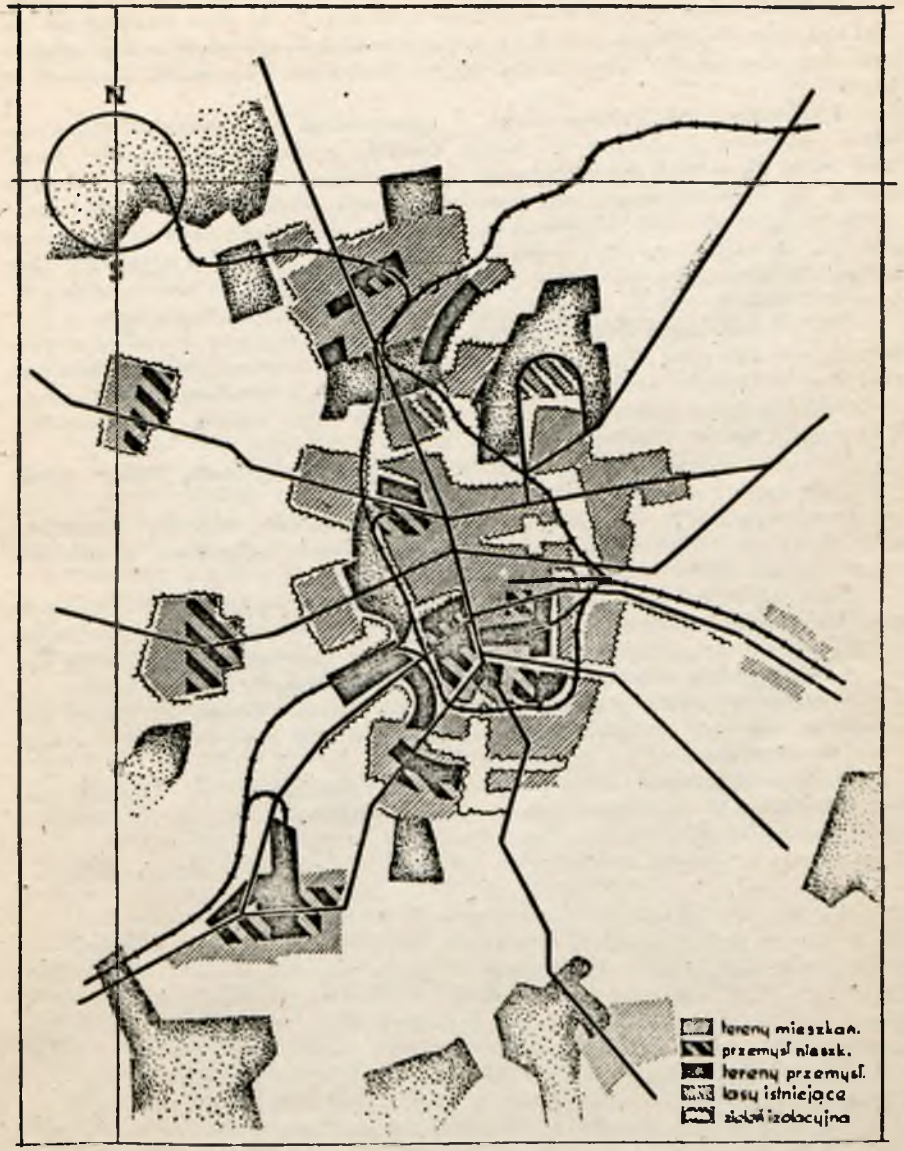
Nikłe możliwości kierowania rozwoju okręgu łódzkiego i jemu podobnych okręgów nieposiadających „funkcyj dominujących" uzasadniają konieczność propagandy o utworzenie instytucji planowania krajowego — technicznego, a przede wszystkim ustalenia planu zagospodarowania kraju i zatrudnienia jego ludności. Ze swej strony, dostosowując się do warunków istniejących, działało ono w granicach możliwości realnych (wykorzystując instrument interwencji administracyjnej Państwa do życia gospodarczego).

Treścią referatu inż. Malisza jest zobrazowanie regionu morskiego jako regionu o przewadze „funkcyj dominujących" wyłącznie w okręgu Morskim, związanych z pracą na morzu. — Referat ten obrazuje studia nad zagospodarowaniem pobrzeża w dziedzinach: letniskowej, rybołówstwa i przemysłu z nim związanego, oraz obsługi i zaopatrzenia regionu.

Studia te stanowią próbę oszacowania skali przyszłego rozwoju poszczególnych dziedzi życia gospodarczego i wyznaczenia okresu w którym te założenia mogłyby się zrealizować. Jest to owoc pracy Biura Regionalnego Planu Zabudowania, po jego wydzieleniu z Komisariatu Rządu w Gdyni. Oparte są one o szkicowe propozycje Biura, istniejącego dawniej przy Komisariacie Rządu. Prawdopodobieństwo zrealizowania założeń planu w regionie nadmorskim jest większe, ale i ten region bez zorganizowanej gospodarki się nie obejdzie. Mam tu na myśli między innymi potrzebę konsekwentnej inicjatywy Państwa w dziedzinach: rozwoju rybołówstwa, budowy nowych portów i floty oraz rozbudowy przemysłu. W późniejszym etapie należy liczyć się z uruchomieniem inicjatywy prywatnej i opartych na niej: rozbudowie portu oraz rozbudowie przemysłów, floty i handlu.

Jak wielkie różnice istnieją między wizją przyszłości rozwoju pobrzeża morskiego i Gdyni w pierwszych szkicach urbanistycznych a perspektywami, wynikającymi z oszacowanych możliwości, wykazuje chociażby oświetlenie zagadnień letniskowych i rybołówstwa w artykule inż. Malisza.

Podejście do badania zagadnień rozwoju gospodarczego regionu morskiego uległo w ciągu lat ostatnich poważnym przemianom. Rozwój rybołówstwa był w poprzednich studiach badany wyłącznie z punktu widzenia potrzeb zatrudnienia miejscowej ludności rybackiej, natomiast podejście obecne do tego zagadnienia jest oparte na potrzebach wyżywienia kraju.



Rys. 3. Schemat rozwoju częściowo - planowanego (ingerowanego).
Typ pośredni pomiędzy rys. 1 i rys. 2. Względne uporządkowanie rozmieszczenia dzielnic mieszkaniowej i przemysłowej bez możności radykalnych zmian i usytuowania przemysłu wzdłuż kanału i kolei. Zachowanie stosunkowo dużych przestrzeni izolacyjnych pomiędzy obszarami, budowlanymi, częściowo zachowanie lasów itp.

Dess. 3. Schema du développement partiellement projeté (ingéré).
Type moyen entre l'illus. 1 et 2. Arrangement relatif du placement des quartiers d'habitations et d'industrie sans possibilité de changements radicaux et d'une situation de l'industrie le long du canal et de la voie ferrée. Conservation des espaces d'isolation relativement grands entre les terrains de constructions, conservation partielle de forêts.
(Explication comme au Dess. 2).

Również inne jest podejście do zagadnień letniskowych. Ostatnie studia wykazały, iż dawne założenia przydziału terenów nadmorskich dla celów letniskowych nie było oparte na niezbędnym szacunku i wskutek tego było ujmowane w zbyt wielkiej skali oraz powodowały nieuzasadnione żądanie nadmiernego odsuwania zabudowy od morza.

Z referatów inż. Filipkowskiego i Dąbrowskiego o planowaniu Gdyni widzimy trudności wynikające z braku oparcia o odpowiednie zasoby finansowe gminy dla potrzeb inwestycyjnych, polityki terenowej i budowlanej jak również oparcia na właściwej organizacji czynników gospodarczych, samorządowych i odpowiedniego ustawodawstwa. Zdawałoby się, że Gdynia w pierwszej fazie swego rozwoju jako teren dziewiczy i położony w obrębie okręgu o t. zw. „funkcjach wyłącznych" jest tematem łatwiejszym do kierowania jej rozwojem, szczególniej, że kierownictwo i interwencja Państwa były tu przeważające. Jednak życie zaprzeczyło tej tezie.

Biura Planów Regionalnych napotykając na szereg braków w dziedzinie ustawodawczej, organizacyjnej i gospodarczej, przyczyniły się niejednokrotnie do określenia właściwszego kierunku rozwoju miast. Szereg wniosków o nowelizację ustaw, zarządzeń uzgadniających poczynania władz, samorządów itp. zostało wprowadzonych w życie, przy udziale wspomnianych biur.

Posunięcia te jednak były zbyt nikłe wobec ogromu potrzeb. Brakło przede wszystkim wpływu na organizację czynnika gospodarczego.

Biura zainicjowały akcję propagandową o utworzenie instytucji centralnej, której zadaniem byłoby planowanie krajowe, gospodarcze i techniczne, opracowanie wytycznych dla rozwoju okręgów i całego kraju.

Dla osiągnięcia lepszych rezultatów w dzisiejszych warunkach, wskażę tylko na jeden czynnik, przy uwzględnieniu którego możliwy byłby większy wpływ planu na posunięcia realizacyjne. Czynnikiem tym byłoby nadanie odpowiednim organizacjom niektórych kompetencyj, pozostających dzisiaj domeną samorządów niższego rzędu:

a) podporządkowanie wpływom czynnika planującego (Komisjom Planów Regionalnych) wszelkich funduszów inwestycyjnych, chociażby przez ustalenie hierarchii i terminu ich wykonania;

b) zreorganizowanie działów technicznych samorządów w kierunku nadania większej wagi czynnikowi planującemu (wydzielenie oddziałów regulacyjnych w miastach wielkich).

Inż. arch. K. Lisowski.

Inż. arch. Bolesław Malisz (Gdynia)

Plan gospodarowania pasa pobrzeża w świetle studiów Biura Planu Regionalnego*)

Studia wstępne nad planem regionu nadmorskiego wykazały, że składa się on z trzech obszarów o różnych cechach przyrodzonych; pierwszy to Gdynia i pas pobrzeża, drugi — okręg Starogard-Tczew, trzeci to tzw. Szwajcaria Kaszubska.

Za podstawę gospodarczego uaktywnienia całości regionu przyjęto podział funkcyj gospodarczych, dominujących na tych trzech obszarach oraz ustalenie właściwej im współpracy. W Gdyni i na pobrzeżu występują funkcje zasadnicze to jest te, które tworzą oblicze regionu nadmorskiego, w dwu pozostałych obszarach natomiast funkcje wtórne albo pochodne, których powstanie i rozwój są w pierwszym rzędzie zależne od aktywności Gdyni i pobrzeża.

Stąd wynika, że dla ustalenia charakteru i skali zjawisk, występujących w całym regionie nadmorskim, należy najpierw zdać sobie sprawę z możliwości rozwoju Gdyni i pasa pobrzeża, jako typowych obszarów o „funkcjach dominujących" (o których wspomniał w swym referacie inż. arch. K. Lisowski).

Na tej podstawie oparty program prac Biura jest nie tylko zgodny z kolejnością występowania zjawisk w regionie, ale jednocześnie jest on próbą rozbicia splotu zagadnień na poszczególne czynniki, z których każdy może być analizowany oddzielnie.

Gdynia i pas pobrzeża są w programie prac Biura postawione w pierwszej kolejności.

W bieżącym roku budżetowym Biuro opracowuje głównie studium pasa pobrzeża ze względu na to, że ujęciem szacunku całokształtu zagadnień Gdyni zajmuje się do chwili obecnej Oddział Zabudowy w Komisariacie Rządu podczas, gdy funkcje pasa pobrzeża nie były dotąd ujęte w formie uzasadnionego szacunku.

Sprecyzowanie i oszacowanie przyszłych funkcji Gdyni, poza tym wymaga współudziału miarodajnych czynników, których związanie z pracami Biura i Komisji Planu Regionalnego będzie rozwinięte w większej skali z chwilą uruchomienia Komisji.

Określenie zasadniczych funkcji pasa pobrzeża jest stosunkowo łatwo uchwytne dlatego, że są to funkcje wyłącznie rozwijające się na jedynym odcinku naszego brzegu

---

*) Uwaga: Ujęcie zagadnień letniskowych oraz rybołóstwa i przemysłu morskiego w niniejszym artykule było pierwszą próbą zanalizowania ich przez Biuro. Zagadnienia te stały się później tematem prac zleconych przez Biuro p. inż. M. Zięcikowi z Urzędu Rybackiego w Gdyni i p. red. T. Nowackiemu.

jego, a mianowicie:

1) Rybołówstwo, przemysł i handel morski.

2) Zagadnienie letnisk nadmorskich (ruch nie kierowany).

3) Zagadnienie terenów turystycznych i odpoczynkowych (masowy ruch kierowany).

Fakt i potrzeba istnienia tych funkcji nie mogą być kwestionowane, dyskusji podlegać może jedynie, skala czyli szacunek rozwoju poszczególnych zjawisk, co jest zależne od przyjętych założeń.

Szacunek ten jest podstawą dyspozycji terenu i programów inwestycji, to też metoda jego przeprowadzenia musi być oparta na logicznych przesłankach przy ciągłej kontroli przyjętych założeń.

Skala rozwoju funkcji może wahać się w dużych granicach zależnie od przyjętych założeń. Im bardziej będzie w granicach realnych, optymistyczne założenie, tym więcej program będzie się zbliżał do możliwego maximum.

Wprowadzenie pośrednich programów (o których wspominał inż. K. Lisowski), opartych na założeniach bardziej zbliżonych do obecnej rzeczywistości, ma na celu kontrolę założeń i świadome kierowanie akcji inwestycyjnej.

Ze względu na niezmierną szczupłość naszych terenów nadmorskich jaskrawo występuje konieczność ustalenia możliwego maximum poszczególnych funkcji, aby błędna dyspozycja i niewłaściwe inwestowanie terenu nie zahamowały w przyszłości rozwoju.

Stąd też zupełnie świadomie przyjęto możliwe i najbardziej optymistyczne założenia do szacunku rozwoju poszczególnych zjawisk, w programie maxymalnym obliczanym w zasadzie na 25 lat. Przyjęto bowiem, że w tym okresie nie zmienią się zasadniczo warunki konsumpcji i produkcji.

Niezależnie od tego opracowuje się programy 10-cio letnie, które z biegiem czasu wprowadzą konieczne poprawki do programu maxymalnego i będą podstawą programów realizacji.

Podstawa szacunku będą wyprowadzone wnioski dla następujących zagadnień:

1) rybołówstwa, przemysłu i handlu morskiego,

2) letnisk nadmorskich,

3) terenów turystycznych, sportowych i wypoczynkowych.

I. ZAGADNIE RYBOŁÓSTWA, PRZEMYSŁU I HANDLU MORSKIEGO.

Rozwój rybołóstwa i przemysłu morskiego jest zależny od spożycia ryby morskiej w kraju.

Przy obecnym zaludnieniu 34 miln. ludzi z czego 8,8 miln. czyli 27% stanowią miasta, spożycie ryb morskich w Polsce wynosi 64.000 t. (2 kg na głowę).

Z tej sumy 27,5% (17.000 t.) pokrywają połowy własne.

W roku 1929 podczas wysokiej koniunktury spożycie ryb wynosiło 100.000 t. tzn. około 3,3 kg na głowę.

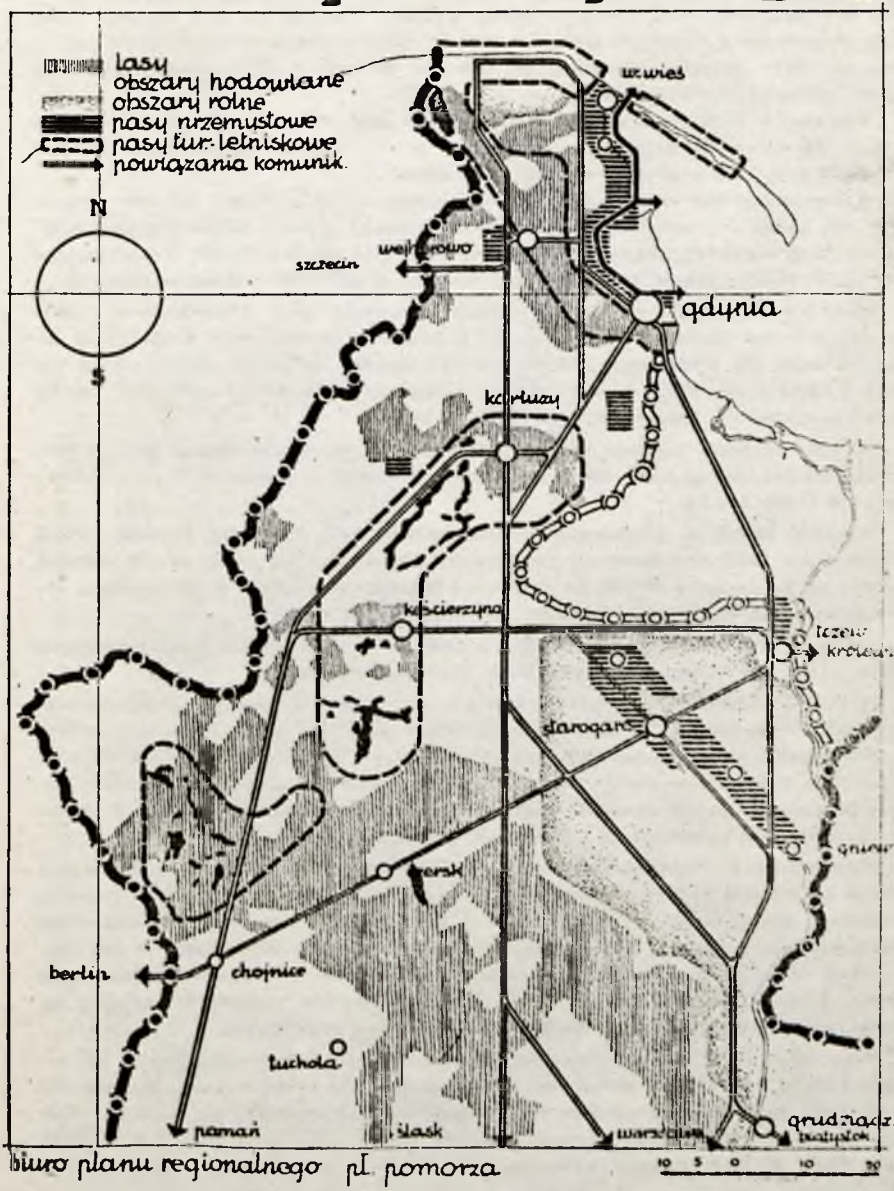
Dla otrzymania możliwie maxymalnego obrazu rozwoju zrobiono następujące założenia:

1) Ludność Polski wzrosła w ciągu 25-lecia do 53 miln.

2) Urbanizacja postępuje w tempie dotychczasowym (2% rocznie).

3) Spożycie ryb wzrosło równolegle do założonego wzrostu koniunktury o 25% więcej niż w roku 1929.

schemat planu zagospodarowania regionu wybrzeża.



Rys. 4. Schemat zagospodarowania całości regionu wybrzeża wykazujący zasady sieci komunikacyjnej oraz usytuowania obszarów turystyczno - letniskowych, przemysłowych i rolnych.

Dess. 4. Schema de l'organisation complète de la région maritime, démontrant les principes du réseau de communication ainsi que la situation des terrains touristiques, de villégiatures, industriels et agricoles.

(Explication de l'illustr.: ligne verticale — forêts, points — terrains agricoles, blancs — terrains de culture, ligne horizontale — régions industrielles, ligne interrompue — régions touristiques et de villégiature, flèches — liaison de communication).

4) Całkowite zapotrzebowanie pokrywane będzie z własnych połowów. Tu nie uwzględniono potrzeby zaopatrzenia kraju w rybę, jako tańszy produkt, zastępujący mięso.

Proste obliczenie, oparte na tych założeniach wykazuje, że ogólne zapotrzebowanie wg programu maxymalnego będzie wynosiło 250.000 ton ryb rocznie, które będzie pokrywane z własnych połowów. Należy więc przewidzieć stosunkowe zwiększenie się floty rybackiej, powierzchni basenów portowych dla statków rybackich, długości nabrzeży i terenów obsługi portu.

Również w odpowiednim stosunku wzrośnie ilość rybaków, a zatem i ludność rybacka. To powoduje potrzebę równoległego przewidywania odpowiednich terenów dla osiedli rybackich i terenów obsługi tych osiedli.

Należy wziąć pod uwagę, że w ogólnej sumie spożycia 64.000 ton ryb wypada 52.000 ton śledzi z połowów dalekomorskich. Ponieważ połowy dalekomorskie obsługują statki o większym tonażu i sile (tzw. lugry), a połowy bliższe i przybrzeżne kutry — wielkość i jakość przyszłej floty jest już w pewnym stopniu wyznaczona.

Powyższe przesłanki (w dużym skrócie) pozwoliły przy pomocy norm, podanych przez Urząd Morski w Gdyni, ustalić przybliżone powierzchnie potrzebnych terenów. A więc dla wyłowienia 250.000 ton ryb rocznie potrzeba będzie około 650 lugrów i 700 kutrów. Flota ta pomieści się w basenach o łącznej powierzchni 200 ha (obecna powierzchnia basenów rybackich — 43 ha).

Długość nabrzeży powinna wynosić około 25 km, tereny zaś obsługi portu (tereny wyładunkowe, na suszenie sieci, magazyny, przemysł przetwórczy i pomocniczy) wyniosą w sumie 200 ha.

Wielkość załogi na poszczególnych jednostkach floty rybackiej pozwala ustalić w przybliżeniu ilość zatrudnionych rybaków na 13.000, co daje około 40.000 ludności rybackiej na pobrzeżu, a 60.000 po doliczeniu ludności pracującej w przemyśle i obsłudze osiedli, dla której należy przewidzieć odpowiednie tereny.

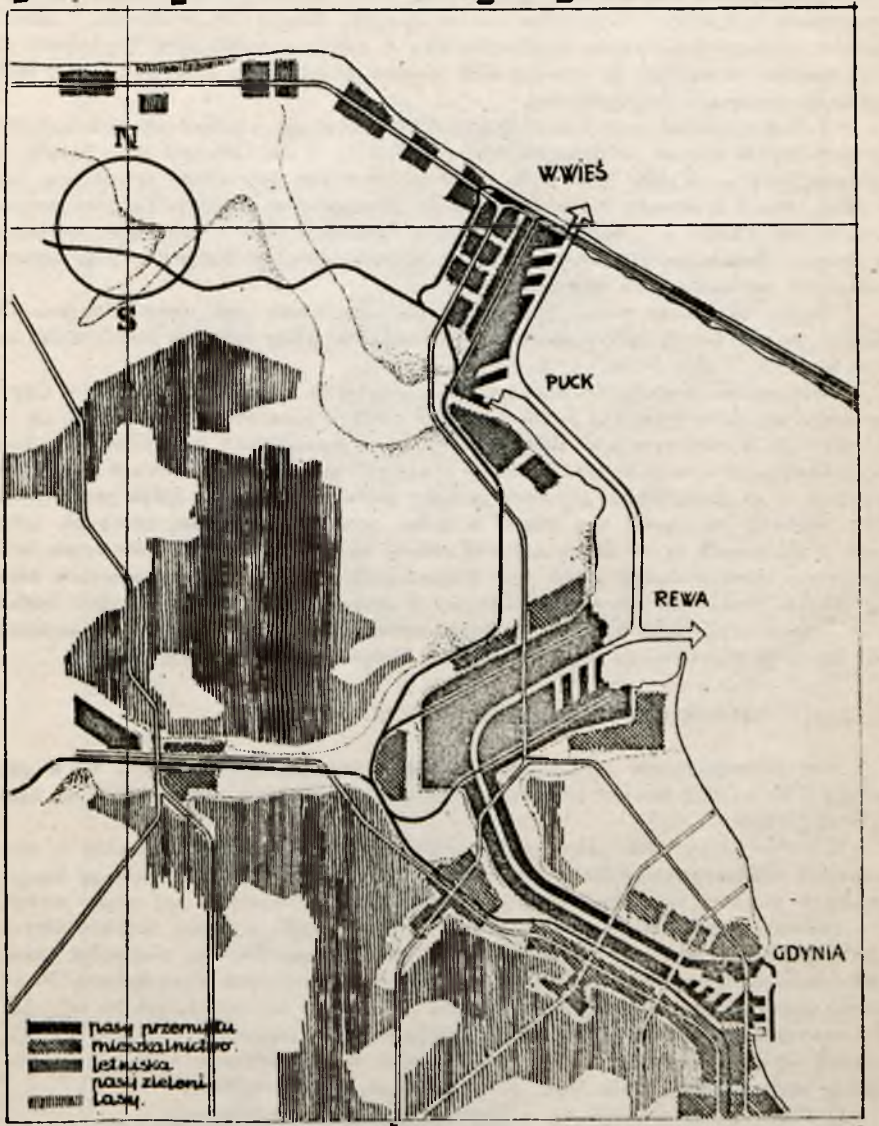
Podane cyfry z tego obliczenia zostały rozbite na poszczególne punkty pobrzeża zależnie od ich przydatności i atrakcyjności dla rybołówstwa.

Powyższe obliczenie niewątpliwie zawiera szereg błędów szczególnie w odniesieniu do założonego okresu 25 lat. Niemniej jednak daje ono obraz rozwoju rybołówstwa morskiego z jakim należy liczyć się przy planowej organizacji tego zagadnienia. Wypuklenie zaś takiego obrazu rozwoju jest już samo przez się dostatecznym powodem do zmiany szeregu obecnych poglądów na zagospodarowanie pobrzeża w związku z zagadnieniem rybołówstwa i przemysłu morskiego.

Dotychczasowe traktowanie zagadnień rybołówstwa w planach zabudowania wskazuje na intencję zachowania rybaków, jako elementu stale osiadłego nad morzem, stanowiącego zagadnienie samo w sobie. — Przydzielanie terenów mieszkaniowych rybakom nie szło w parze z przewidywaniem odpowiednich terenów pracy. W ten sposób rybacy stawali się zbędnym i uciążliwym balastem w rozwiązaniu całości pasa pobrzeża. Postawienie rybołówstwa jako ważnego elementu gospodarki państwa na pobrzeżu pozwala na właściwe w skali rozwiązanie tego zagadnienia.

Niezależnie od możliwych niedokładności przytoczonego szacunku należy już teraz przewidzieć odpowiednie tereny na rozwój portów dla rybołówstwa i terenów ich obsługi. Jako najwłaściwsze miejsce dla sytuowania tych terenów, na pierwszy plan wybija się Wielka Wieś, jako przyszłe centrum gospodarcze pasa pobrzeża, a dalej Rewa i Puck. Z tego punktu widzenia obecny plan zabudowania Wielkiej Wsi

schemat planowanego rozwoju pasa pobrzeża gdynia-wielka wieś



Rys. 5. **Schemat zagospodarowania pasa pobrzeża** wg ogólnych zasad, wykazanych na rys. 4. Projektowany kanał Gdynia — W. Wieś z terenami przemysłowymi wzdłuż niego i portami w Rewie, Pucku i W. Wsi.

Doss. 5. **Schema de l'organisation du littoral** suivant les principes généraux, indiqués sur l'illustr. 4. Le canal projeté Gdynia - Wielka Wieś avec les terrains industriels le long du canal et les ports à Rewa, Puck et Wielka Wieś.
(Explication de l'illustr.: noir — régions industrielles, carreau — habitations, ligne horizontale plus large — villégiatures, blanc — bandes de verdure, ligne horizontale mince — forêts).

a w szczególności usytuowanie portu i terenów obsługi, kryje w sobie niebezpieczeństwo już na najbliższą przyszłość.

Program maxymalny zagospodarowania wskazuje na konieczność znalezienia właściwego kierunku rozwoju pasa przemysłowego. Rozwój ten w oparciu o obecny port w Wielkiej Wsi i dalszą jego rozbudowę w kierunku południowo - wschodnim nie jest możliwy ze względu na zupełny brak terenów obsługi pasa przemysłowego i błędne przeprowadzenie linii kolejowej.

Z drugiej strony zagadnienie Wielkiej Wsi łączy się z projektowanym kanałem przemysłowym Gdynia — Rewa — Puck — Wielka Wieś. Celowość tego kanału na odcinku Puck — Wielka Wieś była dotąd motywowana potrzebami rybołóstwa. Jak wynika jednak z szeregu referatów na Kole Ekonomistów w Gdyni (między innymi referat inż. Zięcika z Urzędu Rybackiego) eksploatacja tego kanału, wybudowanego w celach rybołówstwa nie pokrywałaby ani w części kosztów budowy w jego dotychczasowych perspektywach rozwoju.

Należy tu jeszcze wziąć pod uwagę, że przeciążony już obecnie nadmiarem funkcji port w Gdyni będzie wymagał rozładowania, które możliwe będzie tylko na linii Rewa — Wielka Wieś.

Reasumując — postawienie zagadnienia rybołóstwa i rozładowania portu w Gdyni we właściwej skali, wymagać będzie realizacji szeregu punktów na odcinku Gdynia — Wielka Wieś. Konsekwencją ich rozwoju będzie kanał przemysłowy do Wielkiej Wsi. Stąd już bezpośrednio wynika kierunek rozwoju inwestycji portów przemysłowych na naszym pobrzeżu, a w szczególności kierunek rozwoju pierwszego ogniwa, jakim jest Wielka Wieś. Rozwój ten oparty być winien o kanał, przebijający nasadę półwyspu, gdyż tylko w ten sposób da się sharmonizować rozwój basenów portowych z rozwojem bezpośrednich terenów obsługi portu, linii komunikacyjnych i swobodnym rozrostem osiedla Wielka Wieś. Taki schemat, wynikający z programu maxymalnego będzie można realizować w czasie przy narastaniu nowych członów, z których każdy będzie logiczną konsekwencją poprzedniego i w danym etapie będzie stanowił zamkniętą całość.

II. ZAGADNIENIE LETNISK NADMORSKICH.

Jest to zagadnienie niekierowanego ruchu letniskowego. Wchodzą tu w grę indywidualni letnicy, bowiem kierowany ruch masowy znajdzie pomieszczenie na specjalnych terenach.

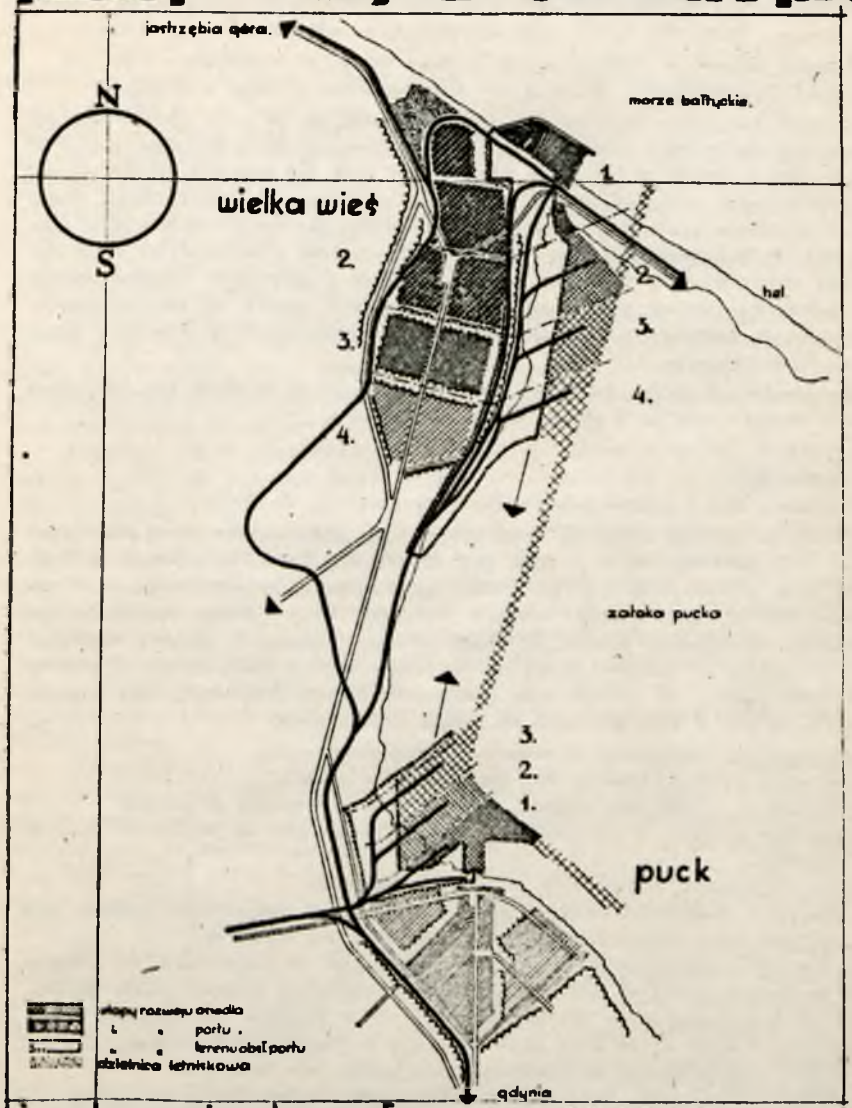
Stosując analogicznie jak w zagadnieniu rybołówstwa metody szacunku w rozważaniach możliwości rozwoju — wychodzimy z założenia, że odcinek naszego brzegu morskiego musi w przyszłości obsłużyć letników wyjeżdżających nad nasze morze.

Pierwszą przesłanką jest maxymalna, możliwa liczba letników indywidualnych w przyszłości nad morzem. Liczba ta bowiem będzie podstawą dla obliczenia zapotrzebowania na tereny inwestycji dla tego celu — w programie maxymalnym. Przyjęto, że liczba ta jest pewną funkcją ogólnej liczby ludzi wyjeżdżających na letniska.

Szacunek przeprowadzony na podstawie instniejącej statystyki dochodów indywidualnych wykazał, że obecnie w Polsce wyjeżdża, względnie może wyjechać na letnisko w ogóle około 750.000 ludzi. Przyjęto następujące założenia:

1) eliminuje się z obliczenia — ludność pracującą w rolnictwie,
2) eliminuje się z obliczenia — ludność robotniczą,
3) jako minimum, potrzebne do wyjazdu przyjęto dochód indywidualny jednostki ponad 300 zł miesięcznie,

schemat członowego rozwoju pasa przemysłowego w wieś-puck



biuro planu regjonalnego pł. pomorza

Rys. 6. **Schemat stopniowego rozwoju pasa przemysłowego W. Wieś — Puck — wg zasad ogólnych, wykazanych na rys. 4 — 5. Człony terenów przemysłowych i osiedli mogą narastać stopniowo, posuwając się od W. Wsi w kierunku Pucka wzdłuż projektowanego kanału i linii kolejowej o trasie podlegającej w przyszłości zmianie.**

Dess. 6. **Schema du développement graduel de la région industrielle Wielka Wieś - Puck — suivant les principes généraux, indiqués sur Nos. 4 — 5. Les parties des terrains industriels et des colonies accroîtront graduellement, avançant de Wielka Wieś dans la direction de Puck le long du canal projeté et de la voie ferroviaire dont le trajet a été changé.**
(Explication. Lignes obliques—étapes du développement des colonies, carreaux—étapes du développement du port, entourés d'une ligne ponctuée — étapes du développement du terrain des services du port, points — quartier des villégiature).

4) przyjęto, że z przyczyn innego rodzaju tylko połowa członków jednej rodziny może w ciągu roku wyjechać na letnisko.

Dla otrzymania maxymalnego obrazu niekierowanego ruchu letniskowego w przyszłości, przyjęto świadomie następujące optymistyczne założenie:

1) liczba ludności w Polsce wzrośnie w ciągu 25 lat do 53.000.000,
2) ilość wyjeżdżających zwiększy się wskutek wzrostu stopy życiowej.

Statystyka wykazuje, że zarobki w ciągu od 1930 do 34 roku zmniejszyły się o jedną trzecią (przeciętny zarobek pracownika umysłowego ubezpieczonego w ZUS-ie wynosił w 1930 r. 300 zł, w roku 1934 200 zł). Rok 1930 był ostatnim rokiem okresu dobrej koniunktury, przyjęto zatem jako rzecz właściwą aby w przyszłości, stopa życiowa analogicznie jak w zagadnieniu rybołówstwa przekroczyła nawet o 25% stan z roku 1929/30. Rachunek wykazuje, że takie podwyższenie przewidywanej stopy życiowej jest równoczesne z wyjazdem na letnisko tych pracowników, których dochód obecnie przekracza 180 zł miesięcznie. Dalszy rachunek oparty na dwu przytoczonych założeniach pozwala ustalić maxymalną cyfrę wyjeżdżających na letnisko w przyszłości na 2.500.000 osób.

Aby przejść od otrzymanej liczby do liczby przyszłych letników nad Bałtykiem podzielono obszar Polski na 3 główne strefy letniskowe:

1) góry,
2) wybrzeże,
3) letniska inne i podmiejskie (wyjazdy za granicę).

Statystyka pozwala uchwycić tylko przybliżoną frekwencję w dwu pierwszych strefach i tak: nad morzem w r. 1936 (wg danych Wydziału Powiatowego w Wejherowie) było 45.000 osób, z czego 24.000 na wybrzeżu pełnego morza, a w górach było 200.000 (wg danych Studium Turyzmu Uniwersytetu Jagiellońskiego w Krakowie). Wynikałoby z tego, że reszta letników mogących obecnie wyjechać (750.000 — 245.000 = 500.000) wyjechała do strefy letnisk podmiejskich. Z przytoczonych liczb wynika, że istnieje duża rozbieżność między frekwencją nad morzem i w górach, to jest w dwu głównych ośrodkach letniskowych.

Przyczyny tej rozbieżności są prawdopodobnie następujące:

1) droższy koszt utrzymania nad morzem niż w górach,
2) 1 miesiąc sezonu nad morzem wobec 7 miesięcy sezonu w górach,
3) większa przeciętna odległość nad morze niż do gór od większych skupień ludności,
4) lepsza organizacja letnisk w terenach podgórskich,
5) mniejsze możliwości lecznicze morza, niż terenów podgórskich (pobyty nad morzem mają raczej charakter profilaktyczny niż leczniczy).

Na podstawie przybliżonych obliczeń można przyjąć, że z ogólnej liczby 200.000 letników w górach przebywa tam ze względu na możliwości leczenia około 100.000. Pozostaje za tym liczba około 145.000 ludzi, którym w zasadzie jest obojętne dokąd jadą. Ta liczba rozpada się na dwie grupy (letników w górach i nad morzem), których stosunek jest proporcjonalny do czynników poprzednio wymienionych.

I znów dla otrzymania możliwego maximum zrobiono następujące założenie:

1) koszty utrzymania będą mogły być w przyszłości wyrównane z wyjątkiem amortyzacji budynków (pracujących w różnych długościach sezonu) i wydatków związanych z uruchomienie obsługi tzn., że stosunek kosztów utrzymania w górach i nad morzem będzie na sezon wynosił 2 : 3,

2) sezon nad morzem będzie można przedłużyć do 3 miesięcy przez odpowiednią propagandę i inwestycje, a zatem stosunek atrakcyjności gór do morza 7 : 3,
3) i 4) zorganizowanie letnisk nadmorskich wyrówna poziom letnisk górskich. Atrakcyjność morza do gór będzie się zatem miała jak 1 : 3.

A zatem z ogólnej cyfry 2.500.000 ludzi, wyjeżdżających na letniska w przyszłości nad morze i w góry wyjedzie ⅓ tzn. 830.000 odliczając chorych 330.000 otrzymamy 500.000 ludzi. Z tej liczby tylko ⅓ pojedzie nad morze co wynosi 180.000. Odliczając na Sopoty około 40.000 otrzymamy jako maximalny obraz frekwencji nad morzem 140.000 osób w ciągu sezonu. Ze względu na to, że trwanie sezonu nad morzem przyjęto około 3 miesięcy za tym maximalna liczba letników przebywających jednocześnie, będzie jeszcze mniejsza. Na podstawie dotychczasowej statystyki można ją określić na max. 70.000 letników w połowie lipca.

Cyfra ta jednak mogłaby ulec dalszemu zmniejszeniu przy właściwej organizacji w kierunku równozwanego nasilenia frekwencji.

Zgodnie z przyjętą metodą, niezależnie od programu maximalnego obliczony został program kontrolny na okres lat 10. W analogiczny sposób przeprowadzone obliczenie dało w wyniku cyfrę 75.000 letników w sezonie co odpowiada 37.000 letników przebywających jednocześnie nad morzem i ta cyfra również mogłaby być mniejszą przy odpowiednim kierowaniu frekwencją letników.

Podobnie, jak w zagadnieniu rybołówstwa otrzymane cyfry nie są ścisłe, jednak, ze względu na wyraźnie optymistyczne założenie, wydają się być górną granicą rozwoju tego typu ruchu letniskowego.

(Cyfra ta wg szacunku p. T. Nowackiego, który opracowuje pracę, zleconą na ten temat dla Biura Planu Regionalnego, jest znacznie niższa. Należy również wziąć pod uwagę, że o możliwościach rozwoju danego pasa letniskowego nie stanowi tylko sama możliwość wyjazdu, oceniona na podstawie dochodu indywidualnego, ale też i możliwość inwestowania, która musi się kalkulować. Stąd wyniknie niewątpliwie współczynnik zmniejszający, który został pominięty w rozumowaniu dla otrzymania cyfr maximalnych. Określenie górnej granicy zapotrzebowania na letniska jest już dostateczną podstawą do przeprowadzenia korekty dotychczasowych poglądów na sprawy letniskowe).

Szczegółowa analiza planów i szkiców zabudowania letnisk w pasie pobrzeża opracowanych przez Wydział Powiatowy w Wejherowie wykazała, że projektowane już obecnie osiedla nad samym tylko brzegiem pomieszczą jednocześnie około 80.000 mieszkańców, co już przekracza określoną powyżej granicę, w programie maximalnym. Jeśli do tej liczby dodać pojemność projektowanych pasów letnisk, przebiegających w odległości 3 — 5 i 5 — 8 km od brzegu, to ogólna przewidywana pojemność przekroczy dwukrotnie to maximum.

Takie założenie musi spowodować niewłaściwą dyspozycję terenową, która będzie przeprowadzona ze szkodą innych czynników na pobrzeżu. Głównym jednak niebezpieczeństwem jest to, że parcelacja posuwająca się w ślad za planem zabudowania będzie ogarniała niepotrzebnie duże tereny, których inwestowanie stanie się fikcją.

Inwestowanie zaś osiedli jest jednak warunkiem ich normalnego rozwoju. Już dotychczas zatwierdzona parcelacja w samej Jastrzębiej Górze i w Jasnym Wybrzeżu mogłyby pomieścić jednocześnie 15.000 ludzi podczas gdy wybudowane domy mogą pomieścić 1.600 osób, a letników w roku 1936 było 900. Jednocześnie letniska te poza szosą (tzw. bulwarem nadmorskim) nie posiadają ani jednego odcinka urządzonej ulicy ani skweru.

Brak koordynacji planowania i realizacji spowoduje zaanektowanie olbrzymich obszarów, jako terenów budowlanych, których wartość, jako letnisk będzie żadna i zniechęci tylko ludzi do przebywania nad naszym morzem. Aby uniknąć tych błędów Biuro proponuje stopniową realizację opartą narazie na programie 10-cio letnim. Badania statystyczne bądź pozwolą na powiększenie tych założeń do granic programu maximalnego, bądź skłonią do ograniczenia rozwoju w razie, gdyby wyniki obliczeń nie znajdowały potwierdzenia w praktyce.

Program dziesięcioletni Biura polega na rozwijaniu w najbliższym okresie ośrodków, które obecnie wykonują dążności rozwojowe i skupienie inwestycji letniskowych na ograniczonych terenach, których inwestowanie będzie w obecnych warunkach możliwe.

III. ZAGADNIENIE TERENÓW TURYSTYCZNYCH, SPORTOWYCH I ODPOCZYNKOWYCH.

To zagadnienie obejmuje kierowany ruch letniskowy — to znaczy ten masowy napływ ludności sezonowej, która ma znaleźć pomieszczenie w obozach, na terenach campingowych i w domach odpoczynkowych, względnie w odpowiednich schroniskach. Ten ruch służy przede wszystkim tym warstwom społecznym, którym indywidualny dochód nie pozwala na wyjazd nad morze z własnych funduszów — dlatego też inwestycje służące temu celowi można porównać z mieszkaniowym budownictwem społecznym. Zarówno ten rodzaj ruchu letniskowego jak i budownictwo społeczne nie mogą rozwijać się bez oparcia o pomoc państwa czy odpowiednich instytucji, gdyż inicjatywa prywatna nie może zainteresować się nimi ze względu na przesłanki kalkulacyjne. Równocześnie można stwierdzić, że właściwie w tym ruchu najbardziej zainteresowane jest państwo, gdyż udostępniając odpoczynek i ćwiczenia sportowe nad morzem najszerszym warstwom społeczeństwa uzyskuje się wpływ na zdrowie i wychowanie obywateli.

Dotychczasowe studia Biura w tym kierunku opierają się prawie całkowicie na programie P. U. W. F. i P. W. Program ten, który wskazuje szczegółowo na zapotrzebowanie terenów na cele obozownictwa, campingu i domów wypoczynkowych, Biuro traktuje jako program 10-cio letni. Badanie pojemności terenu i plaży, wykazały znaczne partie terenu, które winny być zarezerwowane na te cele na przyszłość. Przy dyspozycji terenu na ten cel przyjęto za zasadę wykorzystywanie przestrzeni wolnych między projektowanymi osiedlami letniskowymi i to w odległości nie większej jak 1 — 2 km od brzegu. W ten sposób otrzymuje się wydzielenie odrębnych funkcji i maximalne wykorzystanie odcinka naszego brzegu morskiego.

Z zagadnieniem kierowanego ruchu letniskowego najbliżej łączy się zagadnienie sportów wodnych, które również zostały sprecyzowane na podstawie programu Państwowego Urzędu Wychowania Fizycznego i Przysposobienia Wojskowego. Rozwój ośrodka reprezentacyjnego przewidywany jest w Gdyni w oparciu o nowozbudowany basen yachtowy. Główne ośrodki wyszkoleniowe to Jastarnia i Hel — Wielka Wieś w związku z projektowanym kanałem będzie wypadową bazą dalekomorską. Niezależnie od tych punktów, których realizacja jest już zaczęta, Biuro zleciło inż. Wagnerowi w Gdyni badania nad możliwością wykorzystania na cele portowo - yachtowe jeziora Żarnowieckiego. Przeprowadzone badania wykazały możność wykorzystania rzeczki Piaśnicy jako spławnego kanału i budowę ośrodka yachtowego na jeziorze. — W związ-

ku z tym jezioro żarnowieckie i jego brzegi mogą być uważane za rezerwę dla rozwoju kierowanego ruchu letniskowego na przyszłość.

Rozważania powyższe, dotyczące trzech funkcji dominujących pobrzeża, muszą być obecnie uzupełnione przez studium funkcji pochodnych, jak zagadnienie aprowizacji, studium szczegółowe komunikacji itp. Następnie przybliżone oszacowanie kosztów realizacyjnych tego planu, pozwoli na ujęcie wykonania tego planu w programach realizacyjnych.

Reasumując powyższe można stwierdzić, że analiza poszczególnych funkcji pierwszych wybrzeża i szacunek ich możliwości rozwojowych przeprowadzone równolegle z badaniem pojemności i atrakcyjności terenu, dały w wyniku schemat rozwoju, który polega na ujęciu tych funkcji w trzech przez naturę niejako wyznaczonych pasach. I tak funkcjom letniskowym odpowiada pas poziomy nad pełnym morzem, funkcjom terenów wypoczynkowo-obozowych pas poziomy przeprowadzony w zasadzie odległości kilometra równolegle do pierwszego, funkcje zaś rybołówstwa i przemysłu znajdują wyraz w pasie pionowym przeprowadzonym od Gdyni do Wielkiej Wsi. Punkt skrzyżowania tych pasów W. Wieś nabiera w tym układzie znaczenia dominującego i staje się ogniskiem i ośrodkiem dyspozycyjnym omawianego pasa pobrzeża.

Podstawą realizacji tych założeń — są wyznaczone kierunki rozwoju, które pozwalają na kolejną i równomierną realizację w czasie przez narastanie nowych elementów we wskazanych kierunkach w miarę rozwoju życia gospodarczego na pobrzeżu.

Inż. arch. B. Maliszewski.

Inż. arch. Stanisław Karol Dąbrowski (Gdynia)

Metody, warunki i wyniki pracy urbanistycznej na przykładzie Gdyni

Gdynia, ze względu na swój charakter, warunki powstania i tempo rozwoju, jako nowy organizm miejski, — jest ciekawym tematem do omówienia pracy urbanisty. Stanowi ona niejako typowy przykład pewnego odcinka twórczości gospodarczo-techniczno - architektonicznej w jej przejawach dodatnich i ujemnych.

Kilkunastoletni okres istnienia miasta i pracy nad jego realizacją pozwala na podjęcie próby scharakteryzowania tej działalności.

■

Początki planowania Gdyni sięgają lat przedwojennych. W r. 1912 został przez Regencję Gdańską zatwierdzony pierwszy plan zabudowania Gdyni, która miała być nadmorskim kąpieliskiem. Plan ten przewidywał rozwój miejscowości na podstawie jej stanu rzeczywistego, t. j. rozwoju wsi rybackiej, układu dróg i linii kolejowej. Terytorialnie obejmował część obecnego śródmieścia, położoną między stacją kolejową i Kamienną Górą. Kościec tego planu — to obecne ulice 10-go Lutego i Świętojańska oraz tor kolejowy — które utrzymały się i ugruntowały przez pobudowane przy tych ulicach budynki, utrwalone w późniejszych planach zabudowania, opracowanych po roku 1918.

W latach 1918 — 1926 t. j. do chwili rozbudowy portu, Gdynia rozwijała się w zasadzie bez planu, jeżeli nie liczyć sporządzanych dorywczo projektów rozplanowania niektórych fragmentów miasta, jak np. dzielnicy Kamienna Góra, traktowanej wtedy jako letnisko nadmorskie o charakterystycznej nazwie „Kamieniec pod Gdynią".

Między rokiem 1927 i 1931 b. Ministerstwo Robót Publicznych zatwierdziło szereg szczegółowych, a ponadto ogólny plan zabudowania m. Gdyni, obejmujące obecne Śródmieście, Działki Leśne, Kamienną Górę oraz części terenów Grabówka i Oksywia.

Pierwsze lata gospodarki w zakresie budowy miasta oparte były na programach dorywczych i zmiennych.

Szybko postępująca budowa portu — była koordynowana z budową miasta jedynie w zakresie podrzędnych elementów.

Ówczesne czynniki, decydujące o rozbudowie portu i miasta, nie zdołały utrzymać wielu słusznych zasad planów zabudowania z roku 1926 i 1927 (dla przykładu wspomnę o zwężeniu wielu ulic jak Aleja Wolności — obecna Mościckich — odcięcie dworca kolejowego od wybrzeża i t. d.).

Po zaanektowaniu przez port wybrzeża od molo węglowego do Skweru Kościuszki możliwości racjonalnego rozplanowania śródmieścia Gdyni zostały znacznie ograniczone.

Powodem tych faktów były: brak ścisłej koordynacji potrzeb portu i miasta, niedocenianie czynnika fachowości przez lokalne władze, brak zmysłu przewidywania, a przede wszystkim żywiołowy rozrost miasta, który usprawiedliwia szereg błędów.

Powyższe uwagi podaję jako ilustrację tego, co planujący miasto zastali w roku 1933, przystępując do planów rozbudowy Wielkiej Gdyni w momencie silnego jej rozwoju.

Gdy pierwotne, zbyt ostrożne przewidywania co do wielkości Gdyni, która miała być miastem o max. 60.000 ludności, — zaczęły się chwiać, uwypukliła się potrzeba ujęcia sprawy rozwoju Gdyni w sposób generalny. W końcu roku 1933 przy Komisariacie Rządu w Gdyni została zorganizowana Pracownia Projektów.

Komisariat Rządu dzieli się na kilka Wydziałów. Jednym z nich jest Wydział Techniczny, który posiada Oddziały: Zabudowy, Nadzoru Budowlanego, Pomiarów i Drogowy. Oddział Zabudowy (Biuro Regulacji) składa się z Referatu Zabudowy i Pracowni Projektów i podlega Naczelnikowi Wydziału Technicznego.

Do głównych zadań Pracowni w pierwszym etapie pracy należało opracowanie programu wstępnego i planu ogólnego. W następnym etapie miały być sporządzane plany szczegółowe. Ponieważ t. zw. potrzeby chwili wymagały posiadania również planów szczegółowych, były one sporządzane jednocześnie z pracami pierwszego etapu.

Silny ruch budowlany oraz brak podkładów pomiarowych przyczyniły się do dużych trudności technicznych w pracy nad planami, spotęgowanych przez częściowe zrealizowanie w terenie starych zamierzeń i dawniej opracowanych planów zabudowania. W takim stanie rzeczy główną cechą pracy projektodawczej musiała być jej szybkość.

Początkowo (rok 1933) personel Pracowni Projektów liczył 3-ch architektów a w roku 1936 zwiększył się o 2-ch architektów łącznie z Kierownikiem.

Przy opracowywaniu programu i planu ogólnego, Pracownia Projektów pracowała zespołowo. Poszczególni architekci opracowywali poszczególne grupy zagadnień, np. podział terenów według przeznaczenia, układy komunikacyjne i t. d., jako elementy programu i planu ogólnego. Od roku 1936 tereny objęte planami szczegółowymi podzielone są na trzy rejony (śródmiejski, północny i południowy), obsadzone przez architektów, opracowujących plany szczegółowe.

Opracowany „program planu zabudowania m. Gdyni" i jej strefy wpływów — wymagał uzgadniania z zainteresowanymi na terenie gdyńskim wieloma władzami i instytucjami. Uzgadnianie to odbywało się drogą bezpośrednią oraz na posiedzeniach różnych komisyj.

W marcu 1935 r. nastąpiło przyjęcie „programu" prze Komisję Międzyministerialną, co dało podstawę do opracowania ogólnego planu zabudowania, który został uchwalony przez Radę Miejską 27 stycznia 1936 roku.

Od lipca 1936 r. (po wykończeniu technicznym planu ogólnego i załatwieniu ustawowych formalności jak ogłoszenia, sprzeciwy i t. d.) do końca 1937 r., t. j. w ciągu półtora roku została opracowana prawie połowa ogólnej ilości planów szczegółowych (przeszło 1.000 ha powierzchni terenów, przeznaczonych do zagospodarowania). Plany te są opracowywane szkicowo ze względu na potrzebę prawie jednoczesnego objęcia planami większości terenów miejskich, spowodowaną m. inn. krótkimi terminami usta-

wowymi, pozwalającymi na zawieszenie rozpatrzenia wniosków parcelacyjnych i budowlanych, na okres 2-ch lat.

Co do nazwy „plan szkicowy" muszę dodać, że określenia tego nie należy brać dosłownie, bowiem projekty te jedynie pod względem formalnym nie są elaboratami takimi jak tego wymaga rozporządzenie Min. Spr. Wewnętrznych o sposobie opracowywania planów zabudowania (ze względu na krótkie okresy czasu przeznaczonego na opracowanie, wykonywany jest: jeden egzemplarz, rysunek ołówkiem, brak ustawowych ogłoszeń, pobieżny opis techniczny i brak gabarytów).

W czasie sporządzania ogólnych planów zabudowania Pracownia współpracowała ze specjalistami z różnych dziedzin, jak np. w zakresie: kolejnictwa, szkolnictwa, leśnictwa, zagadnień portowych, gospodarczych i t. d. Projekty wykonywane przez Pracownię były opiniowane również przez komisje ścisłe, np. opinię o programie planp zabudowania m. Gdyni, opracowali: ś. p. Teodor Toeplitz, dyr. Jan Strzelecki i inż. arch. Kamil Lisowski.

Prace urbanistyczne Gdyni były przedmintem dużego zainteresowania szeregu P. P. Ministrów, których nazwiska związane są z budową portu i miasta, a w lipcu 1937 r. w obradach fachowych na temat rozwiązania dzielnicy reprezentacyjnej m. Gdyni wziął również udział Pan Prezydent Rzeczypospolitej. Wskutek uchwał powyższej konferencji, Komisarz Rządu w Gdyni, mgr. Fr. Sokół zaprosił do zaopiniowania opracowanych przez Oddział Zabudowy projektów dzielnicy reprezentacyjnej, specjalną komisję rzeczoznawców, w której skład m. in. wchodzili profesorowie: T. Tołwiński, E. Iniewski i R. Gutt oraz architekci: J. Chmielewski, E. Norweth, K. Lisowski, W. Tomaszewski i L. Tomaszewski.

Bieżące prace (plany szczegółowe) są opiniowane przez stałą komisję opiniodawczą, w skład której wchodzą specjaliści z różnych dziedzin, jak: planowania urbanistycznego, budownictwa, budowy ulic, kanalizacji i wodociągów, instalacyj elektrycznych i t. p. Zadaniem takiej komisji jest uzgodnienie zamierzeń inwestycyjnych samorządowych i państwowych w zakresie budowy miasta i portu. W zakresie ujmowania planów zabudowania z punktu widzenia gospodarczego Pracownia korzystała ze współpracy fachowców (np. P. Mgr. St. Malessa jest autorem 4-o letniego planu inwestycyjnego Gdyni), a w zakresie zagadnień regionalnych — z Biurem Regionalnego Planu Zabudowania.

■

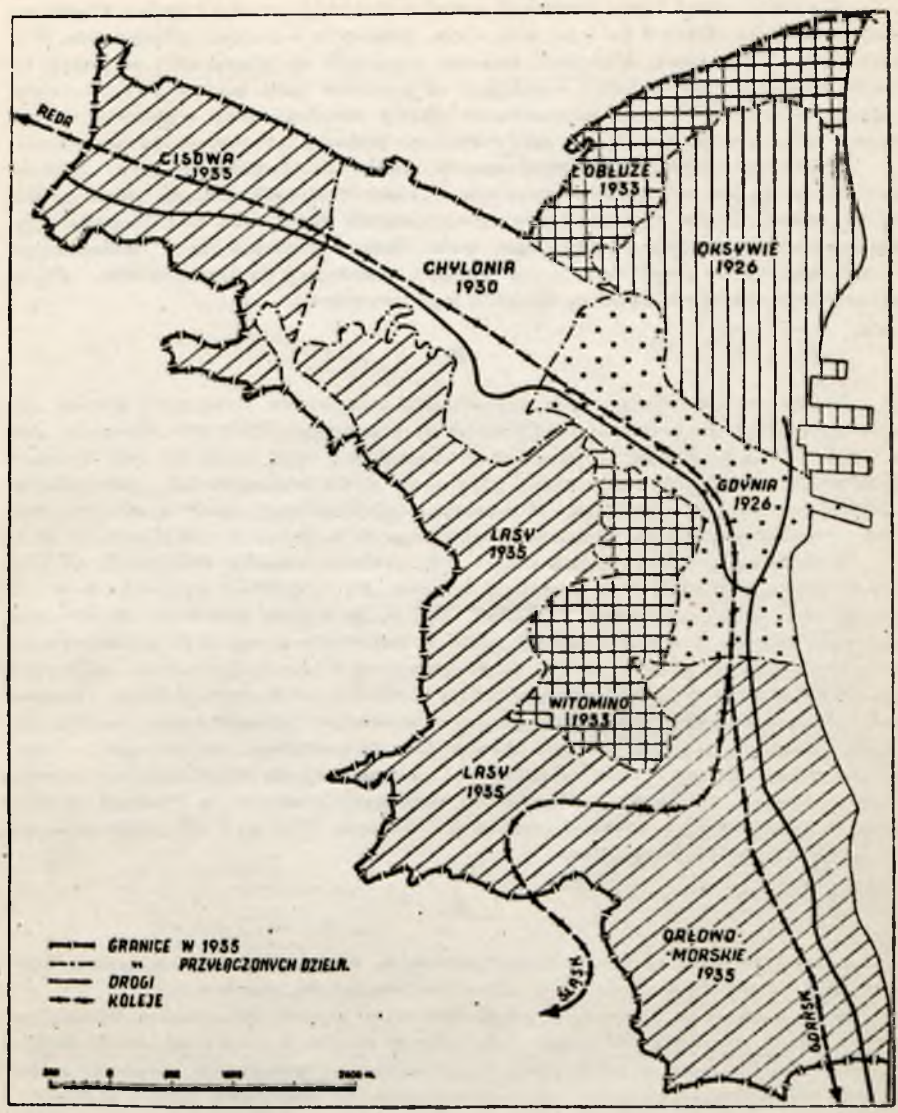
Dla ilustracji podaję kilka charakterystycznych (przybliżonych) liczb o Gdyni.

Ilość mieszkańców: w r. 1912 — kilkaset, w r. 1921 — kilka tysięcy, w r. 1931 — 35.000, w r. 1938 — 115.000.

Powierzchnia terenu: w r. 1912 — wieś rybacka, w r. 1938 — 6.500 ha w granicach administracyjnych miasta i 16.400 ha — pow. strefy wpływów.

Budowa portu pochłonęła przeszło 300 milionów złotych, budowa miasta przeszło 150 milonów złotych, nie licząc wkładów w przedsiębiorstwa, handel, przemysł i t. d. Te inwestycje, były czynnikiem wysoce atrakcyjnym dla posiadaczy gruntów i kapitału prywatnego. Szybkie tempo rozwoju miasta i portu skracało do minimum okres amortyzacji kapitałów, ulokowanych w budownictwie prywatnym i dawało przez to doraźne korzyści tak szybko, jak rosło miasto. Był to okres 1927—1931 i 1934—1935 r.

Wartość większości terenów prywatnych w chwili powstawania Gdyni była równa wartości nieużytków (wydm piaszczystych, torfowisk, lub pośledniej klasy gruntów rolnych). Natomiast w r. 1936 za 1 m² parceli budowlanej w niektórych punktach śródmieścia żądano 100 — 200 zł.



Rys. 7. Rozwój terytorialny m. Gdyni w okresie 1926 — 1935.
Dess. 7. Développement territorial de Gdynia dans la période depuis 1926 — 1933.

Powyższy wzrost renty gruntowej powodował wyścig gęstości i intensywności zabudowania (jako efektu w naturze) oraz norm, ustalanych w planach zabudowania. Wykorzystując koniunkturę, właściciele terenów przystąpili do intensywnej parcelacji terenów miejskich i podmiejskich, uzyskiwali od zarządów gmin uznanie swych terenów rolnych za budowlane, przez zatwierdzenie planów parcelacji rolno - budowlanej lub wprost przez budowę domów bez zatwierdzonego podziału terenów (dzika parcelacja).

Możliwości racjonalnego projektowania planów zabudowania terenów „usztywnionych" przez już zatwierdzone parcelacje (z różnych okresów istnienia Gdyni pochodzi 11 odmian planów tych podziałów zatwierdzonych przez: Okr. Urz. Ziemski, władze powiatowe i zarządy gmin) — jest, wobec dużego natężenia ruchu budowlanego i zmieniających się programów, pracą trudną i zmuszającą do kompromisów. Plany zabudowania musiały nadążać za życiem i jego potrzebami.

■

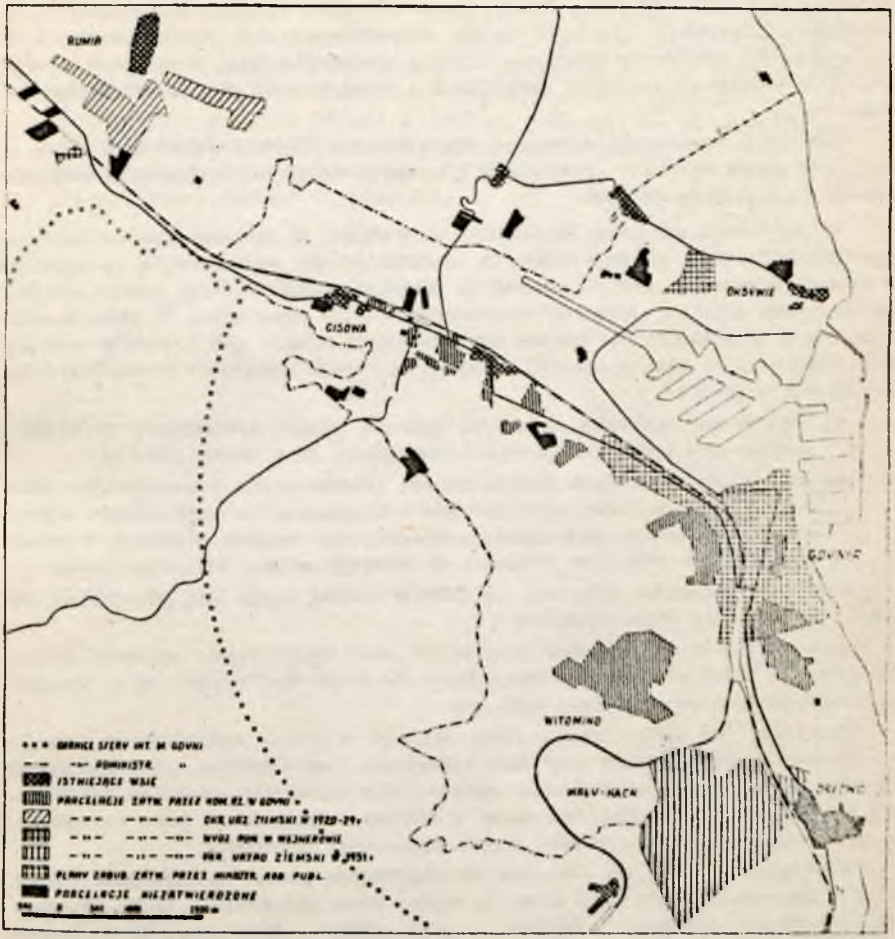
Zwiększona ingerencja władz budowlanych i częściowa stabilizacja planów zabudowania stworzyła objaw „dzikiej" zabudowy przedmieść, które po włączeniu ich w obręb miasta, wymagały konieczności przekształcenia tego, co się na tych terenach wytworzyło przeważnie samorzutnie, gdyż przy niedostatecznym lub utrudnionym nadzorze policyjno - budowlanym (przedmieścia Gdyni należały wtedy w zakresie nadzoru administracyjnego do Wydziału Powiatowego w Wejherowie, odległym o 20 km).

Konsekwencją takiego stanu rzeczy była również ucieczka budujących od częściowo zainwestowanych, więc droższych, terenów. Na marginesie wspomnę, że w ten sposób powstały całe dzielnice „baraków". Pęd do posiadania własnego dachu nad głową lub taniego mieszkania znalazł ujście w budownictwie coprawda prymitywnym, lecz rozwiązującym na pewien czas (i częściowo) w braku budownictwa społecznego, palący problem mieszkań robotniczych. I chociaż skupiska tych domków (często szop lub bud) sprawiają wiele kłopotu przy planowaniu i porządkowaniu terenu, nie można całkowicie potępiać samego procesu tego budownictwa „barakowego", gdyż jest on, moim zdaniem, próbą zaspokojenia wielkich potrzeb mieszkaniowych szybko rosnącej ludności wielkiego miasta, bardzo skromnymi środkami, w trudnych warunkach, na „parcelkach" o wysokim czynszu dzierżawnym (1 zł za 1 m² terenu rocznie) i bez pomocy kredytu publicznego.

■

Kilkuletnia praca na terenie Gdyni pozwala na wyciągnięcie kilku wniosków, które mogą mieć znaczenie ogólne, t. j. odnosi się również do innych miast.

1) Ze względu na konieczność uwzględniania w planach zabudowania postulatów różnych władz, urzędów i instytucyj — dojrzała do realizacji sprawa powołania do życia centralnej instytucji dyspozycyjnej, uzgadniającej zamierzenia szeregu ministerstw, urzędów państwowych i władz samorządowych. Biorąc pod uwagę prowadzone obecnie prace inwestycyjne na skalę państwową i rozrost Biur Planowania Regionalnego — należy stwierdzić, że jest to sprawa paląca. Powinno powstać „Ministerstwo Gospodarki Narodowej". Zresztą nie koniecznie Ministerstwo (mniejsza o nazwę). Jednak niezbędna jest instytucja co najmniej na poziomie władz III instancji, a jednocześnie odrębna, nadrzędna, fachowa, a przede wszystkim dostatecznie elastyczna i sprężysta



Rys. 8. Przypadkowe rozmieszczenie terenów objętych planami zabudowania i parcelacjami, wzdłuż linij Orłowo - Rosia oraz na Kępie Oksywskiej.

Dess. 8. Placement incidentel des terrains compris par les plans de construction, lelong de la Ligne

2) Czynnikiem decydującym o pomyślnym wyniku pracy urbanistycznej jest zmysł przewidywania. Praca ta jest utrudniona przez „metodę" faktów dokonanych np. dziką parcelację oraz stan istniejący (powstały przez rozwój „niekierowany"), np. bezplanowa rozbudowa miasta w sposób koncentryczny lub obudowywanie arteryj wylotowych lub tranzytowych, — świadczą o nieracjonalnych przejawach rozwoju miasta, w większości wypadków sprzecznych z nowoczesnymi postulatami wiedzy urbanistycznej

Decyzja o konieczności planowego ujęcia rozwoju miasta powzięta zbyt późno, — daje: albo wynik wyłącznie „papierowy", albo też powoduje koszty realizacji niewspółmierne z osiągniętym efektem.

3) Na terenie gdyńskim dochodzimy do wniosku, że uprawomocnienie ogólnych planów zabudowania, nie poprzedzonych studiami planów szczegółowych co najmniej w formie szkicowej, — jest dla gospodarki miejskiej uciążliwe. Plany ogólne, wskutek zatwierdzenia, stają się „sztywne" na stosunkowo długi okres czasu. W planach ogólnych trzeba precyzować usytuowanie np. linii regulacyjnych ulic i terenów użyteczności publicznej itp. Jest to czasami niecelowe lub nawet technicznie niemożliwe z następujących względów:

a) zbyt drobna podziałka niektórych ogólnych planów zabudowania (1: 10.000), utrudniająca zwłaszcza sprecyzowanie założeń przy terenie falistym;

b) brak w planie ogólnym innych ulic niż główne arterie komunikacyjne, uniemożliwiający dokładne sprecyzowanie i uzasadnienie projektowanego położenia danego terenu użyteczności publicznej (np. terenów szkolnych, z reguły położonych w większym oddaleniu od głównych arteryj komunikacyjnych).

Powyższe przyczyny stwarzają ten fakt, iż niemal każdy plan szczegółowy zawiera odstępstwa od planu ogólnego.

Również i z innych powodów plan ogólny musi ulegać często zmianom, spowodowanym np. badaniami szczegółowymi, które nie mogły być z braku czasu przeprowadzone przy sporządzeniu planu ogólnego.

Dokonanie zaś zmian założeń planu ogólnego w planie szczegółowym wymaga nowego pełnego postępowania przy jego uchwalaniu i zatwierdzaniu, gdyż z praktyki wiadomo, że procedura, poprzedzająca zatwierdzenie jakiegokolwiek planu zabudowania, wymaga stosunkowo długiego czasu, w którym mogą powstać nowe przeszkody, uniemożliwiające korektywę planów, nawet najbardziej racjonalną.

Konkluzja: Wydaje się słusznym opracowywanie planów zabudowania dużych miast w następującej kolejności: program, ogólny planu zabudowania, studia do szczegółowych planów zabudowania (szkice), — plan ogólny — plan szczegółowy. Powyższe uwagi nie odnoszą się do miast małych, dla których plany sporządza się w skali np. 1: 2.000.

Na zakończenie mimowoli nasuwa się pytanie — jakie warunki należałoby wytworzyć, ażeby praca urbanistyczna dała właściwe rezultaty. Wydaje się, że możliwości uzyskania dobrych wyników będą wprost proporcjonalne do następujących czynników:

a) dobra organizacja Biura Regulacji (ludzie, pieniądze, egzekutywa),

b) metody planowania dostosowane do dynamiki rozwojowej danego osiedla (inne w małym miasteczku, a inne w większym mieście wykazującym duży ruch budowlany, lub posiadającym specjalne znaczenie dla państwa. Należy dążyć

do stworzenia planów rozwojowych miasta na dłuższy czas przy jednoczesnym określeniu etapów realizacji i programów kontrolnych, obejmujących krótsze okresy czasu; plany winny być poddawane ciągłym badaniom i stale ulepszane,

c) pomiary winny być wykonane prawidłowo przed rozpoczęciem planowania oraz aktualizowane równolegle do potrzeb planowania (zakres obszaru, objętego pomiarami powinien wynikać z programu planu zabudowania),

d) fachowy i sprężysty Nadzór Budowlany, działający na podstawie przepisów prawnych, dostosowanych do warunków miejscowych,

e) przewidująca gospodarka terenowa i inwestycyjna,

f) sprzyjający „klimat" społeczeństwa.

Inż. arch. St. K. Dąbrowski.

Inż. arch. Stanisław Filipkowski (Gdynia)

Budowa wielkiego miasta na przykładzie Gdyni

Słowo Gdynia stało się u nas synonimem rozmachu, inicjatywy, tempa rozbudowy i energii, to też kiedy się mówi o Gdyni nasuwa się przede wszystkim na myśl jej żywiołowy rozwój, gdzie w przeciągu lat kilkunastu z niewielkiej osady rybackiej powstało wielkie miasto portowe, liczące dziś już przeszło 115.000 mieszkańców. Na niedawnych piaskach i nieużytkach dźwigają się potężne gmachy, krany portowe i magazyny, a przy betonowych nabrzeżach rysują się sylwety statków z banderami państw całego świata.

Zdawać by się mogło, że budowa i rozwój Gdyni, zarówno portu jak i miasta które przy nim powstało — posuwała się od pierwszej chwili konsekwentnie naprzód, że wszystko co tu powstało i powstaje jest miarowym realizowaniem ustalonego uprzednio programu. W rzeczywistości jednak programu takiego nie było i być nie mogło, w chwili bowiem powstawania Gdyni nie mieliśmy jeszcze tradycji handlu morskiego, a gospodarcza polityka polska nastawiona na drogi morskie tworzyła się do pewnego stopnia równolegle z rozwojem naszego portu.

Formowanie się poglądów gospodarczego wyzyskania i rozwoju portu w Gdyni przeszło cztery wyraźne fazy. Pierwszą cechowały względy obrony państwa w związku z doświadczeniami w 1920 r.; polityka Woln. Miasta Gdańska nastawiona na utrudnianie stosunków gospodarczych i handlowych Polski ze światem wywołała fazę drugą, gdyż wyłoniła się wówczas konieczność budowy własnego portu niezależnego od obcych czynników i wpływów, którego zadaniem byłyby przeładunki już nietylko wojskowe, lecz także masowe i drobnicowe. Wojna celna z Niemcami (1925 r.) i strajk węglowy w Anglii (1926 r.) wywołują fazę trzecią poglądów na rolę własnego portu; chodzi już teraz o użycie portu jako narzędzia polityki handlowej Państwa w związku z rozpoczynającym się procesem przestawiania kierunku międzynarodowej wymiany towarowej Polski — z dróg lądowych na drogi morskie.

W ostatnich kilku latach polska gospodarcza racja stanu dąży do stworzenia w Gdyni dogodnego pod względem konkurencyjnym ośrodka ekspansji handlowej, już nietylko dla własnego zaplecza, lecz także dla państw Europy Środkowej, przy czym przy porcie w Gdyni poczyna się kształtować ośrodek przemysłowy, charakterystyczny dla miast portowych jako konieczne uzupełnienie struktury gospodarstwa społecznego.

Przy wyborze miejsca pod budowę własnego polskiego portu rozważano początkowo możliwości założenia portu w Tczewie lub Pucku, brane były również pod uwagę Karwia, Reda i Hel. Zadecydowano wreszcie budowę na północ od rybackiej wioski Gdynia, na obszarach doliny Chylonii, która stanowi na całym polskim wybrzeżu naj-

dogodniejszy teren dla taniego i technicznie najprostszego rozwiązania prac inwestycyjnych, związanych z budową basenów, wżynających się w głąb lądu. Pierwotny plan budowy portu przewidywał tylko kilka basenów wewnętrznych i jeden wejściowy — wszystkie zaś szerzej pomyślane projekty odrzucone zostały swego czasu jako zupełnie nierealne, przy czym zaznaczyć należy, że najbardziej śmiałe projekty z owego czasu obejmowały tylko część dziś już zbudowanych basenów wewnętrznych i zewnętrznych.

Dolina Chylonii, na której rozwija się port, ukształtowana została przez ujście Prawisły i ciągnie się łukiem w kierunku Rumii i Redy, oddzielona od morza stromymi wzniesieniami Kępy Oksywskiej, dochodzącymi do 60 mtr. nad poziom morza. Od południa otwiera się na tereny portowe wąska dolina w kształcie trójkąta, wciśnięta między wzgórza lasów Chylońskich (około 140 mtr n. p. m.) a Kamienną Górę (45 mtr.) i Wzgórze Redłowskie. Na piaszczystych terenach tej właśnie doliny istniała rolniczo - rybacka wieś Gdynia, którą jeszcze przed wojną władze ówczesne postanowiły traktować, jako nadmorskie letnisko. Przemawiały za tym bliska odległość od Gdańska i Sopot, szeroka plaża, malowniczy pagórkowaty krajobraz i stosunkowo łagodny klimat, chroniony od wiatrów zachodnich wzgórzami pokrytymi w znaczej części wysokopiennym lasem.

Budowa portu Gdyni i powstanie nowych warsztatów pracy, wywołują ogromny napływ ludności w tempie niespotykanym dotąd w rozwoju miast europejskich.

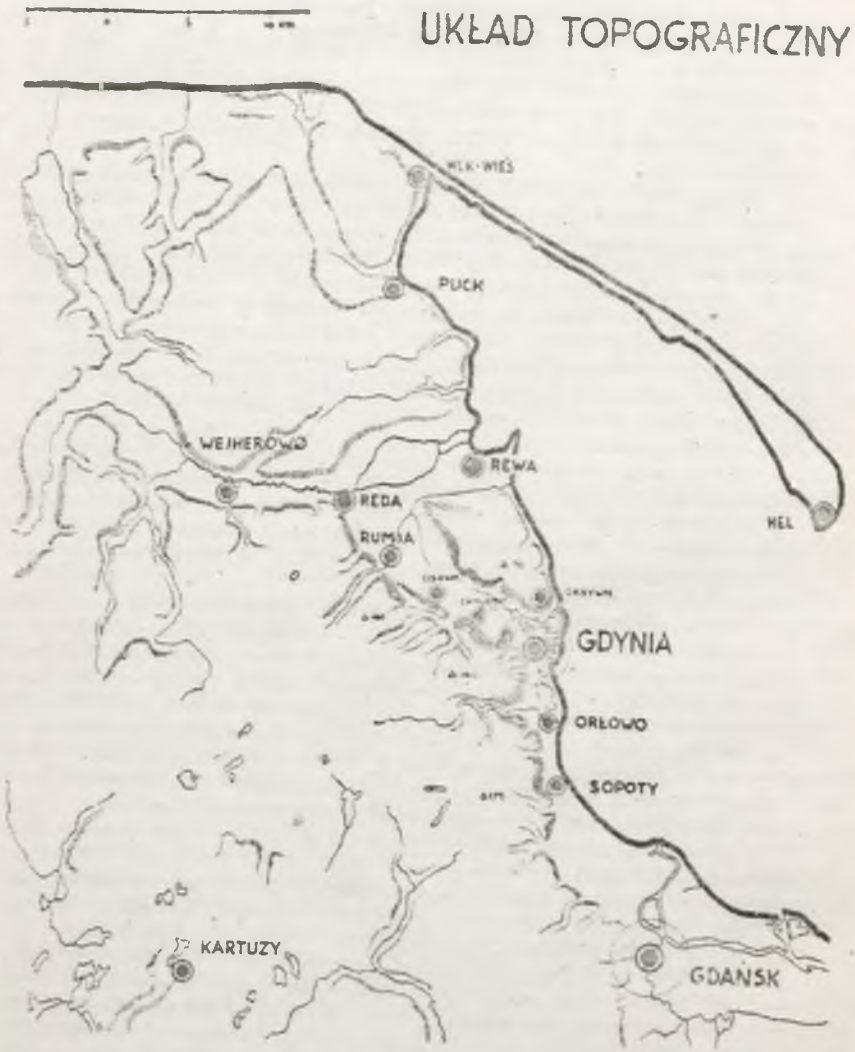
Położenie wioski i osiedla letniskowego z czasów przedwojennych zasugerowało wybór miejsca pod przyszłe miasto na terenach Gdyni, przyczem stopniowo z rozwojem poglądów na znaczenie i rolę portu — kształtują się również poglądy na miasto Gdynię, jako funkcjonalne uzupełnienie portu.

Początkowo wyobrażano sobie Gdynię jako niewielki ośrodek prowincjonalny o kilkunastu tysiącach ludności, podzielony na dwie części, z których jedna miała obsługiwać port — a druga (Kamienna Góra) służyć miała celom letniskowo - turystycznym. W niedługim jednak czasie w poglądach na Gdynię - miasto zachodzą poważne zmiany, — od zapatrywań na miasto - Gdynię jako na skupienie ludności robotniczej i urzędniczej związanej z pracą portu dochodzi się do wyraźnego stwierdzenia, że portowe miasto Gdynia rozwinąć się musi w wielki ośrodek handlu międzynarodowego i stanie się siedzibą całego szeregu gałęzi przemysłu, które udoskonalą, względnie uzupełnią strukturę gospodarstwa społecznego Rzeczypospolitej Polskiej.

Stwierdzenie ewolucji poglądów na port w Gdyni, a w konsekwencji i na powstające przy nim miasto, tłumaczy jasno dlaczego nie stworzono odrazu szeroko pomyślanych programów rozwojowych miasta, które w poszczególnych etapach swych zamierzeń budowlanych przekraczało kilkakrotnie zakreślone uprzednio ramy. Jasnym się staje dlaczego wybierając najdogodniejszą sytuację dla budowy portu nie pomyślano o sytuacyjnych potrzebach miasta i nie licząc się z jego tak znacznym rozwojem, wtłoczono to miasto w stosunkowo mały wąski trójkąt między portem i wzgórzami, nie biorąc zupełnie pod uwagę, że Kępa Oksywska — (płaskowzgórze o powierzchni około 5.000 ha) stanowi idealny wprost teren pod budowę nowego wielkiego miasta.

Gdynia, powstająca na miejscu dawnego osiedla rybackiego w wąskiej dolinie, nie znajduje dostatecznie swobodnych dróg rozwojowych do zabudowania z braku odpowiednich terenów, przytem szybki rozwój miasta wywołuje odrazu znaczny wzrost renty gruntowej, absolutny zaś brak terenów, stanowiących własność miejską, udaremnia przeciwstawienie się spekulacji.

Stale napływająca ludność osiedlać się poczyna w miejscach wybranych przypad-



Ris. 8. Konfiguracja terenu wybrzeża. Osiedla przeważnie wzdłuż doliny Chylonii oraz Gdynia u wylotu tej doliny do morza.

Tabl. 8. Configuration du terrain du littoral. Colonies pour la plupart lelong de la vallée de Chylonia ainsi que Gdynia à son entrée à la mer.

kowo i przeważnie oddalonych od miejsca pracy, którym jest port i centrum miasta i lokuje się przede wszystkim wzdłuż jedynej arterii komunikacyjnej, jaką była szosa prowadząca z Gdańska do Pucka i Wejherowa. W dalszym rozwoju powstają przypadkowe i bezładnie rozrzucone osiedla na terenach błotnistych lub stromych wzgórzach. Miasto rozciąga się na długości około 15 klm., techniczne zaś przygotowanie pod zabudowę nieodpowiednio wybranych i sytuowanych terenów wywołuje niewspółmiernie wysokie koszta ich urządzenia.

W obrębie powierzchni, która następnie zostaje wcielona do miasta, parceluja się ogromne przestrzenie, na których tworzy się oczywiście jaknajwiększą ilość jaknajmniejszych działek, niepowiązanych zupełnie z terenem, a wszystkie te parcelacje zatwierdzane są z gorliwością godną lepszej sprawy przez Okręgowe Urzędy Ziemskie. Na planach parcelacyjnych owego czasu nie oznacza się sposobu zabudowania, plany zaś katastralne nie uwzględniają z zasady układu terenu, co później przy budowie ulic zmusza do kosztownych przeróbek i komasacji, gdyż w trakcie urządzania ulic wiele działek znalazło się całkowicie na skarpach ulicznych. Parcelacje te, które stanowiły podstawę układu przyszłego miasta, odbywały się fragmentarycznie, w miejscach jak już wspomniałem nieodpowiednich, gdyż jedynym czynnikiem przemawiającym za przeznaczeniem pod zabudowę takiego lub innego terenu był interes jego właściciela, który przez zmianę terenu z rolnego na budowlany pragnął „upłynnić" swój majątek. Jasnym jest, że takie dysponowanie terenem nie stało w żadnym stosunku do potrzeb rozwojowych całości miasta, zresztą tego pojęcia „całości" nie było, gdyż nie było planu zabudowania, który by określał racjonalne zagospodarowanie i urządzenie powierzchni całości miasta, zakres jego rozwoju oraz właściwe powiązanie zamierzonych inwestycyj i podział terenów wg rodzajów przeznaczenia na różne cele.

Dopiero z końcem 1926 r. byłe Ministerstwo Robót Publicznych przystąpiło do opracowania ogólnego planu zabudowania miasta, którego maksymalną wielkość określono na 60.000 mieszkańców. Plan ten, obejmujący prawie cały obszar administracyjny byłej gminy wiejskiej Gdyni oraz gminy Oksywskiej, liczyć się już musiał poważnie z faktami dokonanymi w terenie i przy założeniu stosunkowo nie wielkiej skali miasta nie mógł oczywiście stworzyć szeroko ujętych podstaw rozwojowych miasta, które później tu wyrosło.

Stwierdzić jednak należy, że plan ten wprowadzał po raz pierwszy do istniejącego chaosu kilka podstawowych ciągów komunikacyjnych i wiązał, o ile to było wówczas możliwe, dostatecznie silne śródmieście z portem i morzem, przy czym rozwiązywał poprawnie sytuację dworców miejskiego i morskiego w stosunku do przeznaczonych w owym czasie pod zabudowę terenów. Plan ten przewidywał szereg placów miejskich, odpowiednio zaprojektowany plac nadmorski oraz wprowadzał do organizmu miejskiego niezbędną w stosunku do wielkości projektowanego miasta ilość zieleni i przestrzeni wolnych od zabudowy.

W czasie opracowywania tego planu i przeprowadzania formalności związanych z jego zatwierdzeniem, budowa portu i rozwój miasta Gdyni idą jednak w szybkim tempie naprzód. Miasto zostaje odcięte od basenów portowych szeroką harfą torów stacji portowej kolejowej, która rozcina połączenie pomiędzy dworcem miejskim a dworcem morskim. Stacja ta zająwszy część terenów budowlanych powoduje to, że dworzec miejski znajduje się dziś na skraju właściwego miasta. Budowa „pirsów" i falochronów avantportu odcina śródmieście od bezpośredniego kontaktu z morzem. Fakty te przekreślają podstawowe założenia ówczesnego planu, z którego zostają zrealizowane tylko drobne fragmenty.

System komunikacji, wiążących port z miastem i krajem, a to zarówno w układzie dróg kołowych jak i kolei, przystosowano do wymagań chwili, a idąc po linii najmniejszego oporu uniemożliwiono w wielu wypadkach możność stworzenia dobrze rozwiązanych połączeń. Wykorzystanie starej trasy kolei, jako trasy głównej, wiążącej port z krajem i skupiającej ruch z linii gdańskiej i śląskiej, przecięło miasto w śródmieściu na dwie części. Wszelkie próby przeprowadzenia szerzej pomyślanych projektów, dających prawidłowe rozwiązania zagadnień komunikacyjnych, paraliżowane były za każdym razem argumentem liczenia się z kosztami oraz powstawaniem coraz to nowych faktów dokonanych, utrwalających nieprawidłowy stan w terenie.

Jak już wspomniano stwarzanie zbyt szczupłych t. zw. „realnych programów", dających wrażenie braku wiary w rozwój Gdyni — mściło się wielokrotnie na organiźmie rosnącego miasta i wywoływało ten skutek, że miasto w szybkim tempie swego rozwoju przekraczało kilkakrotnie zakreślone uprzednio ramy (obszar miasta w granicach administracyjnych wynosił: w 1925 r. — 638 ha, w 1929 r. — 1463 ha, w 1933 r. — 3096 ha, oraz w 1935 — 5037 ha bez portu oraz 6540 ha — łącznie z portem.

Doceniając konieczność planowego ujęcia spontanicznej rozbudowy miasta i skierowania jego rozwoju w odpowiednim kierunku Komitet Ekonomiczny Rady Ministrów powołuje do życia w końcu 1933 r. specjalną Komisję Międzyministerialną, powierzając jej zadanie ustalenia wytycznych rozwoju portowego miasta Gdyni. Bank Gospodarstwa Krajowego udzielił równocześnie Zarządowi Miejskiemu pożyczkę, umożliwiając stworzenie odpowiedniego aparatu technicznego dla opracowania i uzgodnienia zamierzeń programowych. W tym czasie przystąpiono przede wszystkim do przeprowadzenia studiów ogólnych, a następnie do opracowania programu wstępnego oraz ogólnego planu zabudowania miasta Gdyni łącznie ze sferą interesów mieszkaniowych. Praca urbanisty polegać tu musiała przeważnie na uchwyceniu rozdrobnionych i rozrzuconych chaotycznie po całym terenie rozparcelowanych lub zabudowanych już fragmentów i powiazaniu ich w możliwie prawidłową całość.

W związku z tym określenie pojemności ludnościowej miasta musiano dokonywać opierając się na jego przyszłym rozwoju, nie na podstawie normalnie przyjętych zasad, lecz odwrotnie — wychodząc z faktów dokonanych, t. j. na ilości rozparcelowanych terenów, z czego znowu obliczać wypadało zapotrzebowania na tereny użyteczności publicznej, których nie przewidziano zupełnie na terenach objętych planami parcelacyjnymi, zatwierdzonymi przez Urzędy Ziemskie i których oczywiście również nie było na terenach objętych dziką parcelacją.

W wielu wypadkach trzeba było przemykać się niejako pasami koniecznych zieleni i rezerwatów pomiędzy zabudowanymi terenami, wykorzystując nienaruszone jeszcze na szczęście obszary. Praca nad planem wymagała stałego „uzgadniania" wszystkich zamierzeń z zainteresowanymi czynnikami. Uzgadnianie to wymagało często przedkładania własnych programów, czasem zaś zmuszało do uwzględniania w projekcie żądań i postulatów odpowiednich władz i urzędów bez zmian. Wiele poważnych obiektów powstawało w Gdyni w miejscach nieodpowiednich dlatego tylko, że dana parcela znajdowała się przypadkowo, w rękach instytucji zamierzającej dany obiekt budować. Zjawisko to znane z terenów wszystkich bezmała miast naszych zmuszało do wielokrotnych przeróbek i ponownego przeprojektowywania ustalonych już planów, celem dopasowania poszczególnych objektów do otoczenia. Ciągłe zmiany w poglądach i programach oraz stale występująca tendencja do zagęszczania zabudowy w kierunku pionowym i poziomym oraz rozproszenie jej na wielkich przestrzeniach, zmuszało gminę miejską do ogromnych nakładów w urządzeniach komunikacyjnych oraz in-

westycyjnych, które podążać musiały za zabudowującymi się na całym obszarze miasta terenami.

Budowa ulic oraz inwestycji miejskich na terenach jeszcze niezabudowanych powodowały w Gdyni gwałtowny wzrost cen placów, wywołując odrazu zahamowanie zabudowy na przygotowanych pod zabudowę terenach. Tak naprzykład od chwili urządzenia Alei Marszałka Piłsudskiego co nastąpiło przed trzema laty, — nie powstał przy tej Alei ani jeden dom. Podobnie było przy Alei Piotra Wysockiego, gdzie od chwili jej urządzenia powstały tylko dwa domy. Objaw ten wystąpił najbardziej jaskrawo na terenie śródmieścia, gdzie z powodu dopuszczenia intensywnej zabudowy powstała tak silna spekulacja gruntowa, że w obecnej chwili tereny śródmieścia Gdyni są najmniej zabudowane. Wydaje się jednak, że niezabudowanie terenów śródmieścia jest dla rozwoju całości miasta czynnikiem dodatnim, ponieważ w ten sposób w śródmieściu zarezerwowane zostały automatycznie tereny dla jego przyszłego prawidłowego rozwoju, który postępować będzie dopiero za rozwojem warsztatów pracy oraz życia gospodarczego Gdyni.

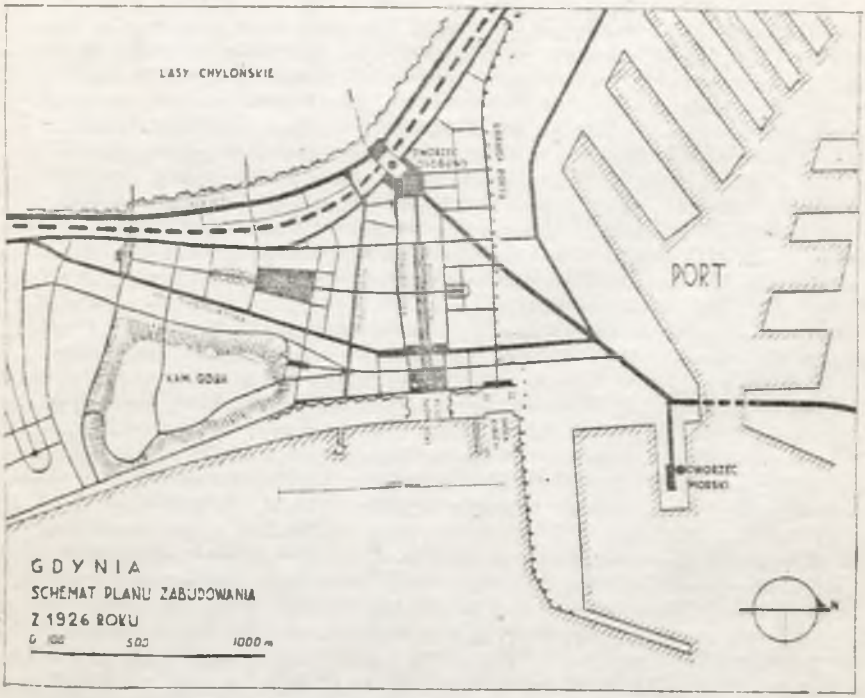
Racjonalne ukształtowanie śródmieścia Gdyni podlega najsilniejszym zmianom w związku z ewolucją poglądów na jego rolę, tutaj bowiem koncentrują się wszelkie nici gospodarcze i polityczne, wiążące port z państwem i ze światem.

Sprawa rozmieszczenia w śródmieściu szeregu urzędów, biur, lokali handlowych i rozrywkowych, instytucji kulturalnych, hoteli i t. d. stwarza w mieście portowym specyficzne zadanie, które musi być rozwiązane i zrealizowane w sposób zgodny z prestiżem wielkiego Państwa. Dlatego też rozwiązanie plastyczne w centrum Gdyni t. zw. dzielnicy reprezentacyjnej łącznie z budową Bazyliki i Forum Nadmorskiego jest przedmiotem zainteresowania najwyższych czynników w Państwie i stanowi odrębne do pewnego stopnia zagadnienie, które przedstawione jest w oddzielnym referacie.

Krytyczne omówienie dotychczasowego rozwoju Gdyni oraz zanalizowanie błędów i braków jej konstrukcji nie powinno pomimo wszystko zacierać obrazu ogromnego wysiłku dokonanego przy jej budowie, w warunkach naszych możliwości, co podkreślić należy jaknajsilniej. Na omówionych w ogólnych zarysach przykładzie budowy nowego wielkiego miasta widać jasno, że dałoby się uniknąć może wielu błędów i kosztownych nieraz doświadczeń, gdyby w odpowiednim czasie stworzony został mocny szkielet organizmu miejskiego, co dałoby się uzyskać przez stworzenie racjonalnych podstaw jego rozwoju, ujętych w szeroko zakreślone plany techniczne i gospodarcze.

Wydaje się, że powołanie we właściwym czasie do życia czynnika nadrzędnego w stosunku do szeregu instytucji i urzędów oraz osób i przedsiębiorstw zainteresowanych w budowie miasta, czynnika koordynującego w jednym ręku wszelkie prace związane z planowaniem tak skomplikowanego zagadnienia jakim jest budowa wielkiego miasta, — nastawiłoby zapewne jego rozwój w bardziej odpowiednim niż to się stało kierunku, a następnie pozwoliłoby czuwać nad konsekwentnym realizowaniem programu na tyle elastycznego jednak, aby dał się on dostosować do stale i szybko zmieniających się warunków i potrzeb życia obecnej epoki.

inż. arch. St. Filipkowski.

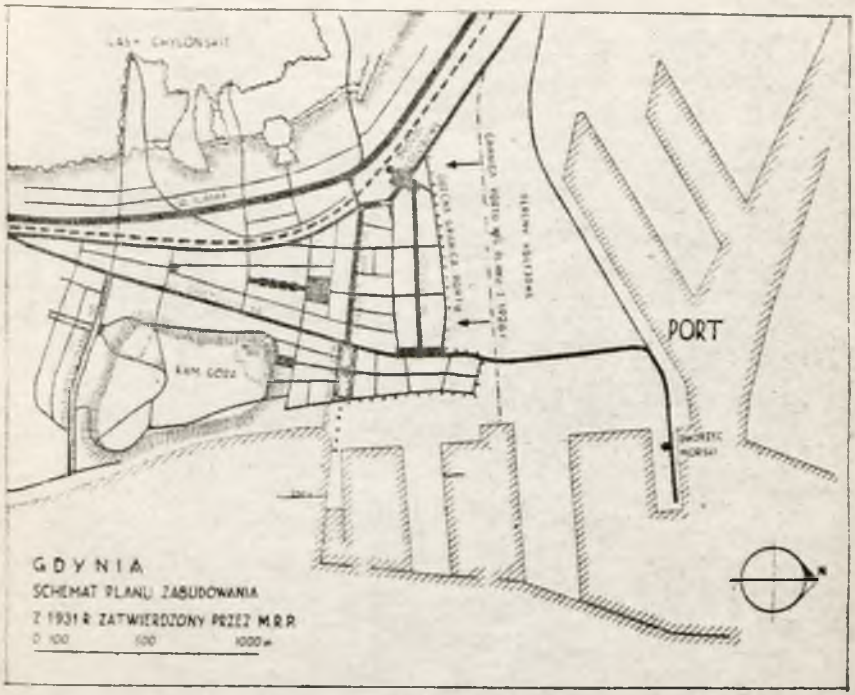


Rys. 10. Gdynia. — Schemat planu zabudowania z 1926 roku.
Dess. 10. Gdynia. — Schema du plan de construction en 1926.

Inż. arch. Stanisław Filipkowski (Gdynia)

Dzielnica reprezentacyjna portowego miasta Gdyni

Przebieg prac nad projektem tzw. „Dzielnicy Reprezentacyjnej" w Gdyni ma już dziś swoją historię, ponieważ zagadnienie urbanistycznego i plastycznego związania miasta z morzem zmieniało kilkakrotnie swój wyraz, zależnie od możliwości sytuacyjnych i programowych w związku z rozbudową miasta, — a przede wszystkim portu.

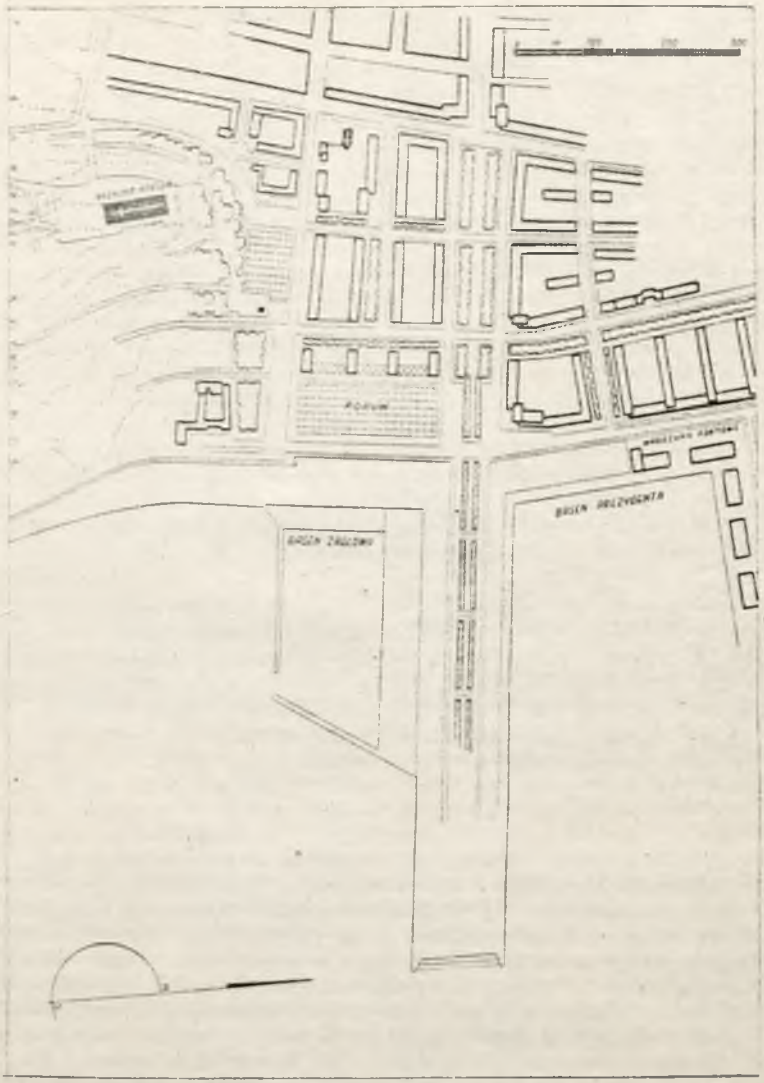


Rys. 11. Gdynia. — Schemat planu zabudowania z 1931 roku.
Dess. 11. Gdynia. — Schema du plan de construction en 1931.

- Początkowo w projektach portu przewidywano budowę kilku basenów wewnętrznych i jednego wielkiego basenu zewnętrznego — wejściowego. (patrz „Budowa Wielkiego Miasta na przykładzie Gdyni") przy czym śródmieście Gdyni stykało się bezpośrednio z morzem na przestrzeni około 1200 mtr. od ówczesnej granicy południowej portu aż do podnóża Kamiennej Góry. Podstawą kompozycji urbanistycznej planu zabudowania śródmieścia Gdyni z 1926 r. (rysunek 10) było połączenie dworca osobowego z dworcem morskim oraz projektowana 60-cio metrowa arteria przebiegająca od dworca osobowego w kierunku morza, prostopadle do wybrzeża i szeroko ujętych w pasy zieleni bulwarów nadbrzeżnych. Na osi tej arterii (ul. Mościckich) projekt przewidywał założenie dużego placu reprezentacyjnego, otwartego jedną ścianą na morze, ponadto śródmieście wiązało się z morzem wylotami szeregu ulic.

Węglowy strajk angielski z 1926 r. zwiększył w gwałtowny sposób wywóz węgla polskiego przez nieprzystosowany jeszcze do tej ilości załadunków port w Gdyni i zmusił do budowy w jak najszybszym tempie odpowiedniej ilości nadbrzeży, wywołując powstanie pirsów i basenów zewnętrznych, których budowa jest prędka i tańsza od budowy projektowanych początkowo basenów wewnętrznych, wymagających sto-

Rys. 12. Gdynia — Projekt dzielnicy reprezentacyjnej (rok 1932).
Dess. 12. Gdynia — Projet du quartier représentatif (1932).



Rys. 13. Gdynia. — Projekt dzielnicy reprezentacyjnej (rok 1937).
Dess. 13. Gdynia. — Projet du quartier representatif (1937).

Rys. 14. Gdynia. — Projekt dzielnicy reprezentacyjnej. Model. (rok 1937).
Dess. 14. Gdynia. — Projet du quartier représentatif. Modèle (1937).

sunkowo wolniejszego bagrowania. Ponieważ budowa basenów zewnętrznych w kierunku północnym uniemożliwiona jest układem terenu, gdyż wzniesienia Kępy Oksywskiej opierają się prawie o basen wejściowy, port rozwinął się w kierunku południowym zajmując tereny przewidziane początkowo pod rozbudowę miasta. Tak więc powstają baseny i pirsy „Węglowy" i „Południowy" przez co zostaje zniweczone założenie kompozycyjne planu miasta, przy czym na projektowanej osi reprezentacyjnej arterii i placu nadmorskiego zbudowano w owym czasie kolonię mieszkaniową dla rybaków kaszubów. Równolegle z budową basenów zewnętrznych powstaje dla ich obsługi stacja przetokowa, przecinająca połączenie miasta z portem wewnętrznym i uniemożliwiająca przeprowadzenie arterii łączącej dworzec osobowy z morskim. Powyższe urządzenia kolejowe zajmują z terenów miejskich pas o szerokości przeszło 250 m, przez co dworzec osobowy znalazł się na skraju terenów budowlanych, odwrócony niejako tyłem do śródmieścia. Podkreślić należy, że napór urządzeń portowo-

kolejowych na miasto wkracza na obszary najbardziej wartościowe dla rozwoju śródmieścia, którego kontakt z morzem zatraca się coraz to bardziej.

Na skutek powyższych faktów w planach z 1931 r. opracowanych i zatwierdzonych przez b. M. R. P. główna oś miasta przerzucona zostaje w kierunku południowym na ulice 10 Lutego i Skweru Kościuszki, na przedłużeniu których projektuje się założenie mola spacerowego (rysunek 11).

W tym też czasie powstaje myśl wybudowania w Gdyni kościoła-Bazyliki o znaczeniu ogólno-narodowym. Kościół ten ma stanąć na Kamiennej Górze (40 m nad pomiom morza) stwarzając wybitny akcent w sylwecie miasta. Rozpisany zostaje konkurs architektoniczny, w którego programie podkreśla się konieczność jak najsilniejszego uwzględnienia warunków terenowych i stworzenia z układu brył kościoła charakterystycznego dla Gdyni obiektu, widocznego z okrętów przepływających przez zatokę. Konkurs ten nie dał jednak wyników uwzględniających w dostatecznej mierze zadanych warunków, wobec czego rozpisany został powtórny konkurs, którego laureatem był inż. B. Pniewski. Zarząd Miejski opracowuje w 1932 r. projekt „Dzielnicy Reprezentacyjnej", w którym wprowadza się szereg nowych założeń (rysunek 12). Tak więc na zakończeniu skweru Kościuszki powstać ma plac symetryczny w stosunku do osi Skweru i Molo, na południowej stronie którego przewiduje się niewielki Basen Żaglowy i Pływacki, które oddzielone są od Bulwarów budynkiem Yacht Klubu i trybunami dla widzów. Samo Molo na całej bez mała długości obudowane ma być obustronnie. Bazylika wznosi się na Kamiennej Górze, związana schodami z placykiem znajdującym się na poziomie śródmieścia u stóp góry. Z tego projektu który nie został zrealizowany, pozostała tylko zasada umieszczenia basenu żaglowego i obudowania zarysów Molo.

Południowe Molo wykonane zostaje w 1935 r. i przeznaczone jest w zasadzie dla potrzeb żeglugi pasażerskiej przybrzeżnej. Równocześnie na południowej części mola powstaje basen żaglowy przez co możliwość bezpośredniego kontaktu śródmieścia z morzem zostaje uszczuplona znowu o dalszych 300 m. W konsekwencji pomiędzy zewnętrznym falochronem basenu żaglowego a podstawą Kamiennej Góry pozostaje już tylko około 100 m otwartego na śródmieście wybrzeża.

Budowa basenu żaglowego wywołuje konieczność umieszczenia przy nim szeregu budynków, związanych z jego użytkowaniem. Projektuje się tu zatem budowę Domu Żeglarza, tu muszą również powstać pomieszczenia dla poszczególnych klubów żeglarskich, hangary dla yachtów itp. Molo południowe zabudowuje się coraz to intensywniej, zaś budynki, powstające na południowej stronie tego molo, przesłaniają coraz to bardziej piękną perspektywę na zbocza Kamiennej Góry, zalesione skarpy Kępy Redłowskiej, Hak Kacewski i zarysowujący się w oddali Gdańsk.

Zmiany programowe wyłaniające się na temat urządzenia i zabudowania mola południowego, usytuowania budynków, mających powstać przy basenie żeglarskim oraz możliwości związania śródmieścia Gdyni z molem, morzem i projektowaną Bazyliką Morską na Kamiennej Górze komplikują zagadnienie właściwego rozwiązania i sharmonizowania szeregu mających się tu skoncentrować różnych elementów, tymbardziej, że w międzyczasie wyłania się również projekt wzniesienia na końcu molo południowego pomnika Zjednoczenia Ziem Polskich.

W 1936 r. za wspólną inicjatywą Min. Przemysłu i Handlu, Min. Spraw Wojskowych, Min. Spr. Wewn. i Komisariatu Rządu w Gdyni — rozpisany zostaje konkurs urbanistyczno-architektoniczny na rozplanowanie molo południowego i terenów przyległych. W konkursie tym przyjęto, jako już ustalone, zarys molo południowego

i basenu żaglowego. usytuowanie pomnika Zjednoczenia w formie obelisku przy końcu mola i umieszczenie Bazyliki Morskiej na Kamiennej Górze. Większość prac nagromadzonych na tym konkursie przewidywała usytuowanie placu reprezentacyjnego u nasady molo południowego lub też placu umieszczonego u podnóża Kamiennej Góry, związanego z Bazyliką Morską. W niektórych z tych prac przewidywano podniesienie środkowej części molo umożliwiające schowanie hangarów i gospodarczych budynków przy basenie żaglowym przez co uzyskiwało się widokowe otwarcie południowej strony nabrzeża a także odsłaniał się widok na morze ponad wysokimi falochronami. Słuszne to założenie musiało jednak upaść z powodu stosunkowo wysokich kosztów realizacji oraz ze względu na znaczne utrudnienie gospodarczej obsługi nabrzeży.

Na podstawie materiałów, uzyskanych z konkursu. po przeprowadzeniu dokładnych studiów wysokościowego układu terenu oraz podziału własnościowego i stanu istniejącego. opracowany został przez Pracownię Projektów przy Komisariacie Rządu nowy projekt rozwiązania dzielnicy reprezentacyjnej w skali 1:1000. Projekt ten poparty został szeregiem przekrojów podłużnych i poprzecznych, opracowaniem gabarytów budynków. ponadto wykonana została makieta plastyczna powyższego terenu.

Projekt ten (rysunek 13 i 14) przedstawiony został na konferencji odbytej w Gdyni w lipcu 1937 r., która odbyła się pod przewodnictwem p. Vicepremiera E. Kwiatkowskiego przy Wysokim współudziale Pana Prezydenta R. P. oraz zainteresowanych Ministrów.

Po wysłuchaniu odpowiednich referatów i po zapoznaniu się z zasadami tego projektu w terenie zebrani doszli do następujących wniosków:

a) wprawdzie Bazylika usytuowana na Kamiennej Górze daje dobre walory plastyczne i w zdecydowany sposób podkreśla charakter sylwety miasta od strony morza, jednakże powinna ona być związana jak najsilniej z brzegiem morza nie tylko widokowo. Bazylika wiązać się musi funkcjonalnie z placem — forum. na którym odbywać się mają wszelkie uroczystości symbolizujące łączność z morzem. Należy rozważyć możliwość usytuowania Bazyliki na dole.

b) Forum. wokół którego koncentrować się mają budowle reprezentacyjne. musi być jak najszerzej otwarte na morze. należy tu „granicę zawartą w kamieniu zetknąć z wodą. tworząc całość o głębokiej wartości i symbolice. Wszystko co stworzymy tutaj ma trwać przez szereg pokoleń i stanowić wyraz naszych aspiracji morskich, gospodarczych i państwowych".

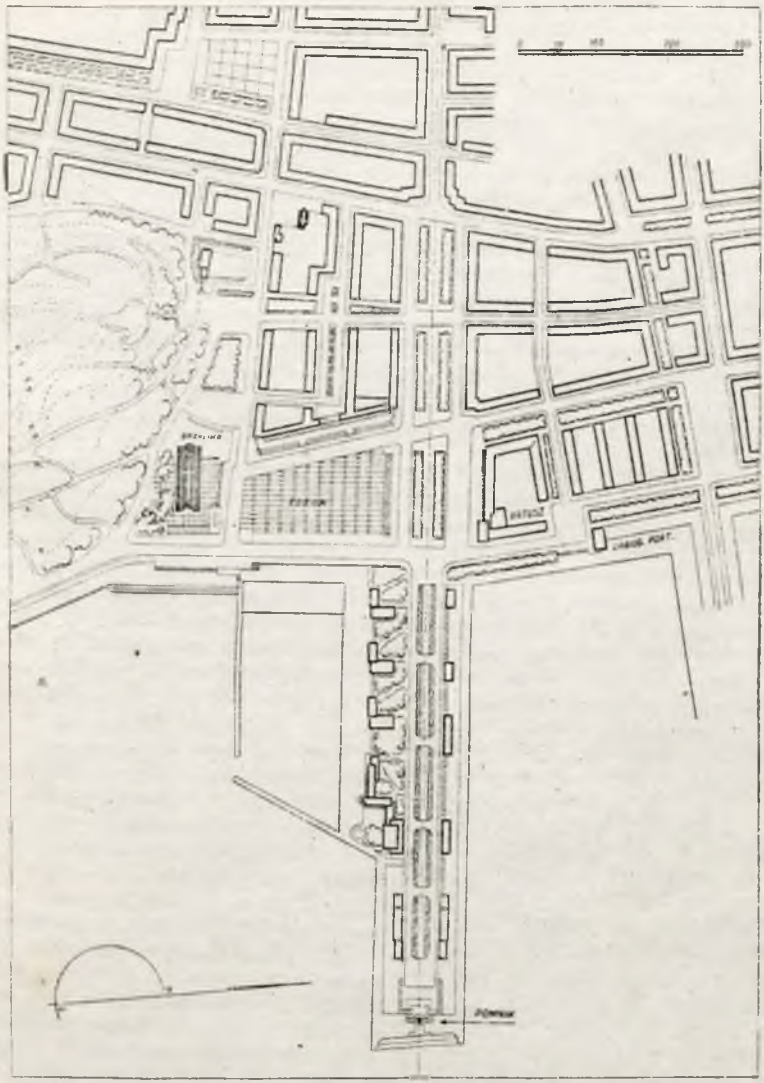
c) Sprawa rozwiązania plastycznego dzielnicy reprezentacyjnej i usytuowania Bazyliki Morskiej w bezpośredniej łączności z Forum musi być rozważona przez rzeczoznawców - fachowców, jest to bowiem „dziedzina architektoniczno - urbanistyczna, ściśle fachowa, a musi tu powstać przecie takie rozwiązanie, które, obrazując ekspansję Rzplitej Polskiej na morze, świadczyć będzie przed wszystkimi o naszej kulturze i które zaspokoi naszą ambicję narodową".

Po otrzymaniu wyżej podanych wytycznych Pracownia Projektów przepracowała szereg wariantów. w których uwzględniano przede wszystkim, aby:

1) w każdej z projektowanych sytuacji Bazylika łączyła się funkcjonalnie i plastycznie z Forum i z morzem,

2) forum sytuowane było między molo południowym a podnóżem Kamiennej Góry w możliwie silnym kontakcie z morzem.

W grudniu 1937 r. odbyła się w Komisariacie Rządu w Gdyni pod przewodnictwem Prof. T. Tołwińskiego konferencja zaproszonych w liczbie ośmiu rzeczoznawców - urbanistów, podczas której to konferencji rozpatrzone zostały trzy zasadnicze sytuacje Bazyliki Morskiej:



Rys. 15. Gdynia. — Projekt dzielnicy reprezentacyjnej. (kwiecień 1938 rok).
Dess. 15. Gdynia. — Projet du quartier représentatif (Avril 1938).

b) albo Forum zostaje usytuowane nad brzegiem morza i traci wtedy kontakt bezpośredni (funkcjonalny i plastyczny) z Bazyliką Morską.

Ponadto sytuacja ta pociąga następujące konsekwencje:

a) konieczność wykupu terenów prywatnych u stóp Kamiennej Góry, kosztem około 5 milionów złotych.

b) zajęcie wzmiankowanych terenów ogranicza obszar szczupłych bardzo terenów śródmieścia i uniemożliwia ich wykorzystanie dla potrzeb biurowo - handlowych poszczególnych instytucji i przedsiębiorstw.

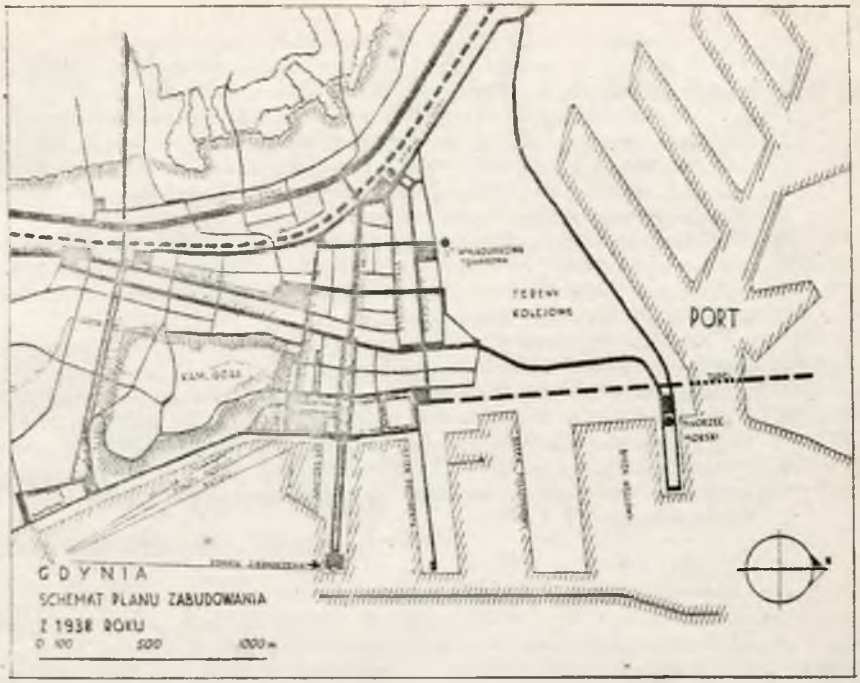
ad II. W dyskusji wyłonił się projekt usytuowania Bazyliki Morskiej na zboczu wschodnim Kamiennej Góry w ten sposób, aby Gmach Bazyliki jednym bokiem nawy przylegał do góry, drugim zaś wznosił się na tarasach ukształtowanych równolegle do brzegu morskiego. Sytuacja ta umożliwia związanie niemal bezpośrednie z Forum, kształtowanym w kierunku z północy na południe przy pewnym jego wydłużeniu ku podnóżu Kamiennej Góry. Uzyskujemy tu pożądaną łączność Forum z morzem z jednej strony i plastyczny związek Bazyliki z morzem oraz dobrą widoczność Bazyliki ze strony morza, portu i dalszych dzielnic miasta. Na przeszkodzie takiej koncepcji stoi stan zabudowy zbocza Kamiennej Góry, wznosi się tu bowiem kilkanaście domów i willi, które należałoby natychmiast wykupić łącznie z parcelami kosztem około 2 i pół milionów złotych, w celu właściwego ukształtowania najbliższego otoczenia Bazyliki, przy czym wskutek przesunięcia Forum na południe — traci ono bezpośredni kontakt z molo.

ad III. Sytuacja ta polega na następującym układzie brył i przestrzeni: usytuowanie Bazyliki zaprojektowane jest w kierunku ze wschodu na zachód na kilkumetrowym wzniesieniu ponad poziom Forum, w okolicy istniejącego budynku „Riwiery", między ulicą Sędzickiego i projektowanym bulwarem Nadmorskim. Takie podniesienie podstawy Bazyliki, jako element zasadniczy ukształtowania Forum, niezbędne jest dla całości założenia. Pozostałe trzy strony Forum zostają ukształtowane w sposób następujący: strona zachodnia jest prostym przedłużeniem ściany ul. Waszyngtona z jednolicie ukształtowaną monumentalną fasadą z prześwitami do wnętrza bloku; strona wschodnia zaznaczona jest różnicą poziomu między podłogą Forum, a zasadniczym poziomem ośrodka żaglowego; strona północna wypełniona zostaje gmachem publicznym (ewentualnie Ratusz), który sięgnie od poszerzonej ul. Waszyngtona do basenu Prezydenta. W ten sposób ukształtowane Forum oddziela część reprezentacyjną miasta od obszarów czysto utylitarnych położonych na północ, przy czym pozwoli na funkcjonalne związane go z szeregiem ważniejszych arterii miejskich, umożliwiając również odpowiednie grupowanie, dopływ i odpływ mas publiczności i wojska przy uroczystościach kościelnych i świeckich.

Omówione tu rozwiązanie wypełnia postulaty ścisłej łączności plastycznej i funkcjonalnej Bazyliki, Forum, Molo Południowego i morza.

W najbliższym otoczeniu Forum należy przewidzieć: połączenie ul. Waszyngtona z zachodniej strony Bazyliki z Bulwarem Nadmorskim, przy czym pożądanem byłoby poprowadzenie równolegle do bulwaru na wysokości kilku lub kilkunastu metrów arterii spacerowej na skarpie. Bulwar Nadmorski poszerzony do szerokości kilkudziesięciu metrów, u jego wylotu na skrzyżowaniu z Aleją Marszałka Piłsudskiego wznosiłby się monumentalny gmach publiczny (ewentualnie teatr), przez co całość bulwaru i odpowiednio ukształtowane zbocze Kamiennej Góry zostaje wciągnięte do kompozycji.

Należy przewidzieć przedłużenie podium Bazyliki ku zachodowi w celu utworzenia organicznie plastycznej łączności z podnóżem Kamiennej Góry, która w północnej



Rys. 18. Gdynia. — Schemat planu zabudowania z 1938 roku.
Dess. 18. Gdynia. — Schema du plan de construction de 1938.

swej części winna być zachowana jako park z odpowiednim akcentem architektonicznym.

Sytuacja trzecia opracowana została w Pracowni Projektów, która przygotowała następny projekt (rys. Nr 15) wprowadzający tylko drobne zmiany do postulatów wyżej podanych, a wynikające z właściwości terenu. Projekt ten poddany został ponownemu omówieniu przed tymże samym gremium rzeczoznawców w kwietniu 1938 r., przy czym przedstawiono krytyczne wyjaśnienia jakie nasunęły się w trakcie szczegółowego przestudiowania i opracowania koncepcji ustalonej na konferencji grudniowej. W związku z powyższym po szczegółowej dyskusji uchwalono wprowadzić przy dalszym opracowaniu następujące dezyderaty:

a) koniecznym jest wydzielić komunikację z powierzchni placu przede wszystkim przez przedłużenie ul. Waszyngtona poza zachodnią ścianę placu i poza Bazyliką w kierunku Bulwaru Nadmorskiego,

b) należy oddzielić Forum od Skweru Kościuszki za pomocą bloku o charakterze monumentalnym (Ratusz). Wymienione w punkcie „a" i „b" bloki dla zachowania łączności i widoku z okalającymi ulicami mają mieć przyziemia w znacznej części ażurowe.

c) należy wydzielić Forum od arterii nadbrzeżnej, pojętej jako trasa spacerowa i trasa defilad, za pomocą różnicy poziomu około 3 m (szerokie schody — trybuny). Poziom Forum ustala się na 4 — 5 m nad poziom morza.

d) Bazylika przysuwa się nieco w stosunku do poprzedniego projektu ku morzu z którym łączy się schodami prowadzącymi od głównego wejściu ku morzu. Podstawa Bazyliki wznosi się na platformie w wysokości 6 — 7 m nad poziom morza. Poza Bazyliką przechodzi przedłużona ul. Waszyngtona, łącząca się z ul. Sienkiewicza na Kamiennej Górze i z Bulwarem Nadmorskim u stóp Kamiennej Góry.

Ponadto ustalono, że zachodnia ściana Forum powinna być potraktowana zupełnie jednolicie w architekturze i nie może składać się z różnych budynków uszeregowanych przy jednej linii zabudowy. Pożądanym jest rozwiązanie drogą konkursu poszczególnych budynków monumentalnych.

Projekt opracowany ostatnio przez Pracownię Projektów Komisariatu Rządu uwzględnia zasady ustalone na konferencji odbytej w kwietniu 1938 r. Projekt ten (rysunek 16 i 17) został przedłożony do zaopiniowania zainteresowanym czynnikom z p. Vicepremierem Kwiatkowskim na czele, uzyskując ich aprobatę, poczem po ostatecznym przedyskutowaniu z biorącymi udział w poprzednich pracach rzeczoznawcami i wprowadzeniu zmian jakie mogą ewentualnie wyniknąć jeszcze, przystąpi się do wykonania rysunków i projektów wykonawczych planu zabudowania „Dzielnicy Reprezentacyjnej".

Inż. arch. St. Filipkowski.

Porady prawno-budowlane

Pytanie: Kogo należy uważać za „rządową władzę nadzorczą" w rozumieniu art. 174 ust. (2) prawa budowlanego?

Odpowiedź: Za „rządową władzę nadzorczą" w rozumieniu art. 174. ust. (2) prawa budowlanego należy uważać wojewodę.

Stanowisko nasze zostało poparte w wyroku Najwyższego Trybunału Administracyjnego z dn. 19.II.1937 r. L. rej. 2573/35 (Zbiór wyroków Nr 1316A).

W wyroku tym Trybunał stwierdził mianowicie, iż:

1) władza właściwą do rozpatrywania odwołań osób, na które zostały przełożone koszty urządzenia ulicy, jest władza, wskazana w art. 174 prawa budowlanego,

2) wydział powiatowy jako władza nadzorcza samorządowa nie jest właściwy do rozpatrywania tych odwołań.

Natomiast oficjalne stanowisko Ministerstwa Spraw Wewnętrznych, zawarte w dotychczas nieuchylonym okólniku Nr 184 z dn. 14.X.1930 r., jest odmienne. W okólniku tym mianowicie Ministerstwo wyjaśniło, iż termin„ państwowa władza nadzorcza", użyty w art. 174 powołanego rozporządzenia zgodnie z postanowieniem art. 42 ustawy o tymczasowym uregulowaniu finansów komunalnych z dnia 11 sierpnia 1923 r. oznacza władzę nadzorczą nad związkami komunalnymi w rozumieniu art. 36 ustawy o tymczasowym uregulowaniu finansów komunalnych; w wypadku bowiem, przewidzianym przez art. 174 ustawy budowlanej, mamy do czynienia z uprawnieniem finansowym związków komunalnych. Wydział powiatowy jest więc władzą nadzorczą w stosunku do związków komunalnych, wymienionych w p. a) art. 336 ustawy o tymczasowym uregulowaniu finansów komunalnych. Z funkcjami nadzorczymi, wypływającymi z uprawnienia, przewidzianego w art. 174, nie pozostają w żadnym związku funkcje, wypływające z uprawnienia, opierającego się na art. 394, ponieważ w tym ostatnim wypadku organy wykonawcze związków komunalnych występują jako władze administracji ogólnej. (Zbiór Zarządzeń str. 1340 p. 7).

■

Pytanie: Czy uchwała, nakładająca na właścicieli nieruchomości ,przylegających do urządzanej ulicy, świadczenie w wysokości 50% wartości kamienia potrzebnego do budowy, jest zgodna z przepisami art. 174 prawa budowlanego.

Odpowiedź: Należność ta może być pobrana z góry tylko wtedy, gdy uchwalona będzie jako zaliczka przewidziana w ust. 7 art. 174 prawa budowlanego. Aby to miało miejsce, potrzebne jest uprzednie umieszczenie w preliminarzu budżetowym kosztów urządzenia danej ulicy, a nadto suma zaliczek nie może przekroczyć wartości gruntu, potrzebnego do urządzenia ulicy. Jeśli świadczenie, w wysokości 50% wartości kamienia, ma być płatne po dokonanym urządzeniu ulicy, to należy zaznaczyć, że świadczenie to, łącznie z wartością przerachowanych na gotowiznę ewent. dalszych świadczeń, nie może przekroczyć norm, przewidzianych w p. a) ust. (3) art. 174 prawa budowlanego, co należy w każdym konkretnym przypadku ustalić.

■

Inż. St. Mazurkiewicz.

Urządzanie ulic kosztem właścicieli parcelowanych terenów *).

Ustawa z dnia 14 lipca 1936 r., ogłoszona w Dzienniku Ustaw R. P. Nr 56, poz. 405 wprowadziła doniosłe i zasadnicze zmiany w dziedzinie urządzania ulic i dróg na terenach, objętych planem parcelacji. Dotychczasowe przepisy, zawarte w art. art. 64 — 67 rozporządzenia Prezydenta Rzeczypospolitej z dnia 16 lutego 1928 r. o prawie budowlanym i zabudowaniu osiedli udzielały właścicielom parcelowanych terenów prawa urządzenia, przeznaczonych do użytku publicznego ulic i dróg na koszt własny w sposób, przez gminę ustanowiony. Część tych kosztów, wykraczająca poza ramy przepisu art. 174, musiała być przez gminy zwrócona osobom, które te koszty poniosły, w terminie rocznym od dnia przejęcia przez gminę odnośnych ulic i dróg. Nowe brzmienie tych artykułów, znowelizowane wspomnianą ustawą, udziela w formie fakultatywnej, władzy, powołanej do zatwierdzania planów parcelacji (art. 57), prawa zobowiązania właścicieli większych terenów parcelowanych, gdy obszar ich wynosi conajmniej 1 ha, lub w miastach przy portach morskich — conajmniej pół ha, do urządzenia kosztem parcelującego, w sposób przez siebie wskazany, przewidzianych planem zabudowania na parcelowanym obszarze ulic i dróg oraz placów, skwerów i parków i do dalszego utrzymywania tych urządzeń. Koszty urządzeń zwrotowi nie podlegają.

Postanowieniami, zawartymi w omawianych artykułach prawa budowlanego, ciężar urządzenia ulic na większych terenach, przeznaczonych do parcelacji budowlanej, przekłada się z gminy na właścicieli terenów. Jest to niewątpliwie korzystnie dla przyszłych nabywców działek i dla parcelującego, który stworzyć może na swoich terenach pełne warunki budowlane nie oczekując, aż zapewni je niedysponująca często dostatecznymi środkami gmina, — jak również znacznym dla gminy ułatwieniem. Warto poświęcić kilka uwag praktycznemu zastosowaniu uprawnień, dających te ułatwienia.

Ustęp 1 art. 64 ogranicza powierzchnię terenu, na którym właściciel może być zobowiązany do urządzenia ulic, dróg, placów, skwerów i parków do 25% łącznej powierzchni działek budowlanych, przewidzianych w planie parcelacji, gdy powierzchnia działek nie przekracza 15 ha i — 35% powierzchni tychże działek gdy ta powierzchnia przekracza 15 ha. W odróżnieniu zatem od przepisu art. 174 postanawiającego, iż przełożonym na adiacentów może być koszt urządzenia ulic i placów jedynie do szerokości 20 m., obowiązek urządzenia przez właściciela ulic i placów przy parcelacji, nałożony na podstawie art. 64 nie jest ograniczony szerokością urządzanej ulicy lecz jej powierzchnią.

W przypadkach, gdy powierzchnia ulic przekracza określone wyżej 25%, lub 35% powierzchni działek budowlanych, wybór terenu, — przeznaczonego do urządzenia, powinien być podyktowany troską o zapewnienie wymaganego w art. 55 bezpośredniego dostępu do ulic jak największej ilości tworzonych wskutek parcelacji działek.

Sposób urządzenia regulują przepisy ustępu 2 art. 64 i ust. 3 art. 174. W tych miastach, w których prawo wykonywania ulicznych urządzeń, wodociągowych, kanalizacyjnych, gazowych bądź też elektrycznych, zastrzeżone jest koncesjami w sposób, wykluczający możliwość wykonywania tych inwestycyj przez osoby prywatne, obowiązek urządzenia ulic może być wy-

*) Artykuł inż. Mazurkiewicza zamieszczono w dziale Porad prawno - budowlanych gdyż zawiera on cenne wskazówki o stosowaniu art. 64 — 67 oraz 174 prawa budowlanego.

pełniony przez wpłacenie odpowiednich sum pieniężnych, za które roboty inwestycyjne wykonują powołane do tego instytucje. W tych przypadkach wskazanym jest, dla uniknięcia nieporozumień i sporów, zobowiązywać właściciela wyraźnie do urządzenia jego kosztem, lub poniesienia kosztów urządzenia wykazanych na planie parcelacji ulic.

Zastąpienie obowiązku urządzenia ulic obowiązkiem pokrycia kosztów tego urządzenia rozwiązuje również trudności, wynikające z konieczności zachowania nakładanych zobowiązań w ramach norm, przepisanych w art. 174, jak nieprzekroczenie średnicy przewodu wodociągowego — 10 cm, kanalizacyjnego — 30 cm i t. d. tam, gdzie plan miejskich inwestycji ulicznych przewiduje przekroje większe lub materiał kosztowniejszy, niż normy ustawy. Rzecz jasna, iż uznając wpłacenie na rzecz gminy sum pieniężnych w wysokości przewidywanych kosztów wykonania urządzeń, za wywiązanie się właściciela parcelowanych terenów z nałożonych nań zobowiązań, gmina winna niezwłocznie za uzyskane pieniądze ulice urządzić. Intencją bowiem omawianych postanowień ustawy jest, by w wyniku budowlanej parcelacji powstały i oddane były do użytku działki, posiadające wszelkie cechy działek budowlanych, w pierwszym zatem rzędzie chodzi o dostęp do urządzonych ulic, dróg i placów komunikacyjnych.

Kwestia obowiązku dalszego utrzymywania wykonanych urządzeń przez parcelującego, bądź też nabywców utworzonych planem parcelacji działek, nasuwa w praktyce liczne wątpliwości. Obowiązek utrzymywania urządzeń podziemnych bezpośrednio przez właściciela w miastach, w których zawarowana jest na rzecz odpowiednich instytucji wyłączność tego rodzaju czynności, nie mógłby być spełniany inaczej, jak w drodze świadczeń pieniężnych. Ustalenie wysokości tych świadczeń łatwo stać się może przedmiotem niekończących się sporów, zwłaszcza tam, gdzie ze względu na ogólne potrzeby miasta, wykonane urządzenia wykraczają poza maksymalne ustawowe normy. W tych przypadkach kwestionowanie świadczeń może być przez właściciela uzasadniane twierdzeniem, że konserwacja i remont n. p. przewodu kanalizacyjnego o średnicy 1,20 m, lub jezdni z asfaltu wymagają częstszego i kosztowniejszego nakładu pracy, niż byłaby ona potrzebną przy zachowaniu norm ustawowych przy budowie tych urządzeń. Po bliższym zbadaniu poruszonego tu zagadnienia dojść można do wniosku, iż dla obywateli uciążliwy, dla zarządów miejskich niejednokrotnie kłopotliwy, obowiązek utrzymywania urządzeń przez ich właścicieli może być bez szkody dla obu stron zlikwidowany przez niezwłoczne — niepoprzedzone zabudowaniem 1/3 działek — przekazanie na własność gminy, zgodnie z przepisem art. 67 wszystkich urządzeń i terenów, na których zostały one wykonane.

Przepisany w ust. 4 art. 64 zakaz przenoszenia na osoby trzecie prawa własności, utworzonych wskutek parcelacji, działek może być w wypadkach zasługujących na uwzględnienie, w stosunku do co najwyżej 50% ogólnej powierzchni działek, na podstawie postanowień ust. 5 uchylony. W większości wypadków częściowe uchylenie tego zakazu jest środkiem, umożliwiającym parcelującemu, przy pomocy funduszów, uzyskanych ze sprzedaży działek, wywiązanie się z obowiązku wykonania urządzeń. Z tego powodu przepis ust. 5 znajduje częste zastosowanie.

Przepis ten wymaga przedstawienia przez właściciela odpowiedniego zabezpieczenia wykonania urządzeń „w terminie przez władzę określonym". Zasługuje na uwagę fakt wprowadzenia dopiero przy zwolnieniu części działek od zakazu sprzedaży, w bezterminowe dotychczas zobowiązania, określonego terminu ich wykonania.

Z pośród rozmaitych sposobów zabezpieczeń najłatwiejszym do wykonania dla zainteresowanego jest zapisanie kaucji hi-

potecznej na rzecz gminy. Wpis winien być skonstruowany w taki sposób, by całkowicie zabezpieczał interesy gminy i nie dawał żadnych powodów do przyszłych sporów. Z tego powodu wydaje się wskazanym by nałożone na właściciela zobowiązania zostały przez niego przyjęte w formie stwierdzenia w księdze hipotecznej, iż zobowiązuje się on wobec gminy do wykonania tych wszystkich inwestycyj, bądź też do podniesienia kosztów tych inwestycji, jakie zostały wymienione w decyzji Zarządu Miejskiego, który plan parcelacji zatwierdził i że z zobowiązań swoich wywiąże się w ściśle określonym terminie.

Jak wspomniano wyżej, nakładając obowiązek wykonania urządzeń, nie określa się terminu, w jakim obowiązek ten ma być spełnionym. Termin zostaje ustalony dopiero przy udzielaniu zezwolenia na przeniesienie na osoby trzecie prawa własności części utworzonych działek. Określając ten termin należy mieć na uwadze, by z jednej strony nie był on zbyt krótki i dawał realne możliwości przeprowadzenia robót inwestycyjnych w danym okresie czasu, z drugiej — by zbyt odległym terminem nie spaczyć intencji omawianych postanowień ustawy, które na celu mają stworzenie na większych parcelowanych obszarach normalnych warunków bodowlanych w czasie krótszym, niż byłby on niezbędny gminie dla stworzenia tych warunków.

Jako gwarancję wykonania swoich zobowiązań, właściciel tymże wpisem ustanawia kaucję hipoteczną na rzecz gminy w wysokości np. 150% przewidzianych kosztów urządzenia, przy czym zobowiązuje się również do wpłacania ściśle określonych kar wadialnych za niedotrzymanie terminu swoich zobowiązań. Określenie wysokości kaucji w kwocie pieniężnej o 50% wyższej, niż przewidywany koszt urządzeń, ma na celu zabezpieczenie gminy na wypadek ewentualnej fluktuacji cen materiałów i robocizny w przeciągu czasu, w jakim inwestycje mają być wykonane, na wypadek niedotrzymania przez właściciela terminu zobowiązań, co pociągnęłoby za sobą obowiązek uiszczania kar wadialnych i wreszcie na wypadek konieczności pokrycia kosztów ewentualnego procesu sądowego.

Rzecz jasna, iż zapisana w ten sposób kaucja będzie wystarczającym zabezpieczeniem jedynie wówczas, gdy zagwarantowana będzie odpowiednią wartością nieruchomości, na której zostanie zahipotekowaną. Należy sądzić, że wystarczającą pod tym względem byłaby zasada, aby kaucja mieściła się w pierwszej połowie szacunku nieruchomości t. zn. by dokonywany wpis kaucyjny łącznie z wszystkimi, poprzedzającymi ten wpis, obciążeniami razem wynosiły sumę, nieprzekraczającą połowy wartości nieruchomości, na której kaucja zostaje zapisaną.

Warto zaznaczyć, iż omówiona wyżej kaucja może być zapisaną na tej części porcelowanej nieruchomości, na której pozostaje utrzymany w mocy zakaz przenoszenia prawa własności na osoby trzecie, lub na dowolnej nieruchomości należącej do tegoż właściciela.

Prócz opisanego wyżej zabezpieczenia mogą być brane pod uwagę: kaucja w publicznych papierach, posiadających przywilej pupilarności, gwarancja bankowa i t. p.

Przepisy ustawy nie zabraniają władzy, zatwierdzającej plan parcelacji, rozłożyć wykonania obowiązku urządzania ulic na etapy. W praktyce okoliczność ta może w znacznym stopniu ułatwić, zgodne z potrzebami życia, rozwiązanie zagadnień parcelacyjnych. N. p.: plan parcelacji obejmuje wielohektarowy obszar, z którego jednakże część tylko dzielona jest na parcele budowlane, reszta zaś obszaru pozostaje narazie w stanie surowym i parcelacji budowlanej poddaną będzie dopiero w przyszłości gdy rozwój miasta, lub tworzącego się osiedla, parcelację taką usprawiedliwi. W tym przypadku może być nałożony obowiązek — oczywiście z zachowaniem norm ustawy — urządzenia wszystkich ulic i placów przewidzianych planem zabudowania i znajdu-

jących się na parcelowanym obszarze, jednakże przy udzielaniu pozwolenia na sprzedaż części działek, może być obok ścisłego terminu wykonania urządzeń na ulicach i placach, przy których plan parcelacji tworzy działki budowlane, ustanowiony również. uzależniony jedynie od dalszej parcelacji budowlanej. termin wykonania urządzeń na ulicach i placach położonych na terenie pozostawionym w stanie surowym. W ten sposób właściciel uzyskuje możność stopniowego prowadzenia parcelacji i wykonywania swoich zobowiązań.

Te krótkie uwagi o obowiązku urządzania przez parcelującego ulic i dróg oraz placów, skwerów i parków na parcelowanym obszarze warto uzupełnić rzutem oka z punktu widzenia formalno - prawnego na treść decyzji zatwierdzającej plan parcelacji terenu o pow. conajmniej 1 ha (w miastach przy portach morskich 1/2 ha) zobowiązującej jednocześnie właściciela do wykonania urządzeń. Decyzja taka winna stwierdzać, iż na podstwie art. art. 52 i 57 prawa budowlanego zatwierdza się plan parcelacji danej nieruchomości i że na podstawie art. 64 ze skutkami art. 65 i 66 tegoż prawa zobowiązuje się właściciela tej nieruchomości do urządzenia jego kosztem lub poniesienia kosztów urządzenia danych ulic, przy czym sposób tego urządzenia winien być sprecyzowany i ściśle określony. Nie należy pominąć stwierdzenia, że wzbronione jest przeniesienie prawa własności na osoby trzecie utworzonych działek przed wykonaniem nałożonych zobowiązań. Wskazanym jest dla uniknięcia nieporozumień podać również sposób obliczania kosztów urządzeń, wymienić urządzenia, które mogą być bezpośrednio przez właściciela wykonane i te, których wykonanie jest zastrzeżone dla odpowiednich instytucji oraz przewidzieć sposób, zwalniającego od zakazu sprzedaży działek, stwierdzenia wykonania wszystkich zobowiązań.

W przypadkach, gdy z uzasadnionych względów decyzja przewiduje obowiązek wykonania nie wszystkich wymienionych w ustawie urządzeń (np. właściciel zostaje zobowiązany do urządzenia nawierzchni i oświetlenia, lecz z braku sieci wodociągowo-kanalizacyjnej nie zobowiązuje się go do wybudowania przewodów kanalizacyjnych i wodociągowych) wówczas w interesie osób trzecich, nabywających działki, wskazanym jest uprzedzić je odpowiednią wzmianką o przyszłym obowiązku wzięcia udziału w kosztach pierwszego urządzenia ulic na zasadzie art. 174 prawa budowlanego co do urządzeń, nie wymienionych w decyzji.

Inż. St. Mazurkiewicz.

K r o n i k a

Ś. p. inż. arch. WŁADYSŁAW KWAPISZEWSKI.

Dn. 11 maja 1938 r. zmarł w Warszawie ś. p. inż. arch. Władysław Kwapiszewski, — członek Towarzystwa Urbanistów Polskich oraz Kolegium rzeczoznawców urbanistycznych przy Związku Miast Polskich.

Ś. p. Władysław Kwapiszewski urodził się dn. 7 lipca 1882 r. w Kazimierzu Dolnym. Gimnazjum ukończył w r. 1903 w Homlu. Wyższą Skołę Techniczną w Dreźnie w 1911 r.

Pracował kolejno w Radomiu w Dyrekcji P. K. P. w Warszawie oraz w latach 1921 — 1927 w charakterze architekta miejskiego we Włocławku.

Najdłuższy okres czasu, bo od 1927 do 1937 r. ś. p. Władysław Kwapiszewski spędził w Łodzi, gdzie pracował jako Kierownik Oddziału Regulacji i Zabudowy w Zarządzie Miejskim. Po objęciu powierzonego Mu stanowiska zorganizował całe biuro i rozpoczął mozolne prace nad uporządkowaniem zabudowy Łodzi, prowadząc je od zasadniczych zagadnień regulacji miasta aż do szczegółowych planów i fragmentów realizacyjnych.

W wyniku tych prac Łódź, — jedna z pierwszych w szeregu wielkich miast polskich, — uzyskuje zatwierdzenie ogólnego planu zabudowania, a dla znacznej części miasta — szczegółowe plany zabudowania. W ciągu dziesięcioletniej pracy w Łodzi ś. p. Władysław Kwapiszewski zjednał sobie głębokie uznanie i szczerą sympatię wszystkich, którzy z Nim pracowali.

Pracując w Zarządzie Miejskim brał jednocześnie żywy udział przy opracowaniu regionalnego planu zabudowania łódzkiego okręgu przemysłowego.

W 1937 r. obejmuje ś. p. Wł. Kwapiszewski odpowiedzialne stanowisko w Dziale Regulacji i Pomiarów m. st. Warszawy, niestety dłuższa choroba i śmierć nie daje Mu możności rozwinięcia pracy w szerszym zakresie na terenie stolicy.

■

SPRAWOZDANIE

Z DZIAŁALNOŚCI REFERATU URBANISTYCZNEGO ZW. MIAST POLSKICH

za okres: 1.IV.1937 r. — 1.IV.1938 r.

Główny wysiłek Referatu Urbanistycznego był w roku sprawozdawczym skierowany na rozszerzenie pomocy technicznej dla związków samorządowych sporządzających pomiary i plany zabudowania. Działalność w omawianej dziedzinie Związek Miast prowadzi porozumiewając się z odpowiednimi władzami (Min. Spr. Wewn., Min. Spr. Wojsk.) oraz w kontakcie zarówno z instytucjami, udzielającymi kredytów na ten cel (Fund. Pracy, Bank Gosp. Krajowego, Polski Bank Komunalny) jak i z terytorialnie właściwymi władzami nadzorczymi (Urzędy Wojewódzkie, Starostwa, Wydziały Powiatowe), wreszcie z Przewodniczącymi Komisyj Regionalnych Planów Zabudowania.

Pomoc techniczna polegała na prowadzeniu następujących prac:

1) **Rozszerzenie ewidencji potrzeb i zamierzeń miast w omawianej dziedzinie oraz stanu zaczętych prac.**

2) Udzielanie porad w dziedzinie organizacji pomiarów, a mianowicie przy ustaleniu granic obszarów, które powinny być objęte pomiarami oraz przy wyborze pomiarów oraz metody i skali prac kartograficznych i sposobu organizacji pomiarów (organizowanie referatów pomiarowych przy Zarządach Miejskich, przeprowadzanie przetargów, zlecenie robót na podstawie umów i t. p.). W związku z powyższym poradnictwem referent pomiarów dokonał **105 wyjazdów do poszczególnych miast i innych osiedli**, ogólnym kosztem: **4.229.90 zł**, czyli przeciętnie na 1 miasto: **ok. 40.30 zł.** Ponadto zaopiniował **11 umów na wykonanie pomiarów oraz opracował dla 22 miast wytyczne organizacji prac pomiarowych wraz z programami prac, orientacyjnymi terminarzami i przybliżonymi kosztorysami.**

3) Udzielanie porad w dziedzinie organizacji prac nad sporządzeniem planów zabudowania, a zwłaszcza zaopiniowanie programu prac w tej dziedzinie dla kilkudziesięciu miast oraz zaopiniowanie 12 projektów umów, zawieranych na sporządzenie planów zabudowania (na podstawie umowy ramowej, opracowanej przez Referat Urbanistyczny i uzgodnionej w zasadach z Min. Spr. Wewn.). W związku z tą działalnością Kierownik Referatu odbył **50 wyjazdów** do poszczególnych miast i innych osiedli, ogólnym kosztem: 2.479.60 zł, czyli przeciętnie na 1 miasto: ok. 49.50 zł.

4) Rozszerzenie działalności opiniodawczej Komisji Urbanistycznej Związku Miast Polskich, a mianowicie wydanie przez Podkomisję Urbanistyczną **opinij o 2-ch planach zabudowania oraz zorganizowanie prac wstępnych nad zaopiniowaniem 28 planów zabudowania.**

Wymieniona powyżej akcja Referatu łączy się ściśle z pracami dotyczącymi zebrania, sprawdzenia i opracowania sprawozdań ze stanu prac oraz wniosków kredytowych, nadesłanych przez 166 związków samorządowych, jak również uzgodnienia tych wniosków z opiniami zainteresowanych władz, jak np. Min. Spr. Wewn. i Min. Spr. Wojsk. oraz Urzędami Wojewódzkimi, Przewodniczącymi Komisyj Region. Pl. Zabud. i t. p. Wnioski powyższe są następnie przyjmowane przez **Komisję Pomiarów i Planów Zabudowania** istniejącą przy Polskim Banku Komunalnym z udziałem przedstawicieli Min. Spr. Wewn., Min. Spr. Wojsk., Fund. Pracy, Banku Gospodarstwa Krajowego, Pol. Banku Komunalnego oraz Związku Miast Polskich. Ostateczna decyzja o przyznaniu oraz realizacja pożyczek przez instytucje kredytujące, na podstawie wniosków Komisji P. P. Z., następuje w porozumieniu z Referatem Urbanistycznym. W roku

1937 - 8 kredytowano prace w 120 związkach samorządowych na łączną sumę 1.177.000 zł.

W roku sprawozdawczym Referat Urbanistyczny rozszerzył działalność w dziedzinie udzielania porad, dotyczących organizacji działów technicznych zarządów miejskich i porad prawno - budowlanych (32 porad na piśmie oraz kilkadziesiąt porad ustnych).

Kierownik Referatu Urbanistycznego, na zaproszenie poszczególnych zarządów miejskich, wziął udział w szeregu posiedzeń, poświęconych rozpatrzeniu planów zabudowania poszczególnych miast, w zjeździe Biur Region. Pl. Zab. Ziem Górskich, w zjeździe Przewodniczących Komisyj Regionalnych Planów Zabudowania oraz w 7 posiedzeniach Kolegium Rzeczoznawców Biura Studiów Budowy Wodociągów i Kanalizacji.

Dział studiów nie mógł być rozwinięty z powodu braku niezbędnych środków na ten cel. Ustalono jedynie program prac w tym zakresie na rok następny oraz przetłumaczono na język polski kilka zagranicznych ustaw oraz projektów ustawodawczych w dziedzinie planowania osiedli i regionów oraz polityki terenowej, jak również niektórych ważniejszych publikacyj z dziedziny projektowania sieci komunikacyjnej w miastach (powyższe tłumaczenia Związek Miast wypożycza zainteresowanym osobom i instytucjom).

W końcu roku sprawozdawczego Referat Urbanistyczny rozpoczął prace wstępne nad organizacja dwutygodniowego „Kursu Planowania Miast", oraz „Kursu organizacji pomiarów miejskich", który ma się odbyć w październiku 1938 r.

REGULAMIN

KOMISJI URBANISTYCZNEJ ZWIĄZKU MIAST POLSKICH.

§ 1. Zadania.

Komisja Urbanistyczna istnieje jako organ fachowy Związku Miast Polskich dla rozpatrywania wszelkich zagadnień w dziedzinie planowania i zabudowy miast, ich polityki terenowej, jak również ustalania w omawianym zakresie wytycznych działalności Związku Miast Polskich.

§ 2. Skład.

a) Komisja Urbanistyczna jest instytucją stałą. W skład Komisji wchodzą następujące osoby:

1) 6 osób, delegowanych przez Związek Miast Polskich w tym Dyrektor Związku Miast Polskich lub jego Zastępca oraz Kierownik Referatu Urbanistycznego Związku Miast Polskich.
2) 4 delegatów Towarzystwa Urbanistów Polskich.
3) delegat Stowarzyszenia Inżynierów Mierniczych (lub jego zastępca).
4) Komisja ma prawo dokooptować 2-ch członków na wniosek biura Związku Miast Polskich.

Wyżej wymienione osoby powołują ze swego grona Przewodniczącego i jego Zastępcę.

Kadencja członków Komisji jest roczna: członkowie ustępujący mogą być ponownie delegowani przez wskazane w paragrafie niniejszym organizacje.

Na posiedzenia Komisji zapraszani mogą być przedstawiciele Ministerstwa Spraw Wewnętrznych oraz innych zainteresowanych Ministerstw i władz.

b) Organem wykonawczym Komisji jest Referat Urbanistyczny Związku Miast Polskich.

§ 3. Zakres prac.

Zadania swoje Komisja spełnia przez:

a) opiniowanie wszelkich zagadnień, dotyczących planowania, zabudowania i urządzenia miast.

b) opiniowanie dla Zarządu Związku Miast Polskich projektów ustaw i rozporządzień w dziedzinie prawa budowlanego oraz polityki terenowej.

c) wydawanie opinii o programach i projektach planów zabudowania za pośrednictwem Kolegium Rzeczoznawców.

d) ustalenie i prowadzenie listy rzeczoznawców w dziedzinie planowania miast i innych osiedli.

e) opracowywanie norm wynagrodzenia za sporządzanie planów pomiarowych miast i innych osiedli i projektów planów zabudowania oraz opracowywanie projektów normalnej umowy, regulującej wzajemny stosunek między organami samorządu, a wykonawcami powyższych prac.

§ 4. Posiedzenia Komisji.

a) Posiedzenia Komisji są zwoływane przez Przewodniczącego w miarę istotnej potrzeby. Posiedzenia są prawomocne przy udziale 1/3 części członków. Uchwały zapadają zwykłą większością głosów.

Członkowie Komisji pobierają za uczestnictwo w posiedzeniu diety za każde posiedzenie, w wysokości, ustalonej przez Komisję i zatwierdzonej przez Zarząd Związku Miast.

b) Komisja ma prawo zapraszać referentów poszczególnych spraw z poza swego grona, oraz powoływać rzeczoznawców przy rozważaniu i opiniowaniu spraw poważniejszych lub specjalnych. Referenci i rzeczoznawcy mają głos doradczy. Osoby, upoważnione przez zainteresowane instytucje i zarządy miast oraz innych osiedli mogą brać udział w posiedzeniach, na których rozważane są sprawy ich dotyczące.

c) Członkowie Komisji Urbanistycznej nie mogą brać udziału w wydawaniu przez Komisję opinii o programach, projektach i planach, sporządzonych przez nich; w tym wypadku mogą występować jedynie w charakterze autorów tych projektów.

§ 5. Podkomisja Urbanistyczna.

a) Dla załatwienia pilniejszych spraw, jak np. dla wyznaczania rzeczoznawców - referentów do zaopiniowania zgłoszonych programów i projektów planów zabudowania, dla zaopiniowania ważniejszych wystąpień Referatu Urbanistycznego do różnych instytucyj itp. zostaje powołana „Podkomisja Urbanistyczna" w składzie Przewodniczącego Zastępcy Przewodniczącego oraz 3-ch członków Komisji. Podkomisja Urbanistyczna jest wybierana na okres roczny na plenarnym zebraniu Komisji Urbanistycznej.

W wypadkach wyjątkowo pilnych wyznaczyć rzeczoznawców może Przewodniczący Komisji na wniosek Kierownika Referatu Urbanistycznego z powiadomieniem o tym Podkomisji na najbliższym posiedzeniu.

b) Posiedzenia Podkomisji zwołuje Przewodniczący lub jego Zastępca. Posiedzenia te są prawomocne przy udziale Przewodniczącego lub jego Zastępcy oraz 2-ch członków.

§ 6. Kolegium Rzeczoznawców.

a) Dla opiniowania programów i projektów planów zabudowania poszczególnych miast i innych osiedli w zastępstwie Komisji Urbanistycznej zostaje powoływane Kolegium Rzeczoznawców Urbanistycznych.

b) W skład Kolegium wchodzą:

1) Przewodniczący lub Z-ca Przewodniczącego Komisji Urbanistycznej,

2) Kierownik Referatu Urbanistycznego,

3) co najmniej 2-ch rzeczoznawców powołanych do udziału w rozpatrywaniu danej opinii przez Przewodniczącego Komisji Urbanistycznej na wniosek Referatu Urbanistycznego z listy rzeczoznawców zarejestrowanych przy Komisji Urbanistycznej (§ 7).

§ 7. Rzeczoznawcy.

a) Komisja Urbanistyczna ustala i prowadzi listę rzeczoznawców, specjalistów w poszczególnych dziedzinach zagadnień łączących się ze sporządzeniem planów zabudowania.

Osoby ubiegające się o wciągnięcie na listę rzeczoznawców nadsyłają zgłoszenie z podaniem dotychczas wykonanych prac. Kandydaci na rzeczoznawców są przed balotowaniem na Komisji Urbanistycznej opiniowani przez Towarzystwo Urbanistów Polskich.

b) Komisja może delegować rzeczoznawców w celu zbadania sprawy na miejscu o ile uzna to za konieczne dla powzięcia opinii.

Poszczególni referenci za opracowane opinie pisemne w sprawach fachowych otrzymują honorarium według norm, opracowanych przez Komisję.

c) Rzeczoznawca zarejestrowany przy Komisji Urbanistycznej, który odmówi wyjazdu lub zreferowania powierzonej mu przez Komisję sprawy bez podania dostatecznego uzasadnienia, zostaje skreślony przez Komisję z listy ewidencyjnej.

§ 8. Budżet.

Projekt budżetu Komisji rozpatruje plenum Komisji, do którego należy również rozpatrzenie sprawozdań i programów działalności.

Budżet Komisji i Referatu Urbanistycznego jest częścią budżetu ogólnego Związku Miast Polskich.

Referat Urbanistyczny Związku Miast Polskich. Warszawa. ul. Zgoda 10.

■

Z KOMISJI URBANISTYCZNEJ ZWIĄZKU MIAST POLSKICH.

W dn. 7.IV. br. odbyło się 36-e posiedzenie Komisji, na którym przyjęto sprawozdanie kasowe oraz sprawozdanie z działalności Komisji i Referatu Urbanistycznego za 1937/38 r. jak również program prac i preliminarz wydatków na 1938/39 r.

W dn. 16.V. br. odbyło się 37-e posiedzenie Komisji, na którym przyjęto w nowym brzmieniu Regulamin Komisji (z uwzględnieniem Kolegium Rzeczoznawców, jako organu fachowego, rozpatrującego opinie o poszczególnych planach zabudowania) i uzupełniono listę rzeczoznawców.

OPINIOWANIE PROGRAMÓW I PROJEKTÓW PLANÓW ZABUDOWANIA.

Akcja opiniowania obejmuje coraz większą ilość miast i uzdrowisk. W roku bieżącym następujące gminy zgłosiły się do Związku Miast z prośbą o poddanie sporządzanych programów i projektów planów zabudowania opinii Kolegium Rzeczoznawców Urbanistycznych Związku Miast:

Miasto	Wykonawca planów zabudowania.
1. Radomsko	inż. A. Paprocki (Warszawa).
2. Piotrków	Biuro Regionalnego Planu Zabudowania Okręgu Łódzkiego.
3. Tomaszów Maz.	Biuro Regionalnego Planu Zabudowania Okręgu Łódzkiego.
4. Kalisz	Biuro Regionalnego Planu Zabudowania Okręgu Łódzkiego.
5. Czeladź	Biuro Regionalnego Planu Zabudowania Okręgu Górniczo - Hutniczego.
6. Rybnik	Biuro Regionalnego Planu Zabudowania Okręgu Górniczo - Hutniczego.
7. Siedlce	inż. K. i St. Lierowie (Warszawa).
8. Zamość	inż. Wł. Wieczorkiewicz i J. Zachwatowicz (Warszawa).
9. Białystok	Zarząd Miejski.
10. Druskieniki	Biuro Regionalnego Planu Zabudowania Okręgu Białostockiego.
11. Grodno	Biuro Regionalnego Planu Zabudowania Okręgu Białostockiego.
12. Baranowicze	inż. A. Paprocki (Warszawa).
13. Pińsk	inż. W. Michalski (Warszawa).
14. Luboml	Biuro Regionalnego Planu Zabudowania Okręgu Wołyńskiego.
15. Łuck	Biuro Regionalnego Planu Zabudowania Okręgu Wołyńskiego.
16. Równe	Biuro Regionalnego Planu Zabudowania Okręgu Wołyńskiego.

Miasto	Wykonawca planów zabudowania.
17. Gostyń	Biuro Regionalnego Planu Zabudowania Okręgu Poznańskiego.
18. Grudziądz	Zarząd Miejski.
19. Biała Krakowska	inż. St. Piotrowski (Katowice).
20. Jasło	inż. Wł. Śmigielski (Kraków).
21. Zakopane	Zarząd Miejski.
22. Rzeszów	inż. K. Dziewoński (Kraków).
23. Czortków	Biuro Regionalnego Planu Zabudowania Okręgu Lwowskiego.
24. Zaleszczyki	Biuro Regionalnego Planu Zabudowania Okręgu Lwowskiego.
25. Iwonicz	Biuro Regionalnego Planu Zabudowania Okręgu Lwowskiego.

Niezależnie od powyższego wykazu zapowiedziane jest zgłoszenie w przyszłym roku do opinii Kolegium projektów ogólnych planów zabudowania szeregu miast większych (m. in. Lwowa, Krakowa, Częstochowy i Lublina) oraz kilku uzdrowisk (m. in. Rabki).

Sprawy opiniowania (przykłady wydanych opinii, regulamin, warunki itp.) były obszernie omówione w „Biuletynie Urbanistycznym" Nr. 2/37 (patrz „Samorząd Miejski" Nr. 14/1937).

LISTA RZECZOZNAWCÓW URBANISTYCZNYCH ZWIĄZKU MIAST POLSKICH.

Rzeczoznawcy w dziedzinach (projektowania i opiniowania planów zabudowania).

1. inż. arch. Broda Wacław — Białystok, Biuro Regionalnego Planu Zabudowania, Okręgu Białostockiego, ul. M-łka Piłsudskiego 33 m. 5.
2. inż. arch. Buckiewiczówna Maryla — Warszawa, Zarząd Miejski, Biuro Regulacji Miasta.
3. inż. arch. Bukowski Stanisław — Wilno, Zarząd Miejski, Biuro Regulacji Miasta.
4. inż. arch. Chmielewski Eustachy — Poznań, Urząd Wojewódzki.
5. inż. arch. Chmielewski Jan, — Warszawa, Biuro Regionalnego Planu Zabudowania Okręgu Warszawskiego, ul. Orla 8.
6. inż. arch. Czaplicki Stanisław — Kraków, Zarząd Miejski, Biuro Regulacji Miasta.
7. inż. arch. Czarnecki Władysław — Poznań, Zarząd Miejski, Biuro Regulacji Miasta.
8. inż. arch. Dąbrowski Stanisław Karol — Gdynia, Komisariat Rządu, Oddział Zabud.
9. inż. arch. Dziewoński Kazimierz — Kraków, Zarząd Miejski, Biuro Regulacji Miasta.
10. inż. arch. Feliński Roman — Warszawa, Wawelska 6.
11. prof. inż. arch. Filipkowski Stanisław — Lwów — Politechnika.
12. inż. arch. Gawroński Kazimierz — Łódź, Biuro Regionalnego Planu Zabudowania Okręgu Łódzkiego, Plac Dąbrowskiego, gmach Sądu Okręgowego.
13. inż. arch. Graefe Jan — Katowice, Biuro Regionalnego Planu Zabudowania Zagłębia Górniczo - Hutniczego, gmach Urzędu Wojewódzkiego.
14. inż. arch. Gutt Romuald — Warszawa, ul. Wrońskiego 5.

15. inż. arch. Hein Brunon — Łódź, Zarząd Miejski, Biuro Regulacji Miasta.
16. inż. arch. Jankowski Józef — Warszawa, ul. Kochowskiego 2.
17. inż. arch. Jasieński Henryk — Kraków, Studencka 19.
18. inż. arch. Juraniec-Jurewicz Adam — Łuck, Biuro Regionalnego Planu Zabudowania Okręgu Wołyńskiego, gmach Urzędu Wojewódzkiego.
19. inż. arch. Kobzakowski Jerzy — Wilno, Zarząd Miejski, Biuro Regulacji Miasta.
20. inż. arch. Kurkiewicz-Morsztynkiewiczowa Helena — Warszawa, Biuro Regionalnego Planu Zabudowania Okręgu Warszawskiego, ul. Orla 8.
21. inż. arch. Lasota Stanisław — Warszawa, Zarząd Miejski, Biuro Regulacji Miasta.
22. inż. arch. Leyberg Wacław — Łódź, Zarząd Miejski, Biuro Regulacji Miasta.
23. inż. arch. Lier Stefan — Warszawa, Biuro Regionalnego Planu Zabudowania Okręgu Warszawskiego, ul. Orla 8.
24. inż. arch. Lisowski Kamil — Gdynia, Biuro Regionalnego Planu Zabudowania Północnej Części Województwa Pomorskiego, ul. Mściwoja 9.
25. inż. arch. Malisz Bolesław — Gdynia, Biuro Regionalnego Planu Zabudowania Północnej Części Województwa Pomorskiego, ul. Mściwoja 9.
26. inż. arch. Michalski Władysław — Warszawa, ul. Górnośląska 39.
27. inż. arch. Novak Zygmunt — Kraków, Biuro Regionalnego Planu Zabudowania Okręgu Krakowskiego, ul. Mikołajska 32.
28. inż. arch. Paprocki Adam — Warszawa, ul. Gdańska 2.
29. inż. arch. Pękalski Roman — Poznań, Biuro Regionalnego Planu Zabudowania Okręgu Poznańskiego, ul. Podgórna 2.
30. inż. arch. Pieńczykowski Jerzy — Białystok, Biuro Regionalnego Planu Zabudowania Okręgu Białostockiego, ul. M-łka Piłsudskiego 33 m. 5.
31. inż. arch. Pieńkowski Romuald — Lwów, Zarząd Miejski, Biuro Regulacji Miasta.
32. inż. arch. Piotrowski Stanisław — Katowice, Biuro Regionalnego Planu Zabudowania Okręgu Górniczo - Hutniczego, gmach Urzędu Wojewódzkiego.
33. inż. arch. Podlewski Władysław — Warszawa, Zarząd Miejski, Biuro Regulacji Miasta.
34. inż. arch. Reński Józef — Kielce, Biuro Regionalnego Planu Zabudowania Okręgu Kielecko-Radomskiego, ul. Zagnańska 41.
35. inż. arch. Różański Stanisław — Warszawa, Zarząd Miejski, Biuro Regulacji Miasta.
36. inż. arch. Rybicki Józef — Lwów, Biuro Regionalnego Planu Zabudowania Okręgu Lwowskiego, gmach Urzędu Wojewódzkiego.
37. inż. arch. Saski Kazimierz — Warszawa, Zarząd Miejski, Wydział Nadzoru Bud., ul. Daniłowiczowska 3.
38. inż. arch. Skibniewski Stanisław — Poznań, Biuro Regionalnego Planu Zabudowania Okręgu Poznańskiego, ul. Podgórna 2.
39. inż. arch. Słońska Tomira — Łódź, Biuro Regionalnego Planu Zabudowania Okręgu Łódzkiego, Plac Dąbrowskiego, gmach Sądu Okręgowego.
40. inż. arch. Śmigielski Władysław — Kraków, Zarząd Miejski, Biuro Regulacji Miasta.
41. inż. arch. Spychalski Marian — Warszawa, Zarząd Miejski, Biuro Regulacji Miasta.
42. inż. arch. Szwarzenberg-Czerny Władysław — Warszawa, Zarząd Miejski, Biuro Regulacji Miasta.
43. prof. inż. arch. Tołwiński Tadeusz — Warszawa, ul. Służewska 3.

44. inż. arch. Tomaszewski Leonard — Warszawa. Związek Miast Polskich, ul. Zgoda 10.
45. inż. arch. Tworkowski Stefan — Warszawa. ul. Kielecka 41.
46. inż. arch. Wieczorek Erwin — Częstochowa. ul. Ogrodowa 15.
47. inż. arch. Wieczorkiewicz Władysław — Warszawa. Biuro Pomiarów i Planów Zabud. przy Warszawskim Urzędzie Wojewódzkim. ul. Filtrowa 57.
48. inż. arch. Wzorek Zbigniew — Lwów. Biuro Regionalnego Pl. Zabud. Okręgu Lwowskiego. gmach Urzędu Wojewódzkiego.
49. inż. arch. Zacharzewski Jan — Warszawa. Zarząd Miejski, Biuro Regulacji Miasta.
50. inż. Żaczyński Eugeniusz — Zakopane. Zarząd Miejski.

Rzeczoznawcy w dziedzinie (opiniowania planów zabudowania).

1. dr. Dalbor Tadeusz — Warszawa. Bank Gosp. Krajowego.
2. Debowski Stanisław — Warszawa. Związek Miast Polskich. ul. Zgoda 10.
3. dyr. Drojanowski Wacław — Warszawa. Grodzka Izba Skarbowa. zolimskie 1.
4. dr. Garbusiński Tadeusz — Warszawa. Bank Gospodarstwa Krajowego. Al. Jeronomiczny.
5. nacz. Kaczorowski Michał — Warszawa. Ministerstwo Skarbu. Wydział Eko- ul. Grodzka 64.
6. dr Leszczycki Stanisław — Kraków. Instytut Geograficzny Uniwers. Jagiell.
7. mgr Malessa Stanisław — Warszawa. Biuro Planowań przy Vicepremierze.
8. inż. Nowak Wacław — Warszawa. ul. Pierackiego 15.
9. Ponikiewski Jerzy — Warszawa. Biuro Planowań przy Vicepremierze.
10. inż. Rabczewski Włodzimierz — Warszawa. Dyrekcja Wodociągów i Kanalizacji.
11. inż. mgr Rudolf Zygmunt — Warszawa. Ministerstwo Spraw Wewnętrznych. Departament Techniczno - Budowlany.
12. dyr. Strzelecki Jan — Warszawa. Towarzystwo Osiedli Robotniczych. ul. Szczygła 12.
13. Śliwa Kazimierz — Kielce. Biuro Regionalnego Planu Zabudowania Okręgu Kielecko - Radomskiego. ul. Zagnańska 41.
14. dr. Uhorczak Franciszek — Lwów. Biuro Regionalnego Planu Zabudowania Okręgu Lwowskiego, gmach Urzędu Wojewódzkiego.
15. Stefan Zbrożyna — Warszawa. Związek Miast Polskich.

POMOC FINANSOWA DLA MIAST NA POMIARY I PLANY ZABUDOWANIA.

W dn. 19 lipca br. Związek Miast Polskich przesłał do Pana Ministra Spraw Wewnętrznych oraz Pana Ministra Skarbu za Nr 8242/3 następujący memoriał:

Od szeregu lat Związek Miast Polskich zabiegał u Rządu o przeznaczanie corocznie odpowiednich kwot na pomoc finansową dla miast dla wykonania przez nie podstawowej pracy, jaką są pomiary i plany zabudowania.

Starania te odniosły pewien skutek po utworzeniu Funduszu Pracy, a ściśle mówiąc od roku 1934/35. Poczynając od roku 1935/36 pomoc Funduszu Pracy na pomiary i plany zabudowania uzupełniona jest przez Komunalny Fundusz Pożyczkowo-

Zapomogowy, a od r. 1936/37 pomocy tej zaczął udzielać również Bank Gospodarstwa Krajowego z Państwowego Funduszu Budowlanego.

Wysokość środków, przeznaczanych na pomiary i plany zabudowania przez wspomniane instytucje, przedstawia się w złotych następująco:

	1934/35	1935/36	1936/37	1937/38	1938/39	Razem za 5 lat
Fundusz Pracy . . .	668.000	667.000	115 000	347.000	469 200	2.266.200
Kom. Fundusz Pożyczek-Zapomogowych . .	—	288 500	382.000	298.000	705 000	1 673 500
Państw. Fundusz Bud.	—	—	179.000	468.000	461 000	1.108.000
Ogółem	668 000	955.500	676.000	1.113.000	1 635 200	5.047.700

Oprócz podanej wyżej kwoty 5.047.700 zużyto na prace pomiarowe i plany zabudowania jeszcze co najmniej 30% tej kwoty w formie dostarczonej przez samorządy robocizny, przyrządów, lokali i materiałów.

Dzięki tej pomocy finansowej można było rozpocząć i prowadzić odnośne prace w 146 miastach i innych osiedlach przy czym w roku bieżącym zakończone zostaną podstawowe prace pomiarowe w ok. 50 miastach, a w 30 przygotowane zostaną ogólne plany zabudowania.

Z dokonanych przez nas obliczeń, opartych na sprawozdaniach miast, informacjach otrzymanych od urzędów wojewódzkich i na zapoznaniu się przez nasz fachowy personel ze stanem prac na miejscu wynika, iż dla zakończenia podstawowych prac we wszystkich 146 miastach i osiedlach potrzebaby jeszcze ok. 10 milionów złotych, nie biorąc pod uwagę potrzeb w tym względzie największych naszych miast, jak Warszawa, Katowice, Lwów itp., które odnośne prace prowadzą bez korzystania z pomocy wymienionych trzech instytucyj, a które to miasta z braku dostatecznych własnych środków nie mogą prac tych niestety prowadzić w potrzebnym dla ich rozwoju tempie.

Ze względu na znaczenie pomiarów i planów zabudowania dla prawidłowego rozwoju osiedli i dla racjonalnego prowadzenia działalności inwestycyjnej miast i Państwa nie należałoby, naszym zdaniem, przewlekać tych prac, byłoby wielce pożądane zakończenie ich najdalej w ciągu 4 lat, z czego wynika, że coroczna pomoc finansowa powinna wynosić co najmniej 2,5 miliona złotych.

Traktując prowadzenie prac pomiarowych i sporządzanie planów zabudowania w miastach i osiedlach rozwojowo, tj., że w miarę wykończenia prac tych w poszczególnych miastach i osiedlach z kolei obejmować się nimi będzie inne miasta i osiedla, pomoc finansowa w sumie zł 2,5 miliona zł rocznie umożliwiłaby w ciągu 10 lat wykonanie pomiarów i ogólnych planów zabudowania dla 300 miast i osiedli (łącznie już z rozpoczętymi pracami).

Ten sposób traktowania odnośnych prac jest wskazany również ze względu na konieczność stopniowego szkolenia potrzebnego personelu, systematycznego doskonalenia metod pracy i ekonomię w kosztach.

Przy udzielaniu pomocy finansowej na pomiary i plany zabudowania należałoby, naszym zdaniem, brać pod uwagę przede wszystkim miasta i osiedla, w których prace te są już prowadzone, a następnie osiedla położone w Centralnym Okręgu Przemysłowym, w sferze interesów wielkich miast oraz miejscowości o charakterze klimatycznym i uzdrowiskowym.

Kwota 2,5 miliona zł rocznie nie obejmuje, jak wspomniano, zapotrzebowania największych naszych miast, co również w pewnym stopniu powinno być uwzględnione; nie obejmuje ona również koniecznych corocznych kwot na potrzeby biur planów regionalnych.

Jeżeli chodzi o źródła pomocy finansowej na pomiary i plany zabudowania, to na czoło należałoby, naszym zdaniem, wysunąć Państwowy Fundusz Budowlany, a natomiast Komunalny Fundusz Pożyczkowo - Zapomogowy mógłby udzielać jedynie w niektórych przypadkach, uzupełniającej pomocy i to z reguły w tych przypadkach gdy trzebaby było przyznać związkowi samorządowemu zapomogę i gdyby tej zapomogi nie można było otrzymać z Państwowego Funduszu Budowlanego i z Funduszu Pracy.

Ze względu na szczupłość środków Komunalnego Funduszu Pożyczkowo - Zapomogowego w stosunku do zgłaszanych do niego zapotrzebowań związków samorządowych, jak również z powodu niezastosowania dotychczas dostatecznych środków poprawy finansów związków samorządowych, należałoby się liczyć raczej z obniżeniem w następnych latach kwot, które udziela na pomiary i plany zabudowania wspomniany Komunalny Fundusz, a już w żadnym razie trudno oczekiwać dalszego zwiększania tych kwot.

Pomoc finansowa z Państwowego Funduszu Budowlanego będzie skuteczna nie tylko wtedy, gdy znacznie zostanie zwiększona kwota tej corocznej pomocy, lecz i gdy formy udzielania przez ten Fundusz pomocy staną się bardziej elastyczne i uwzględniające sytuację finansową poszczególnych związków samorządowych.

Pozwalamy sobie zwrócić uwagę Pana Ministra, iż obecne warunki korzystania z pomocy Państwowego Funduszu Budowlanego, na pomiary i plany zabudowania są znacznie uciążliwsze, niż warunki Funduszu Pracy i Komunalnego Funduszu Pożyczkowo - Zapomogowego i to przede wszystkim, gdy chodzi o stopę procentową od udzielonych kredytów. Starania nasze o ujednolicenie tych warunków przez trzy instytucje, udzielające pomocy na pomiary i plany zabudowania nie odniosły dotychczas pożądanego skutku.

Mamy zaszczyt prosić Pana Ministra o rozważenie powyższego i spowodowanie, aby pomoc finansowa dla samorządów na pomiary i plany zabudowania została, poczynając od r. 1939/40, zwiększona co najmniej do kwoty 2,5 miliona zł rocznie na przeciąg 10 lat i to przede wszystkim przez zwiększenie środków Państwowego Funduszu Budowlanego z jednoczesnym złagodzeniem warunków kredytów.

Nadmieniamy, iż ze swej strony przez prowadzenie specjalnych studiów nad nowoczesnymi metodami prac mierniczych i urbanistycznych, a następnie przez działalność instrukcyjno - lustracyjną, wykonywaną przy pomocy naszego fachowego personelu, dążymy do jak najbardziej racjonalnego i ekonomicznego zużywania przez miasta udzielonej im pomocy finansowej na pomiary i plany zabudowania.

Utrzymanie tej naszej działalności na dotychczasowym poziomie i stopniowe jej rozwijanie zależyć będzie w dużym stopniu od tego, czy nadal będzie nam na ten cel udzielana pomoc finansowa przez Bank Gospodarstwa Krajowego (Państwowy Fundusz Budowlany) i Fundusz Pracy, o co Pana Ministra uprzejmie prosimy.

IV ZJAZD INŻYNIERÓW BUDOWLANYCH —

odbędzie się w Gdyni dn. 9 — 11.IX.1938 r. Temat obrad ma stanowić „Wpływ czynników zewnętrznych na użytkowanie i trwałość budynków". Zgłoszenia przyjmuje Związek Polskich Inżynierów Budowlanych — Gdynia — ul. Świętopańska 46 m. 8.

ROZPLANOWANIE ŚRÓDMIEŚCIA GDYNI.

W dn. 28.IV. br. odbyło się w Gdyni posiedzenie Komisji Rzeczoznawców, poświęcone ustaleniu zasad rozplanowania śródmieścia Gdyni. Po obszernej dyskusji przyjęto jednomyślnie koncepcję placu reprezentacyjnego, otwartego na morze w kierunku wschodnim, a otoczonego od południa projektowaną na wzniesieniu o wys. ok. 10 m Bazyliką Morską (usytuowaną w pobliżu obecnego hotelu „Polskiej Riwiery"), od zachodu — jednolitym gmachem biurowo - handlowym, od północy — gmachem Ratusza, usytuowanym pomiędzy projektowanym „Forum" a skwerem Kościuszki.

Opracowanie szczegółowego ukształtowania placu, a zwłaszcza usytuowania Bazyliki i jej połączenia monumentalnymi schodami z morzem zostało powierzone Pracowni Urbanistycznej Komisariatu Rządu w Gdyni.

W dn. 30.VI. br. projekty ukształtowania śródmieścia oraz Pomnika Zjednoczenia były przedstawione w czasie konferencji, która się odbyła na Molu Południowym, Panu Vicepremierowi inż. Kwiatkowskiemu.

„KURS PLANOWANIA MIAST".

Kurs organizowany z inicjatywy Związku Miast Polskich odbędzie się w październiku b. r. Bliższe szczegóły patr. „Biuletyn Urbanistyczny" Nr 1/1938 r.

Tymczasowy wykaz tematów, omawianych na „Kursie planowania miast" (przewiduje się rozszerzenie programu kursu przez włączenie do niego dodatkowych referatów o zagadnieniach prawno - budowlanych, realizacji planów zabudowania, planowania terenów zieleni itp.) zawiera następujące referaty:

Nazwisko	Temat
1. Dr. Stanisław Leszczycki (Kraków).	„Studia geograficzne w planowaniu urbanistycznym".
2. inż. Kazimierz Dziewoński (Kraków).	„Studia do programu ogólnego planu zabudowania na przykładzie m. Krakowa".
3. inż. Stanisław Filipkowski (Gdynia).	„Program ogólnego planu zabudowania (podział przestrzeni, sieć komunikacyjna, kolejność prac)".
4. inż. Marian Spychalski (Warszawa).	„Rewizja ogólnego planu zabudowania na przykładzie m. Warszawy".
5. inż. Wacław Leyberg (Łódź).	„Zagadnienia przemysłu w planie zabudowania ogólnym i szczegółowym".
6. inż. Władysław Czarnecki (Poznań).	„Realizacja planu zabudowania na przykładzie m. Poznania".
7. inż. Wacław Broda (Białystok).	„Zagadnienie rolne i scaleniowe przy planowaniu miast".

Nazwisko	Temat
8. inż. Władysław Czerny (Warszawa).	„Szczegółowe plany zabudowania dzielnic mieszkaniowych".
9. inż. Stanisław Zelent (Warszawa).	„Koleje: I. Urządzenia stacyjne dla potrzeb ruchu osobowego".
10. inż. Wincenty Grobicki (Warszawa).	„Koleje: II. Projektowanie i budowa linii kolejowej w planie i profilach: podłużnych poprzecznych"
11. inż. Jan Sobolewski (Warszawa).	„Koleje: III. Stacje kolejowe".
12. inż. dr. Tadeusz Kluz (Warszawa).	„Zagadnienie komunikacji lotniczej w planie zabudowania".
13. inż. Michał Heine (Warszawa).	„Ruch uliczny w miastach".
14. inż. Czesław Gniewiński (Warszawa).	„Projektowanie ulic i placów z punktu widzenia potrzeb ruchu kołowego".
15. inż. Witold Stanisławski (Warszawa).	„Zagadnienie wodociągów i kanalizacji w planie zabudowania".
16. inż. dr. Jan Zachwatowicz (Warszawa).	„Zagadnienie dzielnic i objektów zabytkowych w planie zabudowania".
17. inż. Tadeusz Kuchar (Warszawa).	„Rozmieszczenie urządzeń sportowych i wypoczynkowych w mieście".
18. inż. Tadeusz Ćwierdziński (Warszawa).	„Rozmieszczenie szkół w planie zabudowania".

Komitet kursu składa się z nacz. inż. A. Kuncewicza, dyr. J. Strzeleckiego oraz dziek. prof. T. Tołwińskiego.

Na kierownika kursu powołano inż. L. Tomaszewskiego.

„KURS ORGANIZACJI POMIARÓW MIEJSKICH".

Zadaniem „Kursu organizacji pomiarów miejskich" jest zaznajomienie uczestników z celową organizacją działów mierniczych w samorządach miejskich, mających za zadanie aktualizowanie planów mierniczych, opracowanie geodezyjne planów zabudowania oraz współpracę z innymi działami technicznymi w zakresie celowego wykonywania prac mierniczych dla potrzeb gospodarki miejskiej.

Kurs, organizowany z inicjatywy Związku Miast Polskich, odbędzie się w Październiku rb.

Przypuszczalny czas trwania kursu 5 — 6 dni. Organizacja kursu będzie oparta na metodzie informacyjno - dydaktycznej, opartej na publikacji, opracowanych przez prelegentów schematów i wzorów.

Program kursu przewiduje m. in. następujące zagadnienia:

1) Technika pomiarów miejskich:

Referaty:

a) Ramowe przepisy o planach mierniczych sporządzanych, zatwierdzanych lub opiniowanych przez zarządy miejskie.

b) Rozgraniczenie nieruchomości gruntowych.
c) Ramowe przepisy o reambulacji i przechowywaniu rysunków, planów i map.
d) Przepisy o pracach mierniczych, wykonywanych przez zarządy miejskie dla stron.

2) Organizacja biur mierniczych w zarządach miejskich:
Referaty:
a) Potrzeby istnienia i zakres działania.
b) Statut ramowy organizacji biur mierniczych.
c) Nowe pomiary miast.

3) Geodezyjna realizacja planów zabudowania:
Referaty:
a) Przepisy o realizacji planów zabudowania w terenie (opracowanie geodezyjne) dla dzielnic zabudowanych i niezabudowanych.
b) Przepisy o tyczeniu linii regulacyjnych zabudowania oraz oznaczaniu wysokości progów i fundamentów.
c) Przepisy o opracowaniu regulacji dla poszczególnych nieruchomości.

4) Współpraca biur mierniczych z innymi działami technicznymi zarządów miejskich:
Referaty:
a) Współpraca z inspekcją budowlaną i biurami planowań.
b) Współpraca z innymi działami technicznymi zarządów miejskich.

Na posiedzeniu organizacyjnym w dn. 18.VI. br. Komitet kursu ukonstytuował się w sposób następujący:

Przewodniczący: Prof. inż. Jan Adam Piotrowski.

Członkowie:

1) inż. Jan Knapik — Radca Ministerstwa Spraw Wewnętrznych w Wydziale Zabudowania Osiedli,

2) inż. Mieczysław Malesiński — Kierownik Biura Pomiarów m. st. Warszawy,

3) inż. Wacław Nowak — Członek Komisji Urbanistycznej Związku Miast Polskich.

Na Kierownika kursu powołano inż. geod. Władysława Barańskiego.

ROZSTRZYGNIĘTE KONKURSY.

W ciągu ubiegłych miesięcy rozstrzygnięto następujące konkursy powszechne, w których zagadnienia urbanistyki stanowiły czynnik dominujący:

1) **Konkurs powszechny Nr 92 na rozplanowanie portu komunikacyjnego na Gocławiu w Warszawie.**

Nadesłano 12 prac. Pierwsza nagroda nie została przyznana, natomiast z ogólnej sumy nagród stworzono jedną nagrodę drugą (5.000 zł), 3 nagrody trzecie (po 3.500 zł) oraz 2 zakupy (po 1.000 zł). Laureatami są:

nagr. II — inż. arch. Zbigniew Czech, Warszawa,
„ „ Janusz Kieszkowski, Warszawa;
nagr. III-a — inż. arch. Stanisław Albrecht, Warszawa,
„ „ Stanisław Połujan, Warszawa,
„ „ Andrzej Uniejewski, Warszawa,

nagr. III-b — inż. arch. Zbigniew Karpiński, Warszawa,
„ „ Roman Sołtyński, Warszawa, (przy współpracy Przemysława Siwika);
nagr. III-c — inż. arch. Bolesław Malisz, Gdynia,
„ „ Stefan Reychman, Gdynia;
zakup-a — inż. arch. Stefan Jasieński, Warszawa,
„ „ Wacław Podlewski, Warszawa,
„ „ Stanisław Rychłowski, Warszawa;
zakup-b — inż. arch. Czesław Duchnowski, Warszawa,
„ „ Anna i Aleksander Kodelscy, Warszawa,
„ „ Władysław Stokowski, Warszawa, przy współpracy arch. Wacława Hryniewicza.

2) **Konkurs powszechny Nr 103 na ukształtowanie Placu Dąbrowskiego oraz Gmachu Urzędu Wojewódzkiego w Łodzi.**

I nagr. — zł 6.000 — inż. arch. Stanisław Albrecht, Warszawa,
„ „ Janusz Alchimowicz, Warszawa;
II nagr. — zł 4.000 — inż. arch. Maciej Nowicki, Warszawa,
„ „ Roman Sołtyński, Warszawa;
III nagr. — zł 2.000 — inż. arch. Juliusz Żórawski, Warszawa,
„ „ Tadeusz Miazek, Warszawa;
IV-A nagr. — zł 1.000 — inż. arch. Bolesław Malisz, Gdynia,
„ „ Stefan Reychman, Gdynia;
IV-B nagr. — zł 1.000 — inż. arch. Jerzy Wierzbicki, Warszawa.

PYTANIA W SPRAWIE ORGRANIZACJI PRAC NAD POMIARAMI I PLANAMI ZABUDOWANIA.

Pisma, wpływające do Związku Miast, wykazują, iż niektóre zarządy miejskie nie orientują się w sposób dostateczny zarówno w roli, jaką spełnia Referat Urbanistyczny Związku Miast, jak i w zasadniczych pojęciach, dotyczących pomiarów i planów zabudowania. M. inn. niektóre instytucje samorządowe zapraszają Związek Miast do wzięcia udziału w przetargach na sporządzenie pomiarów lub proponują Referatowi Urbanistycznemu podjęcie się opracowania, w drodze obstalunku, projektów planu zabudowania itp.

Wobec powyższego dla orientacji zainteresowanych czynników zwracamy uwagę, iż wszelkie informacje, dotyczące pomiarów i planów zabudowania miast, kosztów i sposobu organizacji tych prac oraz zakresu działalności Referatu Urbanistycznego — jako organu doradczego i instrukcyjnego — są od 3-ch lat publikowane w „Biuletynie Urbanistycznym", jako dodatku do „Samorządu Miejskiego".

ZMIANY ADRESÓW I TELEFONÓW.

Referat Urbanistyczny Związku Miast Polskich, Warszawa, ul. Zgoda 10.

inż. arch. Leonard Tomaszewski — Kierownik Referatu, tel. 3-39-63,
inż. arch. Stanisław Ogórek,
inż. miern. Władysław Barański, } tel. 3-39-63 (dodatkowy),
„ „ Edward Huszczo

Biuro Regionalnego Planu Zabudowania Okręgu Białostockiego, Białystok, ul. M-łka Piłsudskiego 33 m. 5, tel. 12-84.

Biuro regionalnego Planu Zabudowania Okręgu Kielecko - Radomskiego, Kielce, ul. Sienkiewicza 30, tel. 15-11.

Kronika zagraniczna

PROJEKTOWANA DZIELNICA UNIWERSYTECKA W BERLINIE.

Rozpisano konkurs powszechny z sumą nagród w wys. 100.000 RM na projekt nowej dzielnicy uniwersyteckiej w Grünewaldzie, którą zamierza się wybudować do 1945 r.

NIEMIECKA WYSTAWA BUDOWLANA odbędzie się dn. 3.VIII — 9.IX.1938 we Frankfurcie n. M. i będzie zawierała następujące działy:

1) Planowanie, kształtowanie i organizacja budowli,
2) Kultura budowlana i jej historia oraz budownictwo nowoczesne,
3) Materiały budowlane i wykonawstwo.

KONGRES MIĘDZYNARODOWY MIESZKALNICTWA I URBANISTYKI odbędzie się w Stockholmie w 1939 r.

MIĘDZYNARODOWY KONGRES MIERNICZYCH.

W październiku 1938 r. odbędzie się w Rzymie VI Międzynarodowy Kongres Mierniczych (bezpośrednio po Międzynarodowym Kongresie Fotogrametrycznym). Prace mają się odbywać w pięciu następujących Komisjach:

I. Komisja 1-a:

1) kataster: Nowoczesny kataster rzymski,
2) ujednostajnienie znaków konwecjonalnych,

II. Komisja 2-ga: metody i instrumenty. Fotogrametria:

1) opis i stosowanie nowoczesnego instrumentu topograficznego i jego udoskonaleń,
2) czynności mierniczego w pracach fotogrametrycznych,
3) podręcznik fotogrametrii w szkołach mierniczych.

III. Komisja 3-a: — Urbanizm i plany regionalne:

1) dostosowanie szczegółowego planu zabudowania do studiów planu regulacyjnego miasta i regionu.
2) studium planu regulacyjnego z uwzględnieniem oszczędnej budowy dróg,
3) Zoning a własność.

IV. Komisja 4-a: Szkolnictwo zawodowe:

1) wyszczególnienie prac, do wykonywania których, według opinii M. F. M., mierniczy jest powołany,
2) ogólne wykształcenie niezbędne dla mierniczego,
3) program studiów technicznych, organizacje zawodowe.

V. Komisja 5-a: Młodzi mierniczowie:

1) zagadnienie młodych mierniczych, kwalifikacje niezbędne dla wykonywania zawodu po otrzymaniu dyplomu,
2) rola młodych mierniczych w organizacji zawodowej i korzyść, jaka wynika z ich uczestnictwa.

Z Tow. Urbanistów Polskich

NOWI CZŁONKOWIE TOW. URB. POLSKICH.

1) inż. arch. Bolesław Malisz. Gdynia,
2) „ „ Michał Ochnio — Warszawa,
3) „ „ Stanisław Czaplicki — Kraków,
4) „ „ Stanisław Nowicki — Katowice,
5) „ „ Bronisław Rudziński — Warszawa,
6) inż. ogr. Alina Scholtzówna — Warszawa,
7) inż. hydr. Witold Stanisławski — Warszawa.

ZEBRANIE TOW. URBANISTÓW POLSKICH DN. 19 i 20.I.1938 R.

Zebrania T. U. P. w dniach 19 i 20 stycznia 1938 roku w całości poświęcone zostały zagadnieniom Gdyni i regionu nadmorskiego.

W dniu 19.I.38 r. wygłoszone zostały referaty:

1) **Mgr. St. Malessa:** „Wytyczne do planu zagospodarowania regionu morskiego".

2) **inż. arch. St. Filipkowski:** „Budowa wielkiego miasta na przykładzie Gdyni".

3) **inż. arch. St. Dąbrowski:** „Metody, warunki i wyniki pracy urbanistycznej na przykładzie Gdyni".

W dniu 20.I.38 r.:

4) **inż. arch. K. Lisowski:** „Uwagi dotyczące planowego zagospodarowania regionu".

5) **inż. arch. B. Malisz:** „Planowe zagospodarowanie pasa pobrzeża w świetle studiów Biura Planu Regionalnego".

6) **red. T. Nowacki:** „O potrzebach inwestycyjnych i możliwościach finansowych społeczeństwa w dziedzinie zagospodarowania letnisk nadmorskich".

Streszczenia powyższych referatów są opublikowane w niniejszym numerze.

Dyskusja:

Kol. Kuncewicz stawia kilka następujących zapytań w związku z referatami kol. Filipkowskiego i Dąbrowskiego:

1) Jaki jest pogląd referentów i jakie są zamierzenia Biura regulacji m. Gdyni odnośnie t. zw. „Kępy Oksywskiej".

2) Jaki wpływ na akcję budowlaną ma ustawowy obowiązek współudziału właścicieli w kosztach budowy i urządzeniach ulic.

3) Jakie są tendencje budujących co do wysokości zabudowy.

4) Czy współpraca z architektami wolnopraktykującymi z władzami budowlanymi układa się pomyślnie.

5) Czy plany pomiarowe sporządzane dla Gdyni w ostatnich latach są dokładniejsze niż plany z przed lat kilku.

Kol. Spychalski zapytuje:

6) W jaki sposób obliczono zagęszczenie ludności.

7) Jak zamierza zaradzić Zarząd Miasta na t. zw. ucieczkę budownictwa mieszkaniowego poza miasto (na tereny tańsze i nieuzbrojone); czy zarezerwowano tereny pod zorganizowane budownictwo społeczne.

Odpowiedź kol. Lisowskiego i Dąbrowskiego:

1) Analiza planu m. Gdyni przeprowadzona przez rzeczoznawców pp. Strzeleckiego, Toeplitza i Lisowskiego wykazała, że możliwości rozwoju i zabudowy Kępy Oksywskiej są duże. — Na początku budowy portu można nawet było przyjąć płaskowyzowe Oksywie za przyszły ośrodek miasta, — dziś, rzecz jasna, wskutek wykonania inwestycji, miasto pozostanie nazawsze położone na pd. od portu i siłą energii miasto rozwija się nadal na tereny najbliższe. — Tym niemniej Kępę Oksywską należy traktować jako ważną rezerwę terenową Gdyni.

2) Przełożenie części kosztu ulic na adjacentów krępuje i wstrzymuje wydatnie ruch budowlany.

3) Tendencją budujących jest budowa domów wyższych, niż to przewidują plany zabudowania.

4) Współpraca z architektami wolno - praktykującymi układa się coraz pomyślniej.

5) Obecne plany pomiarowe nie nasuwają zarzutów.

6) Rozwój racjonalnych dzielnic robotniczych i pracowniczych leży niewątpliwie w płaszczyźnie budownictwa społecznego; na ten cel nie zarezerwowano jednak dotychczas dostatecznej ilości terenów.

ZEBRANIE TOW. URBANISTÓW POLSKICH DN. 14.II.1938 R.

Tematem zebrania był referat Mgr. **Jerzego Ponikiewskiego p. t.: „Zagadnienie gospodarcze kresów wschodnich".**

Prelegent przedstawił pokrótce historię układu sił narodowościowych kresów wschodnich, przechodząc następnie do zobrazowania stanu obecnego tego zagadnienia, oraz omawiając właściwe drogi, prowadzące do ścisłego związania pod względem kulturalnym i gospodarczym naszych kresów wschodnich z całością Państwa.

Dalej następuje charakterystyka terenu pod względem geograficznym i geologicznym. Wszystkie dane przedstawione zostały przy pomocy obfitego materiału graficznego, zaczerpniętego z Biura Planowania Krajowego.

Z kolei przechodzi prelegent do omówienia zagadnień gospodarczych kresów ujętych pod kątem planowania ogólnokrajowego. Zostają tu kolejno rozpatrzone możliwości charakteryzujące poszczególne partje omawianego terenu. Wskazane zostają punkty, stanowiące specjalne centra gospodarcze bądź kulturalne.

W dyskusji, po skończonym referacie zabierali głos: **inż. Paprocki, inż. rol. Dąbkowska i mgr Malessa** w sprawie zagadnienia eksploatacji złóż torfowych. — Eksploatacja ta winna pójść w kierunku wykorzystania siły energetycznej torfów, nie nadają

się one bowiem dla celów meloracyjnych. — Inż. Paprocki poruszył sprawę urbanizacji Kresów Wschodnich. — Prelegent oświatlił to zagadnienie z punktu widzenia studiów projektowania krajowego, informując, że przewiduje się dla Kresów urbanizacja do 40% przy przeciętnej obecnej dla Polski 27% i przy stanie obecnym na Kresach 12 — 14%.

ZEBRANIE TOW. URBANISTÓW POLSKICH DN. 28.11.1938 R.

Referat kol. Małessy: „Planowanie krajowe w Polsce".

Dzisiejszy układ gospodarczy kraju odpowiada, mimo 20-letniego istnienia państwa Polskiego, dawnym potrzebom i tendencjom państw zaborczych, to też przebudowa naszego organizmu gospodarczego jest sprawą niezmiernie pilną. — Cały niemal obszar środkowy Polski, mający wszelkie dane do uprzemysłowienia, niewiele dziś się różni w swej strukturze od kresów wschodnich, zwłaszcza na granicy dawnych zaborów — austriackiego i rosyjskiego.

Konieczność uniezależnienia się od dotychczasowych układów, możność wyzyskania nowych źródeł energetycznych i wzgląd na obronność państwa dyktuje potrzebę stworzenia t. zw. okręgu centralnego (opartego o Karpaty), oraz potrzebę melioracji już istniejących pasów uprzemysłowienia. Siatka nowego układu energetycznego winna stać się podstawą przyszłych ośrodków przemysłowych.

Doniedawna planowanie gospodarcze państwa nie znajdowało się w rękach czynnika niezależnego, lecz w rękach czynnika, który miał za zadanie utrzymanie sztywności swego dochodu; przykładem służyć może system cen parytetowych żelaza, liczonych dla całego kraju od jednej miejscowości (Chebzia), oraz sieć koncesji na sprzedaż hurtową żelaza, która nie uwzględniała w zupełności potrzeb kraju w sposób równomierny.

W zależności od komunikacji, surowców i czynnika demograficznego powstawać mogą nowe ośrodki przemysłowe.

Za koniecznością uprzemysłowienia przemawia też przeludnienie wsi. — W połudn. pasie Polski na 5.000.000 ludności (w tem 3.800.000 ludności rolniczej) 240.000 osób mogłoby wyemigrować ze wsi bez szwanku dla wydajności warsztatów rolnych: zapas ziemi jest ograniczony i nawet całkowite przeprowadzenie reformy rolnej nie rozładuje potrzeby pracy na wsi.

Poza zurbanizowaniem kraju, nasuwa się też potrzeba stworzenia średnich i małych warsztatów przemysłowych na wsi (równorzędnie z wielką produkcją). Dotyczy to przede wszystkim n. p. rozmieszczenia produkcji włókienniczej, która pomimo, że surowce (len, konopie) znajdują się na wschodzie i w centrum Polski, grupuje się dotychczas w zachodnim pasie kraju (Bielsko — Łódź).

Dotychczasowe prace nad planowaniem krajowym prowadzone były w kierunku 1) inwentaryzacji zjawisk statystycznych oraz procesów dynamicznych w gospodarce kraju, 2) studiów nad transportem i rozmieszczeniem produkcji oraz 3) studiów metod w rozkładzie i rozdziale produkcji i układu gospodarczego całego kraju.

Organizacja badań nad planowaniem krajowym jest dotychczas prowizoryczna i prowadzona jest przez komórkę badawczą przy gabinecie vice-premiera min. Kwiatkowskiego, — w odniesieniu zaś do poszczególnych okręgów, prowadzona jest przez biura planowania regionalnego. — W Centr. Okr. Przemysłowym pracuje biuro przy gabinecie Ministra Spraw Wojskowych.

Planowanie krajowe w innych krajach oparte jest na różnych zasadach zależnie od struktury politycznej i gospodarczej. — Planowanie w Niemczech — typowo totalne, autarchia wojenna. — Francja — oddzielne projektowanie gospodarcze (inicjatywa wyszła od poszczególnych regionów kraju). Stany Zjednoczone — zdecydowane planowanie, z uwzględnieniem prywatnej inicjatywy. Anglia — specyficzy system komisyj, rozpatrujących poszczególne podstawowe zagadnienie i wprowadzających racjonalizację cen i rozmieszczenia odpowiednich gałęzi produkcji.

Dyskusja.

Prez. Rączaszek zapytuje, czy przewidywane jest wyzyskanie Niemna i Pilicy.

Kol. Malessa. — Badania nad Niemnem stwierdziły, że istnieją duże możliwości (ewent. śluzy), prowadzone są badania nad układem torfowym. — Pilica przedstawiać będzie zapewne wartość raczej pomocniczą.

Kol. Filipczak. — Jak przedstawia się organizacja przestrzenno - urbanistyczna C. O. P.

Kol. Malessa. — Dotychczas wskazać można na cały szereg ośrodków, o których zdecydowano, że się rozwiną. — Obecnie układa się dla nich programy gospodarcze (zasadniczy rozrząd przestrzeni, zasiąg gospodarczy ludności). Plany tych ośrodków opracowane będą bądź drogą konkursów bądź też drogą zleceń dla architektów - urbanistów.

P. Hesser. — Jakie metody realizacji wspomnianych zamierzeń są u nas przewidywane, angielskie czy totalistyczne.

Kol. Malessa. — Raczej metody anglo - saskie, sposób liberalistyczny z pewnym kierunkiem (dostarczenie tych elementów, które mogą przyciągnąć inicjatywę prywatną).

P. Rączaszek. — W jaki sposób obliczono ilość ludności „zbędnej" na wsi, jaką ilość tej ludności wchłona zakłady państwowe w C. O. P.

Kol. Malessa. — Badacze tego zagadnienia nie doszli do wyników b. rozbieżnych, wobec czego biuro plan. krajowego stworzyło własny system, opierając się na materiale Instytutu Puławskiego (obserwacja pracy 8.000 rolników). W badaniach wzięto pod uwagę ludność obojga płci od 14 do 61 lat, zapotrzebowanie pracy na 1 hektar i ilość ogólną hektarów do rozporządzenia. — Dla całego państwa liczbę „zbędnych" określono na około 1.700.000 osób.

ZEBRANIE TOW. URBANISTÓW POLSKICH DN. 7.III.1938 R.

Referat kol. Malessy: „Centralny Okręg Przemysłowy i jego planowanie".

(Referat i protokół zamieszczone będą w numerze Biuletynu Urbanistycznego poświęconym COP'owi).

ZEBRANIE TOW. URBANISTÓW POLSKICH DN. 21.III.1938 R.

Referat kol. M. Ochnio p. t. „Trudności w sporządzaniu i w realizacji planów zabudowania na przykładzie miasta Piaseszna".

Dyskusja:

Kol. Gergovich przyczynę trudności realizacji planów zabudowania małych miast widzi w nieuświadomieniu samorządu i społeczeństwa — w miastach zaś położonych w pobliżu stolicy lekceważenie i brak przywiązania do własnego miasta.

W procedurze sporządzania planów należałoby uniknąć ujawniania zamierzeń gminy, — prowadzi ono bowiem do spekulacji gruntowej, ponieważ byłoby to jednak

sprzeczne z obecnym prawem budowlanym, należałoby tymczasem tworzyć plany rozwojowe (3 lub 4 etapy) w zależności od zamierzonej kolejności realizacji i w myśl tych planów popierać finansowo tylko tę inicjatywę prywatną, która byłaby zgodna z planem rozwojowym miasta.

Kol. Paprocki. — Trudności w realizacji planów stwarzają też w dużej mierze instytucje państwowe, zwłaszcza kolej, nie chcąc zazwyczaj iść na rękę zamierzeniom regulacyjnym miast. — Poważną wadą przy sporządzaniu naszych planów zabudowania jest przewlekłość, dążenie do ideału, zwłaszcza przy obecnie obowiązujących ujawnianiu zamierzeń gminy. Podstawą dobrej gospodarki jest polityka terenowa, — należałoby podobnie jak i przy reformie rolnej wprowadzać daleko idące zmiany w oparciu o autorytet zgóry, — zaś korzyści z kalkulacyjnej spekulacji winny płynąć raczej do kas miejskich, niż jak dotychczas, jedynie do rąk prywatnych pośredników. — Wskazane byłoby zorganizowanie pomocy ze strony społeczeństwa (towarzystwa przyjaciół miast).

Kol. Strzelecki. — W zaborze rosyjskim niema zupełnie tradycji samorządowej i przyzwyczajenia do ustawodawstwa budowlanego. — Mimo to jednak realizacje planów zabudowania musi zostać przy samorządzie, będzie to droga żmudnej pracy, lecz jedynie słuszna, bo nastawiona na „daleką falę". — Omawiana uprzednio tajemnica planu może się okazać bronią obosieczną, w małych bowiem miastach może się ona okazać przywilejem kilku osób wtajemniczonych, którym nie groziłaby kontrola społeczeństwa. Najważniejszym czynnikiem będzie zawsze charakter i odwaga projektodawcy i realizatora.

Kol. Morsztynkiewiczowa zauważa, że długotrwałe opracowywanie planu bez zatwierdzenia doprowadziłoby do chaosu, nie byłoby bowiem podstawy prawnej w stosunku do obywateli. — Należy przyśpieszyć procedurę zatwierdzania planów.

Kol. Tworkowski zapytuje, jaka jest organizacja planowania dla Piaseczna, kto ma na miejscu pieczę nad realizacją.

Kol. Ochnio w sprawie zatwierdzania planów zabudowania wyraża zdanie, że co do ulic już dawno zabudowanych należy zatwierdzać plany raczej elastyczne, bo i tak nie stworzy się nic zupełnie nowego, a poszczególne etapy realizacji zależą tu przede wszystkim od głębszych studiów nad każdym poszczególnym zagadnieniem. Natomiast na peryferiach należy plany zatwierdzać dokładnie i ściśle przestrzegać wprowadzenia planów w życie.

Pieczę nad planem Piaseczna ma osobiście kol. Ochnio z ramienia Biura Planowania przy Urzędzie Wojewódzkim Warszawskim, na miejsce dojeżdża 2 razy tygodniowo i załatwia wszelkie sprawy związane z realizacją planu.

Kol. Tworkowski stwierdza, że system stosowany w stosunku do Piaseczna jest w zasadzie słuszny, aczkolwiek bowiem lepiejby było gdyby był tam też na miejscu ktoś stale prowadzący te sprawy, tym niemniej spełniony jest najważniejszy postulat w stosunku do małych miast, — t. j. pomoc i opieka zgóry, bez której przy najlepszych nawet chęciach, małe gminy nie mogą zdobyć się na dostatecznie fachowe siły i objektywność przy rozstrzyganiu licznych drażliwych wewnętrznych spraw miejskich.

ZEBRANIE TOW. URBANISTÓW POLSKICH DN. 23.V.1938 R.

Wygłoszono referat **kol. Hryniewieckiego** pt.: „Główne wytyczne urbanistyki włoskiej".

Kongres urbanistyczny narodowy w 1937 r. w kwietniu, jako przegląd najaktualniejszych zagadnień urbanistyki włoskiej. Organizacja i przebieg. Główne problemy kongresu:

Urbanistyka kolonialna.

Urbanistyka wiejska.

Wartości ekonomiczne planów regulacyjnych.

Przepisy budowlane.

Charakterystyka Włoch jako kraju zurbanizowanego technicznie, społecznie i psychicznie.

Charakterystyka terenów kolonialnych.

Faszyzm — w urbanistyce wzmożona aktywność realizacji, dezurbanizacja i centralizacja dyspozycji.

Balast zagadnień społeczno-gospodarczych odjęty architektowi przez poszczególne resorty planowania gospodarczo - społecznego.

Planowanie Krajowe (w skali Imperium) system pionowy. Szereg oddzielnych biur planowania dla poszczególnych dziedzin gospodarstwa krajowego pracujących w kontakcie ze sobą.

Dalszy etap zjednoczenia Włoch. Problem stolicy Imperium — specjalne znaczenie Rzymu.

Brak planowania regionalnego. Powód — trudności wyodrębnienia poszczególnych regionów — rozwinięte silnie planowanie krajowe — niechęć do utrzymywania do dzisiejszego dnia odrębności i separatyzmów dzielnicowych.

Planowanie krajowe zabiło planowanie regionalne.

Istnieją jedynie plany regionalne terenów turystycznych górskich (Aosta i Dolomity) oraz terenów rolniczych (Błota Pontyjskie).

Regiony portowe (kompleks portów okolicy Neapolu) opracowany, ale może zbyt silnie uwzględnione względy wojskowe i handlowe z pominięciem interesów społecznych i gospodarczych mieszkańców tych terenów.

Urbanistyka kolonialna — brak dodatnich przykładów obcych.

Spontaniczny rozwój miast w koloniach włoskich.

3 typy miast:

1) Libijskie (Tripoli, Benghasi),

2) Somali Eritrea (Assmara, Massaua, Mogadiscio).

Dyrektywy ogólne. Główny plan kolonialny.

Kolonizacja typu emigracyjnego potem surowcowego.

Możliwość stworzenia miast idealnych.

Przeszkody: zbyt szybki rozwój, prowizoryczność, brak praw i przepisów, opóźnienie planu ogólnego.

Strefowanie etniczne i religijne. Budowanie dzielnic dla krajowców.

Analogie między Trypolisem i Gdynią.

Urbanistyka wiejska. Regiony wiejskie traktowane jako regiony przemysłowe. Nowe miasta. Ich charakterystyka (Littoria, Sabaudia, Aprilia).

Motoryzacja zmienia sens planowania regionalnego.

Błota Pontyjskie terenem eksperymentu społecznego i szkołą kolonialną.

Miasta specjalne (Guidonia, Arsia, Carbonia).

Ośrodki wiejskie — ośrodkami architektury „narodowej".

Problemy estetyczne.

Plany strefowe terenów rolnych (analogicznie jak strefy bud.).

Urbanistyka wiejska dobrze postawiona nie dopuszcza do rozwoju złych przedmieść i złych ośrodków podmiejskich.

Regulaminy i przepisy budowlane.

Dążenie do ścisłego związku między przepisami a planem zabudowy.

Przepisy budowlane nie mogą służyć jako pomoc w omijaniu wymagań planu zabudowy.

Przejście od przepisów budowl. do prawa urbanistycznego.

Blok minimalną jednostką przepisów. Prawa dotyczące poszczególnych budynków i parcel pozostawione tylko w przepisach policyjnych.

Konieczność zabudowy luźnej. Zabudowa luźna nie jest jeszcze zabudową exterytorialną.

Względy estetyczne, wojskowe, higieniczne itp.

Wieżowce, ich tradycja na gruncie włoskim i problem obronności.

Ochrona zabytków i dzielnic zabytkowych. Ochrona zabytków zapewniona z góry, a nie w wypadkach doraźnych.

Obronność — strefowanie mieszane, rozproszenie ważnych obiektów. Zabudowa wysoka luźna. Komunikacja. Elastyczność komunikacji samochodowo - autobusowej ratuje stare miasta. Miasta barokowe czy też renesansowe o wiele lepiej przystosowane do komunikacji samochodowej niż miasta XIX wieku (większa gęstość ulic i brak placów gwiaździstych).

Rola architekta-urbanisty we Włoszech (wolny zawód).

Prof. Tołwiński zapytuje, jaka jest organizacja pracy urbanistycznej w dużych miastach włoskich.

Kol. Hryniewiecki. — Zasadniczo urbanista we Włoszech należy do wolnego zawodu, dzięki czemu na planach urbanistycznych zauważyć się daje piętno indywidualności danego twórcy. — Przeważnie opracowanie projektu zlecane jest na podstawie wyników konkursu otwartego. — Konkursy dzięki zapewnionej realizacji prac nagrodzonych oraz dzięki wysokim nagrodom bywają licznie obsyłane i stanowią ważny czynnik kształcący urbanistykę włoską. Przy dalszym opracowaniu wzywane bywają zazwyczaj komisje opiniujące.

NOWE WYDAWNICTWA.

Gustaw Szymkiewicz — „Prawo budowlane i zabudowanie osiedli — dodatek 1937/38 r.“, str. 162, cena zł 5.—.

Książka zawiera szereg nowych rozporządzeń i komentarzy do nich, m. inn. rozporządzenie Rady Ministrów z dn. 29.IV.1938 r. o „oplg“ w dziedzinach regulacji osiedla i budownictwa, zmiany Ustawy o Rozbudowie Miast oraz rozporządzenia, dotyczące budowy garaży, przekładania kosztów urządzenia ulic itp.

„Materiały na pierwsze posiedzenie Komisji Regionalnego Planu Zabudowania Północnej Części Województwa Pomorskiego“ — Biuro Regionalnego Planu Zabudowania — Gdynia — 1938 r.

Wydawnictwo zawiera 13 tablic oraz 2 zeszyty (łącznie 54 str.). Pierwszy zeszyt zawiera sprawozdanie z działalności Biura oraz skróty referatów opracowanych przez Biuro Studia, omawiających następujące tematy:

a) Wytyczne szacunkowe planowania regionów i miast w odniesieniu do pasa wybrzeża,

b) Rozbudowa rybołówstwa morskiego,
c) Rozbudowa ruchu letniskowego i obozowego,
d) Przesłanki ekonomiczne w planie zagospodarowania wybrzeża.

Drugi zeszyt zawiera opinie o planach zabudowania Wielkiej Wsi, Rumii, Jastarni, Starogardu oraz strefy przemysłowej w Gdyni, wydane przez Biuro na podstawie ogólnych zasad i studiów rozplanowania wybrzeża.

PRZEGLĄD PRASY ZAGRANICZNEJ.

La Vie Urbaine — dwumiesięcznik, wyd. Instytut Urbanistyki przy Uniwersytecie-Sorbony w Paryżu.

Rocznik 1937.

Styczeń — luty:

E. de Groer. — Studium porównawcze o ustawodawstwie urbanistycznym.
1. Ustawy nakazujące planowanie regionalne.
2. Ustawodawstwo dotyczące planowania regionalnego: a) komunikacja, b) strefowanie, c) ochrona lasów i krajobrazu.
3. Ustawodawstwo dotyczące budowy miast: a) strefowanie w miastach, b) kontrola zabudowy, c) uzdrawianie złych dzielnic, d) ograniczanie gęstości zabudowy, e) ograniczanie wysokości zabudowy, f) reglamentacja elementów konstrukcyjnych, g) wywłaszczenie i opłaty adjacenckie.
Spis ustaw jako bibliografia.

A. J. Beauvais. — Miasto Lisieux — jego przeszłość, stan obecny, przyszłość. — Studium nad rozwojem, urządzeniem, upiększeniem i rozrostem miasta.

A. Bruggeman. — Sprawozdanie roczne za rok 1935 — 36 Instytutu Urbanistyki w Paryżu.

S. Renard. — Decentralizacja Londynu.

Marzec — kwiecień:

P. Defontaines — W samolocie ponad Rio de Janeiro — ocena miasta z lotu ptaka.

G. Meyer - Heine. — Urbanizm a estetyka. — Rozważania praktyczne na temat ustawodawczego ujęcia wyglądu zewnętrznego miast.
I. Obecny stan zagadnienia: a) przepisy zagraniczne, b) przepisy francuskie.
II. Szkic projektu przepisów dotyczących wyglądu zewnętrznego miast: a) pole pracy urbanisty, b) „porządek" architektoniczny, c) „porządek" urbanistyczny, d) zabudowa ciągła.
(D. c. w nr. następnym).

R. — A. Weighert. — Spis sztychów przedstawiających widoki miast w almanachach królewskich z czasów Ludwika XIV.

Bibliografia. — Plan rozbudowy miasta Rosario (Argentyna) — obszerna recenzja.

Maj — czerwiec:

G. Meyer - Heine. — D. c. „Urbanism a estetyka":
e) zabudowa luźna, f) sprawa ogrodzeń, g) budowle monumentalne, h) od zabudowy ciągłej do luźnej, i) metody działania, j) projekty tekstów przepisów.

R. — A. Weigert. — D. c. Spisu sztychów (patrz nr. marzec — kwiecień).

Lipiec — sierpień:

M. Poëte. — Twórczy rozwój Paryża. — I. Wprowadzenie w życie miasta: 1. organizm miasta, 2. biologia ogólna, 3. zastosowanie jej do miasta, 4. idea bergsonowska, 5. zastosowanie jej do miasta.
D. c. w nr. następnym.

Dr. Hazemann. — Urbanizm a praca społeczna. — Urbanizm społeczny. Ogólna i bezpośrednia akcja uzdrawiająca.

R. — A. Weigert. — D. c. spisu sztychów (patrz nr. marzec — kwiecień).

Wrzesień — październik:

Marcel Poëte. — D. c. Twórczy rozwój Paryża. — II. Rozwój Paryża: 1. Narodziny i wiek pierwszy, 2. Średniowiecze, 3. Ku nowym czasom, 4. Renesans.
D. c. w nr. następnym.

Alfred Ledent. — Projekt urbanistycznego rozwiązania stolicy. Bruksela, jej przeszłość i przyszłość. — I. Historia. II. Demografia. III. Plan zabudowy. IV. Rozwój ekonomiczny.

Listopad — grudzień:

Marcel Poëte. — D. c. Twórczy rozwój Paryża. — 5. okres klasyczny.

Suzanne Renard. — Międzynarodowy Kongres dla Spraw Mieszkaniowych i Budowy Miast (Paryż 1934). — Sprawozdanie i wrażenia.

Alfred Ledent. — D. c. Projekt urbinistycznego rozwiązania stolicy (Bruksela. — d. c. Rozwój ekonomiczny, V. Strefowanie regionu Brukseli, VI. Zdrowie.
D. c. w r. 1938.

PRZEGLĄD PRASY KRAJOWEJ.

Coraz więcej miejsca poświęca się zagadnieniom urbanistyki na łamach szeregu czasopism fachowych. Jest to objaw wielce pożądany, tym bardziej, że zagadnienia te nadal wymagają szerokiej popularyzacji wśród społeczeństwa.

Ograniczone możliwości redakcyjne, a zwłaszcza brak niezbędnych środków pieniężnych, uniemożliwia szerszy rozwój „Biuletynu Urbanistycznego" oraz stworzenie z niego organu, zawierającego całokształt publikacyj, poświęconych zagadnieniom urbanistyki. Z tych względów należy powitać z uznaniem zajęcie się urbanistyką czasopism istniejących, jak „Architektura i Budownictwo", „Dom, Osiedle, Mieszkanie", „Przegląd Budowlany" oraz „Komunikat S. A. R. P.", jak też powstanie nowego kwartalnika p. n. „Przegląd Urbanistyczny". Sądzimy, iż tematów z tej dziedziny w zupełności starczy dla szeregu czasopism. Bardzo pożądanym zjawiskiem będzie możność nieskrępowanej i szerszej wymiany poglądów różnych czasopism oraz współpracujących z nimi autorów. Ze względu na ograniczone możliwości finansowe należałoby jedynie unikać powtarzania materiałów publikowanych już w innych czasopismach.

W ubiegłym półroczu urbanistyce oraz zagadnieniom pokrewnym były poświęcone następujące numery polskich czasopism technicznych:

„Architektura i Budownictwo" Nr. 1 — 1938 r.

Numer zawiera reprodukcje i opisy założeń planów zabudowania Wyszkowa, Ciechanowa, Grodziska Mazowieckiego, Piaseczna oraz Włocławka, wykonanych przez Biuro Pomiarów i Zabudowy Miast przy Wydziale Wojewódzkim Warszawskim.

Publikacje te obrazują bardzo owocną działalność Biura za pięcioletni okres istnienia oraz planowe wykonywanie ustalonego 10-letniego programu sporządzania planów zabudowań dla miast woj. warszawskiego.

Artykuł wstępny inż. arch. M. Surwiłły obrazuje organizację Biura, które powstało na skutek jednomyślnej uchwały Wydziału Wojewódzkiego. Na pokrycie kosztów opracowania planów uchwała ta wyznacza opodatkowanie wszystkich mieszkańców miast woj. warszawskiego kwotą 4 gr. rocznie od mieszkania (w roku 1936 stawka została obniżona do 3 gr. rocznie). Ponadto działalność Biura jest subsydiowana przez Fundusz Pracy w wysokości ok. zł 30.000.— rocznie. Biuro zatrudnia 5 — 6 inżynierów a ponadto kilku doradców. Pomiarów Biuro nie przeprowadza, gdyż robią to same miasta.

Poszczególne plany zabudowania są omówione w krótkich artykułach inż. arch. Władysława Wieczorkiewicza i Michała Ochnio.

Dom - Osiedle - Mieszkanie — Nr 4 - 5 — 1938 r. zawiera obszerne sprawozdanie z działalności Biura Regionalnego Planu Zabudowania Okręgu Warszawskiego za okres 1930 — 1938 r. Publikacja omawia ogólne zagadnienia planowania regionalnego i ogólnokrajowego oraz zasady, przyjęte w planie regionalnym warszawskim, wreszcie szczegółowa organizację Biura i sprawozdanie z jego działalności.

Poszczególne rozdziały oraz 21 tablic obrazują następujące zagadnienia:

1) Czynniki kształtujące strukturę Okręgu Warszawskiego.
2) Zasada projektowanej struktury.
3) Sieć komunikacyjna Okręgu Warszawskiego.
4) Podział terenów według przeznaczenia.
5) Strefa izolacyjna Warszawy.

Komunikat S. A. R. P. (Stowarzyszenia Architektów Rz. P.) — Nr 4 - 5—1938 r.

Numer podaje obszerne (49 str.) sprawozdanie z pierwszej ogólnopolskiej konferencji w sprawie budownictwa wiejskiego, która się odbyła przy udziale ok. 250 osób w dn. 26.II.1938 r. Konferencja została zorganizowana przez Wydział Budownictwa Wiejskiego C. T. O. i K. R. przy współudziale S. A. R. P. i T. U. P:

Sprawozdanie zawiera przyjęte wnioski, dyskusję oraz następujące wygłoszone referaty:

1) Uwagi do planowania regionu rolnego.
2) Uwagi. dotyczace postępowania i sposobu wykonania planów zabudowania osiedli wiejskich.
3) Urządzenie osiedla wiejskiego.
4) Urządzenie zagrody z punktu widzenia potrzeb rolnika.
5) Budownictwo mieszkaniowe na wsi.

„Przegląd Urbanistyczny", Nr 1 — 1938 r. (Rok I). Organ Społecznego Zrzeszenia Inżynierów).

Pierwszy numer kwartalnika zawiera słowo wstępne od redakcji, uzasadniające celowość powstania i założenia ideowe pisma oraz następujące artykuły:

1) Zagadnienie urządzenia wsi ze szczególnym uwzględnieniem planowania osiedli — inż. St. Kłużniak,
2) Planowy rozwój wsi w świetle XIV-go międzynarodowego zjazdu mieszkaniowego i planowania miast w Londynie (1935 r.) — inż. Zygmunt Rudolf,
3) Zasady stosowania środków biernych obrony przeciwlotniczej przy budowie i przebudowie dróg i mostów — inż. M. Okęcki,
4) Organizacja wykonania prac urbanistycznych w Niemczech — in. W. Chojnicki.

Ponadto numer zawiera: prace p. t. „Zagadnienia ludnościowe przy opracowywa-

niu planu gospodarczego" (jako wynik prac Komisji Redakcyjnej N. O. I. z 1-go Kongresu Inżynierów), Przegląd Piśmiennictwa oraz Dział informacyjny.

„Przegląd Budowlany" Nr 5 — 1937 r. poświęcony jest omówieniu zagadnienia: „Motoryzacja a budownictwo i urbanistyka".

Szczególnie interesujący dla wszystkich zajmujących się planowaniem miast jest obszerny artykuł inż. arch. St. Dziewulskiego p. t. „Postoje samochodowe i garaże postojowe", obrazujący szczegółowym tekstem i kilkudziesięciu planami zagadnienia postojów samochodowych na ulicach i placach (m. in. przykłady placyków postojowych przed sklepami, stosowane w Ameryce) oraz na specjalnych terenach postojowych. Ponadto numer zawiera szereg artykułów, poświęconych projektowaniu garaży zbiorowych.

Spis ważniejszych tematów, omawianych w „Biuletynie Urbanistycznym" w ciągu 1933 — 1937 r.

Rok	Nr „B.U."	Przy „Samorządzie Miejskim" Nr	TREŚĆ
1933	1	2/1933	Organizacja prac nad pl. zabud. m. Gdyni.
1933	2	9/1933	Pomiary i plany zabudowania małych miast.
1933	3	14—15/1933	Planowanie regionalne.
1933	4	24/1933	Planowanie osiedli wiejskich.
1934	1	8/1934	Polityka gruntowa miejska.
1935	1	2/1935	Planowanie regionu Warszawy.
1935	2	22/1935	Planowanie regionu Górniczo - Hutniczego i m. Katowic
1936	1	9/1936	a) Pomiary i plany zabudowania (organizacja, metoda pracy, koszty organizacyjne), b) Studia wstępne do planu zabudowania (m. Równe).
1936	2	14—15/1936	Organizacja pomiarów miejskich (materiały z koferencji 27 i 28.V.1936 r.).
1936	3	16—17/1936	Metody prac nad planami zabudowania (materiały z konferencji 27 i 28.V.1936 r.).
1936	4	24/1936	Zagadnienia prawne i gospodarcze w planowaniu miast (materiały z konferencji 27 i 28.V.1936 r.):
1937	1	7/1937	a) Urządzanie i utrzymanie ulic oraz przekładanie tych kosztów na adiacentów. b) Cennik orientacyjny kosztów opracowania planów zabudowania.
1937	2	14/1937	Opiniowanie planów zabudowania przez Związek Miast i koszty tego opiniowania.
1937	3	22/1937	a) Planowanie regionalne w Polsce. b) Zasady planowania w U. S. A. c) Badania fizjograficzne w planowaniu regionalnym.
1937	4	24/1937	a) Kongres urbanistyczny 1937 r. b) Urbanistyka Paryża i jego regionu.

ERRATA:

W Nr. 1/1938 r. „Biuletynu Urbanistycznego" jako autora artykułu p. t. „Zagadnienie Okręgu Poznańskiego" podano Inż. Arch. R. Pękalskiego zamiast „Inż Arch R. Pękalskiego przy współpracy Inż. Arch. St. Skibniewskiego".

SOMMAIRE

Ing. arch. K. Lisowski: Problèmes d'une organisation rationnelle des régions.

L'expérience, issue d'une activité de plusieurs années des Bureaux de Projets Régionaux existant en Pologne, donne l'idée d'une appréciation de l'influence de l'activité de plans sur leur réalisation ultérieure. Pendant nombre d'années les méthodes de projeter étaient en contradiction „avec la vie".

Les travaux urbanistiques étaient plutôt basés sur l'intuition et la vision du développement des villes et des districts, que sur l'analyse et le respect du développement de la vie économique. — Le calcul du futur peuplement, sans définir le genre d'occupation, constituait une base pour l'urbaniste dans ses suppositions du développement de la ville. Les collisions qui s'ensuivirent aboutirent à une révision de projets. Actuellement on tend à envisager le développement économique d'une région de manière qu'il puisse s'écarter du programme tracé selon la conjoncture. — C'est pourquoi on introduit des programmes indirects p. ex. de dix ans, servant à corriger un programme maximum établi. Ce système permet d'établir des projets, adaptés aux besoins de l'heure et en même temps n'entrave pas, durant la conjoncture, l'élargissement des principes acceptés. Les plans basés sur un programme maximum, devraient être strictement confidentiels pour les personnes, qui voudraient prématurément en tirer des profits.

Les régions de la Pologne sont divisées en deux groupes: 1) la suprématie des „fonctions dominantes", où certains phénomènes économiques apparaissent exclusivement et décident de son caractère (région maritime, région houillère); la définition du développement prochain de ces régions est plus fasile à saisir; 2) dont la structure est rapprochée à celle des autres régions ou bien ceux, dont la structure économique peut s'assimiler à d'autres (région textile de Łódź, Białystok, Bielsk ou bien des régions agricoles). — Ici l'évaluation du futur développement économique, d'investissements et de la demande de terrains pour différents buts, devient decevante, étant donné que les „fonctions dominantes" mêmes peuvent subir un changement.

Celui qui fait des projets ne peut pas diriger le futur développement économique, il peut uniquement se borner à mettre de l'ordre sur le terrain et à l'exploiter pour différents buts, ne pouvant pas changer l'état de choses existant.

Le plan urbanistique constitue une garantie prophylactique des terrains, mais ne comparte pas de programe économique et se base sur l'intervention administrative. Les résultats obtenus consistaient en une lutte: 1) pour conserver des bandes exigus d'isolation, 2) pour éliminer des terrains destinés à des bâtiments d'industrie, 3) pour la protection

des forêts contre le parcellement, 4) pour l'ordre dans la construction des blocs et une influence limitée sur le parcellement.

Le travail concernant le plan régional de la poméranie comporte pour le moment des études sur l'organisation économique du littoral dans le domaine: de la villégiature, de la pêcherie, du service de ravitaillement, ainsi que du futur développement économique et de la possibilité de fixer le terme de sa réalisation. La réalisation des buts du plan dans la région maritime est en bonne voie, mais une logique initiative du gouvernement et plus tard privée y est nécessaire. Le développement économique subit ces derniers temps d'importants changements, p. ex. la pêcherie se base actuellement sur les besoins de ravitailler le pays et non pas d'assurer une occupation à la population indigène. Ceci concerne également le problème des villégiatures. La distribution des terrains pour les villégiatures n'était pas basée sur une estimation indispensable, mais considérée sur une trop large échelle, ce qui entraît un trop grand éloignement de la mer.

Afin d'obtenir de bons résultats, il serait nécessaire d'attribuer à certaines organisations des compétences, savoir: a) subordonner aux Commissions de Plans Régionaux tous les fonds d'investissements et établir une hiérarchie de ces investissements, ainsi que fixer les termes de leur exécution, b) accorder une plus grande importance au facteur élaborant les projets et éliminer des sections de régulation dans les grandes villes.

Ing. arch. Boleslaw Malisz: Plan d'organisation économique du littoral à la lumière des études du Bureau du Plan Régional.

Le plan de la région maritime comprend trois territoires: Gdynia et la zone du littoral, le district Starogard-Tczew, la Suisse des Cachoubes. Dans le premier apparaissent les fonctions principales, dans les deux autres — secondaires ou bien dérivatives. Le caractère et l'échelle de l'organisation économique de l'ensemble dépendent du développement du premier territoire, dont le plan élabore en premier lieu le Bureau du Plan Régional.

La zone du littoral a les tâches suivantes à remplir:

1) la pêcherie, l'industrie et le commerce maritimes,

2) les villégiatures au bord de la mer,

3) les terrains touristiques et de repos.

L'exiguité du terrain du littoral force à établir la définition du maximum des fonctions particulières, afin d'éviter plus tard les fautes et le manque de terrains pour des buts particuliers. C'est pourquoi on accepta avec optimisme les projets du programme maximum (25 ans).

I. Le développement de la pêcherie dépend de la consomption, qui actuellement, relativement à 34 millions d'habitants, atteint 64.000 tonnes par an, (dont 27% constituent les pêches particulières). Le plan maximum exige les principes suivants: 1) la population de la Pologne accroîtra au cours de 25 ans jusqu'à 53 millions, 2) l'urbanisation restera ce qu'elle est actuellement (2% par an), 3) la consomption de poissons pour un habitant augmentera de 25% en comparaison de l'année 1929, 4) la demande sera couverte par les pêches particulières.

Il en résulta des principes susmentionnés qu'il faudrait destiner environ 200 ha de superficie pour 60.000 habitants occupés dans la pêcherie. Afin d'atteindre ce but, les opinions actuelles concernant l'organisation économique du littoral doivent subir un changement absolu. La place qui peut servir le mieux ces buts est Wielka Wieś, Rewa et Puck, en prenant en considération le canal industriel projeté liant Gdynia, dont le port exige déjà un déchargement.

II. Le problème des villégiatures au bord de la mer est basé sur le mouvement individuel des villégiateurs. On y applique la méthode analogue à l'évaluation maxime du nombre de villégiateurs dans l'avenir, qui constituera la base des investissements. A l'appui de la statistique

et des études, nous atteignons le chiffre de 140.000 de personnes fréquentant la côte pendant la saison, en admettant que 1) au cours de 25 ans le nombre d'habitants atteindra 50.000, 2) le nombre des voyageurs accroîtra simultanément avec l'amélioration du taux de la vie. Il y faut aussi prendre en considération que sur un chiffre total de 2.500.000 villégiateurs le gros est absorbé par les montagnes et les villégiatures suburbaines: Les causes de cette divergence sont suivantes: 1) le coût de la vie plus cher au bord de la mer, 2) la courte durée de la saison au bord de la mer (un mois), 3) l'éloignement plus grand de la mer des centres au peuplement dense, 4) l'habitude d'aller dans les terrains situés dans les montagnes, 5) moin de possibiltés d'une cure que dans les montagnes. Afin d'obtenir le chiffre maxime susmentionné, on admet que 1) le coût de la vie sera égalisé, 2) la saison au bord de la mer sera prolongée jusqu'à trois mois, 3) l'organisation des villégiatures au bord de la mer égalisera leur niveau vis à vis des villégiatures dans les montagnes.

La possibilité d'investissements qui doivent être profitables décide de la possibilité du développement de la zone des villégiatures. Le danger se trouve dans le fait que le parcellement comprendra de trop grands terrains. Or, le moment important est la coordination des projets et de leur realisation.

III. Le mouvement touristique dirigé exige des terrains touristiques, sportifs et de repos. La repartition d'un tel mouvement est basée sur les terrains de camping et des maisons de repos. Ce mouvement est prévu pour la population aux revenus modestes. L'investissement destiné pour ces buts peut être comparé à la construction sociale d'habitations.

L'Etat est le plus intéressé dans le mouvement dirigé. Les études du Bureau du Plan Régional sont basées sur le programme de l'Education Physique de l'Etat. Le terrain destiné à cet effet — ce sont des espaces libres entre ls colonies de villégiatures (un ou deux klm. du bord de la mer). — Avec le problème du mouvement dirigé des villégiatures est liée la création d'un centre de sports nautiques (un bassin pour les yachts). Les principaux centres d'instruction sont: Gdynia, Jastarnia, Hel, Wielka Wieś. Ou peut y ajouter la lac de Żarnowiec.

L'analyse des fonctions du littoral et leur évaluation ont donné un schéma de développement dans trois zones: aux villégiatures correspond la zone parallèele d'une distance d'un klm. de la dernière, à la pêcherie — la zone de Gdynia à Wielka Wieś, qui dans cette disposition devient le centre de la zone du littoral.

Ing. arch. Stan. Karol Dąbrowski: Méthodes, conditions et résultats de l'activité urbanistique — basés sur l'exemple du port de Gdynia.

Gdynia s'éleva au cours d'une dizaine d'années, se transformant d'un petit village de pêcheurs en une grande ville maritime. — Etant donné le rapide développement de la ville et du port, les plans de construction élabores primitivement devinrent insuffisants en comparaison des besoins, accroissant presque du jour au lendemain.

La population de Gdynia, s'élevant avant la guerre mondiale à quelques centaines d'habitants, atteignit en 1921 le chiffe de quelques milliers, en 1931 — 35.000 et en 1938 — elle dépassa 115.000 habitants.

Parallèlement à l'accroissement du chiffre d'habitants, accrût également la superficie de la ville (en 1938 — village, en 1925 — ville d'une superficie de 638 ha), en 1937 — 6500 ha contenus dans les frontières administratives de la ville.

C'est de 1912 que date le premier plan de construction de Gdynia, considérée alors comme une petite villégiature au bord de la mer. En 1920 — 1926 on procéda aux études générales et on élabora les plans des fragments particuliers de la ville.

En 1926 — 1931 on exécuta un plan général et un plan détaillé de la partie se trouvant actuellement au centre même de la ville. — En 1933 on créa un Studio de Projets Urbanistiques, qui jusqu'à 1936 effectua des études de Gdynia au point de vue régional, ainsi qu'un plan

général de construction. — A l'heure qu'il est on est en train de terminer les plans détaillés.

La construction du port et de la ville présente une grande attraction pour le capital, ce qui crée le phénomène d'un important accroissement de la rente foncière.

La plupart des terrains suburbains ont été morcelés, ce qui constitua une grande entrave pour l'élaboration de projets.

La construction rapide de la ville imposa des méthodes spéciales de projets (ainsi l'élaboration en premier lieu des plans détaillés de construction sous formes d'esquisses en un seul exemplaire et autres), cependant les efforts des auteurs de projets visaient à conserver les principes généralement en usage, ainsi la destination appropriée des terrains, l'introduction des conventions de communication, adaptées aux besoins accrus, la conservation des espaces libres etc.

Ing. arch. Stan. Filipkowski: La construction d'une grande ville à l'exemple de Gdynia.

La formation des opinions d'une exploitation économique et du développement du port de Gdynia a passé par quatre périodes. La première — caractérisée par des considérations de la défense de l'Etat, la seconde — la nécessité d'une construction d'un port, indépendant des facteurs étrangers et des influences pour le transbordement en masse et de cargaisons mixtes, la troisième — celle de l'emploi du port en tant qu'instrument de politique commerciale de l'Etat pour un échange international de marchandises, enfin la quatrième — la création d'un arrière pays également pour les états de l'Europe Centrale. — Un centre industriel commence à se former à Gdynia, en qualité de complément de structure de l'économie sociale.

On se figurait d'abord Gdynia comme un centre contenant quelques dizaines de milliers d'habitants. Dans un court espace cette opinion subit de sérieux changements, car il devient évident que Gdynia se développera en un centre grandiose de commerce international et deviendra le siège de l'industrie. Gdynia ne trouve pas assez de libres voies de développement faute de terrains, et le rapide développement de la ville entraîne immédiatement une grande augmentation de la rente foncière. La population affluante s'établit pour la plupart dans des lieux choisis au petit bonheur et éloignés de leurs ateliers de travail, lelong d'une seule artère de communication. Il en résulte que la ville s'étend sur un espace de 15 klm.

A la fin de 1926, l'encien Ministère des Travaux Publics se mit à élaborer un plan général de construction de la ville, calculé pour un nombre maximum de 60.000 habitants. Au cours de l'élaboration de ce plan et des formalités liées à son ratification, la construction du port et le développement de Gdynia avance rapidement. La ville est séparée des bassins par un vaste réseau des voies ferrées, et les gares: Maritime et Municipale sont trop éloignées l'une de l'autre. La construction des „pirs" et des brise-lames de l'avantport prive le centre de la ville d'un contact evec la mer. Ces faits enrayent les buts du plan d'alors et changent la disposition de la ville.

Appréciant à sa juste valeur la nécessité d'une construction rationnelle de la ville, le Comité Economique du Conseil des Ministers appelle en 1933 une Commission Spéciale Inter-ministérielle, afin d'établir les jallons du développement du port et de la ville de Gdynia.

La nécessité de placer dans le centre de la ville toute une série d'institutions de caractère public et social, pose une tâche difficile de la réalisation d'un plan de ville maritime conformément au prestige d'un grand Etat.

Le projet, actuellement en élaboration, d'une réalisation plastique au centre de Gdynia d'une quartier représentatif, conjointement avec la construction d'une Basilique et d'un Forum au bord de la mer, constitue un problème difficile, dont s'intéressent les plus hautes autorités de l'Etat.

Inż. Arch. St. Filipkowski. Quartier représentatif du port de Gdynia.

Le projekt originaire de composition du centra de la ville et du quartier représentatif de Gdynia a été détruit par un accroissement inattendu du port, dont la situation aux pieds du mont d'Oksywia permettait uniquement une construction vers le midi c. à. d. sur les terrains prévus au commencement pour la construction de Gdynia — ville.

C'est pourquoi tout le centre de la ville et quartier représentatif de Gdynia devaient être dirigés vers le midi, par conséquent le projet de composition devait également subir un changement.

Les éléments du quartier représentatif sont: La Basilique Maritime et la place — „forum".

La Basilique doit prêter un caractère à la silhouette de la ville du côté de la mer, elle doit simultanément s'unir fonctionnellement avec la place - „forum", qui doit servir pour les fêtes symbolisant l'union avec la mer et autour de laquelle doivent être concentrés les bâtiments représentatifs.

Les étapes du développement du quartier représentatif sont représentées sur les illustrations Nos. 10 — 18.

KOMITET REDAKCYJNY: DR. TADEUSZ DALBOR, INŻ. HELENA KURKIEWICZ-MORSZTYNKIEWICZOWA, INŻ. MARIAN SPYCHALSKI I INŻ. LEONARD TOMASZEWSKI.

Adres redakcji i administracji: Warszawa, Trębacka 11 m. 10, tel. 202-05.

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