



TECHNIKA MORZA

i WYBRZEŻA

ROK III

LISTOPAD-GRUDZIEŃ 1948

NR 11/12

ORGAN
MOR
SKIEGO
STOWA
RZYSZE
NIA-TECH
NICZNEGO
W
GDANSKU

Technika — Morza i Wybrzeża

ORGAN MORSKIEGO STOWARZYSZENIA TECHNICZNEGO

Rok III

Listopad-Grudzień 1948

Nr 11/12

T R E Ś Ć:

J. Dunin — J. Kurcewicz: Rozwój działalności Gdańskiej Dyrekcji Odbudowy w l. 1945 — 48. Prof. Inż. S. Różański: Działalność Regionalnej Dyrekcji Planowania Przestrzennego w Gdańsku; Inż. arch. J. Bąkowska, inż. arch. J. Heilmanowa, inż. arch. K. Lisowski, i inż. arch. J. Szurowski: Opis regionalnego planu zagospodarowania przestrzennego zespołu portowo — miejskiego Gdańsk — Gdynia (plan GD); Prof. Inż. W. Czerny: Odbudowa Gdańska; Prof. inż. arch. J. Borowski: Zabytkowy Gdańsk w odbudowie; Inż. arch. M. Kossakowski: Roboty konserwatorskie i zabezpieczające w kościele Najśw. Marii Panny w Gdańsku; Odbudowa Politechniki Gdańskiej; Budowa Służby Skarbowej w Gdańsku; Inż. M. Szklarzewicz: Odbudowa komunikacji zespołu miejsk. Gdańsk—Gdynia; Inż. H. Ulenz: Odbudowa zakładów użyteczności publicznej miast wydzielonych województwa Gdańskiego; Inż. W. Dziekoński: Rozwój działalności Szczecińskiej Dyrekcji Odbudowy; Zagadnienia komunikacyjne w węźle szczecińskim; Inż. arch. A. Ciborowski: Szczecin buduje nową arterię komunikacyjną; Inż. arch. J. Szurowski: Zagospodarowanie przestrzenne m. Elbląga; Inż. arch. S. Jelnicki: Architektura portu; Prof. inż. arch. W. Prochaska: Doświadczalnictwo budowlane na Wybrzeżu. Kronika spraw morskich.

Od Redakcji

Miasta portowe są obok portów i stoczní trzecim głównym ośrodkiem życia gospodarczego Wybrzeża, im też poświęcamy trzeci z kolei specjalny numer naszego pisma.

Odbudowa i rozbudowa miast portowych

oto krótko streszczony program tego numeru, w którym zebrano materiały dotyczące Gdańska, Gdyni, Szczecina i Elbląga.

Dunin - J. Kurcewicz.
(Gdańsk).

Rozwój działalności Gdańskiej Dyrekcji Odbudowy w latach 1945-48

Gdańską Dyrekcję Odbudowy powołało do życia Ministerstwo Odbudowy, jako pierwszą tego rodzaju instytucję, w dn. 1 maja 1945 r., a więc niedługo w cztery tygodnie po wyzwoleniu Gdańska.

Zadaniem jej jest usprawnienie i przyspieszenie odbudowy zespołu miejskiego Gdańsk — Gdynia, oraz związanego z nim gospodarczo Elbląga.

W zakres działalności G. D. O. weszły:

- 1) roboty rozbiórkowe i oczyszczanie terenów pod nowe budowle i arterie komunikacyjne,
- 2) odbudowa budynków mieszkalnych,
- 3) odbudowa budynków służby społecznej. (szkoły, szpitale itp.),
- 4) odbudowa budynków admin. i organizacji społecznych,
- 5) odbudowa budynków i urządzeń kulturalnych, oraz zabezpieczenie zabytków,

- 6) odbudowa zakładów i urządzeń użyteczności publicznej (wodociągi, kanalizacja, gazownie, rzeźnie, chłodnie itp.),
- 7) odbudowa komunikacji miejskiej i między-miastowej,
- 8) odbudowa dróg i mostów (miejskich) oraz roboty melioracyjne (w granicach miast).

Aby zdać sobie sprawę z ogromu zadań, oraz z ciężkich warunków w jakich rozpoczynała życie nowa instytucja należy pokrótce przypomnieć jak wielki był stan zniszczeń, które na tym terenie pozostawiły lata okupacji i przejście linii frontu.

Gdańsk — największe z miast Wybrzeża, liczący przed wojną 260.000 mieszkańców, uległ zniszczeniu w ok. 60%, przyczem śródmieście, które mieściło ośrodki dyspozycyjne życia miasta i portu, oraz zabytki o bezcennej wartości historycznej, zostało zniszczone prawie całkowicie, bo w ok. 90%.

Pomoc zimowa jest obowiązkiem obywatelskim!

Przedmieścia Orunia, Wrzeszcz, Oliwa i Brzeźno zachowały się w dużo lepszym stanie.

Ilość budynków zniszczonych w 75 — 100% wynosiła ok. 6.000; ilość budynków zniszczonych częściowo (15 — 75%), nadających się do odbudowy wynosiła ok. 1.300.

Niezniszczony Gdańsk posiadał 36 mostów i wiaduktów, z czego 20 zostało zniszczonych w 75%.

Linie tramwajowe o łącznej długości 95 km wykazują zniszczenia:

w sieci tramwajowej w 80% —
w torowiskach w 50% —

w taborze (przed wojną 200 wozów) — w 50%
w stopniu uniemożliwiającym wszelki remont, reszta została w stanie poważnie uszkodzonym, jednak nadawała się do remontu.

Gdynia — drugi z kolei pod względem wielkości ośrodek, wyszedł z lat wojennych stosunkowo obronną ręką, gdyż ogólny stopień zniszczenia wynosił tylko 17%.

Ilość budynków zniszczonych w 75—100% — 707,
" " " w 15— 75% — 2600,

Ulice miejskie o łącznej długości 120 km, uległy zniszczeniu przeciętnie w 10%,
linie trolleybusowe o łącznej długości 13 km zostały zniszczone:

sieć ok. 40%
3 podstacje ok. 40%
tabor (32 wozy) ok. 60%.

Sopot. — Ogólne zniszczenie miasta — ok. 10%

Ilość budynków zniszczonych w 75%—100%—100,
" " " w 15— 75%— 95,

Ulice o łącznej długości 60 km uległy zniszczeniu przeciętnie w 20%.

W Elblągu, — podobnie jak w Gdańsku, stare śródmieście zniszczone zostało w 90%, a zachowały się jedynie przedmieścia, dając ogólny stopień zniszczenia miasta — 45%.

Ilość budynków zniszczonych w 75—100%—1600,
" " " w 15— 75%—2870,

* *

W ślad za zwycięskimi armiami zaczęły nadciągać coraz większe grupy ludności cywilnej, pragnącej znaleźć pracę i mieszkanie w nowo odzyskanych miastach portowych; zaczęto tworzyć urzędy.

Gospodarczym i politycznym nakazem było jak najszybsze umożliwienie uruchomienia portów i warsztatów pracy, dostarczenie pomieszczeń dla powstających biur i urzędów administracji państwowej i publicznej oraz stworzenie znośnych warunków egzystencji dla napływającej ludności.

Pod tym właśnie kątem Gdańska Dyrekcja Odbudowy rozpoczęła swą działalność i w związku z tym w pierwszym okresie jej pracy największy nacisk położony został na odbudowę zakładów i urzędów użyteczności publicznej (wodociągi, ka-

nalizacja, gazownie itp.) odbudowę szkół, szpitali i budynków administracyjnych, oraz rozbiórki budynków grożących bezpieczeństwu publicznemu i oczyszczenie głównych tras komunikacyjnych.

W dalszej kolejności szła odbudowa budynków mieszkalnych (w pierwszym okresie pewną ilość kubatury mieszkalnej można było uzyskać przez stopniowe usuwanie ludności niemieckiej), oraz uruchomienie środków komunikacyjnych.

Te główne kierunki prac Gdańskiej Dyrekcji Odbudowy uwiadamiają się w zestawieniu wyników pierwszego okresu jej pracy.

Rok 1945

W ciągu niespełna 7 miesięcy pracy w r. 1945 G. D. O. wydatkowała na odbudowę w 4 miastach wydzielonych z kredytów Ministerstwa Odbudowy oraz innych dotacji na cele specjalne ok. 150.000.000 zł — z tego na m. Gdańsk przypadło ok. 70%.

W okresie tym odbudowa była bardzo tania ze względu na duże poniemieckie remanenty materiałów budowlanych oraz tanią siłę roboczą (ludność niemiecka i niższe niż obecnie stawki płac robotników polskich), a poza tym, ponieważ w pierwszym okresie remontowano przeważnie obiekty o stosunkowo małym stopniu zniszczenia. W związku z tym również i efekt odbudowy był w stosunku do wydatkowanych kwot bardzo duży.

W poszczególnych działach budownictwa wyniki pracy przedstawiają się następująco:

BUDOWNICTWO MIESZKANIOWE: ogółem w r. 1945 — G. D. O. wyremontowała i oddała do użytku kosztem 26.000.000 zł ponad 4.000 izb mieszkalnych, z czego ok. 3.000 w samym Gdańsku, a resztę w Sopocie i Gdyni.

Elbląg w tym okresie był ośrodkiem gospodarczo martwym i wyludnionym i nie wywoływał konieczności większych nakładów budowlanych, które przez długi jeszcze czas ograniczały się raczej do remontów zabezpieczających przed dalszym niszczeniem niż wywołanych koniecznością pokrycia realnego zapotrzebowania.

BUDOWNICTWO SZKOLNE. Odremontowano do stopnia umożliwiającego prowadzenie nauki i oddano do użytku:

	Gdańsk	Gdynia	Sopot	Elbląg
Szk. powszechnie	12 bud.	6 bud	4 bud.	—
„ średn. i zaw.	2 „	1 „	1 „	1 bud.
„ wyższe	Politechnika Gdańska		W.S.H.M	

Rozpoczęto budowę kompleksów Politechniki we Wrzeszczu i Akademii Lekarskiej, oraz Wyższej Szkoły Handlu Morskiego w Sopocie.

Koszt powyższych robót, oraz drobnych remontów budynków szkolnych wyniósł ok. 32.000.000 zł.

BUDOWNICTWO SŁUŻBY ZDROWIA. — Mimo wielkich zniszczeń wojennych ilość szpitali w pierwszym okresie była naogół wystarczająca ze

względem na wysoki stan szpitalnictwa na tym terenie przed wojną.

Do końca r. 1945 odbudowano i oddano do użytku 5 obiektów szpitalnych: 3 w Gdańsku (Szpital Diakonisek, P. C. K. i Klinika Ginekologiczna), 1 w Gdyni (zakaźny) i 1 w Elblągu, oraz przeprowadzono drobne remonty i adaptacje w budynkach przewidzianych na ośrodki zdrowia, kosztem ogólnym 6.000.000 zł.

BUDOWNICTWO ADMINISTRACYJNE I SPOŁECZNE. — Dla pomieszczenia urzędów i instytucji administracji publicznej odbudowano w stopniu umożliwiającym urzędowanie i oddano do użytku:

na terenie Gdańska 10, a w pozostałych 3 miastach 7 dużych obiektów i rozpoczęto odbudowę dalszych, kosztem ogólnym ok. 20.000.000 zł.

W tej klasie budynków wymienić należy przede wszystkim budynek: Urzędu Wojewódzkiego w Gdańsku, Sąd Okręgowy w Gdyni (w stanie surowym), „Cieplice“ w Sopocie, budynki Inspektoratu Szkolnego w Gdańsku, koszary W. B. W. w Gdańsku, gmach Zarządu Ligi Morskiej w Gdańsku i wiele obiektów mniejszej wagi.

ZABEZPIECZENIE ZABYTKÓW. — Gdańsk przedwojenny stanowił nieprzebraną skarbnicę zabytków architektonicznych, świadków odwiecznej kulturalnej i politycznej łączności tego miasta z Polską.

Kubatura obiektów zabytkowych wynosiła przed wojną ponad 950.000 m³. — Zniszczenie ich w czasie działań wojennych stanowi stratę kulturalną niepowetowaną, a zabezpieczenie ocalałych resztek przed dalszym niszczeniem jest naszym wielkim obowiązkiem wobec przyszłych pokoleń.

Fundusze, które Gdańska Dyrekcja Odbudowy mogła przeznaczyć na ten cel były bardzo skromne, bo wynosiły zaledwie ok. 8.000.000 zł. — Ograniczono się więc do najkonieczniejszego zabezpieczenia obiektów najbardziej wartościowych, a przede wszystkim Muzeum, Kość. Mariackiego, Kość. św. Mikołaja i historycznych bram miejskich — „Zielonej“ i „Złotej“, świadków triumfalnych wjazdów do Gdańska królów polskich.

ZAKŁADY I URZĄDZENIA UŻYTECZNOŚCI PUBLICZNEJ.

a) **Wodociągi i kanalizacja.** Sieć kanalizacyjna w Gdańsku została zniszczona w 15%, sieć wodociągowa — w 60%.

W r. 1945 doprowadzono wodę oraz uruchomiono kanalizację w mieszkalnych dzielnicach miasta kosztem ok. 5.000.000 zł.

W Gdyni zniszczenie sieci wodociągowej wynosiło ok. 20%, sieci kanalizacyjnej — ok. 7%.

W r. 1945 została ona doprowadzona do stanu używalności kosztem ok. 3.000.000 zł.

W Sopocie i Elblągu na odbudowę sieci kana-

lizacyjnej i wodociągowej w r. 1945 wydano łącznie ok. 2.000.000 zł.

b) **Gazownie.** Uruchomiono częściowo największą gazownię na terenie Wybrzeża w Gdańsku i przystąpiono do odbudowy sieci gazowej, kosztem 5.000.000 zł.

c) **Komunikacja Miejska.** Odbudowę komunikacji rozpoczęto od remontu taboru i przystąpiono do prac przygotowawczych nad odbudową linii tramwajowych i trolleybusowych. Na ten cel wydano ok. 8.000.000 zł.

ROZBIÓRKI. Na roboty rozbiórkowe i porządkowe wydano w r. 1945 ok. 20.000.000 zł. — Suma ta stanowiła stosunkowo duży odsetek ogólnej kwoty wydatkowanej w r. 1945, była jednak zupełnie znikoma w stosunku do ogromu potrzeb i wystarczyła jedynie na wykonanie rozbiórek obiektów zagrażających bezpieczeństwu publicznemu.

Rok 1946

W miarę zaspokajania najprymitywniejszych potrzeb — główne kierunki pracy i zakres działań G. D. O. ulegają pewnym zmianom, a na czoło zagadnień na długie lata wysuwa się budownictwo mieszkaniowe.

Kubatura mieszkaniowa, którą można było uzyskać przez wysiedlenie ludności niemieckiej, została szybko wyczerpana i należało jak najszybciej przystąpić do odbudowy na wielką skalę zniszczonych budynków mieszkalnych.

Ogólna suma kredytów inwestycyjnych przebudowanych przez G. D. O. w r. 1946 wynosiła 402.000.000 zł. (około 238.000.000 zł z kredytów Ministerstwa Odbudowy i około 164.000.000 zł z dotacji Delegatury Rządu dla Spraw Wybrzeża).

Przed podaniem rozbięcia tej kwoty na poszczególne rodzaje budownictwa i przystąpieniem do analizy wyników odbudowy chcielibyśmy zwrócić uwagę na wzmiankowane już zjawisko wzrostu kosztów odbudowy, powodujące, że wyniki odbudowy nie zwiększały się proporcjonalnie do nakładów. Zjawisko to ilustrują poniższe zestawienia wzrostu kosztów budowy, cen robocizny i ważniejszych materiałów budowlanych (zob. str. 4).

Mimo to wyniki pracy są poważne, a miasta zacinają spełniać swe gospodarcze i społeczne zadania.

BUDOWNICTWO MIESZKANIOWE, które już w r. 1946 zaczyna stawać się jednym z najbardziej kapitalnych problemów odbudowy pochłonęło ponad 50.500.000 zł, co w efekcie dało odbudowę lub zabezpieczenie przed dalszym niszczeniem ok. 7.000 izb mieszkalnych (w Gdańsku 5.000, w Gdyni, Sopocie i Elblągu 2.000).

Pomoc zimowa jest nakazem serca

WZROST KOSZTÓW BUDOWY:

- 1) Koszt budowy 1 m³ zabudowy w r. 1945 wynosił zł. 1.800 do 2.500
 Koszt budowy 1 m³ „ w r. 1946 „ zł. 2.500 do 3.700
 Koszt budowy 1 m³ „ w r. 1947 „ zł. 3.700 do 5.000
 Koszt budowy 1 m³ „ w r. 1948 „ zł. 3.700 do 5.000

- 2) Koszt 1 m² remontu konserwacyjnego bez materiałów wynosił:
 w roku 1945 — 90.— zł.
 — „ — 1946 — od 125 do 160 zł.
 — „ — 1947 — od 200 do 240 „
 — „ — 1948 — od 200 do 240 „

Stan cen materiałów budowlanych na dzień 1. I 46 r., 1.V.46 r., 1.I. 47 r. i 1.VII.47 r.
 (materiałów najwięcej używanych):

	1. 1. 46.	1. 5. 46.	1. 1. 47.	1. 7. 47.
Szkło 2 mm m ²	113.—	113.—	113.—	310.—
Szkło zbrojeniowe m ²	474.—	474.—	474.—	845.—
Cement — tona	900.—	2.160.—	2.920.—	3.740.—
Żelazo — kg.	2.80	2.80	od 6—9.—	od 11—13.—
Dachówka — holenderska szt.	4.50	6.50	8.50	20.50
Cegła — szt. loco wytw.	1.—	1.30	2.70	3.70
Wapno palone — tona	1.175 —	1.415.—	1.730.—	2.650.—
Drzewo stolarskie C.M.B.	—	—	od 8.600.—	do 10.200.—
„ „ G.D.O.	4.600.—	4.600.—	4.600.—	5.600.—
Blacha cynk. — kg.	20.50	20.50	20.50	52 —

Cena robocizny:	Rzemieśln. I. kat.	Pomocnik kwalifik.	Robotnik niewykwalif.
Od 1.V.45 do 27.IV.46 r. na godz.	9.60	5.60	4.65
Od 27.IV.46 do 1.V.47 r. na godz.	37.00	28.00	24.00
Od 1.V.47 do dnia dzisiejszego	72.00	51.00	42.00

BUDOWNICTWO SZKOLNE. — Na budownictwo szkolne wydatkowano 76.000.000 zł remontując lub prowadząc dalszą odbudowę nast. obiektów:

	Gdańsk	Gdynia	Sopot	Elbląg
Szk. powszechne	11 bud.	8 bud.	1 bud.	1 bud.
„ średn. i zaw.	2 „	1 „	—	—
„ wyższe	Politechnika	—	W.S.H.M.	—
	11 pawilonów	—	S.N.P.	—

W efekcie oddano do użytku łącznie w stopniu umożliwiającym naukę:
 dla szkolnictwa powszechnego — ok. 370 izb—
 „ „ średniego i zawodowego ok. 116 izb—
 „ „ wyższego ok. 172 izb—
 wykładowych, audytoriów i pracowni.

BUDOWNICTWO SŁUŻBY ZDROWIA. Na dalszą odbudowę urządzeń sanitarnych i szpitali przeznaczono w r. 1946 — 28.000.000 zł uzyskując w efekcie oddanie do użytku 340 izb szpitalnych (ok. 74.000 m³). Prócz tego oddano do użytku 12 pawilonów Akademii Lekarskiej, której kliniki spełniają podwójne zadanie, będąc jednocześnie warsztatami pracy studentów medycyny i powiększając ogólną kubaturę szpitalną.

Najważniejsze prace wykonywane były przy odbudowie Kliniki Dziecięcej i Ginekologicznej Akademii Lekarskiej, Szpitala Miejskiego i Zakaźnego w Gdyni, oraz w budynkach przeznaczonych na przychodnię i ośrodki zdrowia P. C. K. w Gdańsku, Wrzeszczu i Oliwie.

BUDOWNICTWO ADMINISTR. i SPOŁECZNE. — Kosztem 44.000.000 zł prowadzono dalszą odbudowę i remonty budynków przeznaczonych dla pomieszczenia władz i urzędów administracji publicznej, oraz organizacji społecznych i zwłaszcza w bud. Izby Skarbowej w Gdańsku, W. U. B. w Gdańsku, Milicji Obywatelskiej, Urzędzie Zatrudnienia, Sądach w Gdańsku itp.

ZABEZPIECZENIE ZABYTKÓW. W dalszej trosce o zabezpieczenie zabytków prowadzono intensywne prace konserwatorskie w 23-ch obiektach a w szczególności w Kościele Mariackim, św. Mikołaja, bramach i basztach miejskich w Gdańsku oraz odbudowie Muzeum, w którym jednocześnie poczęto gromadzić i uzupełniać szczątki rzeźb i pomników, które następnie umieszczone będą w odbudowanych gmachach i placach. — Na prace te ogółem w r. 1946 wydatkowano 24.500.000 zł.

ZAKŁADY I URZĄDZENIA UŻYTECZNOŚCI PUBLICZNEJ. — Odbudowano i uruchomiono w

Gdańsku, Gdyni, Sopocie i Elblągu 460 km sieci wodociągowej i 439 km kanalizacyjnej.

Uruchomiono 190 km sieci gazowej i ok. 30 km oświetlenia ulic w Gdańsku i Sopocie.

Odbudowano częściowo i uruchomiono Rzeźnię Miejskie w Gdańsku, Gdyni i Sopocie.

Odbudowano częściowo i uruchomiono Zakłady Oczyszczania Miasta w Gdańsku, Gdyni i Sopocie, uzupełniając tabor i sprzęt przeciętnie do 25% stanu przedwojennego.

Zakultywowano tereny zielone, łącznie z zakładaniem plantacji miejskich o powierzchni łącznej 300 ha. Na prace powyższe wydatkowano ogółem ok. 32. 000.000 zł.

KOMUNIKACJA MIEJSKA I MIĘDZYMIASTOWA.

Odbudowano i uruchomiono we współpracy z M. Z. K. Gdańsk — Gdynia 4 główne linie tramwajowe w Gdańsku i 1 linię w Elblągu o łącznej długości ok. 60 km.

Wybudowano i uruchomiono nową linię tramwajową Oliwa — Sopot, o długości 3 km.

Odbudowano i uruchomiono linię trolleybusową Gdynia — Orłowo — 7,5 km, oraz wybudowano i uruchomiono nowe linie trolleybusowe Gdynia — Chylonia i Orłowo — Sopot o łącznej długości 12,5 km.

Prace powyższe wykonane zostały kosztem łącznym 40.000.000 zł.

ROBOTY INŻYNIERYJNE. — Kosztem 20.000.000 zł wyremontowano 60 km jezdni, odbudowano i uruchomiono 4 mosty, oraz dokończono oczyszczania z gruzów i oddano do użytku główne arterie komunikacyjne i przetokowe we wszystkich 4 miastach.

ROZBIÓRKI. Dokonywano dalszych rozbiórek w Gdańsku — murów zagrażających bezpieczeństwu publicznemu, uzyskując tą drogą częściowo cenny materiał dla nowych budów, — częściowo zaś wywożąc nieużyteczny gruz poza obręb miasta i oczyszczając place pod nową zabudowę. Prace te prowadzone były przeważnie w okresie zimowym i stanowiły one poważny czynnik przy akcji interwencyjnej zatrudniania bezrobotnych w sezonie martwym. — Na akcję tę wydano ogółem w r. 1946 — 27.000.000 zł.

Rok 1947

Kontynuując swe prace w r. 1947 Gdańska Dyrekcja Odbudowy przepracowała następujące kwoty z kredytów państwowych:

Kredyt skarbowy Ministerstwa Odbudowy	— 351.955.000.— Zł
Dotacje Delegatury Rządu do Spraw Wybrzeża	— 99.544.000.— „
Kredyty zlecone innym urządów	— 83.452.000.— „
Razem	— 534.951.000.— Zł

Prócz tego Państwowy Plan Inwestycyjny przewidywał do dyspozycji bezpośredniej poszczególne inwestorów

kredytów bankowych	172.338.000 zł
środków własnych	177.131.000 zł

Nadzorowi G. D. O. podlegały jedynie kredyty skarbowe. Kredyty bankowe nadzorował Bank Gospodarstwa Krajowego, — nadzór zaś nad środkami własnymi był w ogóle raczej teoretyczny.

Przechodząc do szczegółowego sprawozdania z realizacji odbudowy w r. 1947 — wydatki i dokonane prace według rodzajów budownictwa przedstawiają się następująco:

BUDOWNICTWO MIESZKALNE.

Nazwa Kredytu	Ilość obiekt.	Kubatura w tys. m ³	Kwota rozchodowana
Bud. mieszkalne dla pracown. państwowych	106	210.08	49.443.064.—

W rezultacie dało to możność oddania do użytku ca. 2.000 izb mieszkalnych w 4-ch miastach wydzielonych.

SZKOLNICTWO.

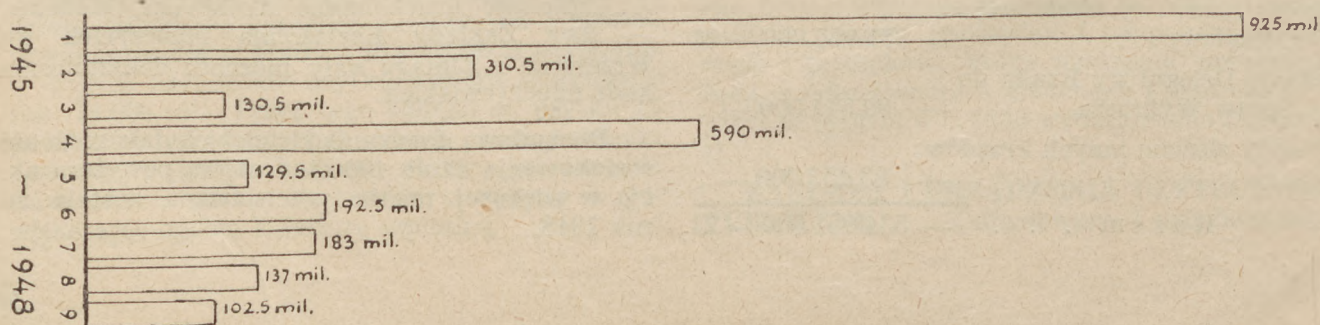
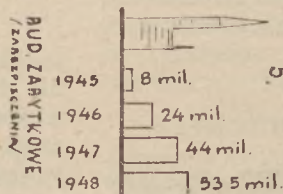
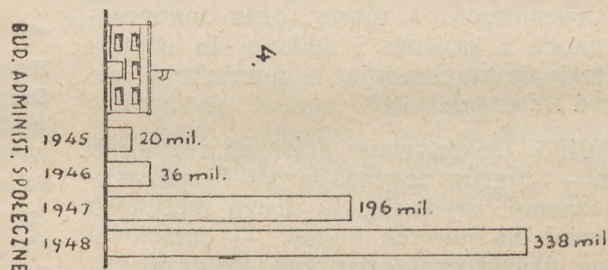
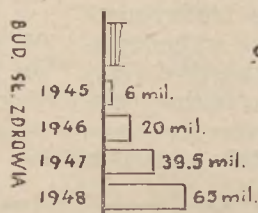
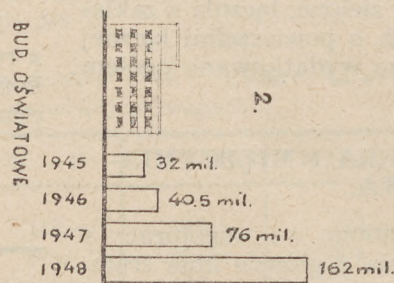
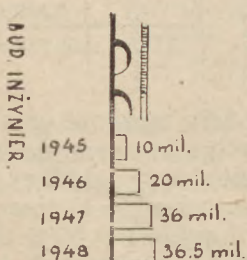
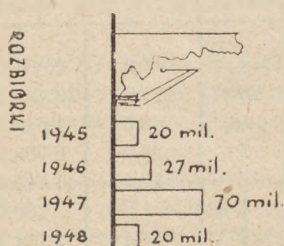
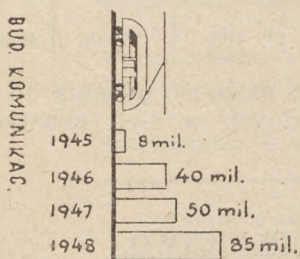
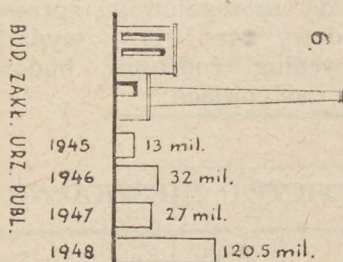
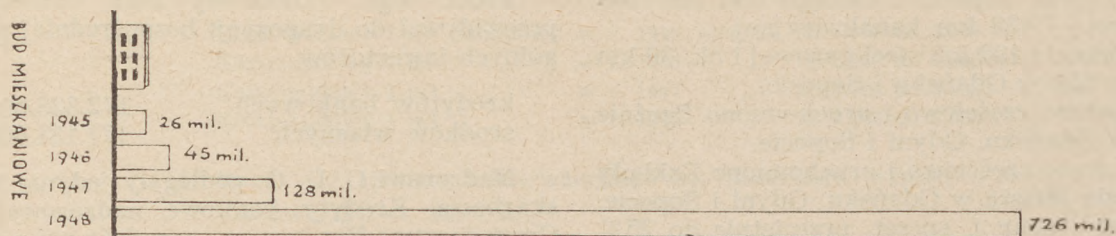
Nazwa Kredytu	Ilość obiekt.	Kubatura w tys. m ³	Kwota rozchodowana
Przedszkola	4	5,9	2.093 000.—
Szkoły powszechne	23	121,9	20.478.750.—
Szkoły średnie	5	42,5	1.547.000.—
Zakłady Kształc. Naucz.	2	39,2	8 083.017.—
Szkoły Zawodowe	6	77,4	11.602.998.—
Internat Elbląg	1	1,0	200.000.—
Opieka nad Dzieckiem	9	49,4	2.711 708.—
Szkoły Wyższe	2	31,3	8.160.000.—
Domy Akademickie	2	4,8	1.609.000.—
Archiwum Państw.	1	4,1	2.509.163.—
Razem		377,5	58.994.634.— zł.

Powyższe inwestycje dały możność uruchomienia dalszych szkół niższych i średnich, do których uczęszcza ponad 40.000 młodzieży szkolnej. Z wyższych szkół całkowicie zakończono Wyższą Szkołę Handlu Morskiego w Sopocie i w 80% odbudowano Politechnikę Gdańską, w których kształci się około 3.500 młodzieży akademickiej.

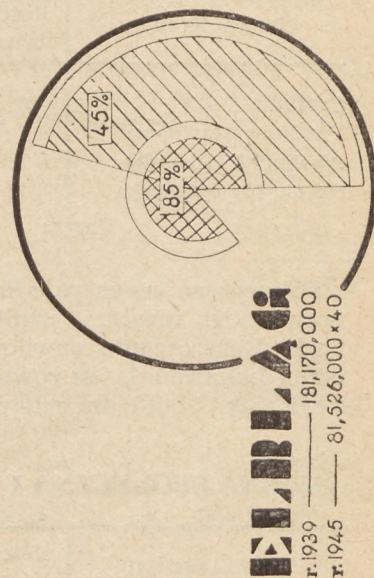
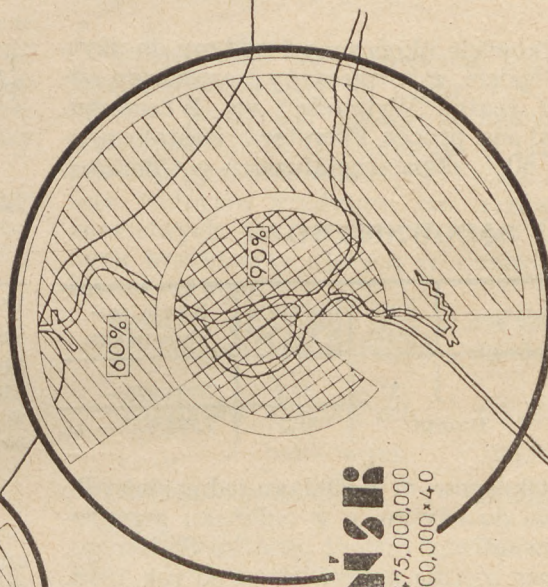
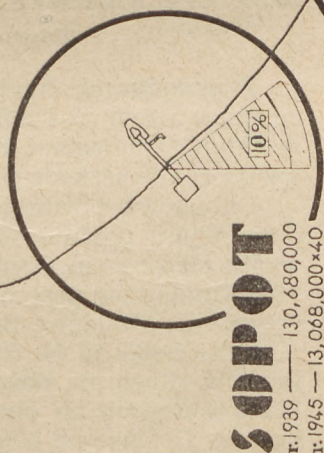
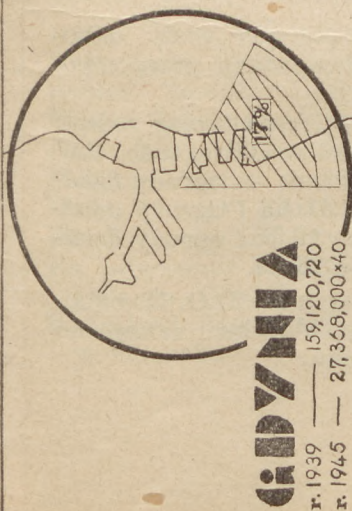
Częściowo uruchomiono Archiwum Gdańskie, — dwa Zakłady Kształcenia Nauczycieli we Wrzeszczu i Elblągu dały możność doksztalcenia kadr nauczycielskich.

Rozbudowa domów akademickich dała możność rozlokowania około 400 studentów; powyższa akcja w większej mierze przewidziana została na rok 1948.

ODBUDOWA 1945-48



WARTOŚĆ I ZNISZCZENIA MIAST I ZABUDOWLANIA



WARTOŚĆ ZNISZCZEŃ
OGÓLNA z r. 1945 = 16,278,480,000

1 zł. z r. 1939 = 40 zł. z r. 1945

SŁUŻBA ZDROWIA.

Nazwa Kredytu	Ilość obiekt.	Kubatura w tys. m	Kwota rozchodowana
Szpitalne	6	99,9	8.147.634.—
Pawilony Gruzlicze	1	2,0	715.221.—
Akademia Lekarska	7	62,4	24.669.156.—
Szkoła Pielęgniarska	1	1,8	1.079.787.—
Razem		106,1	34.611.798.— zł

Powyższe inwestycje łąły możliwość rozwinięcia normalnego działania szpitalnictwa i obsługi chorych. Rozszerzenie pawilonów dla nauki w Akademii Lekarskiej, jak również i powiększenie ilości łóżek (ok. 1.500) dla celów lecznictwa szpitalnego.

OPIEKA SPOŁECZNA I URZ. KULTURALNE.

Nazwa Kredytu	Ilość obiekt	Kubatura w tys. m ³	Kwota rozchodowana
Zakł. Opieki Społ.	3	2,0	134.000.—
Insp. Pracy i Urz. Zatrud	1	1,0	45.000.—
Muzeum Państwowe	1	21,3	4.530.000.—
Teatry	2	19,0	3.099.998.—
Razem		43,3	7.808.998.— zł.

Został całkowicie ukończony i oddany do użytku teatr w Sopocie, zabezpieczony i częściowo odremontowany teatr „Wybrzeże“ we Wrzeszczu, gdzie odbywał się proces Foerstera. Zostało uruchomione i w 80% ukończone Muzeum w Gdańsku.

SĄDOWNICTWO

Nazwa Kredytu	Ilość obiekt.	Kubatura w tys. m ³	Kwota rozchodowana
Sądownictwo	2	31,2	7.734.670.—
Razem		31,2	7.734.670.— zł.

W Sądzie Okręgowym w Elblągu jedno skrzydło zostało oddane do użytku, a w Gdańsku przeprowadza się wewnętrzny remont gmachu Sądowego. Część tych prac została przewidziana na rok 1948.

SKARBOWOŚĆ.

Nazwa Kredytu	Ilość obiekt.	Kubatura w tys. m ³	Kwota rozchodowana
Bud. Służby Skarbowej	3	71,2	21.449.486.—
Urząd Celny	1	11,0	14.962.399.—
Razem		82,2	36.411.885.— zł.

Urząd Celny w Gdyni został całkowicie zakończony i oddany do użytku. — Bud. Służby Skarbo-

wej nie ukończono i przeszły do planu robót na rok 1948.

RÓŻNE URZĘDY.

Nazwa Kredytu	Ilość obiekt.	Kubatura w tys. m ³	Kwota rozchodowana
Bud. Inform. i Propag.	1	1,0	156.000.—
Bud. Różn. Ministerstw	10	77,1	38.418.000.—
Bud. różnych urzędów	3	13,0	290.000.—
Razem		91,1	38.864.000.— zł.

Z powyższego kredytu były wykonywane odbud.: Dom „ZEGLARZA“, dom G. I. R. M. i M. I. R., Instytut Bałtycki, Gdańsk 46/47 dla Regionalnej Dyrekcji Planowania Przestrzennego, baraki „Narwik“ dla tymczasowego pomieszczenia licznych urzędów i Liceum Bud. Okrętów, oraz budynki Strefy Wolnocłowej w Gdyni.

BUD. SPOŁECZNE.

Nazwa Kredytu	Ilość obiekt.	Kubatura w tys. m ²	Kwota rozchodowana
Bud. Organizacji Polit.	3	5,8	2.000.000.—
Bud. Organizacji Społ.	6	55,0	3.650.000.—
Razem		60,8	5.650.000.— zł.

Wykonano rem. gmachu P. P. R. w Gdańsku, T. U. R. w Gdańsku, gmach O. K. Z. Z. w Gdańsku, Teatr OMTur w Sopocie.

BUD. UŻYTECZNOŚCI PUBL.

Nazwa Kredytu	Ilość obiekt.	Kubatura w tys. m ³	Kwota rozchodowana
Wodociągi	—	—	4.116.981.—
Tereny Zielone	—	—	1.510.766.—
Sport	—	—	500.000.—
Melioracje Miej. Gdańsk	—	—	7.999.982.—
Z. O. M.	—	—	1.980.000.—
Składy C. M. B. Gdańsk	—	—	217.482.—
Razem		—	16.325.211.— zł.

Z powyższych funduszy wykonano następujące prace: Remont i odbudowa sieci wodociągowej w Gdyni, Gdańsku i Elblągu; Zakup sprzętu na wykrywanie uszkodzeń.

Odbudowa i zabezpieczenie ujęć wody, odbudowa stacji pomp i odbudowa stacji przepompowań ścieków w m. Elblągu.

Z funduszy przeznaczonych na tereny zielone wykonano odbudowę Szklarni w Oliwie, odb. Palmiarni i cieplarni Nr 2 w Oruni; — ogrody działkowe w Oliwie na obszarze 41 ha i ogrody działkowe w Sopocie na obszarze 12 ha; ogrody działkowe w Orłowie na obszarze 16 ha.

Z funduszy przydzielonych na Z. O. M. odbudowano garaż Z. O. M. w Gdańsku i zakupiono sprzęt dla m. Gdyni i Gdańska:

ZABEZPIECZANIE ZABYTEKÓW, ROB. PORZĄDKOWE I INŻYNIERYJNE.

Nazwa Kredytu	Ilość obiekt.	Kubatura w tys. m ³	Kwota rozchodowana
Zabezpieczenie zabytków	22	417.7	42.506.681.— zł.

Dokonyje się dalszych zabezpieczeń całego szeregu zabytków w Gdańsku i kościoła św. Mikołaja w Elblągu.

Roboty porząd. rozbiórk.	—	100,0	6.999.999.— zł.
--------------------------	---	-------	-----------------

Rozbiórki prowadzone na terenie Gdańska na terenach rozbudowy i murów zagrażających bezpieczeństwu. Z 100.000 m³ gruzu — wywieziono 20.000 m³.

Ulice i roboty inżynier.	600 m ² nowa bud.	2.649.704.—
	4.600 m ² rem. jezdni	
Mosty	3 130 mb.	21.336.830.— zł.
	Razem	23.986.534.— zł.

Z kredytów powyższych dokonano rem. dróg w Gdańsku i rozpoczęto poszerzenie drogi państwowej Nr 1 Gdańsk — Gdynia. Wykonano i oddano do użytku mosty: Siennicki, Zielony i Stągiewny w Gdańsku.

Grobownictwo	1	—	750.000.— zł.
--------------	---	---	---------------

Powyższe dotyczy łącznie kredytów skarbowych z Cz. 21, Dz. 2, Państwowego Planu Inwestycyjnego — otwartych przez Min. Odbudowy w sumie 332.000.000. — zł.

Oprócz kredytów przydzielonych przez Ministerstwo Odbudowy — G. D. O. otrzymała i przeobraziła w roku 1947 szereg dotacji z Delegatury Rządu dla Spraw Wybrzeża:

Bud. mieszk. dla prac. Biura Kontroli Państwa	Zł.	414.000.—
rem. domu mieszk. dla urzędu. skarb.	„	2.930.000.—
Razem bud. mieszkaniowe	„	3.334.000.—

Politechnika Gdańska	Zł.	13.500.000.—
Wyższa Szk. Handl. Morsk.	„	3.000.000.—
Razem Wyższe Uczelnie	Zł.	16.500.000.—

Rem. Domu Akadem. Sopot	Zł.	800.000.—
Archiw. Państw. w Gdańsku	„	800.000.—
Szpital Zakaźny w Gdyni	„	600.000.—
Akad. Lek., Klinika Położn.	„	4.000.000.—
Muzeum Państw. w Gdańsku	„	1.500.000.—
Bud. „B” i „D” (Gdańsk 46/47)	„	70.000.000.—
Zw. Artystów i Plastyków	„	200.000.—
Ks. zabytkowy św. Piotra i Pawła, Gdańsk	„	800.000.—
Ks. zabytk. św. Mikołaja w Gdańsku	„	1.000.000.—

Ogólna suma dotacji Delegatury Rządu dla Spraw Wybrzeża otrzym. w r. 1947 wynosi . Zł. 99.544.000.—

Zostały jednocześnie przerobione przez G. D. O. fundusze własne innych urzędów nie wchodzące w Część 21. P. P. I. — a mianowicie:

Bud. mieszk. dla Urz. Celnych	Zł.	672.000.—
Bud. mieszk. dla Urz. Izby Skarbowej	„	2.680.000.—
Razem bud. mieszk.	Zł.	3.352.000.—

Różne	Zł.	1.000.000.—
Dom Żeglarza, Min. Żeglugi.	„	5.100.000.—
Min. Pracy i Op. Sp. Fundusz	„	74.000.000.—
Interw. Akcja zim. i wios.	„	74.000.000.—
Razem fundusze obce	Zł.	83.452.000.—

Z powyższego wynika, że wartość inwestycji z kredytów państwowych wynosi zł. 534.952.000.—, a włączając wydane kredyty bankowe i środki własne — wartość ta wynosi Zł. 884.000.000.—

Rok 1948

Przechodząc do omówienia pracy Gdańskiej Dyrekcji Odbudowy w ciągu 3-ch kwartałów r. 1948 — podkreślić należy, że nadzór i kontrola techniczna G. D. O. obejmuje w tym roku prace inwestycyjno-budowlane pokrywane ze wszystkich 3-ch rodzajów kredytów, tzn. zarówno kredytów skarbowych, jak bankowych, jak i środków własnych inwestorów ujętych w Państwowym Planie Inwestycyjnym.

Kredyty przyznane w r. b. dla terenu G. D. O. rozdzielnikiem Ministerstwa Odbudowy wynoszą:

Kredytów skarbowych	636.304.000 zł
„ bankowych	756.800.000 „
środków własnych	372.308.000 „
Razem	1.765.412.000 Zł

Rozbijając powyższą sumę na poszczególne rodzaje budownictwa otrzymamy:

Budownictwo mieszkaniowe: 102.500.000 zł. — Kwota ta przeznaczona jest w pierwszym rzędzie na akcję zabezpieczającą w Elblągu i Gdańsku, oraz na wykończenie odbudowy budynków mieszkalnych rozpoczętych w latach poprzednich. Przeglądając się, iż do końca r. b. kwota powinna przysporzyć światu pracy Wybrzeża ok. 150 nowych izb mieszkalnych i zabezpieczyć przed dalszym niszczeniem 1.500 izb, które odbudowywane będą w latach następnych.

Budownictwo oświatowe: 167.700.000 zł.

	Gdańsk	Gdynia	Sopot	Elbląg
Przedszkola	2 bud.	—	—	—
Szkoły powszechne	3 „	2 bud.	2 bud.	3 bud.
Szkoły średnie	—	1 „	—	—
Zakł. Kształc. Nauczac.	2 bud.	—	—	—
Szkoły Zawodowe	3 „	1 bud.	1 bud.	1 bud.
Opieka nad dzieckiem	3 „	—	2 „	3 „
Szkoły Wyższe	Politechnika	—	—	—
Domy Akademickie	Biskupia Góra	—	—	—

W efekcie przewiduje się uzyskanie i oddanie do użytku do końca rb. ok. 200 dalszych izb szkolnych i poprawę warunków nauki w szkołach już istniejących, dokończenie instalacji wewnętrznych, budowę sal gimnastycznych itp. — Prócz tego wykonano w stopniu umożliwiającym użytkowanie odbudowę zabytkowego Domu Opatów Pelplińskich w Gdańsku, przeznaczonego na siedzibę Instytutu Bałtyckiego.

Budownictwo służby zdrowia — 66.000.000 zł obejmuje prace przy odbudowie Szpitali Miejskich w Gdańsku, Gdyni i Elblągu, Szpitala Kwarantannowego w Gdańsku, Epidemicznego w Gdyni i Dziecięcego w Gdańsku.

Prócz tego odbudowuje się obiekty Pogotowia Ratunkowego w Gdańsku i 3-ch ośrodków zdrowia w Gdańsku, Gdyni i Elblągu.

Dla walki z gruźlicą wśród młodzieży odbudowuje się budynki Sanatorium dla studentów na Srebrzysku i klinikę Przeciwgruźliczą Akademii Lekarskiej we Wrzeszczu.

Dalsza odbudowa Akademii Lekarskiej przewiduje odbudowę kliniki Stomatologicznej, Ginekologicznej i licznych pomocniczych zakładów naukowych.

Drobną kwotę 3.100.000, przeznaczoną na **Zakłady Opieki Społecznej** — wydano na odbudowę Domu Matki i Dziecka we Wrzeszczu.

Na **budownictwo kulturalne** przeznaczono 11.000.000 zł. prowadząc dalsze prace wykończeniowe w Muzeum Państwowym w Gdańsku i dalszą adaptację gmachu teatru „Polonia“ we Wrzeszczu, przeznaczonego na stałą siedzibę grupy artystycznej „Wybrzeże“.

BUDOWNICTWO ADMINISTRACYJNE.

Rozdz.	§	Nazwa kredytu	Ilość obiekt.	Kubatura w tys. m ³	Kwota planowania
7	—	Bud. Sądowe	2	31,2	10.100.000
8	1	Izba i Urz. Skarb.	2	62	70.000.000
—	2	Inne	—	45	28.000.000

W ciągu roku trwały roboty wykończeniowe w bud. Sądowych w Gdańsku i Elblągu. Wykończenie całkowite rozpoczętych robót przewiduje się w r. 1949.

Z kredytów przeznaczonych na odbudowę bud. Służby Skarbowej prowadzono dalsze roboty przy odbudowie kompleksów b. Senatu Gdańskiego, przeznaczonych na siedzibę Izby i Urzędów Skarbowych.

Rozdz.	§	Nazwa kredytu	Ilość obiekt.	Kubatura w tys. m ³	Kwota planowana
9	3	Bud. róż. urzędów	4	14	42.000.000

Oddano do użytku całkowicie wykonany budynek w Strefie Wolnościowej w Porcie Gdańskim, oraz kontynuuje się odbudowę Domu Żeglarza w Gdyni, w którego części mieści się już Państwowy Ośrodek Wyszczolenia Morskiego i budynku Gen. Insp. Rybołóstwa Morskiego w Gdyni przy ul. Waszyngtona. W ostatnim miesiącu G. D. O. otrzymała dodatkowe kredyty na dalsze prace wykończeniowe w tzw. „Bud. B“ w Gdańsku, przewidzianego na pomieszczenie hotelu „Orbisu“, biur G. D. O. i Z. O. R.

BUDOWNICTWO SPOŁECZNE.

Rozdz.	§	Nazwa kredytu	Ilość obiekt.	Kubatura w tys. m ³	Kwota planowana
10	1	Bud. Organ. Polit.	2	1,5	784.000
10	2	Bud. Organ. Społ.	3	3,4	4.560.000

Prace polegały na wykonywaniu drobnych remontów w obiektach już zajmowanych przez partie polityczne i organizacje społeczne jak T. U. R., R. T. P. D., Tow. Burs i Stypendiów.

BUDOWN. UŻYTECZNOŚCI PUBLICZNEJ.

Rozdz.	§	Nazwa kredytu	Ilość obiekt.	Kubatura w tys. m ³	Kwota planowana
11	1	Wodociągi i Kanal.	—	—	3.500.000
11	2	Tereny Zielone	—	—	1.000.000
11	3	Urząd. sportowe	—	—	3.000.000
11	4	Melioracje	—	—	12.000.000
11	6	Z. O. M.	—	—	15.000.000
Razem					37.500.000

Fundusze powyższe przekazane zostały do przepracowania Zarządom Miejskim. Zużyte one zostały na poprawę i dalszą odbudowę sieci wodociągowych, urządzenie zieleńców i ogródków działkowych.

Rozpoczęto prace przygotowawcze do budowy hali sportowej we Wrzeszczu na dawnych poniemieckich fundamentach.

Kontynuowano dalszą meliorację rzeki Raduni i dopływów. Z. O. M. zakupił sprzęt do oczyszczania ulic, oraz kubły do przechowywania i wywożenia śmieci.

ZABEZPIECZENIE ZABYTKÓW.

Rozdz.	§	Nazwa kredytu	Ilość obiekt.	Kubatura w tys. m ³	Kwota planowana
13	—	Zabezp. zabytków	13	235	40.000.000

Dokonuje się dalszego zabezpieczenia licznych zabytków Gdańskich, a w szczególności Kościoła Mariackiego, Ratusza Prawomiejskiego, Zbrojowni, domów zabytkowych, wież i kościołów, oraz w Elblągu dalsze zabezpieczenie kościoła św. Mikołaja.

ROBOTY PORZĄDKOWE.

Rozdz.	§	Nazwa kredytu	Ilość obiekt.	Kubatura w tys. m ³	Kwota planowana
14	—	Roboty porz.-rozb.	—	—	20 000.000

Kredyt powyższy, jak również kredyt 30.000.000 zł przyznany przez Ministerstwo Pracy i Opieki Społecznej na akcję interwencyjną zatrudnienia bezrobotnych w sezonie martwym zużytkowany został w pierwszym rządzie na rozbiórki na trasie poszerzanej obecnie ul. Grunwaldzkiej we Wrzeszczu, jako odcinka miejskiego Drogi Państwowej Nr 1.

ROBOTY INŻYNIERYJNE.

Rozdz.	§	Nazwa kredytu	Ilość obiekt	Kubatura w tys. m ³	Kwota planowana
15	—	Ulice i rob. inż.	—	—	30.000.000

Prowadzono prace przy odbudowie mostów Białowieskiego, Siennickiego i Zielonego w Gdańsku — kosztem 5.500.000 zł, resztę zaś sumy, wraz z kredytem 6.000.000 zł, przyznanym przez Min. Komunikacji użyto na prace ziemne przy poszerzaniu drogi państw. Nr 1 na odcinku Gdynia — Sopot. Przy pracy tej zatrudnieni byli junacy „Służby Polsce“.

Prof. Inż. Stanisław Różański
(Gdańsk)

Działalność Regionalnej Dyrekcji Planowania Przestrzennego w Gdańsku

Z początkiem kwietnia 1945 r., kiedy jeszcze trwały boje na Wybrzeżu, zjechała do Sopotu, na samochodzie ciężarowym, techniczna grupa operacyjna Prezydium Rady Ministrów, kierowana przez autora tego artykułu. Grupa ta dała początek czterem przyszłym urzędom, a mianowicie: GDO, RDPP, (Regionalnej Dyrekcji Planowania Przestrzennego), Wydziałowi Odbudowy i Wydziałowi Pomiarów Urzędu Wojewódzkiego Gdańskiego.

Jak i wszędzie, początki były nie łatwe: zgiełk wojenny, niedostateczne bezpieczeństwo, braki aprowizacyjne, niezorganizowanie się jeszcze władz administracyjnych, niedostatek fachowców, komunikacji, niemożność porozumienia się z Warszawą i tp. okoliczności pracy nie ułatwiały.

GROBOWNICTWO.

Rozdz.	§	Nazwa kredytu	Ilość obiekt.	Kubatura w tys. m ³	Kwota planowana
16	—	Grobownictwo	3	—	20.60.000

Wykończony i odsłonięty został Pomnik Wdzięczności Armii Radzieckiej, prowadzone były dalsze prace przy uporządkowaniu cmentarza na Zaspie, oraz rozpoczęto cmentarz poległych żołnierzy Armii Francuskiej.

Rola Gdańskiej Dyrekcji Odbudowy w budownictwie z kredytów bankowych i środków własnych inwestorów ograniczała się w rb. do nadzoru technicznego, który G. D. O. wykonywała przez swe organy inspekcyjne. Należy zaznaczyć, że gros środków bankowych i własnych przeznaczonych jest w rb. na akcję mieszkaniową.

Jeżeli chodzi o dalszy program pracy, to Gdańska Dyrekcja Odbudowy złożyła do Ministerstwa Odbudowy projekt planu inwestycyjnego na r. 1949, w granicach przyznanых przez Ministerstwo Odbudowy limitów kredytowych. Program ten idzie przede wszystkim po linii zakończenia już rozpoczętych robót, celem uzyskania jak najszybciej efektów gospodarczych. Zamyka się on sumą zł 1.473.000.000, która musi jeszcze ulec zatwierdzeniu ostatecznemu przez Sejm w ramach Państwowego Planu Inwestycyjnego.

Zdamy sobie sprawę, że te wstępnie przyznane kredyty są niewystarczające w stosunku do potrzeb terenu, jednakże nie mogły one zostać powiększone ze względu na ogólne ramy budżetu Państwa.

Przed tworzącą się w tych warunkach Regionalną Dyrekcją Planowania Przestrzennego stanęły jednak od razu trudne zadania, którym musiała poddać.

Najtrudniejszą była sprawa stworzenia, właściwej w nowych warunkach, koncepcji dla zespołu portów i miast nadmorskich. Ustalenie dla nich choćby w grubszych zarysach funkcji oraz też rozwoju przestrzennego, powiązań komunikacyjnych i tp. kryteriów wymagało długotrwałych studiów. Przedwojenne koncepcje regionalne, uwzględniające ówczesne położenie granic politycznych w delcie Wisły nie przedstawiały już żadnej wartości. Koncepcje musiały być stworzone nowe i mimo braku fachowców w pierwszym okresie działalności Dyrekcji, braku danych sta-

tystycznych oraz podkładów pomiarowych udało się to przeprowadzić. W ciągu kilku miesięcy pracy ustalono podstawowe zasady przyszłego rozwoju centralnych portów polskich Gdyni i Gdańska, oraz ich otoczenia. Między Gdynią, Gdańskiem, Elblągiem, Malborkiem, Tczewem i Wejherowem zaprojektowano pasy mieszkalne, przemysłowe i komunikacyjne, wśród których wymienionych 6 miast stanowi ośrodki przemysłowe, usługowe oraz bramy wlotowe dla arterii komunikacyjnych biegnących z łądu do portów. Wymienionymi pasami objęto w projekcie całą deltę Wisły, dotąd martwą i nie wyzyskaną.

Koncepcje te mimo, że opracowane na gorąco zyskały poparcie fachowców z Głównego Urzędu Planowania, którzy w roku 1945 i 1946 poddali je krytycznej analizie. Trzy lata ostatnie koncepcji nie obaliły: wzbogaciły ją w czasie współpracy i ścierania się poglądów z innymi urzędami i fachowcami.

Dalszym zadaniem stojącym przed RDPP, było wypełnienie szerokich ram określonych przez podstawową koncepcję regionu, treścią szczegółową. Zadanie to można było kontynuować dzięki temu, że w miarę upływu czasu zdołano zespolic w ramach RDPP pewną ilość wysoko kwalifikowanych fachowców, którym dziś zawdzięcza się daleko posunięte studia regionalne obejmujące poszczególne problemy, jak: porty, rybołówstwo, przemysł, usługi, osadnictwo, rolnictwo, leśnictwo, komunikacja, telekomunikacja i tp. zgrane w jedną całość. Przeprowadzono analizę stanu istniejącego (badania fizjograficzne, ekonomiczne, demograficzne, komunikacyjne, agrarne, leśne i tp.) przygotowano tezy do dyskusji z właściwymi czynnikami oraz opracowano szkic podziału administracyjnego. Zamierzone jest wydanie tych prac w formie książkowej.

Trzecim zadaniem stojącym przed RDPP było sporządzanie planów zagospodarowania przestrzennego, na których opracowanie samorządy nie mają ani funduszy ani sił fachowych.

Dzięki przejściu tej pracy przez RDPP Województwo Gdańskie jest dziś jedynym, w którym wszystkie miasta posiadają przynajmniej ogólne plany zagospodarowania. Pozostaje tylko jeszcze nadanie im formy prawnej.

Szczególną troską RDPP była sprawa planów miast Gdańska, Gdyni i Sopotu. Już w lipcu 1945 r. było jasne, że wszystkie te trzy ośrodki muszą być objęte jednym wspólnym planem. Próby stworzenia organizacji międzysamorządowej dla opracowania planu miasta nie powiodły się. Po dłuższych perypetiach utworzono w roku 1946 w obrębie RDPP tzw. „Biuro Planu GD”. Owocem dwuletniej pracy tego biura jest fragment planu regionalnego, obejmujący wymienione miasta wraz z ich otoczeniem.

Warto tutaj podkreślić, że w Gdańsku nie rozporządzamy ani tak licznym personelem ani tak dużymi funduszami, jakie stoją do dyspozycji BOS-u w Warszawie, natomiast zarówno Warszawa, jak i Gdańsk—Gdynia projektowane są na około 800 000 mieszkańców, z tym, że zespół „GD”

ma liczniejsze i bardziej skomplikowane problemy.

Dużo trudności nasuwa w województwie gdańskim zagadnienie rolnictwa i osiedli wiejskich. W tym zakresie (oczywiście chodzi o ujęcie przestrzenne, problemem agrarnym bowiem zajmują się inne władze) przepracowano wstępnie przede wszystkim Żuławę. Obecnie opracowuje się, w dostosowaniu do wyłaniających się potrzeb lokalnych dalsze obszary. Te doraźne potrzeby skłoniły RDPP do opracowania dokładnych planów kilkuset osiedli wiejskich.

Ponadto, jak już wspomniano, wykonano projekt nowych granic administracyjnych w obrębie województwa, dzieląc je na naturalne podregiony o względnie jednolitych funkcjach.

W realizacji zamierzeń przychodzi często do konfliktów, co jest rzeczą zrozumiałą. Planisci projektują na 30 lat naprzód. Instytucje realizujące swe zamierzenia w niezwykle ciężkich warunkach powojennych muszą przede wszystkim zaspokoić potrzeby dnia dzisiejszego. Otóż w województwie Gdańskim z punktu widzenia planistycznego niektóre obiekty zrealizowano wprowadzić bez uwzględnienia przyszłości, nie mniej jednak zasadnicza linia została utrzymana i nie stwarza się faktów dokonanych, jak to gdzie indziej można zaobserwować. Myślę, że mimo tu i ówdzie występujących tarć, na tutejszym terenie istnieje współpraca i wzajemne zrozumienie pomiędzy krótkofalowym działaniem i długofalowym planowaniem.

Wiele można by jeszcze na temat prac RDPP napisać, lecz szczupłe ramy artykułu na to nie pozwalają. Ograniczę się zatem do podania kilku braków i wad dotychczasowej pracy. Najważniejszym będzie tu brak dostatecznie, gruntownie i na szerokiej podstawie przemysłowego studium ekonomicznego i socjalnego. Najpilniejszą potrzebą opracowanie planów szczegółowych, zwłaszcza dla terenów aktywnych.

Braki te spowodowane są niedostatkiem fachowców i nie obsadzeniem szeregu miejscowych urzędów planowania, przez co RDPP, jako druga instancja jest trochę zawieszona w powietrzu.

Należy jednak przypuszczać, że poczynione kroki dla usunięcia braków, często niezależnych od RDPP, wydadzą pozytywne rezultaty i Regionalna Dyrekcja sprostą swoim zadaniom.

FIRMA „ELEKTRO-RADIO” STANISŁAW SZKARADEK

SZCZECIN, ul. Bolesława Krzywoustego 52

wykonuje prace elektro-instalacyjne i naprawy
radioodbiorników lampowych

sprzedaż

artykułów elektrotechnicznych.

inż. arch. Julia Bąkowska
 inż. arch. Irena Heilmanowa
 inż. arch. Kamil Lisowski
 inż. arch. Jan Szurowski
 (Gdańsk)

Opis regionalnego planu zagospodarowania przestrzennego zespołu portowo-miejskiego Gdańsk-Gdynia (Plan Gd)

(opracowany na podstawie studiów i materiałów BIURA PLANU GD — RDPP Gdańsk i innych)

1. OGÓLNE ZASADY PLANOWANIA.

Zgodnie z dekretem o planowym zagospodarowaniu przestrzennym kraju wszystkie poczynania publiczne i prywatne w zakresie użycia terenu i rozmieszczenia ludności powinny być dostosowane do postanowień planów zagospodarowania przestrzennego. Planowe zagospodarowanie przestrzenne przeprowadza się na podstawie planów: krajowego, regionalnych oraz miejscowych, opracowanych zgodnie z wytycznymi polityki gospodarczej Państwa. Planowanie to jest planowaniem długofalowym (na okres ok. 30 lat), którego etapami są 3 i 6-cio letnie plany inwestycyjne gospodarki państwowej.

Długofalowy plan zagospodarowania przestrzennego opracowywany jest po to, by poza wykonywaniem zgodnie z nim aktualnych inwestycji:

zabezpieczyć obszary dla inwestycji, których potrzeba realizacji wystąpi w etapach późniejszych,
 by ze świadomością sprawy wprowadzać użytkowanie i inwestycje czasowe i prowizoryczne do chwili, gdy stanie się aktualną realizacją właściwego planu długofalowego.

Plan taki stanowi obraz przyszłego zagospodarowania i zainwestowania obszaru.

Obraz ten jest tym bardziej realny:

- a) im mniejsza odległość czasu dzieli powstanie planu od etapów realizacji;
- b) im ściślej oparty jest on o czynnik oszacowania gospodarczego.

W związku z potrzebą jak najspieszniejszego uzyskania podstaw do planowej akcji zagospodarowania obszaru delty Wisły i zaplecza zatoki gdańskiej przystąpiono (w jesieni 1946 r.), na podstawie zarządzenia Ministra Odbudowy do sporządzenia regionalnego planu zagospodarowania przestrzennego części regionu gdańskiego, a mianowicie obszaru portowo-miejskiego zatoki gdańskiej (Planu Gd).

Dla celów sporządzenia Planu Gd utworzone zostało w ramach Regionalnej Dyrekcji Planowania Przestrzennego — Gdańsk, odrębne Biuro Planu Gd.

Opracowanie regionalnego planu zagospodarowania przestrzennego zespołu miast i portów Gdańsk — Gdynia (Plan Gd) przez:

inż. arch. Bąkowską Julię
 „ „ Bobińskiego Stanisława
 „ „ Dąbrowskiego Leszka
 „ „ Heilmanową Irenę
 „ „ Kaszyckiego Czesława
 „ „ Koziczuka Stanisława
 „ „ Kühnela Adama
 „ „ Rakowskiego Witolda
 „ „ Szurowskiego Jana

pod kierownictwem dyrektora Biura Planu Gd, inż. arch. Kamila Lisowskiego, ukończone zostało w maju 1948 r.



2. PODSTAWY GOSPODARCZE ROZWOJU ZESPOŁU GD I JEGO ZASADNICZE FUNKCJE

Zmiany stosunków gospodarczych po wojnie, szczególnie silnie zarysowujące się na Wybrzeżu ze względu na włączenie w granice Polski W. M. Gdańska, uzyskania dostępu do ujścia Wisły, wiążące się z tym zmiany w roli portu i miasta Gdyni, zasadnicze zmiany w całym nastawieniu gospodarki państwowej — wymagały sprecyzowania podstaw rozwoju Gdańska i Gdyni, określenia funkcji, jakie mają one spełniać jako porty i miasta, oraz ustalenia ich wzajemnej zależności.

Zasadniczymi podstawami rozwoju tego Zespołu są:

- a) położenie w głębi zatoki, posiadającej w tej części Bałtyku najdogodniejsze warunki dla żeglugi,
- b) położenie u ujścia Wisły, wielkiej wodnej arterii komunikacyjnej,
- c) położenie na równoleżnikowym szlaku wodnym śródlądowym łączącym dorzecza Wisły i Odry z nadbałtyckimi republikami ZSRR przez Nogat względnie Wisłę Elbląską i Zalew Wiślany.

Zamierzenia i wytyczne planu krajowego wyznaczają Gdańskowi i Gdyni rolę jednego zespołu portowo-morskiego o znaczeniu ogólnokrajowym, miastu Gdańsk zaś rolę przyszłej stolicy prowincji.

Z powyższego wypływają następujące funkcje, jakie spełniać ma zespół „GD”, dzielące się na zasadnicze 2 grupy:

- 1) Funkcje o znaczeniu ogólnokrajowym, związane przede wszystkim z wymianą towarową drogą morską,
- 2) Funkcje regionalne.

Dokładne określenie skali potrzeb wynikających z pierwszej grupy funkcji wciąż jeszcze nie jest możliwe: prace C.U.P.-u i G.U.P.P.-u stopniowo precyzują w planie ogólnokrajowym kierunki wymiany towarowej (podział na Gdańsk, Gdynię i Szczecin) kierunki tranzytu, możliwości zdobycia rynków zewnętrznych i t. p. oraz skali tej wymiany.

Do grupy I o znaczeniu ogólnokrajowym należeć będą:

- a) funkcje portowe (porty, przeładunek, składy)
- b) „ handlowe (centrale handlowe, giełdy towarowe, arbitraż towarowy)
- c) „ przemysłowe (zakłady przemysłu portowego i wolnołowego)
- d) „ komunikacyjne (tranzyt wodny i lądowy)
- e) „ celno-akcyzowe
- f) „ związane z rybołówstwem
- g) „ turystyczno-wycieczkowe

Do grupy II regionalnej należeć będą:

- a) funkcje administracyjne
- b) „ gospodarcze (w skali regionalnej)
- c) „ kulturalno-oświatowe
- d) „ zdrowotne.

3. OGÓLNA CHARAKTERYSTYKA UKŁADU PRZESTRZENNEGO ZESPOŁU GDAŃSK-GDYNIA

Ukształtowanie terenów w postaci wąskiej doliny pomiędzy morzem i zalesionymi wzgórzami narzuca dla zespołu Gdańsk-Gdynia układ pasmowy o bardzo wydłużonej formie.

Równocześnie ukształtowanie to ogranicza wielkość obszaru pod zabudowę, gdyż rozszerzenie się doliny na wschód od Gdańska nie daje większego zysku w terenach budowlanych ze względu na podmokły charakter Żuław.

Narzucony układ pasmowy i ograniczenie te-

renów wywierają zasadniczy wpływ na planowanie przestrzenne, a w konsekwencji na planowanie gospodarcze.

4. PLANOWANA LICZBA LUDNOŚCI*)

Podstawą dla planowania przestrzennego zespołu Gd jest przewidywana liczba ludności w okresie ok. 30 lat. Określenie tej liczby może nastąpić różnymi drogami:

1.) w oparciu o przesłanki demograficzne, uzależniające jego wielkość od przyszłej liczby ludności i wielkich miast (stolic, wielkich miast portowych i przemysłowych);

2.) w oparciu o przesłanki funkcjonalne, określające liczbę ludności potrzebną do spełnienia jego zadań;

3.) przez przyjęcie stanu obecnego za podstawę rozwoju proporcjonalnie do ogólnego wzrostu ludności i miast.

Przesłanki demograficzne określają liczbę ludności Zespołu na 800 000. Liczba ta oznacza niejako podaż ludności ze strony kraju dla Gdańska i Gdyni.

Przesłanki funkcjonalne zespołu określają liczbę ludności na ok. 650 000. Oznacza to pobyt ludnościowy tych miast dla spełnienia zadań wynikających z ich funkcji portowych i miejskich.

Okres przedwojenny i stan obecny. W r. 1939 Gdańsk liczył 268 tys. mieszkańców, Sopot — 32 tys. i Gdynia — 120 tys.; razem 420 tys. mieszkańców.

Miedzywojenny Gdańsk o pseudo-państwowej niezależności politycznej, bez samodzielnych podstaw gospodarczych, w zakresie funkcji portowych oparty głównie o handel zagraniczny Polski a równocześnie oddzielony od niej czynnikami politycznymi był tworem, którego zdolność funkcjonalna i rozwinięty aparat przemysłowo-handlowy przewyższały znacznie zakres wykonywanych faktycznie czynności. Przeciwnieństwem była Gdynia, tworzący się dopiero ośrodek o jednostronnie rozwiniętych funkcjach gospodarczych, jeszcze nieproporcjonalnie małych do potrzeb państwa, o niedorozwoju usług niegospodarczych i mająca naturalne szanse wzrostu zarówno w kierunku gospodarczym jak i wielkomiejskim.

W okresie powojennym stosunki kształtują się na innych podstawach.

Liczba ludności wynosiła z końcem 1947 r. ponad 310 tys. (Gdańsk I-1948 — 166 tys., Gdynia IX-1947 — 107 tys., Sopot — IX-1947 — 41 tys.), t. j. ok. 3/4 ilości przedwojennej. Zasadnicze ilościowe ukształtowanie się Zespołu nastąpiło jednak znacznie wcześniej, gdyż już w styczniu 1947 jego ludność wynosiła 215 tys. (Gdańsk — 149 tys., Gdynia — 99 tys. i Sopot — 37 tys.) a w połowie 1946 r. — 244 tys.

Napływ ludności powodowanej z jednej strony rzeczywistą możliwością zatrudnienia, z dru-

*) Mgr. Józef Nieroda „Planowana liczba, struktura zawodowa i rozmieszczenie ludności zespołu Gd — praca wykonana dla Biura Planu Gd.

giej zaś, szczególnie w początkowym okresie szansami łatwego zysku warunkowany był możliwościami mieszkaniowymi. Stąd Gdynia bliska obecnie stanowi przedwojnemu (120 tys.) miała już we wrześniu 1945 r. przeszło połowę tego stanu (65 tys.). Sopot przekroczył już stan przedwojenny, Gdańsk zaś ma teraz dopiero 60%.

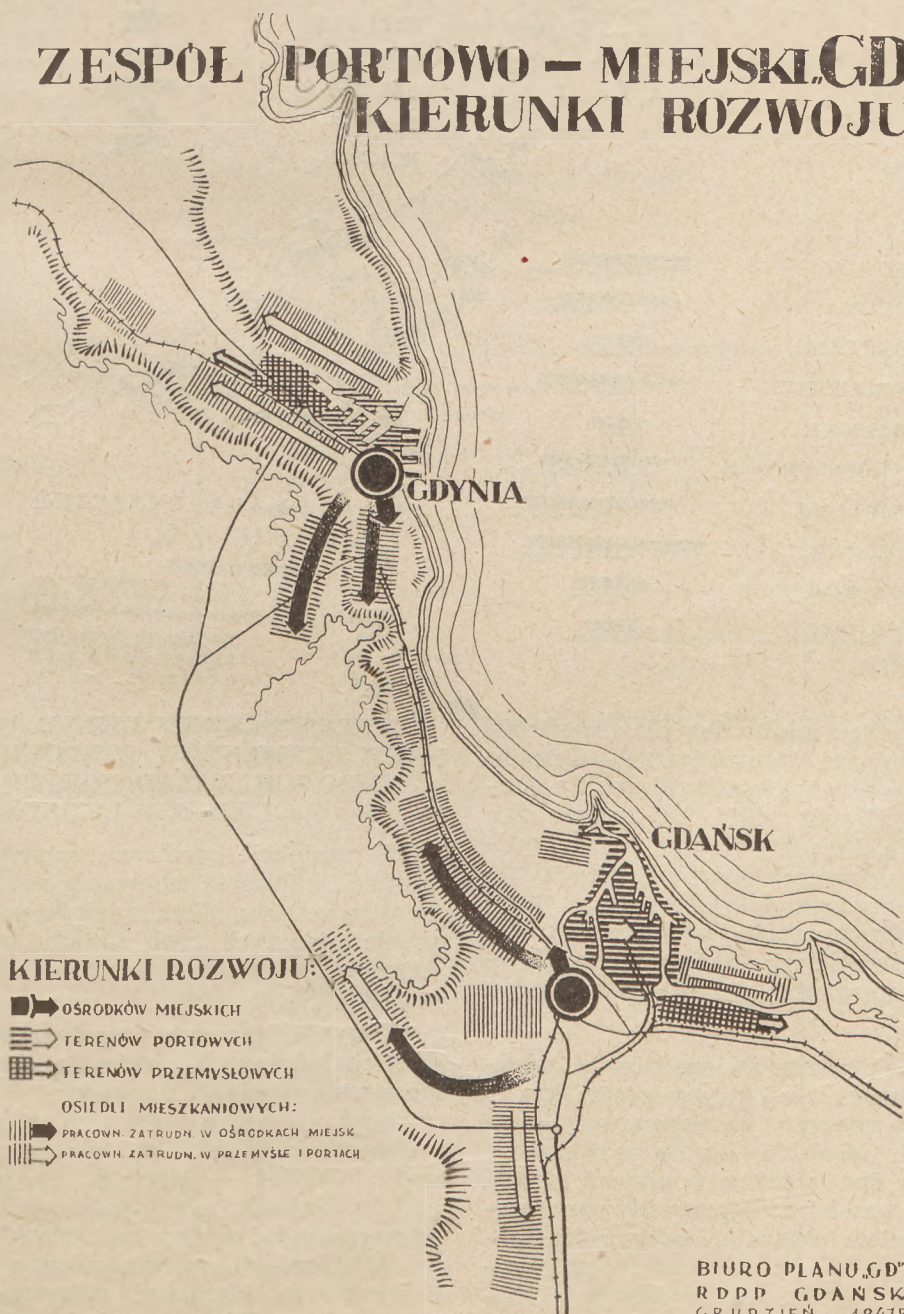
Obecna liczba ludności stanowi niejako pierwszy rzut zaspokajający w przybliżeniu istniejące potrzeby. Gdyby ją przyjąć za podstawę przyszłego wzrostu, to w ramach ogólnego przyrostu ludności w Polsce, otrzymalibyśmy liczbę ok. 400 tys., zaś w granicach przeciętnego wzrostu wielkich miast do przeszło dwukrotnej w stosunku do roku 1946 — liczbę ok 500 tys. mieszkańców dla końca okresu. Liczby te nie są oczywiście miernikiem rzeczywistego wzrostu miasta, który

kształtują przede wszystkim jego funkcje indywidualne. Ich wartość polega na wskazaniu dolnej granicy rozwoju Zespołu w najbardziej niepomyślnym wypadku czysto mechanicznego przyrostu i napływu ludności w przeciętnych warunkach ogólnopolskich.

Z trzech różnych sposobów określenia liczby ludności Zespołu otrzymaliśmy trzy wielkości: 800 tys. jako granica w skali krajowego wzrostu ludności miejskiej, 610—680 tys. jako wyraz naturalnych funkcji miasta i 400—500 tys. jako granica wzrostu w ramach ogólnego przyrostu ludności w Polsce i rozwoju wielkich miast.

Z tych liczb odpadają obie granice dolne — 400 i 500 tys. Jest rzeczą oczywistą, iż szanse wzrostu miast Zespołu są większe niż przeciętne krajowe lub miast wielkich, gdyż większy jest za-

ZESPÓŁ PORTOWO — MIEJSKI „GD” KIERUNKI ROZWOJU



ROZRZĄD TERENÓW I GĘSTOŚĆ ZALUDNIENIA POSZCZEGÓLNYCH DZIELNIC MIESZKALNYCH

GD

POWIERZCHNIA
TERENÓW UŻYTKOWYCH
NA OBSZARACH:
ZIELONYCH ZABUDOWANYCH



kres ich zadań. To też minimalną dla określenia rzeczywistej możliwości ludnościowych Zespołu będzie liczba 610—680 tys. wskazująca, ile ludności potrzebuje Zespół „Gd”, by spełnić swe różnorodne zadania. Przedstawia ona pewne optimum ludnościowe w ramach obecnych pojęć o zadaniach wielkiego miasta, które poważnie przekracza potrzeby ośrodka tylko gospodarczo-administracyjnego. Możemy liczbę 650 tys. przyjąć jako podstawę planowania przyszłego rozwoju miast Zespołu.

Ponieważ jednak można się spodziewać większego odsetka ludności miejskiej w całym kraju, a stąd i większego znaczenia jej naporu na miasta większe, z których Gdańsk i Gdynia będą zawsze najbardziej atrakcyjne, a także, ponieważ rozwój gospodarczy może przekroczyć przewidywane granice i wpłynąć na zwiększenie liczby zatrudnionych, należy uwzględnić w planowaniu optymalną liczbę ludności, wynikłą z przesłanek demograficznych, t.j. 800 000.

5. PRZESTRZENNY UKŁAD POSZCZEGÓLNYCH ELEMENTÓW ZESPOŁU Z OKREŚLENIEM ICH ZASADNICZYCH FUNKCYJ I LICZBY LUDNOŚCI

W projekcie zwrócono szczególną uwagę na miejsce i kolejność lokowania poszczególnych elementów zespołu celem zmniejszenia do możliwych granic ujemnych cech układu pasmowego, występujących przede wszystkim w dziedzinie komunikacji.

Warunki terenowe zespołu oraz wymogi układów rozluźnionych nasuwają specyficzny układ elementów zespołu miejskiego Gdańsk-Gdynia w następującym porządku. Krańcowe w układzie położone porty posiadać powinny kierunek rozwoju: Gdańsk — wschód, Gdynia — północny zachód. Najbliżej portu położone obszary przemysłowe posiadać winny ten sam kierunek rozwoju z odchyleniami w kierunku południowym — Gdańsk, w kierunku północnym — Gdynia: w konsekwencji powiązanie komunikacyjne z kra-

jem dla ruchu towarowego posiadać winno kierunki: Gdańsk — południe, Gdynia — na zachód i dalej na południe — oba z ominięciem ośrodków miejskich i terenów mieszkaniowych. Ośrodki miejskie handlowo - przemysłowo - rzemieślnicze powinny posiadać kierunek rozwoju dośrodkowy (z niewielkim odchyleniem) z Gdańska ku Gdyni i morzu z przewagą ku morzu, z Gdyni ku Gdańskowi i ewent. Oksywiu.

Osiedla mieszkaniowe powinny być rozlokowane na kierunkach odśrodkowych od miejsc pracy: dla pracowników w mieście od Orłowa do Wrzeszcza, dla pracowników przemysłowych i portowych w kierunku na Redę — Wejherowo i Orunię — Pruszcz oraz pas Wybrzeża w kierunku Elbląga. W następnych etapach rozwoju powstać winien pas osiedli położony równolegle po-

za zalesionymi wzgórzami ciągnącymi się z północy na południe.

Na obszarze zespołu, poza zarezerwowaniem terenów na cele portowe, przemysłowe, społeczne, publiczne i inne, pod zabudowę mieszkaniową przeznaczono około 5 000 ha.

Poza wyżej wymienionymi terenami projekt przewiduje rezerwy terenowe, jako tereny wolne pomiędzy dzielnicami na pełnienie funkcji więzi społecznej i innych ewentualnie ogólnokrajowych, możliwych w przyszłości, a dziś nieznanym funkcjom.

Obliczenia pojemności terenowej wykazują, że umieszczenie wyżej wymienionej planowanej liczby ludności będzie możliwe w osiedlach podanych w projekcie.

Dzielnice z określeniem ich zasadniczych funkcji i planowanej liczby ludności:

G d a ń s k

Dzielnica	Funkcje zasadnicze	Planowana liczba ludności
Sopot	mieszkaniowo-kuracyjno-letniskowe	42.000
Oliwa	mieszkaniowo-letniskowe	
Jelitkowo	letniskowe	37.000
Brzeźno	mieszkaniowe i rekreacja codzienna	
Nowy Port	portowo-handlowe i mieszkaniowe	22.000
Letniewo		
Wrzeszcz	mieszkaniowe, naukowe, kultur.-oświatowe, lecznicze	70.000
Sianki	mieszkaniowe	20.000
Śródmieście	ośr. dyspozycji morskiej, admin. prowincji, przem.-handl., kultur.-oświatowe i mieszkaniowe	50.000
Siedlice	mieszkaniowe	44.000
Orunia	"	36 000
Św. Wojciech	"	20.000
Pruszcz	"	20.000
R a z e m :		361.000

G d y n i a

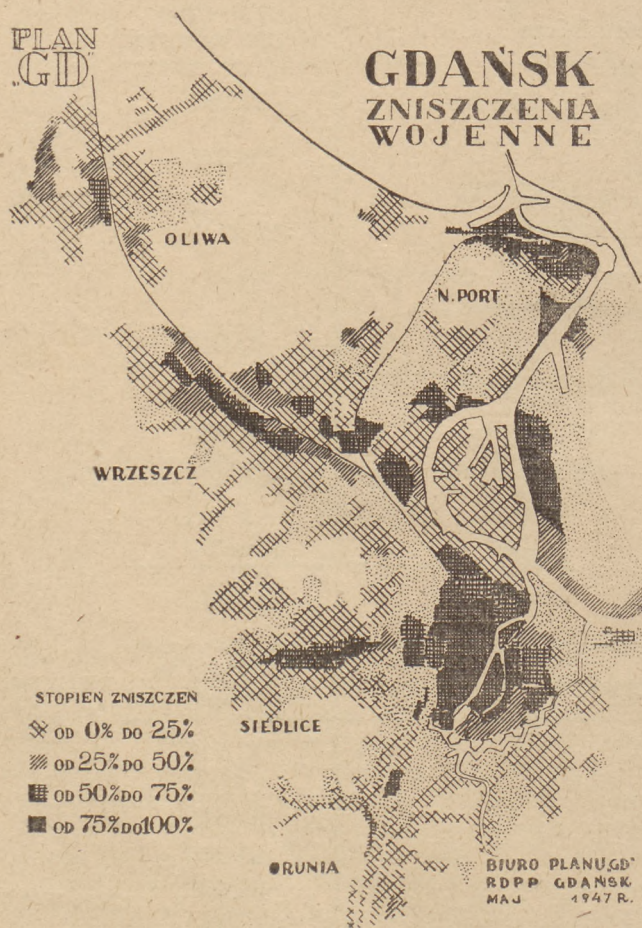
Dzielnica	Funkcje zasadnicze	Planowana liczba ludności
Rumia	mieszkaniowe	25.000
Pogórze	"	27.000
Obluże	"	32 000
Oksywie	"	13.000
Chylonia	mieszkaniowo-przem.	25.000
Grabówek	mieszkaniowe	22.000
Działki leśne	"	13 000
Śródmieście	portowo-handl., przemysł. admin. kultur.-oświat., mieszkaniowe	24 000
Redłowo	mieszkaniowe	14.000
Witomino	"	16.000
Orłowo	"	15.000
Mały Kack	"	18.000
Wielki Kack	"	16.000
R a z e m :		260.000

6. ISTNIEJĄCY PRZESTRZENNY UKŁAD INWESTYCYJ W GDAŃSKU I GDYNI I ZNISZCZENIA WOJENNE

Gdańsk w dziedzinie zainwestowania przedstawiał narośnięty przez szereg okresów, nie jednokrotnie przypadkowy układ inwestycji przeznaczonych dla różnych funkcji gospodarczych.

Inwestycje te, skupione na szczupłych obszarach dookoła Gdańska i w samym Gdańsku, zabierały się między sobą i często tamowały wzajemnie swój rozwój, uniemożliwiając poza tym nowe, bardziej celowe rozmieszczenia poszczególnych funkcji.

Ogromne zniszczenia wojenne miasta i portu Gdańska otwierają nowe możliwości wprowadzenia planowego i właściwego układu poszczególnych funkcji z wykorzystaniem resztek pozostałych inwestycji, których usytuowanie jest zgodne z zamierzeniami planu.



W projektowanym układzie portowo-miejskim Gdańska odtworzone zostaną pewne partie zabytkowe miasta z przystosowaniem ich do nowoczesnych potrzeb.

Gdynia, będąc miastem nowym, rozbudowywała się na pewnych zasadach planowych. Jednakże w planie jej, wobec niewłaściwego rozwiązania szeregu zagadnień i nieprzewidzianego wzrostu niektórych funkcji, powstały kolizje, które wpłynęły na zniekształcenie układu.

Naprzekąd: 1) Linia węglowa —

- a) rozciąga miasto na dwie części i wpływa hamująco na jego rozwój;
- b) podejście jej do portu od strony południowej zamiast od strony Wejherowa spowodowało zajęcie na urządzenie kolejowe rozrządowe terenów potrzebnych dla rozwoju portu i przemysłu.

2) Niewłaściwe rozmieszczenie funkcji na nabrzeżach portowych —

- a) rybołówstwo i przemysł rybny umieszczony w bezpośrednim sąsiedztwie śródmieścia;
- b) zajęcie eksponowanych i bardziej zbliżonych do miasta nabrzeży i terenów na przeładunek węgla.

Ten stan rzeczy w Gdyni, pomimo jej nieznacznych zniszczeń wojennych wymaga pewnych zmian w planie zagospodarowania i wprowadzenia nowych inwestycji dla racjonalnego rozwoju miasta i portu.

7. PLANOWANY PRZESTRZENNY UKŁAD FUNKCYJ

Porty — Porty w Gdańsku i Gdyni stanowią uzupełniający się zespół. Projekt przewiduje następujący układ przestrzenny terenów portowych w oparciu o prace B.O.P. i G.U.M.

Gdańsk — u wejścia do portu projektuje się rozbudowę strefy wolnocłowej oraz drugi równoległy basen od strony morza. (Nowy-Port — Brzeźno). Następnie projektowana jest budowa basenów węglowych (w pobliżu zakrętu 5-ciu Gwizdków) oraz nowego kanału z systemem basenów i portu dalbowego w kierunku południowo-wschodnim od wejścia do portu. Przy połączeniu portu dalbowego z Martwą Wisłą (okolica Sianek) projektowana jest budowa portu rzeczno-żeglarskiego, przy Przełomie Wisły projektuje się tereny pod ew. budowę przyszłego portu rybackiego.

Na potrzeby portowe projekt rezerwuje nabrzeża od wejścia przy Westerplatte do Reduty Plenichowskiej przy Martwej Wiśle z pozostawieniem niezbędnych dla niektórych zakładów przemysłowych nabrzeży i z wyłączeniem pewnych enklaw miejskich dochodzących do wody.

Gdynia — rozbudowa portu w Gdyni ze względów terenowych jest ograniczona. Projekt rezerwuje tereny na ew. przyszłą rozbudowę portu w kierunku północno-zachodnim.

Ośrodki biurowo-handlowe.

Gdańsk z uwagi na centralne położenie w zespole „GD” oraz w węzle komunikacyjnym dominuje w zespole pod względem funkcji stołecznych i przemysłowych.

Projekt przewiduje przesunięcie ośrodka miej-

skiego z centrum Starego Gdańska w kierunku portu, z zachowaniem punktu wyjściowego z obszaru Gdańska Zabytkowego (Gdańsk 46/47), którego położenie węzłowe na przejęciu szlaków komunikacyjnych: Gdynia — Elbląg i port-kraj przesądza położenie tego punktu dla dzielnicy dyspozycji handlowo-morskiej („City“). W Gdyni ośrodek biurowo-handlowy znajduje się przy Placu Kaszubskim, ul. 10-go Lutego i częściowo ul. Św.-Jańskiej. Projekt przewiduje rozbudowę obszaru śródmiejskiego na wolnych terenach między torami kolejowymi, ul. Św.-Jańską i Aleją Czołgistów.

Przemysł — Zasadniczymi wytycznymi projektu jest rozdzielanie przemysłu na:

1 Przemysł bezpośrednio związany z portami Gdańska i Gdyni, t. j.

- a) przemysł portowy,
- b) przemysł, którego źródłem są bogactwa naturalne morza,
- c) przemysł oparty o surowiec importowany, którego transport w głąb kraju nie opłaca się,
- d) przemysł reeksportowy.

2 Przemysł pomocniczy dla przemysłu portowego i przemysły inne o znaczeniu regionalnym lub krajowym.

Ograniczona wielkość terenów budowlanych, a przede wszystkim mieszkalnych w Gdańsku i Gdyni wymaga bardzo ścisłego rozdziału wyżej wymienionych rodzajów przemysłu i wyeliminowania z tych miast wszelkich zakładów przemysłowych, których istnienie na tym terenie nie jest dostatecznie uzasadnione.

W związku z powyższym przewiduje się w Gdańsku i Gdyni oraz przy projektowanym porcie przeładunkowym:

- ad 1a. z portowego — przemysł stoczniowy — stocznie okrętowe, stocznie rybackie i stocznie sprzętu rzeczniczego; z przemysłu metalowego: zakłady budowy maszyn okrętowych, dźwigów, lin stalowych, odlewnie żelaza i stali, fabryki wyrobów i opakowań blaszanych; z elektrotechnicznego: zakłady budowy silników spalinowych i inne, częściowo przemysł drzewny, np. fabryki mebli okrętowych, fabryki beczek;
- ad 1b. przemysł przetwórczy rybny — fabryki konserw, mączki rybnej itp.
- ad 1c. przemysł chemiczny — zakłady pracujące na importowanych piritach i fosforach, zbiorniki paliwa płynnego, zakłady przetworów tłuszczowych, z innych — fabryki soków i konserw owocowych.
- ad 1d. przemysł papierniczy, oparty o surowiec importowany (makulatura); przemysł skórzan — z przemysłu spożywczego — łuszcarnia ryżu; poza tym mniejsze zakłady innych przemysłów jak: mineral-

nego, budowlanego, elektrycznego, spożywczego itp. niezbędne dla zaspokojenia potrzeb miasta Gdańska i Gdyni.

Oдноśnie istniejącego przemysłu, niezwiązanego z funkcjami portu, należy pozostawić w Gdańsku i Gdyni tylko zakłady o wysokim stopniu zainwestowania, których likwidacja byłaby ekonomicznie nieuzasadniona.

Projektowana ogólna powierzchnia terenów przemysłowych z uwzględnieniem terenów przemysłu istniejącego wyniesie:

w Gdańsku ok. 650 ha

w Gdyni ok. 300 ha

Przewidywana liczba mieszkańców w zespole miast Gdańsk — Gdynia na okres planowania wyniesie ok. 650 tysięcy. Z tej liczby 50% przyjęto jako zawodowo czynnych, t.j. ok. 325 tys., zaś liczbę zatrudnionych w przemyśle i rzemiośle ok. 32% od 325 tys., t.j. ok. 100 tys.

Komunikacja. — W oparciu o podaną w planie regionalnym koncepcję stworzenia w delcie Wisły systemu komunikacyjnego, polegającego na zastosowaniu obwodnicy: Wejherowo, Tczew, Malbork, Elbląg, do których to punktów dobiegałyby główne arterie o kierunkach wiążących poszczególne ośrodki kraju, opracowany został układ komunikacyjny zespołu „GD”. rys. 5.

Układ obszarów narzuca specjalne zadania dla komunikacji wzdłuż wybrzeża:

- a) powiązanie portów między sobą — szybka trakcja zelektryfikowana,
 - b) powiązanie ośrodków miejskich między sobą — drogi kołowe szybkie,
 - c) powiązanie osiedli miejskich z miejscami pracy — normalne drogi kołowe i ulice,
 - d) powiązanie osiedli między sobą.
- Komunikacja wlotowa z kraju.

1. Kolej.

Wspomniany system komunikacyjny w zespole „GD” sprowadza cały ruch kolejowy z kraju do dwu podstawowych bram wlotowych, jakimi są Tczew i Wejherowo. W węzłach tych nastąpi podział ruchu mieszanego na ruch towarowy i osobowy. Ruch towarowy z Tczewa po przejściu przez rozbudowaną do znacznych rozmiarów stację rozrządową w Zajęczkowie, będzie dążył do Gdańska po osobnych torach.

Podział pociągów towarowych dążących do zachodnich i wschodnich obszarów portowo-przemysłowych nastąpi na stacji w Św. Wojciechu, przy czym ruch do zachodniej części przejdzie istniejącą trasę przez stację osobową Gdańsk Główny i stację rozrządową „Na Zaspie”. Ruch do wschodniej części przejdzie rozbudowaną bocznice od Św. Wojciecha, przy czym pociągi obsługujące port przejdą bezpośrednio na Trojan, natomiast pociągi obsługujące zakłady przemysłowe położone w pasie od Polskiego Haku do Pleniewa, jak również na obszarach portowych oraz pociągi obsługujące port rzeczny będą korzystały z pomocniczej stacji roz-

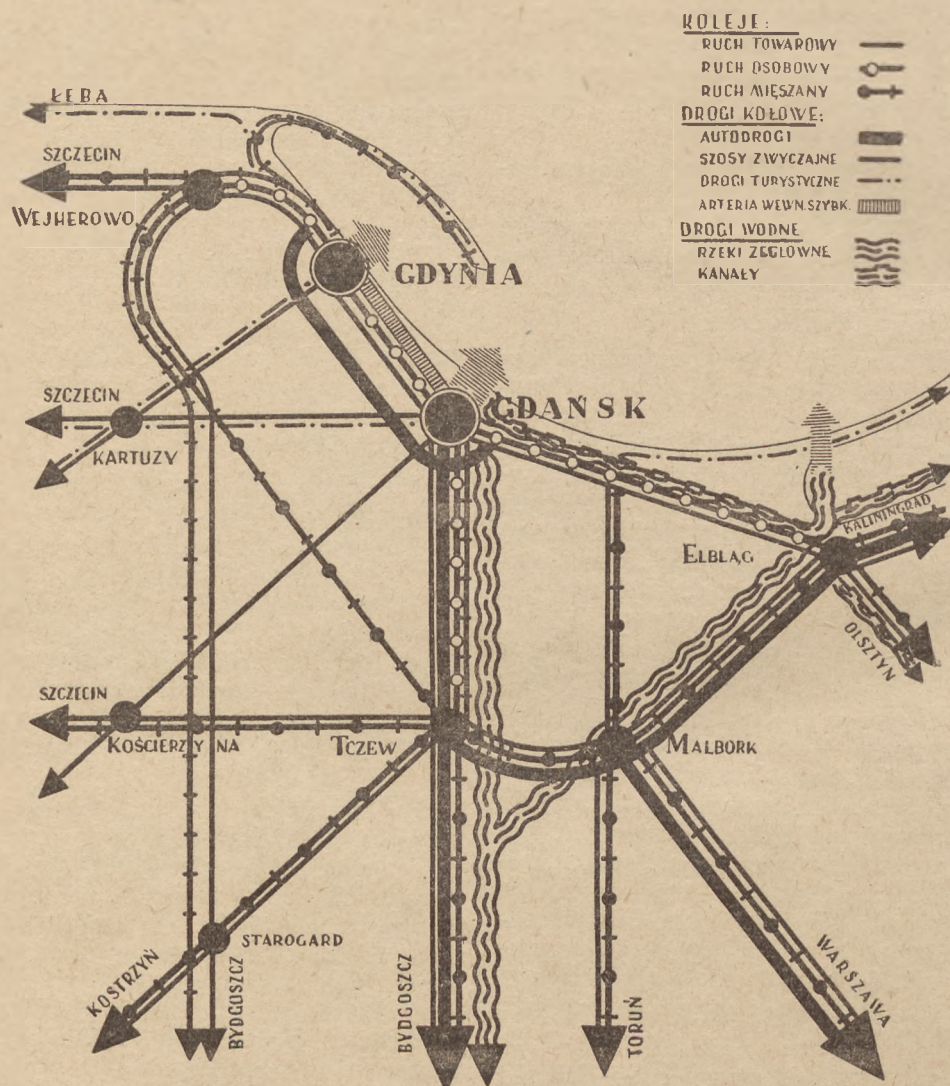
ządowej, jaka powstanie przez rozbudowanie istniejącego posterunku „Piaski”.

Ruch towarowy z Wejherowa przejdzie płynnie po osobnych torach do stacji rozrządowych portu i terenów przemysłowych w Gdyni.

W ten sposób odcinek Gdańsk — Gdynia zostanie uwolniony od uciążliwego ruchu towarowego. Ewent. t.zw. mały ruch towarowy dla obsługi osie-

stacje osobowe zespołu do Gdyni, za którą powstanie stacja postojowa dla wszystkich pociągów nadchodzących z południowych i wschodnich połaci kraju. Analogicznie pociągi osobowe, kierowane z zachodnich i zachodnio-północnych połaci kraju po oddzieleniu się w Wejherowie od ruchu towarowego będą kończyły swój bieg za Pruszczem Gdańskim. Trzeci kierunek wlotowy, o bez porów-

PLAN „GD” KOMUNIKACJA SCHEMAT OGÓLNY V.



BIURO PLANU „GD”
RDPP GDAŃSK
MAJ 1948 R.

dli położonych wzdłuż tego odcinka oraz niezbędna wymiana wagonów towarowych między portami będzie się odbywała na istniejącej trasie bez większej przeszkody dla ruchu osobowego.

Pociągi osobowe kierowane do obu portów z kraju przez węzeł Tczewski będą dążyły po istniejącej trasie do Gdańska i dalej przez wszystkie

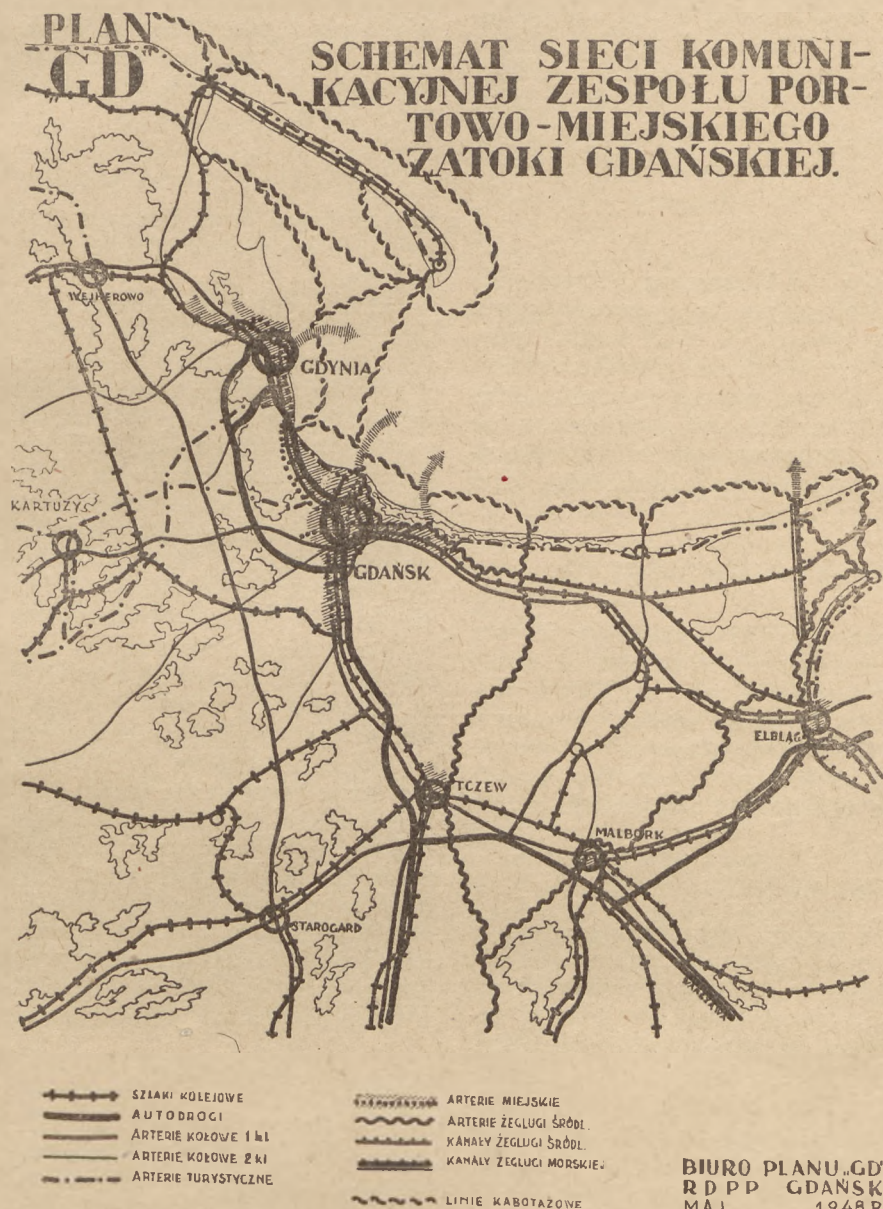
nania mniejszym znaczeniu, t.j. projektowany kierunek z Elbląga przejdzie po linii o ruchu mieszanym i włączy się do systemu kolejowego Gdańska przez wspomnianą stację „Piaski” i dalej istniejącym odgałęzieniem okalającym Gdańsk od południa podąży do stacji Gdańsk Główny. Dotychczasowa linia do Gdyni od strony Osowy zostanie zlikwidowana jako uciążliwa w eksploatacji.

2. Drogi kołowe.

Projektowana autostrada z Warszawy, po połączeniu się na południu od Malborka za autostradą biegnącą z Elbląga i okrążeniu Tczewa od południa i zachodu zostanie skierowana wprost do Gdańska. Tuż przed Gdańskiem nastąpi jej rozładowanie w postaci dwu ramion, z których a) wschodnie z ominięciem Gdańska obsłuży ruch towarowy do wschodnich części portu Gdańskiego i przyszłych

trze do Gdyni dwoma ramionami, z których pierwsze przechodzące trasę zbliżoną do trasy obecnego wlotu kolei węglowej wprowadzi ruch osobowy do miasta, drugie zaś przechodząc dalej na północ otrzyma płynny wlot do portu i terenów przemysłowych.

Sieć pozostałych wlotowych dróg kołowych, na które składają się szosa z Tczewa, Elbląga, Wejherowa i Kartuz nie ulegnie na odcinkach zamiejsczych zasadniczym zmianom. Przewidziane są ko-



terenów przemysłowych, b) drugie zaś nawiąże autostradę do zewnętrznej arterii ruchu szybkiego Gdańsk — Gdynia oraz do zachodnich części portu Gdańskiego. W obrębie miasta ramie to będzie posiadało trzy punkty węzłowe: 1-szy koło Biskupiej Góry, 2-gi przy Bramie Oliwskiej i 3-ci na zachód od Holmu, nawiązujące uliczną sieć śródmieścia Gdańska do autostrady. Nieco wcześniej w okolicy Oruni nastąpi odgańczenie autostrady do Gdyni. Przejdzie ona wzgórzami za pasem lasów i do-

rektury wejść do miast i przejść przez osiedla. Stosunkowo największym przeobrażeniom ulegnie szosa w kierunku do Elbląga ze względu na zwiększenie jej znaczenia oraz potrzebę obsłużenia przyszłych terenów przemysłowych na wschód od Gdańska i projektowanego portu rybackiego. Ponadto wlotem swym zostanie ona nakierowana na ulicę Wałową zamiast, jak dotąd, na ul. Elbląską i Długi Rynek.

3. Drogi wodne.

Na drogi wodne w zespole „GD” składają się następujące dwie drogi: a) naturalna droga wodna, jaką jest Wisła i jej ramię Martwa Wisła. Droga ta w granicach obszaru „GD” nie wymaga zmian i większych inwestycji, gdyż może sprostać zadaniom, jakie nałoży na nie żegluga śródlądowa po przebudowie sieci dróg wodnych kraju; b) droga wodna do Elbląga, jaką jest w obecnej chwili Wisła Elbląska, wymaga zasadniczej przebudowy. Wg projektów zostanie wybudowany kanał o głębokości ca 5 m, mogący przepuścić statki bałtyckie o średnim tonażu. Kanał ten równolegle z ewent. przekopem mierzeji będzie miał znaczenie w kwestii wciągnięcia Elbląga jako portu i miasta przemysłowego w orbitę działalności głównych portów u ujścia Wisły.

4. Lotniska.

Istniejące lotniska we Wrzeszczu i Rumii-Zagórze w przyszłości okażą się niewystarczającymi. Plan przewiduje pozostawienie tych lotnisk jako lotnisk o znaczeniu krajowym. Dla lotniska o ruchu transkontynentalnym rezerwuje się specjalne tereny w okolicy Gdańska. Nie jest wykluczone, że dalszy rozwój ruchu lotniczego spowoduje konieczność budowy dodatkowo jeszcze kilku lotnisk typu krajowego.

5. Komunikacja wewnętrzna zespołu.

Wspomniany uprzednio układ pasmowy zespołu oraz usytuowanie w znacznej odległości od siebie dwu głównych jego ognisk: Gdańska i Gdyni wymagającej sprawnej i szybkiej między sobą łączności nakazuje zwrócenie szczególnej uwagi na potrzebę zaspokojenia komunikacji w kierunku podłużnym. Zadania te przejmą na siebie następujące arterie:

a) Droga Czerwona.

Dla zaspokojenia potrzeb komunikacyjnych, w dalszej przyszłości zaprojektowana jest arteria dla ruchu szybkiego Gdańsk — Gdynia zwana Droga Czerwona. Do czasu wybudowania obwodowej auto drogi poza wzgórzami, łączącej Gdynię z krajem, droga czerwona przejmie również ruchu prowadzący w głąb kraju. Zasadniczą jej cechą będzie wykluczenie skrzyżowań w jednym poziomie z innymi drogami oraz ograniczenie zjazdów do niezbędnej tylko ilości, co przy wykonywaniu dwóch odizolowanych pasm drożnych pozwoli na rozwiązanie znacznej szybkości, a tym samym na skrócenie czasu przejazdu między Gdańskiem i Gdynią. Droga ta na całej swej długości przebiegać będzie równolegle do torów kolejowych, przez co wejdzie w skład podstawowej szyny komunikacyjnej łączącej główne ośrodki portowe i miejskie.

Zjazdy przewidziane są w następujących punktach: 1. Brama Oliwska — przy ul. Marynarki Polskiej (dla włączenia ruchu z Nowego Portu i Holmu). 2. przy ulicy Miszewskiego we Wrzeszczu, 3. przy ul. Kościuszki we Wrzeszczu w nawiązaniu

do lotniska. 4. w Oliwie, 5. przy południowym krańcu Sopotu, w nawiązaniu do przyszłych terenów sportowych i wyścigowych, 6. przy północnym krańcu Sopotu, 7. w Orłowie, 8. w Gdyni przy Św. Janie, 9. w okolicy dworca w Gdyni z nawiązaniem do „City” oraz portem Gdańskim. Uzupełnieniem tej arterii w jej przedłużeniu będą: w Gdańsku równolegle do torów kolejowych po zachodniej ich stronie jako nawiązanie do auto drogi z kraju, oraz droga na północ od dworca w Gdyni, w kierunku terenów przemysłowych i dalej do Wejherowa, przewidziana jako odciążenie ul. Moriskiej, która nabierze charakteru arterii międzydzielnicowej (Grabówek, Chylonia, Cisowa, Rumia - Zagórze).

b) Istniejąca droga państwowa Nr. 1.

przechodząca przez Pruszcz, Orunię, Wrzeszcz, Sopot, Orłowo, Gdynię i dalej przez Chylonię i Wejherowo.

Droga ta, będąca dotychczas jedyną arterią między Gdańskiem i Gdynią a równocześnie pełniącą rolę połączenia międzydzielnicowego, już obecnie nie może sprostać tym zadaniom. Główną rolę, przewidzianą dla niej w projekcie, jest połączenie międzydzielnicowe. Dla spełnienia tej roli projekt przewiduje poszerzenie drogi Nr. 1 przez stworzenie drugiego pasa jezdni na znacznej jej długości, gdyż dotąd posiada ona podwójną jezdnię tylko na odcinkach od Bramy Oliwskiej do Wrzeszcza i od Orłowa do Św. Jana w Gdyni. Budowa drugiej jezdni na odcinku Wrzeszcza nie napotyka na specjalne trudności ze względu na znaczne zniszczenia przy ul. Grunwaldzkiej. Nieliczne przeszkody w postaci zachowanych budynków dadzą się pokonać drogą wykonania czasowych ominieć. Większe trudności występują w Oliwie i Sopocie, gdyż dostateczne poszerzenie jezdni dla celów ruchu tranzytowego ulicy Grunwaldzkiej w Oliwie i ul. M. Stalina w Sopocie przy istniejącej zabudowie jest nierealne. Ze względu na to, że droga ta w pierwszym etapie realizacji planów spełnia rolę głównej arterii zespołu, poszerzenie jezdni w granicach możliwości ul. M. Stalina w Sopocie i ul. Grunwaldzkiej w Oliwie czasowo dla celów ruchu tranzytowego przewidziane jest w pierwszej kolejności.

c) Droga Zielona.

Dla ruchu przeważnie osobowego, powodowanego wspólnotą interesów portowych Gdańska i Gdyni, projektowana jest droga biegnąca równolegle do brzegu morza między N.-Portem i i Sopotem t.zw. „Droga Zielona”. Budowa tej drogi skróci odległość między Nowym Portem i Gdynią, blisko 8 km, a tym samym zapewni odciążenie innych arterii od ruchu między portami. Oprócz nawiązania z portem i City Gdańskim otrzyma ona połączenie ulicą Roosevelta i dalszymi arteriami z auto drogą. Da to możliwość wykorzystania jej walorów widokowych i nadania jej charakteru arterii turystycznej.

Realizacja tej drogi przewidziana jest w dwu etapach. W pierwszym etapie zostanie zbudowany

odcinek dający największe korzyści w zmniejszeniu odległości. Jest to odcinek Brzeźno — Sopot z doprowadzeniem 1) do szosy gdańskiej w okolicy Bungalowu, 2) z włączeniem do ul. M. Stalina od południa.

d) Szybka kolei zelektryfikowana.

Zasadniczy ciężar wewnętrznej masowej komunikacji osobowej przejmie na siebie zelektryfikowana kolej szybkojeżdżna, dla której na odcinku od Pruszcza poprzez Gdańsk — Gdynię do Wejherowa zostaną zbudowane na istniejącym szlaku dwa dodatkowe tory, oraz szereg nowych przystanków. Druga linia zelektryfikowanej kolei przejdzie nowoprojektowaną trasą do Nowego Portu przez „City“ Gdańskie i dalej równolegle do projektowanych terenów przemysłowych. Ze względu na specyficzny charakter tej linii nie będzie ona włączona na sieć P.K.P. i będzie stanowiła niezależny od P.K.P. środek lokomocji.

Liczne przystanki na linii zelektryfikowanej i zwiększenie częstotliwości ułatwią korzystanie z usług kolejowych. Przy realizacji drugiej pary torów i potrzebie zachowania możliwości budowy drogi czerwonej zajdzie konieczność pokonania lokalnych trudności.

Dworce — Dworce osobowe w Gdańsku i Gdyni pozostaną na dawnych miejscach. Dworzec Gdański, po przebudowie peronów w celu oddzielenia ruchu dalekobieżnego od lokalnego, nie ulegnie większym zmianom prócz poszerzenia wykopu kosztem zajęcia terenów po skasowaniu ulicy 3-go Maja.

Dworzec we Wrzeszczu zostanie zbudowany na istniejących tunelach. Przy dworcu tym powstanie dworzec pocztowy, który w pierwszym okresie obsłuży ruch pocztowy całego Gdańska.

Dworzec osobowy w Gdyni ulegnie większej przebudowie. Zostanie wybudowany nowy budynek dworcowy, gdyż istniejący nie spełnia swego zadania i nie daje możliwości racjonalnej rozbudowy. Przy dworcu osobowym powstanie dworzec pocztowy z dostępem dla ruchu kołowego od ul. Jana z Kolna. Przebudowa węzła drogowego przy ul. 10 Lutego umożliwi powiększenie placu przydworcowego oraz wyłączenie z niego ruchu tranzytowego do portu.

Ruch ten przejdzie do wspomnianego węzła w kierunku hali targowej i dalej w kierunku ulicy Okrężnej.

Tramwaje, trolleybusy i autobusy. Po zrealizowaniu trakcji elektrycznej na kolei, która w pierwszym rzędzie odbywać się będzie na istniejących torach, zmniejszy się znaczenie tramwai, trolleybusów i autobusów dla komunikacji w zasięgu tej trakcji wzdłuż zespołu. Przejmą one na siebie rolę bardziej właściwą dla tych środków lokomocji, t.j. 1) połączenie na krótsze odległości, 2) ruchy poprzeczne, t.j. dojazdy w kierunkach: Brzeźno, Siedlice, Redłowo itp., 3) obsługując obszary równole-

gle do linii kolejowej, położone dalej pod wzgórzami.

Rybołówstwo morskie.*)

Plan produkcyjny rybołówstwa na okres 20-lecia (1965 r.) przewiduje 200.000 ton z własnych połowów (ca 10 kg na mieszkańca rocznie). Udział regionu gdańskiego wynosi 40% tej sumy. Rola portu rybackiego w Gdyni sprowadzać się będzie do odbioru ryb świeżych z zatoki gdańskiej, które w stanie świeżym będą rozprowadzane w głąb kraju. Odciażającym portem dla Gdyni jest rozbudowywany się port rybacki we Władysławowie. W Gdańsku lokować się będą czasowo przemysły związane z obsługą rybołówstwa dalekomorskiego i przemysłu przetwórczego, wykorzystując wolne tereny portowe. Realizację specjalnego portu rybackiego koło Pleniewa przewiduje się w dalszych etapach planu długofalowego. Z chwilą uruchomienia tego portu skoncentrowany i rozbudowany zostanie przy nim rozproszony obecnie w Gdańsku przemysł rybny.

Rekreacja, sport i tereny zielone.

Obszar wypoczynkowy zajmie cały pas wybrzeża z wyłączeniem terenów zainwestowanych, ze skupieniami funkcji letniskowo-uzdrowiskowych w: Bąsaku, Brzeźnie, Jelitkowie, Sopocie i Orłowie.

Turystyka wodna: kajakowa Wisła do Gdańska oraz żeglarska morska skupiać się będzie w kilku ośrodkach żeglarskich projektowanych w Brzeźnie, Sopocie i Gdyni.

Układ terenów zielonych — Jako zasadę przyjęto: uzupełnienie istniejącego pasma lasów, biegnącego równolegle do pasa osiedli — przez dołączenie oraz połączenie go ciągami zieleni oddzielającymi poszczególne osiedla — z wybrzeżem. Dominującymi w tym układzie będą pasy zieleni łączące: Wrzeszcz — Brzeźno, Oliwę — Jelitkowo i Witomino — Orłowo.

Teren między Sopotem i Kolibkami przeznaczony jest w planie na zielen o charakterze publicznym jako rezerwat przyrody ze względu na jego wielkie walory krajobrazowe.

* * *

Na zakończenie należy podkreślić, że w okresie około 30 lat, na jaki sporządza się plany zagospodarowania przestrzennego, mogą zajść takie przemiany gospodarcze i tak niespodziewane osiągnięcia techniki, że wprowadzenie nowych elementów w planie stanie się koniecznością wymagającą stałego jego uaktualniania.

Zasadnicze jednak założenia planu, jeżeli zostały oparte na słusznych podstawach, pozostaną niezmienione.

*) Z pracy inż. Mariana Zięcika „Rozbudowa rybołówstwa morskiego na okres 20-lecia (1965 r.)“, wykonanej dla Biura Planu Gd.

Dasz na pomoc zimową -- pomożesz potrzebującym!

Prof. Inż.-arch. Władysław Czerny
(Gdańsk)

Odbudowa Gdańska

Gdańsk jest szczególną pozycją w świecie kultury plastycznej. O pięknie jego krajobrazu miejskiego, zbudowanego jednolicie przez tyle wieków, krążyły od dawna legendy streszczane banalnym skrótem „Wenecja północy“. Natomiast o przynależności kulturalnej Gdańska budowano od lat kilkudziesięciu „cum ira et studio“ inną legendę: nieprawdziwą.

O tym „rdzenno-niemieckim“ pochodzeniu kultury plastycznej Gdańska tak wiele mówiono i pisano, iż już ta okoliczność mogłaby wzbudzić wątpliwość. — Czy prawdy niewątpliwe wymagają tytułu potwierdzeń, dowodów, bądź stopniowania przymiotników? Czy np. linia prosta może być „prostszą“, „najprostszą“, „rdzennie prosta!“? Chyba też i przymiotniki oznaczające przynależność narodową nie podlegają stopniowaniu. Takie stopniowanie jest tylko koniecznym rekwizytem janczarskiej tresury. Ta legenda przewencyjna nie byłaby ważna, gdyby jej tendencyjna hypnoza nie nastrajała „antygdąsko“ naszych nacjonalistów, chorujących — jak wszyscy nacjonałiści — na kompleks swej niedostateczności narodowej, — czyli na autokontrolę poprawności tatużu, wyróżniającego ich od reszty normalnego świata. Ci gdańfobi czynią niezасłużony prezent kulturze niemieckiej, tej kulturze tak ubogiej na „jej“ kresach bałtyckich, wołając o zburzenie „germańskiego Gdańska“!

Zresztą aż nazbyt jest widoczna różnica między kulturą plastyczną miast północnych, niemieckich, a portów bałtyckich, które były pod wpływem kultury łacińskiej rozwijającej się w Polsce. — Humanizm rozprzestrzenił się na Polskę przez Kraków, gdzie szczególnie podatne znalazł dla siebie podłoże. Prometeusz kultury nie niesie ognia tam, gdzie go nie oczekują i nie pozostanie tam, gdzie nie znajdzie żadnego twórczości środowiska. Ogniwo kultury ściąga ku sobie twórców-włóczęgów ze wszystkich stron świata. — Tych twórców „nacjonalizmem“ jest człowieczeństwo i kultura pielęgnowana przez ich gospodarza. — Prądy reformistyczno-renańsowe płynęły i na północny zachód Europy by wytworzyć tam ów niderlandzki odłam humanizmu. — Na żaglowcach holenderskich przywędrowały te prądy nad Motławę; tu spotkały się oba nurty humanizmu, tu skrzyżowały się z pierwiastkami miejscowymi, a nawet z wpływami wschodnimi. Dlatego tu na planie gotyckim miasta powstaje tak bujna architektura renańsowa i barokowa, powstaje cała dziedzina twórczości plastycznej, która ustanawia standard najwyższej jakości i finezji użytkowej.

Trzy są filary kultury plastycznej Polski: „włoski“ Kraków, najmłodsza „francuska“ Warszawa i „niderlandzki“ Gdańsk. Bez żadnego z nich nie istniałaby kultura plastyczna Polski; te nasze źródła musimy przekazać potomności, ten jest start naszego postępu i środowisko do wytworze-

nia lub przyjęcia nowych zdobyczy. Albowiem jeden tylko imperializm jest wielką cnotą ludzi i narodów, to jest imperializm kulturalny; nie ma takiej zdobyczy i doskonałości kulturalnej, skądkolwiekby pochodziła, któraby nie była nasza, zgodnie z postępem naszych potrzeb. Kto się od takich wartości oddziela, „chroniąc“ swój charakter narodowy, wkracza na drogę świadomego wstecznicstwa, popełnia zbrodnię przeciw postępowi i prawdzie.

Znany jest aforyzm arch. Peré'a, iż probierzem wartości architektury jest jej zdolność do zmieniania się z czasem w czcigodną ruinę. — Z luksusowej nawet produkcji seryjnej samochodów, lub tzw. nowoczesnych sklepów pozostaje jakże łatwo śmietnik wraków. A jednak z Gdańska mimo tak głębokiego zniszczenia pozostały ruiny o wstrząsającym napięciu dramatycznym; są one takiej mocy twórczej, jak ruiny rzymskie, które niegdyś stworzyły renesans, lub resztki świątyń greckich, na nowo odkrytych przez uczonych napoleońskich: natchnienie stylu cesarstwa, który wygrał nawet tę kampanię, którą przegrała „wielka armia“, bo zapanował nad Nową i w całej Rosji. — Podstawowym bowiem złudzeniem twórczym budującym kulturę, jest wieczne kontynuowanie tradycji kulturalnych, nawet przy tworzeniu nowych form w służbie zawsze „racjonalnego“ postępu; — tylko, że każda epoka „wierna“ przeszłości inaczej ją reprodukuje i co innego w niej odkrywa. My np. w miastach greckich i średniowiecznych odkrywamy pierwowzory form osiedli społecznych, kompozycję skończonych organizmów siedlisk, powstałych z ustalonych obyczajów współżycia.

Ten jest nasz stosunek do Gdańska zabytkowego, ponieważ jest on dokumentem zawierającym mnóstwo pierwiastków żywych, nam współczesnych — ba jest pierwowzorem tej struktury społecznej osiedla, której szukamy dla przyszłości; jest w tym względzie o wiele nowocześniejszy od pseudomodernistycznej tandety.

Ale pomińmy narazie postulaty „ideologiczne“ mówmy o potrzebach użytkowych. — Gdańsk w swym układzie różni się bardzo od Łodzi, Warszawy przedwojennej, a nawet obecnie odbudowywanej, jest organizmem wzorowo rozczłonkowanym, konstelacją samoistnych, dopełniających się dzielnic rozmieszczonych wśród mnóstwa wolnych, zielonych obszarów. Każda z dzielnic jest skończoną niemal całością o własnym ośrodku współżycia. Dzielnice mieszkaniowe oddzielone od dzielnic pracy. Rezerwy terenowe duże. — Nierozwiązalnie gdzieindziej zagadnienie terenów wypoczynkowych, użyteczności publicznej i regeneracji klimatycznej jest w Gdańsku rozwiązane, wymaga tyl-

ko opieki nad krajobrazem i odpowiedniej racjonalnej gospodarki terenowej. **Natomiast ciężką raną Gdańska jest brak śródmieścia.**

To co przed wojną było śródmieściem Gdańska jest ruiną, a gdyby nawet przetrwało wojnę, nie odpowiadałoby już wszystkim współczesnym wymaganiom. Musimy zatem przede wszystkim zbudować nowe śródmieście w Gdańsku. Taka budowa na miejscu dawnego miasta zabytkowego jest niewątpliwie wyjątkowym zdarzeniem w długiej kolei wieków, jest aktem historycznie decydującym o całej przyszłości miasta i jego wyrazie indywidualnym. — Pamiętajmy (zwłaszcza w ten czas, gdy nam się bardzo „śpieszy“ z realizacją jakiegoś przedsięwzięcia, np. w obliczu „niebezpieczeństwa“ przepadnięcie kredytów (sic!), gdy kierujemy się „resortową“ oszczędnością): błędy popełnione na polu odbudowy Gdańska będą — jak wszystkie błędy w zabudowie siedlisk — niemal niemożliwe do poprawienia w przyszłości, będą tematem wnikliwej krytyki przyszłych pokoleń ekonomistów, historyków sztuki i kultury, socjologów!

Gdzie zbudować nowe śródmieście? — Ośrodek śródmiejski musi być najdogodniej osiągalny ze wszystkich części miasta i dla komunikacji zewnętrznej. Musi być znakomicie obsłużony środkami komunikacji zbiorowej, umożliwiającymi dostarczenie mas pracowników śródmiejskich na godzinę rozpoczęcia pracy i musi wreszcie, choć odizolowany od dzielnic przemysłowych i transportowych (aby uniknąć podobnych kolizji, jakie powstały w Gdyni między śródmieściem i portem) znajdować się w bezpośrednim sąsiedztwie dzielnic pracy, a zajmować wobec nich pozycję panującą; najlepiej w ten sposób, aby podstawowe

dzelnice pracy (w Gdańsku port i stocznie) leżały między dwiema arteriami promienistymi wychodzącymi ze śródmieścia.

W tym przypadku dzielnica pracy rozcina jedynie kierunki obwodowe komunikacyjne, mające zawsze stosunkowo małe natężenie ruchu w przeciwieństwie do stale intensywnie pulsujących ruchem arterij promienistych ze śródmieścia.

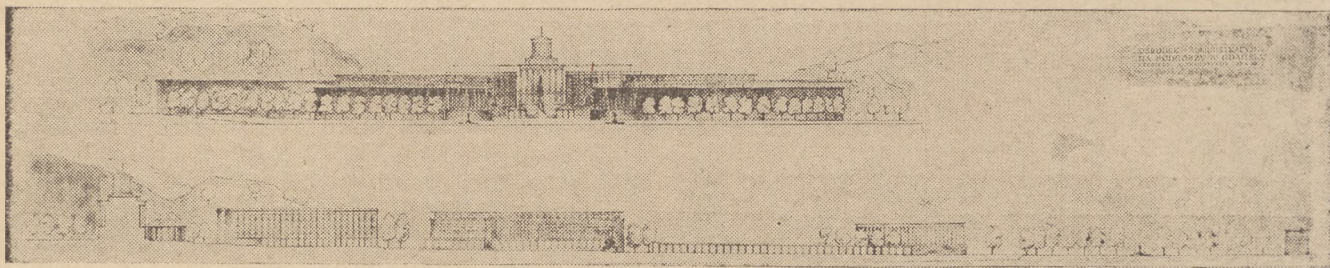
Stąd wynika, że położenie śródmieścia w Gdańsku jak i wszędzie gdzieindziej musi pokrywać się z położeniem węzła głównych arterij drogowych i kolei osobowych (zwłaszcza podmiejskich), oraz wiązać ten węzeł lądowy z portem. — Śródmieście Gdańska musi zatem leżeć przy dzisiejszym dworcu głównym, przy skrzyżowaniu odwiecznego traktu krajowego, biegnącego u podnóża skarpy wyżyny Gdańskiej, z drogą regionalną biegnącą doliną Siedlicką. Jest to miejsce zarazem najbliższe zakrętu Leniwki a zwłaszcza Motławy, jako najgłębiej położonego basenu żeglugowego.

Nowe śródmieście powinno się składać:

- 1) z ośrodka administracji państwowej w wyróżniającej go pozycji architektonicznej, panującej nad miastem.
- 2) z ośrodka dyspozycji bankowej, ubezpieczeniowej i organizacyjnej.
- 3) z ośrodka dyspozycji portowej i przemysłowej,
- 4) z ośrodka domów towarowych i handlu miejskiego,
- 5) z ośrodka instytucji intelektualnych i rozrywkowych,
- 6) z ośrodka małych zakładów śródmiejskich usługowych, lokali zrzeszeń i klubów.



Ośrodek Administracyjny na Podgórzu w Gdańsku



Ośrodek Administracyjny na Podgórzu w Gdańsku

Wielkość tego konglomeratu śródmiejskiego, przyjąwszy w przybliżeniu, iż połowa wszystkich pracowników usługowych zespołu gdańskiego będzie pracownikami śródmieścia, wyniosłoby około 150 — 200 ha.*

Jakże zatem ten program jakościowy i ilościowy pomieścić na wskazanym już wyżej terenie. — W tym celu należy zbadać obecny jego stan, przydatność naturalną i techniczną. — Pod względem fizjograficznym teren ten jest stożkiem aluwialnym naniesionym przez potok siedlicki, wskutek jego erozji wstecznej w wyżynie Gdańskiej. Stożek ten wznosi się u swego szczytu 7 — 8 m ponad poziom morza, na obwodzie zaś swej podstawy ograniczonej dzisiejszą ul. Wałową i Motławą 4 — 4,5 m ponad poziom morza. Leży on zasadniczo na piaskach i żwirowiskach wiślanych, — 1 m do — 2 m pod poziomem morza, przegradzają go jednak od tego stałego podłoża w wielu miejscach warstwy torfu. Na południe i wschód od tego stożka rozpoczyna się depresja Żuławska (—1 m); na północ zaś od ul. Wałowej mamy tereny naniesione przez Wisłę, częściowo bagniste (Ślemień i Sienna Grobla) wzniesione około 0,7 — 1 m ponad poziom morza lub sztucznie nasypane i umocnione przez wiele wieków, o wzniesieniu około 2 m ponad poziom morza (tereny Stoczni, Ostrów Portowa (Holm — Zawisze)). — Naturalnym przedłużeniem stożka gdańskiego jest dolina Siedlicka a zwłaszcza jej szeroki wylot tzw. Podgórze, położony między Górą Biskupią, a Gradem, które tworzą amfiteatr wzgórz otwarty na cały krajobraz Gdańska, Wisły i morza.

Tereny poza granicami stożka nie nadają się do normalnej zabudowy, wymagają sztucznego fundamentowania, uniemożliwiają budowę użytkowych kondygnacji podziemnych (piwnice, kotłownie, składy, skarbcie itp.), zdadne są natomiast do zabudowania przemysłowego (na palach) a zwłaszcza dla Stoczni (niskie nabrzeża, baseny). Podgórze ma dobry teren budowlany (skanalizowany potok Siedlicki płynie szeroką ul. Nowy Świat i nie zagraża budynkom). — Tereny położone w pobliżu Dyrekcji Kolejowej, w obrębie obszaru istniejących tam ruin budynków mieszkalnych,

nadają się zapewne do zabudowania, z wyjątkiem zieleni: Wały Piastowskie, które leżą na miejscu dawnych, głębokich fos fortecznych, gdzie nasypy i stare namuliska sięgać muszą do poziomu morza (5—6-ciu m poniżej obecnego terenu).

Pod względem wyposażenia technicznego terenu: kolej średnicowa, osobowa przechodzi przez ośrodek miejski bez kolizji z ruchem miejskim, który krzyżuje ją w górnym poziomie. Obecny dworzec położony korzystnie musi być jednak wraz z całą stacją osobową powiększony i przystosowany do większego ruchu podmiejskiego. Brak jest połączenia podmiejskiego w kierunku na Elbląg wzdłuż Leniwiki. Nowa ta linia mogłaby być przeprowadzona od przystanku Biskupia Góra przez Wyspę Śpiczchrów w kierunku wschodnim.

Koryto Leniwiki jest typowym zainwestowanym kanałem przemysłowym, nad którym obustronnie leżą Stocznie, podstawowy zakład pracy Gdańska. Położenie ich na uboczu portowego ruchu przeładunkowego jest dogodne; sąsiedztwo z śródmieściem ze względu na precyzyjny charakter produkcji i wysokokwalifikowanych pracowników właściwe; mogą być one przy tym należycie oddzielone od miasta pasem zieleni izolacyjnej. Rozrost stoczni nie zagraża śródmieściu, ponieważ mają one znaczne rezerwy terenowe na Ostrowi Portowej.

Motława — dawny port historyczny, ma i na przyszłość zastosowanie, jako basen żeglugi, obsługującej potrzeby miasta. Nie jest to sprzeczne z koniecznością przerzucenia mostów stałych na Wyspę Śpiczchrów (na południe od ul. Ogarnej), a nowego mostu zapewne zwodzonego z ul. Wałowej na Rudnicką na znacznej wysokości ponad poziomem wody (około 12 m).

Dotychczasowa arteria drogowa: Tczew — Gdańsk — Gdynia, równoległa do skarpy wyżyny gdańskiej, wymaga nie tylko w południowym odcinku Oruńskim, ale również w obrębie śródmieścia, zupełnej przebudowy, przez zbudowanie nowej jej trasy na zachód od kolei na odcinku Orunia — Brama Oliwska, zamiast jej dzisiejszego krętego przebiegu, dwukrotnie krzyżującego linię kolejową i mającego liczne kolizje z ruchem miejscowym i obsługą komunikacyjną Dworca Głównego.

— Celem wyłączenia z ruchu przelotowego ulicy Długiej i Długiego Targu zupełnie już nie odpowiednich dla nowoczesnej komunikacji, należy równolegle zbudować nową arterię wewnętrznomiejską od traktu kartuskiego do ulicy Elbląskiej

*) Spodziewane zaludnienie zespołu gdańskiego 600 tysięcy do 1 milion. Ilość czynnych zawodowo co najwyżej 50 proc. — tj. 300—500 tys. osób, z tego pracowników usługowych około 30 proc., tj. 90—150 tys., z tego maximum połowa stanowiłaby pracowników śródmieścia Gdańska tj.: 45—75 tys. osób. Licząc zaś około 300—400 pracowników na 1 ha obszaru śródmieścia otrzymujemy powierzchnię śródmieścia na 135 do 225 ha średnia: 180 ha.

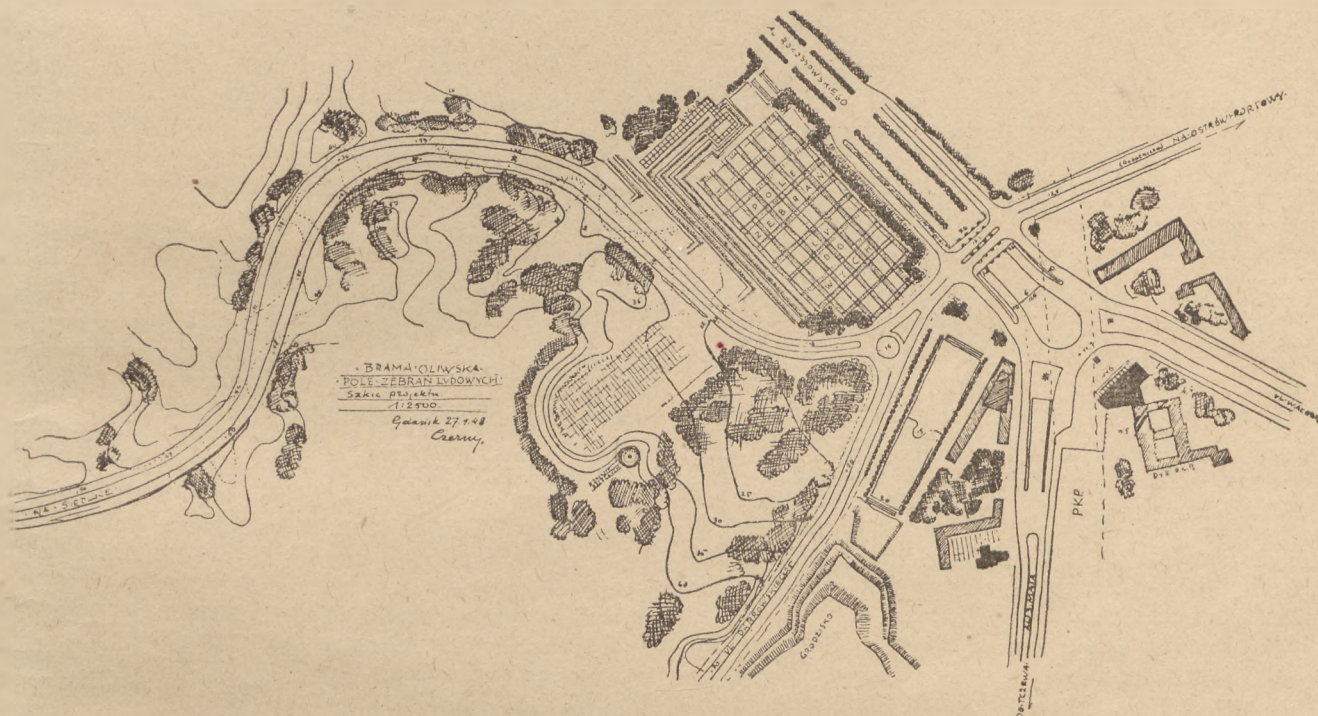
przebiegającą po pasie dawnej fosy gotyckiej oddzielającej Nowe Miasto od t.zw. przedmieścia. Można tu uzyskać 60 m szerokości w pełnej izolacji: zielenią.

Połączenie kierunku Gdyni z portem wschodnim i Elblągiem musi być przeprowadzone od Bramy Oliwskiej, przez rozszerzoną do rozmiarów nowoczesnej arterii ul. Wałową i wspomniany wyżej most przez Motławę.

— Jeśli ponadto wspomnimy o konieczności należytego urządzenia częściowo istniejącej już arterii obwodowej wzdłuż pasa redut, wiążącej arterię Tczewską wprost z portem wschodnim i pasem przemysłowym (nad Leniówką), to otrzymamy całość głównych potrzeb komunikacyjnych i

stanu surowego). Stare fundamenty dawnych kamieniczek o standardowych niemal wymiarach frontów 5—7 m, trzytraktowych o łącznej głębokości zabudowania (traktów) 15—18 m nadają się doskonale do wznoszenia na nich budynków o racjonalnych schematach planów, odpowiadających współczesnym potrzebom; 3) Kilka istniejących gmachów na Podgórzu i na zachodnim obrzeżu miasta zabytkowego musi być wykorzystanych i przystosowanych do sylwety miasta.

Zarówno na Podgórzu jak i koło Dyrekcji Kolejowej niema żadnych architektonicznie wartościowych ruin; dlatego na tych terenach mogą być wzniesione zespoły budynków o większej skali niż w Starym i Nowym Mieście; winny one być je-



Brama Oliwska — Pole zebrzań ludowych

uksztaltowanie węzła śródmiejskiego Gdańska w postaci charakterystycznego trójkąta, decydującego o strukturze i położeniu Śródmieścia.

Z istniejących inwestycji budowlanych należy się liczyć szczególnie 1) z siecią urządzeń podziemnych t.j. z istniejącą siecią ulic Staro i Nowego Miasta (kanalizacja poniżej poziomu morza, przepompowywana, sieć wodociągowa, gazowa, elektryczna i telefoniczna — nawierzchnie ulic). 2) z istniejącymi murami piwnicznymi i fundamentami budynków frontowych, w obrębie Starego i Nowego Miasta; nadają się one bowiem do taniej i łatwej odbudowy na nich budynków o tej samej skali i wysokości co dawniej stojące na nich kamieniczki. Zejście przy odbudowie z tych dawnych murów fundamentowych — jak wskazuje doświadczenie — wymaga uciążliwych robót ziemnych, conajmniej 4 m poniżej terenu, z rozbiórką licznych murów średniowiecznych (często dwie kondygnacje piwnic).

Podraża to znacznie konstrukcję budynków (przy 4-ch kondygnacjach o około 30% kosztów

dnak oddzielone od starych dzielnic szerokimi pasami zieleńcowymi (100—150 m) założonymi na szlakach dawnych wałów obronnych tak, aby każda z tych jednostek wchodzących w skład konglomeratu śródmieścia, stwarzała samoistny, plastyczny obiekt sylwetowy. Te pasy zieleńcowe mogą zarazem odgrywać w śródmieściu rolę „rynków“ w nowoczesnym tego słowa znaczeniu — dając zarazem krajobrazowi miasta charakter swobody przestrzennej i tych walorów, które zieleń i zadrzewienie tworzą w obrębie dzielnic pracy. — Jeśli na to warunki rozplanowania stoczni pozwolą, przedłużenie Wałów Piastowskich przez tereny t. zw. Drewnicy t.j. pasa terenu między Stoczną 2-gą i 1-szą aż do Leniówki z uwzględnieniem tam przystani żeglugi bliskiej i wewnętrzno-portowej byłoby bardzo wskazane ze względu na udogodnienie w ten sposób drogi do pracy pracownikom portu i stoczni, oraz dla otwarcia widoku na krajobraz przemysłowy stoczni od strony śródmieścia. Stocznie mogłyby ku temu założeniu zwrócić swoje gmachy administracyjne i w ten sposób związać

się z ośrodkiem północnym śródmieścia. Natomiast uważam, że należy zdecydowanie odrzucić wszelkie niczym nieuzasadnione sugestie t.zw. „atakowania“ Ostrowi Portowej, która dla celów miejskich najzupełniej się nie nadaje i stanowiłaby jedynie szkodliwy, bezplanowy wyprysk miasta w obrębie portu.

Podgórze wzniesione amfiteatralnie ponad całość śródmieścia (11—23 m ponad poziom morza) nadaje się doskonale na zbudowanie osi ośrodka administracyjnego, dającej się przeciwstawić sylwecie dawnego Gdańska. Stworzenie tu placu-forum na osi starej Wysokiej Bramy, o typie Amalienborga, lub placu Saskiego narzuca się szczególnie jako konieczność kompozycyjna, akcentująca nową epokę bytu Gdańska. Jest to sposobność jedyna w biegu wieków, aby stworzyć wśród jednolicie zabudowanych gmachów biurowych (Prokuracje — Ufficii) plac wewnętrzny, pieszego, wyzyskujący wyjątkowe walory plastyczne wznoszącego się w górę terenu i wspaniałą stamtąd widok na sylwetę Gdańska. Skrzyżowanie tej osi u jej szczytu z pasmem zieleni na dawnych, górnych fortyfikacjach jest szczególnie atrakcyjne. Zwieńczeniem założenia powinna być budowla postawiona na osi, grająca wyraźną sylwetą, stanowiąca siedzibę Rady Wojewódzkiej. Miejmy nadzieję, że ta sposobność nie przepadnie w zbyt krótkiej rachubie „resortowych“ wyobraźni.

U podstawy osi administracyjnej nad Radunią powinny się znaleźć główne Banki Państwowe; inne zaś grupują się na obrzeżu zachodnim Starego i Nowego Miasta. Te jednak ostatnie budynki powinny się przystosować do wymagań sylwety dzielnic zabytkowych, dziś bowiem niektóre z zachowanych przedwojennych gmachów wybitnie zaślaniają i szpecą sylwetę miasta.

Nowoczesne domy towarowe, handlowe i biurowe, tworząc ośrodek obrotu hurtowego i zaopatrzenia w towary produkcji masowej, należy pomieścić na zupełnie zniszczonej i niedającej się już w sposób dokumentarny odbudować Wyspie Śpichrzów. Jeśli na niej wzniesiemy budynki szkieletowe o wysokości 5—6 kondygnacji, to będą one tam harmonizowały z otoczeniem, a zwłaszcza z owymi kilku ocalałymi starymi śpichrzami; bo będą z nimi miały tę samą skalę, bryłę i istotę konstrukcji. Wyspa Śpichrzów jest obsługiwana bocznymi kolejowymi i może korzystać z przeładunku portowego, co ma szczególne znaczenie dla tego rodzaju ośrodka. Może być ona nawet obsługiwana szybką koleją elektryczną, osobową, przebiegającą z Głównego Dworca przez Orunię, na Nowy Port i Elbląg.

Rozwinięcie na Dolnym Mieście za Nową Motławą Ośrodka zaopatrzenia miasta (Hala hurtowa, targowica i przemysł usługowy) podniosłoby jeszcze znaczenie Wyspy Śpichrzów.

„Nowe Miasto“ (t.zw. Główne) jak wykazuje analiza jego planu było jednostką o skończonej sylwecie pionowej i poziomej, t.j. było siedzibą społeczności o zdecydowanych rozmiarach zaludnienia, funkcji i strukturze, o trwałym przez wieki obyczaju, kierującym budową całości.

W tym ładzie wewnętrznym i wiekowej trwałości struktury przestrzennej leży przyczyna i źródło owej legendy prawdziwej o pięknie architektury Gdańska. Czemże bowiem jest „piękno“, jeśli nie empirycznym odczuciem ładu i perfekcji dzieła, tego ładu i perfekcji, która na skalę czasu budowy i życia miast muszą mieć wielowiekową trwałość, zapewniającą ciągłość i poszanowanie raz powstałego planu i obyczaju, organizującego społeczeństwo.

Obecnie ze względu na położenie, charakter planu i skalę możliwych tam budynków — Nowe Miasto — zwłaszcza w jego części południowej — przy ul. Długiej, Długim Targu, Piwnej, Ogarnej, Tkackiej i Kołodziejkiej należy przeznaczyć na ośrodek drobnych instytucji śródmiejskich i lokali zrzeszeń, handel drobnotowarowy — księgarnie, sztuka, plastyka, antykwariaty, rzemiosło wysokowartościowe, krawiectwo, obuwie, domy mody, ale i biura techniczne i agentury, zarządy zjednoczeń przemysłowych i centrale sprzedaży, lokale klubowe i gastronomiczne byłyby tu na miejscu.

Dawne „Miasto Stare“ było typową średniewieczną osadą przemysłową, zgrupowaną wokół sztucznego systemu napędowego, wodnego Radunii, poruszającego szereg młynów różnego przeznaczenia. Było ono zabudowane przeważnie jednopiętrowymi domkami szeregowymi; tylko w części zachodniej występowały domki 3—4 kondygnacyj. — Struktura Starego Miasta wskazuje na stopniowe, samoistne jego narastanie — z owalnicowej osady rybackiej; jest szczególnym, pięknym i wartościowym dokumentem kultury. — Rzecz zaś zdumiewająca, że plan ten, zabudowany na nowo zupełnie współczesnymi domkami szeregowymi, utrzymanymi w skali dawnej zabudowy, będzie znakomitym przykładem wzorowego, nowoczesnego ośrodka, — jednostką sąsiadującą o pojemności do 10.000 mieszk. Takie zabudowanie zapewni wykorzystanie istniejących inwestycji i stworzy racjonalne, dojrzałe zazielenione osiedle mieszkalne dla pracowników stoczni, o wyjątkowym plastycznym uroku.

Ten sposób odbudowy jest tu jedynie opłacalny i możliwy — gwarantujący, że Stare Miasto nie stanie się jakimś panopticum nadmiernej w skali i wielkości zabudowy, rozsadzającej istniejący plan, do takiej pseudonowoczesnej architektury nie przystosowany. Te nowe zespoły domków wokół zachowanych, charakterystycznych tam gmachów zabytkowych, stanowiących akcenty główne sylwety miasta, stworzą znakomitą kompozycję. — Obudowanie Raduni ma szczególne walory plastyczne.

Oczywiście funkcje śródmiejskie mogą tylko częściowo wkroczyć w obręb Starego Miasta; mogą one tylko wystąpić w obrzeżnej jego zabudowie od strony północnej i zachodniej, pod warunkiem nie przekraczania granic i skali wysokości tego zespołu — t.j. 3 kondygnacji. W ten sposób to zabudowanie, ciężące w swej treści do Dworca Głównego i ośrodka dyspozycji portowej (przy Dyrekcji Kolejowej), zestroi się z zespołem bry-

łowym Starego Miasta i nie naruszy jego równowagi.

Na obrzeżu południowym Starego Miasta wzdłuż Targu Drzewnego i Podwala Staromiejskiego t.j. wzdłuż szerokiego pasa dawnych fos obronnych, dzielących Stare Miasto od Nowego, który teraz należy oczyścić z ruin i zazielenić, mogą się zgrupować śródmiejskie instytucje intelektualne i rozrywkowe. — Prasa, teatr, przyszłe Muzeum w Arsenale, Instytut Bałtycki już się tu grupują. Ośrodek ten powinien również objąć teren dawnego zamku, Targ Rybny i Nabrzeże Motławy.

Tam gdzie niegdyś stał zamek ks. pomorskich należy przygotować teren pod siedzibę społecznych zainteresowań historycznych (wykopaliskaskansen) i marynistycznych. Tam powinna być biblioteka, muzeum i instytut badawczy i popularyzujący; tam postawiony właściwy gmach byłby monumentem nie tylko przez swoje położenie i ukształtowanie, lecz również przez swoją treść wewnętrzną, symboliczną. Szkice kompozycyjne kolegi Stanisława Bobińskiego o tym nas dobitnie przekonywują.

Tak zwane Przedmieście na południe od Podwala Przedmiejskiego byłoby rezerwą na śródmiejskie, biurowe instytucje, zdolną do zabudowania w 3—4 kondygnacji.

Jedynie oś między kościołami św. Piotra i Trynitarzy wymaga w tej części miasta ujęcia zabytkowego.

Pozostaje jeszcze pytanie, jaka powinna być architektura nowo powstających budynków w Gdańsku zabytkowym? Jest to zagadnienie zupełnie nowe w historii urbanistyki i konserwacji zabytków, ba w historii architektury. Cały Gdańsk zabytkowy w granicach dawnych wałów obronnych, wraz z dzisiejszą aleją Rokossowskiego był i jest — dziś nawet w ruinie — obiektem zabytkowym jako całość. Zabytki to nie poszczególne eksponaty w gablocie, nie poszczególne zachowane budynki. Nie ma w Gdańsku zagadnienia kościoła Mariackiego, czy Nowomiejskiego Ratusza, czy Dworu Artusa, bądź Zbrojowni. — Istnieje natomiast zagadnienie całej kultury krajobrazu miasta w granicach jego obwarowań i w otoczeniu pejzażu kraju.

Zagadnienie należy podzielić na odbudowę dawnych zespołów: Starego Miasta, Nowego Miasta i Wyspy Spichrzów, oraz na ukształtowanie w obrębie linii dawnych obwałowań nowych jednostek plastycznych śródmieścia, które wraz z jednostkami dawnymi zgrać się muszą należycie i stworzyć nową harmonijną całość. — Treść żywą, która powinna napęlić Stare i Nowe Miasto omówiliśmy. Treść ta należycie umiejscowiona w organizmie naszego miasta nowoczesnego jest zarazem idealnie zgodna z wymaganiami konserwatorskimi.

Jakże jednak odtworzyć z ruin zniszczony krajobraz Starego i Nowego Miasta? Przede wszystkim należy uszanować stary ich plan,

który jest pisaną na gruncie historią miasta. Wznosić budynki zgodnie z tym planem, jednakże tylko frontowe i tylko przy ulicach szerszych, a nie zabudowywać uliczek poprzecznych, węższych — które pierwotnie nie były przeznaczone do zabudowania, — podobnie jak w planach naszych współczesnych osiedli — jako przejścia piesze. Również wnętrza bloków powinniśmy w odbudowywanym Gdańsku pozostawić bez zabudowania i zazielenić, połączwszy wszystkie podwórza, bez ich zagradzania, w jednolite wnętrza. Wtenczas przekonamy się, że nasz plan sprzed 7-miu wieków jest najzupełniej współczesny, że w ten sposób osiągniemy pełną użytkową i estetyczną harmonię między planem, a zabudowaniem, oraz uzyskamy wzorowe warunki gęstości zabudowania; pamiętajmy bowiem, że zasadniczą regułą, której zawdzięczamy piękno i ład zabudowania Gdańska jest jednolity obyczaj rządzący w tym mieście skutecznie od wielu wieków. On to stworzył wzorzec kamieniczki gdańskiej, jej skalę i wielkość. Krajobraz zarówno Starego jak i Nowego Miasta jest wizerunkiem harmonijnego społeczeństwa domów mieszczańskich, które choć indywidualnie dość znacznie między sobą się różnią, choć każdy z nich ma odrębny wyraz, jednak każdy z nich mieści się w pewnych określonych granicach skali wielkości, bez niezdrowych kontrastów społecznych, cechujących miasta epoki liberalnej. Dlatego otrzymujemy tu kompozycję jednostek skończonych, zorganizowanych, w których stosunek kamieniczki-obywatela do gmachu użytku publicznego, do obwarowań, bram miejskich, oraz do całości miasta jest stały i zdecydowany, jak zdecydowany jest stosunek całości takiego osiedla do otaczającego go krajobrazu. Pod tym względem miasta tzw. zabytkowe są nam szczególnie pouczającą lekcją społeczną i zbliżają nas do poszukiwanego ideału wyrazu plastycznego nowego ukształtowania naszych osiedli, — zgodnie z ich nową strukturą socjalną. Pierwszą zatem zasadą odbudowy dzielnic zabytkowych, to przyjąć ich, im właściwe normy wielkości i skali budynków, odpowiednie również dla wielu funkcji współczesnych; należy te funkcje ustalić i stosować się nadal do obyczaju, który przez tyle wieków kształtował zabudowę tej jednostki miejskiej, z wielkim sukcesem harmonii między budynkami powstałymi w takich interwałach czasu, jak 13 wiek do początku 19-ego wieku. — Jeśli w zgodnej harmonii mogą stać obok siebie kamieniczki gotyckie i empirowe, czemużby w ich zespół nie mogły wejść i kamieniczki współczesne pod warunkiem, iż potrafią uszanować obyczaj plastyczny i obyczaj skali tego miasta i wejść doń w szacie szczerzej, nie krzykliwej, wolne od akcentów chwilowej mody, zaprojektowane z perspektywą długiego czasu, na który mają użytkowo i emocjonalnie wystarczyć. Budynki o określonym wyżej programie ich zawartości funkcjonalnej, mające zapęlić Gdańsk zabytkowy, będą nowocześniejsze od ko-szar mieszanego użytkowania, którymi zabudowaliśmy Gdynię; albowiem, ani żelbet, ani szyby sklepowe, ani błyszczące „materiały“, ani „mo-



Szkic projektu odbudowy Gdańska zabytkowego — (skala planu oryginalnego 1 : 2500 reprodukcja znacznie pomniejszona)

dern maquilage“ nie decydują o współczesności; decyduje tylko o niej treść i subordynacja społeczna — kultura umiejscowienia i ukształtowania w istniejącym krajobrazie i środowisku.

Czy wszystkie domy w Starym Gdańsku muszą mieć „szczyty gdańskie“? — sądzę, że wcale nie! Mogą je mieć tylko te, które je dawniej miały, jeśli uda się nam — bez szkodliwych kompromisów dla współczesnego użytkowania — ich elewacje wiernie odtworzyć, według dostatecznych danych dokumentarnych.

Pewna ilość takich rekonstrukcji jest konieczna, aby miasto nie straciło swego wyrazu indywidualnego, aby utrzymana ciągłość tradycji plastycznych — zgodnych z współczesną treścią — pouczała architektów i budujących o należnym ośrodkowi temu pietyźnie, o wymaganym wysiłku twórczym przy realizowaniu każdego nowego obiektu w owym zespole. Takie odtwarzanie wierne dawnych elewacji jest zupełnie możliwe w ich właściwym otoczeniu, jeśli odpowiadają naszym współczesnym potrzebom; nie wolno nam natomiast budować „w dawnym stylu“, „w dawnym charakterze tj. fałszować dokumentów, które nigdy nie istniały. — Podobnie historyk nawet najściślejszy obiektywista, jest jednak wielkim twórcą i słusznie Grecy przypisywali mu natchnienia Muzy Klio, — a przecież jemu nie wolno posunąć się w twórczości dziejopisarskiej do dokomponowywania niebyłych zdarzeń historycznych, choćby tak bardzo były „w charakterze“ i „stylu“ opisywanej epoki.

Zasadniczy błąd kodyfikowania form architektury Gdańska i projektowania nowych budynków „w stylu gdańskim“ popełniali Niemcy. Budynki pruskie w Gdańsku: poczta przy ul. Długiej, bank rzeszy (dzisiejszy Bank Narodowy). Bank Rolny, dawne prezydium policji, dworzec główny i wreszcie Politechnika — choć skonstruowane na podstawie drobiazgowych studiów i systematyki „pragdańskich“ form architektonicznych, choć niejednokrotnie projektowane przez ludzi o dużej perfekcji rysunkowej, są budynkami najbardziej wrogimi społeczności plastycznej Gdańska. — Zwłaszcza te wielkie „szafy“, zastępujące sylwetę zabytkowego miasta, brutalnie gwałcą skalę Gdańska i łamią równowagę starych dzielnic i ich porządek społeczny. — Wysoka Brama jest tu klasycznym przykładem, zdegradowania jej przez bryłę Banku Narodowego do roli szaletu przy skwerku. — Te gmachy „naukowo“ tańtuowane na pseudo-gdański „styl“ są typowym świadectwem pruskiego barbarzyństwa. Są to obiekty, które powinny wyczekiwać ekonomicznych możliwości ich usunięcia.

Niestety i my już mamy do zanotowania podobną pomyłkę, gdzie pod pozorem architektury „nadmorskiej“ otrzymaliśmy coś w rodzaju dawnego warszawskiego pasażu Simonsa w Gdańsku. Oby ta pomyłka była lekcją dla jej twórców!

Przystępując do tak trudnego dzieła, budowania na nowo Gdańska, musimy zdać sobie sprawę co to są formy nowoczesne w architekturze i co

zgadza się z otoczeniem zabytkowym, a co z nim się nie zgadza.

Nie uznaję rozdziału między architekturą „przyzabytkową“ a nowoczesną. — Dzieło architektoniczne, jeśli nie przekracza właściwej otoczeniu skali nie może kłócić się z sąsiednimi budynkami zabytkowymi, gdy jest prawdziwie nowoczesne. — Z dobrą architekturą zabytkową nie zgadzają się tylko budynki projektowane „stylowo“ i „modernistyczne“, niecywilizowana krzykliwa tandeta sezonowa — czyli architektura nie współczesna. Probierzem nowoczesności architektury jest jej harmonizowanie się także z zabytkami. Ponieważ wszelka prawda i wierność zgadzają się z sobą idealnie. Wszelki więc fałsz i krzykliwe imponerstwo muszą być z społeczeństwa (również plastycznego) wykluczone. — Sprawdza się teza Violet le Duc'a o ścisłym związku między etyką, a architekturą. Współczesną formą jest każda forma odpowiadająca współczesnym potrzebom, bez względu na czas jej powstania. Przeciwnie antywspółczesne są formy nie odpowiadające współczesnym potrzebom, choćby je nawet wczoraj lub dziś wynaleziono. Staroegipski taborecik drewniany w formie przenośnego siodełka do przysiadania, wiernie skopiowany, choć forma ta pochodzi z przed kilku tysięcy lat jest mebelkiem na wskroś dziś nowoczesnym. Natomiast owe „proteżowe“ krzesła „surrealistów“ ery „kontrbryłowców“ są tworem antytechnicznego i antyużytkowego barbarzyństwa — a więc są wsteczne. — Tow. Żdanow nawołując twórców do wnikliwego studium form klasycznych i tradycyjnych, jako koniecznego punktu wyjścia dla wielkiego postępu, wypowiedział monumentalną prawdę. — Stary dom gdański 3 okienny, trzytraktowy z ogródkiem, z warsztatem i sklepem w przyziemiu — i z związanym z nim mieszkaniem służbowym kierownika tej placówki na wyższych piętrach, jest znacznie nowocześniejszy od nowego domu gdyńskiego, zawierającego w przemieszaniu sklepy, mieszkania i biura w 5-ciu do 6-ciu kondygnacjach.

Oczywiście odbudowa dawnego Gdańska jako siedziby małych instytucji śródmiejskich wyczerpuje tylko pewną część zagadnienia budowy śródmieścia. Znaczna część, dominująca, śródmieścia musi tworzyć odrębne jednostki gmachów biurowych i towarowych, oddzielone pasmami zieleni od Starego Gdańska (lub Motławy). Tylko takie zorganizowanie nowych jednostek, dających się przeciwstawić dawnym dzielnicom historycznym, zapewni indywidualny wyraz poszczególnym jednostkom konstelacji śródmiejskiej.

W tym zakresie jeszcze raz podkreślę kapitalne znaczenie nowej, godnej założenia osi ośrodka Administracyjnego na Podgórzu, tak się wyraźnie przeciwstawiającego swoim nowoczesnym duchem klasycznemu Gdańskowi gotyckiemu, w sposób analogiczny do znakomitego założenia Stanisława Leszczyńskiego w dawnym gotyckim Nancy.

Liczne doświadczenia dowiodły, że miasta, budowane w wieku pseudoliberalizmu, są nie tylko nieużyteczne i bezplanowe, lecz przede wszystkim groźne dla życia i zdrowia ich mieszkańców — są

to właściwie obozy wymierania fizycznego i moralnego ludzkości. — Te potworne doświadczenia budzą naszą czujność, albowiem po tych wojennych zniszczeniach, kiedy możemy odbudować miasta w sposób godny człowieka, już znowu raz po raz słyszymy głosy dygnitarskiego lub resortowego sobiepaństwa, które głęboko tkwią w starych pseudoliberalistycznych i kapitalistycznych nawykach. Dziś w nowej epoce chcą znowu budować zbyt gęsto, zbyt wysoko, po „wielkomiejsku“ i jakgdyby naśladała lichwiarska renta gruntowa; znów lekceważą wartości kulturalne i estetyczne, te które są skarbem kultury ludowej i sprawdzianem ładu społecznego, walcząc zawsze demagogicznym argumentem „resortowej“ oszczędności, kosztem całości gospodarstwa społecznego. — Ci, którzy walczą z zabytkami, niech pomną na słowa Hitlera: „Żaden naród nie żyje dłużej, niż dokumenty jego kultury“ — to groźne memento i nie-

stety prawda, a nie tylko propaganda. — Jeśli zaś chodzi o oszczędność, to jest tylko jedna prawdziwa: tworzyć gruntownie i planowo; planowo tj. z poszanowaniem wszelkich wartości i względów, a zwłaszcza (co dotyczy poszczególnych realizatorów) z poszanowaniem innych jednostek społecznych i wymagań ogólnych, które poszczególnym realizatorom mogą nie być zrozumiałe. — Do tych względów naczelných, a tak często nie rozumianych należy kultura plastyczna i kultura krajobrazu.

Planować miasta znaczy rozmieszczać i kształtować obiekty techniczne je tworzące, w sposób zgodny z ukształtowaniem istniejącego krajobrazu naturalnego i kulturalnego. Jest to hasło zarówno najwyższej estetyki, jak też i ładu organizacyjnego, sprawiedliwości społecznej i prawdziwej społecznej oszczędności.

Prof. inż. arch. Jan Borowski
Konserwator Gdański

Zabytkowy Gdańsk w odbudowie

W zasięgu prac konserwatorskich znajdują się nie tylko poszczególne zabytki architektoniczne, ale przede wszystkim **same miasto** jako zabytek, z charakterystyczną dla miasta gotyckiego siecią ulic, placów i śladami fortyfikacji.

Obszar „Starego Miasta“, „Prawego“ i „Nowego“, wraz z „Wyspą Śpichrzów“ Konserwator Wojewódzki uznał za zabytek i odbudowa tej części miasta powinna być z nim uzgadniana. Przez specjalną Komisję Rzeczoznawców — Urbanistów z Warszawy, delegowaną przez Ministerstwo Kultury i Sztuki został opracowany plan zagospodarowania przestrzennego dzielnic zabytkowych Gdańska. Stosownie do tego planu sieć ulic i bloki mieszkalne mają pozostać niezmienione, tylko zabudowa tych ostatnich nie ma zapełnić terenu w 90%, a pomiędzy blokami i wewnątrz nich pozostawi się wolne przestrzenie na podwórza i zieleńce.

Poszczególne domy mają zajmować jak dawniej wąskie parcele tak, aby fasady mieściły na każdym piętrze nie więcej jak trzy okna, z tym, że w razie potrzeby wnętrza kilku kamienic mogą być łączone w jedno większe. Odbudowane niezbyt wysokie kamienice (3—4 kondygnacje) wewnątrz będą miały nowoczesne rozplanowanie z zastosowaniem nowoczesnych wygód.

Fasady kamienic przy głównych, zabytkowych ulicach, jak — Długiej, Długi Targ, Piwnej, Garncarskiej i t. p. ma się odbudowywać ściśle na podstawie zachowanych sztychów i fotografii, z tą tylko różnicą, że parter domów będzie miał również charakter zabytkowy. Uprzednio architekci niemieccy przepruwali go dużymi oknami wysta-

wowymi tak, że część parterowa na całej długości ulic odcinała się swym nowoczesnym charakterem od wyższych stylowych partii fasad. Niezbyt szerokie okna wystawowe (maksymalna szerokość 1,60 m.) bardziej nawet odpowiadają nowoczesnej wystawie, która nie tyle ma na celu pokazać jak największą ilość towarów, jak podać parę przedmiotów w efektownie skomponowanej całości na niewielkiej przestrzeni okna wystawowego.

Odbudowujące się kamienice w mniej zabytkowych dzielnicach miasta, a nie posiadające odpowiednich historycznych dokumentacji mogą być potraktowane nowoczesnie, z zachowaniem jednak wąskich fasad, „małej skali“ przy ich opracowaniu architektonicznym i wysokich ceramicznych dachów o kalenicy biegnącej prostopadle do kierunku ulicy.

Wszystkie te zamierzenia mają na celu przywrócić miastu jego dawny, stylowy charakter, który zatarli Niemcy w ostatnim stuleciu, a przede wszystkim chodzi o wydobyć i podkreślić pierwotnego, gotyckiego planu miasta.

A więc przede wszystkim fortyfikacje: „Stare“ i „Prawe Miasto“ — otoczone były murami najeżonymi basztami. Część tych baszt istnieje, zostały po wojnie już zabezpieczone przez przekrycie dachami oraz uzupełnienie wyrw w murach, jak np. baszty „Biała“, „Na Zrębie“, „Stagwie Mleczne“, „Wieża Więzienna“ a także bramy miejskie przy Motławie jak „Chlebnicka“ i „Mariacka“. Do odbudowy ogólnie znanego „Żurawia“ przystąpi się w następnym roku i będzie on znów stanowił charakterystyczny fragment w sylwetce miasta. Mury gotyckie, otaczające miasto prawie

całkowicie zburzono jeszcze przed wojną. Obecnie korzystając ze stanu, że miasto jest w ruinie usuwa się wszelkie późniejsze i szpecące kamienice, które zakrywały sobą nieraz piękne zabytkowe fragmenty a także fortyfikacje. Np. — po usunięciu paru zniszczonych domów na placu Targ Węglowy odsłoniło się „Bastwę Słomianą” przy Zbrojowni, a także „wydobyto” część muru obronnego.

Wszelkie odkryte szczątki murów obronnych, otaczających dawny Gdańsk ma się zabezpieczyć i częściowo odbudować. Odgraniczą one w planie wyraźnie Gdańsk stary od nowego. Korzystając także z obecnego zniszczenia miasta pozostawi się niezabudowane szerokie pasy na miejscach dawnej fosy, dzielące „Stare Miasto” od „Prawego” i „Prawe” od „Nowego”

Jeżeli chodzi o poszczególne domy, to przede wszystkim zostały uratowane tak nieliczne domy robotnicze starego Gdańska jak przy ul. Mniszek 14 i Wodopój 7. Odbudowuje się też kamienicę „Złotą” (Steffensa), zabezpieczono „Dom Królewski” przy Długim Targu oraz szereg kamienic w zabytkowej części miasta. W zrujnowanej ulicy Mariackiej doprowadzono do porządku piękne przedproża rzeźbione.

A więc ulica Długa i Długi Targ odbudowane będą w całej swej rozciągłości, przede wszystkim zaś **Ratusz Prawomiejski** jako siedziba Zarządu Miejskiego. Po pożarze zostały same mury a dach i hełm nad wieżą uległy spaleni. Dotychczas odbudowany dach (o konstrukcji mieszanej żelazno-drewnianej) zabezpieczył mury oraz sklepienie nad parterem i piwnicami, gdzie się przechowuje cenne szczątki spalonego ratusza jak naprzykład część posągu króla Zygmunta Augusta, który zdobił szczyt hełmu ratuszowego. Z inicjatywy Min. Kult. i Sztuki wykonuje się obecnie rekonstrukcję tego hełmu wraz z posągiem króla co będzie zadokumentowaniem po wsze czasy polskości Gdańska. Projekt tego hełmu oraz model w skali 1 : 20 wykonuje Pracownia Konserwator-



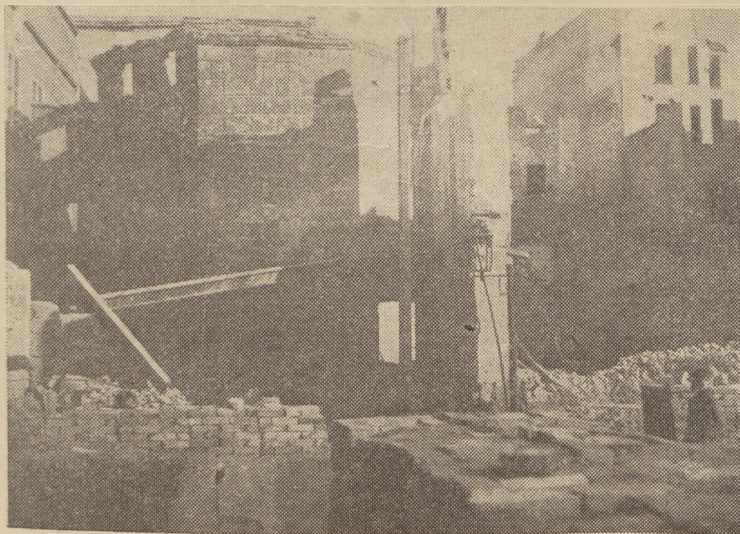
Fot. K. Lelewicz

Katownia — Widok z ul. Kredytowej
(po założeniu rusztowania na wieży)



Fot. K. Lelewicz

Biała wieża. — Widok od strony ul. Okopowej
podczas odbudowy



Wieża Słomiana przy Zbrojowni
(po zburzeniu zasłaniających ją murów)



Fot. J. Cofa

Widok Ratusza Prawomiejskiego po wojnie

ska we Wrzeszczu ściśle wg. rysunku inwentarymi. Będzie on wiernym odtworzeniem hełmu ustalającego uzgodnionego z pozostałymi szczątkawionego w 1777 r. Gdański hełm ratuszowy uważany jest słusznie za najpiękniejszy ze wszystkich w różnych krajach i w różnych epokach stawianych hełmów, gdyż posiada ażurowość gotyku w połączeniu z pełnymi formami baroku a strzelistością swą konkuruje ze znaną „igłą” nad admiralicją w Leningradzie. Drewnianą konstrukcję hełmu gdańskiego Ratusza zastąpiono konstrukcją

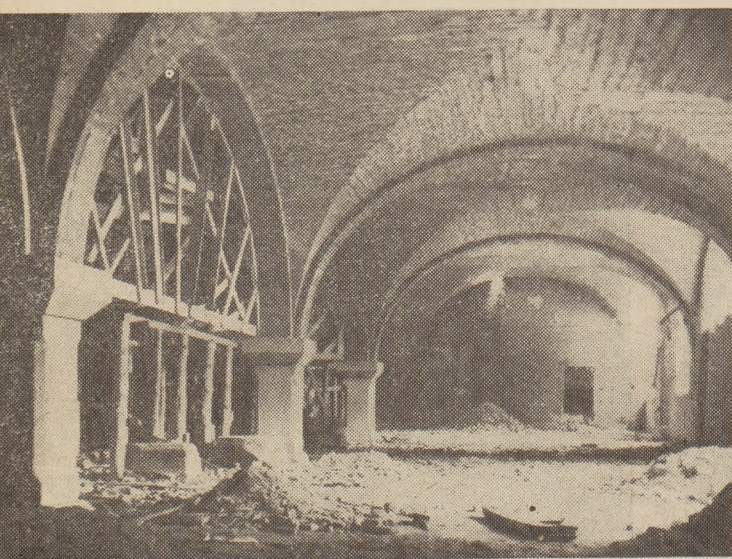
stalową projektu prof. Politechniki Gdańskiej inż. St. Obmińskiego. Konstrukcja ta zostanie silnie zakotwiona w murze ze względu na dużą wysokość hełmu (35 m ponad mur wieży). Montuje się ją w warsztatach P.P.B. Nr 3 i z początkiem przyszłego roku ma być ustawiona na wieży a na wiosnę otrzyma opierzenie z blachy miedzianej. W dniu 8 kwietnia, w rocznicę uwolnienia Gdańska od Niemców projektuje się odsłonięcie posągu króla Zygmunta Augusta, wykonywanego już przez firmę Niewiadomski we Wrzeszczu.

Wnętrze sali ratuszowej a zwłaszcza piękna sień oraz sale: biała i czerwona mają być zrekonstruowane w roku następnym co w dużej mierze racja wnętrz tych sal została przed wojną zdjęta ze ścian i zabezpieczona, a obecnie znajduje się pod opieką konserwatora.

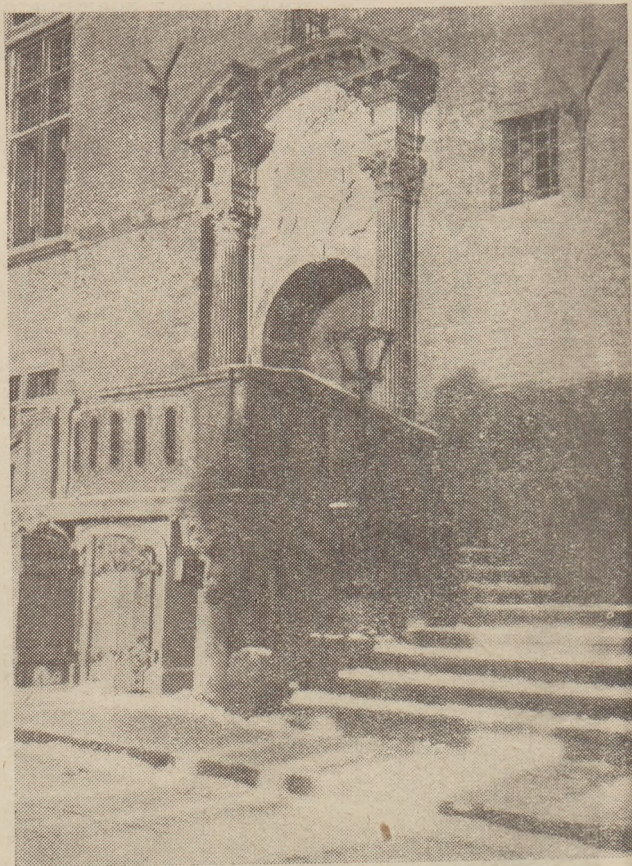
Projektuje się również rozbudowę ratusza, który swymi pomieszczeniami urzędowymi oraz mieszkaniami urzędników obejmuje cały blok dziś już oczyszczony od gruzów.

Ratusz Staromiejski stosunkowo mało uszkodzony, po naprawie dachu oddany już jest do użytku.

Największą zabytkową budową Gdańska jest **kościół N. Marii Panny** co do wielkości szósty w Europie (100 metrów długości, wysokość naw 30 m.). Z gotyckiej budowy z XIV wieku, nazewnątrż dość ciężkiej o surowej fakturze ceglanej



Fot. K. Lelewicz

Zbrojownia
Sklepienie po zdjęciu szalowań

Fot. J. Bułhak

Portal Ratusza Prawomiejskiego



Fot. K. Lelewicz

Kościół św. Elżbiety. — Widok frontowy po odbudowie

została imponująca wymiarami piękna perspektywa wnętrza działająca na widza, nawet obecnie, po spaleniu, szlachetną rytmiką swych filarów.

Gwiazdziste sklepienia, z których zachowała się tylko połowa, omal całkowicie już odbudowano. W pierwszym rzędzie należało je zabezpieczyć przez przekrycie dachem. Orginalny projekt żelaznej konstrukcji dachu w połączeniu z żelbetową powłoką na której ułożona zostanie dachówka, wykonał inżynier Jarosz z Warszawy. Roboty wykonuje firma inż. Zarzecki i S-ka pod kierownictwem prof. inż. Obmińskiego. Jest to obecnie niewątpliwie największa robota konserwatorska w Europie gdyż powierzchnia dachu wynosi bez mała jeden hektar. Godną uwagi jest nadzwyczajna lekkość więzarów dachowych, które przy ciężkich murach kościoła przypominają pajęczynę. Autorowi projektu należy przyznać dużą odwagę połączoną z ekonomią zużycia materiałów.

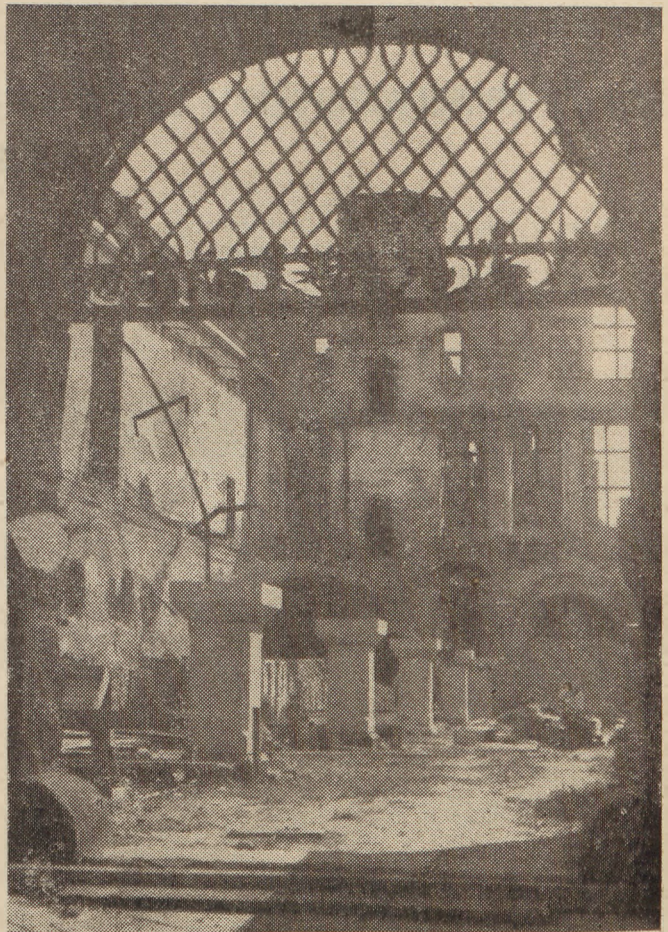
Również duże uznanie należy się murarzom za odbudowę sklepień przeprowadzoną z wysoką fachową umiejętnością przy zastosowaniu wiszących rusztowań na wysokości 30 metrów nad posadzką kościoła. Wogóle roboty przeprowadzane w kościele Marjackim stoją na bardzo wysokim poziomie i są wyrazem stosowania zdobyczy techniki współczesnej przy odbudowie pomników kultury, jak również wyrazem zorganizowanej pracy robotnika.

Do końca tego roku zostaną ustawione wszystkie krokwie i połowa dachu będzie przykryta dachówką. W tymże terminie zrekonstruuje się wszystkie sklepienia.

Drugim interesującym przykładem odbudowy jest **Zbrojownia** — Antoniego van Obbergena z której zostały zaledwie lekko uszkodzone obie fasady, wewnątrz jednak całkowicie wypalone. Obecnie odbudowuje się sklepienia parteru, oparte na dość niskich kamiennych filarach, sprawdzonych z kamieniołomów śląskich. Prace te ukończy się w roku bieżącym. Odbudowany gmach Zbrojowni da pomieszczenie gdańskiemu Muzeum etnograficznemu.

Jeżeli mowa o muzeach, to odbudowano częściowo i oddano do użytku dawniejszy **klasztor franciszkanów**, gdzie obecnie mieści się Muzeum Państwowe w Gdańsku. Na muzea przeznaczają się również **Dwór Artusa** i **Sień Gdańska**, z których w pierwszym niebawem rozpocznie się roboty, wstawi nowe granitowe filary i zrekonstruuje piękne, palmowe sklepienia. Obok Sieni Gdańskiej zabezpieczono również **Bramę Zieloną**, oraz **Bramę Złotą**. W roku przyszłym rozpocznie się jej odbudowę.

Wnętrza muzealne posiadają niewątpliwie niektóre kościoły, a przede wszystkim **Katedra w Oliwie**, którą po zniszczeniach wojennych oszklono,



Fot. K. Lelewicz

Zbrojownia w Gdańsku — Widok ustawionych filarów, na których mają się oprzeć sklepienia

wyreperowano dach i wewnątrz doprowadzono do porządku. Pozostaje jedynie wykonanie hełmów na dwóch wieżach frontu katedry.

Drugim kościołem-muzeum jest **kościół św. Mikołaja** w Gdańsku, gdzie przeprowadzono reperację sklepień, i wzmocnienie uszkodzonej przez bombę ściany północnej.

Jeżeli chodzi o inny dział prac konserwatorskich to w **kościół św. Katarzyny** odkryto i zabezpieczono freski z XV wieku przedstawiające między innymi zabójstwo św. Stanisława — Biskupa. Jeżeli chodzi o sam kościół św. Katarzyny to odbudowano dwie boczne kaplice przy wieży i oddano je do użytku. Dalszych robót nie prowadzi się z powodu braku kredytów.

Położony obok **kościół św. Brygidy** został częściowo zabezpieczony, zwłaszcza część presbiterialna z zachowanymi sklepieniami i piękną rzeźbą Męki Pańskiej. Z kościołów gotyckich, gdzie przeprowadzono roboty konserwatorskie należy wymienić **kościół św. Jana** z pozostałym pięknym ołtarzem renesansowym. Pozostałe w tym kościele sklepienia zabezpieczono przez przykrycie ich dachem, a pochyloną ścianę prezbiterium podtrzymano przymurowaną potężną skarpą. Odkryte

w kościele św. Jana fragmenty fresków zabezpieczono.

Do zabytków częściowo odbudowanych należy **kościół św. Trójcy**, którego nawę główną oddano do użytku.

Należy jeszcze wymienić **kościół św. Jakuba** przywrócony częściowo do stanu pierwotnego i obok położony **kościół św. Bartłomieja**, gdzie odbudowano kaplicę mieszczącą piękny tryptyk gotycki.

Położony naprzeciw dworca **kościół św. Elżbiety** został całkowicie odbudowany, sąsiadujący z nim **kościół św. Józefa** odgruzowano i uruchomiono już jedną kaplicę.

Wreszcie „perła architektury gdańskiej“ — **Kaplica Królewska**, królewski dar Jana III dla Gdańska została oddana do użytku. Odbudowano tam sklepienia, naprawiono dach, odbudowano przybudówki i przykryto je dachem.

Tak charakterystyczne dla sylwetki miasta, spichrze nad Motławą uległy w czasie wojny dużym zniszczeniom. Pozostały jedynie spichrze muryrowane, z których zabezpiecza się Spichrz pod Koroną i Spichrz na Ołowiance.

Inż. Arch. Marian Kossakowski
Gdańsk

Roboty konserwatorskie i zabezpieczające w Kościele Najśw. Marii Panny w Gdańsku

Jedną z najciekawszych i największych robót konserwatorskich w Polsce a niewątpliwie i w Europie, są prace przy kościele N. M. P. w Gdańsku, którego wieża od XV wieku dominuje w sylwetce miasta. Budowla ta

rozpoczęta w roku 1345 ukończona została w roku 1498. Pierwotny projekt przewidywał założenie bazylikowe (środkowa nawa wyższa od naw bocznych) i w tym też charakterze wykonano w pierwszej fazie wieżę do połowy dzisiejszej wysokości, i nawę główną z bocznymi do transeptu. W drugiej fazie budowy zmieniono pierwotną koncepcję, i już transept i prezbiterium wykonano jako kościół halowy (nawy boczne i nawa główna przesklepienie na jednej wysokości). W trzeciej fazie t. j. od roku 1466 do 1498 r. rozebrano nawy boczne, wykonane w pierwszym okresie, wybudowano obecnie istniejące a w miejsce stropu belkowego dano w nawie głównej sklepienie. Ślady tych zmian pozostały na murach nawy głównej, powyżej dzisiejszych sklepień. Gotyk przy zastosowaniu systemu halowego we wnętrzu kościołów, zmienił stronę zewnętrzną. Odpadły przypory, elewacja została uproszczona. Ważnym natomiast czynnikiem stały się dachy. Przykrycie trzech naw jednym dachem (kościół św. Szczepana w Wiedniu) było trudne ze względów konstrukcyjnych. W kościele N. M. P. wprowadzono nad każdą nawą osobny dach, kończąc go w elewacji szczytem. Powierzchnia dachów w rozwinięciu wynosi 8.000 m², zaś powierzchnia zabudowana kościoła 4.800 m², a kubatura całości 155.000 m³. Wysokość naw 28 m. Te krótkie dane o kościele, wydają mi się konieczne, dla zaznajomienia z wielkością budowli.

Władze nasze przejęły ten zabytek w stanie wielkiego zniszczenia. Uległa całkowitemu zniszczeniu (spaleniu) drewniana konstrukcja dachu kościoła i wieży. Sklepienia w 45% zupełnie rozbite, leżały w gruzach na posadzce. pozostałe zaś podziurawione granatami i bombami.

Już w 1945 r. Gdańska Dyrekcja Odbudowy wspólnie z Konserwatorem Wojewódzkim prof. J. Borowskim rozpoczęła wstępne studia nad zabezpieczeniem kościoła. Wykonanie jakiegokolwiek konstrukcji dachu o polaci



Fot. J. Bułhak.

Kościół N. P. Maryi. Widok zniszczeń po wojnie

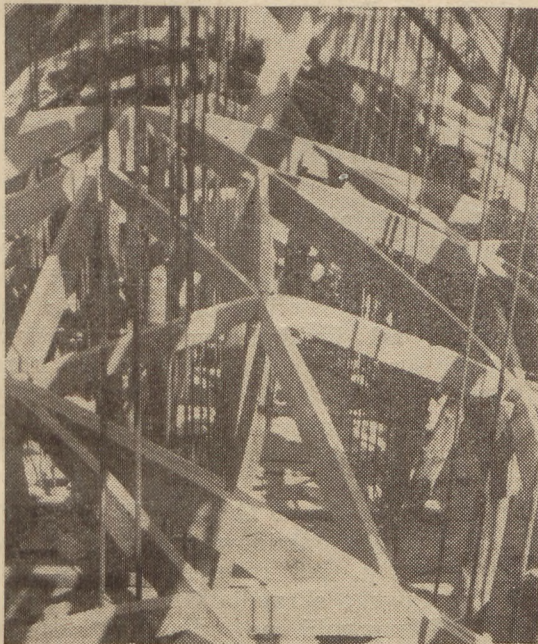
8.000 m² nie mogło nastąpić w krótkim czasie a należało ratować pozostałe jeszcze sklepienia. W roku 1946 przystąpiono do odgruzowania sklepień i dano na nich według projektu i pod kierownictwem Prof. inż. St. Obmińskiego, powłokę cementową, grubości 3—5 cm z zastosowaniem odpływów, celem odprowadzenia opadów atmosferycznych. Jednocześnie wykonano na podwieszonych, według pomysłu inż. J. Szafrana rusztowaniach, napraw podziurawionych sklepień. Roboty wykonało Biuro Bud. Inż. Z. Zarzecki i S-ka, Warszawa — Oddział Gdański. W tym samym roku Dyrektor G. D. O. inż. A. S. Olszewski po przeanalizowaniu różnych koncepcji, ogłosił konkurs na projekt z kosztorysem, konstrukcji dachu ogniotrwałego a zarazem wytrzymującego działania podmuchów od wewnątrz (brak części sklepień i oszklenia okien). Konkurs nie dał pozytywnego wyniku, dopiero nadesłana alternatywa inż. T. Jarosza, konstrukcji żelaznych wieżarów krytych prefabrykowanymi dylami żelbetowymi, została przyjęta. Opracowanie projektu i wykonanie konstrukcji Gdańska Dyrekcja Odbudowy powierzyła firmom: Inż. T. Jarosz i Inż. Z. Zarzecki i S-ka, kierownictwo zaś Prof. Inż. St. Obmińskiemu. W sierpniu 1947 r. po zatwierdzeniu projektu przez Ministerstwo Odbudowy, przystąpiono do robót. Celem wzmocnienia górnych partii murów pod konstrukcję dachową, wykonano na nich wieńce żelbetowe o przekroju prostokątnym, zaś w kierunku poprzecznym połączono je belkami o przekroju teowym. Belki te rozpiętości do 12,50 m, na wysokości 32 m były wykonywane nad nawami, które nie miały sklepień. Na partii od wieży do transeptu dla umożliwienia odprowadzenia opadów atmosferycznych, zastosowano pod wieżary koźły żelbetowe. Na powyższe roboty zużyto 240 m³ betonu i 26.500 kg żelaza. Sama konstrukcja składa się z 12 typów wieżarów kratowych w odstępach 3,30 m wspartych na łożyskach stałych i ruchomych. Wieżary zaprojektowane z kątowników, spawane są na miejscu budowy. Każdy wieżar spawany na dole, wciągany jest w dwóch elementach na górę, i tu dopiero łączony spawkami i ustawiany na łożyskach. Całość konstrukcji składa się z 127 wieżarów, wzmocnianych co 2-gie pole wiatrownicami z kątowników, przyspawanych na górze, już po ustawieniu wieżarów. Waga całej konstrukcji żelaznej wyniesie 210.000 kg. Po zakończeniu robót spawalniczych każdej partii, następuje obetonowywanie górnych pasów wieżarów, przy pomocy specjalnych rusztowań. Po 28 dniach układa się na tych zabetonowanych pasach, żelbetowe dyle w ten sposób, że stykające się końce zostają na sze-



Fot. J. Bułhak.

Widok na resztki sklepień kościoła Mariackiego w Gdańsku po wojnie 10. V. 1946.

rokości 60 cm obetonowane, przez co wytwarza się belkę teową, która przenosi obciążenia. Same dyle wykonuje się na miejscu budowy z betonu wibrowanego. Dyle mają formę deski w jednym miejscu zgrubionej, na którym opierać się będą dachówki. Szerokość dyla 17 cm, długość 3,30 m, grubość 3,5 cm. Na całość dachu zużyte będzie 17.000 sztuk dyli. W ten sposób otrzymujemy przed

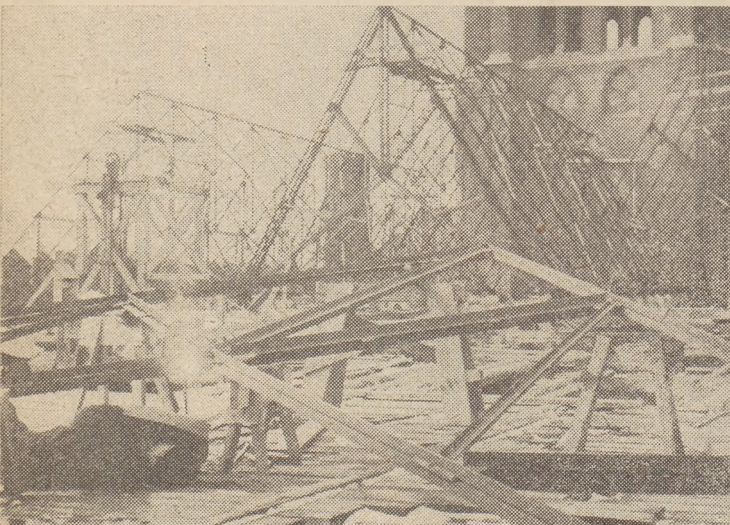


Fot. K. Lelewicz

Ustawione krężyny na rusztowaniu wiszącym

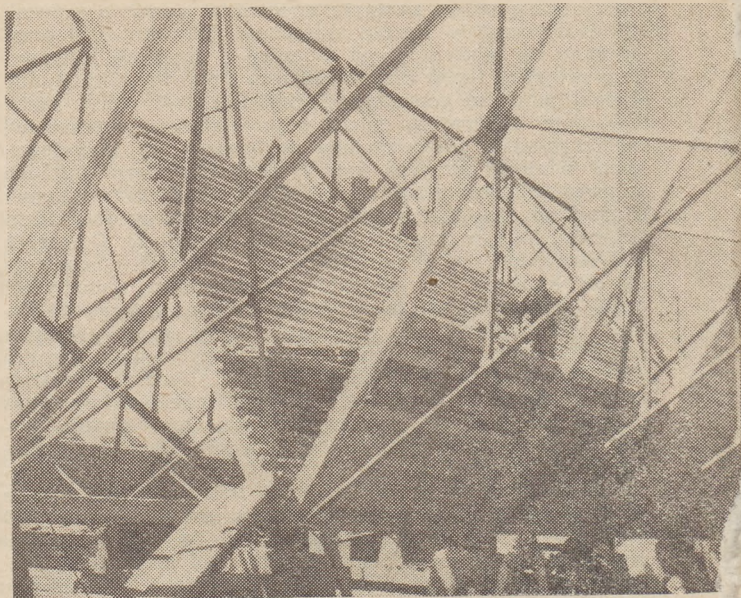


Odbudowa sklepień kościoła Mariackiego w Gdańsku (Robota odbywa się w powietrzu, prawie bez krężyn na podwieszonych platformach)



Fot. K. Lelewicz

Konstrukcja dachu kościoła Mariackiego w Gdańsku
(Montaż więzarów dachowych)



Fot. K. Lelewicz

Kościół N. P. Maryi w Gdańsku. — Krycie dachu
układanie dyli betonowych

ułożeniem dachówki, pokrycie stropo-dachem. Należy zaznaczyć, że kształt dachów zaprojektowano i wykonuje się ściśle według dawnych obrysów. Do 1 września 1948 ustawiono 70% więzarów i kończy się układanie dyli na części od wieży do transeptu. Cały dach pokryty będzie dachówką holenderką. W jesieni 1947 r. okazała się konieczność przemurowania w 2-ch częściach przypory wieży nad sklepieniami. W tym celu wykonano na ruszcie z belek nad sklepieniami rusztowanie wysokości 45 m, rozebrano części zniszczone murów i na nowo przemurowano. Duże trudności sprawiało stałe wzmocnienie tego wysokiego rusztowania, narażonego na silne wiatry od morza. W tym też czasie obecny Dyrektor G. D. O. Inż. Br. Welcher, zwracając zawsze uwagę na celowość i jakość wykonywanych robót, po zaznajomieniu się z całokształtem budowy zdecydował powierzyć firmom wykonanie jednego sklepienia kryształowego, całkowicie zniszczonego. Sklepienie wykonano z rusztowań wiszą-

cych, nawiązując się do pozostałych śladów stopek i według dawnego układu. Wykonane sklepienie zadecydowało, że Generalny Konserwator R. P. Prof. Zachwatowicz wyraził zgodę na rekonstrukcję dalszych sklepień żebrowych. Wobec trudności w nabyciu cegieł profilowanych do żeber, wykonuje się je w formach z cementu dodając zbrojenie. Po zawieszeniu rusztowań robione są dokładne pomiary, które służą do opracowania rysunków roboczych krążyn. Wykonano już 850 m² sklepień. Ostatnie pola są pokryte rusztowaniami i do końca tego roku będą zasklepione. Wykonanie sklepień z rusztowań wiszących na wysokości 32 m o rozpiętościach od 11—12 m, budzi zrozumiałe zainteresowanie u zwiedzających tak naszych jak i zagranicznych fachowców. Roboty konserwatorskie kościoła N. M. P. w Gdańsku są niezbitym dowodem zrozumienia potrzeby ratowania zabytków kultury i stanowiąc będą chlubną kartę w dziejach naszego odrodzonego Państwa.

Odbudowa Politechniki Gdańskiej

Pożoga wojenna nie oszczędziła również i Politechniki Gdańskiej. Nieomal cały kompleks zabudowań Uczelni położony we Wrzeszczu uległ w większym lub mniejszym stopniu zniszczeniu.

— Najbardziej dotkliwie ucierpiał wskutek pożaru Gmach Główny Politechniki.

— Ważna rola, jaka w odbudowie życia gospodarczego na Wybrzeżu przypada Wyższej Uczelni technicznej i konieczność natychmiastowego uruchomienia jej działalności nie pozwoliły oczywiście na wyczekiwanie bardziej dla odbudowy sprzyjających warunków. To też niezwłocznie po ustaniu działań wojennych już w czerwcu w 1945 r. podjęto odbudowę zniszczonego pociskami Budynku Wytrzymałości Materiałów, w którym to budynku poza wyżej wymienionym Zakładem znalazły pomieszczenie i mieszczą się po dzień dzisiejszy Biura Rektoratu i Kwestury P.G.

W dalszej kolejności przystąpiono do doraźnych robót zabezpieczających we wszystkich budynkach na terenie Politechniki, jak również do jak najszybszej odbudowy i uporządkowania mniej zniszczonych sal wykładowych i rysunkowych, niezbędnych dla przyjęcia napływających licznych kontyngentów studiującej młodzieży.

O kolejności wykonywanych robót decydowała wówczas konieczność zaspokojenia najszybszego potrzeb doraźnych.

W roku 1946 nakryto Gmach Główny dachem, poczem rozpoczęto odbudowę prawego i lewego skrzydła Gmachu, jak również przystąpiono do odbudowy prawego skrzydła Gmachu Chemii.

Rok 1947 pozwolił na odbudowę środkowej frontowej parii Gmachu Głównego oraz skrzydeł bocznych jego części.

W roku tym przebiegała również budowę

garaży oraz szereg drobniejszych robót adaptacyjnych.

Natomiast część środkowa Gmachu Głównego, zawierająca pomieszczenie o przeznaczeniu ogólnym, ważnym dla całej Politechniki oraz pomieszczenia o charakterze reprezentacyjnym — wobec znacznych trudności technicznych odbudowy oraz znacznych kosztów — pozostała nietknięta i dopiero w roku 1948 po przeprowadzeniu gruntownych pomiarów i studiów można było przystąpić do robót związanych z odbudową.

W chwili obecnej cały trakt środkowy oraz część traktu południowego Gmachu Głównego mieszczące Aulę, Bibliotekę, pomieszczenia Rektoratu i Kwestury jak również dwie obszerne Hale — zostały już objęte odbudową. Obie Hale: dolna stanowiąca wraz z vestibulem i klatkami główny węzeł komunikacyjny Gmachu, oraz górna, przeznaczona na wystawy o charakterze reprezentacyjnym sięgają łącznie na wysokość 4 pięter.

Równolegle przewiduje się założenie w parterie gmachu centralnej szatni, dziś brakującej, w gmachu tak wielkim o ruchu masowym nieodzownej.

Objęta przebudową kubatura tej części gmachu wynosi ponad 35 000 m kub.

Prace prowadzone są na podstawie projektów wykonanych na zlecenie G.D.O. przez architekta prof. Minkiewicza przy współudziale architektów inż. Rembiszewskiego i inż. Sowińskiego.

Opracowanie konstrukcyjne budowy wykonuje pracownia konstrukcyjna P.G. pod kierownictwem prof. dr Bukowskiego.

Kierownictwo z ramienia G.D.O. sprawuje inż. Pater.

Roboty budowlane wykonuje Państwowe Przedsiębiorstwo Budowlane Nr 5.

Projekt przewiduje w granicach jaknajszerszych wykorzystanie zachowanych po pożarze murów i elementów konstrukcyjnych. Zmiany strukturalne wprowadza się tam jedynie gdzie to okazuje się koniecznym ze względów funkcjonalnych, lub też z uwagi na charakter architektoniczny dawnych wnętrz, które muszą ulec zasadniczej przebudowie.

Jak wiadomo kompleks gmachów Politechniki Gdańskiej powstał w przeważnej swej części w latach 1900—1904. — Gmach Główny gruntownie w okresie działań wojennych zniszczony, był typowym dla tego okresu obiektem Uczelni akademickiej. Posiada on sporo zalet: jasną, przejrzystą dyspozycję rzutów, doskonale wykorzystaną kubaturę, dobre oświetlenie sal rysunkowych i wykładowych.

Zewnętrzna architektura gmachu, pomijając pewne ekstrawagancje dekoracyjne nawiązujące ną ogół udatnie do budowlanej tradycji baroku gdańskiego. Faktura fasad w cegle i kamieniu odpowiada również charakterowi Gdańska.

Natomiast wnętrza, szczególnie reprezentacyjnej części środkowej przedstawiają się znacznie gorzej. Architektura wnętrz zdradza wszelkie cechy ujemne panującego podówczas kierunku dekoracyjnego określanego nazwą „Secesji“, a w wie-

lu wypadkach wykazuje wręcz rażące dowody złego smaku.

Odtwarzanie tych dawno przebrzmiałych form byłoby oczywiście niecelowe.

Gruntowne zniszczenie środkowej części gmachu, które szczególnie fatalnie odbiło się na mało odpornych na działanie ognia formach kamiennych nakazuje konieczność radykalnej przebudowy. Nie może ona ograniczyć się do mechanicznego odtwarzania form dawnych, tak jak to miało miejsce w robotach poprzednich.

Byłoby to nietylko niezgodne z duchem i potrzebami czasu, ale przy tym nader kosztowne.

Na miejsce form dawnych powinny przyjść nowe, uwzględniające poglądy i wymagania funkcjonalne współczesne, a równocześnie zgodne z duchem czasu i współczesnymi poglądami na estetykę.

Te wytyczne kierowały projektem.

Z robót objętych programem najdalej (do 75%) zaawansowane jest wykonanie Auli, dzięki czemu w roku bieżącym mogła w niej odbyć się Inauguracja r. nauk. 1948/49. W pomieszczeniach Biblioteki i Rektoratu prowadzone są obecnie roboty wykończeniowe.

„Dzięki uwieńczeniom powodzeniem zabiegom Rektoratu P.G. udało się w roku bież. uzyskać poważne kredyty na dalszą odbudowę, wobec czego prace przy odbudowie obu Hal centralnych łącznie z vestibulem mogły być jeszcze przed zimą zapoczątkowane i są prowadzone obecnie.

Na roboty związane z odbudową wszystkich obiektów na terenie Politechniki wydano dotychczas globalnie około 80 milionów zł.

(M)

D E N S O

Najlepsze środki do walki z korozją metali

Stale plastyczne taśmy izolacyjne i uszczelnienia do rur, kabli i konstr. żelaznych przeciw agresywnym wpływom chemicznym i elektrolitycznym w murach i ziemi, wodo- i gazoszczelne, nierozpuszczalne, stosowane na zimno, odporne na wodę morską!

Foza tym:

Specjalne taśmy DENSO-TERM dla techniki cieplnej termicznie wytr. DENSO-ELT dla elektrotechniki farba plastyczna CORRISOL do metali, betonu i drzewa

Prosimy żądać bezpłatnych katalogów, wzorów, referencji i wyników badań instytucji naukowych krajowych i zagranicznych.

Fabryka Środków Izolacyjnych „IZOLINA“ Warszawa
Biuro Sprzedaży i eksportu DENSO Warszawa
ul. Mokotowska 9, tel. 889-58, adres telegr. Denso Warszawa

PRODUKCJA KRAJOWA OD 1936 ROKU!

Budowa Izby Skarbowej w Gdańsku

Historia budowy Izby Skarbowej w Gdańsku bierze początek w decyzji odbudowy b. Urzędu Skarbowego Wolnego Miasta Gdańska, przy ul. 3-go Maja. Na przeszkodzie jej realizacji stały zamierzenia Regionalnej Dyrekcji Planowania Przestrzennego, Biura Planu „Gd” — dotyczące przeprowadzenia trasy dalekobieżnej wzdłuż torów, trasy łączącej Gdańsk i Wybrzeże z Krajem, z Warszawą.

Polityka Niemiec, zmierzająca do jak największego politycznego i gospodarczego odcięcia Gdańska od jego naturalnego zaplecza — znalazła swój wyraz i w planowaniu. Zmienione warunki polityczne stawiają przed Gdańskiem — wśród wielu innych — również i konieczność rozwiązania jego potrzeb komunikacyjnych. Projektowana trasa jest przedłużeniem ulicy 3-go Maja, zamkniętej gmachem Senatu. Nie przesądzając czy „zakorkowanie” ulicy 3 Maja i uniemożliwienie jej połączenia z ul. Oruńską było zrobione celowo czy nie — stwierdzić należy, że jest to najprostsze, najkrótsze i z wielu względów jedyną połączenie Gdyni i Gdańska z Polską centralną. I dlatego Senat musiał ulec rozbiórce.

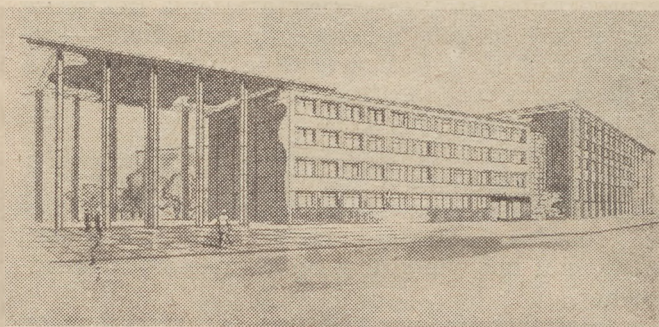
Wybudowany w 1838 r. w stylu gdańskiego „barokowego gotyku” z XIX w. z ozdobnymi trójkątnymi szczytami, z rzeźbami we wnękach ścian, wykonany z czerwonej cegły z kamiennym cokołem, o kubaturze około 50.000 m³ — został przekazany przez O. U. L. 14/VIII-46 r. „pod dozór i użytkowanie” Izby Skarbowej. Wobec niemożności odbudowy b. Urzędu Skarbowego przy ul. 3-go Maja — Gdańska Dyrekcja Odbudowy zleciła — w marcu 1947 r. — sporządzenie projektu Izby i Urzędów Skarbowych na terenie b. Senatu Gdańskiego — z adaptacją istniejących na nim budynków. Adaptacja, podyktowana względami oszczędności, nasunęła wiele trudności, tak pod względem kompozycji, jak i technicznym. Powiększa je jeszcze, usytuowanie terenów b. Senatu na przedłużeniu osi t. zw. Królewskiej Drogi, Złotej i Zielonej Bramy, narzucając potrzebę nawiązania do średniowiecznej koncepcji urbanistycznej miasta Ujście, charakter, sposób tego nawiązania stwarza ciekawe dla kompozycji architektonicznej możliwości. Bliski każdemu z architektów Wybrzeża problem nawiązania Starego Miasta do nowych dzielnic Gdańska współczesnego — ma tu przyoblec się w realne formy plastyczne budowy kompleksu gmachu I. S. i U. S.

Piętrzące się trudności wynikają — mimo dobrej woli czynników zainteresowanych — z braku zatwierdzonego planu szczegółowego tej dzielnicy oraz — z chęci uzyskania jak najlepszego rozwiązania, dla tego, o tak dużych wartościach plastycznych — terenu.

Ze względu na konieczność szybkiej realizacji budowy, będącej w ramach planu inwestycyjnego na rok 1948

— R. D. P. P., biuro planu „Gd” — w oparciu o plan zabytkowy uzgadnia z Zarządem Miejskim linię regulacyjną od strony N. Świata oraz — w części — od strony torów kolejowych — w lutym b. r. umożliwia to wykonanie szkiców do projektu I. S. na 6/IV-48 r. przyjętych przez G. D. O. i zaakceptowanych przez Urząd Wojewódzki, oraz złożeniu 16 VII-48 r. projektu gmachu I. S. i U. S. wraz z obliczeniami (dla I etapu) zatwierdzonych przez Urząd Wojewódzki 28 VII-48 r.

Projekt I. S. i U. S. opracowany wg programu uzgodnionego przez Izbę Skarbową oraz Ministerstwo Skarbu — przewiduje gmach I. S. od strony N. Świata, a U. S.



Izba Skarbowa w Gdańsku. — Widok od strony ul. projektowanej. — Proj. inż. arch. Wyszyńska

od strony projektowanej trasy wzdłuż torów kolejowych.

Objęcie linią regulacyjną prawego skrzydła Senatu oraz adaptacja sali teatralno-kinowej w głębi posesji, powoduje zabudowę I. S. w podkowę, z osiowym wejściem, podyktowanym względami funkcjonalnymi — równomiernego obsłużenia pomieszczeń biurowych. Kubatura 27.000 m³ obejmuje 119 pokoi biurowych, salę konferencyjną dużą i małą, salę stołówek, szatnie itp.

Budynek Urzędów Skarbowych z wejściem nieosiowym ca 29.000 m³, obejmuje 114 pokoi biurowych, sale likwidatorów, sale małą konferencyjną, hole, szatnie itp.

Konstrukcja ścian zewnętrznych nośnych — ceglana, konstrukcja żelbetowa użyta w klatkach schodowych, stropach dachu, garażach oraz w salach likwidatury i konferencyjnej.

Tynki zewnętrzne terrazytowe w parterze, słupy oraz pilastry jak również projektowana kolumnada na osi Królewskiej Drogi — wykładana kamieniem piaskowcowym, uzyskanym z rozbiórki Senatu.

Inż. M. Szklarzewicz
(Gdańsk).

Odbudowa komunikacji zespołu miejskiego Gdańsk-Gdynia

W S T Ę P

Odzyskane Wybrzeże o tak zwiększonym obszarze stworzyło problem ścisłego zespolenia miast Gdynia — Gdańsk w jednostkę gospodarczą, tworzącą całość z uwagi na współpracę portów i związanych z nimi funkcji samych miast. Ponieważ miasta te rozciągnięte są w pasie przybrzeżnym na długości około 30 km, — przeto skuteczne rozwiązanie tego problemu było nie do pomyślenia bez wznowienia, uzupełnienia, względnie przeprowadzenia nowych odpowiednich ciągów komunikacyjnych, łączących te miasta w sposób ścisły, wystarczający i odpowiednio zorganizowany.

Poza istniejącymi liniami kolejowymi, o ruchu tranzytowym i lokalnym, które w pierwszym rzędzie musiały

być uruchomione, naturalnymi ciągami komunikacyjnymi są:

- 1) droga państw. Nr. 1 — jako szosa Gdańsk—Gdynia, jedyna arteria — ulica i leżące na jej trasie mosty i wiadukty,
- 2) trakcja elektryczna trolleybusowo - tramwajowa i równoległa do nich autobusowa,
- 3) żegluga przybrzeżna,
- 4) inne główne ulice i dojazdy, łączące porty i dzielnice robotnicze z centrami miast zespołu Gdańsk—Gdynia, oraz centra te z całym krajem.

Dzielnice tych miast, położone w odległości kilkunastu nieraz kilometrów, a zamieszkałe gęsto przez ludność robotniczą, stanowiącą trzon główny siły roboczej, obsłu-

gującej porty, przedsiębiorstwa i instytucje, ściśle zespolone funkcjami swymi z całokształtem życia gospodarczego miast portowych, musiały otrzymać jak najlepsze połączenia komunikacyjne.

Olbrzymi ruch budowlany w zniszczonym Gdańsku, oraz w Sopocie i Gdyni automatycznie zapotrzebował tyśiące sił roboczych i fachowych, które z konieczności szukały pomieszczeń w niezniszczonych, a raczej w mniej zniszczonych, a odległych od miejsc pracy przedmieściach i osiedlach.

Również bezplanowe pierwotnie rozmieszczenie się biur i urzędów, instytucji i przedsiębiorstw po wszystkich trzech miastach przyczyniło się wybitnie do wzmożenia ruchu pasażerskiego na trasie tych miast, zwiększając w dużym stopniu trudności komunikacyjne, których szczupłym pierwotnie taborom tramwajowym i autobusowym, a nawet kolejowym nie można było usunąć.

Należy tu przypomnieć, że zniszczenia drogowe, mostowe i trakcji elektrycznej miejskiej były olbrzymie.

Nie spotykanym w innych miastach, a charakterystycznym objawem na Wybrzeżu jest przede wszystkim jak już wspomniano ruch pasażerski na linii Gdańsk — Gdynia w ciągu całego dnia, z maksymalnym nasileniem w godzinach wczesnych rannych i popołudniowych.

Wytłumaczenie tego zjawiska jest bardzo proste:

- 1) wskutek braku mieszkań wiele osób, pracujących w Gdańsku mieszka w Sopocie lub Gdyni, a nawet poza tymi miastami i odwrotnie.
- 2) również instytucje i urzędy rozsiane na terenie tych miast, a współpracujące ze sobą wpłynęły w dużym stopniu na wzmożenie tego bezustannego ruchu interesantów.

Dla zobrazowania stanu rzeczy wystarczy podać dane statystyczne samych Międzykomunalnych Zakładów Komunikacyjnych Gdynia — Gdańsk, znanych popularnie pod skrótem M.Z.K.G.G., które przewiozły swymi środkami na wszystkich trakcjach następujące ilości osób w latach:

w r. 1945 — ca 5.245.000 osób, w r. 1946 — 37.180.000 osób, w r. 1947 — 45.165.000 osób, w r. 1948 — 52.500.000 osób (za 9 miesięcy).

Z tego średnio miesięcznie wypada:

w r. 1945 — 750.000 osób przy stanie taboru: tramw. 3 mot. + 1 przycz., w r. 1946 — 3.000.000 osób na dzień 1.I.46 r. przy stanie taboru: tramw. 14 mot. + 3 przyczepki, 14 autobus. 10 trolleyb., w r. 1947 — 3.800.000 osób przy stanie taboru: tram. 50 mot. + 36 przyczep., 36 autobus., 15 trolleyb., w r. 1948 — 5.800.000 osób na dz. 1.X.48, stan taboru: tramw. 69 mot. + 63 przyczep., 25 autobus., 16 trolleyb. + 10 przyczep.

U w a g a : Stan taboru podany w średnim ruchu na podstawie danych otrzymanych z MZKGG.

Jeżeli przyjmiemy dla porównania, że na terenie Gdańska jest obecnej ludności ca 173.000, — to w r. 1948 przewieziono (przede wszystkim tramwajami) średnio miesięcznie 2.700.000 pasażerów, a w okresie letnim 3.300.000.

Z tego wynika, że prawie codziennie jeden mieszkaniec dwa razy dziennie jedzie tramwajem bez względu na wiek. A należy tutaj pamiętać, że oprócz M.Z.K.G.G. ruch pasażerski obsługuje na tym terenie również w dużym procencie kolej (pociąg idzie co pół godziny), P.K.S., auta ciężarowe rozmaitych instytucji, oraz tyśiące aut osobowych i służbowych.

Takie samo natężenie ruchu jest w przybliżeniu między Gdańskiem a Gdynią po jedynej szosie, jaką jest droga państwowa Nr. 1.

UDZIAŁ G.D.O W ODBUDOWIE KOMUNIKACJI MIEJSKIEJ.

Gdańska Dyrekcja Odbudowy już od samego początku swego istnienia t.j. od roku 1945, wstawiła w swój normalny program prac technicznych na naczelne miejsce — odbudowę zniszczonych dróg i ulic, mostów i wiaduktów, oraz odbudowę komunikacji miejskiej na terenie miast wydzielonych Wybrzeża t.j. w zespole Gdańsk, Sopot, Gdynia.

Prace swe G.D.O. rozpoczęła od inwentaryzacji zniszczeń wojennych, ustalenia kosztów odbudowy i rozplanowania kolejności inwestycji. Prace te można było wykonać przy wybitnej pomocy Zarządów Miejskich i b. Miejskich Zakł. Komunikacyjnych m. Gdańska i Gdyni.

Zinwentaryzowano na terenie miast wydzielonych:

- 1) drogę państw. Nr. 1, wszystkie ulice, oraz dojazdy o znaczeniu lokalnym,
- 2) mosty i przepusty,
- 3) linie tramwajowe i trolleybusowe, ich tabor, oraz budynki administr. i zajezdnie.

Stwierdzono, że na ogólną ilość:

- 1) kilometrów dróg i ulic w ilości ca 500 km zniszczenia wynoszą ca śr. 25%.
- 2) mostów i przepustów większych w ilości ogólnej szt. ponad 60 zniszczenia ich wynoszą conajmniej 50% śr., w każdym razie żaden most prawie bez podparcia i zabezpieczenia, zwłaszcza na terenie Gdańska nie dawał gwarancji bezpieczeństwa ruchu. W tym 50% mostów jest kompletnie zniszczonych.
- 3) Długość linii tramwajowych na terenie Gdańska wynosi 90 km toru pojedynczego, zaś trolleyb. podwójnych na terenie m. Gdyni jest ponad 15 km. Ogólne zniszczenia sieci górnej śr. ponad 40%.

podstacji na ogólną ilość 8, 2 zniszczone kompletnie, — zniszczenia torów tramwajowych śr. 10 — 15%.

- 4) Stan taboru, nadającego się do remontu jako pozostałości poniemieckiej:
 - a) tramwaje ca 110 wozów motorowych i 110 przyczepek,
 - b) autobusy ca 60 wozów
 - c) trolleyb. ca 29 wozów motorowych i 16 przyczepek.

Typy wozów rozmaite, zniszczenia śr. 50% i więcej, brak części wymiennych, trudności w ogumowaniu trolleybusów, brak drutu trolleybusowego do sieci górnej, oraz szyn tramwajowych do wymiany.

Ustalono, że w pierwszym rzędzie należy uporządkować szosę Gdańsk — Gdynia, oby zwiększyć do maksimum jej przełotność, następnie uporządkować wszystkie główne dojazdy do portów, w końcu uruchomić jak najprędzej istniejącą trakcję elektryczną na terenie Gdańska i Gdyni. Sopot nie miał w tym czasie żadnej trakcji elektrycznej.

Koszt odbudowy w/g powyższego programu był olbrzymi i nie stał w żadnym stosunku do możliwości finansowych.

W każdym razie każdy kilometr toru tramwajowego czy też drogi, każdy most czy też wóz tramwajowy lub trolleybusowy odbudowany względnie odremontowany w roku 1945/46 — kosztował 5 — 6 razy mniej niż obecnie. Naprz. 1 wóz trolleybusowy motorowy, jego całkowity remont, a właściwie odbudowa części elektrycznych i mechanicznych wraz z oponami kosztował w roku 1946 ca 200.000 zł., — obecnie to samo kosztuje dzisiaj ponad 1.200.000 zł.

Szczegółowe omówienie kosztów wydatkowanych na cele komunikacyjne przez GDO zawarte jest w artykule ob. ob. Dunina i Kurcewicza.

SZCZEGÓŁOWY PRZEGLĄD PRAC G.D.O. NA ODCINKU ODBUDOWY KOMUNIKACJI.

W roku 1945 i na początku 1946 G. D. O., mimo bardzo małych kredytów na ten cel przyznanych, rozpoczęła porządkowanie głównej i jedynej arterii komunikacyjnej, łączącej Gdynię z Gdańskiem, to jest drogi państwowej Nr. 1. Na odcinku ca 20 km naprawiono nawierzchnię, usunięto bloki betonowe przeciwczołgowe, oczyszczono ścieki.

Odbudowano również most u wylotu Al. Rokossowskiego w Gdańsku, t.j. wiadukt stalowy nad torami kolejowymi t.zw. „wiadukt przy Bramie Oliwskiej“ (trójprzęsłowy w łuku), dł. ca 80 mb. Koszt odbudowy ca 1.400.000 zł.

Odremontowano ponadto dwa mosty łączące wyspę „Ołowiankę“ i czynną na niej elektrownię z miastem.

Równocześnie w jesieni r. 1945 zinwentaryzowano przy pomocy Wydz. Techniczn. Z. M. m. Gdańska wszystkie mosty w Gdańsku, ustalając kolejność ich ważności i wielkość zniszczeń wojennych.

Również skostoryzowano i opracowano szczegółowy plan odbudowy linii trolleybusowej w Gdyni.

Niezależnie od tego wypłacono ówczesnym M. Z. K. m. Gdańska ponad 3.500.000 zł. celem uruchomienia głównej linii tramwajowej Gdańsk — Oliwa, Gdańsk — N. Port i częściowo na linię oruńską.

Ogółem uruchomiono linii tramwajowych dł. ca 35 km toru pojedynczego na całkowitą długość istniejących 90 km. Koszt średni 1 km wynosił ca 150.000 zł.

W styczniu 46 r. rozpoczęto odbudowę śródmiejskiego odcinka dwutorowej linii trolleybusowej w Gdyni dł. ca 2 km, z doprowadzeniem do zajezdni trolleybusowej przy ul. Waszyngtona.

Przystąpiono również do remontu pierwszych dziesięciu wozów trolleybusowych motorowych niemieckiego typu „Henschel“, oraz do remontu i uruchomienia podstacji transformatorowej zasilającej t.zw. „dworcowej“. Linię tę uruchomiono 19.III.46 r., przy wybitnej pomocy b. M.Z.K. Gdynia. Koszt ogólny tych robót 3.700.000 zł. Stan zniszczenia odremontowanych linii wynosił ponad 40%, wozów samych więcej.

W kwietniu tegoż roku przystąpiono do odbudowy linii trolleybusowych do Orłowa i na Chylonię, ogólnie ponad 12 km podwójnego toru, wraz z remontem i uruchomieniem 2-ch podstacji transformatorowych t.zw. „Redłowo“ i „Grabówek“. Koszt tych robót wyniósł ca 6.500.000 złotych.

Linię Orłowską uruchomiono 27.6.46, linię Chylońską 2.10. tegoż roku.

Odremontowano również w tym czasie 5 nowych wozów motorowych trolleybus., a mianowicie 3 duże typu „Fiat“, 1 mały „Henschel“ i 1 mały „Mercedes“.

W tym czasie uzyskano ze Szwecji staraniem wspólnym z Z. M. m. Gdyni drut miedziany profilowany t.zw. „trolley“, wysokiego gatunku dł. ca 54.000 mb. (konieczny do sieci górnej) — jako „dar Szwecji“ za pośrednictwem konsulatu szwedzkiego. Był to w tym czasie dar nieoceniony, ponieważ fabryki krajowe zaczynały dopiero organizować jego produkcję. Resztę zapotrzebowania pokryły następnie już fabryki krajowe w ilości ca 39.000 mb. Drut ten został częściowo zużyty potem na linię trolleyb. Sopot — Orłowo i na linię tramwajową jak: Oliwa — Jelitkowo, Gdańsk — Brzeźno — N. Port, oraz Oliwa — Sopot, do której to budowy przystąpiły M.Z.K.G.G. w czerwcu 46 r. na dług. 3 km. Koszt tej budowy wynosił ponad 13.000.000 zł.

Ukończona przez zimą w tym samym roku dała stałe połączenie Gdańska i Gdyni z Sopotem. Mimo swoich początkowych mankamentów linia ta spełnia swoje zadanie, uwzględniając, że przy ówczesnych znanych trudnościach materiałowych jak szyny, podkłady, a nawet złącza i podkładki, została zbudowana z różnorodnych materiałów częściowo wybrakowanych i zużytych.

Również M.Z.K.G.G. dotowane kredytami bankowymi i b. Delegatury Rządu — przystąpiły do remontu taboru tramwajowego i autobusowego na większą skalę. W ciągu roku 1946/47 ilość wozów odremontowanych doszła do liczby 100. I tu również brak części wymiennych hamował stopień i jakość tego remontu.

W czerwcu tegoż roku G.D.O. przystąpiła do budowy linii trolleybusowej Orłowo — Sopot na dł. ca 4,5 km, oraz do budowy 2-ch nowych podstacji transformatorowych, zasilających t.zw. „Sopot I“ i „Sopot II“. Podstacje te wraz z istniejącymi miały obsłużyć całą sieć tramwajowo-trolleybusową, którą projektowało się rozbudować na terenie Sopot, Orłowa, Witomina i Oksywie — uwzględniając przy tym, że ruch wozów trolleybusowych i tramwajowych będzie zwiększony do tego stopnia, aby normalnie wóz kursował co 5 minut.

Projekty te narazie nie są zrealizowane z braku kredytów, jednak wcześniej, czy później odległe te dzielnice, zamieszkałe gęsto przez ludność przede wszystkim robotniczą, muszą otrzymać dogodną nowoczesną komunikację stałą, gdyż obecnie stosowane środki dorywcze zastępcze nie spełniają w zupełności swego zadania.

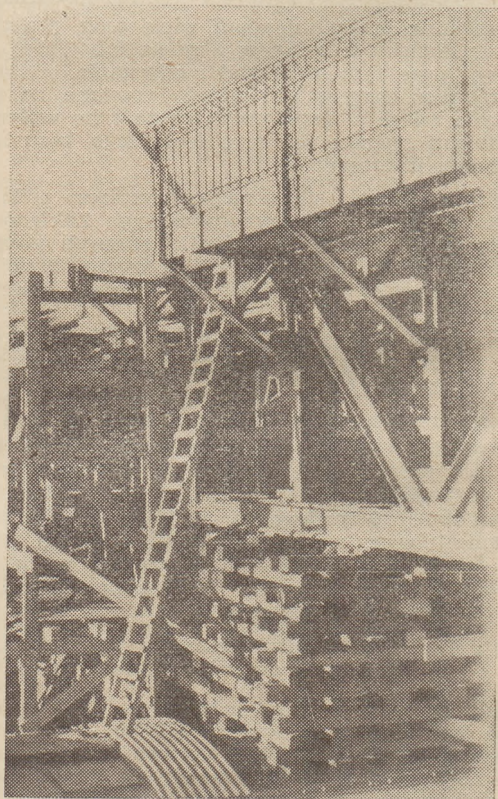
W styczniu 1947 r. została uruchomiona ostatnia linia trolleybusowa Orłowo — Sopot.

W ten sposób, chociaż plan G. D. O. został zmieniony (G. D. O. bowiem projektowała linię trolleyb. do Wrzeszcza, t.j. do miejsca, gdzie tramwaj skręca na Oliwę), Gdynia została połączona z Gdańskiem trakcją elektryczną, która mimo swych wad i niedociągnięć w dużym stopniu przyczyniła się do usprawnienia komunikacji miejskiej zespołu Gdańsk — Gdynia.

Jest to również symbolem połączenia się tych miast w jeden kompleks gospodarczy.

Od tej chwili, t.j. od momentu, gdy sieć komunikacyjna miejska tegoż zespołu została odbudowana i częściowo nawet uzupełniona i gdy M.Z.K.G.G. samodzielnie zaczęły regulować to zagadnienie, — G.D.O. całą uwagę poświęciła realizacji drugiego zagadnienia komunikacyjnego, jakim jest szosa Gdańsk — Gdynia, jedyna arteria — ulica, a równocześnie główna droga, łącząca Warszawę ze swoim szerszym oknem na świat, jakim jest nasze Wybrzeże.

Równocześnie przystąpiono do odbudowy mostów gdańskich na najważniejszych dojazdach, ponieważ mosty te prawie wszystkie (a jest ich większych i mniejszych ca 50), zostały mniej lub więcej zniszczone przez cofające się wojska niemieckie.

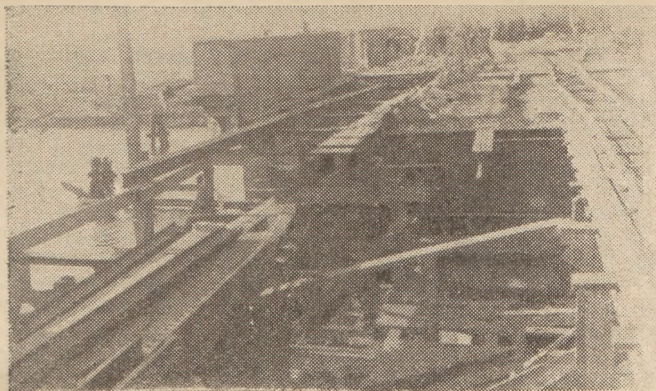


Most „Siennicki“ w Gdańsku
Fragment rusztowania

W pierwszym rzędzie przystąpiono do uporządkowania szlaku głównego na Elbląg w granicach miasta Gdańska przez uporządkowanie ulicy Długiej i odbudowę mostów ulicznych t.zw. „Zielonego“ i „Stagiwnego“, leżących nad odnogami Motławy.

Ponieważ ulica ta jest równocześnie częścią trasy tramwajowej łączącej śródmieście Gdańska z dużym osiedlem fabryczno-robotniczym (posiadającym najpiękniejszą plażę) jakim są „Siarki“, przeto przystąpiono również do odbudowy 3-go mostu stalowego na Martwej Wiśle, t.zw. „Siennickiego“. Mosty te zostały odbudowane przed 1.V.48 r. i oddane do ruchu. Należy tu dodać, że wszystkie te mosty mają konstrukcję b. skomplikowaną, jako mosty w środkowej swej części zwodzone przy różnej konstrukcji i systemie zwodzenia.

Zniszczenia b. duże, — trudności materiałowe (stal,



Most „Siennicki“ w Gdańsku
Demontaż przęsła uszkodzonego

odlewy itp.), brak odpowiednich kredytów w odpowiednim czasie wpłynęły w dużym stopniu na tempo budowy i zakres odbudowy.

Koszt odbudowy dwóch mostów „Zielonego“ i „Siennickiego“ oraz zabezpieczenie mostu „Stągiewnego“ wynosi ponad 24.000.000 zł. Łączna długość tych trzech mostów ca 130 mb.

Obecnie z mostów ważniejszych zostały do odbudowy przede wszystkim wiadukt stalowy, łukowy, kratowy w ciągu ulicy Kościuszki, most „Białowieski“ (na wprost gmachu Województwa w Gdańsku), most Raduński, Brzezi i Grobla Kamienna.

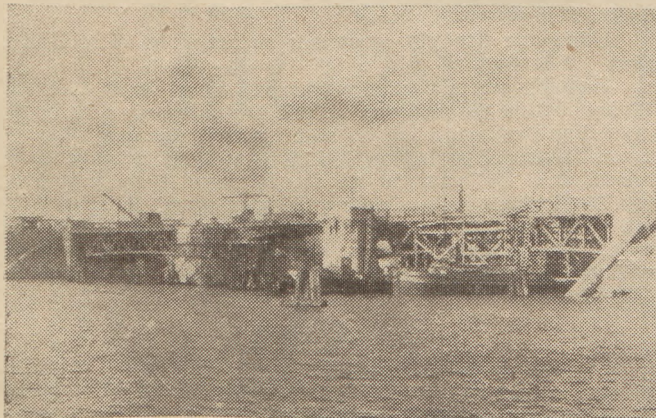
Zagadnienie odbudowy ważniejszych mostów gdańskich mogłoby być w ciągu roku zlikwidowane, gdyby znalazły się na ten cel kredyty w wysokości ca 40 — 50 milionów złotych.

Należy tu jeszcze wspomnieć o kilku nowych mostach, które mają swe uzasadnienie w naszkicowanych projektach nowych ulic, objętych tworzącym się planem odbudowy i zabudowy wielkiego nowoczesnego Gdańska. Do nich należy most na Motławie w ciągu projektowanego przebiecia i przedłużenia ulicy Podwale — Przedmiejskie, ulicy N. Świat i inn.

Projekty tych dwóch mostów winny być jak najszybciej skryształizowane i opracowane z uwagi na konieczność racjonalnego obsłużenia dzielnic normalnym ruchem kołowym i tramwajowym.

Na wiosnę tego roku G.D.O. przystąpiła do faktycznego zrealizowania projektu Zarządu Miejskiego m. Gdańska, a mianowicie do przyspieszenia przebudowy ulicy Grunwaldzkiej we Wrzeszczu, zapoczątkowanej znacznie wcześniej przez Z. M. m. Gdańska z kredytów innych.

W ramach akcji interwencyjnej zimowej 1947/48 przystąpiono do racjonalnego dokończenia rozbiórek na pasie projektowanym kosztem ca 15.000.000 zł. wyburzając ca 25.000 m³ muru, przy czym uzyskano ponad 1.100.000 szt. cegieł. W maju br. dzięki pomocy Powszechn. Organiza-



Most „Siennicki“ na Martwej Wiśle w Gdańsku

cji „Służba Polsce“ i kredytów uzyskanych z Min. Pracy i Opieki Społ. przystąpiono do budowy drugiej jezdni na długości ca 1,2 km. Odcinek ten od ulicy Miódowej do ul. Lendziona został ukończony całkowicie kosztem ca 16.000.000 zł.

Obecnie prowadzi się roboty porządkowe i ziemne na odcinku dł. ponad 0,7 km w stronę Oliwy, wraz z budową dużego przepustu żelbetowego dł. 80 mb. nad potokiem Bystrzec. Koszt tych robót wyniesie ca 12.000.000 złotych.

Ponieważ cel tej budowy zostanie osiągnięty dopiero wówczas, gdy zostanie poszerzona szosa Gdańsk — Gdynia na całej swej długości t.j. na dł. 14 km od Al. Rokossowskiego we Wrzeszczu do istniejącej podwójnej szosy w Orłowie, — przeto G. D. O. wykonała projekt przebudowy odcinka najwęższego i najmniej uregulowanego, jakim jest odcinek drogi od „wiaduktu śmierci“ w Sopocie do podwójnej istniejącej szosy w Orłowie na dł. 4 km. Budowę tego odcinka rozpoczęto 5.V.48 r. przy pomocy junaków z 18 Brygady „SP“. Projekt odcinka środkowego przez Sopot i Oliwę w opracowaniu, zostanie ukończony w zimie br., tak, że na wiosnę 1949 — o ile kredyty w odpowiedniej wysokości zostaną przyznane (minimum 150.000.000 zł.) możnaby cały odcinek 14 kilometrowej długości naprawdę „ruszyć z miejsca“.

Roboty te wykonywałoby się w dalszym ciągu przy pomocy „SP“, — ponieważ wyniki tej współpracy są zupełnie zadowalniające i dodatnie w wysokim stopniu.

Bardzo trudnym a przy tym b. interesującym problemem jest projekt nowego mostu Sopockiego przy przekroczeniu torów kolejowych na tej szosie. Wiadukt ten, uwzględniając wymogi przyszłego zelektryfikowanego węzła kolejowego Gdańskiego będzie wybudowany na przedłużeniu w kierunku ulicy Stalina w Sopocie w ukosie 31° do torów kolejowych — jako żel-betowy kilkuprzęsłowy o konstrukcji nowoczesnej z jazdą górą. Długość mostu 45 m, szerokość jezdni 12 m + 2 chodniki miejskie (ze ścieżkami rowerowymi) szer. po 2,80 mtr.

Sama szosa projektowana jest jako dwukierunkowa o dwu jezdniach, szer. po 8,5 mtr. z 5 m pasem zieleni w środku. Odcinek ten projektowany jest w/g wymagań jak dla autostrad, ponieważ tuż przy omawianym mostie sopockim zostanie doń włączona przyszła autostrada t.zw. „droga czerwona“. Minimalne łuki poziome 300 mtr, spadki maksymalne 3%, łuki pionowe wyokrąglające od 3000 m w górę.

Koszt nowego mostu sopockiego zależnie od alternatywy wyniesie od 25 — 35 milionów złotych. Koszt przeciętny jednego km drogi o nawierzchni nowoczesnej betonowej, względnie z półbruczku na podłożu szosowym wyniesie — 35.000.000 zł. Koszt na odcinku ulicy Grunwaldzkiej we Wrzeszczu znacznie większy, z uwagi na konieczność budowy częściowej kanalizacji i warunki miejskiej ulicy.

Całkowita długość projektowanego odcinka jak już wspomniano wynosi 14 km. Całkowity koszt budowy tego odcinka wraz z mostem sopockim wyniesie ca 800.000.000 złotych.

Szosa ta musi być poszerzona, ponieważ już obecnie przy ruchu niestabilizowanym, wykazującym stały wzrost nasilenia jest za wąska, a sytuacja jej pozioma, małe łuki ostre i kontrałuki, mała widoczność powodują stałe „kor-ki“, tamujące ruch, a duże spadki podłużne pionowe są niebezpieczne zwłaszcza w czasie gołolodzi i przy ruchu tak złożonym, jaki odbywa się na tej trasie (autobusy, trolleybusy, auta ciężarowe, auta osobowe, wozy zwykłe, motocykle i rowery). Również most sopocki stary, wcześniej czy później musi być usunięty i zastąpiony wiaduktem zdolnym przepuścić co najmniej 4 tory kolei elektrycznej.

G. D. O. opracowała również projekt ogólny autostrady nadmorskiej t.zw. „drogi zielonej“. Autostrada ta i zarazem promenada ma znaczenie gospodarcze b. duże, łączy bowiem linią najkrótszą N. Port Gdański z Gdynią. Miałaby również ta droga nieocenione znaczenie propagandowo-turystyczne, w końcu odciażyłaby w dużym stopniu szosę główną od ciężkiego ruchu motorowego — z przeznaczeniem na N. Port. W pierwszym stadium projektuje się nawierzchnię zastępczą z materiałów, znajdujących się na terenie Wybrzeża, wykorzystując również na podłożu gruz z wyburzeń gdańskich. Koszt średni 1 km tej

szosy nie powinien przekraczać 8 — 10 milionów złotych. Długość projektowanej budowy ca 4,5 km, również i szerokość jezdni mogłaby być chwilowo mniejsza od przewidywanej w przyszłości.

Sprawę tę należałoby gruntownie przedyskutować.

Na końcu, należy również powiedzieć kilka słów o akcji odgruzowania miasta Gdańska. Akcja ta bowiem ma za zadanie nie tylko odzyskanie jak najwięcej cegły i żelaza, ale ma przyspieszyć również tempo odbudowy i zabudowy samego miasta. Wiąże się silnie również z budową ulic, ponieważ przez wyburzenia planowe można poszerzać i regulować główne arterie przelotowe, główne dojazdy i ulice.

Prawdziwie zorganizowana akcja została podjęta przez G. D. O. w roku 1947/48 z funduszy interwencyjnych z Min. Pr. i Op. Społ. z kredytów Min. Odbudowy w okresie od 1.I.48 do 30.V.48. Akcja ta była prowadzona na terenie 3-ch miast t. j. Gdańska, Sopotu i Gdyni i miała również za zadanie rozładować lokalne bezrobocie w marowym sezonie zimowym. Koszt tej akcji wynosił ca 125 milionów złotych.

Wyburzono ca 100.000 m³ muru na terenie miasta Gdańska, odzyskano ponad 8 milionów sztuk cegły zdatnej w 95% do użytku, oraz ponad 800 ton żelaza i złomu, z czego co najmniej 50% można użyć do budownictwa. Zatrud-

niono przy tym ponad 1.500 bezrobotnych, z terenu 3-ch miast.

W akcji tej wykonano również cały szereg innych robót porządkowych i plantacyjnych, drogowych a nawet budowlanych. W akcji tej zostały ujęte w pierwszym rzędzie planowe rozbiórki na pasie projektowanego wyprostowania i poszerzenia drogi Gdańsk — Warszawa, która ma iść w Gdańsku ulicą 3-go Maja wzdłuż torów kolejowych, łącząc się następnie ze starą trasą. Poza tym przygotowano szereg terenów pod zabudowę miasta.

Tak wygląda jeden z wielu odcinków działalności G. D. O. w okresie 3 lat jej istnienia.

Efekty jej działalności na terenie miast wydzielonych są widoczne mimo trudnych warunków i specjalnego technicznie zakresu pracy.

Jeżeli się weźmie pod uwagę małe możliwości doboru odpowiednich sił technicznych i okres pracy, w którym to okresie powojennym zaczęły się normalizować i kształtować nowe formy życia gospodarczego, społecznego i politycznego, to trzeba przyznać, że G. D. O., której hasłem była i jest odbudowa zniszczonego długoletnią wojną Wybrzeża na terenie miast wydzielonych — zadanie swe spełnia z wynikiem dodatnim.

W realizacji tego hasła, które winno być hasłem każdego Polaka, Gdańska Dyrekcja Odbudowy spodziewa się dalszego, życzliwego poparcia całego miejscowego społeczeństwa, współpracujących instytucji, urzędów i władz.

Inż. HENRYK JENSZ
(Gdańsk)

Odbudowa zakładów użyteczności publicznej miast wydzielonych Województwa Gdańskiego (Gdańsk, Gdynia, Sopot i Elbląg)

1. Wstęp.

Działania wojenne spowodowały mniejsze lub większe uszkodzenia w zakładach użyteczności publicznej. Uszkodzeniom uległy budynki stacji pomp wodociągowych i kanalizacyjnych, urządzenia tych stacji, w gazowniach zbiorniki gazowe. Sieć uliczna wodociągowa i kanalizacyjna została w wielu miejscach przerwana, zrujnowane domy powodowały dużą ucieczkę wody i uniemożliwiały uruchomienie sieci gazowej, zakłady nie posiadały dopływów energii elektrycznej itd itd.

Zaludnienie miast wybrzeża, stworzenie zdrowotnych i gospodarczych warunków, wymaganych przez kulturalne społeczeństwo, postawiło jako jedno z najpilniejszych zadań przed Zarządami Miejskimi uruchomienie i postawienie na należytych poziomach funkcjonowania zakładów i urządzeń użyteczności publicznej, celem umożliwienia korzystania z tych świadczeń przez najszerzą warstwę społeczeństwa.

Z braku dostatecznych funduszy oraz sił fachowych praca ta musiała być podzielona na kilka okresów:

1. uruchomienie stacji pomp, wodociągowych, kanaliowych, gazowni, zakładów oczyszczania miasta itp.;
2. naprawa sieci wodociągowej, kanalizacyjnej i gazowej, uszczelnianie rurociągów w miejscach ucieczki wody, gazu; przeczyszczanie rur kanalizacyjnych;
3. ulepszanie jakości wody, uruchomienie dalszych stacji kanałowych, zwiększenie prac Zakładów Oczyszczania miast, przez zwiększenie stanu zatrudnienia, zwiększenie środków przewozowych oraz nabycie odpowiedniego inwentarza (kubły na śmiecie);
4. planowa rozbudowa. Sporządzanie planów inwentaryzacyjnych, przeprowadzenie pomiarów istniejących urządzeń ulicznych, przeprowadzenie dodatkowych studiów źródeł zasilających wodociągi, przeprowadzenie dokładnej dokumentacji istniejących urządzeń, opracowanie projektów celem ulepszenia jakości wody, oczyszczania ścieków i ustalania wytycznych do racjonalnego, ekonomicznego gospodarowania tymi zakładami.

W zakres działania Biura Zakładów i Urzędów Użyteczności Publicznej Ministerstwa Odbudowy wchodziły sprawy techniki sanitarnej w zakresie odbudowy, rozbudowy oraz nadzoru technicznego nad Zakładami Wodociągowo-kanalizacyjnymi, Zakładami Oczyszczania Miasta, nad terenami zielonymi, rzeźniami, chłodniami i t. d. Do roku 1947 w zakresie tej działalności wchodziły gazownie, które od 1947 r. przeszły do kompetencji Ministerstwa Przemysłu i Handlu.

Agendami Ministerstwa Odbudowy dla miast wydzielonych w kwestiach odbudowy, rozbudowy i nowych budowl są Okręgowe Dyrekcje Odbudowy.

Koszta odbudowy Zakładów Użyteczności Publicznej, uszkodzonych podczas działań wojennych w Województwie Gdańskim przekraczały możliwości finansowe miast. Z pomocą miastom przyszło Ministerstwo Odbudowy, dzieląc kredyty skarbowe i bankowe w rocznych planach inwestycyjnych. Kredyty te z roku na rok były zwiększane, w szczególności na odbudowę Zakładów Wodociągowo-kanalizacyjnych.

Udzielone kredyty omówiono w artykule ob. ob. Duna i Kurcewicz.

Zakłady użyteczności publicznej miast wydzielonych Województwa Gdańskiego są tak rozbudowane, że mogą, przy doprowadzeniu ich do stanu przedwojennego, całkowicie zaspokoić potrzeby ludności w tych miastach zamieszkałych. Ze względu na to, że część tych zakładów (np. wodociągi) wybudowano jeszcze przed dziesiątkami lat, wymagają one modernizacji. W artykule tym omówimy w ogólnym zarysie krótką charakterystykę najważniejszych zakładów użyteczności publicznej w miastach wydzielonych Województwa Gdańskiego.

2. GAZOWNIE

a) Gazownia Gdańska jest bogato rozbudowana, zajmuje teren około 20 ha, na terenie tym znajdują się 34 budynki (fabryczne, mieszkalne i gospodarcze). Pod względem technicznym zakład utrzymany jest na odpowiednim poziomie. Zdolność produkcyjna gazowni około 120.000 m³/dobę. Ga-

zownia posiada trzy zbiorniki gazu o pojemności 70.000, 30.000 i 20.000 m³. Podczas działań wojennych zostały silnie uszkodzone wszystkie trzy zbiorniki, zupełnie zostały zniszczone oddziały amoniaku i naftalenu, uszkodzona stacja gazomierzy oraz dwa piece do produkcji gazu zostały raptownie wygaszone, wobec czego powstała potrzeba kapitalnej odbudowy tych pieców. Szczególnie dużego zniszczenia dokonano na sieci ulicznej przez rozluźnienie złączy (sztamunków) na gazociągach, w powstałych lejach ulicznych oraz uszkodzenie połączeń domowych przy domach zniszczonych. Ministerstwo Odbudowy przydzieliło kredyty na odbudowę uszkodzonych zbiorników. Gazownia Gdańska na początku 1946 roku przystąpiła do zaopatrzenia miasta w gaz.

b) Gazownia w Gdyni zbudowana w latach 1930-32 nie jest dostatecznie rozbudowana. Teren pod gazownią zajmuje około 2 ha. Gazownia posiada dwa zbiorniki gazu po 250 m³ przy ciśnieniu 3 atm. Zdolność produkcyjna do 5000 m³/dob. Sieć gazociągów jest słabo rozbudowana wynosi około 30 km. Podczas okupacji niemieckiej Gdynia została połączona rurociągiem gazowym z gazownią Gdańską. Podczas działań wojennych zostały uszkodzone pociskami: zbiorniki gazowe, dachy nad budynkami, instalacje elektryczne, aparaty i t. p. Sieć uszkodzona w około 20 punktach. Gazownia już 4. VIII. 45 r. rozpałała generatory i po naprawie sieci miasto otrzymało gaz.

c) Gazownia w Sopocie wybudowana w 1902 r. posiada zdolność produkcyjną około 8000 m³/dobę. Posiada zbiorniki gazowe objętości 1500 m³ i 3000 m³. Urządzenia gazowni są przestarzałe. W roku 1927 zdecydowano przenieść gazownię na nowe miejsce przy torach wyścigowych, gdzie został wybudowany zbiornik gazu na 10.000 m³. Do budowy nowej gazowni nie przystąpiono, ponieważ przyjęta została koncepcja korzystania z gazu gazowni Gdańskiej. Sieć uliczna gazowa wynosi około 40 km. Podczas działań wojennych został uszkodzony pociskami i podpalony zbiornik na 10.000 m³, który wymaga kapitalnego remontu. Remont nie przeprowadzono. Naprawione zostały zbiorniki 3000 m³ i 1500 m³. Również naprawiona została sieć gazociągów ulicznych, uszkodzona stosunkowo nie wiele. Gazownia uruchomiona 26. VII. 1945 r.

d) Gazownia w Elblągu była bogato rozbudowana. Podczas działań wojennych zostały uszkodzone zbiorniki gazu i smoły, częściowo uszkodzone budynki i znacznie uszkodzona sieć uliczna. Gazownia została uruchomio-

na w 1946 r. Jednak nie zostały usunięte wszystkie uszkodzenia wojenne. Odbudowę uszkodzonego zbiornika przeprowadzi się w roku bieżącym z funduszu specjalnego inwestycyjnego aktywizacji Elbląga.

3. WODOCIĄGI I KANALIZACJA

a) Gdańsk. Wodociągi w Gdańsku należy zaliczyć do kategorii najstarszych w Europie. Istnieją one około 80 lat. Analizując urządzenia wodociągowe (ujęcia wody, stacje pomp oraz sieć) należy przejść do wniosku, że urządzenia te były rozbudowywane bez uprzednio opracowanego planu. Rozbudowa odbywała się stopniowo w miarę zabudowywania pewnych dzielnic miasta, zwiększenia się ilości mieszkańców oraz w miarę zmniejszania się wydajności źródeł, zasilających miasto w wodę.

Zdolność produkcyjna wszystkich ujęć wody wynosi ok. 33600 m³/dobę.

Dla zasilania stref wyżej położonych czynne są stacje przepompowywania.

Sześć ujęć wody z dodatkowymi stacjami przepompowywania wód nie stwarza dogodnych warunków dla ekonomicznej gospodarki i możliwości obniżenia kosztów produkcyjnej wody.

Sieć wodociągowa w mieście posiadała 321 km. obecnie czynnych jest 291 km.

Podczas działań wojennych zostały uszkodzone niektóre pompownie oraz jedna przepompownia.

Największe uszkodzenia stwierdzono w sieci wodociągowej ulicznej. Przy tysiącach domów zrujnowanych, spalonych pozostały nie uszczelnione odgałęzienia od przewodów ulicznych. Uszkodzenia w sieciach spowodowały duże straty wody i duże spadki ciśnienia. Woda na niektórych ulicach dochodziła tylko do piwnic albo do parteru. Cała uwaga Dyrekcji Wodociągów została skierowana w pierwszym okresie odbudowy wodociągów na uszczelnienie sieci wodociągowej, następnie celem zwiększenia ilości podawanej do miasta wody na odbudowę ujęć i stacji pomp. Pierwszy kredyt w wysokości 500.000 zł. w roku 1945, udzielony przez Ministerstwo Odbudowy został zużyty na naprawę jednego z przewodów tłocznych i na remont sieci ulicznej w Gdańsku i Wrzeszczu.

Do dnia 1. IX. 45 r. zostało naprawione i nawodnione 124 km. sieci. Duża ucieczka wody wywołała potrzebę zakorkowania rurociągów domowych. W ciągu pierwszych dwóch miesięcy pomimo wielkich trudności z powodu zawalenia ulic gruzem, odkopano, przecięto i zakorkowano ponad 750 miejsc i zmontowano nowych rur 1120 m.b. zamiast uszkodzonych. Przeprowadzone roboty nie były w stanie zahamować ucieczki wody. Prace te były prowadzone i w latach 1946-47. Dopiero w drugiej połowie roku 1947 zostały ustabilizowane warunki wodne w sieci wodociągowej, zabezpieczając mieszkańców w dostateczną ilość wody przy dostatecznym ciśnieniu. Również w tym okresie nastąpiło znaczne polepszenie jakości wody pod względem bakteriologicznym.

Roboty wykonane do roku 1948 zamykają dwa pierwsze okresy robót: uporządkowanie ujęcia wód, odbudowa stacji pomp i doprowadzenia do stanu używalności sieci wodociągowej. Przed Zakładem Wodociągów w Gdańsku powstaje zadanie przeprowadzenia dokładnej dokumentacji istniejących urządzeń wodociagowych, przeprowadzenie badań celem ustalenia możliwej wydajności poszczególnych źródeł, ulepszenia jakości wody pod względem chemicznym i bakteriologicznym i opracowanie generalnego projektu przebudowy wodociągów, uwzględniając rozbudowę wodociągu Gdańskiego jako grupowego, zasilającego najbliższe do Gdańska położone miasteczka i osiedla.

Kanalizacja m. Gdańska. System kanalizacyjny Gdańska rozdziela. Rozbudowa sieci kanałowej i stacji przepompowywania ścieków nie była oparta na ogólnym projekcie kanalizacyjnym, lecz wykonano ją bezplanowo, stąd też powstała skomplikowana sieć kanałów miejskich, zwłaszcza, że różnice poziomów poszczególnych części miasta są bardzo wielkie. Ścieki opadowe (deszczowe) są odprowadzane do przepływających przez

Czytajcie;

»PRZEGLĄD MORSKI«

Kwartalnik Marynarki Wojennej

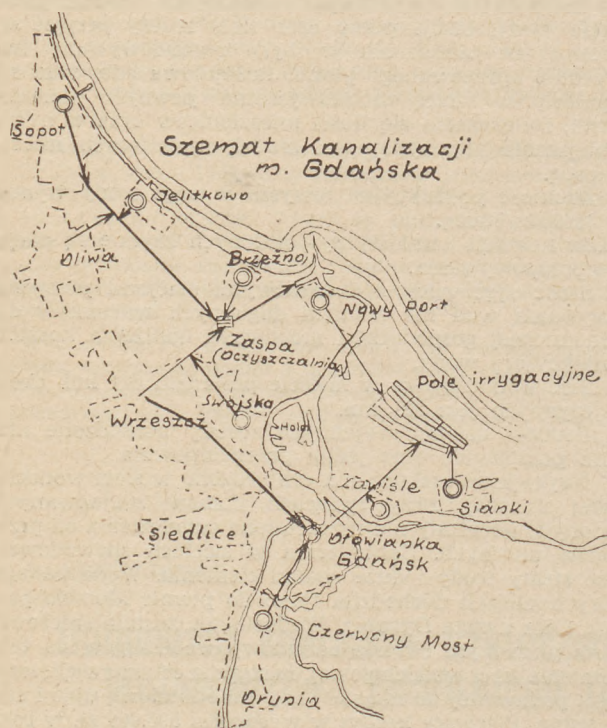


Adres Redakcji i Administracji:

G D Y N I A

ul. Waszyngtona 44

miasto rzeczek i rzek. Ścieki sanitarne z części Wrzeszcza, Starego Gdańska, Nowego Portu, Sianek oraz dzielnicy Trojan są przepompowywane i skierowane na pola nawadniające (irrygacja). Ścieki zaś z Sopot, Oliwy, z górnej części Jelitkowa są skierowywane do biologicznej stacji oczyszczania ścieków, (patrz schemat kanalizacyjny) do tej stacji są również przetwarzane ścieki z dolnej części Jelitkowa i Brzeźna.



Gdańsk posiada 9 stacji przepompowywania ścieków. Działania wojenne uszkodziły bardzo poważnie sieć i urządzenia kanalizacyjne. W setkach lejów stwierdzono porożbijane kolektory i studzienki rewizyjne. Gruz z rozwalonych domów pozatykał na dużych przestrzeniach przewody odpływowe. Ze stacji przepompowywania ścieków była czynna tylko jedna. Biologiczna stacja oczyszczania uszkodzona, była nieczynna. Ścieki były wpuszczane do basenu portowego Strefy Wolnościowej, zakażając wody basenu. W roku 1945 z otrzymanych kredytów zostały naprawione główne kolektory: Sopot-Zaspas, Wrzeszcz-Zaspas, Wrzeszcz-Gdańsk i t. d. W roku 1946 przystąpiono do naprawy bocznych kolektorów oraz do naprawy biologicznej stacji oczyszczania ścieków. Trzeba zaznaczyć, że stacja oczyszczania ścieków na Zaspasie wybudowana według najnowszych zdobyczy techniki oczyszczania ścieków i uruchomiona w 1931 r. jest jedną z lepszych stacji w Europie i jedyną w Polsce. Ponieważ sposoby oczyszczania ścieków są w dalszym ciągu badane i ulepszane, stacja Gdańska posiada wszystkie dane ażeby być zakładem doświadczalnym, gdzie mogą być przeprowadzane, przez interesujących się tym zagadnieniem fachowców, badania, celem opracowania ulepszonych metod biologicznego oczyszczania ścieków. Przyjmując pod uwagę względy zanieczyszczania ścieków w basenie strefy Wolnościowej oraz wyżej podane, zostały przez Ministerstwo Odbudowy przyznane specjalne kredyty do odbudowy stacji. Odbudowa została przeprowadzona i od lata 1948 r. odbywa się w 100 proc. oczyszczanie ścieków. Przeprowadzone roboty na sieci kanałowej i w stacjach przepompowywania ścieków doprowadziły sprawę kanalizacyjną do prawidłowego funkcjonowania urządzeń.

b) Gdynia. Wodociągi w Gdyni wybudowano na podstawie szczegółowego planu, który jednak ulegał zmianie wobec późniejszego przerobionego planu zabudowy. Gdynia posiada odrębne wodociągi dla miasta oraz dla portu. Sieć tych wodociągów o różnym ciśnieniu

jest połączona za pomocą reduktora. Miasto Gdynia czerpie wodę ze studzien artezyjskich w Rumii. Wydajność ujęcia pomp oraz odzłaziaczy obliczona na 30.000 m³/dobę. Wodociąg posiada dwa zbiorniki wyrównawcze o pojemności 2000 m³ oraz 1000 m³. Oprócz tego w Oksywiu i Orłowie znajdują się dodatkowe ujęcia studienne o wydajności po 4000 m³/dobę. Dla zasilania miasta wyżej położonego wybudowane są dodatkowe 3 stacje pomp. Gdynia posiada sieć wodociagową długości 110 km. czynnych 109 km. Wskutek działań wojennych zniszczenia w Gdyni były znacznie mniejsze niż w innych miastach wybrzeża. Uszkodzenia wahały się od 10 do 20% na poszczególnych obiektach oraz urządzeniach na sieci.

W ciągu 1945 r. 40% uszkodzeń zostało usunięte. W roku 1946 dokonano remontów na stacji pomp oraz usunięto uszkodzenia na sieci wodociagowej w 80%.

Z przyznanych przez Ministerstwo Odbudowy kredytów został wybudowany dodatkowy przewód wodociagowy o średnicy 300 mm. od stacji pomp w Rumii na długość 1520 m. b. oraz część kredytu zużytkowano na usunięcie uszkodzeń wojennych. Urządzenia wodociagowe w Gdyni są stosunkowo nowe. Przy pewnej rozbudowie mogą zaopatrywać w wodę port Gdyni. Do pilnych prac należy zaliczyć uaktualnienie planów urządzeń wodociagowo-kanalizacyjnych oraz opracowanie projektów zaopatrzenia w wodę przyległych do miasta Gdyni osiedli i miasteczek, t.j. powinno być postawione zadanie opracowania projektu wodociagu grupowego z zasilaniem portu.

Gdynia posiada kanalizację systemu rozdzielczego. Sieć deszczowa wynosi 26 km a sanitarna 39 km. Ścieki kolektorami sanitarnymi są sprowadzane na stację oczyszczania ścieków „Imhoffa”. Dla przepompowywania ścieków czynne są dwie stacje. Uszkodzenia wojenne były nieznaczne: stacja oczyszczania ścieków w 10%, stacja przepompowań 15%, sieć kanałowa uszkodzona w kilku procentach. Uszkodzenia zostały usunięte w 1945 r. i stacja oczyszczania ścieków została oddana do użytku 15. XII. 1945 r.

c) Sopot. Wodociągi w Sopocie istnieją od 1872 r. Miasto zaopatrywane jest w wodę przez 5 stacji wodnych, gdzie woda ujęta za pomocą studzien artezyjskich skierowana jest do betonowych zbiorników o pojemności od 120 m³ do 500 m³. Ogólna pojemność zbiorników wodnych 2210 m³. Wydajność wszystkich źródeł wynosi około 5000 m³/dobę. Podczas lata wydajność ta jest niedostateczna. Woda ze zbiorników zasilą miasto grawitacyjnie za wyjątkiem strefy najwyższej, między 56—77 m. nad poziomem morza, strefa ta zasilana jest ze zbiornika o pojemności 300 m³, do którego woda tłoczy się z najwyższej położonej strefy za pomocą stacji pomp.

Każda z 5-ciu stref posiada oddzielną sieć rozdzielczą, połączoną za pomocą zasuw z innymi strefami. Sieć wodociagowa była rozbudowana stopniowo nie oparta na projekcie ogólnym, posiada rury o małych przekrojach co powoduje w godzinach największej konsumpcji spadek ciśnienia i brak wody na wyższych piętrach domów. Długość sieci wodociagowej około 52 km w tym ponad 10 km są rury o średnicy 80 mm.

Podczas działań wojennych uszkodzona została stacja pomp oraz częściowo sieć wodociagowa, zwłaszcza hydranty pożarowe, zasuw oraz połączenia domowe. Uszkodzenia te zostały obecnie usunięte z przydzielonych kredytów przez Ministerstwo Odbudowy. Jednak brak wody szczególnie w okresie letnim, wysuwa zadanie rozbudowy wodociagu Sopockiego. Rozbudowa ta wiąże się z zagadnieniem sporządzenia ogólnego projektu grupowego rozbudowy wodociągów miast wybrzeża Gdańsk-Gdynia oraz przyległego do tych miast zaplecza (Wejherowo, Pruszcz i inne miejscowości). Do studiów rozbudowy wodociągów przystępuje Wydział Odbudowy Urzędu Wojewódzkiego, uzyskując na ten cel odpowiedni kredyt.

Miasto Sopot posiada kanalizację od roku 1898 systemu rozdzielczego. Ze względu na korzystne położenie miasta z większej części dzielnic ścieki grawitacyjnie są skierowywane głównym kolektorem do biologicznej stacji oczyszczania ścieków w Gdańsku-Zaspas. Ścieki z dolnej części miasta przepompowywane do tegoż kolektora (średn.

500 m/m). Ogólna długość sieci kanalizacyjnej sanitarnej wynosi 39 km. Przekroje kanałów ściekowych są niedostateczne i wymagają przebudowy. Przebudowa tych kanałów przewidziana jest w planie inwestycyjnym w roku 1949. Sieć kanałów deszczowych wynosi 19,5 km., następnie wody deszczowe są otwartymi kanałami (dług. około 10 km.) skierowywane do morza.

d) **Elbląg.** Wodociągi miasta Elbląga są tak jak i Gdańsk bardzo stare. Miasto jest zaopatrywane w wodę za pomocą studzien rurowych o rozmaitej głębokości, położonych poza miastem w odległości do 14 km. Wszystkie studnie posiadają wysoki poziom wód, w niektórych poziom ten utrzymuje się w rurach ponad teren. Woda z tych studzien doprowadzana jest rurociągami lewarowymi do studni zbiorczej i dalej od studni grawitacyjnie do miasta, po drodze przechodzi przez komorę nawietrzającą (częściowo odraca się żelazo), przez filtry angielskie, reduktor ciśnienia i do zabudowań miejskich.

Studnie są rozrzucone na 5-ciu oddzielnych polach, ilość studzien przekracza 40, część jest nieczynnych. Wydajność studzien jest niestąła; studnie często zamierają. Budowa studzien nie była oparta na planie i przeprowadzono ją w miarę zmniejszania wydajności starych studni, które zastępowano nowymi. Żadne dane geologiczne plany głębokości studzien nie zachowały się. Wydajność obecna dochodząca do 3000—4000 m³ na dobę jest niedostateczna i nie zabezpieczy miasta przy tendencjach przyrostu mieszkańców w związku z aktywizacją zakładów przemysłowych w Elblągu. Jakość wody pod względem bakteriologicznym jest niedostateczna, wymaga chlorowania.

Podczas działań wojennych największe uszkodzenia zanotowano na sieci wodociągowej ulicznej. Uszkodzenia były tak wielkie, że woda dochodziła tylko do części zabudowań miejskich z ciśnieniem tak niskim, że mogła być czerpana tylko w piwnicach i parterach. 70% wody uciekało przez nieszczelność w rurociągach. Pierwszym zadaniem miasta było uszczelnić sieć, odnowić ujęcia wód, celem zwiększenia ilości wody, oczyścić i naprawić filtry oraz wprowadzić chlorowanie wody, celem ulepszenia jakości wody. Roboty te były przeprowadzone w latach 1946—47 z kredytów Ministerstwa Odbudowy. W roku 1948 roboty wodociągowe były prowadzone ze specjalnego kredytu inwestycyjnego, udzielonego w związku z aktywizacją Elbląga. W roku 1948 przystąpiono do gruntownej naprawy studzien, wyszlamowania ich oraz do wykonania studzien nowych. Straty wody w sieci przez zaślepienie odnóg do zniszczonych domów oraz przez naprawę sieci ulicznej zostały doprowadzone do minimum. Odszlamowanie studzien zwiększyło wydajność tychże do 5000 m³. Uporządkowanie terenu źródeł oraz naprawa studzienek przy ujęciach znacznie ulepszyły jakość wody.

Stałe zmniejszanie się wydajności istniejących studzien wymaga przeprowadzenia gruntownych badań geologicznych celem ustalenia pokładów, z których woda ma być czerpana i stwierdzenia jakie studnie mają być budowane. Utrzymując zasadę zasilania miasta wodą grawitacyjnie, należy poddać rewizji miejsca ujęcia wody, które rozrzucone na 5-ciu oddzielnych polach nie mogą stwarzać dogodnych warunków pod względem eksploatacji tych źródeł i wywołują wątpliwość pod względem jakości wody.

Kanalizacja Elbląga uległa uszkodzeniom. Sieć kanałowa sanitarna zapchana przy nieczynnych stacjach przepompowań, których Elbląg posiada 9, powodowała zalanie piwnic poszczególnych domów oraz stan antysanitarny. Sieć kanałowa w dzielnicach zamieszkałych została naprawiona. Stacje przepompowań uruchomione. Jako zagadnienie na najbliższą przyszłość powstaje sprawa oczyszczenia miejskich ścieków sanitarnych. Obecna istniejąca, tak zwana oczyszczalnia ścieków, faktycznie roli swej nie spełnia.

4. ZAKŁADY OCZYSZCZANIA MIASTA.

Do zakładów Użyteczności Publicznej należą Zakłady Oczyszczania Miasta. Zagadnienie oczyszczania miast oraz bolączki miast pod względem niedostatecznie sprawnego usuwania śmieci i utrzymywania ulic i placów miejskich w należytych stanie we wszystkich czterech miastach są jednakowe. W zależności jednak od posiadanego taboru do wywożenia śmieci, do polewania lub zamiatania ulic w niektórych miastach oczyszczanie miasta dokonuje się lepiej lub gorzej.

Kredyty udzielane za pomocą G.D.O. przez Ministerstwo Odbudowy były stosunkowo do potrzeb miast nie wielkie. Kredyty te były zużyte na kupno potrzebnego inwentarza (kubły), naprawę istniejącego taboru. W Gdańsku z przydzielonych kredytów zostały wybudowane garaże dla samochodów Z.O.M. Ministerstwo Odbudowy w roku 1948 przydzieliło dla miasta Gdańska i Gdyni ze specjalnych kredytów na kupno samochodów sumę zł. 15.000.

Intensywna praca taboru samochodowego wymaga stałych kredytów na uzupełnienie tego taboru. Jako zadanie na najbliższą przyszłość powstaje sprawa przeprowadzenia studiów sposobu usuwania ścieków i dążenie do wybudowania spalarni śmieci.

5. TERENY ZIELONE

Miasta Gdańsk, Sopot, Gdynia z Orłowem oraz Elbląg posiadają dużą ilość parków oraz zieleńców na placach i ulicach. Utrzymanie zieleńców związane jest z hodowlą roślin. Zakłady hodowli roślin podczas działań wojennych zostały uszkodzone. Zieleńce na placach i ulicach zniszczone. Zarządy Plantacji Miejskich wielkim nakładem sił i środków własnych oraz z kredytów Ministerstwa Odbudowy doprowadziły do użytkowania prawie wszystkie swoje Zakłady Hodowli Roślin, odbudowały zieleńce miejskie, uporządkowały ogródki działkowe, przy czym Gdańsk założył ogródki Jordanowskie. Jako jedną z większych prac dotyczących terenów zielonych należy zaliczyć umocowania za pomocą roślinności brzegów morskich, poczynając od Sianek w Gdańsku do Gdyni. Dla sporządzenia planu i projektu zagospodarowania terenów przybrzeżnych został przyznany Zarządowi Miasta Gdańska przez Min. Odbudowy kredyt w wysokości 550.000 zł (plan jest w opracowaniu). W Elblągu ze względu na pilne potrzeby przy odbudowie innych zakładów Użyteczności Publicznej, sprawa uporządkowania terenów zielonych odsuwana była na plan dalszy.

Elbląg własnymi środkami uporządkował część swoich zieleńców, lecz obecnie przy stałym wzroście ludności oraz w związku z potrzebami uporządkowania licznych parków, ogrodów działkowych, bogato rozbudowanych i terenów sportowych powinny być przydzielone większe kredyty na te roboty.

Czytajcie

Gospodarkę Wodną

MIESIĘCZNIK

poświęcony sprawom gospodarki budownictwa wodnego

Wydawca: Naczelna Organizacja Techniczna

Adres Redakcji i Administracji: Warszawa 33, Nobla 9

Inż. Włodzimierz Dziekoński
 Dyrektor Szczecińskiej Dyrekcji Odbudowy

Rozwój działalności Szczecińskiej Dyrekcji Odbudowy

Po wstępnych, kilka tygodni trwających czynnościach organizacyjnych, Szczecińska Dyrekcja Odbudowy rozpoczęła swoją działalność w terenie z dniem 1 października 1945 r.

Obszar działania S.D.O. obejmował miasta Szczecin, Dąbie Szczecińskie i Świnoujście, z wyłączeniem obszarów portowych. Po przyłączeniu w dniu 1 maja 1948 r. do Szczecina miejscowości, położonych na prawym brzegu Regalicy, jak Dąbie Szczecińskie, Zdroje, Podjuchy i Żydowce, S.D.O. działa obecnie tylko na terenie wielkiego Szczecina i Świnoujścia.

Poszczególne okresy pracy S.D.O. można określić pokrótce w następujący sposób:

W okresie pierwszym, trwającym z górą pół roku, głównym zadaniem było doprowadzenie do stanu używalności budynków, jakie były potrzebne w tym okresie dla pomieszczenia w nich niewielkich jeszcze urzędów oraz mieszkań. Praca ta polegała przeważnie na oczyszczeniu budynku i przyległych terenów z niewiarygodnie wielkiej ilości śmieci, odpadków, gruzu, połamanych urządzeń wewnętrznych, na przełożeniu pozostałych resztek dachówek i uzupełnieniu brakującego przeważnie pokrycia dachowego, wstawieniu niemal wszystkich szyb okiennych, naprawie wyłamanych drzwi wejściowych i osadzeniu w nich nowych zamków.

W r. 1946 zaznaczył się duży napływ ludności, przybyły również urzędy takie, jak Województwo, Izba Skarbowa i inne. O ile w dziedzinie mieszkaniowej nie zachodziła jeszcze potrzeba sięgania do budynków silnie zniszczonych, to budynki urzędowe, szkolne, szpitale i t. p. wymagały już kapitalnych remontów i częściowej odbudowy. Zaznaczyła się również konieczność rozbiórki większej ilości budynków, zagrażających bezpieczeństwu.

Ostra i długotrwała zima 1946/47 przyniosła duże straty na wartości budynków niezamieszkałych lub nieużytkowanych. Ucierpiały niezabezpieczone mury i instalacje, duże ilości drzwi i ram okiennych a nawet gdzieś i podłogi zużyte zostały przez niesumiennej osobników na opał. Ofiarą t. zw. „szabru” padały coraz częściej różnego rodzaju armatury instalacyjne, okucia i dość powszechnie używane tu linoleum, co w wyniku podnosiło znacznie procent zniszczenia budynków.

Okres więc roku 1947 należał już do nieporównanie trudniejszych zwłaszcza, że wyczerpały się rezerwy niemieckie a napływ nowych, krajowej produkcji materiałów budowlanych był niedostateczny i nieregularny. Mimo to zwiększa się ilość odbudowanych budynków dla służby zdrowia, budynków służących celom kulturalnym, dla różnych urzędów, organizacji politycznych i społecznych. Po raz pierwszy przystępuje się do odbudowy budynków związanych z opieką spo-

łączną, do zabezpieczenia budowli zabytkowych i odbudowy mostów miejskich.

We wrześniu 1947 r. pada na Zjeździe Przemysłowym Ziem Odzyskanych hasło aktywizacji Szczecina przez postawienie odbudowy a raczej rozbudowy portu szczecińskiego jako jednego z naczelných, sztabowych zadań państwowych. Zwiastunem kredytów, jakie mają być rzucone w 1948 r. na teren Szczecina do przeprowadzenia tych zadań jest przydział późną jesienią dodatkowych kredytów na budownictwo mieszkaniowe, pracownicze.

Wreszcie okres bieżący, okres roku 1948, charakteryzuje się wczesnym przyznaniem bardzo poważnych kredytów budowlanych, co umożliwiło też i wczesne rozpoczęcie sezonu budowlanego.

Ogromny wysiłek musiał być włożony w prace pierwszego kwartału 1948 r. Równolegle bowiem trzeba było prowadzić budowle finansowane z późno przydzielonych kredytów r. 1947, na co pozwoliła bardzo łagodna zima i przygotowanie dokumentacji technicznej na roboty 1948 r. Pozwoliło to wprowadzić na całkowite wyzyskanie kredytów budowlanych ubiegłego roku, skróciło jednak o jeden kwartał czas przeznaczony na realizację planu inwestycyjnego roku bieżącego. Dodatnią stroną tego było pełne zatrudnienie robotników budowlanych, nie było bowiem t. zw. martwego sezonu ani też nie notowano w Szczecinie bezrobotnych w branży budowlanej.

Fundusz interwencyjny Ministerstwa Pracy i Opieki Społecznej przewidywał na akcję zatrudnienia bezrobotnych w Szczecinie zwyż 13 milj. zł., które miały służyć jako dopłata po 180 zł. na każdą roboczo-dniówkę przy zimowych pracach rozbiórkowo-porządkowych dla 1000 robotników dziennie.

Przy tych pracach zatrudnionych było dziennie tylko 254 robotników z początkiem stycznia oraz 573 robotników na końcu okresu. Nie byli to jednak robotnicy budowlani, którzy utracili pracę, lecz napływający do Szczecina nowi robotnicy niekwalifikowani, których w ten sposób zatrzymano na miejscu, jako potrzebnych do nadchodzącego, silnego sezonu budowlanego.

W poszczególnych latach przebudowano następujące kwoty:

w 1945 r.	24 930 000,— zł.
1946 r.	130 066 000,— „
1947 r.	220 622 000,— „

Stan własnych pracowników umysłowych S.D.O., używanych w tym czasie do przepracowania tych kwot, był zawsze niewystarczający i wynosił:

31. 12. 1945 r.	19 osób
31. 12. 1946 r.	53 „
31. 12. 1947 r.	62 „

Dla ilustracji podaje niektóre wyniki gospodarcze za ubiegłe dwa lata (zob. tabela).

Przy porównaniu powyższych liczb należałoby zastosować szereg współczynników, przede wszystkim na skutek znacznej zwwyżki w pierwszej połowie marca 1947 r. cen podstawowych materia-

szków dla rzemiosła budowlanego oraz Kursy Szkoleniowe, stojące pod opieką Ministerstwa Odbudowy, pozwalają mieć nadzieję, że braki sił kwalifikowanych będą wyrównane a ich wydokształcenie postąpi znacznie naprzód.

Na ogół wszystkie przedsiębiorstwa, poza nie-

L. p.	Rodzaj budownictwa	1946 r.		1947 r.	
		obiekt	kubatura m ³	obiekt	kubatura m ³
1	mieszkaniowe	158	198.524	83	179.231 2.061 izb m.
2	szkolne	9	369.553	29	291.360 480 izb szkolnych
3	slużby zdrowia	3	17.094	9	147.168 910 łózek szpitalnych
4	opieki społecznej	—	—	3	12.962
5	kulturalne	1	1 099	3	78.693
6	rózne	10	201.951	6	53.760
7	sądowe	2	59.900	1	10.539
8	skarbowe	4	27.350	2	10.500
9	różnych urzędów	18	100.087	32	180.724
10	organiz. polit. i społ.	5	49 775	9	9.081
11	zabezpiecz. zabytków	—	—	6	108.558
12	rozbiórki	37	30.492	27	17.537

łów budowlanych, dochodzącej niejednokrotnie do 200%. W maju 1947 r. weszła w życie umowa zbiorowa w przemyśle budowlanym, podwyższająca ceny robocizny średnio o 75%. Nadto z biegiem czasu przychodzą do odbudowy obiekty o coraz to większym odsetku zniszczenia i tak, gdy jeszcze w 1946 r. odsetek ten wahał się od 10 — 15%, w r. 1947 dochodził już do 25% a w roku 1948 wynosi 25 — 40%.

W bieżącym roku przeprowadza się roboty zabezpieczające przy budynkach przeznaczonych do odbudowy w r. 1949, których zniszczenie wynosi 50 — 75%, w roku zaś 1950 będzie się musiało przystąpić już częściowo do nowego budownictwa.

Jakkolwiek więc kredyty budowlane wzrastają z roku na rok, to jednak na skutek konieczności sięgania do coraz to bardziej zniszczonych obiektów, wyniki gospodarcze maleją.

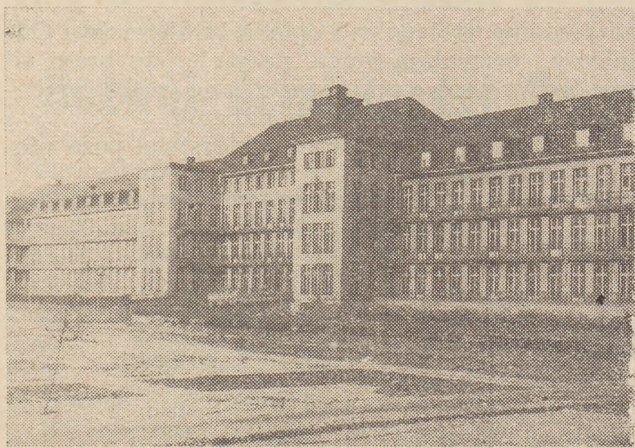
Szczecińska Dyrekcja Odbudowy nie wykonywała żadnych robót sposobem gospodarczym i posługuje się przedsiębiorstwami budowlanymi. Z początku istniały na tutejszym terenie tylko przedsiębiorstwa prywatne i od końca 1945 r. działa już S.P.B. Państwowe Przedsiębiorstwo Budowlane oraz inne spółdzielnie pracy rozpoczęły swoją działalność w r. 1946. Początkowo występował silny brak rąk do pracy, zwłaszcza brak kwalifikowanych robotników budowlanych, głównie monterów i instalatorów. Dzięki pośrednictwu Urzędu Zatrudnienia i samorządnej pomocy sił roboczych nie odczuwa się obecnie silniejszego braku pracowników budowlanych, jakość ich jednak pozostawia nieraz wiele do życzenia. Kilka

licznymi przypadkami, wywiązywały się ze zleconych robót terminowo i dobrze. W czasie od 1. 7. 1947 do 31. 3. 1948 pracowało na zlecenie S.D.O. równocześnie od 10 do 17 przedsiębiorstw, zatrudniając od 453 (w lutym 1948) do 590 (w listopadzie 1947) robotników przy robotach dla S.D.O.

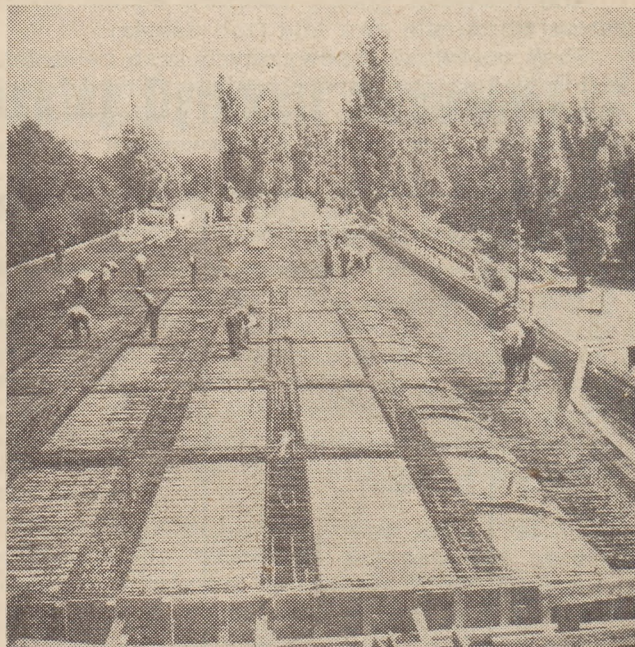
Głównym dystrybutorem materiałów budowlanych była Centrala Materiałów Budowlanych, która z początku 1948 przeszła z gestii Ministerstwa Odbudowy do Ministerstwa Przemysłu i Handlu i zmieniła swą nazwę na Centralę Handlową Materiałów Budowlanych. Zaopatrzenie rynku budowlanego w materiały było sprawne i nie notowano specjalnych braków z wyjątkiem szkła okiennego w pewnych okresach, szkła zbrojonego, niektórych okuć, armatur i części instalacyjnych. Jedyne jakości materiałów nie stała na odpowiedniej wysokości, brak był zupełny dobrego gatunku, suchego materiału stolarskiego.

Przy silnie rozbudowanych w Szczecinie instalacjach wszelkiego rodzaju, zwłaszcza przy powszechnym tutaj stosowaniu urządzeń centralnego ogrzewania, w wysokim stopniu opóźnia a nawet wysoce utrudnia terminową odbudowę brak materiałów instalacyjnych oraz długie terminy dostawy nowych kotłów c. o.

Trudno wyliczyć wszystkie, choćby tylko większe obiekty, odbudowane staraniem S.D.O. w Szczecinie. Wszystkie, czynne dziś szkoły powszechne, wszystkie szkoły średnie, gimnazja i licea, Szkoła Inżynierska, Szkoła Morska, Akademia Handlowa, domy akademickie, gmach Urzędu Wojewódzkiego, Muzeum Morskiego, Mu-



Szczecin — Odbudowa gmachu szpitala P. C. K. przy ul. Unii Lubelskiej



Szczecin — Odbudowa mostu drogowego w ul. Mickiewicza (Zbrojenie płyty mostowej)

zeum Pomorza Zachodniego, gmachy różnych urzędów, Szpital Czerwonego Krzyża, Szkoła Piełęgniarek, ośrodki zdrowia i z górą 1 300 mieszkań, o około 5000 izb łącznie, odbudowanych dla pracowników państwowych lub jako mieszkania pracownicze, oto niespełna 3-letni dorobek S.D.O.

Za pośrednictwem S.D.O. płynęły również poważne kredyty skarbowe na prace miejskie, jak naprawa nawierzchni ulic i chodników, na roboty porządkowe, zieleńce, dalej dla miejskich przedsiębiorstw użyteczności publicznych a więc dla gazowni, na wodociągi i kanalizację, tramwaje i autobusy. Oprócz kredytów rozdzielanych przez Ministerstwo Odbudowy, przychodziły też w latach 1946 i 1947 dość duże kredyty przez Pełnomocnika Rządu dla Spraw Wybrzeża. W ramach tych kredytów odbudowano 2 akwadukty i kładki dla pieszych, wykonano nowy most żelbetowy w ul. Mickiewicza o długości 60,10 m i odbudowano częściowo most żelbetowy w Al. Wojska Polskiego.

Na zakończenie pragnę podać jeszcze kilka danych odnośnie wykonywanych obecnie prac, objętych Planem Inwestycyjnym roku 1948.

W związku z rozbudową portu i aktywizacją Szczecina zostały przyznane bardzo poważne kre-

dyty, nie tylko na same budowle portowe i komunikacyjne w porcie ale również na budownictwo w mieście Szczecinie a częściowo i w Świnoujściu.

Globalna kwota kredytów na samo tylko budownictwo w rejonie Szczecina łącznie z budownictwem przemysłowym, mieszkaniowym, dla potrzeb P.K.P., magazynów portowych oraz budownictwem prywatnym przekroczy cyfrę 1 600 milionów złotych. Stworzyło to poważną troskę należytego rozplanowania w czasie tych robót i równomiernego ich rozłożenia na wszystkie miesiące sezonu budowlanego, jak również zaopatrzenia w potrzebne materiały budowlane. Zadanie to wzięła na siebie, powołana w tym celu, Komisja Koordynacyjna, która zdołała opanować w zupełności sytuację. Prace budowlane przebiegają obecnie normalnie i nie przewiduje się w nich żadnych większych zakłóceń.

W ramach Cz. 21 Planu Inwestycyjnego 1948



Fot. T. Biliński

Szczecin — Odbudowa Szkoły Morskiej przy ul. Piastów



Fot. T. Biliński

Szczecin — Odbudowa Muzeum Morskiego, Wały Chrobrego

r. otrzymała S.D.O. w pierwszym rzucie następujące kredyty:

na projekty i kosztorysy	2,0	mio zł.
budownictwo mieszkaniowe pracown.	59,0	" "
akcję budowlaną i zabezpieczającą	80,0	" "
budownictwo szkolne	48,1	" "
" służby zdrowia	8,5	" "
" kultury	6,5	" "
" sądowe	3,0	" "
" różnych urzędów	26,0	" "
zabezpieczenia zabytków	11,0	" "
roboty rozbiórkowo-porządkowe	10,0	" "
budownictwo służby weterynaryjnej	4,0	" "
grobownictwo wojenne	0,3	" "
ulice i roboty inżynieryjne (mosty)	25,0	" "
	283,4	mio zł.

Nadto z Cz. 20 P.I., na budowę:		
Akademii Lekarskiej	20,8	" "
Z resortu Min. Skar. na bud. mieszk.	10,0	" "
Dodatkowo na Kolonię Akademicką	18,0	" "
	350,2	mio zł.

W dalszym ciągu udzielono lub zapowiedziano:		
na rozbudowę Szkoły Inżynierskiej	25,0	mio zł.
odbudowę Izby Skarbowej	50,0	" "
z Min. Żeglugi na Szkołę Morską	16,0	" "
różne	20,0	" "
Razem	461,2	mio zł.

Poza tym kredyty a) na rozbudowę obiektów użyteczności publicznej wynoszą	94,5	" "
b) na sfinansowanie robót przy budowie arterii nadodrzańskiej (Vasco da Gama), wykonywanej przez brygady „SP“	40,0	" "

i c) na Szpital Kwarantanny i M.U.

R. w Świnoujściu 6,0 mio zł.

Razem więc kredytów skarbowych w dyspozycji S.D.O. 601,7 mio zł.

Na budownictwo mieszkaniowe dla pracowników, przybywających do Szczecina w związku z aktywizacją portu szczecińskiego zostały przydzielone kredyty w łącznej sumie 785,0 mio zł., co pozwoli na odbudowę i oddanie do użytku ok. 6 500 izb mieszkalnych.

Na inwestorów, finansowanych przez B.G.K., poza Szczecińską Spółdzielnią Mieszkaniową, przypada kwota 271,7 mio zł. kredytów bankowych. Z uwagi na to, że niektórzy inwestorzy mieli trudności w uzyskaniu potrzebnych do odbudowy budynków, u innych znów brak było własnego aparatu lub też był on niewystarczający do opracowania dokumentacji technicznej i przeprowadzenia budowy, Szczecińska Dyrekcja Odbudowy, dążąc do możliwie szybkiego uruchomienia kredytów i przyspieszenia akcji mieszkaniowej, przyjęła na siebie postępowanie wykonawcze za niektórych inwestorów, jak za Fabrykę Sztucznego Jedwabiu Nr 4, za Centralę Zbytu Produktów Przemysłu Węglowego (Dział Przeładunków Morskich), w części za P.K.P. i za Szczeciński Urząd Morski, w łącznej sumie 123,0 milionów zł.

Poza stroną prawną, złożeniem wniosków do B.G.K. i upłynieniem środków finansowych nie ciąży żadne więcej obowiązki na tych inwestorach, którzy otrzymają już tylko klucze od gotowych zupełnie mieszkań, natomiast S.D.O. wzięła na siebie nielada ciężar, mając i tak już do przebudowy bardzo poważne sumy własne w stosunku do ilości personelu, jakim dysponuje. Sytuacja jednak, jaka zaistniała przy ociąganiu się inwestorów w uruchamianiu kredytów bankowych, wymagała tej ofiary.

Zagadnienia komunikacyjne w węźle szczecińskim

Stworzenie jak najdogodniejszego połączenia komunikacyjnego Szczecina zarówno z dorzeczem Odry, jak i całym Krajem w zmienionych warunkach geopolitycznych, oto cel, jaki przyświecać musi w projektowaniu i montowaniu dróg komunikacyjnych. Jako podbudowa służył stan faktyczny, który zaistniał tutaj w momencie ukończenia wojny a który, pomijając olbrzymie zniszczenia, był wynikiem ówczesnych potrzeb Szczecina.

W układzie niemieckiej lądowej sieci komunikacyjnej, leżał Szczecin na skrzyżowaniu osi Berlin — Gdańsk i Lubeka — Prusy Wschodnie, przebiegających z kierunku południowo — i północno-zachodniego na północny — wschód. Komunikacja wodna przebiegała Odrą z południa na północ.

W założeniu początkowym zarówno szosa jak i dwutorowa linia kolejowa przecinały po średnicy

port, położony w widłach obu ramion Odry, łącząc po najkrótszej linii Szczecin, na zachodzie, z Dąbiem Szczecińskim, po wschodniej stronie. Zarówno średnicowa linia kolejowa jak i szosa obsługiwały również i port. W stacji Gumieńce brała początek linia kolejowa, okalająca miasto i biegnąca wzdłuż Odry, ku północy, kończąca się w Trzebieżu Szczecińskim nad Zalewem Szczecińskim. Linia ta obsługiwała również zakłady przemysłowe, położone na zachodnim brzegu Odry.

Jako drugi kierunek komunikacyjny zbudowano następnie linię kolejową, idącą od południa, przez Kostrzyn, Gryfino do portu z powiązaniem jej do linii średnicowej w stacji Szczecin-Towarowy w porcie.

W okresie między obu wojnami światowymi zbudowano dla komunikacji tranzytowej zachód-

wschód oraz ze względów strategicznych linię obwodową, na południe od Szczecina z Gumieniec do Dąbia Szczecińskiego a obok niej równolegle pierwszorzędną szosę. Przed drugą wojną była w budowie autostrada z Berlina do Gdańska, przebiegająca 8 km. na południe od Szczecina, przekraczająca Odrę i Regalicę wysoko założonymi mostami. Autostrady tej nie dokończono, przerywając prace około Stargardu.

Zasadnicze linie kolejowe, o których była wyżej mowa powiązane były między sobą licznymi łącznikami, prowadzonymi często w różnych poziomach i pozwalające na dogodnie połączenie ze sobą poszczególnych stacji w węźle szczecińskim.

W pierwszym okresie, po zajęciu przez Wojska Radzieckie Szczecina i tymczasowej odbudowie mostów kolejowych przez Odrę i Regalicę, można było dojechać tylko do st. Gumieńce, która była jedyną stacją kolejową dla Szczecina, przy odległości ok. 5,5 km. do śródmieścia i przy braku jakichkolwiek środków lokomocji do przebycia tej odległości. Następnie uruchomiono odcinek Gumieńce — Szczecin Główny, przy czym musiało zastosować w Gumieńcach przestawianie parowozu na koniec pociągu, by móc w kierunku odwrotnym do poprzedniego, wjechać do Szczecina Głównego, będącego odtąd stacją końcową.

W międzyczasie odbudowano również linię obwodową i dalszy odcinek linii nadodrzańskiej do st. Police.

W tym czasie jedyna droga kołowa wiodła przez most niskowodny założony pomiędzy miejscowościami Radziszewo i Kolbaczewo. Ze Szczecina do Dąbia Szczecińskiego należało odbyć wtedy ok. 20 km. drogi. Ponadto dwukrotnie „otwierano” most przez Regalicę w porze dziennej dla przepuszczenia holowanych barek, co dawało za każdym razem przerwę w ruchu kołowym ok. 2 godzin.

Trzecim etapem była odbudowa odgałęziającej się od linii obwodowej Dąbie Szczecińskie — Gu-

mienie, w punkcie zwanym Wstowo, łącznicy biegnącej przez Wzgórze Hetmańskie i Pomorzany do Szczecina Głównego, przez co ominięto st. Gumieńce i odpadła potrzeba zmiany kierunku jazdy w tej stacji.

Jako czwarty etap buduje się w tej chwili nową łącznicę ze st. Wstowo do linii Gumieńce — Szczecin przez co uzyska się jeszcze dalsze skrócenie linii i czasu jazdy.

Po dokonanej odbudowie mostów przez Odrę i Regalicę czas jazdy pociągu osobowego wynosi obecnie średnio 56 min. Gdy zaś ukończoną zostanie budowa nowej łącznicy ze Wstowa czas jazdy będzie wynosił już tylko 36 min.

Dawna linia średnicowa, najkrótsza wiodąca przez port, z uwagi na zajęcie terenów pod budowę nowych, towarowych stacji portowych odbudowaną nie będzie.

Od połowy roku 1946 komunikacja kołowa ze Szczecina do Dąbia odbywała się szosą równoległą do obwodowej linii kolejowej i przy współużytkowaniu mostów kolejowych. Po odbudowie mostów, wykonanych jako konstrukcje stalowe, łączone na śruby systemu Bailey'a, wsparte na jarzmach drewnianych, powrócono w grudniu 1947 r. na dawną drogę, wiodącą przez port.

Odbudowa mostów przez Odrę i Regalicę w ciągu autostrady trwa jeszcze i winna być ukończona przed zimą 1948/49.

W ten sposób w ciągu niepełnych 3 lat, dzięki wytrwałej pracy technika i robotnika polskiego, ulepszono tak dalece pierwotne warunki komunikacyjne, że dla pierwszych pionierów, którzy pełni zapału, przybywali wiosną 1945 r. na Ziemię Odzyskaną, wspomnienie wielodniowej podróży na otwartych wagonach transportów wojskowych i 6-cio kilometrowy marsz na zakończenie, w bardzo wątpliwych do tego warunkach osobistego bezpieczeństwa, wydaje się dziś jakimś złym snem.

W. D.

Adolf Ciborowski
inż. arch.

Szczecin buduje nową arterię komunikacyjną

Z początkiem tegorocznego sezonu budowlanego rozpoczęto w Szczecinie realizację pierwszej całkowicie nowej inwestycji w zakresie komunikacji miejskiej.

Po okresie uprzątnięcia gruzów, okresie łatania dziur i naprawiania istniejącej sieci miejskich arterii komunikacyjnych — przystąpiono do budowy pierwszego odcinka jednej z najważniejszych tras komunikacji projektowanego zespołu miejskiego Szczecin — w oparciu o sporządzony już plan zagospodarowania przestrzennego całości miasta.

Równolegle do Odry Zachodniej przebiegać ma od południowych krańców miasta aż po najbardziej na północ wysunięte osiedla zespołu miejskiego — arteria szybkiej komunikacji kołowej — o pierwszorzędnym znaczeniu, wobec pasmowego — w kierunku północ-południe — projektowanego układu miasta.

Od Pomorzany poczynając, przez śródmieście, Grabów, Żelechowo, Gocław, Stoleczyn, aż po Skolwin — trasa

arterii, wijąca się u stóp skarpy, dochodzącej miejscami do 80 m wysokości, oddziela tereny o przeznaczeniu portowo-przemysłowym — lokujące się wzdłuż brzegu Odry, od dzielnic mieszkaniowych utopionych w zieleni skarpy.

Ten ciąg komunikacji staje się więc, mając za zadanie obsługę większej części terenów przemysłowych miejskich jak np. Huta Szczecin, Fabryka Superfosfatu itp. głównym nerwem zespołu miejskiego, a szybka jego realizacja w terenie przesądzi właściwy kierunkowo dalszy rozwój przemysłu i sprzężonych z nim dzielnic mieszkalnych. Na odcinku centrum usługi i dyspozycji miejskiej — które pokrywa się z dzielnicą staromiejską — arteria schodzi na sam brzeg Odry, dzięki czemu dzielnica dyspozycyjna uzyskuje oparcie o rzekę, a mieszkańcy miasta — odcięci prawie w całym przebiegu Odry przez miasto dzielnicami portowo-przemysłowymi, od bezpośredniego z nią kontaktu — mają tu umożliwiony wgląd w ruch statków na wielkiej rzece — mają jakby otwarte

okno do wglądu w najciekawsze przejawy życia portowego.

Realizowany w tym roku ten właśnie odcinek arterii — o długości 1 km — ma charakter wielkomiejskiego bulwaru, a opiera się jednym końcem o plac przed istniejącym dworcem kolejowym, drugim zaś wtapia się w dolny poziom Wałów Chrobrego.

Podkreślając plastyczny układ skarpy staromiejskiej, uwieńczonej Zamkiem Fiastowskim i kościołem Św. Jakuba, szanując zabytkowy układ urbanistyczny dolnego starego miasta, który jeszcze podkreślony będzie przez właściwe sytuowanie zabudowy obrzeżnej bulwaru — jest jednocześnie bulwar pomyślany — jako nowoczesna arteria ruchu szybkiego i jako bulwar dla żeglugi kabotażowej i detalicznej obsługi śródmieścia przez towarową żeglugę rzeczna.

W związku z powyższymi, narzuconymi mu funkcjami — został on podzielony w swoim przekroju poprzecznym na dwie zasadnicze części — nabrzeża robocze — na miejscu i na poziomie dzisiejszej ulicy Vasco da Gama, oraz na arterię ruchu miejskiego — na poziomie podwyższonym w stosunku do bulwaru roboczego o 2,60 m.

Całość projektu — opracowana w Biurze Planu Szczecina — wg koncepcji inż. Piotra Zaremby i niżej podpisanego — i w oparciu o studia wstępne i sugestie prof. inż. Jana Chmielewskiego obejmuje — bulwar roboczy o szerokości zmiennej od 15 m do 22 m — co jest wynikiem nieregularnej istniejącej obecnie linii nabrzeża — oraz z płynnie założonego — z zastosowaniem łuków o dużych promieniach — pasma górnego — odgraniczonego od dolnego bulwaru murem oporowym — rozbitego na szeroki chodnik spacerowy, ścieżki rowerowe, dwie jednokierunkowe, przedzielone zielenią, jezdnie ruchu szybkiego, wydzielone torowisko tramwajowe, miejsca postojów wtopione w pas zieleni oraz jezdnię lokalną dla obsługi mającej powstać przy bulwarze zabudowę — handlowo-biurową.

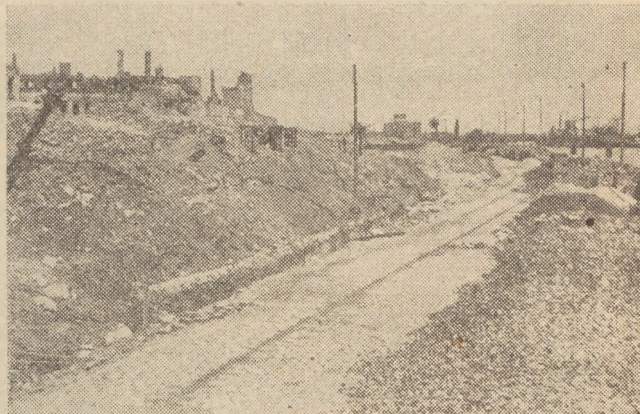
Szerokości jezdni — przewidujące po trzy pasma ruchu szybkiego, unikanie skrzyżowań — gdyż jest tylko jedno skrzyżowanie z arterią przechodzącą mostem Sobieskiego przez Odrę — na całej długości bulwaru — oraz możliwie najlepsze warunki widoczności i minimalne spadki podłużne w partiach krańcowych bulwaru — zapewniają osiągnięcie dużej przelotności arterii.

Bulwar roboczy krzyżuje się z trasą prowadzącą na most w dwu poziomach przy zejściu jego jezdnią — na odcinku mestu — poniżej poziomu całości nabrzeża roboczego.

Dwa poziomy bulwaru komunikują się ze sobą przy pomocy w paru miejscach założonych schodów — wjazd z bulwaru górnego na dolny przewidziano przy Wałach Chrobrego i w okolicy dworca.

Całość projektu została zaaprobowana przez Główny Urząd Planowania Przestrzennego oraz pozytywnie za-

opiniowana przez rzeczoznawców drogowo-komunikacyjnych, a dzięki zastosowaniu dwu różnych poziomów — rozwiązano kwestię znajdującego się na terenie gruzu — który po odpowiednim przerobieniu — służy do zniwelowania terenu — dla osiągnięcia projektowanej koty górnego bulwaru. Wobec tego, że teren podnosi się od rzeki początkowo łagodnie, aby następnie przejść w ostrą skarpę przy Zamku i kościele Św. Jakuba — skrajna od strony miasta — bulwaru pokrywa się prawie całkowicie z naturalną warstwicą terenu — odpowiadającą kocie wysokościowej bulwaru górnego.



Fot. Świerkiewicz

• Niwelacja terenu nowej drogi nadrzecznej w Szczecinie

Po trzech miesiącach pracy nad budową tej arterii, prowadzonej przy współpracy brygad „Służba Polsce” i brygady junaków czesko-słowackich — dokonano wszystkich koniecznych na realizowanym odcinku wyburzeń, poza dwoma jeszcze użytkowanymi budynkami, wykonano około 30% muru oporowego i zniwelowano w blisko 70% teren pod bulwar górny.

Przed końcem sezonu budowlanego winniśmy użyć całość założenia w stanie surowym, a w roku przyszłym, po ułożeniu jezdni i torowiska tramwajowego można będzie oddać ten pierwszy odcinek realizowanego planu przyszłego Wielkiego Szczecina do użytku jego mieszkańców.

Na zakończenie trzeba nadmienić — że realizowana w tej chwili budowa bulwaru — pociąga już za sobą bardzo wyraźny wzrost zainteresowania inwestorów z różnych gałęzi gospodarki Państwa możliwościami budowlanymi w tej dzielnicy, która jeszcze parę miesięcy temu była całkowicie martwa — pozostając na uboczu rozwijającego się życia Szczecina.

Inż. arch. Jan SZUROWSKI
Gdańsk

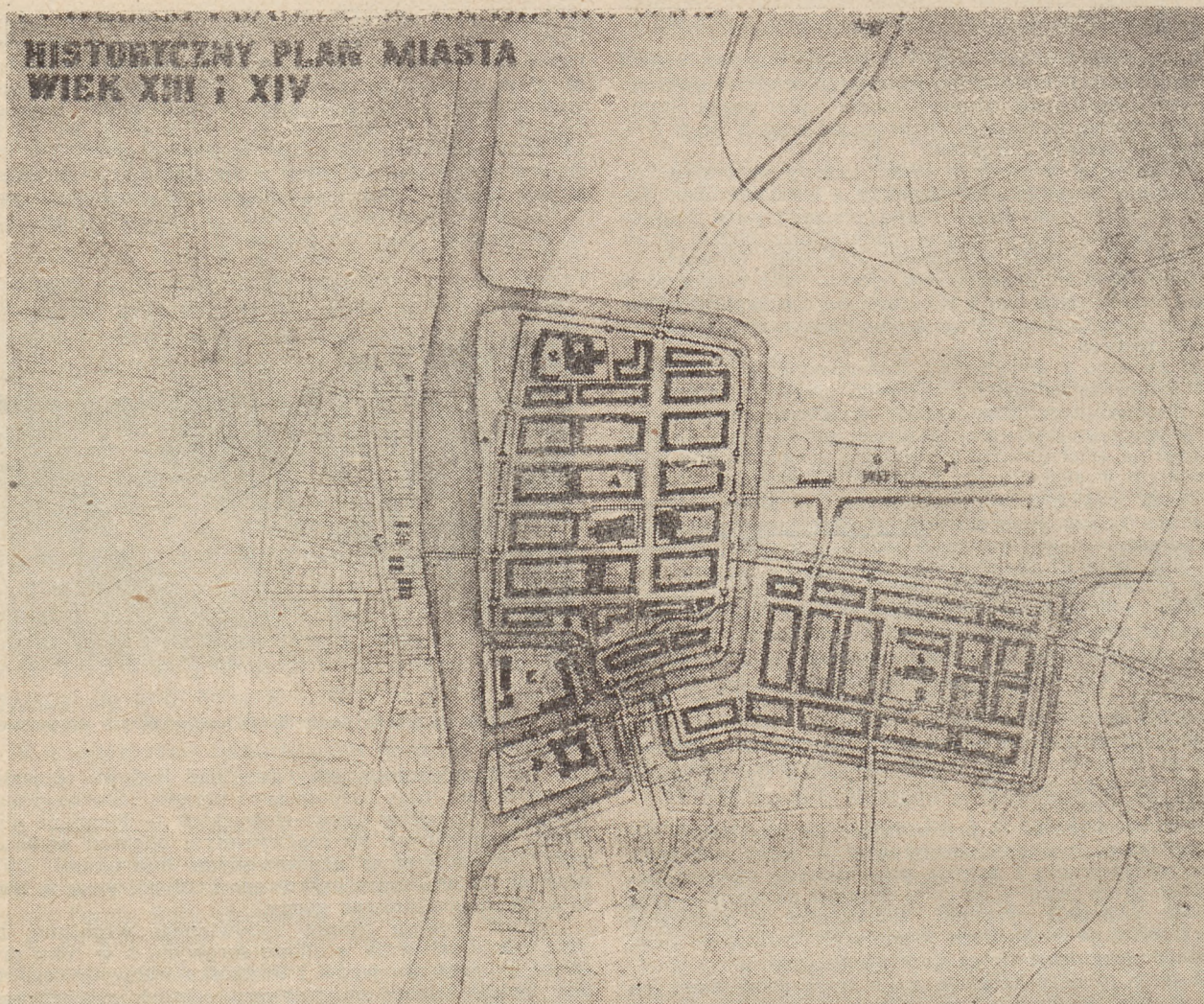
Zagospodarowanie przestrzenne m. Elbląga

Artykuł oparty na pracy zbiorowej „Program planu zagospodarowania przestrzennego m. Elbląga” wykonanej przez zespół inż. inż. arch.: Julię Bąkowską, Stanisława Bobińskiego i Jana Szurowskiego, składającej się z 24 planów i 58 stron opisu technicznego.

Z uwagi na zakres ramy artykuł obejmuje zagadnienia jedynie układu przestrzennego miasta, pomijając omówienie szeregu czynników wpływających na ukształtowanie tego układu, jak podstawy gospodarcze rozwoju miasta, fizjografia terenu i t.p.

Elbląg założony w 1237 r., rozwinął się na miejscu starej osady Truso, o której pierwsza wzmianka historyczna pochodzi z 990 roku.

Układ najstarszej części średniowiecznego miasta o zewnętrznym zarysie prawidłowego trapezu przylegającego podstawą do rzeki Elbląki wykazuje znaczne podobieństwo do planu „Nowego Miasta” w Gdańsku. Sieć uliczna składa się z sześciu ulic prostokątnych do rzeki, przeciętych jedną główną ulicą „Stary Rynek”, która jest przypuszczalnie częścią włączoną w granice miasta potężnej magistrali z czasów przedhistorycznej tak zwanej „Drogi Bursztynowej”.



Innych kierunków komunikacji lądowej, z którymi tworzące się miasto musiałoby się liczyć, przypuszczalnie w owym czasie nie było. Natomiast dogodne połączenie z morzem Bałtyckim zdecydowało o portowym charakterze miasta. Należy bowiem zaznaczyć, że w średniowieczu Mierzeja Wiślana nie stanowiła

ciągłego lądu, lecz posiadała przerwy całkowicie odpowiadające wymogom żeglownym stawianym przez ówczesne statki morskie. Ponadto Nogat kierując swe wody dawnym, dziś nieistniejącym korytem, przepływał pod murami miasta i tworzył doskonałą drogę wodną łączącą Elbląg z szerokim zapleczem.

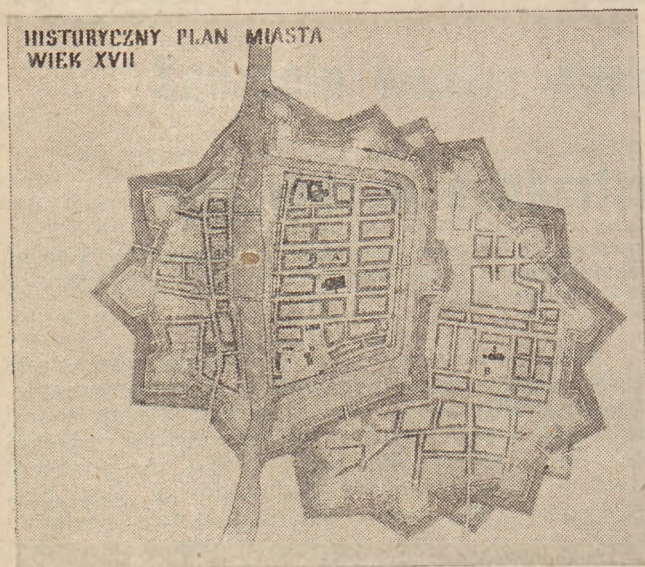
Szybki rozwój gospodarczy miasta spowodował w stosunkowo krótkim czasie potrzebę powiększenia obszaru miejskiego. To też w 1347 roku powstaje tak zwane „Nowe Miasto“ założone w kształcie prawidłowego czworoboku, przyległego swym krótszym bokiem do wschodniej ściany Starego Miasta. Miasto to podobnie jak i Stare Miasto zostało otoczone murami obronnymi i fosą.

W tych zarysach Elbląg przetrwał kilka stuleci i dopiero w XVII wieku, po wzniesieniu przez Szwedów nowych umocnień obronnych obejmujących gwiaździstym pierścieniem znaczny obszar dookoła miasta i sięgających częściowo na lewy brzeg Elbląжки, terytorium miejskie znacznie się powiększyło.

Przyłączenie nowych terenów, podyktowane względami militarnymi, nie dało jednak większego efektu w sensie powiększenia terenów mieszkaniowych.

Gwałtowny wzrost ludności datowany od połowy XIX-go wieku (rys. 3) spowodował powiększenie terytorialne miasta poza umocnieniami fortecznymi; znosząc je na prawym brzegu Elbląжки w stosunkowo krótkim czasie.

Szybkie, a jednocześnie bezplanowe zainwestowa-



nie terytoriów przyległych do pasa po umocnieniach barokowych, przyczyniło się do powstania w tej części miasta gmatwaniny ulic zyzgawkowych i wzajemnie poplątanych.

Nieco lepiej kształtują się późniejsze dzielnice mieszkaniowo-robotnicze powstałe w końcu XIX-go i początku XX. wieku na północ od śródmieścia. Cechuje je jednak zabudowana nawpół wiejska i całkowity brak struktury miejskiej. Dopiero najnowsze dzielnice mieszkaniowe wybudowane w latach międzywojennych, wg. uprzednio sporządzonych planów zagospodarowania, usytuowane na północny wschód, wschód i częściowo na południe, są zabudowane poprawnie, co szczególnie rzuca się w oczy przy porównaniu ich z wspomnianymi dzielnicami w pasie po zanikłych umocnieniach barokowych.

Rozwój terytorialny miasta dokonujący się w opisanych warunkach, musiał w konsekwencji odbić się ujemnie na kształtowaniu się głównych elementów organizmu miejskiego, co zresztą jest zjawiskiem powszechnie spotykanym.

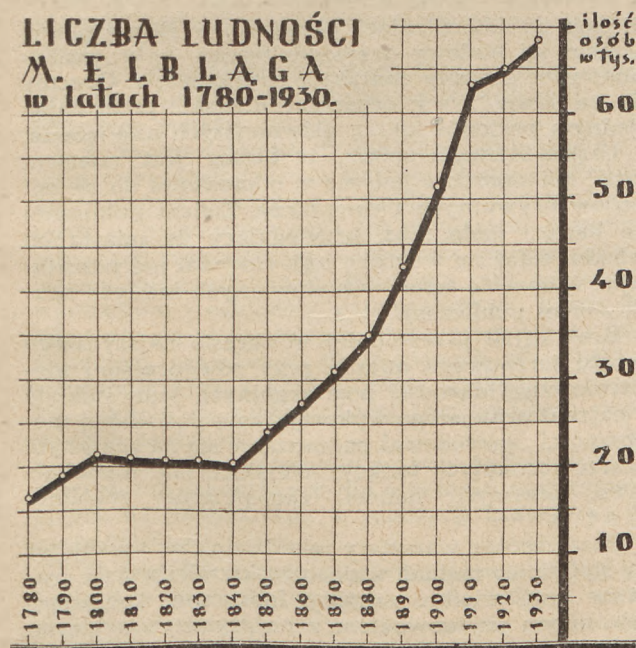
Miedzy innymi należy wymienić trudności jakie zaczęły się ostatnio piętrzyć w związku z potrzebą dostosowania ośrodka dyspozycyjnego do nowej skali miasta i nowych przejawów życia zbiorowego.

W średniowieczu ośrodkiem takim, całkowicie odpowiadającym ówczesnym potrzebom, zarówno pod względem skali jak i usytuowania była ulica „Stary Rynek” przy której istniał ratusz staromiejski.

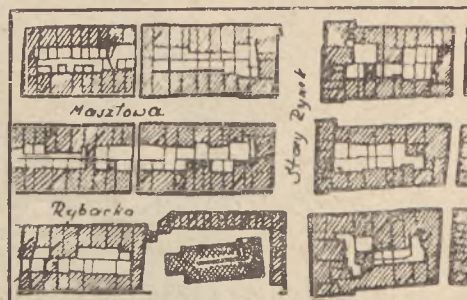
Również usytuowanie późniejszego ratusza, wzniesionego w pofortecznym pasie między Starym i Nowym miastem, a zatem w centrum współczesnego miasta, nie nasuwało zastrzeżeń. Ratusz ten przebudowany i rozbudowany w późniejszych czasach przetrwał do 1945 roku i dzieląc los śródmieścia uległ spaleni.

Zagęszczenie zabudowania dotychczasowego terenu miasta i szybki rozrost jego w kierunku północno-wschodnim przyczynił się z jednej strony do zahamowania możliwości rozwoju ośrodka dyspozycyjnego zarysującego się przy ratuszu, a z drugiej spowodował przesunięcie punktu ciężkości całego miasta w stosunku do tego ośrodka. O ile niedogodności wynikające z takiego przesunięcia nie dawały się dotkliwie odczuwać, gdyż rekompensowała je bliskość dzielnic

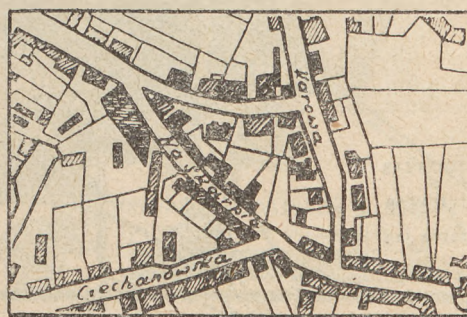
**LICZBA LUDNOŚCI
M. E. L. B. Ł. A
w latach 1780-1930.**



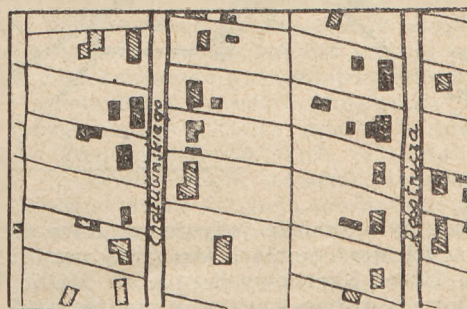
PORÓWNANIE SPOSOBU ZABUDOWY ISTNIEJĄCYCH DZIELNIC.



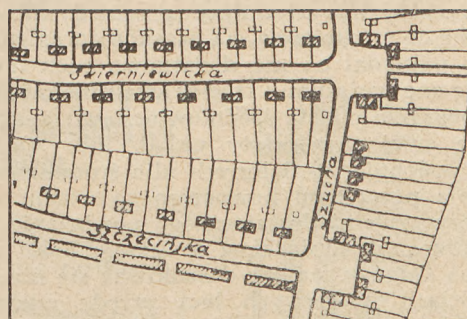
STARE MIASTO



PAS PRZYFORTECZNY.



DZIELNICE PÓŁNOCNE.



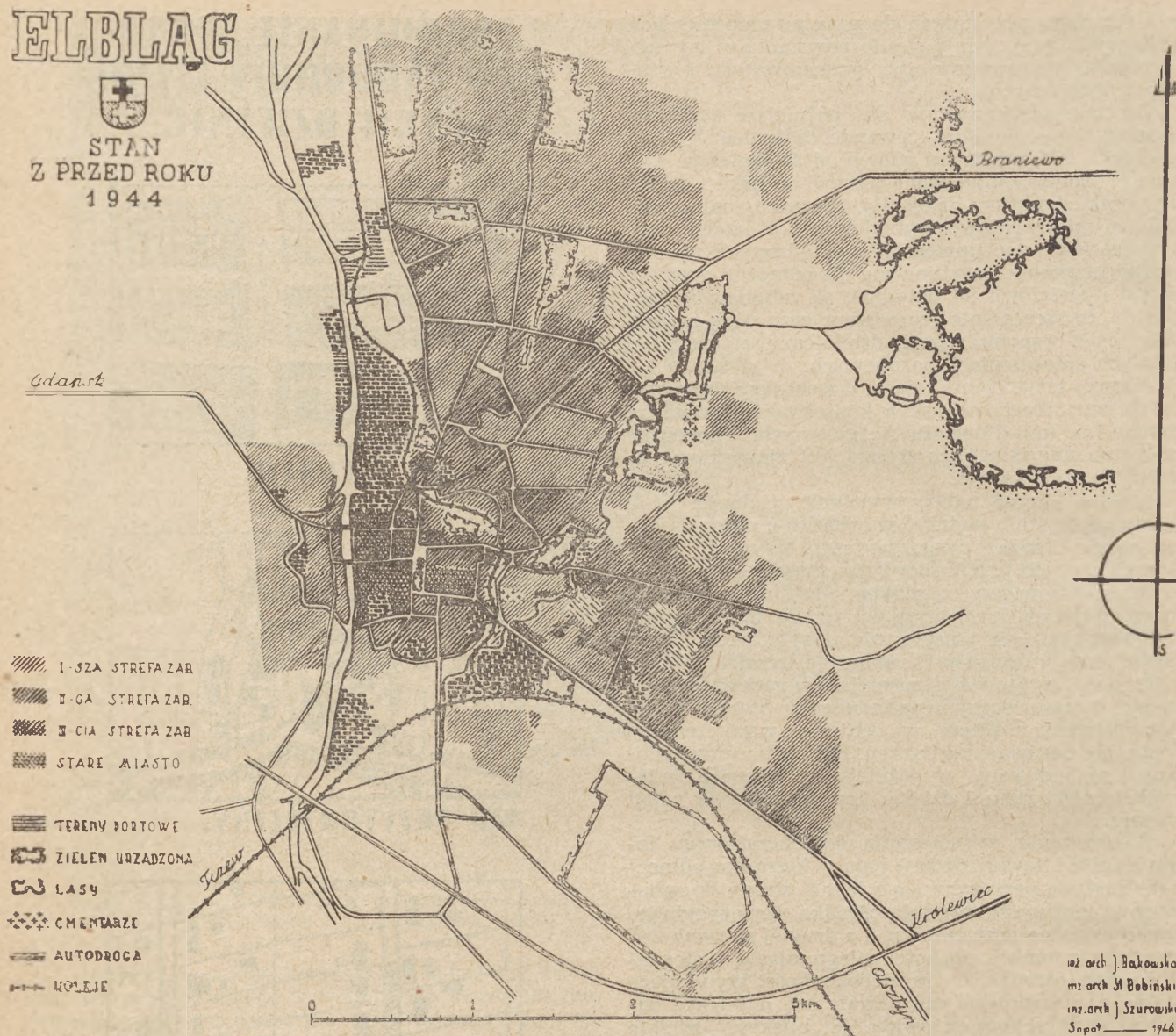
DZIELNICE NOWE.

handlowych, o tyle szczupłość miejsca przyczyniła się do rozproszenia funkcji dyspozycyjnych, zmuszając do lokowania instytucji na wolniejszych terenach,

ELBLĄG



STAN
Z PRZED ROKU
1944



jakie można było znaleźć jedynie na zewnątrz pasa po barokowych umocnieniach (np. Sady przy ul. Trybunalskiej, Urząd Skarbowy przy ul. A. Mickiewicza).

Również sieć komunikacyjna posiadała istotne wady. Arterie wlotowe wnikały w organizm miasta z kierunków prawobrzeżnych miały jedynie w miastie najnowszych dzielnic mieszkaniowych dostatecznie szeroki przekrój i prostolinijny przebieg. W miarę zbliżania się do śródmieścia, na przekór narastaniu zadań, jakie nakładał na nie dodatkowo ruch miejski, stawały się one węższymi i traciły swą prostoliniowość. Ulice na obszarze miasta średniowiecznego zachowały wprawdzie swój przejrzysty układ, lecz mała ich szerokość podobnie jak i innych ulic śródmieścia nie odpowiadała potrzebom nowoczesnego ruchu miejskiego. Przyczyny niedostatecznego powiązania z zachodnim brzegiem Elbląki, a w szczególności z kierunkiem na Gdańsk, należy doszukiwać się nie tylko w trudnościach terenowych, lecz przede wszystkim w wielowiekowych antagonizmach między Gdańskiem i Elblągiem, powstałych na tle konkurencji w handlu morskim, oraz późniejszych niekorzystnych układach politycznych.

Nie można też pominąć milczeniem sprawy istnienia łącznicy kolejowej przebiegającej po zewnętrznej

linii pasa po umocnieniach barokowych. Niewątpliwie w czasie jej budowy przyległe tereny były rzadko zabudowane i nosiły charakter przedmieścia. Obecnie linia ta kraje żywy organizm miejski, przecinając w jednym poziomie szereg główniejszych ulic miasta.

Często słyszana opinia, iż Elbląg jest miastem zieleni, ma słuszość jedynie w odniesieniu do zieleni ogrodów prywatnych i cmentarzy. Zieleni publicznej było bardzo mało. Las, przylegający do miasta od wschodu, cofał się w miarę jego rozrostu nie pozostawiając w obrębie terenów budowlanych żadnych skupisk zieleni publicznej.

Brak myśli przewodniej w okresie najszybszego rozrostu terenowego miasta, przy równoczesnej niekontrolowanej dążności poszczególnych jednostek do jak najrentowniejszego wykorzystania posiadanej nieruchomości, spowodował pomieszenie się na znacznym obszarze rozmaitych funkcji miejskich jak: mieszkalnictwo, przemysł, handel, zaopatrzenie, szkolnictwo i t. p.

Poszczególne warsztaty rękodzielnicze, rozwijając się i stopniowo rozbudowując przekształciły się z czasem w dość wielkie zakłady fabryczne, kolidujące często swym usytuowaniem z najprymitywniejszymi zasadami zagospodarowania przestrzennego miasta.

Kłeska zniszczeń wojennych nie ominęła Elbląga. Całkowitemu strawieniu przez pożar uległ przede wszystkim obszar starego miasta. Dalsze dzielnice, przeważnie mieszkaniowe, zachowały się w dość dobrym stanie, a w pewnej części pozostały nawet nieknięte.

Odmierna sytuacja polityczna i gospodarcza, w jakich znalazł się Elbląg od 1945 roku oraz głęboko sięgające przemiany społeczne, zmieniają w sposób zasadniczy linię rozwojową tego miasta, co z kolei musi znaleźć swe odbicie w jego zagospodarowaniu przestrzennym. Nowy układ sił, jak również nowe zadania tej miary jak przywrócenie Elblągowi utraconego w końcu XVIII-go wieku charakteru portowego, oraz przejęcie przewodnictwa gospodarczego i kulturalnego nad znacznym obszarem, z którego to przewodnictwa Elbląg musiał dotąd rezygnować na rzecz Kaliningradu (Królewcę), wprowadza nowe elementy do organizmu miejskiego.

Z drugiej strony potrzeba dziejowa jaknajrychlejszego wprzągnięcia wszelkich zachowanych dóbr w dzieło odbudowy gospodarki narodowej, przy równoczesnej konieczności ogólnego szafowania stojącymi do dyspozycji środkami materialnymi, może w niektórych wypadkach przyczynić się do utrwalenia względnie powołania na nowo do życia dawnych błędów w układzie miasta, o ile nie będą one wczas ujawnione.

Na tle powyższego staje się rzeczą jasną, że odbudowa Elbląga nie może być dokonywana li tylko drogą odbudowy poszczególnych obiektów w ich pierwotnej postaci, lecz, że zagadnienie równoczesnej rekonstrukcji miasta nabiera tu szczególnie wielkiej wagi.

Program planu zagospodarowania przestrzennego m. Elbląga, którego opracowanie pomimo początkowo trudnych warunków (brak podkładów pomiarowych, materiałów statystycznych itp.) rozpoczęło już w 1945 r., ustalił w oparciu o zamierzenia planu regionalnego, zasadnicze wytyczne, po których realizacji należy dążyć poczynania w odbudowie i rekonstrukcji miasta.

Będąc zasadniczo podstawą do rozpracowania miejscowych planów zagospodarowania, program ten daje równocześnie w pewnej mierze możliwość dokonywania pilnych inwestycji, których realizacja nie może być odkładana do czasu sporządzenia wspomnianych planów uzależnionych z kolei od postępu prac pomiarowych i krystalizowania się planów gospodarczych.

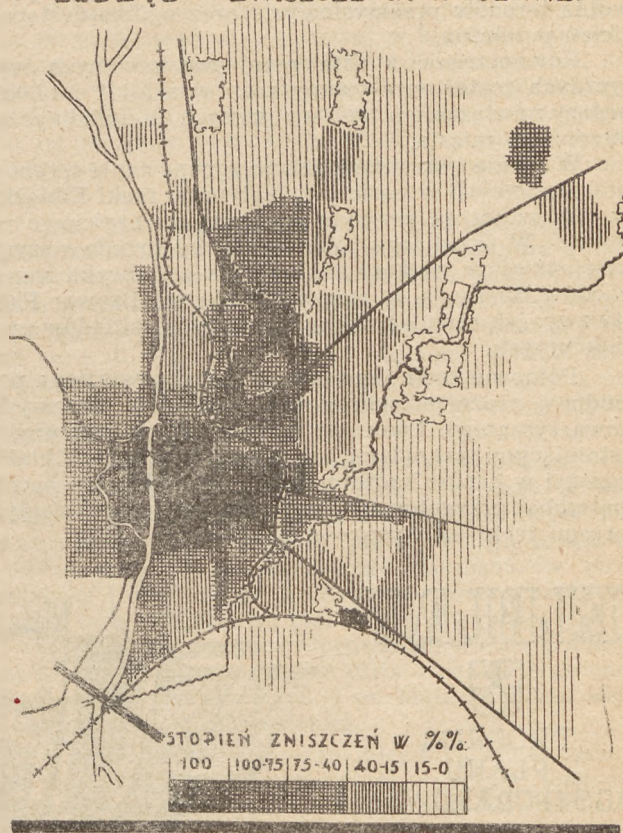
Wytyczne ustalone programem i schematycznie przedstawione na rys. 7 dadzą się w skrócie ująć w następujące punkty:

I. Na obszarze całego miasta należy dążyć do bardziej wyraźnego podziału funkcji. W szczególności należy zwrócić uwagę na zagadnienie uporządkowania terenów przemysłowych i ich nawiązanie z siecią komunikacji zewnętrznej i terenami mieszkaniowymi. Należy zatem zaniechać odbudowy tych zniszczonych warsztatów i zakładów przemysłowych, które dotąd lokowały się w dzielnicach przeznaczonych na mieszkalnictwo, oraz liczyć się w planach przestrzennych i gospodarczych z koniecznością stopniowej likwidacji, jakkolwiek zachowanych, lecz wadliwie usytuowanych zakładów.

W pierwszej kolejności dotyczy to zakładów uciążliwych lub szkodliwych dla otoczenia, względnie stojących na przeszkodzie w realizacji inwestycji wyższego rzędu.

II. Ośrodek dyspozycyjny miasta winien być przesunięty w kierunku zgodnym z kierunkiem rozwoju terenowego miasta, przy czym należy wykorzystać możliwości, jakie dają zniszczenia wojenne.

ELBLĄG - ZNISZCZENIA WOJENNE.



III. Tereny mieszkaniowe rozbudowane na znacznym obszarze miasta w sposób ciągły, winny otrzymać podział na wyraźne dzielnice zaopatrzone w własne ośrodki dzielnicowe i wyposażone w urządzenia i instytucje, jakich wymaga zmiana ustroju społecznego.

IV. Sieć komunikacyjna miejska winna ulec radykalnej przebudowie w celu dostosowania jej zarówno do skorygowanego układu miasta i nowoczesnych środków komunikacji miejskich, jak i do zasadniczej zmiany w zewnętrznym układzie komunikacyjnym, podyktowanej nową sytuacją polityczno-gospodarczą (zmiana kierunku Prusy Wschodnie — Berlin na kierunku Morze Bałtyckie — Kraj). Szczególny nacisk należy położyć na dogodne połączenie Elbląga z zespołem portowo-miejskim Gdańsk-Gdynia.

V. Zagadnienie budowy portu morskiego wymaga zarezerwowanie odpowiednich terenów dających się dogodnie powiązać z siecią komunikacyjną krajową, oraz z dzielnicami mieszkaniowymi, terenami przemysłowymi i ośrodkami handlowymi.

SCHEMAT PODZIAŁU FUNKCYONALNEGO TERENÓW.



VI. W układzie zieleni, oprócz pasów międzydzielnicowych, winny odegrać znaczną rolę pasy izolacyjne wzdłuż terenów przemysłowych, oraz ogólno-dostępna zielen publiczna.

Równocześnie z ustaleniem podstawowych wytycznych został opracowany plan w skali 1 : 10.000, będący nawiązaniem tych wytycznych do układu przestrzennego miasta.

W planie tym przewidziano zgrupowanie terenów przemysłowych w pasie przyległym do rzeki Elbląжки, w większości na prawym jej brzegu i częściowo na lewym. W skład tego pasa weszły by przede wszystkim istniejące większe zakłady jak b. fabryka samochodów Büssing'a, b. stocznie Schichau, Browar Państwowy, jak również szereg mniejszych zakładów produkcyjnych.

Północna część tego terenu jest przewidziana pod budowę rzeźni eksportowej i zakładów przemysłu towarzyszącego. Ponieważ wypełnienie luk pomiędzy istniejącymi zakładami na prawym brzegu Elbląжки nastąpi w bardzo krótkim czasie, zachodzi już obecnie potrzeba przygotowania terenów na przeciwległym brzegu rzeki na wysokości b. stoczni.

Drobne zakłady przemysłu nieuciążliwego i warsztaty będą lokowały się również w dzielnicach mieszczanych, oznaczonych na planie na południe i północ od śródmieścia.

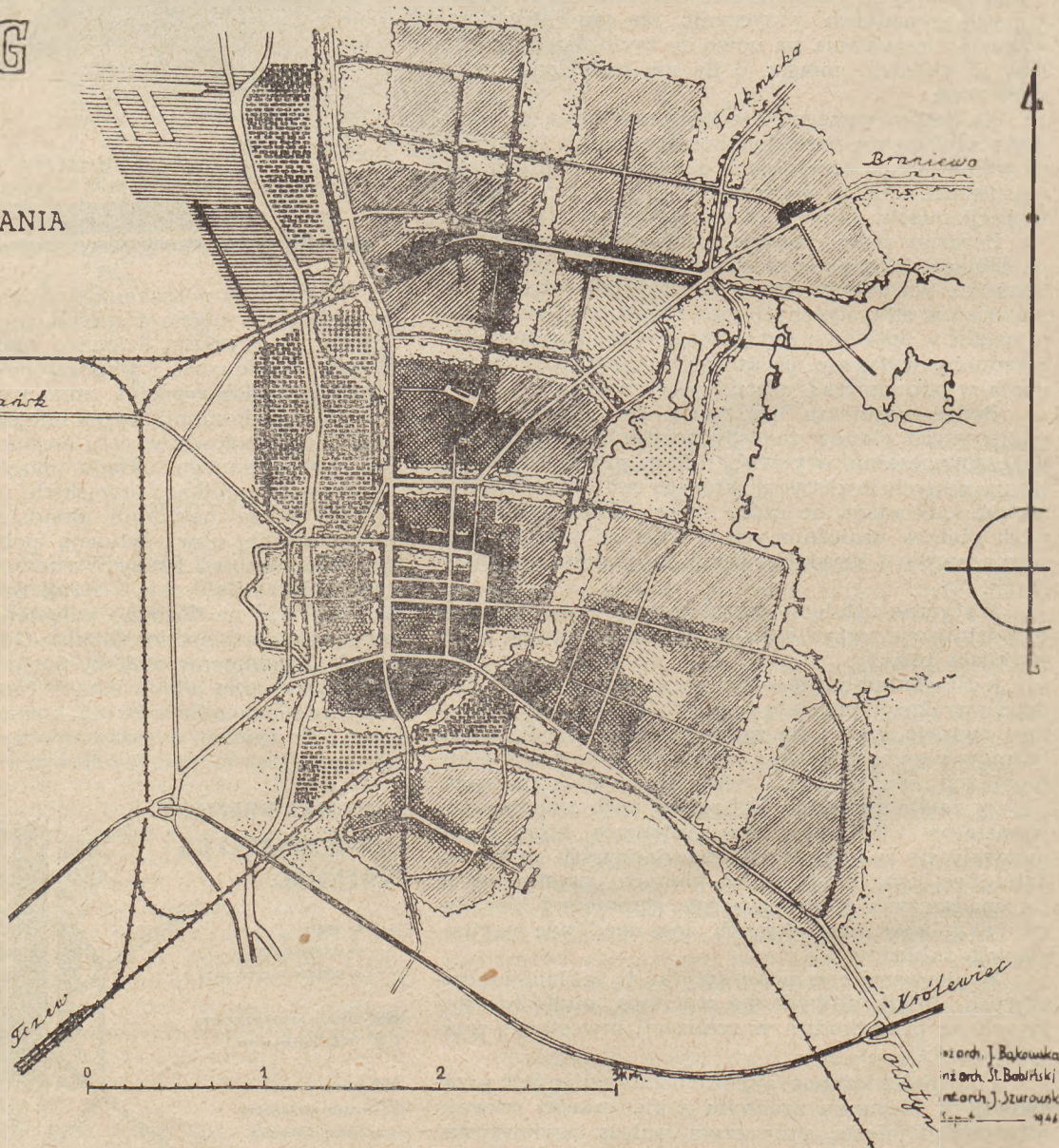
W sąsiedztwie pasa przemysłowego przewidziane są tereny składowe i zakłady zaopatrzenia miasta. Zgrupują się one w dwóch punktach miasta: a) w trójkącie na południe od Starego Miasta pomiędzy b. zakładami Büssing'a i terenami kolejowymi i b) na północ od b. stoczni Schichau. O ile w trakcie opracowania planów miejscowych wyniknie potrzeba powstania jeszcze dodatkowych terenów zaopatrzeniowych, znajdą one miejsce przy terenach kolejowych w kierunku na wschód od dworca osobowego.

Na potrzeby przyszłego portu morskiego wyznaczono obszar na lewym brzegu rzeki. Obszar ten pozostawia wielką swobodę zarówno w sposobie rozplanowania urządzeń portowych, jak i rozwinięcia lądowej sieci komunikacyjnej obsługującej port. Ponieważ dotąd brak konkretnych danych dotyczących planowanej wielkości i rodzaju obrotów portowych, oraz układu samego portu, na planie zaznaczono tylko

ELBLĄG

PROGRAM
PLANU
ZAGOSPODAROWANIA

- 1-SZA STREFA ZAB.
- II-GA STREFA ZAB.
- III-CIA STREFA ZAB.
- IV-TA STREFA ZAB.
- STARE MIASTO.
- TERENY PORTOWE.
- TERENY SKŁADOWE
- ZIELEŃ UZASADZONA.
- LASY.
- CMENTARZE.
- AUTODROGA.
- KOLEJE.



przypuszczalny obszar, a baseny nakreślono jedynie jako symbol.

Należy zaznaczyć, że rozstrzygnięcie dyskusyjnej obecnie kwestii co do sposobu połączenia przyszłego portu z morzem (przekop mierzei czy kanał morski przez Gdańsk) nie wpłynie w danym wypadku na wybór terenów portowych.

Istniejący obecnie basen portowy na wschodnim brzegu rzeki będzie w przyszłości użytkowany wyłącznie na potrzeby związane z zaopatrzeniem miasta. Przystań dla ruchu osobowego pozostanie w dawnym miejscu, to jest w pobliżu nowoprojektowanego mostu przy wlocie arterii kołowej wiodącej z Gdańska.

Odnosnie terenów mieszkaniowych, projekt nie

zabudowanym terenie, położonym pomiędzy ulicami 1-go Maja, Trybunalską i Łączności.

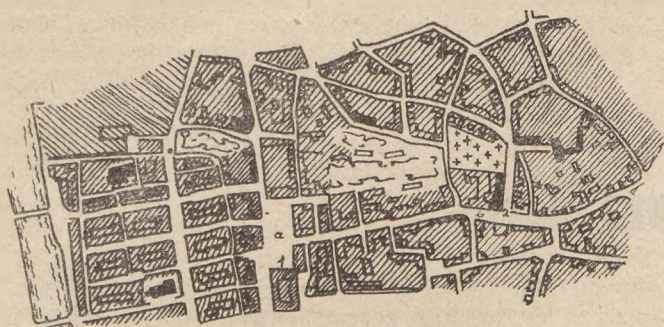
Pozostały odcinek wspomnianej arterii, poczynając od węzła przy ul. Pocztowej w kierunku do rzeki, będzie spełniał przede wszystkim rolę magistrali komunikacyjnej (wlot do miasta z kierunku gdańskiego) a równocześnie powiąże miasto z wodą, co ze względu na szczupły bezpośredni dostęp miasta do wody i przyszły portowy jego charakter ma zasadnicze znaczenie.

Dla utworzenia placu śródmiejskiego wykorzystano zachowane budowle, a w szczególności gmach sądów, budynków przy ul. Łączności wraz z Ratuszem w gmachu po dawnym gimnazjum, oraz wypalone wprawdzie, lecz przeznaczone do odbudowy domy przy ul. 1-go Maja. Przez usunięcie gruzów zalegających przestrzeń pomiędzy tymi obiektami i odpowiednie jej uporządkowanie otrzymano szybki i przekonujący efekt.

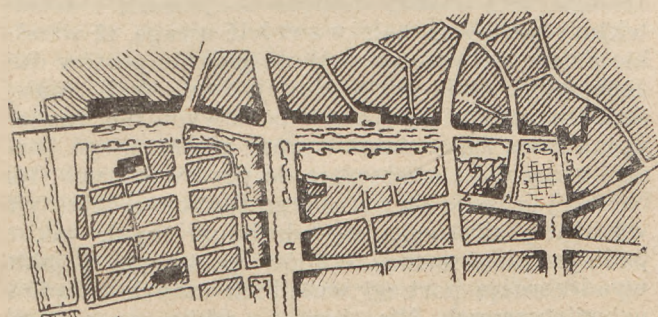
Nowy plac śródmiejski spełniając zasadniczy warunek przesunięcia ośrodka dyspozycyjnego w kierunku rozwoju miasta, ukształtowaniem swym jest dostosowany do wymogów, jakie dyktują przejawy współczesnego życia zbiorowego mieszkańców (uroczystości i obchody na wolnym powietrzu), czego nie można było osiągnąć na placu Słowiańskim.

Nowym elementem wprowadzonym do pozostałej części śródmieścia będzie ulica o charakterze handlowym, równoległa do ul. 1-go Maja i łącząca aleję Stalina z placem Słowiańskim.

Usprawnienie sieci ulic miejskich i nawiązanie jej do komunikacji zamiejskiej najlepiej ilustruje schemat komunikacyjny przedstawiony na rys. 10.



Stan istniejący (1944)



Projekt

1 - ratusz, 2 - sąd, 3 - plac śródm.
a - plac Słowiański, b - ul. 1-go Maja,
c - al. Stalina.

Szkic ośrodka dyspozycyjnego.

przewiduje przyłączenia na ten cel nowych terenów. Idzie on raczej po linii uporządkowania zabudowy na zagospodarowanych terenach i zaokrąglania do racjonalnych granic istniejących dzielnic na peryferiach miasta. W planie położono nacisk na wprowadzenie stref zabudowy i podział miasta na dzielnice, pozostawiając sprawę dalszego podziału na jednostki sąsiedzkie oraz wyznaczenie terenów na użyteczności publicznej, planom miejscowym.

W skład śródmieścia Elbląga wejdą tereny obu miast średniowiecznych zachowujących swój poprzedni charakter handlowy, oraz teren przyległy od północnego wschodu, przeznaczony na ośrodek dyspozycyjny miasta. Ośrodek ten uformuje się z części nowoprojektowanej arterii miejskiej (odcinek między ul. Pocztową i Trybunalską) oraz nowozaprojektowanego realizowanego placu śródmiejskiego na uprzednio



Daj na pomoc zimową!

W związku z koniecznością likwidacji linii kolejowej przecinającej miasto, projekt przewiduje budowę odpowiedniej linii na wschodnim brzegu Elblążki, która oprócz dotychczasowego zadania polegającego na obsłudze terenów przemysłowych i linii nabrzeżnej w kierunku Tolkmicka, obsłuży również obszar portowy i lewobrzeżne tereny przemysłowe.

Dworzec dla ruchu podmiejskiego z kierunku Tolkmicka jako dogodnie usytuowany w planie miasta pozostanie na dawnym miejscu, przy czym otoczenie jego zostanie uporządkowane.

Kwestia określenia ilości ludności i przyszłej

struktury zawodowej mieszkańców jest tematem zbyt obszernym, aby go można było nawet w zarysach zmieścić w krótkim artykule. W wyniku rozważań ustalono, iż liczba ludności w końcu okresu planowania winna osiągnąć cyfrę 80—85 tysięcy osób, a więc zbliżoną do ilości ludności w 1939 roku. Natomiast znajdują różnice w stosunku procentowym pomiędzy grupami osób zatrudnionych w poszczególnych zawodach ze względu na przywrócenie Elblągowi charakteru miasta portowego, oraz w związku z wzrostem funkcji usługowych, wynikających zarówno z nowej sytuacji politycznej i gospodarczej, jak i też z zmian struktury społecznej.

Inż. arch. Stefan Jelnicki
Gdańsk

Architektura portu

Planowanie przestrzenne tak jak każde planowanie ma na celu opanowanie chaosu i osiągnięcie zamierzonego wyniku. Aczkolwiek jest ono dążeniem od dawną już znaną, to jednak są dwa elementy, które stanowią zasadniczą różnicę w stosunku do planowania przestrzennego w przeszłości.

Przede wszystkim stwierdzamy, analizując zrealizowane zamierzenia przestrzenne w najodleglejszych czy późniejszych epokach (Sfinksy egipskie, Fora czy Castra Rzymskie, Akropol Ateński, Kapitol, Place Paryskie Henryka IV, plany Hausman'a i inne), że ówczesne planowanie odznaczało się wybitną jednostronnością: albo czyniło zadość wymogom obronności militarnej (np. Castrum Romanum), albo było reżyserią otoczenia w sensie plastycznym, „fasadowym” (np. Place Vendome w Paryżu).

Planowanie współczesne — w odróżnieniu od ówczesnego — nie operuje wyłącznie fragmentami a dąży do harmonijnego powiązania wszystkich sąsiednich elementów. Ponadto — uwzględnia — poza plastycznymi — również i wszystkie inne warunki (geofizyczne, demograficzne, gospodarcze, komunikacyjne, socjalne, i inne), którym musi odpowiadać planowany zespół przestrzenny.

Drugim elementem różniącym planowanie przestrzenne dawne i obecne, to skala egzekutywy, skala możliwości realizacji. Małe możliwości nagięcia woli i interesów jednostki, jak również małe możliwości finansowe rozdrobnionych inicjatyw — stwarzały jedynie znikome szanse realizacji poważniejszych zamierzeń przestrzennych. Nasze obecne ustawodawstwo, nowa struktura życia gospodarczego dają nam do rąk możliwości świadomego kształtowania plastycznego naszego otoczenia w takich granicach, gdzie jedynym limitem jest poczucie zdrowego rozsądku gospodarczego i dobrego smaku plastycznego.

W wynikającym więc stąd powszechnym dążeniu do porządkowania wyrazu plastycznego na-

szych miast i osiedli nie można pominąć tak znacznych elementów przestrzennych jakimi są tereny portowe. Przed przystąpieniem do bardziej szczegółowej analizy tematu krajobrazu i architektury portowej, należy zwrócić uwagę, iż wszelkie dalsze rozważania dotyczą jedynie portów dużych, gdyż małe porty z racji swej skali, małej ilości urządzeń i budynków portowych nie stawiają tak ostro zagadnienia wyrazu plastycznego. Inaczej rzecz ma się odnośnie do portów dużych. Im bardziej poznaje się port i jego funkcjonalizm, tym wyraźniej dostrzega się odrębność reguł, jakim podlega planowanie terenów portowych i jakie wyodrębniają port od wszelkich innych układów urbanistycznych. Nie chcąc — mimo to — tracić siły sugestywnej i wyobraźniowej porównania, można z pewnymi zastrzeżeniami porównać port do wielkiego kompleksu przemysłowego, związanego z organizmem miejskim. W porównaniu tym kanały portowe odpowiadają pojęciu jezdni, nabrzeża odpowiadają chodnikom i magazyny — zabudowie. Z uwagi na znaczną ilość budynków i urządzeń typu przemysłowego w porcie, a także dominującą rolę czynnika funkcyjnego i gospodarczego — porównanie takie wydaje się być dość uzasadnione.

Przystępując do analizy wyrazu plastycznego, musimy zdać sobie sprawę z różnorodności elementów przestrzennych, składających się na krajobraz portowy.

Występują tu następujące elementy:

Obiekty budowlane: magazyny, budynki administracyjne i socjalne, budynki pomocnicze (podstacje, warsztaty i tp.) budynki specjalne np. elewatory.

Urządzenia przeładunkowe: dźwigi półbramowe, bramowe, i mostowe, taśmowce, wywrotnice.

Maszty i wieże sygnalizacyjne.

Statki.

Woda i nabrzeża.

W tym zestawieniu przeważają formy niespo-

kojne: dźwigi, statki i maszty sygnalizacyjne, które jednak muszą odpowiadać przede wszystkim swym funkcyjnym i technicznym założeniom, nie dopuszczając niemal całkowicie — poza kolorem malowania — do głosu czynnika świadomego kształtowania plastycznego. Dodać tu jednak należy, że ostatnio budowane statki handlowe — są już projektowane przy udziale architektów. Element wody i nabrzeża jest z natury swym elementem uspakajającym, plastycznie dodatnim, wprowadzanym chętnie i celowo do urbanistyki „ładowej“, tem niemniej w porcie zasadniczo nie należy do elementów kształtowanych plastycznie. Względy nawigacyjne jednak, narzucające dążność do możliwej prostolinijności nabrzeży i spłaszczanie ich krzywizn zastępują tu względy plastyczne w tym zakresie.

Jedynymi elementami w porcie, kształtowanymi plastycznie, pozostają więc obiekty budowlane, ale też nie w jednakowym stopniu. Magazyny, podstacje, warsztaty i inn. — są obiektami o dominującym czynniku funkcjonalizmu i konstruktywizmu, gdzie bryła i jej proporcje narzucone są z góry eksploatacyjnymi czy konstrukcyjnymi warunkami, np. długość, szerokość i wysokość magazynu, rozstaw ich konstrukcji nośnych, wysokość ramp i bram magazynowych, układ pionowy i poziomy podstacji i wiele innych. Ponadto i sposób usytuowania tych obiektów jest bardzo ograniczony różnymi wymogami (np.: odstępów magazynów od nabrzeży uzależnione ilością potrzebnych torów kolejowych, wzajemne odległości magazynów uwarunkowane potrzebami składowania czy dojazdów samochodów i t. p.)

Do obiektów, zezwalających na bardziej nieskrępowane świadome kształtowanie plastyczne, należą budynki administracyjne i socjalne — i to zarówno w sensie elewacji jak i usytuowania.

Zdawaćby się mogło, że w tak wielkim zespole tak różnych elementów, odmiennym regułom

i warunkom podporządkowanych, utopią jest chęć narzucenia ładu, któryby stworzył pewien wyraz plastyczny portu. O stopniu trudności rozwiązania tego zagadnienia przekonywujemy się, oglądając z pokładu statku kolejno poszczególne nabrzeża, np.: portu Gdańskiego, mijając nabrzeża drobnicowe, zabudowane magazynami z placami składowymi pomiędzy nimi, mijając elewatory, składy paliw płynnych z potężnymi zbiornikami, mijając rejony przeładunków masowych, naszpikowane ciężkimi dźwigami i wywrotnicami, czy wreszcie mijając tereny warsztatów portowych lub stoczni.

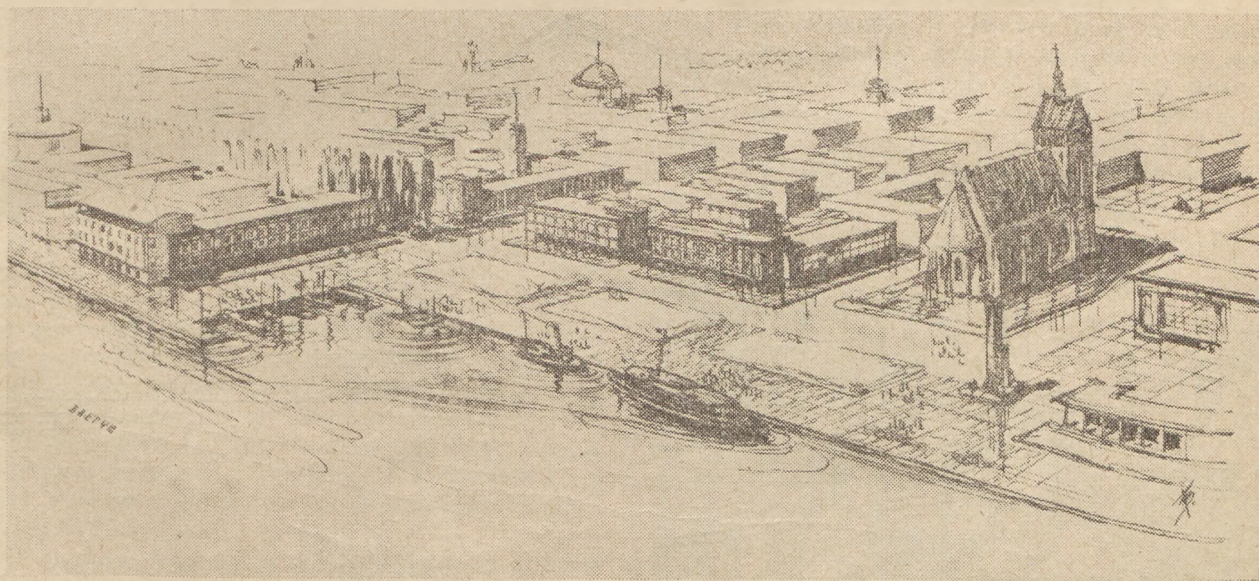
Widzimy dwie generalne wytyczne, których realizacja mimo wielkich trudności może wycisnąć na wyrazie plastycznym portu piętno czynnika świadomego kształtowania plastycznego, a mianowicie:

1) Rozgraniczenie odrębnych pod względem funkcjonalnym nabrzeży np.: nabrzeża przeładunków masowych, nabrzeża drobnicowe, składy specjalne, nabrzeża warsztatowe, tereny administracyjno-handlowe.

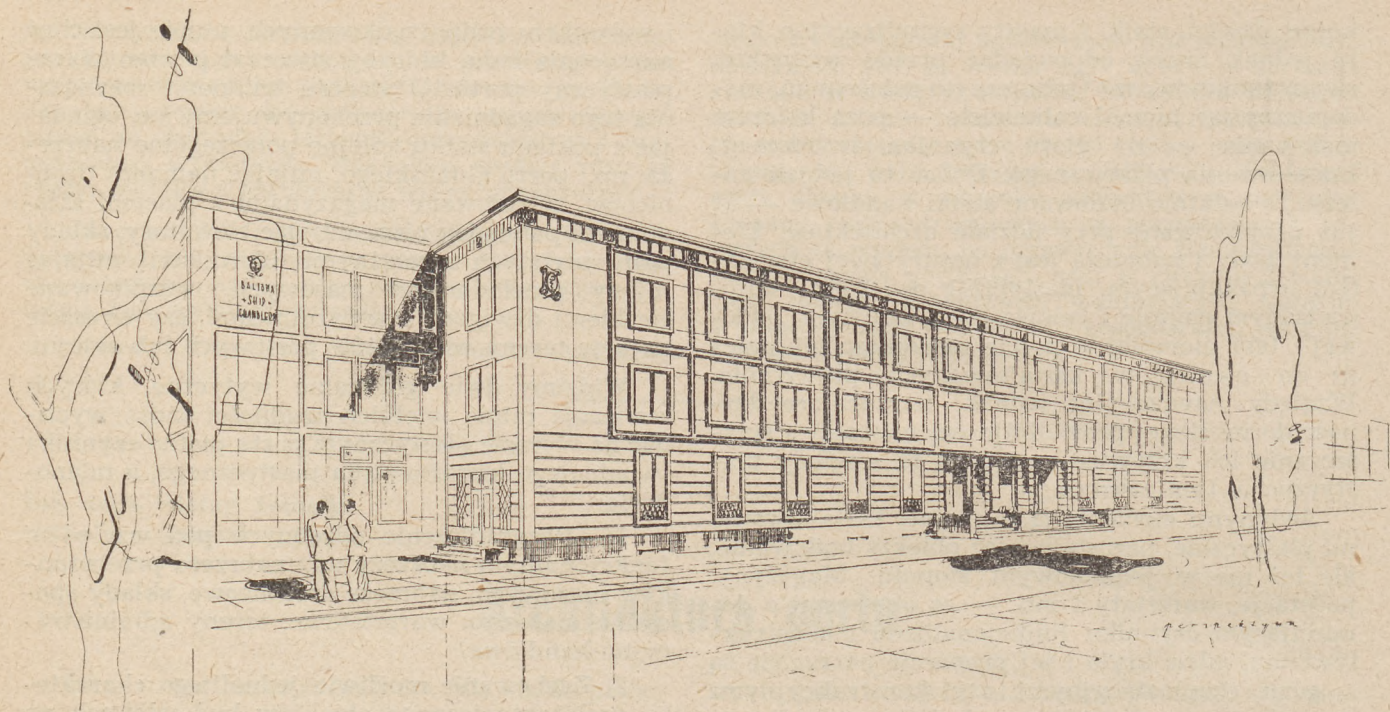
2) Zachowanie możliwie jednolitego charakteru architektonicznego obiektów budowlanych na poszczególnych nabrzeżach.

• O ile pierwsza z tych wytycznych nie wymaga dalszych omówień, gdyż jasne jest, że skomasowanie pewnych elementów nawet o niespokojnych formach daje dodatni wyraz plastyczny dzięki rytmowi ich ustawienia, o tyle drugą wytyczną należy szerzej omówić. Mówiąc o możliwie jednolitym charakterze architektonicznym, nie sugerujemy jednakowej architektury i jednakowego gabarytu wszystkich obiektów na danym nabrzeżu. Nie byłoby to bowiem możliwe i z uwagi na różnorodność funkcji i skali niezbędnych na nabrzeżu obiektów i z uwagi na wymogi architektoniczne.

Poza tymi względami — unikanie całkowitej



1. Portowy ośrodek admin.-handlowy — Gdańsk



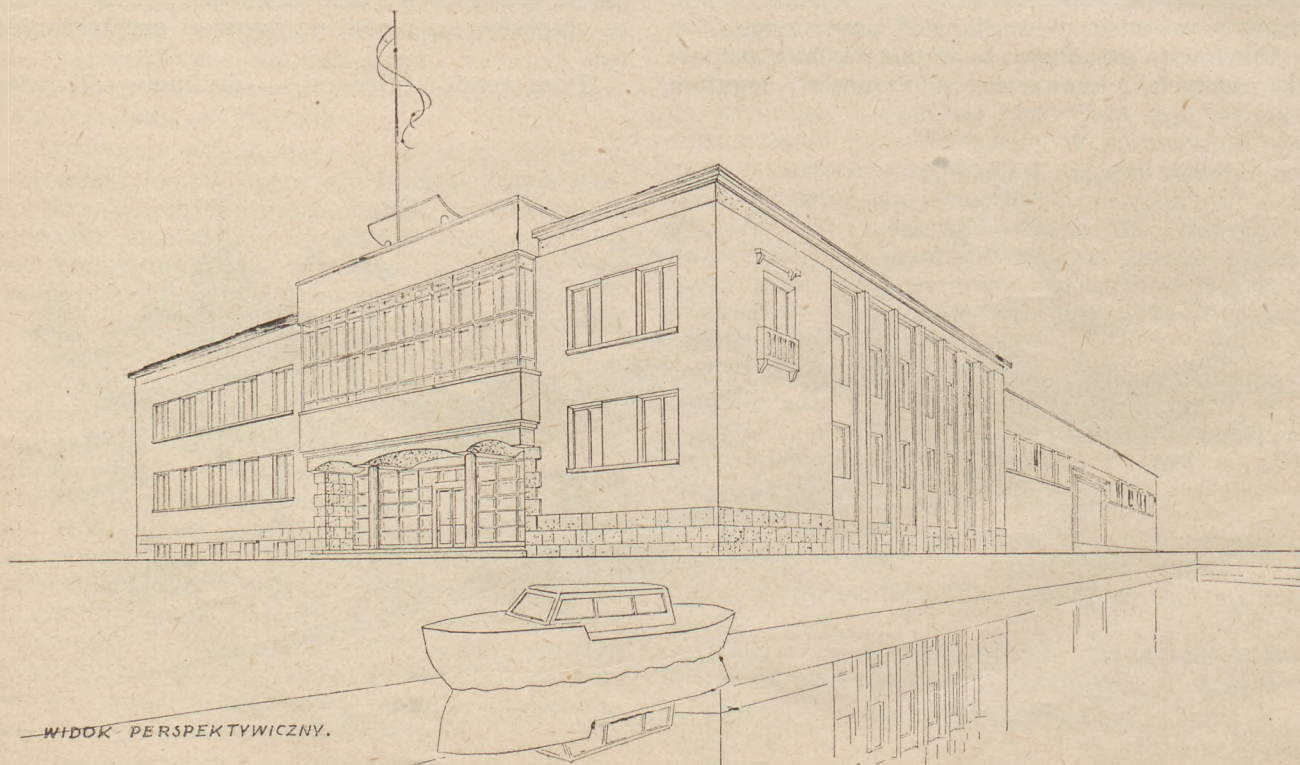
2. Port. Ośrodek Zdrowia, Gdańsk, proj. inż. arch. S. Jelnicki

jednolitości zabudowy nabrzeża dyktowane jest również względami nawigacyjnymi.

Statek płynący z szybkością — w przeliczeniu na szybkość lądową — 5 do 10 km/godz. i posiadający znaczną bezwładność, małą zdolność hamowania, stawia zupełnie specyficzne wymagania — z punktu widzenia kapitana — w zakresie pionowego zarysu zabudowy nabrzeża. Monotonia zabudowy byłaby tu rozwiązaniem mylnym. Silny lecz szarmonizowany z otoczeniem akcent piono-

wy, tu i ówdzie duża plama napisu, wyraziste znaki ostrzegawcze — to elementy przestrzenne niezbędne i z punktu widzenia wymagań plastycznych i wymagań nawigacyjnych, pomagające kapitanowi w określaniu miejsc zmniejszenia szybkości, zmiany kierunku, cumowania i tp. Akcentowanie takie nie przeszkadza jednak w utrzymaniu postulowanego spokoju i jednolitości wyrazu architektonicznego nabrzeża.

Jak więc można sformułować odnośnie postu-



3. Budynek Administracyjny, Port, Gdańsk proj. inż. arch. Forkiewicz



4. Magazyn, Gdańsk — proj. inż. Szwankowski i arch. Kapuściński.

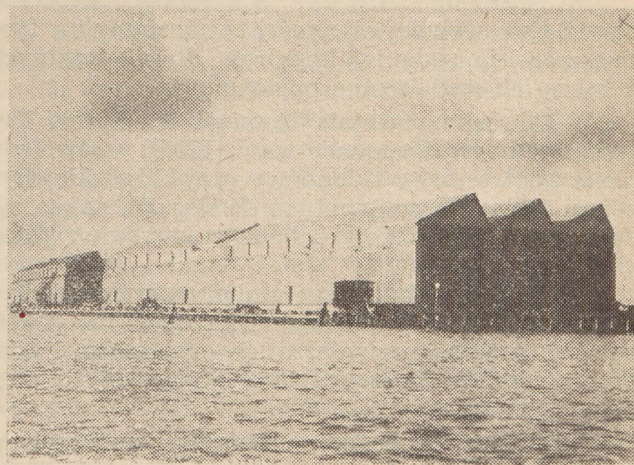
laty w stosunku do obiektów budowlanych, t. zn. takich — jak wyżej wspomniano — w których może występować — w mniejszym lub większym zakresie — czynnik świadomego kształtowania plastycznego?

A więc: odnośnie do magazynów, warsztatów i t. p.:

ujednolicenie gabarytów funkcjonalnie jednolitych obiektów (np. magazyny parterowe ok. 7 m., magazyny piętrowe — ok. 11 m.) z pożądanym zróżnicowaniem wysokości innych sąsiednich budynków, uzasadniony konstruktywizm i funkcjonalizm, dający w wyniku szczerzy wyraz elewacji w stosunku do planu, odpowiednie materiały i wykończenie elewacji (mur ceglany fugowany, elementy żelbetowe nietynkowane, fragmenty tynkowe, kolor i materiał bram i okien i tp.), podobny zarys, spadki i pokrycie dachu, podobne w wysokości, wysokości i fakturze gzymsy. (rys. 4 i fot. 5).

Odnosnie do budynków administracyjnych oraz wogóle budynków na terenach administracyjno-handlowych w porcie (jak np. ośrodek admin.-handlowy w Gdańsku-Nowym Porcie, rys. 1) postulaty są już trudniejsze do sformułowania z przyczyn następujących: architektura budynków administracyjnych czy socjalnych, nie mogąc zatracać pewnej samodzielności i odrębności plastycznej, musi harmonizować z charakterem architektonicznym obiektów portowych, nie może — inaczej mówiąc — być owym przysłowiowym kwiatkiem na kożuchu. Poza tym tereny, przeznaczone na portowe budownictwo administracyjno-handlowe, sąsiadują przeważnie z terenami miejskimi, stąd więc wniosek, że architektura budynków administracyjno-portowych musi być ogniwem pośrednim, łagodnie stopniującym przejście od surowego wyrazu plastycznego portu do bardziej wyrafinowanej architektury miejskiej (rys. 2 i 3). Przykład bardzo silnego zazębienia się architektury portowej z miejską, w dodatku zabytkową, przedstawiony jest na fotografii portu na Motławie (fot. 6).

Z naszkicowanych powyżej rozważań wynika jasno, że portu nie można traktować jedynie jako zespołu magazynów i dźwigów o określonej przepustowości rocznej.

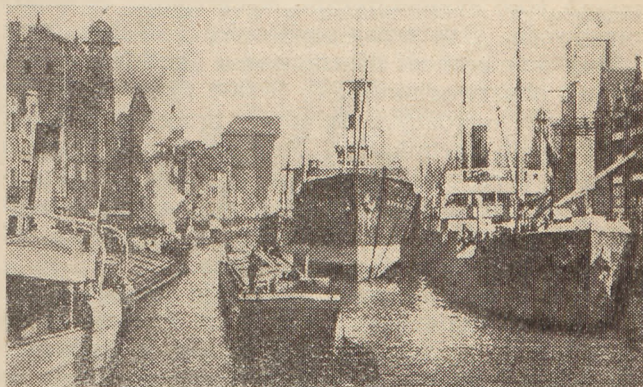


5. Magazyny, Port Gdańsk, proj. inż. arch. S. Jelnicki.

Jest on wielkim warsztatem pracy dla kilku tysięcy ludzi, przebywających w nim stale.

Jest kartą wizytową gospodarki i kultury narodowej dla wielu tysięcy ludzi Polaków i cudzoziemców, korzystających sporadycznie z jego dróg wodnych czy kołowych.

Pragniemy więc, aby odbudowany i rozbudowany Port Gdański — bo ten port mieliśmy w swoich rozważaniach przede wszystkim na myśli — posiadał określony wyraz plastyczny, wierząc, że koncepcja, może nie idealna, ale konsekwentna, zdolna jest opanować chaos plastyczny krajobrazu portu, tak jak konsekwentny harmonogram i plan pracy opanowuje chaos ruchowy portu.



6. Motława - Gdańsk. Widok przedwojenny.

Prof. Inż.-Arch. Wł. Prochaska.
(Gdańsk)

Doświadczalnictwo budowlane na Wybrzeżu

Budownictwo wymaga jak zresztą i inne dziedziny techniki stałego eksperymentowania. Po wojnie zaszła potrzeba ujęcia tej dziedziny w ramy aparatu państwowego tym bardziej, że prócz normalnej ewolucji narodziły się nowe problemy na miarę państwową jak gruzowiska w miastach zburzonych, a przede wszystkim odrobienia zniszczeń i olbrzymich zaległości w budownictwie powstałych przez okres wojny.

Im będziemy oszczędniej i bardziej celowo budować tym szybciej zaległości te odrobimy i w tym mieszczą się zadania komórek doświadczalnych a także ich wielokrotna opłacalność.

W Gdańsku powstała Komisja dla Spraw Doświadczalnego Budownictwa (KDB) powołana przez Ministerstwo Odbudowy przy Gdańskiej Dyrekcji Odbudowy (Sopot, ul. 3 Maja) i zajęła się sprawami najbardziej obchodzącymi region gdański.

Z wielu aktualnych zagadnień na początek Komisja zajęła się problemem wykorzystania trzciny, w którą tak region obfituje oraz trocin i w ogóle odpadków naszego bogatego przemysłu tartaczego.

Odpadki drzewne będą w przyszłości wykorzystane dla wytwórczości mas plastycznych na razie jednak a w pewnej mierze i zawsze w przyszłości, część z nich będzie musiała być zużyta jako składnik betonów organicznych, specjalnie nadających się do taniego budownictwa mieszkaniowego i gospodarskiego.

Badania substancji organicznych wymagają długiego okresu czasu, na który nie możemy sobie pozwolić i dlatego prace doświadczalne zostały podzielone na długo falowe, systematyczne i doraźne dokonywane na wycucie potrzeb i możliwości.

Zagadnieniem pierwszym zajął się Zakład Żelbetnictwa Politechniki Gdańskiej, pozostający pod kierownictwem prof. dr. inż. Br. Bukowskiego. Zakład rozszerzył zadanie przez zajęcie się zagadnieniem betonów o dodatkach organicznych w ogóle. Jest to zadanie ogromne tym bardziej, że jest pojęte jako systematyczne wyczerpanie wszelkich możliwości. Wystarczy powiedzieć, że Zakład przewiduje konieczność uformowania i poddania badaniom i obserwacjom około 10.000 różnych ciał betonowych o różnym składzie, przechowywanych w różnych warunkach i obserwowanych wszechstronnie przez kilkuletni okres czasu. Tylko po tak pojętych doświadczeniach można będzie uzyskać odpowiedź co do trwałości odporności na różne wpływy betonów organicznych.

Aby zyskać na czasie Komisja przystąpiła do badań na drugim torze doraźnym. Podjęto znowu zagadnienia zużycia trzciny i trocin do budownictwa mieszkaniowego i gospodarskiego. Zalew wiślan i Odry a także liczne jeziora Pomorza

posiadają wielkie obszary, porośnięte trzciną, która, przeważnie dla braku zbytu, nie była zbierana lecz wypalana lub pozostawiona samej sobie. Po zorganizowaniu zbytu w samym tylko Zalewie Wiśły można by uzyskać zbiór wystarczający na wybudowanie co najmniej 1000 jednorodzinnych domów mieszkalnych rocznie. Trudności polegają na braku doświadczenia w stosowaniu trzciny i na fakcie, że prócz niej każda nawet prymitywna budowa wymaga także innych materiałów budowlanych.

W I etapie prac Komisja postanowiła zastosować system budowy trzcinobetonowy bezszkieletowy celem wyeliminowania zarówno drzewa konstrukcyjnego jak i zredukowania do minimum stosowania stali zbrojeniowej.

Zastosowano budowę, której zarówno ściany (prócz dolnej kondygnacji gospodarczej) jak i stropy wykonane są z belek trzcinobetonowych. Ściany przypominają wieńcówkę drewnianą z tą różnicą, że zastosowane są belki trzcinobetonowe. Stropy są ułożone z belek, ułożonych jedna przy drugiej. Przeprowadzono próby wytrzymałości na zginanie tych belek o wysokości 20 cm, szer. 25 cm (a więc na płask) i rozstawie 4.00 m. Okazuje się, że belki takie, zbrojone tylko trzciną, wytrzymują spore obciążenia. Osiągnięto krawędziowe wytrzymałości ponad 90 kg/cm² przy zastosowaniu trzciny oczyszczonej z liści a przy trzcinie kładzionej wraz z liśćmi ponad 40 kg/cm². Ugięcie pod ciężarem użytkowym 150 kg/m² (przyjętym dla małych domków) nie przekraczało 1/500 rozpiętości a krytyczne wahało się dla trzciny czyszczonej około 600 kg/m² zaś dla nieoczyszczonej około 300 kg/m².

Z powyższych danych, które muszą być jeszcze laboratoryjnie sprawdzone, wynika, że trzcina może zastąpić w pewnej mierze stal zbrojeniową ale brak jest odpowiedzi przez jak długi okres czasu. Uderzającym jest również spadek wytrzymałości przy stosowaniu trzciny nieoczyszczonej co tłumaczy się udaremieniem wiązania betonu wprost z żdźbłem trzciny. Jak widać przy wysokości stropu 20 cm można stosować max. rozpiętości dla trzciny oczyszczonej do 4.00 m zaś nieoczyszczonej do 3.00 m.

Na budowie doświadczalnej stropy czysto trzcinobetonowe zostały zastosowane tylko nad kondygnacją gospodarczą i to dla ostrożności wzmocnione co około 1 m żeberkiem żelbetowym. Wyższe kondygnacje oraz dach stanowią właściwe stropy stalobetonowe gęstożebkowe z tą jednak innowacją, że wypełnienie między żeberkami stanowią belki trzcinobetonowe względnie nawet trzcino-trocino-cementowe. Cały przebieg budowy doświadczalnej cechowała walka z ciężarem belek trzcinobetonowych, które aczkolwiek posiadały wagę m³ około 1100 kg a jednak belki około 200

— 300 kg to i tak były w użyciu za ciężkie. Rozwiązanie leżało w zastąpieniu piasku czy żwiru trocinami. Oczywiście taka belka jest słabsza choć nie w stosunku proporcjonalnym do wytrzymałości żwiru i trocin lecz przyczepności betonów żwirowych lub trocinowych do trzciny. Ciężar belek trzcino-trocino-cementowych można zredukować do około 120 kg a więc ciężaru, który może przenieść dwóch robotników.

Belki przeznaczone na ściany zastosowano dwóch typów. Trzcino-trocino-betonowe (przy czym używając terminu betonowe rozumie się stosowanie także i żwiru do betonu), oraz trzcino-trocino-cementowe, o ciężarze gatunkowym mniejszym od ciężaru wody. Ściany takie przy grubości 20 cm teoretycznie posiadają tę samą wartość termiczną co ściany murowane w 1½ cegły pod warunkiem właściwego potraktowania powierzchni zewnętrznej, celem uchronienia ich przed nasiąkaniem wody deszczowej.

Uważnemu czytelnikowi nasunie się wiele problemów i zauważy on wiele niedopowiedzeń. Bo też istnieje ogromna ilość zadań samej tylko natury technicznej, które należy rozwiązać. Np. taka produkcja belek stropowych lub ściennych — wymaga specjalnych form i choć nie jest zabiegiem skomplikowanym, to trzeba sobie umieć poradzić np. z takim zjawiskiem jak pęcznienie trzciny w okresie wiązania betonu.

O ile chodzi o koszt mtr. kw. stropu lub ściany trzcino-betonowych, to może być on w zależności od sytuacji budowy i właściwej organizacji znacznie mniejszy od kosztu innych ścian lub stropów.

Szczególnie w warunkach wiejskich, okolic obfitujących w trzcinę i posiadających złoża piasku lub tanie trociny, do produkcji trzcino-betonów potrzebny byłby tylko cement i niewielkie ilości drutu 2 — 4 mm., bowiem doświadczenia dowiodły, że belki trzcino-betonowe nie mogą się obejść bez powiązania ich poprzecznego, co daje się najłatwiej przeprowadzić drutem w formie strzemion. W przeciwnym wypadku belki łatwo się rozwarstwiają.

Ktokolwiek chciałby uzyskać dokładniejsze dane co do poruszonych zagadnień, mógłby się udać wprost na budowę, przy ulicy Głogowskiej w Oliwie (przystanek tramw. ul. Abrahama).

Budowa I-szej serii jest doświadczeniem w każdym niemal szczególe. Omówić tych spraw jest niesposób inaczej jak tylko w obszernej monografii. Cóż więc pozostaje w ramach skromnego artykułu jak — wymienić najważniejsze grupy doświadczeń, które leżą, prócz zastosowania elementów trzcino-betonowych w wielu innych dziedzinach. Np. płytkiego fundamentowania dla uniknięcia kosztów robót ziemnych, szczególnie na terenach podmokłych. Ogrzewania centralnego, lecz nie wodnego, ale powietrznego dla zaoszczędzenia na żelźwie grzejników, rurach i ekonomiczniejszego wykorzystania opału. Stolarki specjalnej, dostosowanej do innego typu ścian. Oszczędnościowego pokrycia dachów, wykonania tynków, podłóg i t.p.

Komisja nie ogranicza swych prac do budowy jednej serii. W opracowaniu są zagadnienia aktualne, poruszane przez członków komisji lub zgłoszone przez fachowców z terenu działania Komisji, których inicjatywę chętnie widzi i popiera.

KRONIKA SPRAW MORSKICH

PROJEKT NOWEGO DOKU PŁYWAJĄCEGO DLA POLSKICH STOCZNI.

Brak doków pływających o odpowiedniej nośności powodował dotychczas konieczność dokowania zagranicą większych jednostek polskiej floty handlowej, w szczególności motorowca transatlantyckiego „Batory“, dla przeprowadzenia okresowych przeglądów lub niezbędnych remontów. Obecnie Zjednoczenie Stoczni Polskich, pragnąc przejąć całkowitą obsługę remontową polskiej marynarki handlowej, projektuje budowę nowego doku pływającego o nośności do 12 tysięcy ton. Umożliwi to dokowanie statków bez konieczności wyładowania towarów, a jednocześnie zapewni bezpieczeństwo w niesprzyjających warunkach atmosferycznych. Ponadto posiadanie doku pływającego o dużej nośności przyczyni się do zwiększenia atrakcyjności naszych portów dla statków zagranicznych. Do złożenia ofert na dostarczenie rysunków wspomnianego doku zostały wezwane stocznie zagraniczne, jak również Polski Rejestr Statków, który posiada fachowy personel, dostatecznie przygotowany do opracowania tego rodzaju projektu. (s*) 2. XI. 48).

DALSZE ZAMÓWIENIA TABORU PŁYWAJĄCEGO W SZWECJI.

W dalszym ciągu akcji uzupełniania zdewastowanego w czasie wojny pływającego taboru pomocniczego por-

tów polskich, zostały zamówione w szwedzkiej stoczni Norrköping 3 holowniki o mocy po 300 KM i 1 holownik o mocy 500 KM. Ponadto tej samej stoczni udzielono zlecenia na budowę specjalnego statku hydrograficznego. (s — 4. XI. 48).

OBROTY PORTÓW MORSKICH W PAŹDZIERNIKU.

Ruch statków oraz obroty towarowe w portach Pomorza Zachodniego były w październiku r. b. większe niż w miesiącu poprzedzającym. Do Szczecina weszły 284 statki o łącznej pojemności 142.324 N. R. T. Obroty towarowe wyniosły ogółem 336.308 ton, z czego 254.498 ton w wywozie i 81.810 ton w przywozie. Małe porty Ustka, Darłowo i Kołobrzeg miały łącznie na wejściu 146 statków o pojemności 26.179 N. R. T. Przetładunki w małych portach osiągnęły ogólną sumę 52.831 ton, wyłącznie w wywozie.

Obroty zespołu portowego Gdynia/Gdańsk w październiku b. r. wyniosły wg dotychczasowych obliczeń prowizorycznych 1.083.775 ton, z czego 830.328 ton przypada na wywóz i 253.447 ton na przywóz.

Zarówno w wywozie jak i w przywozie oraz w liczbach globalnych październikowe obroty towarowe portów morskich przekroczyły cyfry planowane na ten miesiąc. (s — 13. XI. 48).

*) Literą (S) oznaczamy komunikaty Serwisu Informacyjnego Działu Prasy i Informacji Ministerstwa Żegluga.

WARUNKI PORTÓW W OKRESIE ZIMOWYM.

(Wywiad udzielony Polskiej Agencji Prasowej przez Dyrektora Departamentu Żeglugi dr Stanisława Darskiego).

1. Jak wyglądają warunki naturalne portów polskich w okresie zimowym?

Porty Gdynia i Gdańsk — są portami niezamarzającymi i nie wymagają w zasadzie podczas normalnej zimy posiadania lodołamaczy. Wystarczą wg naszych doświadczeń holowniki z wzmocnieniem przeciwlodowym. Praca tych portów jest ciągła, o ile nie jest wstrzymana normalna żegluga na Bałtyku t. zn. o ile cieśniny duńskie i Kanał Kiloński nie są zamarznięte. Pewne trudności w okresach luty/marzec są wywoływane wiatrami wschodnimi napędzającymi krę z ujścia Wisły.

Porty były zamknięte podczas naszej eksploatacji w r. 1928/29 — 3 miesiące, w r. 1946/47 — 1 miesiąc.

Port Szczecin — w warunkach zimowych t. j. w okresie styczeń/luty ma utrudniony ruch statków ze względu na zamarzanie Zalewu Szczecińskiego. Ruch statków na trasie Świnoujście—Szczecin utrzymywany jest przy pomocy lodołamaczy i holowników ze wzmocnieniami.

2. Jakie środki techniczne stoją do dyspozycji dla zwalczania trudności okresu zimowego?

W Gdyni-Gdańsku władze portowe mają do dyspozycji 5 holowników ze wzmocnieniami przeciwlodowymi. W Szczecinie władze portowe dysponują dwoma lodołamaczami, a mianowicie s/s „Posejdon“ o mocy 1.400 KM, s/s „Swarożyc“ o mocy 1.860 KM. Zamówiliśmy: 1 lodołamacz w Szwecji o 2.500 KM (odpowiednik przedwojennego „Stettin“), 2 holowniki lodołamacze w Szwecji oraz 2 holowniki lodołamacze w Holandii, które są w budowie. Wszystkie nowe holowniki otrzymują wzmocnienie przeciwlodowe. W obydwu portach rolę pomocniczą w okresie zimowym spełniają również jednostki Wydziału Holowniczo-Ratowniczego GAL'u.

3. Czy i w jakim stopniu w planie rocznym uwzględnia się trudności okresu zimowego?

Trudności nie uwzględnia się z punktu widzenia normalnych przeszkód lodowych, natomiast w planach naszych przewidujemy zmniejszony ruch statków, a to na skutek zmniejszonego eksportu węgla, oraz wstrzymania importu rudy z Lulea, który to port od listopada do maja jest zamknięty.

4. W jakim stopniu polska flota handlowa jest przygotowana do pracy w warunkach zimowych?

W zasadzie jednostki wchodzące w skład floty polskiej, zarówno obsługujące linie regularne, jak i tramping, są w normalnych warunkach zimowych przystosowane do pracy eksploatacyjnej. Ze statków posiadających specjalne wzmocnienia przeciwlodowe kadłuba flota polska posiada s/s „Śląsk“ (siostrzany „Cieszyn“ zginął w czasie wojny), przygotowany do nawigacji w ciągu zimy łącznie z portami Zatoki Fińskiej i mający najwyższą klasę fińską, oraz nowowypbudowane statki m/s „Warmia“, m/s „Mazury“ i s/s „Puck“. (19. XI. 48).

CHARAKTERYSTYKA STATKU „PUCK“.

Nowy polski statek towarowy „Puck“, którego wodowanie odbyło się w ub. m. w angielskiej stoczni Swan, Hunter and Wigham Richardson, Ltd., posiada pojemność 1.160 BRT. oraz nośność 1.460 TDW. przy zanurzeniu ok. 4,5 m. Jest on nowoczesnym, jednośrubowym parowcem, typu ochronno-pokładowego, długości około 70 m, szerokości ok. 11 m. Posiada kadłub wzmocniony do żeglugi wśród lodów. Maszyny i urządzenia na pokładzie do przeładunku towarów będą typu najbardziej nowoczesnego.

Do napędu statku będzie służyć maszyna parowa z turbiną typu Bauer-Wach o łącznej mocy 900 KM. przy 105 obrotach na minutę.

Całkowite wykończenie i przejęcie statku „Puck“ nastąpi w roku przyszłym. (s — 23. XI. 48).

USPRAWNIENIE PRZEŁADUNKÓW PORTOWO-KOLEJOWYCH.

Działalność stałej Komisji Organizacji Współpracy Portów z Kolejami i Zapleczem, powołanej do życia zarządzeniem Ministra Żeglugi z dnia 25 sierpnia ub. r., przyczynia się wydatnie do usprawnienia i koordynacji transportu towarów, idących drogą morską. Ostatnio dało się stwierdzić w Gdańsku znaczne usprawnienie przeładunku rudy, ze specjalnym uwzględnieniem transportów tranzytowych. Przyczyniło się do tego głównie wykonanie zaleceń Komisji odnośnie stałej obsługi parowozowej wag oraz specjalizacji sił roboczych i należytego dozoru ze strony przedsiębiorstwa przeładunkowego.

Na specjalne podkreślenie zasługuje sprężyste załatwienie tej sprawy przez P. K. P. oraz energia wykazana przez gdański oddział przedsiębiorstwa przeładunkowego „Portorob“ w zorganizowaniu wyszkolonych zespołów robotniczych.

Osiągnięte rezultaty ilustruje zamieszczone poniżej zestawienie za sierpień ub. r., tj. przed wprowadzeniem zmian organizacyjnych, oraz za wrzesień, już po dokonaniu zmian:

Sierpień 1948 r.	wrzesień 1948 r.
zapłacono postojowego	zapłacono postojowego
624.200 zł	41.900 zł
przestój 6242 wagonogodz.	przestój 419 wagonogodz.

Cyfry te mówią same za siebie. Wskazują one nie tylko na całkowitą nieomal redukcję kosztów, jakie odbiorca musiał ponosić w związku z przestojem wagonów, ale przede wszystkim na zysk kolei, wynikający z przyspieszenia obrotu wagonów. Ostatnio coraz częściej zdarza się, że przy wyładunku poszczególnych statków z rudą, zarówno statek, jak wagony całkowicie unikają przestojów. (s — 27. XI. 48).

Kolegium Redakcyjne: Inż. P. Bomas (przewodniczący); Inż. S. Ajszczak; Prof. Inż. I. Malecki; Inż. Z. Modliński; Inż. M. Mysłowski; Inż. A. Riedel; Inż. A. Rodziewicz; Prof. Inż. A. Rylke; Inż. S. Stefański; Prof. Inż. W. Tubielewicz; Prof. Inż. J. Wysocki.

Komitet Redakcyjny: Redaktor naczelny: inż. Stanisław Hükel; Członkowie: Inż. J. Doerffer; Inż. H. Jensz; Inż. W. Staniszkis; Inż. Zb. Szymborski; Inż. W. Urbanowicz.
Administrator: Inż. Wł. Jacewicz, tel. 317—18.

Wydawca: Morskie Stowarzyszenie Techniczne w Gdańsku.

Redakcja i Administracja: Gdańsk-Wrzeszcz, Al. Wojska Polskiego 17, tel. 429-19. Administracja czynna codz. (prócz sobót) w godz. 8—13 i od 19—20. Redaktor przyjmuje w piątki w godz. 18—19.

Czasopismo wychodzi raz na miesiąc.

Cena pojedyncz. zeszytu 75 zł, prenumerata kwartalna 200 zł. Dla członków MST w ramach mies. składki 50 zł.

Prenumeratę należy wpłacać na konto PKO XI-54171 w Gdyni „Morskie Stowarzyszenie Techniczne“.

Cena ogłoszeń: 1/1 strony 15.000 zł., 1/2 strony 8.000 zł., 1/4 strony 5.000 zł., 1/8 strony 3.000 zł., 1/16 str. 1.500 zł.,

Wszelkie prawa zastrzeżone. — Przedruk dozwolony z podaniem źródła.

Znane na terenie Wybrzeża

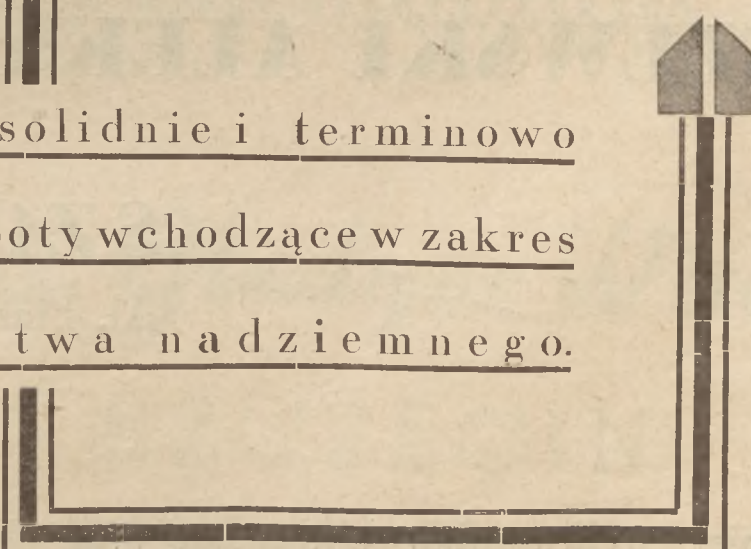
Przedsiębiorstwo robót budowlanych

Maksymilian Kotowski

SZCZECIN
PLAC POPIELA Nr 7



wykonuje solidnie i terminowo
wszelkie roboty wchodzące w zakres
budownictwa nadziemnego.



SPÓŁDZIELNIA PRACY
Instalacyjno-budowlana
„OGNIWO”

z odpowiedzialnością udziałami

SZCZECIN, Al. Mariana Buczka 15

wykonuje roboty:

1. stolarskie (budowlane i meblowe)
2. instalacji centralnego ogrzewania
wodno-kanalizacyjnej i gazowej
3. ślusarskie
4. instalacji elektrycznej.

PRZEDSIĘBIORSTWO
B U D O W L A N E

OLSZEWSKI ALEKSANDER

SZCZECIN

Al. Piastów Nr 68 m. 8

Wykonuje wszelkie roboty budowlane oraz roboty ksyrolitowe.

ZAKŁAD INSTALACYJNY

WODA ♦ GAZ ♦ CENTRALNE OGRZEWANIE

Stanisław Klepacki i S-ka

SZCZECIN, ul. Mazurska 43

PRZEDSIĘBIORSTWO BUDOWLANE WOJCIECH TRITT

SZCZECIN, ul. Bolesława Śmiałego 14

wykonuje roboty budowlane
adaptacyjne, konstrukcji żelaz,
żo - betonowej oraz projekty
i kosztorysy.

PRZEDSIĘBIORSTWO BUDOWLANE *Łucjan Henczel*

SZCZECIN, ul. Król. Jadwigi 47 m. 9

wykonuje:

wszelkie roboty wcho-
dzące w zakres bu-
downictwa.

BIURO INŻYNIERSKIE

PRZEDSIĘBIORSTWO ROBÓT ELEKTRYCZNYCH

Inż. Gładysz Witold

SZCZECIN

UL. ARMII CZERWONEJ 6 — TEL. 29-91

BIURO TECHNICZNE *Ż.U.S.*

Szczecin, ul. 5-go Lipca 19

wykonuje wszelkie roboty wchodzące
w zakres instalacji wodociągowo-ka-
nalizacyjnej, gazowej i centralnego
ogrzewania. Osobny dział kotłów
wysokiego ciśnienia

PROJEKTY

KOSZTORYSY

WARSZTAT BLACHARSKO-INSTALACYJNY **K. CISŁAWSKI**

Szczecin, ul. Bohaterów Warszawy 14

wykonuje wszelkie naprawy instalacji
wodno-kanalizacyjnej i gazowej, central-
nego ogrzewania, cięcie i spawanie
wszelkich metali oraz naprawa chłodzi
samochodowych.

„ELEKTRA”

ZAKŁADY ELEKTRO I RADIOTECHNICZNE

SEWERYN KRUPSKI

Szczecin

UL. WOJSKA POLSKIEGO NR 58

PRZEDSIĘBIORSTWO BUDOWLANE

J.W.S. Adamscy

SZCZECIN, Al. Piastów 68 m. 8.

wykonuje wszelkie
prace wchodzące
w zakres
budownictwa

PRZEDSIĘBIORSTWO BUDOWLANE

»MONOLIT«

wł.: **J. MATYŚKIEWICZ** i Synowie

Spółka jawna

Szczecin, ul. 5-go Lipca 35 — Tel. 2832

*wykonujemy wszelkie prace
wchodzące w zakres budownictwa*

ZAKŁADY SZKLARSKIE

wykonujące prace dla

SZCZECIŃSKIEJ DYREKCJI ODBUDOWY

A. SZAL

Szczecin, Al. Wojska Polskiego 40

wykonuje wszystkie prace wcho-
dzące w zakres szklarstwa.

Specjalność:

wprawianie szyb samochodowych,
szklenie dachów i oprawa obrazów

PAWEŁ GUZICKI

Szczecin, ul. Orłąt 1

wykonuje oprawę obrazów, szkle-
nie samochodów, witraże i wszel-
kie prace wchodzące w zakres
szklarstwa.

WARSZTAT SZKLARSKI, SZLIFIR- NIA SZKŁA i PODLEWNIA LUSTER MIKOŁAJ MAMOS

Szczecin, Al. Wojska Polskiego 31

wykonuje wszelkie roboty wcho-
dzące w zakres szklarstwa.

Specjalność:

Szklenie dachów.

ZAKŁAD SZKLARSKI

JULIUSZ UHLE

Szczecin, ul. Ledóchowskiego 4

wykonuje szklenie budowli i okien
wystawowych, samochodów, gablot
i urządzeń sklepowych, oprawę
obrazów oraz wszelkie prace wcho-
dzące w zakres szklarstwa.

NASZA DEWIZA
fachowo i szybko!

PRZEDSIĘBIORSTWO ROBÓT CZERPALNYCH I PODWODNYCH

(Przedsięb. Państwowe — podl. Ministerstwu Żeglugi)

CENTRALA — Gdańsk — Wiślna 11 Tel. 411-27

ODDZIAŁ: Szczecin — Przemysłowa 18/22

Wykonuje:



roboty czerpalne i regulacyjne

roboty ziemne

roboty podwodne i wrakowe

**pomiary morskie i bada-
nia gruntu**

Technika **Morza i Wybrzeża**

ORGAN NACZELNEJ ORGANIZACJI TECHNICZNEJ
CZASOPISMO POŚWIĘCONE ODBUDOWIE WYBRZEŻA I PORTÓW, ŻEGLUDZE I STOCZNIOM

ROCZNIK IV

ROK 1949

S P I S R Z E C Z Y

1. ARTYKUŁY

- Bomas P., inż.:** Czy należy budować hangary portowe o typie parterowym, czy piętrowym. Nr 3/4, str. 5.
- Bonarski A., dr.:** Port w Szczecinie. Nr 1/2, str. 2.
- Czarnowski W., inż.:** Nowe metody wykonawcze w budownictwie okrętowym. Nr 5/6, str. 40.
- Dun.-Marc., E.:** Kruszenie się węgla przy przeładunku. Nr 3/4, str. 30.
- Fengler J.:** Port Szczeciński wczoraj — i jutro. Nr 1/2, str. 3.
- Garnuszewski M., inż.:** Istotne zmiany, które wprowadza nowa Międzynarodowa Konwencja o bezpieczeństwie życia na morzu. Nr 5/6, str. 73.
- Giełdzik H., inż.:** Wyznaczanie danych charakterystycznych przy wstępnym projektowaniu statków. Nr 5/6, str. 48.
- Grochowski F., inż.:** Normalizacja w budownictwie okrętowym. Nr 5/6, str. 77.
- Horoszkiewicz Z., inż.:** Pale żelbetowe przy rozbudowie portu w Szczecinie. Nr 1/2, str. 20.
- Hückel St., prof. inż.:** Akwatoria portowe w obsłudze drobnicy. Nr 3/4, str. 15.
- Hückel St., prof. inż.:** Z zagadnień projektowania nabrzeży portowych. Nr 1/2, str. 21.
- Janiszewski W., inż.:** Kilka uwag na temat stosowania prądu zmiennego na statkach. Nr 5/6, str. 80.
- Kapuściński T.:** Projektowanie hangarów portowych. Nr 3/4, str. 9.
- Każmierczak J., prof. inż.:** Kształt kadłuba okrętowego w świetle badań przeszłych i nowszych. Nr 5/6, str. 21.
- Kłos M., inż.:** Wytyczne dla projektowania siłowni na statkach handlowych. Nr 5/6, str. 60.
- Kobyliński L.:** Opór tarcia. Nr 5/6, str. 82.
- Koło „Korab“, jego dzieje i praca (Zarząd Koła „Korab“).** Nr 5/6, str. 5.
- Kunert J.:** Eksploatacja statku morskiego. Nr 3/4, str. 26.
- de Luhe A., inż.:** Uwagi o rozbudowie portu przeładunków masowych w Szczecinie. Nr 1/2, str. 13.
- Morgulec Wł., inż.:** Pomiar starych statków i wraków na doku. Nr 5/6, str. 65.
- Muszyński Z.:** Eksploatacja małych portów Pomorza Zachodniego. Nr 1/2, str. 6.
- Nentwig J., inż.:** Kotły pomocnicze na motorowcach. Nr 5/6, str. 68.
- Peszkowski R., inż.:** Zastosowanie dyszy dla śrub o dużym obciążeniu. Nr 5/6, str. 54.
- Potyrała A., prof. inż.:** Wspomnienia Gdańskie — Uwagi o sprawach polskiego budownictwa okrętowego z okazji 25-lecia Koła „Korab“. Nr 5/6, str. 16.
- Rubczak T., prof. dr. inż.:** Obsługa hangarów drobnicowych środkami komunikacji lądowej. Nr 3/4, str. 16.
- Rummel J.:** Składy w portach. Nr 3/4, str. 1.
- Sierpiński St.:** Osiągnięcia eksploatacyjne portu szczecińskiego. Nr 1/2, str. 5.
- Spanili T., inż.:** Zasada podziału na rejony obiektów w porcie szczecińskim. Nr 1/2, str. 19.
- Szewalski R., prof. dr. inż.:** Teoria maszyn wirnikowych — cele, podstawy i metody nowej nauki. Nr 5/6, str. 58.
- Urbanowicz W., inż.:** Uwagi o współczesnym polskim przemyśle okrętowym. Nr 5/6, str. 34.
- Wagner H., inż.:** O zabudowie nabrzeża drobnicowego. Nr 3/4, str. 21.
- Wagner H., inż.:** Założenia rozbudowy portu Szczecina. Nr 1/2, str. 10.
- Zubrzycki J.:** Pomieszczenia załogi na statku morskim. Nr 5/6, str. 91.

2. SPOSTRZEŻENIA

- Czy dok jest statkiem (mgr Z. Dżoga). Nr 5/6, str. 95.
- W sprawie przebudowy falochronu zachodniego w Gdańsku. (inż. P. Słomianko). Nr 3/4, str. 33.

3. KRONIKA, SPRAWOZDANIA, RÓŻNE

- Dział usprawnień i racjonalizacji pracowniczej.** Nr 5/6, str. 98.
- Falochronu w porcie Kołobrzeg — naprawa.** Nr 1/2, str. 36.
- „Jedność Robotnicza“ — wodowanie rudowego.** Nr 1/2, str. 37.
- „Korab“ — na marginesie 25-lecia Koła.** Nr 5/6, str. 2.
- Obroty portów polskich w r. 1948.** Nr 1/2, str. 37.
- Państwowe Biuro Projektów Budownictwa Morskiego.** Nr 1/2, str. 37.
- Półowców morskich — wyniki w r. 1948.** Nr 1/2, str. 37.
- Przewozy polskiej floty handlowej w r. 1948.** Nr 1/2, str. 38.
- Słownictwo morskie — Terminologia magazynów portowych (inż. P. Bomas)** Nr 3/4, str. 35.

S/S „Soldek“ zaczął pracę. Nr 5/6, str. 97.

„Soldek“ — wodowanie statku (inż. J. Doerffer).
Nr 1/2, str. 34.

Sygnalizacji morskiej — rozbudowa sieci. Nr 1/2,
str. 37.

Wrak statku „Warszawa II“ będzie wydobyty.
Nr 1/2, str. 37.

Wydział Budownictwa Okrętowego Politechniki
Gdańskiej w odrodzonej Polsce (prof. inż.
A. Rylke). Nr 5/6, str. 1.

Zakończenie projektów rozbudowy portu przeładunków masowych w Szczecinie. Nr 1/2,
str. 36.

4. PROBLEMY I WYDARZENIA

✓ „Liberty“ będą mogły pływać szybciej. Nr 5/6,
str. 98.

Najwięcej tankowców zbudowano podczas wojny.
Nr 5/6, str. 98.

Nowa francuska flota rybacka. Nr 3/4, str. 39.

Obliczanie naprężeń pod stopą fundamentu metodą Gray'a (inż. St. Rolla). Nr 3/4, str. 39.

✓ Odbudowa francuskiej floty rybackiej (inż. H. Umiastowski). Nr 3/4, str. 36.

Trauler z silnikiem Doxforda — pierwszy. Nr 5/6,
str. 98.

5. PRZEGLĄD WYDAWNICTW

„Gospodarka Morska“, zesz. 2 i 3. — Nr 1/2,
str. 38.

Lewinson S. D. i Martynowski W. S.: Okrętowe instalacje chłodnicze. Nr 3/4, str. 43

* Kunert J.: Transakcje w handlu morskim. Nr 3/4,
str. 42.

Pol. Związek Maklerów Okrętowych: Współczynnik przestrzenności towarów w transporcie morskim. Nr 3/4, str. 43.

Rola załóg pokładowych i bosmana na statku („Morskiej Floty“ Nr 81). Nr 3/4, str. 25.

Wiśniewski K.: Mięso i ważniejsze przetwory z mięsa. Nr 3/4, str. 43.

6. OD REDAKCJI, KOMUNIKATY, BIULETYNY

Księgarnia techniczna N.O.T. — Nr 1/2, str. 39.

Oddziały Gdańskie Stowarzyszeń Branżowych przy N.O.T. w Gdańsku — Nr 1/2, str. 39.

Państwowego Biura Projektów Budownictwa Morskiego — Biuletyn Nr 1. — Nr 3/4, str. 44.

Reorganizacja morskiego zespołu technicznego. Nr 1/2, str. 1.

PAŃSTWOWE PRZEDSIĘBIORSTWO BUDOWLANE »HYDROTREST«

Skrót telegraficzny »PEPEBEHYD«

Centrala: WARSZAWA, ul. Smolna 32, Tel. 8-78-10 i 8-79-11

Oddział Główny: WARSZAWA, ul. Smolna 32, Tel. 8-22-10

„ **Inżynieryjny** GDYNIA, ul. Karpacka 5, Tel. 13-43

„ **Morski:** SZCZECIN, ul. Mariana Buczka 31, Tel. 27-96

„ **Inżynieryjny** WARSZAWA, Al. Jerozolimskie 11, Tel. 8-53-54

Ekspozycja w BIELSKU: ul. Barlickiego 15, Tel. 22-93

„ we WROCŁAWIU: ul. Kollątaja 24, Tel. 25-82

Przedsiębiorstwo wykonuje wszelkie roboty

w zakresie wodno-inżynierskim, a w szczególności:



Porty morskie i rzeczne - Stocznie - Wydobywanie
pionych obiektów pływających - Zapory, jazy,
śluzy, upusty, lewary wodne - Zbiorniki dolinowe.
zakłady o sile wodnej, sztolnie, rurociągi - Mosty
stalowe, żelbetowe i drewniane - Konstrukcje stalo-
we do budowli wodnych - Podnoszenie zwalonych
konstrukcji - Kanały żeglugi, akwadukty, ponośnie,
syfony, - Regulacje i obwałowanie rzek - Roboty
ziemne - Melioracje wodne - Budowa lotnisk -
Wodociągi i kanalizacje miast i osiedli - Wiert-
nictwo badawcze i studzienne - Projekty - Koszto-
rysy - Pomiary - Budowa.

Przedsiębiorstwo jest wyposażone w ciężki sprzęt budowlany i maszyny
