



329. Pierwszy pełnomorski statek s/s „Soldek” wybudowany po wojnie w Stoczni Gdańskiej

XI. LATA POWOJENNE

Rok 1945 jest w historii Gdańska rokiem o szczególnej doniosłości. Różne, ale dla rozwoju miasta równie wielkie znaczenie miały potworne, przekraczające wszystkie poprzednie kataklizmy, zniszczenia wojenne oraz całkowita zmiana stosunków politycznych, gospodarczych i społecznych. Włączenie Gdańska do państwa polskiego, a zatem ściśle powiązanie portu gdańskiego z całym jego naturalnym zapleczem, stworzyło dla Gdańska doskonałe warunki rozwojowe, podobne do tych, jakie istniały w „Złotym Wieku” miasta. Z drugiej jednak strony Gdańsk przestał być wyodrębnionym organizmem, prowadzącym własną politykę, dyktującym niejednokrotnie warunki i czerpiącym nieproporcjonalne zyski, a stał się częścią organizmu gospodarczego Polski, dzielącą z nim jego trudności i sukcesy. Zarówno Gdańsk, jak i Gdynia znalazły się w tych samych warunkach politycznych i gospodarczych. Zamiast jednego portu polskiego w rejonie ujścia Wisły znalazły się dwa, odległe o niespełna dwadzieścia kilometrów.

Zmiana warunków polityczno-gospodarczych stworzyła również dla Gdyni zupełnie nową sytuację. Straciła ona swoje uprzywilejowane stanowisko jedy-

nego portu polskiego, ale równocześnie, dzięki uzyskaniu przez Polskę szerokiego dostępu do morza i umożliwieniu ogólnego rozwoju gospodarki morskiej, uzyskała takie możliwości rozwojowe, jakich w okresie międzywojennym nigdy by mieć nie mogła. Likwidacja gospodarki kapitalistycznej i przejęcie wszystkich podstawowych działów gospodarki przez państwo umożliwiły koordynację gospodarczą i przestrzenną wszystkich zamierzeń inwestycyjnych.

Ucieczka, a następnie — już po zakończeniu działań wojennych — wyjazd z Gdańska pozostałej części ludności niemieckiej i masowy napływ ludności polskiej z różnych stron kraju, wytworzyły nowe zupełnie środowisko narodowościowe i społeczne, niesłychanie zróżnicowane, a pod względem demograficznym typowe dla wszystkich grup pionierskich, to znaczny zawierające duży procent ludzi młodych i samotnych. Nastąpił szybki wzrost liczby ludności. W Gdańsku, którego ludność stała w r. 1946 spadła do 118 tysięcy, w r. 1950 wynosiła już 173 tysiące, a w r. 1957 — 260 tysięcy, to jest więcej niż przed wojną. W Gdyni w r. 1946 było 78 tysięcy mieszkańców, w r. 1950 — 104 tysiące, a w r. 1957 — 133 tysiące, czyli więcej o ponad 10 tysięcy niż przed wojną. W r. 1947 w Sopocie było już około 37 tysięcy mieszkańców, to jest więcej niż przed wojną, a w r. 1957 około 44 tysięcy.

W warunkach, gdy tylko nieznaczna część nowych mieszkańców była związana uczuciowo z Gdańskiem, jego tradycjami i architekturą, groziło całkowite zerwanie ciągłości rozwoju kulturalnego, a nawet zniszczenie dorobku poprzednich wieków. Jest jednak rzeczą ciekawą i charakterystyczną, że w okresie kilku zaledwie lat znaczna część przybyszów — repatriantów i przesiedleńców z przedludnionych miast i wsi Polski centralnej i południowej i ze zniszczonej Warszawy — stała się prawdziwymi obywatelami Gdańska, przywiązani do niego, a nieraz nawet zakochani w mieście, jego zabytkach i tradycjach. Jest to zjawisko w historii miast zupełnie wyjątkowe. Wyjaśnienia tego zjawiska należy szukać zarówno w uroku Gdańska i jego okolic, jak i w uczuciowym stosunku do wszystkiego, co świadczy o związku Gdańska z Polską w ciągu dziejów, a czego tak liczne ślady znajdujemy zarówno w samym mieście, jak i w aktach archiwalnych.

W Gdyni sytuacja ludnościowa była zupełnie odmienna — podobna do sytuacji tych miast polskich, do których powracała masowo ludność wysiedlona przez okupanta.

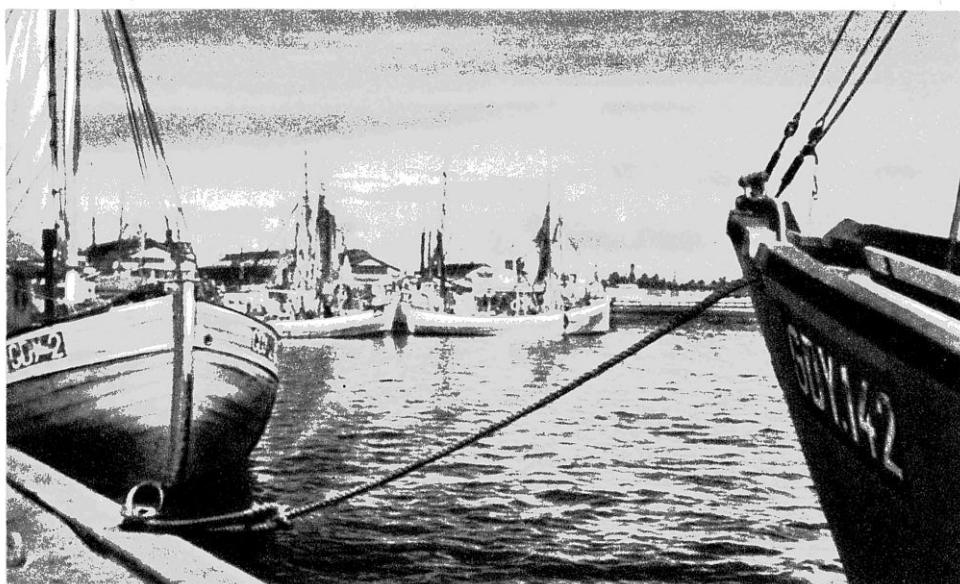
W tak zmienionych i skomplikowanych warunkach odbudowa i prawidłowa rozbudowa były zadaniem bardzo trudnym. Mimo trudności przystąpiono do pracy jeszcze w czasie trwania działań wojennych. Czas bowiem nagiął. Zniszczony kraj potrzebował żywności, lekarstw, odzieży i wielu urządzeń, maszyn itp., które najprędzej mogły nadejść właśnie drogą morską, poprzez nasze porty. Dla odbudowy gospodarki kraju uruchomienie portów miało również istotne znaczenie, umożliwiało bowiem rozpoczęcie eksportu niezbędnego dla zdobycia dewiz i dokonywania zakupów.

Dla odbudowy i uruchomienia portów powołano Biuro Odbudowy Portów. Instytucja ta, działająca w latach 1945—47, wspólnie z Głównym Urzędem Morskim opracowała plany i prowadziła realizację odbudowy w najtrudniejszym okresie. W rozminowaniu i udostępnieniu portów dopomogła Marynarka Wojenna i radzieckie trałowce. Następnym zadaniem było usunięcie wraków, zwłaszcza tych, które blokowały wejścia i inne węzłowe dla portów miejsca. Nie było to zadanie łatwe — brak było odpowiednich jednostek pływających, sprzętu i ludzi mających odpowiednie przygotowanie. Mimo tych trudności w ciągu paru lat



330. Cięcie na złom wraka okrętu liniowego „Gneisenau“, który blokował wejście do portu w Gdyni

331. Kutry w basenie rybackim w Gdyni





332. Nowa chłodnia rybna w porcie gdyńskim

wraki zostały usunięte. Głównie — nie tylko w kraju — stało się wydobycie wraku okrętu liniowego Gneisenau — rys. 330 (do tego czasu ruch w porcie gdyńskim odbywał się przez rezerwowe wejście północne). Dzięki pełnej poświęcenia pracy port gdyński został udostępniony dla statków już dnia 18.7.1945 r.

Jednocześnie z oczyszczaniem wód portowych prowadzone były prace nad uruchomieniem mniej zniszczonych urządzeń przeładunkowych i odbudową, lub remontem uszkodzonych i częściowo zniszczonych magazynów.

W Gdyni najtrudniejszy problem stanowiła odbudowa falochronów i na-



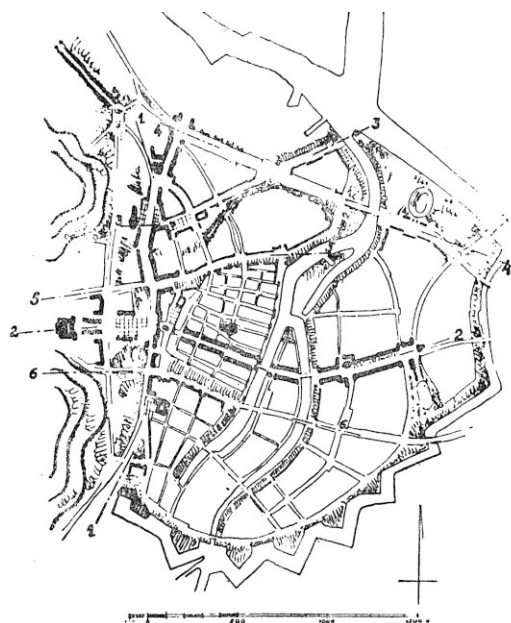
333. Budynek Hotelu „Orbis“ (obecnie „Monopol“) przed Dworcem Głównym w Gdańsku — proj. W. Kuczewski, S. Listowski i W. Tomaszewski. Stan w 1958 r.

brzeży. Prace te, po niezbędnym okresie przygotowań rozpoczęto dopiero w r. 1947. Odbudowę falochronu wschodniego wykonywano jednocześnie z projektowanym już przed wojną połączeniem basenów portu zewnętrznego z awanportem. W tym celu skrócono nieco moło inż. Wendy i przedłużono falochron wschodni aż do połączenia z falochronem osłaniającym awanport. Uzyskano w ten sposób połączenie wszystkich (z wyjątkiem jachtowego) basenów portowych. Prace nad odbudową falochronów i nabrzeży prowadzone były ze zmiennym nasileniem przez cały czas i do dziś jeszcze nie zostały zakończone.

W porcie gdańskim większość nabrzeży była typu lekkiego, toteż wskutek braku konserwacji i uszkodzeń wojennych zaczęła się szybko niszczyć. Po odbudowie falochronów i zniszczonych nabrzeży trzeba więc było rozpocząć remont, a w wielu wypadkach przebudowę zniszczonych odcinków.

Uruchomienie portów i odbudowa miast były uzależnione od uruchomienia kolei. Większe zniszczenia nie mogły być całkowicie usunięte w pierwszych miesiącach — toteż początkowo roboty ograniczały się do oczyszczenia szlaków i stacji, naprawy zniszczonych torów i prowizorycznej odbudowy, lub zabezpieczenia zniszczonych i uszkodzonych obiektów inżynierskich. Właściwą odbudowę mostów, wiaduktów i zniszczonych budynków dworcowych rozpoczęto dopiero w latach następnych.

Odbudowa miast zniszczonych z reguły łączy się z ulepszeniem ich układu urbanistycznego. Na Wybrzeżu wobec zasadniczych zmian politycznych i gospodarczych, które miały duży wpływ na funkcje portów i miast, na ich układ



334. Schemat planu śródmieścia Gdańska zatwierdzonego w 1952 r. Autorzy: L. Dąbrowski, A. Kühnel i W. Rakowski; konsultant S. Różański. 1-1: główna ulica śródmiejska (Podwale Grodzkie — Okopowa); 2-2: ciąg Domu Kultury — Długa — Długi Targ — Elbląska; 3-3: ciąg Dworzec Główny-Polski Hak (ul. Heweliusza); 4-4: ciąg Brama Oliwska — ośrodek sportowy „Nowa Wałowa”; 5-5: Podwale Staromiejskie; 6-6: Trasa W-Z (Podwale Przedmiejskie)

komunikacyjny i kierunki rozwojowe — sprawa opracowania planów urbanistycznych była niezwykle pilna. Po wstępnych pracach, prowadzonych przez Zarządy Miejskie, opracowanie planu zagospodarowania zespołu portowo-miejskiego Gdańsk-Gdynia podjęło jesienią 1946 r. Biuro Planu GD specjalnie w tym celu wyłonione z Regionalnej Dyrekcji Planowania Przestrzennego. Owoce pracy tego biura był zakończony w maju 1948 r. Plan GD, opracowany przez zespół pod kierunkiem inż. arch. Kamila Lisowskiego. Plan precyzował funkcje

335. Rozbudowana Droga Państwowa nr 1 między Sopotem i Gdynią





zespołu, ustalał zasady rozwiązania układu komunikacyjnego i kierunki rozwoju portów, przemysłu, ośrodków dyspozycyjnych i dzielnic mieszkaniowych oraz terenów zielonych. Najważniejsze ustalenia planu można streścić następująco: Gdańsk, Sopot i Gdynia — łącznie z sąsiednimi miastami Pruszczem i Rumią — tworzą zespół portowo-miejski. Zespół ten posiada dwa ośrodki dyspozycyjno-usługowe: główny w Gdańsku i pomocniczy w Gdyni. Gdańsk koncentruje funkcje administracyjne, naukowe i kulturalne w skali wojewódzkiej, a nawet częściowo ponadwojewódzkiej i spełnia zadanie ośrodka usługowego dla połud-



337. Przeładunek juty w porcie gdyńskim

niowej części zespołu. Sopot przeznaczono na dzielnicę mieszkaniową i turystyczno-uzdrowiskową.

Port gdyński, nowoczesny, ale o ograniczonych możliwościach rozbudowy i nie mający bezpośredniego połączenia z siecią śródlądowych dróg wodnych, przeznaczono przede wszystkim dla przeładunku drobnicy. Port gdański natomiast, związany bezpośrednio z Wisłą i mający duże rezerwy terenowe dla rozbudowy, przewidziano dla przeładunku towarów masowych, bezpośredniego przeładunku z jednostek śródlądowych na morskie i odwrotnie (port dalbowy) oraz dla przemysłu portowego. Następnie przewidywano również budowę specjalnego portu rybackiego w rejonie Górek i Przełomu Wisły, który umożliwiłby



338. Budowa statku na pochylni Stoczni Gdańskiej

stopniowe przeniesienie rozproszonych obiektów i urządzeń rybackich i przemysłu rybnego.

Zaplanowano rozbudowę przemysłu związanego z portami i żeglugą, a więc: przemysłu stoczniowego i zakładów towarzyszących, przemysłu przetwórczego, opartego na surowcach importowanych lub produkującego na eksport, przemysłu rybnego, wytwórni opakowań, beczek itp. Ogółem plan przewidywał około 650 ha terenów przemysłowych w Gdańsku, około 300 ha w Gdyni i łącznie 100 000 osób zatrudnionych w przemyśle. Główne dzielnice przemysłowe zaplanowano w Gdańsku wzdłuż Martwej Wisły, a w Gdyni — wzdłuż projektowanego Kanału Przemysłowego.

Ogółem liczbę mieszkańców, niezbędną dla wypełnienia funkcji przewidzianych w planie, określono na około 650 000, z czego na Gdańsk przypada około 300 000, na Gdynię — 235 000, Sopot — 42 000, Rumie — 25 000, Pruszcz — 20 000.

W zakresie komunikacji — ze względu na pasmowy układ zespołu szczególną uwagę zwrócono na komunikację wzdłużną. Plan przewidywał elektryfikację kolei na odcinku Pruszcz-Wejherowo, przy czym dla ruchu lokalnego przewidziano budowę dodatkowych 2 torów. Takie rozwiązanie, zapewniające całkowite wydzielenie i uniezależnienie ruchu lokalnego i nadające kolei elektrycznej charakter szybkiej kolei miejskiej, stanowić miało podstawę układu komunikacji masowej.

W zakresie komunikacji drogowej przewidziano poszerzenie i przebudowę istniejącej trasy, tak zwanej Drogi Państwowej Nr 1 (czyli ciągu ulic: Al. Zwy-

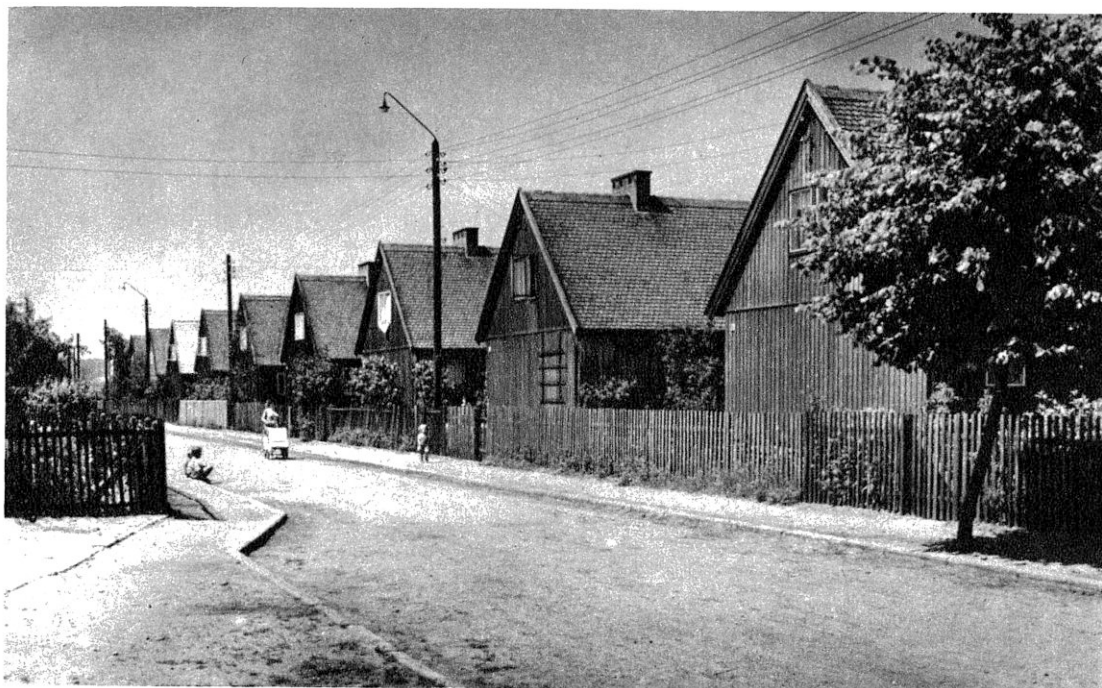
ciężstwa w Gdańsku, Grunwaldzkiej, 20 Października i Al. Zwycięstwa w Gdyni), a ponadto budowę dwóch nowych tras wzdłużnych: tzw. Drogi Czerwonej i Drogi Zielonej. Pierwsza z nich biegnąca wzdłuż trasy kolejowej i mająca bezkolizyjne skrzyżowania z innymi ulicami, przewidziana była jako arteria dla ruchu szybkiego. Ze względu na znaczne wydłużenie zespołu (ponad 40 km od Pruszcza do Rumii), tego rodzaju arteria miałaby wielkie znaczenie dla usprawnienia komunikacji i skrócenia czasu przejazdów. Druga arteria — Droga Zielona — stanowić miała skrót między Sopotem i Nowym Portem, a jednocześnie, dzięki swemu położeniu wzdłuż brzegu morza i swym walorom krajobrazowym, służyć miała jako szlak turystyczny.

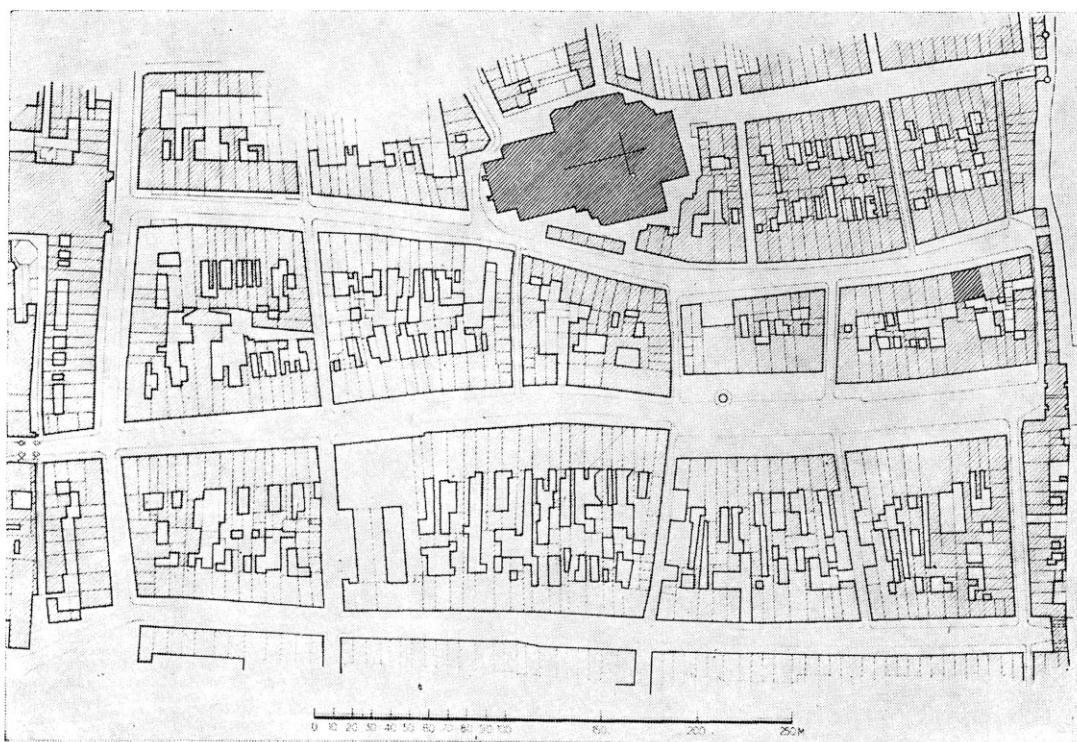
Plan GD przewidywał ponadto wiele korekt i uzupełnień węzła komunikacyjnego kolejowego i drogowego. Między innymi projektowano zmiany drogi wylotowej w kierunku Elbląga, która na odcinku śródmieścia zamiast przez ul. Długą i Długi Targ przebiegać miała skorygowaną trasą ulicy Wałowej, przez nowy most na Motławie i północną część Dolnego Miasta.

W zakresie zieleni, sportu i rekreacji główny nacisk położono na pasmo nadbrzeżne i pas zalesionych wzgórz, ciągnące się wzdłuż zespołu. Powiązanie tych dwóch pasm szeregiem poprzecznych pasów zielonych, rozdzielać miało poszczególne dzielnice tak, aby zabudowa nie zlewała się w monotonną czterdziestokilometrową całość.

Plan GD stał się podstawą dla wielu dalszych opracowań urbanistycznych. Wiele projektów zostało wykonanych, a niektóre nie zrealizowane dotychczas — są nadal aktualne. Jakkolwiek w planie tym były również i błędy wynikające z niedostatecznie dokładnych materiałów podstawowych, ustalił on zasadnicze wytyczne rozwoju urbanistycznego zespołu. O tym, jak bardzo potrzebny był

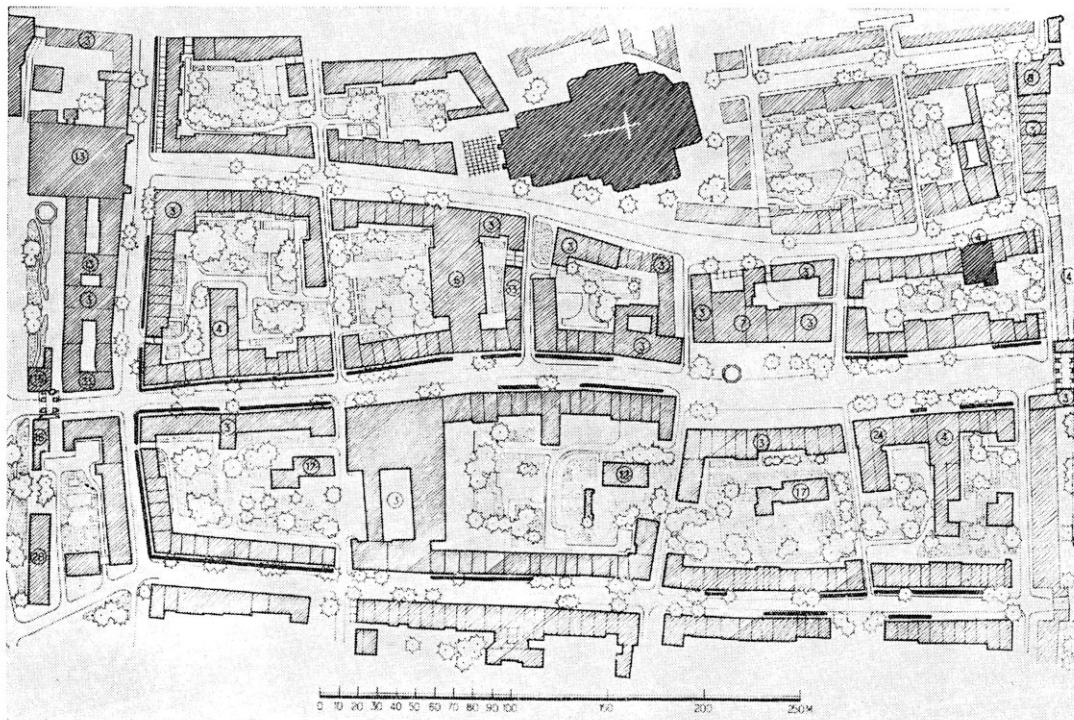
339. Osiedle domków fińskich wybudowane w pierwszych latach po wojnie między ul. K. Marksa i Chrobrego. Stan w 1958 r.





340. Plan południowej części Głównego Miasta — zabudowa bloków przed zniszczeniem w 1945 r.

341. Plan południowej części Głównego Miasta — zabudowa bloków po odbudowie





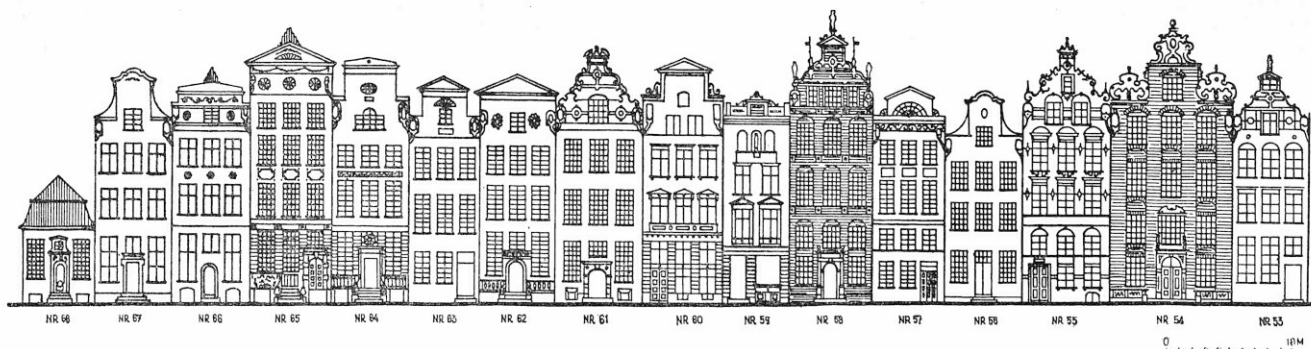
342. Wnętrze pierwszego odbudowanego bloku na Głównym Mieście między ulicami: Ogarną Garbary, Długą i Pocztową. Na pierwszym planie żłobek. Stan w 1958 r.

taki plan, świadczy to, że do czasu opracowania go wysuwano różne koncepcje rozwiązania zespołu. Nie brakowało wśród nich nawet takich pomysłów, jak umieszczenie ośrodka głównego zespołu „na połowie drogi” pomiędzy Gdańskiem i Gdynią — w Sopocie, całkowite zaniechanie odbudowy śródmieścia Gdańska i budowa nowego śródmieścia nad morzem koło Nowego Portu (na terenach podmokłych i torfowiskach), wreszcie — jak rezygnacja z odbudowy Gdańska i całkowite postawienie na „polską” Gdynię. Jest to zrozumiałe, jeśli się uwzględni ówczesną sytuację — śródmieście Gdańska zniszczone w ok. 90%, niemal wszystkie urzędy i instytucje — skupione początkowo z konieczności w Sopocie, stosunkowo mało zniszczone, „nowoczesne”, a zatrzymane w rozwoju przez wojnę śródmieście Gdyni, względy emocjonalne — jak patriotyzm lokalny mieszkańców Gdyni itp.

Z wielu różnych, przeważnie późniejszych w stosunku do planu GD, opracowań urbanistycznych wymienić należy kilka tych, które wpłynęły na ukształtowanie pewnych fragmentów miast.

Pierwszym planem realizacyjnym był plan zespołu budynków w rejonie Dworca Głównego, noszący nazwę „Gdańsk 1946/47”. Plan ten, oparty na szkieletowym planie śródmieścia opracowanym przez prof. Władysława Czernego, przewidywał stworzenie nowego placu przy Dworcu Głównym i jego obudowę oraz zasady zabudowy wzdłuż ul. Korzennej i w rejonie Ratusza Staromiejskiego. Według tego planu zostały zrealizowane 3 budynki (m. in. hotel „Monopol” — rys. 333). Wobec późniejszych zmian koncepcji budynki te poważnie utrudniały rozwiązanie urbanistyczne tej części śródmieścia.

Z opracowaniem tym wiąże się terytorialnie tak zwana *oś dyspozycji morskiej*. W początkowym okresie odbudowy i planowania Gdańska, w poszukiwaniu



343. Rekonstrukcja części pierzei ul. Ogarnej opracowana w Zakł. Hist. Arch. Pol. PG Rekonstr. J. Habela i R. Sołtys

nowych terenów dla instytucji i budynków usługowych, zwrócono uwagę na obszar między Dworcem Głównym i stoczniami, który nie miał charakteru zabytkowego i był niemal całkowicie zniszczony. Brak wiary w szybką odbudowę, w możliwości rozwojowe i dynamikę przemysłu okrętowego, chęć powiększenia terenów śródmieścia i zbliżenia ich do portu i Wisły oraz chęć skrócenia drogi do Nowego Portu złożyły się na koncepcję przesunięcia części śródmieścia na tereny położone na styku stocznii nr 1 i 2 (Gdańskiej i Schichaua) oraz częściowo na Ostrów. Ośią komunikacyjną i kompozycyjną tej dzielnicy miała być arteria poprowadzona od Dworca Głównego w przybliżeniu trasą Wałów Piastowskich i ul. Drewnica (obecnie — Jaracza), przez zachodnią część Ostrowa, do Al. Marynarki Polskiej w rejonie Letnicy. Arterię tę, wokół której skupiać się miały urzędy i instytucje żeglugowe i portowe nazwano *osią dyspozycji morskiej*.

Przy osi tej jako pierwszy wzniesiono 7-kondygnacyjny budynek Centrali Zbytu Produktów Przemysłu Węglowego przy Wałach Piastowskich. Projektowane budynki Zarządu Portu i Gdańskiego Urzędu Morskiego, na które przeprowadzony był nawet konkurs, nie doczekały się realizacji. Wkrótce rozwój i potrzeby terenowe stocznii przekreśliły koncepcję śródmieścia na Ostrowie. Pozostał jednak gmach wyznaczający nowy kierunek arterii i pozostała potrzeba lepszego niż przedtem powiązania rejonu dworca ze stoczną i ul. Jana z Kolna. W ten sposób „oś dyspozycji morskiej” ograniczona została do zaledwie 300-metrowej *osi na stocznię*, prowadzącej do głównego wejścia do stocznii.

W r. 1952 został zatwierdzony przez Prezydium Rządu *Plan ogólny uproszczony Gdańsk — Sopot — Gdynia*, opracowany przez zespół pod kierownictwem inż. arch. Stefana Liera. Plan ten, precyzujący dokładniej niż plan GD zamierzenia urbanistyczne, był podstawą dla opracowywanych stopniowo w latach następnych planów ogólnych poszczególnych dzielnic oraz dla wielu planów szczegółowych. Błędy i niedociągnięcia planu, wynikające głównie z niedostatecznej dokładności materiałów, na których go oparto, a także ze sztywnego stosowania obowiązujących wówczas wadliwych normatywów oraz ze zbyt mało realnego podejścia do niektórych zagadnień spowodowały, że w każdym z dalszych opracowań wprowadzano zmiany, nieraz dość daleko idące. Nie wpłynęło to, rzecz jasna, korzystnie na całokształt wyników planowania urbanistycznego.

Równocześnie z planem ogólnym — uproszczonym został rozpatrzony i zatwierdzony przez Prezydium Rządu plan szczegółowy śródmieścia Gdańska,

opracowany przez zespół pod kierunkiem inż. arch. Leszka Dąbrowskiego (rys. 334). Plan ten powstał jako ostateczne opracowanie wielu wcześniejszych planów i projektów konkursowych, w których proponowano najrozmaitsze zasady rozwiązania kompozycyjnego i funkcjonalnego śródmieścia.

Zatwierdzony plan śródmieścia ustalał lokalizację nowego ośrodka i placu centralnego na przedłużeniu ciągu ul. Długiej, w rejonie placu 1 Maja. Podstawowy układ komunikacyjny stanowić miały: dla kierunku NS — skorygowany ciąg ulic: Podwale Grodzkie, Wały Jagiellońskie, Okopowa i drugi ciąg przechodzący zmienioną trasą ul. 3 Maja i jej przedłużeniem do ul. Jedności Robotniczej. Dla kierunku WZ — skorygowana i poszerzona ul. Wałowa i nowy most na Motławie, poszerzone Podwale Staromiejskie i ciąg Kartuska — Świerczewskiego, wreszcie tak zwana trasa W-Z, na odcinku śródmiejskim pokrywająca się w przybliżeniu z trasą poszerzonych ulic: Podwale Przedmiejskie, Zarzewie, Ułańska.

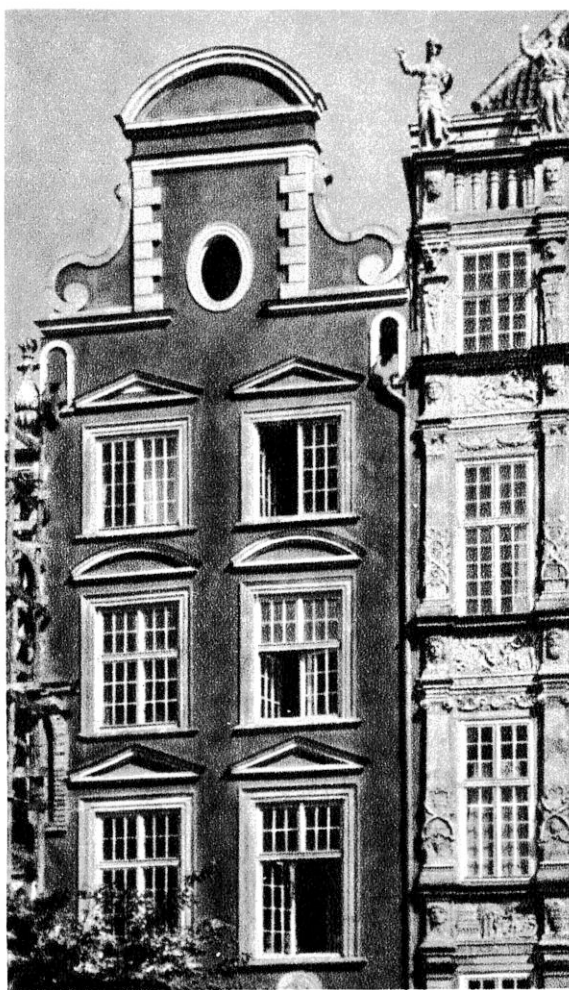
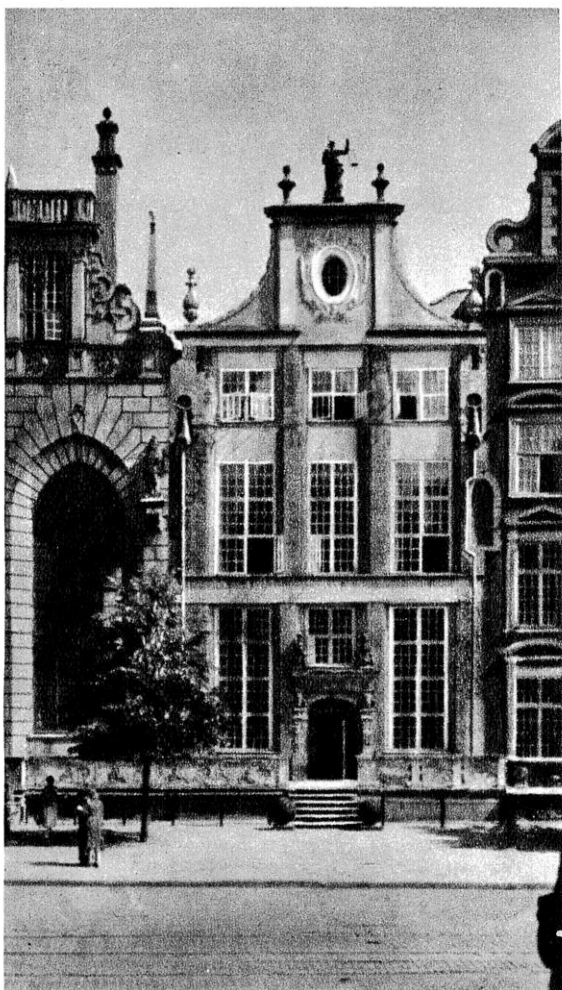
Zgodnie z uproszczonym planem ogólnym trasa W-Z w kierunku zachodnim przebiegać miała równolegle do ul. Kartuskiej Doliną Siedlecką, aż do wylotu za miasto; w kierunku wschodnim prowadzić miała do szosy elbląskiej, usprawniając w ten sposób komunikację przelotową wschód—zachód i umożliwiając odciążenie ul. Długiej oraz usunięcie z niej linii tramwajowej.

Taki układ arterii nie naruszał układu zabytkowego, gdyż nowe trasy komunikacyjne przebiegały po obrzeżu Głównego Miasta, wzdłuż linii dawnych fos.

Plan szczegółowy utrzymywał „oś na stocznie” oraz wprowadzał nową oś widokowo-komunikacyjną od dworca do ujścia Motławy. Odcinek tej osi między

344. Odbudowa Głównego Miasta. Na pierwszym planie domy przy ul. Św. Ducha, w głębi ul. Grobla I. Stan w 1957 r.





345. Fasada „Domu Ławników“ (tzw. „Sieni Gdańskiej“) po odbudowie, przy której wydobyto spod późniejszych nawarstwień pierwotny wątek gotycki, pozostawiając renesansowy portal i barokowy szczyt. Badania naukowe i autor projektu rekonstrukcji fasady — M. Kilariski

346. Zrekonstruowana fasada barokowa z ok. 1700 r. przy Długim Targu 42, Rekonstr. K. Macur. Stan w 1957 r.

ul. Wałową i Motławą przeprowadzono przez tereny gazowni, która w okresie perspektywicznym miała ulec likwidacji ze względu na niekorzystne położenie w bezpośrednim sąsiedztwie zabudowy mieszkaniowej.

Projekt przewidywał dużo zieleni publicznej, której największe obszary stanowiły projektowane parki na wzgórzach Grodzisko i Biskupia Górka oraz stadion i park sportowy na Polskim Haku. Pasy zieleni wzdłuż linii kolejowej i obu arterii N-S, wzdłuż Raduni, Podwała Staromiejskiego i Przedmiejskiego oraz wzdłuż wschodniego brzegu Nowej Motławy i wzdłuż ul. Redutowej wraz z bastionami, miały łączyć tereny zielone w jeden zwarty układ.

Najtrudniejsze były pierwsze dni odbudowy. Należało przede wszystkim uruchomić komunikację, urzędnice i instalacje miejskie, mniej zniszczone zakłady przemysłowe i zabezpieczyć pozostałe, uruchomić roboty rozbiórkowe i odgruzowywanie terenu oraz zabezpieczyć i rozpocząć remonty zniszczonych



347. Odbudowane kamieniczki w północnej pierzei Długiego Targu. W środku kamieniczka wczesnorenesansowa nr 40 z II poł. XVI w. Fasada zrekonstruowana na podstawie sztychów Dickmanna — z 1617 r. i Deischa — z 1765 r. Rekonstr. Z. Wysocki. Stan w 1957 r.

348. Odbudowane kamieniczki w południowej pierzei Długiego Targu 6–10 wraz z przedprożami. Rekonstr. „Miastoprojekt Gdańsk”. Stan w 1958 r.

budynków. Już w pierwszych latach rozpoczęto także w Gdańsku realizację zupełnie nowych inwestycji — zwłaszcza w zakresie komunikacji i budownictwa administracyjnego, a wkrótce potem — mieszkaniowego. Realizacje te oparte były na wytycznych opracowań urbanistycznych wykonywanych równolegle.

Podstawowe znaczenie na terenie trójmiasta miała komunikacja, zwłaszcza wobec zniszczenia centralnych części Gdańska. Przede wszystkim odgruzowano i oczyszczono z barykad, zapór przeciwczołgowych itp. główną arterię Gdańsk — Gdynia i wyloty w kierunku Tczewa i Wejherowa. Między Gdańskiem i Gdynią uruchomiono komunikację autobusową, początkowo za pomocą przystosowanych do tego celu samochodów ciężarowych.

Już w końcu czerwca 1945 r. uruchomiono wahadłową komunikację tramwajową na jednym torze od Bramy Oliwskiej do Wrzeszcza, a wkrótce potem do Oliwy. Przystąpiono do odbudowy poważnie uszkodzonego wiaduktu „Błęd-



349. Zrekonstruowany portal barokowy domu przy ul. Długiej 78. Rekonstrukcja M. Paszkiewicz i T. Kempki. Stan w 1957 r.

nik“ i odremontowano dwa mosty, łączące elektrownię na Ołowiance z miastem. Do końca 1945 r. uruchomiono drugi tor linii oliwskiej oraz linię tramwajową do Nowego Portu i częściowo oruńską. Łącznie w r. 1945 oddano do użytku około 23 km linii.

W następnym roku uruchomiono linię tramwajową Wrzeszcz-Brzeźno-Nowy Port i wybudowano nową linię Oliwa — Sopot (rys. 242). Ta inwestycja była pierwszym krokiem do ściślejszego powiązania Gdańska z Gdynią. Równocześnie w Gdyni uruchomiono pierwsze linie trolejbusowe: w śródmieściu, do Orłowa, a następnie do Chylonii. Przystąpiono też do budowy nowego odcinka Orłowo—Sopot, oddanego do użytku w styczniu 1947 r. W ten sposób uzyskano połączenie Gdańska z Gdynią trakcją elektryczną, z przesiadką w Sopocie. Stworzyło to, obok linii autobusowej i kolei parowej, trzecie równoległe połączenie wzdłużne trójmiasta.

W r. 1947 przystąpiono do odbudowy dwóch mostów: Zielonego i Siennickiego oraz do poszerzenia ul. Grunwaldzkiej we Wrzeszczu. Ulica ta, stanowiąca część Drogi Państwowej Nr 1, łączącej Gdańsk z Gdynią, miała ulec znacznemu poszerzeniu, otrzymać drugą jezdnię i wydzielone torowisko tramwajowe.

W następnym roku przystąpiono również do poszerzenia najwęższego odcinka Drogi Państwowej Nr 1 między Orłowem i Sopotem (rys. 335). Odcinek ten, wraz z nowym wiaduktem nad torami kolejowymi, likwidującym tak zwany zakręt śmierci i dostosowanym już do przepuszczenia 4 torów kolejowych zamiast 2 istniejących, zakończono w roku 1949.

Brak środków finansowych w następnych latach nie pozwolił na wykończenie całej inwestycji i droga poprzez Sopot i Oliwę do Wrzeszcza nie została poszerzona.

W latach 1947–1948 uruchomiono pozostałe linie tramwajowe (Jelitkowo, Dolne Miasto, Stogi — rys. 242). W r. 1949 wybudowano linie trolejbusowe do Małego Kacka i Oksywiu, a w roku następnym przedłużono linię chylońską do Cisowej.

Największą inwestycją komunikacyjną Wybrzeża była budowa kolei elektrycznej. Zgodnie z planami urbanistycznymi i w związku z nieustannie wzrastającą ilością pasażerów między Gdańskiem i Gdynią, której nie były w stanie podolać trzy współpracujące linie — autobusowa, tramwajowo-trolejbusowa i kolejowa — opracowano plany elektryfikacji i w r. 1950 przystąpiono do ich realizacji. Realizację ułatwiły i przyspieszyły dwie okoliczności: odcinek Gdańsk — Sopot miał wszystkie obiekty inżynierskie dostosowane do linii 4-torowej, a PKP dysponowało pewną ilością taboru nietypowego na napięcie 800 V, który mógł być zastosowany tylko w układzie wydzielonym, nie przewidzianym do włączenia do sieci ogólnej. Temu warunkowi w zupełności odpowiadała kolej elektryczna Wybrzeża, która w założeniu swym miała spełniać zadanie szybkiej kolei miejskiej.

W r. 1951 uruchomiono pierwszy odcinek Gdańsk — Nowy Port, stanowiący odgańczenie od szlaku głównego. W styczniu 1952 r. uruchomiono odcinek Gdańsk — Sopot. Odcinek Sopot — Gdynia był znacznie trudniejszy, wymagał bowiem wykonania poważnych robót ziemnych i kilku wiaduktów.

Pociągi elektryczne do Gdyni uruchomiono na jednym torze w lipcu 1953 r., a normalny ruch dwutorowy — w maju następnego roku. W r. 1956 uruchomiono dalszy odcinek: Gdynia — Chylonia, częściowo biegnący już na wspólnych torach z trakcją parową. Pierwszego stycznia 1958 r. oddano do użytku odcinek

350. Przykład nowo projektowanej dekoracji plastycznej: fryz ceramiczny z ul. Długiej 61. Stan w 1957 r.





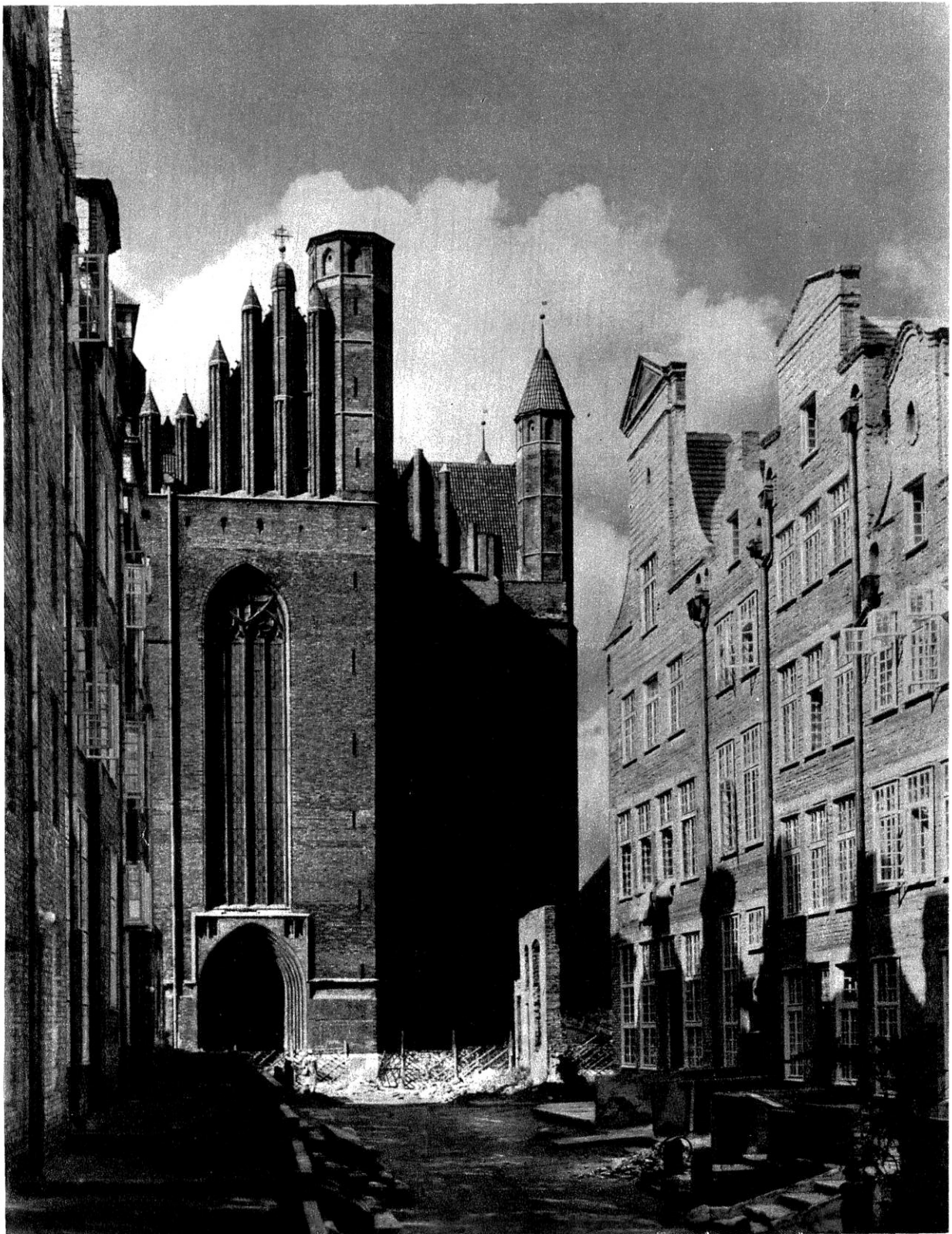
351. Odbudowana ul. Piwna. Stan w 1958 r.



352. Szczyty odbudowanych kamieniczek przy ul. Piwnej 48–57 (numeracja od prawej ku lewej). Nr 48/49 – klasycystyczny bliźniak z I poł. XIX w.; nr 51 – fasada rokokowa z II poł. XVIII w. (portal autentyczny); nr 52 – fasada renesansowa z ok. 1600 r., licowana autentyczną drobną cegłą, tzw. „holenderką”; nr 53 – szczyt klasycystyczny z ok. 1800 r.; nr 54 – szczyt rokokowy z 1762 r.; nr nr 55/56 – bliźnię szczyty rokokowe prawdopodobnie z 1761 r.; nr 57 – fasada barokowa z ok. 1650 r., licowana autentyczną starą „holenderką”. Rekonstr.: J. Bańkowski i S. Michel. Stan w 1958 r.

353. Zrekonstruowane szczyty kamieniczek przy ul. Piwnej 59/60. Po lewej – szczyt późnorenesansowy z pocz. XVII w., po prawej – wczesnorenesansowy z II poł. XVI w. Rekonstr. M. Kosicka. Stan w 1958 r.





354. Ulica Mariacka w odbudowie. Stan w 1957 r.

Chylonia—Wejherowo, a tylko odcinek Gdańsk—Pruszcz nie doczekał się realizacji, pomimo, że pewne prace wykonano na nim jeszcze w r. 1952.

W związku z budową kolei elektrycznej zmodyfikowano układ węzła, wybudowano osiem nowych przystanków, przebudowano perony i wykonano wiele innych prac, mających na celu usprawnienie ruchu. Dzięki elektryfikacji czas przejazdu z Gdańska do Gdyni został skrócony z 45 do 35 minut. Duża częstotliwość ruchu pociągów (co 10 minut w godzinach silnego ruchu — ogółem 84 do 87 par pociągów na dobę), niezła szybkość i znaczna liczba przystanków, stworzyły z tej kolei rzeczywistą podstawę komunikacji masowej trójmiasta. Kolej elektryczna na Wybrzeżu, jakkolwiek nie biegnąca w tunelu, spełnia właściwie zadanie metra. Zbyt małą dla tego typu komunikacji częstotliwość ruchu będzie można i trzeba w przyszłości zwiększyć.

Kolej elektryczna nie rozwiązała jednak wszystkich problemów komunikacyjnych trójmiasta, nie wpłynęła bowiem na warunki komunikacyjne na liniach prostopadłych do głównego kierunku. Dlatego też dużym niedociągnięciem jest opóźnienie realizacji gdańskiej trasy W—Z (Podwala Przedmiejskiego), która ma przejąć ruch tramwajowy z ul. Długiej i ruch kołowy ze zbyt dalekiego objazdu ul. Toruńskiej. Znacznie gorzej przedstawia się sprawa przebudowy ul. Kartuskiej. Istniejąca tam jednotorowa linia tramwajowa jest niewystarczająca. Wielokrotne odsuwanie terminu przebudowy tej ulicy stwarza bardzo trudne warunki komunikacyjne dla mieszkańców nowych osiedli Siedlce I i Siedlce II oraz uniemożliwia rozpoczęcie budowy osiedla Siedlce III.

Równie ważny a nie rozwiązany dotychczas problem stanowi obsługa komu-



355. Odbudowa dachów na kościele NP Marii. Projekt konstrukcji dachowej — T. Jarosz. Stan w 1948 r.

nikacyjna portu gdyńskiego i niektórych dzielnic Gdyni (Oksywie, Obłuże, Witomino, Kamienna Góra). Znacznie trudniejsza, lecz niezbędna dla właściwego funkcjonowania zespołu jest stopniowa rozbudowa układu komunikacyjnego, mająca na celu należyte powiązanie poszczególnych elementów trójmiasta.

Drugim podstawowym dla życia miasta problemem było uruchomienie wodociągów, kanalizacji i urządzeń energetycznych. Wodociągi gdańskie, składające się z kilku systemów zasilanych z sześciu różnych ujęć wody, są bardzo uciążliwe w eksploatacji. Ale taki ich układ ułatwił uruchomienie części sieci po zniszczeniach wojennych. Na ogólną długość sieci, wynoszącą 321 km, do września 1945 r. uruchomiono 124 km, a do r. 1948 — 291 km. Dla zahamowania ucieczki wody z sieci poprzez miejsca uszkodzone i zburzone budynki, już w lecie 1945 r. odcięto 750 połączeń i wymieniono ponad 1100 m rurociągów. Prace te były nadal prowadzone w latach 1946 i 1947. W Gdyni i Sopocie uszkodzenia sieci wodociągowej były stosunkowo niewielkie, w granicach 10 do 20%. Zniszczenia były bardzo duże: setki uszkodzeń na sieci, uszkodzona i nieczynna oczyszczalnia biologiczna, czynna tylko jedna stacja pomp. W r. 1945 zdołano naprawić główne kolektory: Sopot—Zaspa, Wrzeszcz—Zaspa i Wrzeszcz—Gdańsk. W roku następnym przystąpiono do naprawy bocznych kolektorów i oczyszczalni na Zaspie, którą uruchomiono całkowicie w 1948 r. Kanalizacja Sopotu i Gdyni uległa tylko nieznacznym uszkodzeniom, które w krótkim czasie zostały usunięte. Kanalizacja Gdańska stanowi obecnie bardzo skomplikowany układ posiadający 2 oczyszczalnie i 9 stacji pomp kanałowych.

Gazownia gdańska była poważnie uszkodzona i wymagała odbudowy niektórych podstawowych urządzeń; uruchomiona na początku 1946 r. dzięki swoim rozmiarom mogła ona zaopatrywać całe trójmiasto, co umożliwiła budowa gazociągu wysokoprężnego Gdańsk—Gdynia. Znacznie mniejsze i w niewielkim stopniu uszkodzone gazownie w Gdyni i Sopocie zostały uruchomione na przełomie lipca i sierpnia 1945 r.

Po wstępnym okresie zabezpieczania, porządkowania i organizowania przystąpiono do uruchamiania poszczególnych działów przemysłu stocznioowego. Przede wszystkim wyremontowano maszyny i urządzenia, co pozwoliło wykonywać remonty jednostek pływających i uruchomić różnego rodzaju produkcję uboczną. Do budowy statków było wciąż jeszcze daleko. Trzeba było pokonać trudności, wynikające z braku fachowców i materiałów, a zwłaszcza trzeba było przełamać niewiarę w możliwość podjęcia własnej produkcji statków morskich. Po pokonaniu tych trudności i niezbędnym uzupełnieniu wyposażenia stoczni, 3 kwietnia 1948 r. założono stępkę pod pierwszy rudowęglowiec, który otrzymał nazwę „Sołdek” (od nazwiska pierwszego przodownika pracy Stoczni Gdańskiej, wówczas trasera, a obecnie inżyniera Stanisława Sołdka), rys. 329. Od tej chwili nasz przemysł okrętowy rozwija się szybko. Buduje się różne typy statków — od kutrów i trawlerów rybackich, poprzez rudowęglowce, holowniki, małe i średnie drobnicowce, aż do dużych motorowców drobnicowych, zwanych popularnie „dziesięcioletnikami” (10 000 DWT). W ciągu 10 lat Stocznia Gdańska wybudowała 190 pełnomorskich statków o tonażu 445 000 DWT. Budujemy już statki nie tylko na własne potrzeby, lecz także na eksport — i to do wielu krajów (rys. 338).

Oprócz stoczni budujących nowe jednostki urządzono, niezbędne w każdym większym porcie, stocznie remontowe, z których korzystają oprócz naszych statków, coraz częściej i statki zagraniczne.

Pozostałe zakłady przemysłowe Wybrzeża są to przeważnie średnie i małe zakłady różnych gałęzi przemysłu metalowego i maszynowego, tłuszczowego



356. Kościół NP Marii i Kaplica Królewska po odbudowie. Stan w 1958 r.

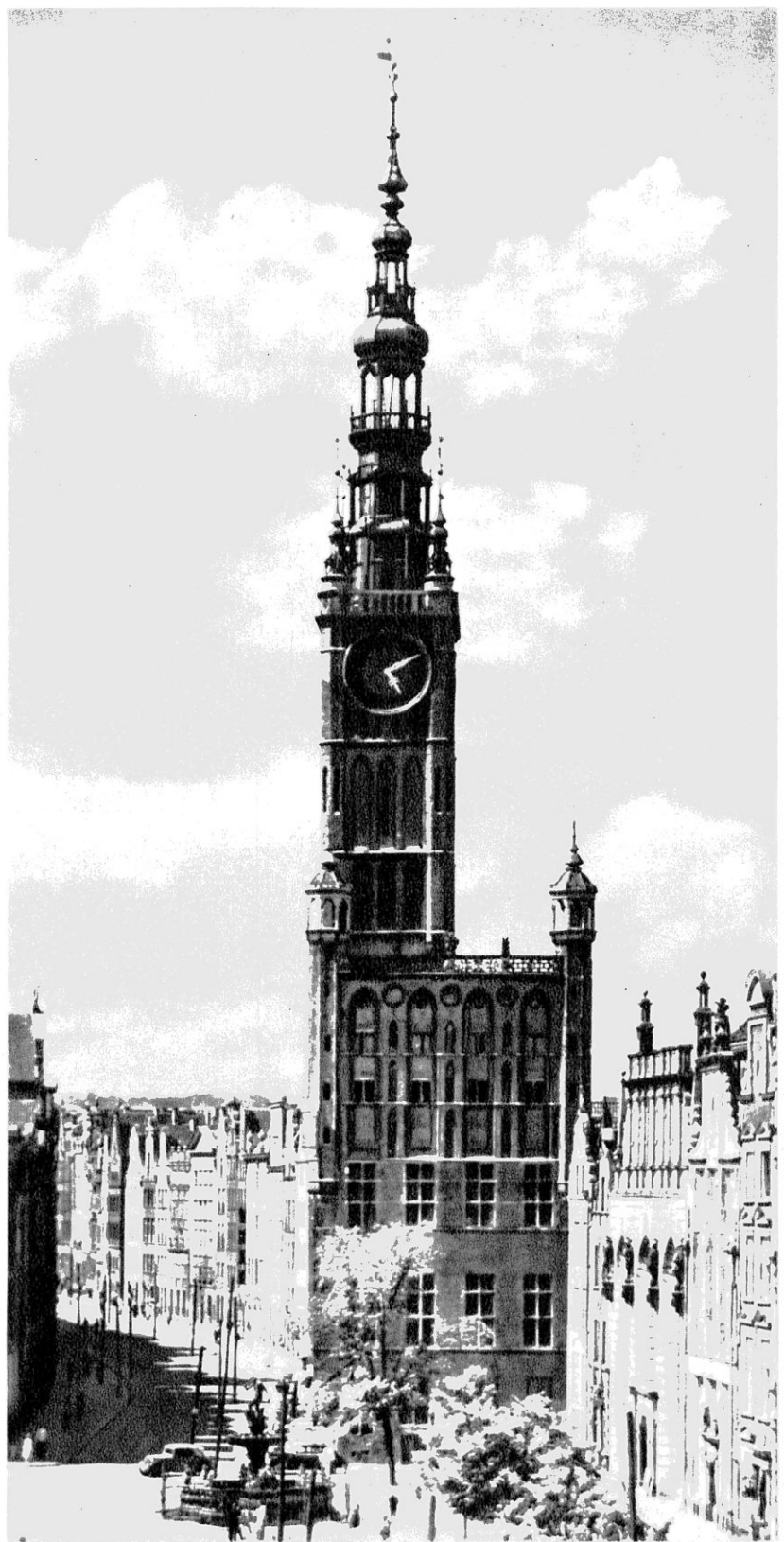
i spożywczego (m.in. rybnego), chemicznego (m.in. farb i lakierów), drzewnego, budowlanego i innych.

Zakłady te — to przeważnie dawne obiekty, przejęte częściowo w stanie niezniszczonym, częściowo odbudowane, a niektóre odbudowane lub wybudowane z wykorzystaniem pozostałości zniszczonego zakładu, lecz ze zmianą rodzaju produkcji. Uzupełniają je liczne bazy budowlane, warsztaty itp., wzniesione (przeważnie prowizorycznie) dla potrzeb odbudowujących się miast. Nowych zakładów powstało niewiele, przeważająca ich część zlokalizowana jest na wąskim pasie między Wrzeszczem i Oliwą.

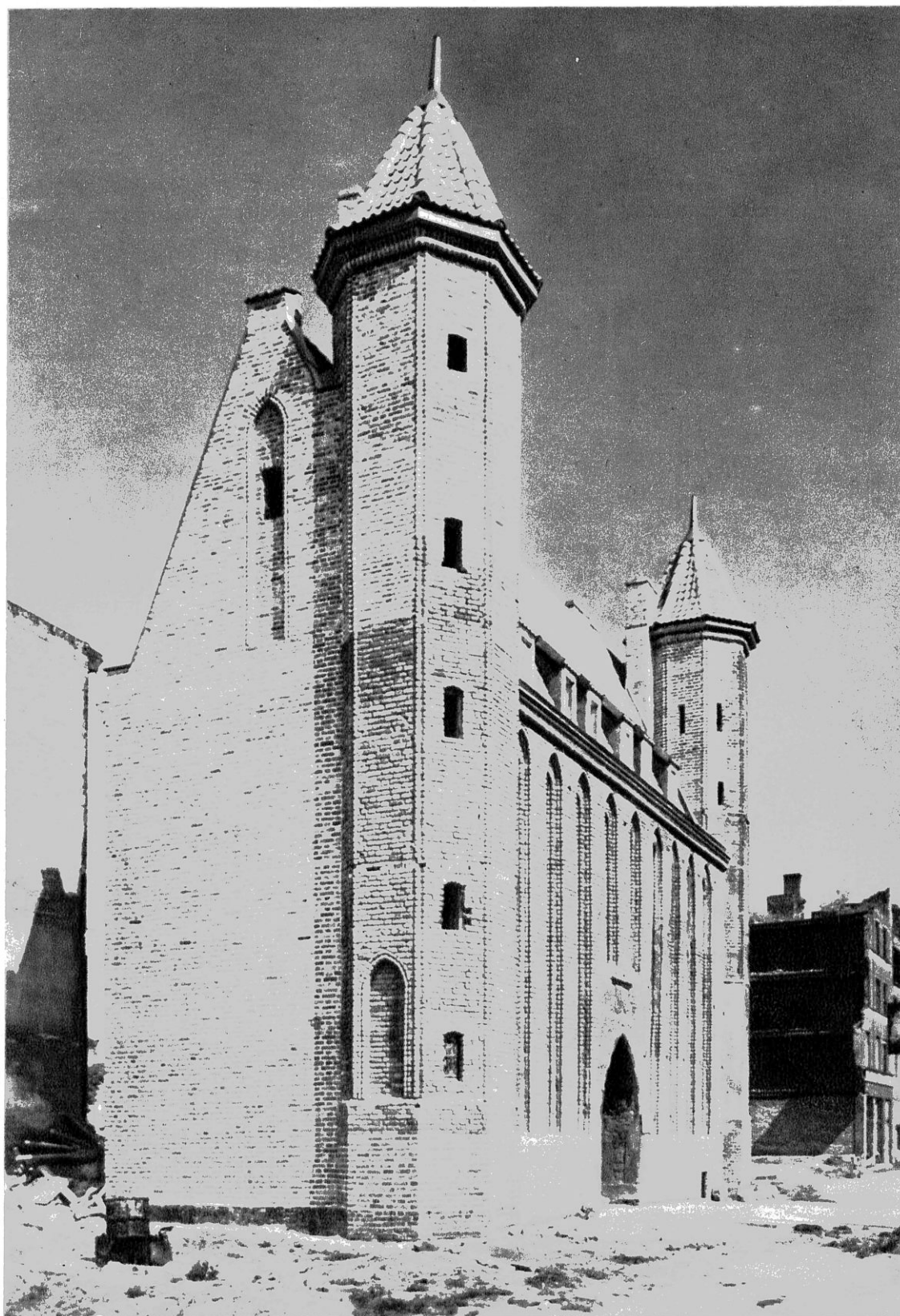
W dziedzinie przemysłu popełniono sporo błędów — jak bezplanowa, szpecąca zabudowa wspomnianego pasa przemysłowego między Wrzeszczem i Oliwą, zlokalizowanie wzdłuż dostępnych dla żeglugi nabrzeży Martwej Wisły zakładów nie mających nic wspólnego z wodą i transportem wodnym, zlokalizowanie Wytwórni Pasz Treściwych w śródmieściu Gdańska, czy też Wytwórni Gazów Technicznych między Wrzeszczem i Oliwą w miejscu, w którym nie powinna była nigdy powstać. Błędy te są częściowo wynikiem braku jakichkolwiek opracowań koordynacyjnych dla terenów przemysłowo-składowych (plany takie



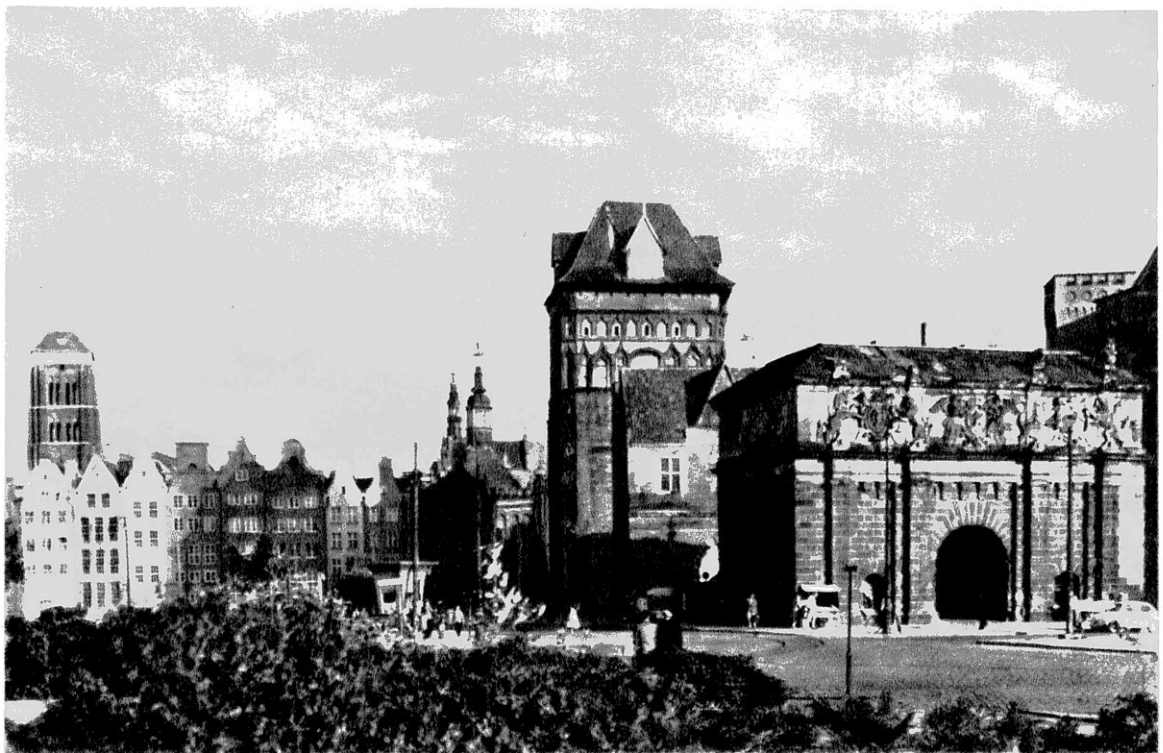
357. Odbudowana ulica Długa. W głębi Ratusz Główny ze zrekonstruowanym hełmem renesansowym. Rekonstrukcja architektury hełmu — K. Macur, projekt stalowej konstrukcji hełmu — St. Obmiński. Stan w 1958 r.



358. Ratusz Główny po odbudowie. Widok od strony Długiego Targu. Stan w 1958 r.



359. Zrekonstruowana Brama Straganiarska. Arch. A. Stefanowicz. Stan w 1958 r.



360. Widok na część Głównego Miasta od zachodu. Od prawej: Brama Wyżynna, Katownia, Wieża Więzienna, Dwór Bractwa św. Jerzego i kamieniczki przy ul. Podgarbarskiej. W głębi wieże: Ratusza Głównego i kościoła NP Marii. Stan w 1957 r.

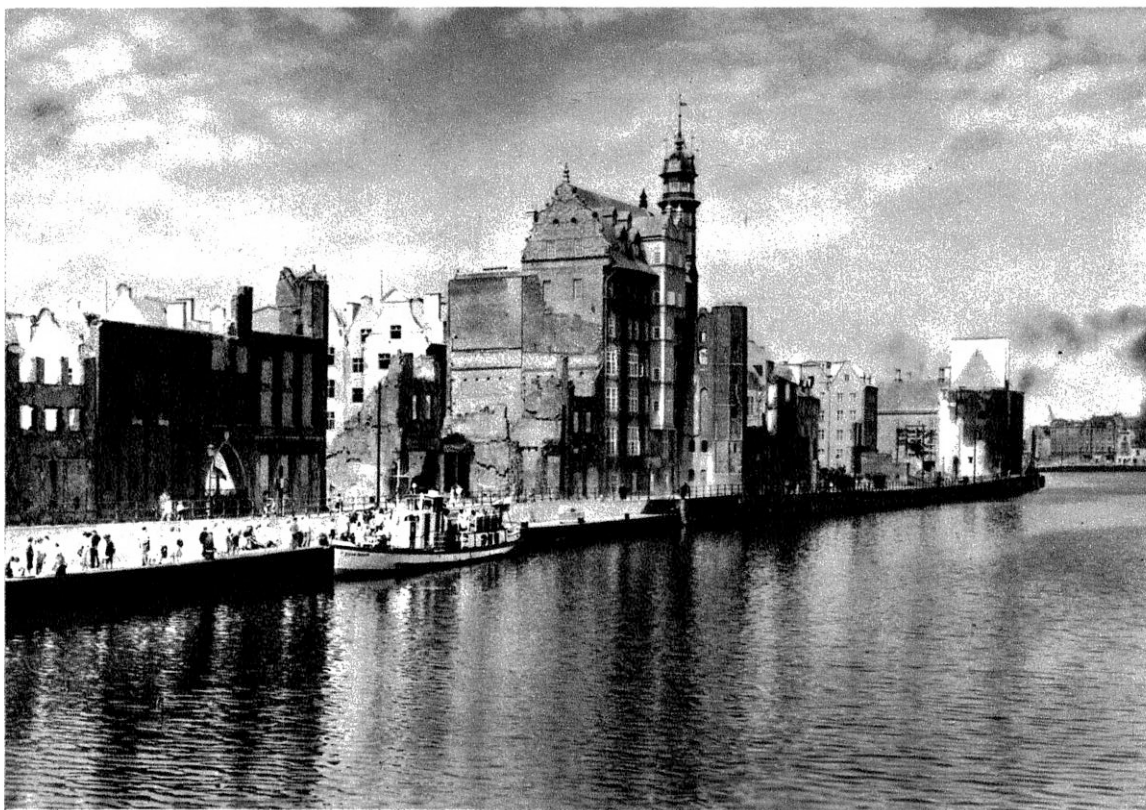
zaczęto opracowywać dopiero w r. 1955), a częściowo wynikiem błędnych decyzji gospodarczych.

Najważniejszym problemem było budownictwo mieszkaniowe. Od r. 1945 do 1949 zagadnienie odbudowy i budownictwa mieszkaniowego (wraz ze wszystkimi innymi dziedzinami, z wyjątkiem portów, przemysłu i kolejnictwa) wchodziło w zakres działalności Gdańskiej Dyrekcji Odbudowy (GDO), powołanej do życia przez Ministerstwo Odbudowy już 1 maja 1945 r.

W pierwszych latach remontowano i częściowo odbudowywano mniej zniszczone budynki. W r. 1945 oddano do użytku ok. 4000 izb, z czego w samym Gdańsku około 3000; w roku następnym — 5000 izb w Gdańsku i około 1500 w Gdyni i Sopocie, a w roku 1947 — około 2000 izb. W r. 1948 główny nacisk położono na zabezpieczenie budynków i przygotowanie przyszłej odbudowy. Dane powyższe odnoszą się jedynie do działalności GDO i nie obejmują inwestycji prywatnych i obiektów remontowanych lub odbudowanych własnymi środkami różnych instytucji.

W tym okresie, poza odbudową i budową pojedynczych obiektów, zrealizowano także pierwsze nowe osiedle. Było to osiedle domków fińskich Centrali Zbytu Produktów Przemysłu Węglowego na Zaspie, między ulicami Marksa i Chrobrego (rys. 339). Osiedle to składa się z 85 domków i nie ma własnych urządzeń usługowych.

Rok 1949 jest przełomowym w zakresie budownictwa mieszkaniowego. W tym bowiem roku Zakład Osiedli Robotniczych (ZOR) przystępuje do odbudowy, a następnie budowy całych zespołów i osiedli — w tym do odbudowy Głównego Miasta w Gdańsku.



361. Długie Pobrzeże w 1958 r. Od lewej: Brama Chlebnicka (zabezpieczona), odbudowany Dom Towarzystwa Przyrodniczego (Muzeum Archeologiczne), Brama Mariacka i Żuraw (w odbudowie)

W latach 1949–1954 ZOR, a następnie DBOR oddały do użytku 13 557 izb na terenie Gdańska i 6124 w Gdyni.

Powyższe dane nie obejmują budynków zakwaterowania zbiorowego (hotele robotnicze, bursy itp.) realizowanych przez DBOR, ani budownictwa własnego różnych instytucji. Ścisłe ustalenie rozmiarów budownictwa poza wykonanym przez DBOR nie jest możliwe wobec braku kompletnych materiałów. Wg orientacyjnych danych w latach 1952–1954 wybudowano około 350 izb, a w latach 1955–1956 — około 500.

Część budownictwa DBOR, zwłaszcza w latach 1949–52, stanowiła tak zwane budownictwo rozproszone. Były to pojedyncze budynki lub niewielkie zespoły budynków odbudowywanych lub wznoszonych jako plomby wśród zabudowy istniejącej. Ogółem budownictwo rozproszone w Gdańsku wyniosło około 380 000 m³, a w Gdyni około 154 000 m³. Stanowi to łącznie niespełna 24% odbudowanej i nowobudowanej kubatury mieszkaniowej. Resztę stanowiło budownictwo osiedlowe, obejmujące większe zespoły budynków, wyposażone w sklepy, żłobki, przedszkola, przychodnie lekarskie i inne niezbędne instytucje usługowe. Niektóre z tych osiedli, np. Główne Miasto, Grunwaldzka Dzielnica Mieszkaniowa (GDM) lub Śródmieście I w Gdyni — ze względu na swoje położenie i funkcje ogólnomiejskie, wyposażono w usługi handlowe przekraczające nawet normatywy osiedlowe.

Realizacja usług jednak, zwłaszcza w zakresie szkolnictwa i służby zdrowia,



362. Długie Pobrzeże od strony ul. Wartkiej ze zrekonstruowaną Bramą Straganiarską. Stan w 1958 r.

nie nadążała na ogół za budową osiedli; powstałe stąd zaległości zaczęto nadrabiać dopiero w r. 1955. W latach 1949–54 DBOR wybudował w Gdańsku 2 szkoły, 4 przedszkola, 6 żłobków, a w Gdyni — 3 przedszkola i 1 żłobek.

Osiedle Główne Miasto obejmuje teren pomiędzy Motławą, ul. Podwale Przedmiejskie, ul. Bogusławskiego, Targiem Węglowym i ul. Podwale Staromiejskie, pokrywa się więc z obszarem zabytkowym Głównego Miasta. Powierzchnia osiedla wynosi 42,6 ha.

Pierwsze opracowanie planu Głównego Miasta wykonał zespół: inż. arch. Stanisław Bobiński, prof. Władysław Czerny i inż. arch. Witold Doliński. Następny projekt opracowali prof. Jan Borowski i inżynierowie architekci Witold Doliński oraz Zbigniew Żuławski. Za pracę nad odbudową Głównego Miasta w Gdańsku zespół ten otrzymał państwową nagrodę zespołową III stopnia. Opracowanie realizacyjnych planów urbanistycznych przejął następnie Miastoprojekt — Gdańsk.

Projekty architektoniczne wykonywane były początkowo przez pracownię Centralnego Biura Projektów i Studiów Budownictwa Osiedlowego, a po jego likwidacji — przez Miastoprojekt — Gdańsk. Dokumentację rekonstrukcji najcenniejszych obiektów zabytkowych przygotowywały Pracownie Konserwacji Zabytków.

Przygotowywaniem dokumentacji historycznej dla odbudowy kamieniczek Głównego Miasta zajmowała się początkowo Pracownia Rekonstrukcji Archi-



363. Panorama odbudowanego Głównego Miasta z Biskupiej Górki. Stan w 1958 r.

tektury Zabytkowej przy CBP i SBO pod kierunkiem inż. arch. Witolda Majewskiego, a po jej likwidacji — Zakład Historii Architektury Polskiej Politechniki Gdańskiej — pod kierownictwem prof. dr Mariana Osińskiego.

Dla opracowania architektonicznych, malarskich i rzeźbiarskich projektów wykończenia elewacji kamieniczek ul. Długiej i Długiego Targu utworzony został ponadto specjalny zespół pod kierunkiem głównych projektantów: inż. arch. Lecha Kadłubowskiego, art. mal. Jacka Żuławskiego, art. rzeźb. Stanisława Horno-Popławskiego i inż. arch. Stanisława Holca. W Miastoprojekcie została utworzona specjalna pracownia architektoniczna „ul. Długiej“, która następnie przejęła większość prac rekonstrukcyjnych i projektodawczych na obszarze całego Głównego Miasta. Należy podkreślić ofiarność wielu projektantów tej pracowni (np. inżynierowie architekci Wojciech Zaleski, Jan Kroman, Bogumił Kasprzak, Stanisław Michel, Danuta Brużyk, Roman Sznajder), którzy mimo krępujących normatywów i przepisów, mimo ograniczeń w czasie, często wbrew postanowieniom różnych ciał doradczych, opiniodawców i komisji — potrafili konsekwentnie przeprowadzić na swych odcinkach zasadę pełnej rekonstrukcji historycznej.

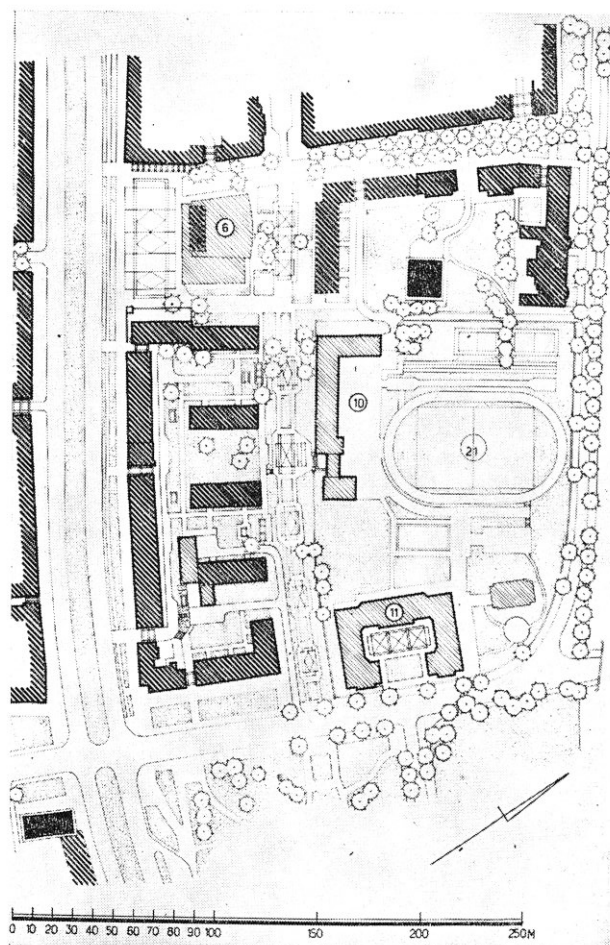
Realizację rozpoczęto w 1949 r. w rejonie ulic Garbary — Ogarna (rys. 342). Całkowite zakończenie przewiduje się do r. 1960. Podstawowe założenia projektu przewidywały zachowanie zabytkowego układu ulicznego, zachowanie, lub pełną

rekonstrukcję najcenniejszych obiektów zabytkowych, częściową rekonstrukcję lub odtworzenie zabudowy z zachowaniem skali i charakteru wzdłuż głównych ulic, pozostawienie nieobudowanych wąskich uliczek poprzecznych oraz uzyskanie możliwie dużych dziedzińców wewnętrznych z zielenią i urządzeniami socjalnymi (rys. 340, 341). Wymagało to rezygnacji z zabudowy trzytraktowej i przyjęcia głębokości i ilości traktów, występujących we współczesnym budownictwie mieszkaniowym (rys. 341, 344). Ograniczało to rekonstrukcję do zagadnień elewacyjnych, przeważnie z całkowitą zmianą wewnętrznego układu budynków. Dzięki rezygnacji z zabudowy trzytraktowej i z obudowy wąskich uliczek uzyskano duże zmniejszenie procentu zabudowy (np. w bloku: Ogarna, Pocztowa, Garbary, Długa — z 81 do 41%). Poprawiło to wybitnie warunki nasłonecznienia i dało znacznie lepsze — choć też nie idealne — warunki mieszkaniowe.

Aby uzyskać jak najpełniejszą rekonstrukcję, a jednocześnie jak najlepsze warunki mieszkaniowe, trzeba było przyjąć rozwiązania kompromisowe, które nie zawsze dały dobre rezultaty. Kilka dziedzińców blokowych zajęto niemal całkowicie na tereny żłobków i przedszkoli, pozbawiając mieszkańców miejsca do wypoczynku. Pewna liczba mieszkań została źle rozwiązana lub też ma nieodpowiednie warunki nasłonecznienia. Musiano zrezygnować z rekonstrukcji niektórych wartościowych pod względem zabytkowym kamieniczek, które stały na terenach nie przeznaczonych w planie urbanistycznym pod zabudowę itp. Ponadto zdecydowanie ujemny efekt wywołuje całkowite zaniechanie rekonstrukcji, czy choćby należytego opracowania architektonicznego sieni wejściowych i wnętrz sklepowych. Błąd ten, spowodowany źle rozumianą oszczędnością w pierwszych latach działalności ZOR, został następnie częściowo skorygowany; niestety realizacje z wcześniejszego okresu nie zostały zmienione.

364. Zabudowa południowej części GDM przy poszerzonej ulicy Grunwaldzkiej (między ulicami Miszewskiego i Waryńskiego). Proj. W. Tomaszewski, M. Bajdo i L. Maciejewski oraz R. Semka. Stan w 1957 r.





365. Plan fragmentu Grunwaldzkiej Dzielnicy Mieszkaniowej we Wrzeszczu (GDM) między ulicami: Grunwaldzką, Miszewskiego i Waryńskiego, 6 – projektowane kino, 10 – szkoła podstawowa, 11 – szkoła zawodowa, 21 – szkolne tereny sportowe

Wiele zastrzeżeń budzi także malarskie wykończenie elewacji przy ul. Długiej i Długim Targu. Zarzuty dotyczą głównie niedostosowania dekoracji malarskiej do charakteru architektonicznego budynków i przeładowania zdobnictwem. Należy tu wyjaśnić, że dekoracja malarska, a częściowo i rzeźbiarska, nie jest dokładną rekonstrukcją (rys. 350). Wielu kamieniczkom, do których brak było odpowiedniej dokumentacji – na skutek niechęci zespołu plastyków do wiernego rekonstruowania – nadano nową, nie zawsze szczęśliwą szatę zewnętrzną. Do rozwiązań korzystnych, w porównaniu do stanu przedwojennego, należy zaliczyć przebudowę elewacji poczty (Długa 22–25), byłego banku (Długi Targ 19) i budynku przy Długim Targu nr 30.

Poza ul. Długą i Długim Targiem dotychczas tylko jedynie część ul. Piwnej i pięć wewnątrz blokowych mają wykończone elewacje (rys. 351–353). Dekoracja malarska na ul. Piwnej jest skromniejsza, lecz lepiej powiązana z architekturą, dość dużo też jest dobrych, przeważnie rekonstruowanych, detali kamieniarskich. W pozostałej części Głównego Miasta elewacje nie są jeszcze wykończone. Ten właśnie brak wykończenia wraz z brakiem zieleni i zagospodarowania terenu pomniejsza znacznie efekt plastyczny całego zespołu.

Odbudowa Głównego Miasta budzi także wiele zastrzeżeń natury konserwatorskiej. Poza, bodajże tylko jednym wypadkiem, nie wykorzystano możliwości zaadaptowania starych sklepów piwnicznych; przy odbudowie kamieni-



366. Wnętrze bloku przedstawionego na rys. 365. Po prawej — szkoła podstawowa. Stan w 1958 r.

czek z reguły rozbierano mocne, gotyckie mury działowe, zazwyczaj ozdobione dekoracyjnymi wnękami i łączkami. Fakt, że — w miarę możliwości — wykorzystuje się przy rekonstrukcji autentyczną zachowaną kamieniczkę, jest zasługą tylko niektórych projektantów oraz kierownika pracowni kamieniarskiej „Miastoprojektu“ inż. arch. Zdzisława Bary, który również czuwa nad wykonawstwem kamieniarki rekonstruowanej i nowo projektowanej.

Zastrzeżenia budzą również, najczęściej mało uzasadnione, odstępstwa od zasad rekonstrukcji wielu nawet bardzo cennych obiektów: np. sprawa zespołu browarniczego przy ul. Ogarnej 11—12 lub zmiana proporcji fasad Długi Targ 28—29. Nie zawsze słuszne było także zaniechanie rekonstrukcji niektórych cennych kamieniczek: np. późnobarokowej kamienicy przy ul. Św. Ducha 83, empirowego bliźniaka przy ul. Piwnej 69 lub też zespołu Piwna 46—47.

Negatywnie należy ocenić część zabudowy przy ul. Szerokiej, w której przez całkowite wyrównanie poziomów okien osiągnięto wyraz długiego, monotonnego bloku, zakończonego z niewiadomych przyczyn schematyzowanymi szczytami i nakrytego poprzecznymi dachami.

Na tle zespołu architektonicznego Głównego Miasta podobnie ujemne wrażenie wywiera budynek przy ul. Kołodziejkiej. Pomijając jego wartość architektoniczną, trzeba stwierdzić, że duża bryła, podkreślona jednolitym dachem, jest zbyt agresywna w stosunku do drobnej skali zabudowy Głównego Miasta.

Na tle powyższych przykładów zrozumiałe stają się protesty przeciwko tendencjom wprowadzania na teren Głównego Miasta budynków zbyt wyróżniających się skalą lub charakterem architektonicznym.



367. GDM — fragment budynku mieszkalno-usługowego. Proj. R. Semka. Stan w 1957 r.

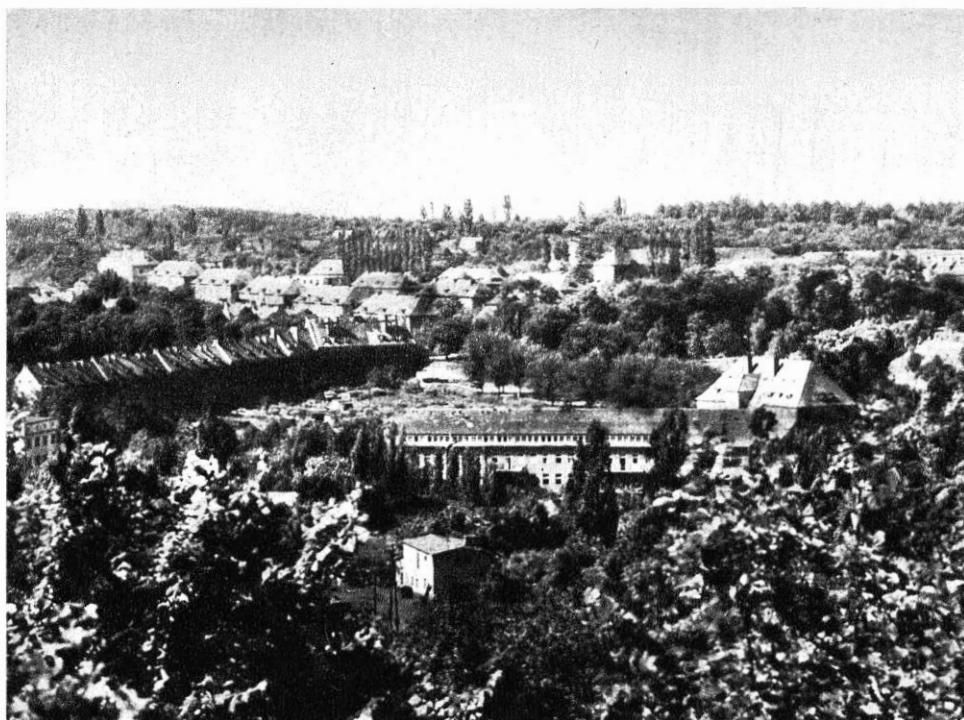
Duże zastrzeżenia wywołała także lokalizacja jednej z osiedlowych kotłowni przy zabytkowym Żurawiu.

Budowa urządzeń usługowych na ogół nadała za realizacją osiedla. Z zaplanowanych 2 szkół podstawowych, 3 żłobków i 4 przedszkoli dotychczas wybudowano obie szkoły, 2 żłobki i 2 przedszkola, a ponadto ośrodek zdrowia, liczne sklepy, kilka restauracji, kawiarni i barów. Dużą usterką — zwłaszcza na przyszłość — jest niemal całkowity brak garaży.

Pomimo wielu błędów i niedociągnięć odbudowa Głównego Miasta jest jednym z największych osiągnięć architektoniczno-urbanistycznych Wybrzeża. Dzięki realizacji tego osiedla wskrzeszono najcenniejszą, zabytkową część Gdańska i stworzono zespół architektoniczny, który poza realną wartością użytkową ma jednocześnie wielkie walory plastyczne. Realizacja tego osiedla była szczególnie trudna ze względu na charakter zabudowy, w całym osiedlu bowiem nie ma ani jednego budynku typowego, a zabytkowe elewacje budynków wymagały opracowania i wykonania detali architektonicznych z kamienia i metalu, o wysokim poziomie wykonawstwa (rys. 107, 345—349, 352, 353).

Zagadnienie odbudowy Głównego Miasta — to nie tylko realizacja osiedla mieszkaniowego ale i odbudowa wielu większych obiektów zabytkowych. Problemy związane z ochroną zabytków wypłynęły natychmiast po ukonstytuowaniu się władz miejskich i wojewódzkich.

Akcja opieki nad zabytkami gdańskiej sztuki i architektury przebiegała



368. Dolina Potoku Siedleckiego. Na pierwszym planie budynki szpitalne. W głębi zabudowa mieszkaniowa przy ul. Bema i Powstańców Warszawskich. Stan w 1958 r.

kilkoma torami. Przede wszystkim rozpoczęto poszukiwania wywiezionych i zabezpieczonych zabytków sztuki ruchomej. Cenną pomocą przy tym były osobiste wskazówki i informacje przebywającego w Gdańsku jeszcze przez pewien czas dawnego konserwatora E. Volmara. Zabytki sztuki pod niestrudzonym nadzorem prof. Jana Kilarskiego zwożono z prowincji przeważnie do składnicy muzealnej, na którą przeznaczono spichrz poopacki w Oliwie. Cenniejsze uszkodzone obiekty poddawano zabiegom konserwatorskim, wiele z nich zdeponowano w Muzeum Pomorskim, które tradycyjnie zorganizowano w murach klasztoru pofranciszkańskiego przy ul. Rzeźnickiej. Niestety wielu obiektów nie odnaleziono; niektóre zabezpieczone na prowincji zabytki uległy zniszczeniu w czasie działań

369. Osiedle „Wojska Polskiego“ we Wrzeszczu. Budynki typowe. Stan w 1957 r.





370. Osiedle „Siedlce II“ w dolinie Potoku Siedleckiego. Stan w 1954 r.

wojennych lub w pierwszych okresach powojennego chaosu. Również, zwłaszcza w początkach w ramach działalności Wydziału Kultury Zarządu Miejskiego, była prowadzona akcja zwózki z terenu miasta wszystkich luźnych detali architektonicznych ze zburzonych kamieniczek, przeważnie wyrobów kowalskich — okuć i krat oraz ozdobnej kamieniarki. Przedmioty te po oznaczeniu i zewidencjonowaniu umieszczano bądź w odbudowanej Wieży Więziennej (przedmioty drobne), bądź też w kilku doraźnych lapidariach (kamieniarka). Dopiero później powstało centralne lapidarium w kościele św. Jana na Głównym Mieście. Organizacją zbiórki, zwózki i orientacyjnym ewidencjonowaniem przez kilka lat zajmował się ofiarnie pan Wacław Sypniewski, staruszek urzędujący stale w górnych kondygnacjach Wieży Więziennej.

Konserwator wojewódzki zajmował się głównie zabezpieczaniem zabytków. Możliwości państwa w tej dziedzinie, w obliczu zburzonych miast i zrujnowanej gospodarki narodowej, były bardzo ograniczone, tak że ze stosunkowo skromnych kredytów konserwatorskich zabezpieczono tylko najcenniejsze obiekty zabytkowe lub bardziej narażone na dalsze zniszczenia. Początkowo starano się możliwie jak największą liczbę budowli zabezpieczyć, przykrywając je prowizorycznymi dachami (np. Brama Zielona, Brama Wyżynna, Brama Złota, Dwór Artusa, kościół św. Piotra) i stemplując grożące zawaleniem fasady (Złota Kamienica, Dom Anielski), przemurowując wyrwy, grożące runięciem całych ścian (Ratusz Główny) itd. Uporządkowano także i zabezpieczono piękne przedproża na ul. Mariackiej. Pierwszymi polskimi konserwatorami w Gdańsku byli: prof. Jan Borowski, później mgr Bronisław Mieszkowski. Ponieważ w tym najtrudniejszym

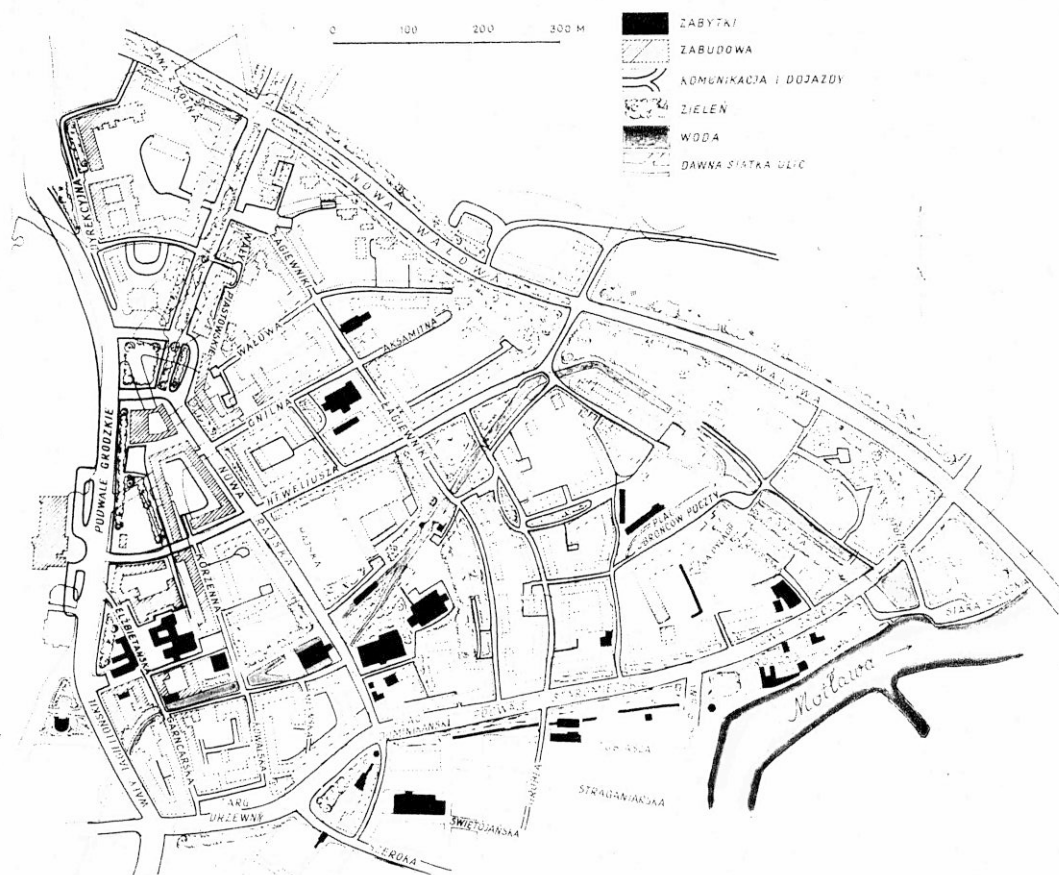


371. Osiedle w Górkach Zachodnich. Budynki typowe. Projekt urbanistyczny I. Heilmanowej. Stan w 1957 r.

okresie nie udało się objąć opieką wszystkich obiektów, już po 1945 r. runęły niezabezpieczone sklepienia kościoła św. Brygidy, sklepienia i dwa szczyty kościoła św. Katarzyny, wypalone ściany pięknego spichrza na północnym cyplu Wyspy Spichrzów, dalsze wielkie partie murów słynnego Żurawia itp.

372. Osiedle domków jednorodzinnych przy ul. Abrahama w Oliwie. Stan w 1958 r.





373. Schemat planu północnej części śródmieścia w Gdańsku (tereny Starego Miasta, Osieku i Zamczyska). Proj. D. Weirowska, W. Rakowski. Współautorstwo przy I fazie — L. Dąbrowski. Generalny projektant architektury St. Sowiński.

Pewne straty w zabytkach gdańskich spowodowane zostały także przez nieświadomość ich wartości oraz nieumiejętne początkowo odgruzowanie i odbudowę.

Wiele cennych fasad wypalonych kamieniczek runęło w latach 1945 i 1946 wskutek wiosennych i jesiennych sztormów. Aby zapewnić bezpieczeństwo przechodniom, zaczęto ściągać linami grożące zawaleniem resztki murów, a nawet całe fasady i wypalone domy. Wśród nich znalazły się też obiekty o bardzo dużej wartości architektonicznej i plastycznej — niestety nie zabezpieczone przez władze konserwatorskie. Zbyt późno zorientowano się, że z tych świeżych gruzów należy ratować bezcenną autentyczną kamieniarkę. W ten sposób niejeden piękny portal czy szczyt został wywieziony wraz z gruzem na wysypiska. Jeszcze więcej szkód przyniosła bezkompromisowa akcja odzysku cegieł.

W akcji ratowania i zabezpieczania zabytków, poza powołanymi do tego instytucjami, brało udział dość dużo osób pracujących społecznie, zajmujących się tymi sprawami z zamiłowania, bądź ze zrozumienia ważności zagadnienia dla odbudowy Gdańska i dla naszej kultury. Wymienić tu należy przede wszystkim pracowników Zakładu Historii Architektury Polskiej Politechniki Gdańskiej, którzy bezinteresownie organizowali akcje wyszukiwania i oznakowywania resztek zabytkowych murów, brali udział w identyfikacji fragmentów zabytkowej



374. Nowa zabudowa mieszkalna przy ul. Korzennej (budynki częściowo prefabrykowane). Sekcje powtarzalne proj. J. Nowosadzkiego. Proj. budynków: A. Dąbrowski i H. Olejniczak. Stan w 1958 r.

kamieniarki, prowadzili akcję propagandowo-uświadamiającą w prasie i bezpośrednio wśród robotników pracujących przy odgruzowywaniu i podejmowali wiele innych akcji tego typu. Również wiele zabytków zostało uratowanych dzięki systematycznej akcji prasowej, wydawniczej i odczytowej, prowadzonej

375. Budynki mieszkalne z przedszkolem (częściowo prefabrykowane) przy ul. Bednarskiej. Sekcje powtarzalne J. Nowosadzkiego. Proj. budynków: A. Dąbrowski, T. Kobzdej i H. Olejniczak. Stan w 1958 r.



i orgnizowanej przez kustosa Muzeum Pomorskiego w Gdańsku Franciszka Mamuszkę. Ożywioną działalność w dziedzinie ratownictwa — częściowo w porozumieniu z władzami konserwatorskimi — prowadził również inż. arch. Maciej Kilarski. Szczególnie należy podnieść fakt dokonania przy tej okazji przez inż. Kilarskiego wielu cennych spostrzeżeń i odkryć (zwłaszcza na terenie Oliwy), niejednokrotnie o dużym znaczeniu naukowym.

Wiele fragmentów zabytkowych interesujących fasad i murów musiano zburzyć na skutek decyzji niezabudowywania pewnych odcinków ulic Głównego Miasta lub też przyjęcia zasady zmiany układu i odmiennego kształtowania pewnych części śródmieścia. W tym drugim wypadku — np. na Starym Mieście — decyzja zmiany układu i dostosowania tej części miasta do współczesnych potrzeb (w zakresie komunikacji, warunków mieszkaniowych, metod wykonawstwa itp.) zmusiła nie tylko do cofania linii regulacyjnych, lecz także w wielu miejscach do zmiany zabytkowej siatki wąskich i krętych uliczek. Wielu interesujących pod względem zabytkowym budynków nie można było z tych powodów odbudować.

Właściwą odbudowę niektórych obiektów zabytkowych rozpoczęto już w r. 1946 (np. Ratusza Głównego, Złotej Bramy). Jednakże największe nasilenie prac konserwatorskich przypadło na lata 1947—1949. W latach następnych, w związku z bieżącą sytuacją polityczną i ekonomiczną, nasilenie prac znacznie osłabło. Wzmogło się dopiero w r. 1957, w którym prowadzono roboty przy niemal wszystkich nieodbudowanych zabytkach Gdańska.

Projekty odbudowy opracowywane były przeważnie w PKZ przez inżynierów architektów: Józefa Chrzanowicza, Stanisława Bobińskiego, Kazimierza Orłowskiego, Adama Stefanowicza, Zygmunta Wysockiego, a także przez pracującego przy zabezpieczaniu i odbudowie zabytków gdańskich od 1945 r., autora rekonstrukcji niemal wszystkich najważniejszych obiektów zabytkowych — inż. arch. Kazimierza Macura. Wykonawstwo, po przykrych, wieloletnich doświadczeniach z różnymi przedsiębiorstwami i firmami budowlanymi, ostatecznie przejęło specjalistyczne przedsiębiorstwo zorganizowane przy PKZ.

Do najważniejszych dotychczasowych osiągnięć polskiej służby konserwatorskiej na terenie Gdańska należy niewątpliwie odbudowa dachów i sklepień kościoła NPM (rys. 355, 356), odbudowa w stanie surowym Ratusza Głównego, zwłaszcza pełna rekonstrukcja renesansowego hełmu (rys. 357, 358), odtworzenie filarów i sklepień Dworu Artusa przy równoczesnym adaptowaniu niewielkiej autentycznej części sklepienia, a wreszcie odbudowa Zbrojowni. Z mniejszych przedsięwzięć należy wymienić odbudowę kościoła (rys. 48) i szpitala św. Elżbiety (rys. 177), kościoła św. Bartłomieja, kościoła i klasztoru Karmelitów (rys. 317) dachów na kościele św. Jana, odbudowę Spichrza Królewskiego oraz paru innych spichrzów, odbudowę Zielonej Bramy, Dworu Bractwa św. Jerzego, kilku baszt gotyckich, oraz gotyckich i renesansowych bram (rys. 26, 27, 29, 59, 66, 359, 360).

Specjalny charakter miały prace przy kościele św. Jakuba, gdzie oprócz odbudowy z wojennych zniszczeń przywrócono stan pierwotny wnętrza przebudowanego dawniej.

W maju 1959 r. — dzięki inicjatywie konserwatora miejskiego inż. arch. Zdzisława Kwaśnego — został uruchomiony na wieży Ratusza Głównego zegar sprzężony z elektrycznym carillonem.

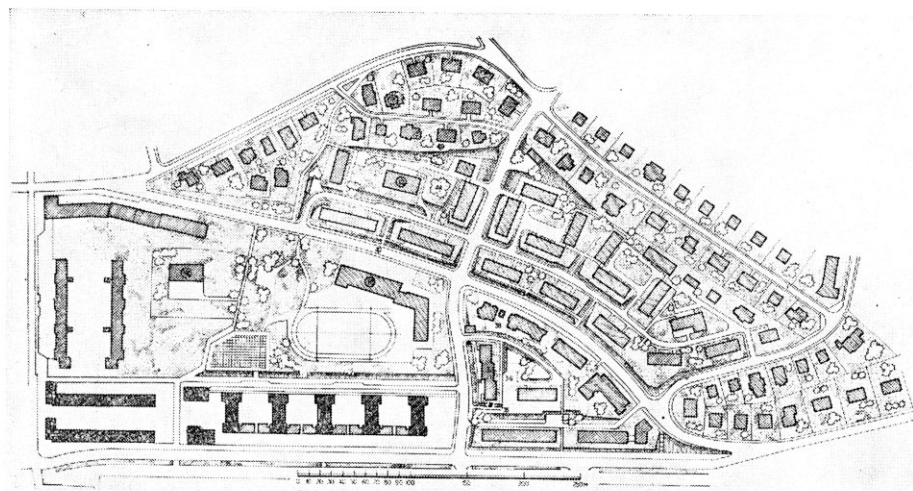
Tyle o osiągnięciach gdańskich konserwatorów. Niestety, przy omawianiu ich działalności trudno nie wspomnieć również o pewnych niedociągnięciach. Konserwatorzy gdańscy nie potrafili np. zająć dostatecznie zdecydowanego



376. Fragment osiedla mieszkaniowego na Wzgórze Nowotki w Gdyni. Projekt urbanistyczny Z. Fokciński. Stan w 1957 r.

stanowiska w sprawie adaptacji gotyckich fragmentów murowych przy odbudowie kamieniczek Głównego Miasta. Przy adaptacji poszczególnych obiektów zabytkowych pozwalano projektantom na — czasem zbyt daleko idące — przeróbki zachowanych zabytkowych murów (np. przebicie licznych nowych otworów w dawnym murze obronnym, służącym jako ściana stajni Dworu Miejskiego). Budzi zastrzeżenie udzielanie zezwoleń na rozbiórkę niektórych obiektów (np. zezwolenie konserwatora wojewódzkiego na rozbiórkę — w ramach akcji odzysku cegły — fortu w Płoni Wielkiej). Krytycznie należy też odnieść się do projektu konserwatora miejskiego odbudowy — położonej w tak ekspono-

377. Osiedla mieszkaniowe przy ul. Czołgistów i Krasickiego w Gdyni





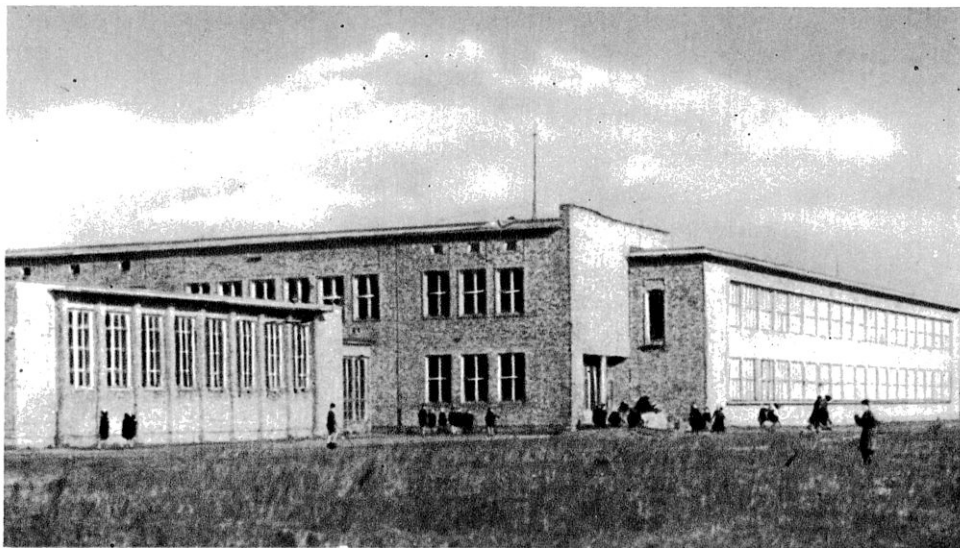
378. Budynki mieszkalne przy ul. Czołgistów w Gdyni. Stan w 1957 r.

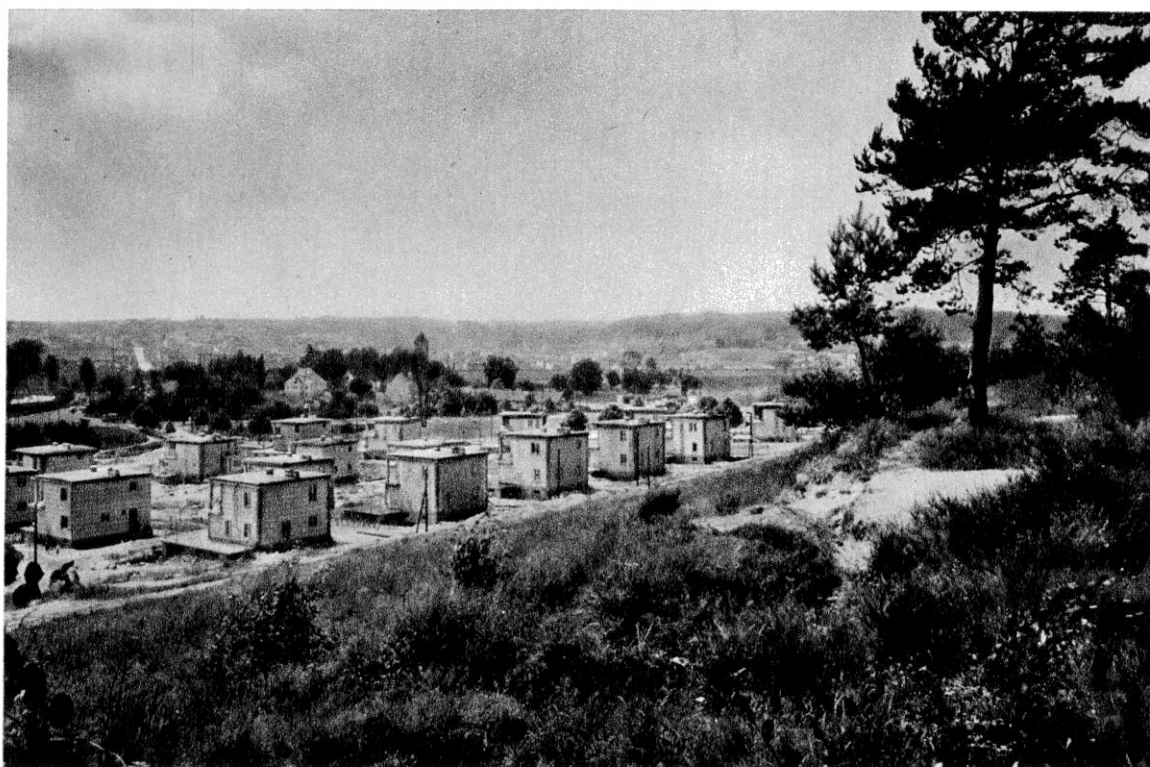
wanym miejscu, przy trasie W—Z — Bramy Krowiej, w jej szpetnej, XX-wiecznej formie eklektycznej.

Trzeba podkreślić, że jak dotąd, niewiele obiektów zostało całkowicie ukończonych (np. wspomniany kościół św. Jakuba, Brama Wyżynna, Żuławska, Nizinna i Straganiarska — rys. 359 — oraz kilka baszt) — pełna odbudowa gdańskich zabytków będzie trwała jeszcze długie lata.

Studia nad wieloma zabytkowymi obiektami, ułatwiły uszkodzenia odsłaniające nieraz stan pierwotny (rys. 345). Niejednokrotnie dokonano interesujących

379. Szkoła w Oliwie przy ul. Krzywoustego. Proj. W. Spisacki. Stan w 1957 r.





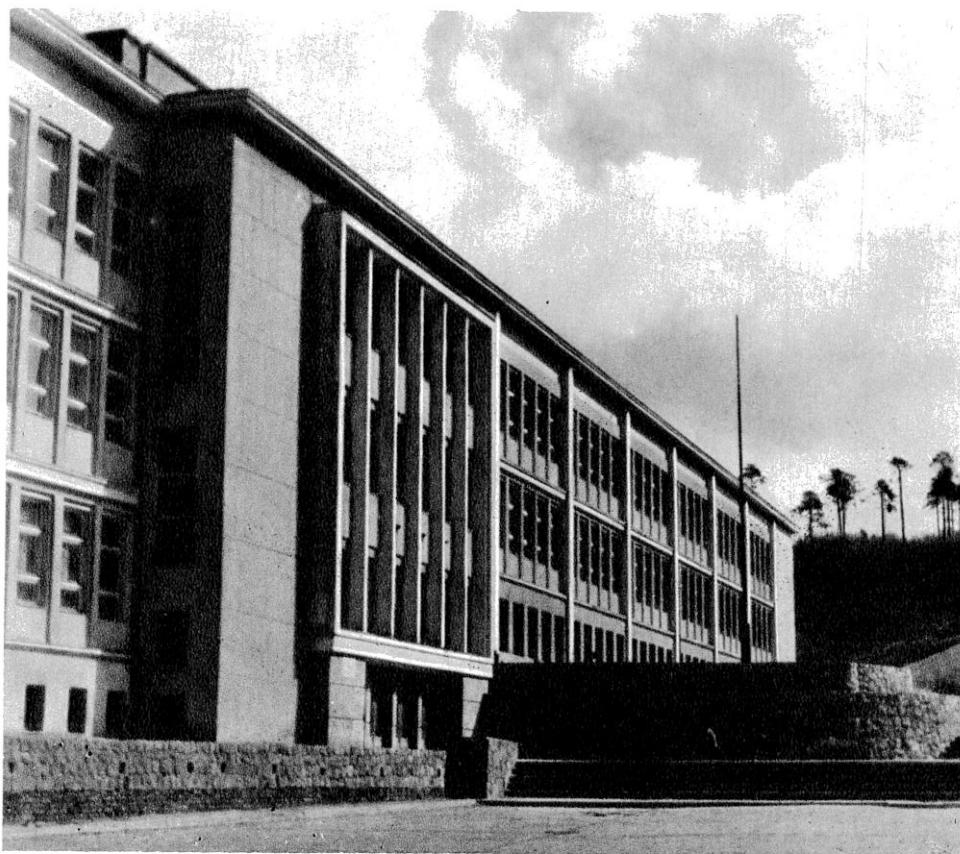
380. Osiedle domków jednorodzinnych w Orłowie. Proj. urb. M. Gutkowska. Stan w 1958 r.

odkryć w czasie prowadzonych robót konserwatorskich (np. w kościele św. Piotra i Pawła, św. Jana, św. Barbary, przy nowo odsłoniętych murach obronnych, (rys. 27, 61), w Ratuszu Głównym, w Dworze Bractwa św. Jerzego lub w Katedrze Oliwskiej).

Innego rodzaju odkrycia wiążą się z systematycznie od r. 1948 prowadzonymi na terenie Gdańska badaniami archeologicznymi (rys. 13). Początkowo prace prowadziła ekspedycja wykopaliskowa Zakładu Prehistorii Uniwersytetu Łódzkiego oraz Muzeum Archeologicznego w Łodzi — kierowana przez prof. dr Konrada Jażdżewskiego, działająca z ramienia Kierownictwa Badań nad Początkami Państwa Polskiego. Obecnie badania archeologiczne w regionie gdańskim ogniskują się w Stacji Archeologicznej PAN oraz w Muzeum Archeologicznym. Wyniki dotychczasowych badań archeologicznych zostały uwzględnione i częściowo omówione w II rozdziale niniejszej pracy.

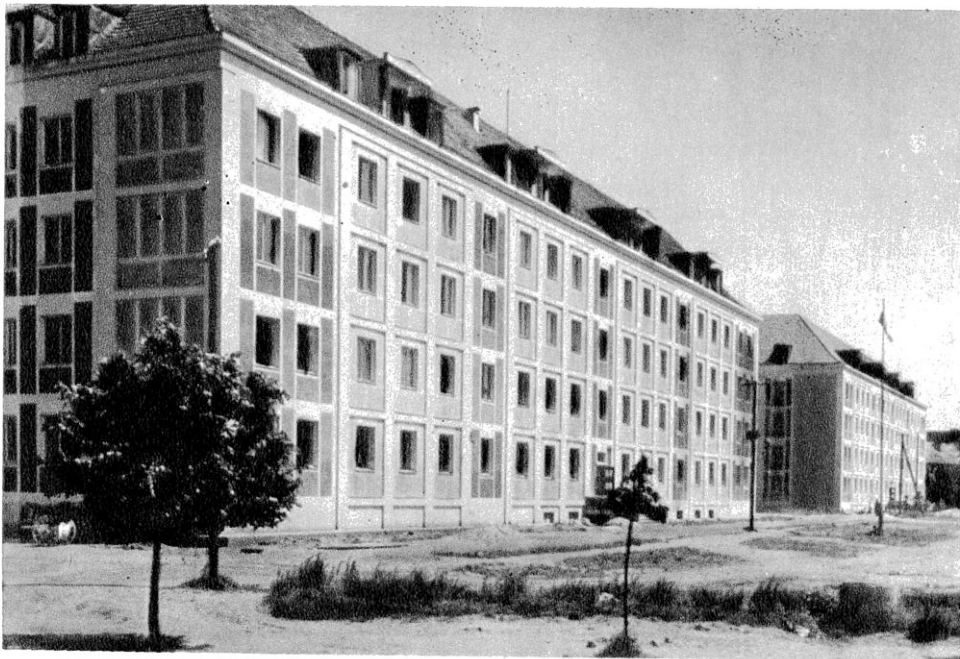
Wracając do zagadnień budownictwa mieszkaniowego przechodzimy do osiedli położonych poza śródmieściem Gdańska.

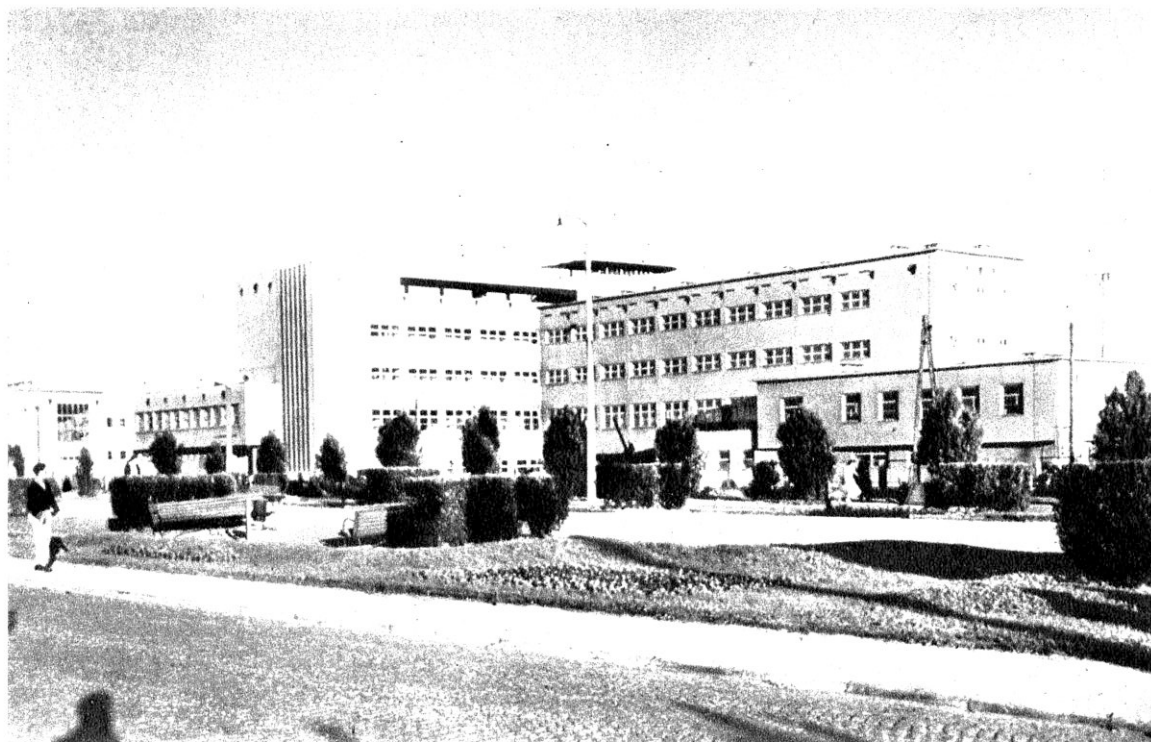
Grunwaldzka Dzielnica Mieszkaniowa (GDM) obejmuje centralną część Wrzeszcza, między torami kolejowymi, parkiem Uphagena, Politechniką, parkami leśnymi przy Jaśkowej Dolinie, ul. Słowackiego i terenami przemysłowo-składowymi w rejonie ul. Kościuszki. Całkowita powierzchnia dzielnicy wynosi około 98,5 ha, z czego znaczna część posiadała zabudowę istniejącą o bardzo różnej wartości. Pierwszą wersję projektu wykonali inżynierowie architektki: Józef Chmiel, Władysław Lew, Wacław Rembiszewski. Wszystkie późniejsze prace projektowe przejął zespół młodzieżowy Miastoprojekt Gdańsk, pod kierownictwem inż. arch. Daniela Olędzkiego (rys. 365). Realizację rozpoczęto w r.



381. Szkoła ogólnokształcąca na Grabówku. Proj. Cz. Kaszycki. Stan w 1957 r.

382. Domy Akademickie przy ul. Wyspiańskiego we Wrzeszczu. Proj. W. Rembiszewski. Stan w 1958 r.





383. Szkoła Rybołówstwa Morskiego w Gdyni przy Al. Zjednoczenia. Stan w 1958 r.

1951. Trudności, wynikające z ambitnego założenia odbudowy i przebudowy ośrodka dzielnicy, przy dużym procencie zabudowy istniejącej i mało realistycznym podejściu do zagadnienia w pierwotnej wersji projektu, spowodowały wielokrotne przepracowywanie i zmiany planów. Szczególnie rejon placu centralnego, w sąsiedztwie dworca kolejowego, ulegał licznym zmianom. Według ostatniej wersji projektu w rejonie tym — w odróżnieniu od już zrealizowanych części dzielnicy, w których przeważa zabudowa obrzeżna o 5 kondygnacjach — wystąpi zabudowa rozluźniona, punktowa, o wysokości 9 kondygnacji, a pojedyncze akcenty osiągną wysokość 12—14 kondygnacji (rys. 406). Większość budynków osiedla realizowana jest według projektów indywidualnych, a część według adaptowanych projektów typowych.

Do r. 1954 włącznie oddano do użytku około 144 tys. m³ budynków mieszkalnych i szkołę podstawową przy ul. Czarnieckiego — rys. 364—367 (drugą szkołę podstawową wybudowano w r. 1956). Ze względu na położenie i funkcje ogólnomiejskie osiedle jest bogato wyposażone w sklepy.

Dwa dalsze osiedla — to położone także we Wrzeszczu — osiedla: Karola Marksa i Wojska Polskiego (rys. 369). Pierwsze z nich znajduje się w północnej części Wrzeszcza między ulicami Mickiewicza, Marksa, projektowanym przedłużeniem ul. Kościuszki i torami kolejowymi. Drugie — w zachodniej części dzielnicy u podnóża zalesionych wzgórz, między ulicami Wojska Polskiego, Chrzanowskiego i Śmiałą. Osiedla te różnią się od poprzednich, ponieważ budowane były na terenach wolnych od zabudowy, a składają się niemal wyłącznie z budynków typowych 3- i 4-kondygnacyjnych. Oba osiedla są monotonne i mają zagęszczoną zabudowę. Brak indywidualnego wyrazu i wartości plastycznych potęguje brak wykończenia architektonicznego i zieleni. Wykańczanie budynków i urządzenie

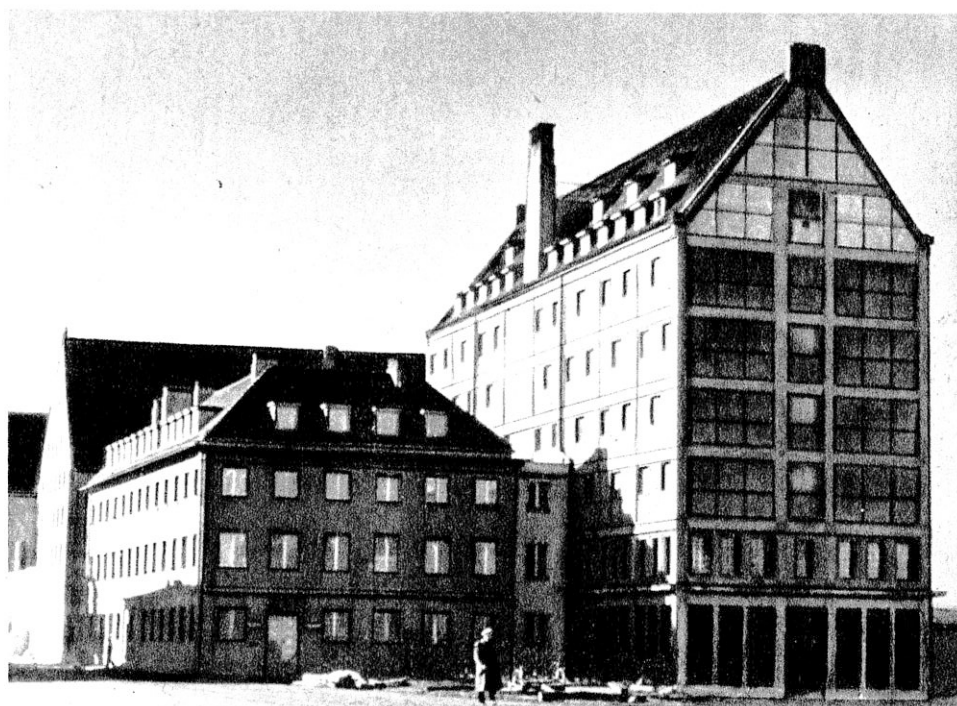


384. Budynek „Czytelnika“ (obecnie RSW „Prasa“) przy Targu Drzewnym. Proj. W. Rembiszewski. Po prawej — częściowo prefabrykowane budynki mieszkalno-usługowe przy Podwalu Staromiejskim. Stan w 1958 r.

terenu prowadzone jest dopiero obecnie. W osiedlu Karola Marksa zwężono Al. K. Marksa, arterię prowadzącą ku plaży, której towarzyszyć miał szeroki pas zieleni. Jest to z punktu widzenia planu ogólnego, poważny błąd, którego nie da się już naprawić. W osiedlu Wojska Polskiego zastosowano kompozycję opartą na układzie „dziedzińcowym“. Ponieważ w najbliższym sąsiedztwie osiedla znajdują się piękne zalesione wzgórza, kompozycja taka, całkowicie oderwana od otoczenia i nie wykorzystująca walorów naturalnych krajobrazu, wywiera zdecydowanie niekorzystne wrażenie i pozornie potęguje ciasnotę.

Obydwa osiedla wybudowane zostały w latach 1951–1954. Wyposażone są one w sklepy i warsztaty rzemieślnicze. W osiedlu Wojska Polskiego wybudowano szkołę na 1200 uczniów. W osiedlu Karola Marksa projekt przewidywał dwie szkoły. Jedna z nich została wybudowana. Powierzchnia osiedla Karola Marksa wynosi ok. 25 ha, a kubatura budynków wybudowanych ok. 250 000 m³. W osiedlu Wojska Polskiego analogiczne liczby wynoszą: 10,8 ha i ok. 181 000 m³.

Osiedle Siedlce II leży na dnie głębokiej doliny Potoku Siedleckiego (rys. 368). Powierzchnia jego wynosi 16,6 ha, a kubatura budynków — wg projektu wstępnego — około 274 000 m³. Z tego zrealizowano w latach 1952–54 około 208 000 m³. Zabudowa składa się z budynków 3- i 5-kondygnacyjnych, najczęściej typowych, z wyjątkiem obudowy ul. Kartuskiej, gdzie częściowo występują budynki projektowane indywidualnie. W osiedlu jest szkoła, przedszkole, żłobek, sklepy i warsztaty rzemieślnicze. Narzucona projektantom obrzeżna, dość zagęszczona zabudowa spowodowała odcięcie głównej ulicy od charakterystycznych dla tej części miasta widoków na strome, kilkudziesięciometrowe zbocza doliny i stworzyła w wielu mieszkaniach niekorzystne warunki nasłonecz-



385. Magazyn i budynek biurowy „Centrofarmu” na Wyspie Spichrzów. Oprac. architektoniczne A. Sierakowski i A. Forkiewicz. W głębi odbudowane spichrze. Stan w 1957 r.

nienia ze względu na równoleżnikowy układ budynków (rys. 370). Dodatkowe „dogęszczenie” osiedla, już po zatwierdzeniu projektu i po realizacji części budynków, pogorszyło jeszcze sytuację. I tak: zastąpienie 2-kondygnacyjowego żłobka budynkiem 4-kondygnacyjowym z wbudowanym żłobkiem zagęściło nadmiernie zabudowę, stworzyło złe warunki nasłonecznienia i przekreśliło sens dużego prześwitu w budynku frontowym, który miał otwierać widok na niski

386. Nowy dworzec kolejowy w Gdyni. Proj. W. Tomaszewski. Stan w 1959 r.





387. Młodzieżowy Dom Kultury w Gdyni. St. Kosiński i B. Damiński. Stan w 1955 r.

złobek i na krajobraz poza nim, a otwiera widok na monotonną ścianę budynku. Podobnie — wtłoczenie wielkiego budynku bursy pod zbocze doliny — spowodowało, poza wadliwym usytuowaniem bursy w stosunku do stron świata, podcięcie skarpy i konieczność podtrzymania jej murami oporowymi, odległymi od okien dolnej kondygnacji o około 3 metry. Narożnik bursy zamknął w sposób zupełnie przypadkowy drugą stronę osi widokowej omawianego poprzednio prześwitu. Tak więc, mimo zalet wynikających z położenia i teoretycznie prawidłowej kompozycji, osiedle to nosi zdecydowane piętno okresu „ekonomizmu“, w którym powstało, kiedy wskaźnik czy przepis standardu znaczył w projektach więcej niż zdrowy rozsądek i prawdziwa ekonomia.

Dwa pozostałe osiedla różnią się zdecydowanie od poprzednich. Osiedle w Górkach Zachodnich (rys. 371), wzniesione dla pracowników Stoczni Rzesznej, położone jest wprawdzie na terenie miasta, lecz z dala od zabudowy miejskiej i jakichkolwiek usług. Jest to osiedle niewielkie (o powierzchni 1,6 ha, o kubaturze 18 300 m³), składające się z budynków typowych 2-kondygnacyjnych, przeważnie jednosekcyjnych o 6 mieszkaniach. Budynki osiedla umieszczone są u podnóża wysokiej, zalesionej wydmy, między rzadkimi drzewami, na skraju sosnowego lasu. Dzięki wybudowaniu budynków gospodarczych, zawierających zespoły niewielkich komórek, uniknięto zeszpecenia otoczenia przez dziką zabudowę gospodarczą. Osiedle jest całkowicie wykończone. Wyróżnia się korzystnie zarówno prawidłowym rozwiązaniem funkcjonalnym, jak i nawiązaniem do krajobrazu.

Osiedle domków jednorodzinnych dla pracowników Polskich Linii Oceanicznych, w Oliwie przy ul. Beniowskiego i Zwycięzców, wzniesiono w r. 1951. Składa się ono z 38 domków wolnostojących i bliźniaczych. Ogólna kubatura osiedla — 15 100 m³. Wobec niewielkiej odległości osiedla od centrum Oliwy w osiedlu nie ma sklepów ani innych urządzeń usługowych.



388. Izba Przemysłowo-Handlowa (obecnie „Baltona”) w Gdyni. Proj. W. Tomaszewski. Stan w 1958 r.

W roku 1956 rozpoczęto w Gdańsku realizację osiedla zwanego Śródmieście Północ, obejmującego całe Stare Miasto i część terenów przyległych (rys. 373). Jest to pierwsze osiedle na Wybrzeżu, w którym wprowadzono nowe metody wykonawstwa. Budowa jest prowadzona systemem częściowo uprzemysłowionym. Dźwigi budowlane montują gotowe płyty stropowe, części klatek schodowych itp. Niektóre budynki, między innymi 8-kondygnacyjne budynki punktowe, wzniesione są z jednofrakcyjnych betonów z gruzu ceglanego wlewanego do deskowań przestawnych. Prefabrykacja, powodując ujednolicenie elementów, wprowadza zawsze pewną monotonię — i dlatego tym większą uwagę należy zwrócić na układ urbanistyczny i wykończenie osiedla — zieleni, małą architekturę, kolorowe tynki lub okładziny itp. Śródmieście Północ nie jest, niestety, najlepszym przykładem rozwiązania urbanistycznego takiego osiedla, brak mu również wykończenia. Dla sprawiedliwej oceny musimy brać pod uwagę eksperymentalny charakter tego rodzaju realizacji i dodatkowe trudności, wynikające z dostosowywania projektu do metod wykonawstwa uprzemysłowionego. Wydaje się, że północna, jeszcze nie zrealizowana część wzdłuż ul. Wałowej i dolnego biegu kanału Raduni wypadnie znacznie ciekawiej. Wybudowane tam będą



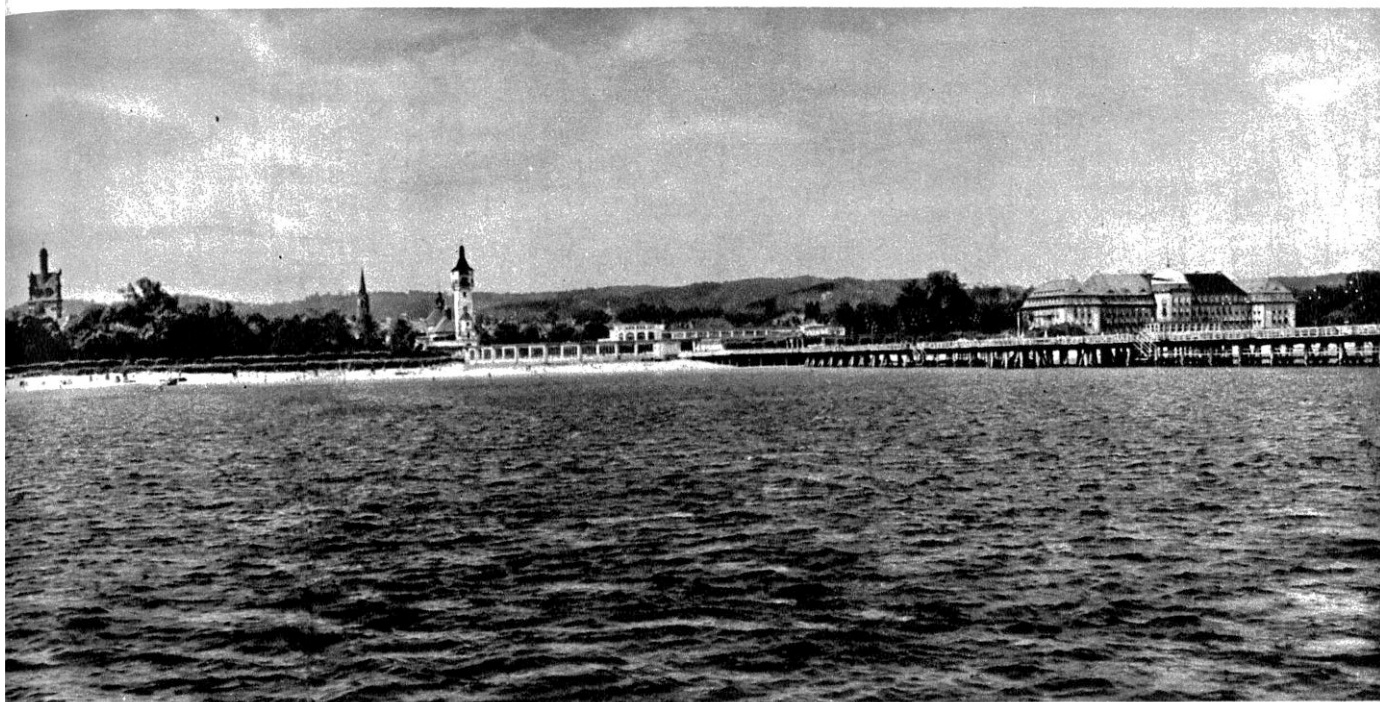
389. Skwer Kościuszki w Gdyni z Pomnikiem Wdzięczności Armii Radzieckiej
art. rzeźb. M. Wnuk

między innymi budynki punktowe 8- i 12-kondygnacyjne, urozmaicające sylwetę miasta i zabudowę osiedla.

Osiedle ma charakter śródmiejski, dlatego, też przewidziano w nim wiele obiektów o specjalnym przeznaczeniu, np. operę, trzy kina, duży hotel i znacznie większą od norm osiedlowych, choć raczej niedostateczną jak na śródmieście, liczbę sklepów. Realizacji przewidzianych w projekcie budynków usług ogólnomiejskich — jak opery czy hotelu, ze względu na brak środków finansowych jeszcze nie rozpoczęto.

W osiedlu przewidziano ponadto trzy szkoły, z których jedną już wybudowano, kilka żłobków i przedszkoli, przychodnię lekarską i w porównaniu z dotychczas wybudowanymi osiedlami dość dużą liczbę garaży.

W Gdyni, z dotychczasowych osiedli największy zespół stanowi osiedle na Wzgórzu Nowotki (rys. 376). Składa się ono z trzech części A, B i C, różniących się czasem budowy, warunkami realizacji i charakterem zabudowy. Całe osiedle położone jest na bardzo falistym terenie, na południowym skraju śródmieścia Gdyni. Najwcześniej przystąpiono do wykonywania robót na terenie C, który został zabudowany budynkami typowymi 2- i 3-kondygnacyjnymi, o łącznej kubaturze około 58 000 m³. Lata budowy — 1949—1951. Następnie w latach 1950—1952 wybudowano część środkową osiedla — tak zwany teren B. Była to właściwie rozbudowa i uzupełnienie osiedla wybudowanego w latach wojny



390. Sopot — panorama od strony morza. Stan w 1958 r.

przez okupanta. Kubatura nowych budynków wynosi około 49 000 m³. Wreszcie teren A, położony najbliżej śródmieścia, ma zabudowę przeważnie 5-kondygnacyjową. Zabudowywany był w latach 1952—1954. Łączna kubatura budynków wynosi około 114 300 m³. Ta część osiedla skupia przeważającą część usług osiedlowych. Jeśli chodzi o wyraz architektoniczny, to jest ona bardziej monumentalna, a nawet nieco pompatyczna. W osiedlu na Wzgórzu Nowotki wykończenie budynków jest częściowo wykonane i częściowo urządzona jest zieleń. Zgodnie z programem w osiedlu wybudowano 1 szkołę podstawową, wiele sklepów i garaże publiczne.

Osiedle przy ul. Krasickiego, wybudowane w latach 1952—54, zajmuje południowy skraj Kamiennej Góry (rys. 377). Teren podobny jest do terenu na Wzgórzu Nowotki — falisty i o znacznych spadkach. Zabudowa składa się z budynków typowych 3-kondygnacyjnych, a przy ul. Czolgistów — z 5-kondygnacyjnych, ustawionych prostopadle do ulicy (rys. 378), co otworzyło widok na zbocze wzgórza. Kubatura ogółem wynosi około 137 500 m³.

Wybudowane w latach 1952—54 osiedla: „ul. Bosmańska“ na Oksywiu oraz „ul. Warszawska“ w śródmieściu składają się przeważnie z budynków typowych 3- i 4-kondygnacyjnych. W osiedlu „ul. Bosmańska“ ogólna kubatura budynków wynosi około 70 000 m³, a w osiedlu „ul. Warszawska“ — około 45 000 m³. Osiedle na ul. Bosmańskiej zostało zeszpecone w trakcie budowy przez przypadkową zmianę części dachów stromych na płaskie.

Najważniejsze przedsięwzięcie w zakresie budownictwa mieszkaniowego zostało rozpoczęte w Gdyni w r. 1953, na terenie tak zwanego Śródmieścia I. Jest to teren zawarty między ul. 10 Lutego, Świętojańską, Czolgistów i torami kolejowymi. Północny i wschodni skraj był zabudowany już przed wojną, nato-

miast pozostała część terenu o kształcie klina była wolna. W okresie powojennym projekty zabudowy tego obszaru opracowywano przez kilka lat i przerabiano je wielokrotnie. Pomimo to projekt ostateczny (rys. 409) ma sporo braków i niedociągnięć, jak nieprawidłowe rozwiązanie zagadnień komunikacyjnych, nieekonomiczność (likwidacja dużego odcinka ul. Abrahama), niewłaściwą lokalizację szkół, brak jednolitej koncepcji architektonicznej itp. Niewątpliwie zaletą budowy osiedla Śródmieście I będzie wykorzystanie bardzo cennych terenów w samym centrum Gdyni, a ponadto likwidacja prowizorycznych warsztatów, szop itp. oraz uporządkowanie tej części miasta. Niemniej żałować należy, że mimo licznych komisji rozpatrujących projekty, tyle rozwiązań budzących zastrzeżenia mogło ująć ich uwagi.

Budownictwo szkolne od pierwszej chwili stanowiło poważny problem, który, mimo wielu wysiłków do dziś nie został całkowicie rozwiązany. Przyczyny — bardzo wysoki przyrost naturalny i gwałtowny wzrost liczby uczniów. Już w roku 1945 Gdańska Dyrekcja Odbudowy wyremontowała 14 budynków szkolnych w Gdańsku, 7 w Gdyni i 5 w Sopocie. Prace remontowe prowadzone w następnych latach pozwoliły oddać do użytku wszystkie budynki szkolne nadające się do odbudowy, z wyjątkiem szkoły przy ul. Marksa zajętej przez Wydział Farmacji Akademii Medycznej, jednej ze szkół sopockich, w której mieści się Wyższa Szkoła Handlu Morskiego, oraz dawnego Gimnazjum Polskiego — obecnie Technikum Przemysłu Okrętowego.

Poza wymienionymi już przy omawianiu osiedli nowo wybudowanymi szkołami, przed kilku laty wybudowano szkoły również w Oliwie i na Grabówku (rys. 379, 381). Ostatnio wybudowano szkoły na Chelmie przy ul. Buczka, na Suchaninie przy ul. Beethovena, we Wrzeszczu przy ul. Lilli Wenedy, w Oliwie przy ul. Arkońskiej, w Nowym Porcie, w Letnicy w Sopocie przy ul. Goyki i na

391. Sopot. Powszechny Dom Towarowy. Stan w 1958 r.



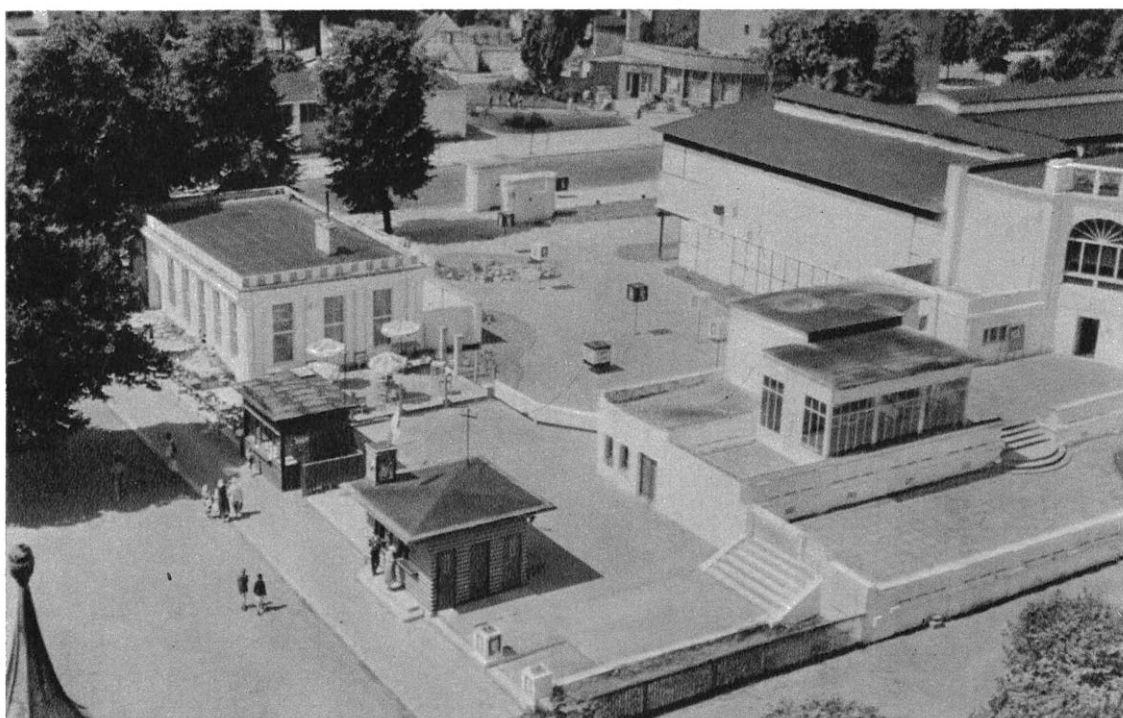


392. Plaża w Sopocie

Wzgórzu Nowotki przy ul. Fornalskiej. Ponadto rozbudowano szkoły na Stogach, w Brzeźnie Orłowie i Chylonii.

Spośród szkół zawodowych największą jest nieukończona jeszcze Technikum Wychowania Fizycznego. Położone między Oliwą i Sopotem, u podnóża zalesionych wzgórz, z dużym zespołem boisk, ma wszystkie warunki, aby być pięknym i prawidłowo rozwiązaniem założeniem. Również ważnym obiektem jest Technikum Telekomunikacyjne w Gdańsku przy Podwalu Staromiejskim którego budowa jest na ukończeniu. W kompleks jego zabudowań włączono odbudowany dawny gmach Poczty Polskiej. Przy ul. Karola Marksa we Wrzeszczu wybudowano duży zespół Technikum Budowlanego oraz rozpoczęto budowę Zasadniczej Szkoły Budowy Okrętów. W Gdyni wykończono i adaptowano dla Szkoły Rybołówstwa Morskiego, położony przy basenie jachtowym, a nie wykończony przed wojną gmach, przeznaczony pierwotnie na Dom Żeglarsza (rys. 383).

Wzniesiono także kilka nowych budynków dla wyższych uczelni. Politechnika Gdańska — z jedynym w Polsce Wydziałem Budowy Okrętów — rozpoczęła pracę już w 1945 r. w częściowo odbudowanych i uporządkowanych mniej zniszczonych budynkach. Wypalony gmach główny został odbudowany w latach 1946—49. Następnie rozbudowano niektóre budynki i wzniesiono kilka nowych. Część budynków mieści się na dawnym terenie uczelni, część natomiast na no-



393. Pawilony wystawowe na miejscu Kasyna w Sopocie. Stan w 1958 r.

wych terenach wzdłuż ul. Sobieskiego i projektowanej arterii międzydzielnicowej Siedlce—Wrzeszcz—Nowy Port. Rozbudowa uczelni zapewniła znacznie lepsze warunki pracy licznej rzeszy studentów, jednak pod względem architektonicznym nowo wzniesione budynki nie mają jednolitego wyrazu i są rozproszone na terenie uczelni.

Główne tereny Akademii Medycznej skupione są w rejonie ul. Dębinki. Mieści się tam Szpital Kliniczny i większość zakładów teoretycznych. Poza kilkoma budynkami audytoriów i niektórymi pawilonami szpitalnymi — pozostałe są odbudowanymi budynkami poszpitalnymi. Wydział Farmacji zajął dawny budynek szkolny przy ul. Marksa. Pozostała część klinik mieści się w odbudowanych, częściowo rozbudowanych budynkach szpitalnych we Wrzeszczu i śródmieściu Gdańska. Dla Wydziału Stomatologii wykończono i adaptowano budynek przy ul. Dębinki. Akademia Medyczna zajmuje również kilkanaście budynków między Szpitalem Kliniknym a Al. Zwycięstwa.

Dla Wyższej Szkoły Sztuk Plastycznych, początkowo mieszczącej się w Sopocie (stąd *szkoła sopocka* w malarstwie), adaptowano odbudowany gmach Zbrojowni. Projektowane powiększenie szkoły, które miało nastąpić przez włączenie do niej zespołu zrekonstruowanych kamieniczek przy ul. Tkackiej i Podgarbarskiej, dotychczas nie zostało zrealizowane, co tworzy przykrą wyrwę w odbudowanej już części Głównego Miasta.

Wyższa Szkoła Muzyczna mieści się nadal w Sopocie, w całkowicie nieodpowiednich warunkach lokalowych. Wyższa Szkoła Pedagogiczna — w dawnym budynku seminarium nauczycielskiego we Wrzeszczu, a Wyższa Szkoła Ekonomiczna (początkowo Wyższa Szkoła Handlu Morskiego) — w dawnym budynku szkolnym w Sopocie. Szkoła Morska mieści się w Gdyni w swej dawnej, ale rozbudowanej siedzibie z lat międzywojennych.

Z wyższymi uczelniami wiąże się problem domów akademickich. Poza dwoma budynkami we Wrzeszczu obiektów specjalnie na ten cel przeznaczonych nie było. Początkowo adaptowano prowizorycznie różne budynki, przeważnie mieszkalne. Rozwiązania takie nie dały jednak rezultatu; np. w roku 1947 na ok. 3,5 tysiąca studentów mieszkało w domach akademickich tylko ok. 400. W r. 1948 zajęto na dom akademicki duży obiekt na Biskupiej Górze (d. „Jugendherberge“). W późniejszych latach przystąpiono do budowy nowych obiektów. Plany urbanistyczne przewidywały lokalizację blisko uczelni, ale w miejscach mało realnych, w których trzeba by było wyburzyć wiele, wprawdzie niezbyt wartościowych, ale użytkowanych budynków mieszkalnych. Dlatego upadł projekt „miasteczka akademickiego“, a domy akademickie musiano zlokalizować w innych miejscach. Część domów akademickich wybudowano w miejscach zupełnie przypadkowych, rozrzuconych na terenie miasta. Jeden zespół wybudowano przy ul. Hibnera, a drugi przy ul. Wyspiańskiego (rys. 382). Są one wprawdzie położone poza obszarem „dzielnicy akademickiej“, ale znajdują się w jej pobliżu. Zespół przy ul. Wyspiańskiego składa się z 4 budynków 4-kondygnacyjnych z piątą kondygnacją w poddaszu. Projektowana jest jeszcze budowa budynku socjalnego i wieżowca mieszkalnego, który ma być akcentem kompozycyjnym całości. Trzeci zespół domów akademickich zaprojektowano przy ul. Dębowej, w sąsiedztwie Akademii Medycznej.

Liczba i wielkość szpitali w Gdańsku była w zasadzie dostateczna, toteż nowych nie budowano. Rozbudowano jedynie pawilony szpitalne Kliniki Akademii Medycznej, szpital miejski przy ul. Świerczewskiego i szpital garnizonowy. W Sopocie sprawę szpitala rozwiązano prowizorycznie, lokując go w adaptowanym budynku przy ul. 20 Października. Zbyt mały jak na potrzeby Gdyni Szpital Miejski miał być rozbudowany, mimo niezbyt korzystnego położenia w śródmieściu.

394. Fragment Ogrodu Zoologicznego w Oliwie. Łoś Kamil. Zdjęcie z 1957 r.



mieściu. Ponieważ władze wojskowe przekazały na szpital duży zespół budynków znacznie dogodniej położony, sprawa ta niewątpliwie będzie jeszcze przedmiotem rozważań.

Kilka nowych budynków wzniesiono dla innych działów służby zdrowia w Gdańsku — Wojewódzką Stację Krawiodawstwa i Wojewódzką Stację Pogotowia Ratunkowego oraz kilka dzielnicowych przychodni lekarskich. Ponadto dość duży zespół specjalny stanowi odbudowana w r. 1948 portowa Stacja Kwarantanna, położona obok wejścia do portu gdańskiego.

W okresie powojennym wzniesiono w Gdańsku również kilka budynków administracyjnych, które wiążą się z nowymi założeniami urbanistycznymi. Należy do nich budynek Izby Skarbowej, wg projektu inż. arch. Wandy Wyszynskiej, mieszczący obecnie Prezydium MRN, wzniesiony w latach 1948—49. Stoi on częściowo na fundamentach zburzonego Senatu, jednak linia zabudowy od strony wschodniej została znacznie cofnięta dla umożliwienia przedłużenia ul. 3 Maja i usprawnienia kierunku wylotowego na południe. Bryła i charakter architektoniczny budynku są modernistyczne.

Drugim budynkiem jest wspomniany już budynek Centrali Zbytu Produktów Przemysłu Węglowego przy „osi dyspozycji morskiej”. Ponieważ projektowana arteria nie została jeszcze wykonana, skośne ustawienie budynku w stosunku do dawnych uliczek a ponadto brak innych domów, które tworzyłyby z nim jakąś logiczną całość, powoduje, że usytuowanie budynku jest zupełnie niezrozumiałe dla osób, które nie znają zamierzeń urbanistycznych.

Budynek biura projektów „Prozamet” przy Podwalu Przedmiejskim był pierwszym budynkiem wzniesionym przy projektowanym przebiegu trasy W-Z; ma on formy nowoczesne, ale stromy dach ceramiczny.

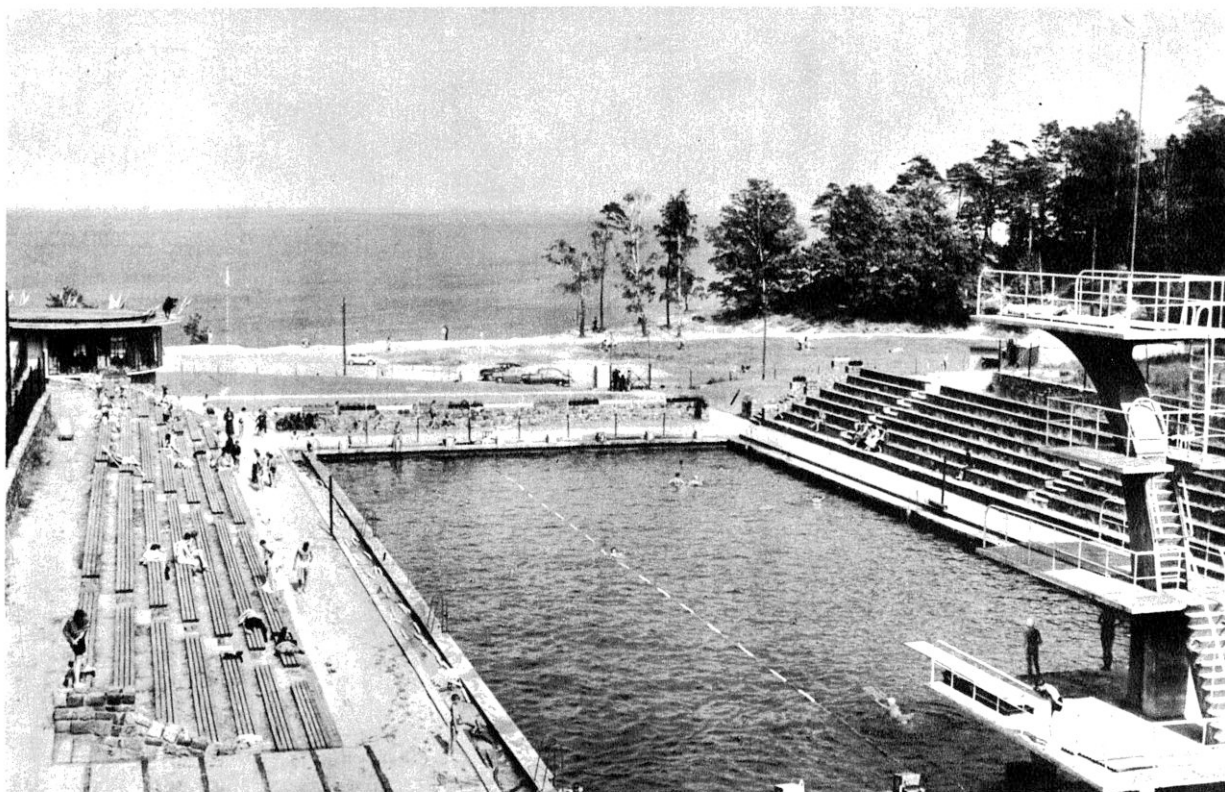
Niewielki budynek „Miastoprojekt”, w bezpośrednim sąsiedztwie Ratusza Staromiejskiego, został wybudowany w ramach planu „Gdańsk 1946—47” nad kanałem Raduni. Jest on dobrym przykładem zestawienia nowych form architektonicznych z architekturą zabytkową.

Odbudowa poczty przy ul. Długiej połączona była z przebudową jej eklektycznej elewacji. Jest to jeden z przykładów poszukiwania nowej architektury gdańskiej, o nowoczesnych formach, ale o wyraźnym charakterze regionalnym, nawiązującym do proporcji i form architektury zabytkowej (proj. inż. arch. Lech Kadłubowski). Próba ta została oceniona pozytywnie.

Drugim również pozytywnie ocenianym obiektem o podobnym charakterze jest budynek „Czytelnika” (obecnie RSW „Prasa”), a ściślej jego część zachodnia. Wzniesiona później część budynku „Czytelnika” na rogu Targu Drzewnego i ul. Kowalskiej jest przeładowana formami dekoracyjnymi (rys. 384).

Kilkanaście różnych biur i instytucji ulokowano w odbudowanych kamieniczkach Głównego i Starego Miasta, głównie przy Długim Targu ul. Długiej, Tkackiej i Garncarskiej.

Na Wyspie Spichrzów kilka odbudowanych kamieniczek zajęły przedsiębiorstwa budowlane i biura instytucji handlowych. Kilka odbudowanych spichlerzy zajmują Zakłady Zbożowe, Centrala Zielarska i inne. Wzniesiono nowy 9-kondygnacyjny budynek magazynowy dla „Centrofarmu” (rys. 385). Budynek ten według pierwotnej wersji projektu miał być prostą żelbetową skrzynią i zeszpeciłby całą Wyspę Spichrzów. Po dokonanej w Gdańsku adaptacji architektonicznej — mimo nowoczesnego charakteru — upodobił się do typu zabudowy spichrzowej i doskonale związał się z otoczeniem. Walory jego ujawniają się



395. Basen pływacki na Polance Redłowskiej w Gdyni. Stan w 1958 r.

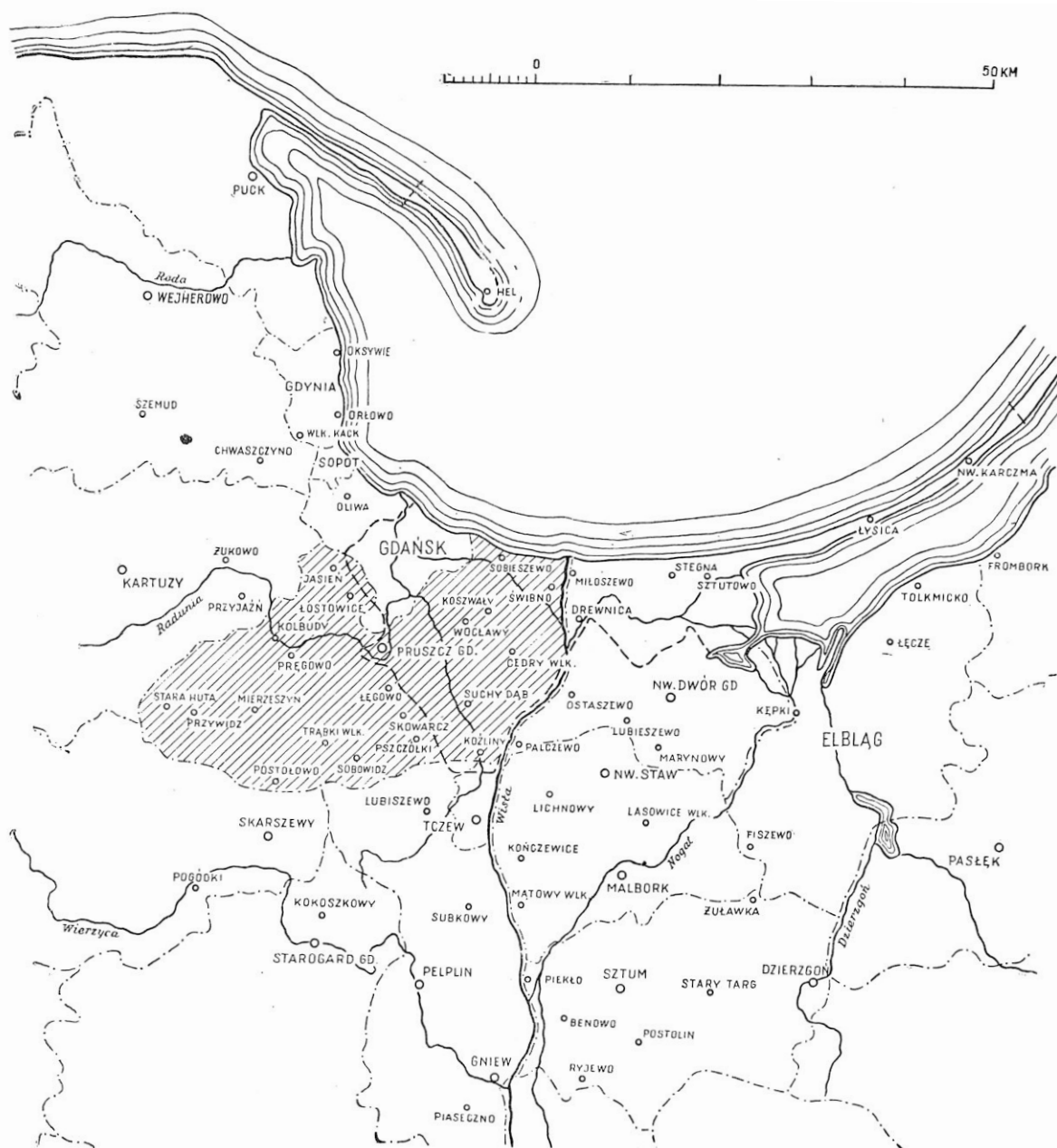
zwłaszcza, gdy porówna się go z wzniesionym za czasów niemieckich spichlerzem „Deo Gloria“ usytuowanym na wprost Bramy Mariackiej.

We Wrzeszczu wymienić należy duży budynek Centrali Chemicznej przy ul. Grunwaldzkiej i położony niemal naprzeciw niego budynek Domu Książki (rys. 364). Obydwa budynki mają elewacje o spokojnych nowoczesnych formach. Przy ul. Wasowskiego wzniesiono budynek biurowy o bardzo zaakcentowanych pionach, w charakterze tak zwanej „architektury żyłkowej“.

W Nowym Porcie ważniejszymi nowymi obiektami są: Kapitanat Portu, budynek „Baltony“ i Portowa Straż Pożarna. Architektura ich jest spokojna, nowoczesna, zbliżona do architektury budynku Centrali Chemicznej.

O budynku hotelu „Monopol“ wspomniano już wcześniej. Powszechny Dom Towarowy we Wrzeszczu (rys. 406) projektowano pierwotnie jako nowoczesny gmach handlowy o żelbetowym szkieletcie, lekko nadwieszonych górnych kondygnacjach i silnym przeszkleńiu. W czasie wykańczania budynku, które wykonywano na początku okresu tzw. „realizmu socjalistycznego“, przeprowadzono „estetyzację“ projektu. Polegała ona na zupełnie zbędnym obmurowaniu lekkich, żelbetowych słupów, na likwidacji nadwieszenia kondygnacji, zmniejszeniu okien nawet poniżej norm dobrego oświetlenia wewnątrz i na silnym zaznaczeniu ciężkiego pilastrowania. Uzyskany efekt jest więcej niż wątpliwej wartości.

Ciekawie zapowiada się, nie ukończony jeszcze zespół budynków Domu Turysty, położonych na pięknym krajobrazowo terenie Kamienego Potoku między Sopotem a Kolibkami.



396. Powiat gdański według obecnego podziału administracyjnego. Linia kreskową oznaczono granice terytorium miejskiego sprzed rozbiorów Polski.

Z budynków służących kulturze i sztuce odbudowano Bibliotekę Gdańską PAN (dawna Biblioteka Miejska), Wojewódzkie Archiwum Państwowe i Muzeum Pomorskie. Odbudowano i adaptowano dla Muzeum Archeologicznego zabytkowy „Dom Towarzystwa Przyrodniczego”. Ponadto wybudowano w śródmieściu kino „Leningrad” i Morski Dom Kultury w Nowym Porcie. Kino „Leningrad” mieści się wraz z mniejszym kinem „Kameralnym” i kawiarnią przy ul. Długiej w budynku sięgającym do ul. Piwnej, poprzez cały blok. Budynek ten jest jeszcze jednym przykładem poszukiwania nowych form dla obiektów usytuowanych w otoczeniu zabytkowym. Dom Kultury w Nowym Porcie zaprojektowano w formie zwartej bryły o prostokątnym obrysie. Architekturę, zwłaszcza części

wejściowej, cechuje nadmierna monumentalność i zdobnictwo charakterystyczne dla twórczości okresu „realizmu socjalistycznego“. Ponadto wątpliwości budzi lokalizacja tego obiektu, który nie jest i chyba nie może być należycie wykorzystany.

Projekty budynku teatru na Targu Węglowym wykonywano dopiero w 1956 r., a roboty rozpoczęto w roku 1957. Ponieważ brak jest środków finansowych i tempo robót jest bardzo powolne, nie można, niestety, przewidywać szybkiego zakończenia odbudowy. Tak zwany Teatr Wielki we Wrzeszczu został przebudowany z dawnej hali sportowej. Mimo adaptacji wnętrza nie odpowiada on należycie swemu nowemu przeznaczeniu, a zewnętrznie stanowi przedziwny zlepek brył bez żadnej wartości architektonicznej, co spotęgowane zostało przez dobudowanie sznurowni w latach późniejszych, w drugiej fazie przebudowy. Wprawdzie parę lat temu wykonano wstępne projekty całkowitej przebudowy, jednak brak środków finansowych uniemożliwia ich realizację.

Z wzniesionych po wojnie budynków użyteczności publicznej w Gdyni najważniejszy jest dworzec kolejowy (rys. 386). Ma on rozmiary odpowiadające obecnym potrzebom Gdyni i jest dobrze rozplanowany. Pod względem architektonicznym nie odbiega on od innych realizacji z lat 1950–56. Ponadto wzniesiono w Gdyni kilka budynków administracyjnych (rys. 388) — głównie w rejonie skweru Kościuszki — i kilka mniejszych budynków o różnym przeznaczeniu (rys. 387). Rozbudowany Dom Marynarza przy ul. Czołgistów zamknął jeden z ciekawszych widoków na morze.

Wobec ogromu zadań odbudowy i ograniczonych środków finansowych urządzenie terenów zielonych było na dalszym planie. Poza kilkoma nowymi zieleńcami, założonymi przeważnie w pierwszych latach po wojnie, ograniczano się do porządkowania i konserwacji zieleni istniejącej.

Już w pierwszych latach po wojnie częściowo uporządkowano, a częściowo założono w Gdańsku na miejscu zburzonych domów szeroki pas zieleńców od budynku Prezydium Wojewódzkiej Rady Narodowej do ul. Hucisko. Później uporządkowano park przy ul. Powstańców Warszawskich, parki nadmorskie w Jelitkowie i Brzeźnie, Aleję Zwycięstwa i zieleńce na ulicach i placach.

W Sopocie terenów zielonych jest dużo i są one na ogół dobrze utrzymywane, choć jednocześnie bez powodu wycięto tam wiele drzew na skarpie i przy Prezydium Miejskiej Rady Narodowej. Nowych terenów zielonych, z wyjątkiem zieleńców w rejonie dworca kolejowego, nie założono.

W Gdyni ilość zieleńców jest stosunkowo duża. Założono je na wielu niezabudowanych działkach w śródmieściu oraz przy stacjach i przystankach kolejowych. Najokazalej prezentują się zieleńce Skweru Kościuszki i Alei Zjednoczenia. Natomiast parków w Gdyni nie ma — zaplanowany park na zboczach Kamiennej Góry zaczęto nawet realizować, lecz następnie znaczna część została na skutek braku opieki zniszczona.

Obiektami specjalnymi są: ogród botaniczny przy Parku Oliwskim i Ogród Zoologiczny, który zaprojektowano i prowizorycznie zorganizowano w doskonałych warunkach terenowych w Dolinie Leśnego Młyna w Oliwie (rys. 394). Niezbędna jest jego planowa rozbudowa.

Z nowych lub przebudowanych obiektów sportowych należy wymienić

397. Medale gdańskie wybite dla upamiętnienia rocznic powrotu Gdańska do Polski w 1454. Ze zbiorów Bibl. Gd. PAN. Pierwszy medal z r. 1654 — autor, J. Höhn — senior. Drugi medal : 1754 r. — autor Soos. Trzeci medal z 1954 r. — autorzy awersu: R. Massalski i W. Tołkin.

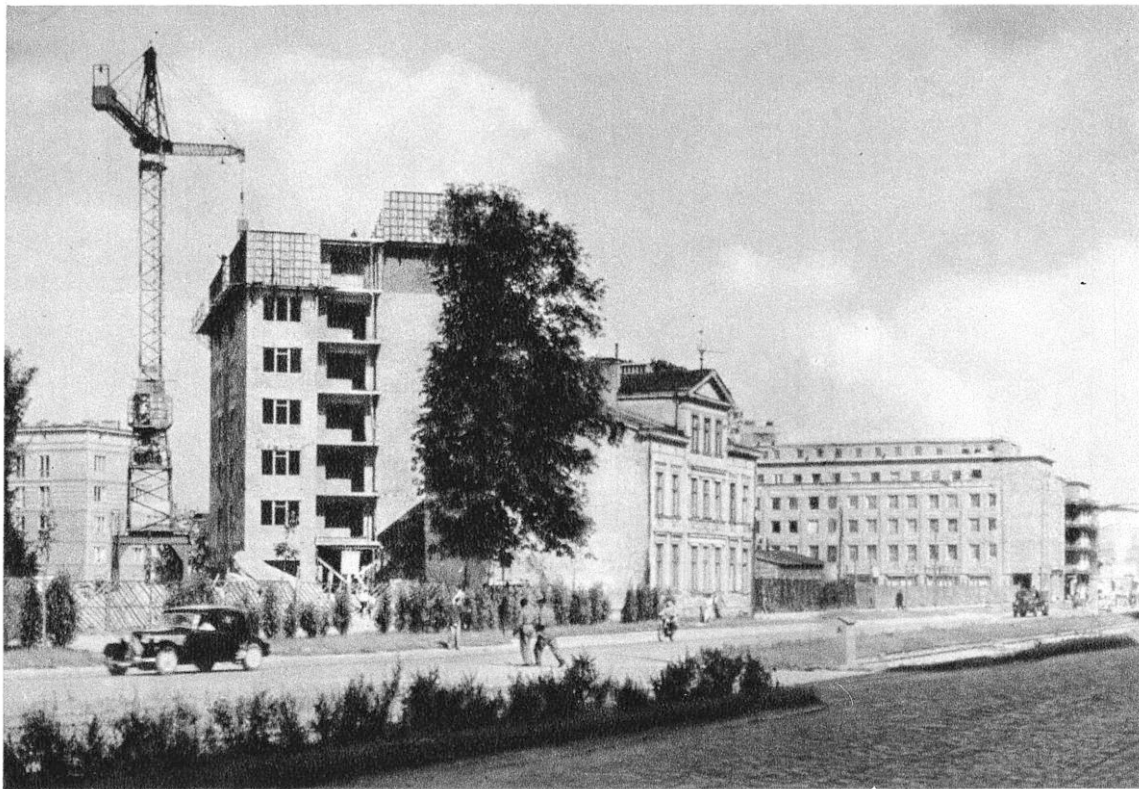
przebudowany i powiększony stadion „Budowlanych“ przy ul. Traugutta w Gdańsku, stadion „Gwardii“ przy ul. Elbląskiej, dwie hale sportowe — przy stadionie „Budowlanych“ i przy ul. Słowackiego (trzecią urządzono w niewykorzystanej hali produkcyjnej stoczni), wreszcie budowany obecnie stadion przy ul. Wita Stwosza w Oliwie. W Gdyni wybudowano basen pływacki w rozbudowywanym założeniu sportowym „Polanka Redłowska“ (rys. 395), urządzono nowy basen kryty w budynku Szkoły Rybołówstwa Morskiego. Niestety jednak ani jeden zaplanowany obiekt nie został wykonany całkowicie. Dla wielu dyscyplin sportowych brak jest dotychczas urządzeń niezbędnych dla ich rozwoju. Między innymi dotkliwy jest w Gdańsku brak jakiejkolwiek pływalni. Jeszcze gorzej przedstawia się sprawa sportów wodnych — żeglarstwa, wioślarstwa i kajakarstwa. W Gdyni dotychczas nie zdołaliśmy zakończyć odbudowy basenu jachtowego. W Gdańsku — przy tak bogatej sieci rzek i kanałów — brak jest prawidłowo zagospodarowanej i estetycznej przystani, a urządzenia przystaniowe klubów i organizacji nie odpowiadają potrzebom.

Wspomnieć — choćby krótko — należy również o okolicach trójmiasta. Najważniejszym problemem było osuszenie i zagospodarowanie zalanych Żuław. Wskutek przzerwania wałów ochronnych i zniszczenia stacji pomp i innych urządzeń melioracyjnych zalane zostały tereny depresyjne i część innych nisko położonych terenów. Około 100 tysięcy ha znalazło się pod wodą lub podmokło. Prace nad odwodnieniem i osuszeniem trwały kilka lat. Zdołaliśmy tego dokonać i to znacznie prędzej, niż można było oczekiwać. Sprawa właściwego zagospodarowania Żuław i uzyskania największych efektów gospodarczych nie była natomiast należycie postawiona i dopiero w ostatnich latach podjęto szeroko zakrojoną akcję w tym kierunku.

W pozostałych okolicach trójmiasta najbardziej uderzający jest rozwój budownictwa podmiejskiego. Budownictwo to szczególnie szybko rozwija się na linii Rumia-Reda-Wejherowo, gdzie powstają całe nowe osiedla domków jednorodzinnych. Ruch ten, spowodowany w znacznej mierze trudnościami mieszkaniowymi w samym trójmieście, jest w zasadzie zjawiskiem dodatnim. W rzeczywistości zaś — przy braku dokładnych planów i kontroli oraz przy spekulacyjnym charakterze większości akcji parcelacyjnych — istnieje obawa, że zabudowa będzie rozproszona tak, że w przyszłości uniemożliwi planowe zagospodarowanie terenów podmiejskich.

Podsumowując krótko wyniki lat powojennych trzeba stwierdzić, że osiągnięcia są duże. Odbudowa Gdańska doprowadziła już do tego, że liczba ludności przekroczyła stan przedwojenny, tak samo zresztą jak w Gdyni i Sopocie. Odbudowano, a nawet znacznie rozbudowano komunikację. Odbudowano i uruchomiono porty, stocznie i dziesiątki zakładów przemysłowych.

Sukcesy nie powinny jednak odbierać ostrości krytycznego patrzenia i dostrzegania popełnionych błędów i nie wykonanych zadań. Zanalizowanie przyczyn i popełnionych błędów pozwoli lepiej przygotować się do wykonania zadań oczekujących w przyszłości.



406. Nowe centrum Wrzeszcza w realizacji. Stan w 1958 r. Na lewo pierwszy punktowiec z betonu jednofrakcyjnego, w głębi na prawo Powszechny Dom Towarowy